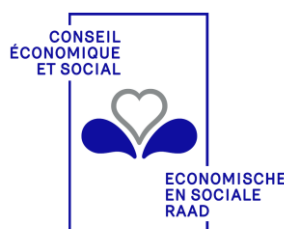




Inventaris van de secretariaten met informatie en cijfergegevens die beschikbaar zijn om de huidige kostprijs van het woon-werkverkeer in België te berekenen

Inventaire des secrétariats avec des informations et données disponibles pour calculer le coût actuel des déplacements domicile-travail en Belgique



Noot aan de lezers

Onderhavige inventaris, die werd opgesteld door en onder de verantwoordelijkheid van de secretariaten van de CRB, de NAR en de gewestelijke social-economische raden, verzamelt gegevens die afkomstig zijn van verschillende bronnen en die verband houden met de thematiek van de kostprijs van de woonwerkverplaatsingen. Deze gegevens werden zonder onderscheid opgelijst en maakten geen voorwerp uit van een analyse of een interpretatie door de secretariaten.

Note aux lecteurs

Le présent inventaire élaboré par et sous la responsabilité des secrétariats du CCE, du CNT et des CES régionaux rassemble des informations provenant de différentes sources en lien avec la thématique du coût des déplacements domicile-travail. Ces informations ont été listées de manière indifférenciée et n'ont pas fait l'objet d'une analyse ou d'une interprétation de la part des secrétariats.

Inhoudsopgave/Table des matières

Executive summary van de inventaris	10
Executive summary de l'inventaire	15
1 Deel 1: Regelgeving/Partie 1: Réglementation.....	20
1.1 Fiscale regelgeving/Réglementation fiscale	20
1.1.1 Transports en commun publics par train, tram, métro et bus/Openbaar vervoer per trein, tram, metro en bus	20
1.1.2 Véhicule privé ou de société/Privé-of bedrijfsvoertuig.....	21
1.1.3 Transport collectif organisé (TCO) ou covoiturage organisé par l'employeur (=carpooling)/Gemeenschappelijk georganiseerd vervoer (GGV) of carpooling georganiseerd door de werkgever	22
1.1.4 Vélo privé ou d'entreprise/Privé- of bedrijfsfiets	26
1.1.4.1 Carsharing	26
1.2 Sociale regelgeving/Réglementation sociale.....	27
1.2.1 Algemene regels/Règles générales	27
1.2.2 Specifieke regels per vervoersmodus/Règles spécifiques par mode de transport	27
1.2.2.1 Fiets/Vélo	27
1.2.2.2 Openbaar vervoer/Transports en commun publics	28
1.2.2.3 Eigen wagen, motorfiets of bromfiets/Propre voiture, moto ou vélomoteur	28
1.2.2.4 Bedrijfswagen/Voiture de société	29
1.2.2.5 Gemeenschappelijk georganiseerd vervoer (GGV) of carpooling georganiseerd door de werkgever/Transport collectif organisé (TCO) ou covoiturage organisé par l'employeur.....	32
1.3 Arbeidsrechtelijke regelgeving/Réglementation en matière de droit du travail	34
1.3.1 Private sector/Secteur privé	34
1.3.1.1 Trein/Train.....	34
1.3.1.2 Tram, métro, bus/Tram, metro, bus	35
1.3.1.3 Privé- of bedrijfsvoertuig/Véhicule privé ou de société.....	35
1.3.1.4 Georganiseerd gemeenschappelijk vervoer of carpooling georganiseerd door de werkgever/Transport collectif organisé ou covoiturage organisé par l'employeur (= carpooling).....	36
1.3.1.5 Fiets/Vélo.....	36
1.3.2 Publieke sector- Federaal niveau/Secteur public - niveau fédéral	36
1.3.2.1 Fiets/Vélo	36
1.3.2.2 Openbaar vervoer/Transports en commun publics	37
1.3.2.3 Persoonlijk vervoermiddel/Véhicule personnel.....	39
1.3.2.4 Carpooling/Covoiturage	41
1.3.3 Publieke sector – Vlaams gewest/Secteur public – Région flamande.....	41
1.3.3.1 Openbaar vervoer/Transports en commun publics	41
1.3.3.2 Fiets/Vélo	41
1.3.3.3 Dienstwagen/Voiture de fonction	42
1.3.3.4 Tegemoetkoming voor moeilijk bereikbare werkplaatsen/Intervention pour des lieux de travail difficilement accessibles	42
1.3.4 Publieke sector – Brussels hoofdstedelijk gewest/Secteur public – Région de Bruxelles Capitale.....	43
1.3.4.1 Fiets en openbaar vervoer/Vélo et transports en commun publics	43

1.3.5	Publieke sector – Waals gewest/Secteur public – Région wallonne	45
1.3.5.1	Openbaar vervoer/ Transports en commun publics	46
1.3.5.2	Persoonlijk vervoermiddel/Véhicule personnel.....	46
1.3.5.3	Fiets/Vélo.....	46
1.3.6	Regelingen voor de werkgeverstegemoetkomingen in de woon-werkverplaatsingen van de werknemers per paritair comité/ Modalités d'intervention des employeurs dans les frais des déplacements domicile-travail par commission paritaire	47
1.3.6.1	Trein/Train.....	47
1.3.6.2	Tram, métro, bus/Tram, metro, bus	50
1.3.6.3	Privé transport/Transport privé.....	54
1.4	Regelgeving op het vlak van verzekeringen van toepassing bij verkeersongevallen tussen de woon- en werkplaats van werknemers/Réglementation dans le domaine des assurances applicable en cas d'accidents de la circulation entre le domicile et le lieu de travail des travailleurs	58
1.4.1	Fiets of te voet/Vélo ou à pied.....	58
1.4.2	Eigen wagen/Propre voiture.....	58
1.4.3	Bedrijfswagen/Voiture de société.....	59
1.5	Regelgeving op het vlak van telewerk-thuiswerk/Réglementation dans le domaine du télétravail-travail à domicile	60
1.5.1	Federaal niveau/Niveau fédéral	60
1.5.2	Vlaams gewest/Région flamande.....	66
1.5.3	Brussels Hoofdstedelijk /Région de Bruxelles-Capitale.....	67
1.5.4	Waals gewest/ Région wallonne	68

2 Deel 2 : Cijferanalyse/Partie 2 : Analyse chiffrée

2.1	Directe en indirecte kosten van het woon-werkverkeer voor werkgevers, werknemers en de overheid/Coûts directs et indirects des déplacements domicile-travail pour les employeurs, les travailleurs et les pouvoirs publics	72
2.1.1	Une estimation de la répartition des coûts des déplacements domicile-travail en Belgique entre salariés, employeurs et pouvoirs publics : résultats préliminaires/ Een raming van de verdeling van de kosten van de woon-werkverplaatsingen tussen werknemers, werkgevers en overheden : eerste resultaten.....	72
2.1.1.1	Déplacements en train /Treinverplaatsingen.....	72
2.1.1.2	Déplacements en bus, tram et metro (BTM)/ Verplaatsingen per bus, tram en metro (BTM).....	74
2.1.1.3	Déplacements en voiture/Autoverplaatsingen.....	77
2.1.2	Werkgeversbijdragen aan derdebetalersovereenkomsten/Interventions des employeurs dans le cadre des conventions de tiers payant	80
2.1.3	Werkgeversinvesteringen in fiets- en autodeelsystemen/Investissements des employeurs dans les systèmes de partage de vélos et de voitures	86
2.1.3.1	Federaal niveau/Niveau fédéral	86
2.1.3.2	Vlaams gewest/Région flamande.....	87
2.1.3.3	Brussels hoofdstedelijk gewest/Région de Bruxelles-Capitale.....	92
2.1.3.4	Waals gewest/Région wallonne	92
2.1.4	Socialezekerheidsbijdragen die werkgevers verschuldigd zijn in het kader van het woon-werkverkeer/Montants des cotisations de sécurité sociale dont les employeurs sont redevables dans le cadre des déplacements domicile-travail	93
2.1.5	Belastingen op vervoer en het aantal bedrijfswagens/Taxes sur le transport et le nombre de voitures de société	94

2.1.5.1	Belastingen op vervoer/Taxes sur le transport.....	94
2.1.5.2	Het aantal bedrijfswagens/Le nombre de voitures de société	104
2.1.6	Inventaris van de federale fiscale uitgaven en het microsimulatiemodel SIRE/Inventaire des dépenses fiscales fédérales et le modèle de microsimulation SIRE	105
2.1.7	Overheidsmaatregelen met het oog op een verminderd of duurzamer (bedrijfs)wagen gebruik/Politiques publiques visant une utilisation réduite ou plus écologique des voitures (de société).....	107
2.1.7.1	Federaal niveau/niveau fédéral	107
2.1.7.2	Vlaams gewest/Région flamande.....	107
2.1.7.3	Brussels hoofdstedelijk gewest/Région de Bruxelles-Capitale.....	107
2.1.7.4	Waals gewest/Région wallonne	109
2.1.8	Overheidstoelagen voor openbaar vervoer/Dotations publiques pour les transports en commun publics	111
2.1.8.1	Overheidstoelagen toegekend aan de NMBS/Dotations publiques octroyées à la SNCB.....	111
2.1.8.2	Overheidstoelagen toegekend aan De Lijn/Dotations publiques octroyées à De Lijn	111
2.1.8.3	Overheidstoelagen toegekend aan de MIVB/Dotations publiques octroyées à la STIB	112
2.1.8.4	Overheidstoelagen toegekend aan de TEC/Dotations publiques octroyées au TEC .	112
2.1.9	Vervoersinfrastructuurinvesteringen/Investissements dans les infrastructures de transport.....	112
2.1.9.1	België/Belgique	112
2.1.9.2	Vlaams gewest/Région flamande.....	115
2.1.9.3	Brussels Hoofdstedelijk gewest/Région de Bruxelles-Capitale	117
2.1.9.4	Waals gewest/Région wallonne	123
2.1.10	Milieukosten van het (woon-werk)verkeer/Coûts environnementaux des déplacements (domicile-travail).....	124
2.1.11	Tijdskosten van het (woon-werk)verkeer/Coûts en temps des déplacements (domicile-travail)	125
2.1.11.1	Definitie van tijdskosten/ Définition de coûts en temps	125
2.1.11.2	Een ruwe schatting van de tijdskosten van het woon-werkverkeer / Une estimation approximative des coûts en temps des déplacements domicile-travail.....	126
2.1.11.3	Informatie over de tijdskosten van het verkeer uit de vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030” dd. december 2015 van het Federaal Planbureau/ Informations sur les coûts en temps des déplacements reprises dans les perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030 du Bureau fédéral du Plan.....	139
2.2	Andere kosten en maatregelen verbonden aan het woon-werkverkeer/Autres coûts et mesures liés aux déplacements domicile-travail	140
2.2.1	Werkgeversinvesteringen in fietsmaatregelen/Investissements des employeurs dans des mesures pour cyclistes.....	140
2.2.1.1	Federaal niveau/Niveau fédéral	140
2.2.1.2	Vlaams gewest/Région flamande.....	141
2.2.1.3	Brussels hoofdstedelijk gewest/Région de Bruxelles-Capitale.....	141
2.2.1.4	Waals gewest/Région wallonne	145
2.2.2	Werkgeversinvesteringen in parkeerplaatsen/Investissements des employeurs dans les places de stationnement	145
2.2.2.1	Vlaams gewest/Région flamande.....	145
2.2.2.2	Waals gewest/Région wallonne	145
2.2.2.3	Brussels hoofdstedelijk gewest/Région de Bruxelles-Capitale.....	146
2.2.3	Bedrijfsparkings/Parkings d'entreprise	146

2.2.3.1	Federaal niveau/niveau fédéral	147
2.2.3.2	Vlaams gewest/Région flamande.....	147
2.2.3.3	Brussels hoofdstedelijk gewest/Région de Bruxelles-Capitale.....	148
2.2.3.4	Waals gewest/Région wallonne	152
2.2.4	Werkgeversuitgaven aan verzekeringen voor bedrijfswagens/Dépenses des employeurs dans le cadre d'assurances pour les voitures de société	152
2.2.5	Werkgeversverplichtingen tot aanstelling van een mobiliteits coördinator/Obligations pour les employeurs de désigner un coordinateur de mobilité	153
2.2.5.1	Federaal niveau/Niveau fédéral	153
2.2.5.2	Vlaams gewest/Région flamande.....	153
2.2.5.3	Brussels hoofdstedelijk gewest/Région de Bruxelles-Capitale.....	153
2.2.5.4	Waals gewest/Région wallonne	154
2.2.6	Carpooling in de praktijk/Covoiturage dans la pratique	154
2.2.7	Sensibilisatie- en communicatieverplichtingen inzake mobiliteit/ Obligations de sensibilisation et de communication en matière de mobilité.....	156
2.2.8	Telewerk-thuisarbeid/Télétravail-travail à domicile	163
2.2.9	Woonmobiliteit/Mobilité résidentielle	172
2.2.10	Arbeidsongevallen op weg van en naar het werk/Accidents de travail sur le chemin du et vers le lieu de travail	175

3 Bijlagen/Annexes 179

3.1	Bijlage 1/Annexe 1: Verduidelijkende opmerkingen van de fod Financiën bij de schema's fiscaal stelsel carpooling vanuit het standpunt van de werknemer-chauffeur en werknemer-passagier	179
3.2	Bijlage 2/Annexe 2: Calcul de l'avantage de toute nature (ATN) qui découle de l'usage d'une voiture de société.....	181
3.3	Bijlage 3/Annexe 3: Bilan des plans de déplacement d'entreprises (PDE) en région de Bruxelles-Capitale (RBC), p. 29 et 30.....	182
3.4	Bijlage 4/Annexe 4: Prime Bruxell'Air.....	184
3.5	Bijlage 5/Annexe 5: Dimensies PLANET model/Dimensions modèle PLANET.....	188
3.6	Bijlage 6/Annexe 6: Een welvaartseconomische maatstaf voor totale congestiekosten.....	189
3.7	Bijlage 7/Annexe 7: Opmerkingen van de fod Mobiliteit en Vervoer bij de tabellen 3.4, 3.5,3.16,3.17,4.1.,4.2,4.5,4.8 en 4.9	192

Lijst tabellen/Liste des tableaux

Tabel 2-1/Tableau 2-1:	Sensibilité de la répartition au pourcentage d'intervention moyenne des employeurs privés, train.....	74
Tabel 2-2/Tableau 2-2:	Sensibilité de la répartition au pourcentage d'intervention partielle moyenne des employeurs privés, BTM	77
Tabel 2-3/Tableau 2-3 :	Sensibilité de la répartition au pourcentage d'intervention moyenne des employeurs privés, voiture.....	79
Tabel 2-4/Tableau 2-4:	Aantal en % werkenden die door hun werkgever gratis openbaar vervoer aangeboden krijgen opgesplitst per regio en sector (privé/publiek) in 2011 en 2014	80
Tabel 2-5/Tableau 2-5:	Aantal en % vestigingseenheden die aan hun werknemers gratis openbaar vervoer aanbieden opgesplitst per regio en sector (privé/publiek) in 2011 en 2014	80
Tabel 2-6/Tableau 2-6:	Abonnements domicile-travail	80
Tabel 2-7/Tableau 2-7:	Derdebetalersovereenkomsten NMBS (bedragen uitgedrukt in euro)	81
Tabel 2-8/Tableau 2-8:	Aandeel woon-werkverkeer in totaal verkeer in treinreizigers	82
Tabel 2-9/Tableau 2-9:	Ritafstand woon-werkverkeer per spoor (in km).....	83
Tabel 2-10/Tableau 2-10:	Derdebetalerssysteem tussen De Lijn en werkgevers tussen 2010 en 2015	83
Tabel 2-11/Tableau 2-11:	Ontvangsten derdebetalerssysteem (DBS) 1 voor de Lijn (in euro).....	84
Tabel 2-12/Tableau 2-12:	Ontvangsten derdebetalerssysteem 1 (bedrijven voor hun werknemers) (in euro) – opsplitsing privaat/publiek voor 2015	84
Tabel 2-13/Tableau 2-13:	Ontvangsten derdebetalerssysteem 1 (in euro) – Vlaamse overheid als werkgever voor haar werknemers	84
Tabel 2-14/Tableau 2-14:	Derdebetalersovereenkomsten MIVB 2014, opgesplitst naar aandeel werkgever-werknemer en sector (privé/publiek)	85
Tabel 2-15/Tableau 2-15:	Conventions tiers-payant conclues avec le TEC exprimées en € (chiffres 2012)	85
Tabel 2-16/Tableau 2-16:	Aantal en % werkenden die gebruik kunnen maken van werkgeversmaatregelen in fiets- en autodeelsystemen opgesplitst naar soort maatregel, regio en sector (privé/publiek) in 2011 en 2014.....	86
Tabel 2-17/Tableau 2-17:	Aantal en % vestigingseenheden waar werkgeversmaatregelen in fiets- en autodeelsystemen wordt aangeboden opgesplitst naar soort maatregel, regio en sector (privé/publiek) in 2011 en 2014.....	86
Tabel 2-18/Tableau 2-18:	Aantal uitgeleende fietsen in de periode 2014-maart 2016.....	88
Tabel 2-19/Tableau 2-19:	Stations, emplacements et abonnés de voitures partagées (Cambio) en Région de Bruxelles-Capitale : 2010-2014 ^{a1}	92
Tabel 2-20/Tableau 2-20:	Utilisation du vélo partagé (Villo !) en Région de Bruxelles-Capitale : 2010-2014	92
Tabel 2-21/Tableau 2-21:	Solidariteitsbijdragen naar hoofdzetel van de werkgever voor 2014 (in 1000 €).....	93
Tabel 2-22/Tableau 2-22:	Solidariteitsbijdrage op het gebruik van een bedrijfsvoertuig (uitgedrukt in €1000)	93
Tabel 2-23/Tableau 2-23:	Werkgeverstussenkomsten + vrijstellingen afkomstig uit de persoonlijke belastingaangiften uitgedrukt in euro (2010-2013)	99
Tabel 2-24/Tableau 2-24:	Gemiddelde gedragseffecten	102
Tabel 2-25/Tableau 2-25:	Jaarlijkse maatschappelijke kosten per bedrijfswagen en geaggregeerde resultaten	102
Tabel 2-26/Tableau 2-26:	Size of annual subsidy relative to car price, per kilometre and per car at midpoint benchmark: estimate	103
Tabel 2-27/Tableau 2-27:	Afgelegde kilometers door salariewagens in 2014 (België).....	105
Tabel 2-28/Tableau 2-28:	Federale fiscale uitgaven betreffende de terugbetaling van de reiskosten voor woon-werkverplaatsingen met het openbaar vervoer, het gemeenschappelijk georganiseerd vervoer en de individuele wagen ingeval van aftrek forfaitaire beroepskosten (inkomstenjaren 2007-2013) in miljoen €	106
Tabel 2-29/Tableau 2-29:	Federale fiscale uitgaven als gevolg van de terugbetaling van de reiskosten voor woon-werkverplaatsingen, met het openbaar vervoer, het gemeenschappelijk georganiseerd vervoer en de individuele wagen uitgesplitst per gewest ingeval van aftrek forfaitaire beroepskosten (inkomstenjaren 2011 en 2013) in miljoen€.....	106
Tabel 2-30/Tableau 2-30:	Statistiques Bruxel'AIR du service vente à distance depuis le lancement	108
Tabel 2-31/Tableau 2-31:	Périodes de campagne de communication Bruxell'AIR.....	108
Tabel 2-32/Tableau 2-32:	Overheidstoelagen die de NMBS jaarlijks ontvangt ter compensatie van de kosteloosheid voor de reiziger van de woon-werkverplaatsingen met de trein (derdebetalerssysteem)	111
Tabel 2-33/Tableau 2-33:	Begroting 2014-infrastructuur (vastleggingskredieten x 1000 euro).....	116
Tabel 2-34/Tableau 2-34:	Investeringsmiddelen spoorwegaanpak 2012 (miljoen euro).....	117
Tabel 2-35/Tableau 2-35:	Plan d'investissement de la STIB pour la période 2015-2025.....	118
Tabel 2-36/Tableau 2-36:	Budget des travaux publics 2016	121
Tabel 2-37/Tableau 2-37:	Directe emissies van het personen- en goederenvervoer in België (weg, spoor, binnenvaart) ..	125

Tabel 2-38/Tableau 2-38:	Indirecte emissies van het personen- en goederenvervoer in België (weg, spoor, binnenvaart)128	
Tabel 2-39/Tableau 2-39:	Gemiddelde tijd per afgelegde reizigerskilometer (2012) (minuten per afgelegde kilometer) ...	130
Tabel 2-40/Tableau 2-40:	Aantal afgelegde reizigerskilometer (2012) (Miljoenen per jaar).....	130
Tabel 2-41/Tableau 2-41:	Waarde van tijd personenvervoer (2012) (Euro per uur).....	130
Tabel 2-42/Tableau 2-42:	Gemiddelde waarde van tijd, tijd per kilometer en tonkilometer, goederenvervoer op de weg (2012) (Euro per uur per ton, minuten per kilometer en miljard tonkilometer)	131
Tabel 2-43/Tableau 2-43:	Marginale en geaggregeerde private tijdskosten - pendelverkeer (eurocent en miljoen euro) ..	132
Tabel 2-44/Tableau 2-44:	Private marginale tijdskost en marginale externe congestiekosten: wegverkeer	133
Tabel 2-45/Tableau 2-45:	MECK gedragen door personenvervoer (naar motief en totaal, per kwartiel)	135
Tabel 2-46/Tableau 2-46:	Kilometerheffing: beleidsscenario's.....	137
Tabel 2-47/Tableau 2-47:	Beleidsscenario's – effecten op BBP en tewerkstelling	137
Tabel 2-48/Tableau 2-48:	Aantal en % werkenden dat gebruik kan maken van de opgesomde fietsmaatregelen opgesplitst naar regio en sector (privé/publiek) in 2011 en 2014	140
Tabel 2-49/Tableau 2-49:	Aantal en % vestigingseenheden dat de opgesomde fietsmaatregelen aanbiedt opgesplitst naar regio en sector (privé/publiek) in 2011 en 2014	141
Tabel 2-50/Tableau 2-50:	Taux de couverture des mesures du plan d'actions en nombre de sites et nombre de travailleurs touchés – évolution depuis l'ancienne obligation (2007)	143
Tabel 2-51/Tableau 2-51:	Evolution de la part modale en points selon la (non) mise en place des mesures.....	144
Tabel 2-52/Tableau 2-52:	Aantal en % werkenden die op hun werkplek gebruik kunnen maken van een parkeerplaats opgesplitst naar transportmodus, regio en sector in 2011 en 2014.....	147
Tabel 2-53/Tableau 2-53:	Parkeerplaatsen in eigen bezit of gehuurd	151
Tabel 2-54/Tableau 2-54:	Aantal parkeerplaatsen per toegankelijkheidszone	152
Tabel 2-55/Tableau 2-55:	Aantal en % werkenden wiens werkplek sensibilisatie- en communicatieinitiatieven op het vlak van mobiliteit neemt, opgesplitst naar soort initiatief, regio en sector (privé/publiek)	157
Tabel 2-56/Tableau 2-56:	Aantal en % vestigingseenheden die sensibilisatie- en communicatieinitiatieven op het vlak van mobiliteit nemen, opgesplitst naar soort initiatief, regio en sector (privé/publiek)	157
Tabel 2-57/Tableau 2-57:	Jaarlijkse bijdragen werkgever (in €) aan Bike to Work	162
Tabel 2-58/Tableau 2-58:	Evolutie deelnemende bedrijven aan Bike to Work	162
Tabel 2-59/Tableau 2-59:	Evolutie deelnemende fietsende werknemers aan Bike tot Work	162
Tabel 2-60/Tableau 2-60:	Winst die een werkgever kan maken door zijn medewerkers te motiveren tot meer fietsgebruik	163
Tabel 2-61/Tableau 2-61:	Aantal ondernemingen die deelnemen aan Bike to work per provincie (+ BHG)	163
Tabel 2-62/Tableau 2-62:	Catégories de professions répondant potentiellement aux conditions du télétravail.....	167
Tabel 2-63/Tableau 2-63:	Aantal vestigingseenheden die aan loontrekkenden de mogelijkheid geven om telewerk te doen en het totaal en gemiddeld aandeel aan loontrekkenden die gebruik maakt van de mogelijkheid om aan telewerk te doen, in 2014	168
Tabel 2-64/Tableau 2-64:	La pratique du télétravail en 2011 et les prévisions pour 2014	168
Tabel 2-65/Tableau 2-65:	Marginale externe kosten van klimaatverandering en hoeveelheid CO ₂ per voertuigkilometer voor de drie werksituaties; hoofdkantoor, satellietkantoor en thuiswerken (in €ct 2011/voertuigkm). 169	
Tabel 2-66/Tableau 2-66:	Marginale externe kosten van luchtverontreiniging per voertuigkilometer voor de drie werksituaties; hoofdkantoor, satellietkantoor en thuiswerken (in €ct 2011/voertuigkm), tabel 11 p. 96.....	169
Tabel 2-67/Tableau 2-67:	Marginale externe kosten van up- en downstreamprocessen per voertuigkilometer voor de drie werksituaties; hoofdkantoor, satellietkantoor en thuiswerken (in €ct 2011/voertuigkm).....	169
Tabel 2-68/Tableau 2-68:	Marginale externe kosten van geluidshinder per voertuigkilometer voor de drie werksituaties; hoofdkantoor, satellietkantoor en thuiswerken (in €ct 2011/voertuigkm), tabel 14 p. 98.....	170
Tabel 2-69/Tableau 2-69:	Marginale externe ongevalkosten van geluidshinder per voertuigkilometer voor de drie werksituaties; hoofdkantoor, satellietkantoor en thuiswerken (in €ct 2011/voertuigkm).....	170
Tabel 2-70/Tableau 2-70:	Marginale externe congestiekosten per voertuigkilometer voor de drie werksituaties; hoofdkantoor, satellietkantoor en thuiswerken (in €ct 2011/voertuigkm), tabel 19 p. 102.....	170
Tabel 2-71/Tableau 2-71:	Marginale externe kosten bij telewerken per werknemer per week (in € 2011): gewogen gemiddelde over de modale categorieën, tabel 31 p. 115.....	170
Tabel 2-72/Tableau 2-72:	Aantal particuliere woningen bewoond door een eigenaar	173
Tabel 2-73/Tableau 2-73:	Evolutie vastgoedprijzen naargelang geografische ligging en gebouwtype (1992-2013)	173
Tabel 2-74/Tableau 2-74:	Gemiddelde directe kosten van een bedrijf ten gevolge van een arbeidsongeval	175
Tabel 2-75/Tableau 2-75:	Evolutie van het aantal ongevallen op de weg naar en van het werk van 1985 tot 2013 in de privésector	176
Tabel 2-76/Tableau 2-76:	Aantal ongevallen op de arbeidsweg in de publieke sector tussen 2008 en 2012, naargelang het gewest waarin het ongeval plaatsvond.....	178
Tabel 3-1/Tableau 3-1:	Dimensies planet-model.....	188
Tabel 3-2/Tableau 3-2:	Optimale Marginale Congestiekosten, België 2010 (Eurocent per vkm).....	191

Lijst grafieken/Liste des graphiques

Grafiek 2-1/Graphique 2-1:	Répartition des coûts de déplacement domicile-travail en train	74
Grafiek 2-2/Graphique 2-2	Répartition des coûts de déplacement domicile-travail en BTM	76
Grafiek 2-3/Graphique 2-3:	Répartition des coûts de déplacement domicile-travail en voiture	78
Grafiek 2-4/Graphique 2-4:	Aandeel derbetalerscontracten woon-werkverkeer in het totaal aantal treinkaarten	82
Grafiek 2-5/Graphique 2-5:	Part des salariés utilisant les transports en commun (2012)	83
Grafiek 2-6/Graphique 2-6:	Solidariteitsbijdrage op het gebruik van een bedrijfsvoertuig (uitgedrukt in €1000)	94
Grafiek 2-7/Graphique 2-7:	Belasting op vervoer in % van het BBP (1995-2007) op p. 110 van het verslag	94
Grafiek 2-8/Graphique 2-8:	Stijgingspercentages van de terugbetalingen van de kosten voor woon-werkverkeer uitgezet tegen de ontwikkeling van het belastbaar brutoloon en het vrijgesteld bedrag (1992-2006) op p. 116 van het verslag	95
Grafiek 2-9/Graphique 2-9:	Vrijgesteld gedeelte van de terugbetalingen van de uitgaven voor w-wverkeer (1991-2006) op p. 117 van het verslag	95
Grafiek 2-10/Graphique 2-10:	Terugbetalingen van vervoerskosten door de werkgever (verdeling terugbetalingen over de inkomensas; globaal belastbaar inkomen voor het eerste en het tweede gezinsinkomen) uitgedrukt in % terugbetaalde werknemers, gemiddeld terugbetaald bedrag per deciel in 2012	96
Grafiek 2-11/Graphique 2-11:	Werkgeverstussenkomst en vrijstelling eerste gezinsinkomen voor de verschillende decielen in 2012	96
Grafiek 2-12/Graphique 2-12:	Werkgeverstussenkomst en vrijstelling tweede gezinsinkomen voor de verschillende decielen in 2012	97
Grafiek 2-13/Graphique 2-13:	Aandeel van de volledig vrijgestelde terugbetalingen voor het gebruik van het openbaar vervoer uitgedrukt in % van de terugbetalingen per deciel op p. 119 van het verslag	97
Grafiek 2-14/Graphique 2-14:	Bedrijfswagens: % bezitters en gemiddelde belasting op het VAA, per deciel op p. 125 van het verslag	98
Grafiek 2-15/Graphique 2-15:	Bedrijfswagens: % bezitters en gemiddeld bedrag van het VAA, volgens leeftijdscategorie op p. 125 van het verslag	98
Grafiek 2-16/Graphique 2-16:	% huishoudens die een bedrijfswagen bezitten, per inkomensdeciël (2014)	100
Grafiek 2-17/Graphique 2-17:	% van het beschikbaar inkomen; verlies te wijten aan belastbaar voordeel voor bedrijfswagens	100
Grafiek 2-18/Graphique 2-18:	Aandeel in totale belastingsinkomsten afkomstig van bedrijfswagens	101
Grafiek 2-19/Graphique 2-19:	Snelheid - flow relatie PLANET (Km/h (vertical) en vkm/h (horizontaal))	131
Grafiek 2-20/Graphique 2-20:	Aandeel van vervoersmotieven in de flow per periode	132
Grafiek 2-21/Graphique 2-21:	Marginale externe congestiekosten voor goederenvervoer op de weg- uitsplitsing naar sector.	134
Grafiek 2-22/Graphique 2-22:	Verdeling van het aantal pkm met de wagen voor woon-werk en pkm voor andere motieven over kwartielen	135
Grafiek 2-23/Graphique 2-23:	Aansluitingen bedrijven op Carpool.be	155
Grafiek 2-24/Graphique 2-24:	Inschrijvingen carpoolers – Individueel - Bedrijfsgebonden	156
Grafiek 2-25/Graphique 2-25:	Aantal inschrijvingen carpoolers op carpoolplaza.be (2011)	156
Grafiek 2-26/Graphique 2-26:	Evolutie van het aantal ongevallen op de weg naar en van het werk van 1985 tot 2013 in de privésector	177
Grafiek 2-27/Graphique 2-27:	Evolutie van het aantal ongevallen op de weg naar en van het werk van 2000 tot 2013 in de privésector- aantal ongevallen per 1000 voltijds equivalenten	177
Grafiek 3-1/Graphique 3-1:	De totale welvaartsverliezen van congestie	189

Lijst Figuren/Liste des Figures

Figuur 2-1/Figure 2-1:	L'offre de parkings privés de bureaux	150
------------------------	---	-----

Executive summary van de inventaris

Opzet van de inventaris

België, met de steden Antwerpen en Brussel op kop, is één van de congestiegevoeligste landen van Europa, wat negatieve gevolgen heeft voor de burger, de economie en de maatschappij.

Het Federaal Planbureau (FPB)¹ voorspelt dat in de periode 2012-2030 het aantal trips in het personenvervoer zal stijgen met 10% of een gemiddelde jaarlijkse groei van 0,5%. Het aantal reizigerskilometer zou in die periode stijgen met 11% of gemiddeld 0,6% per jaar. Het woon-werkverkeer zou groeien met 4,8%. Ook voor het goederenvervoer voorspelt het FPB een stijging. Het totale aantal tonkilometer afgelegd op Belgisch grondgebied zal stijgen met 45% of met een gemiddelde jaarlijkse groeivoet van 2,1%. Dit cijfer heeft betrekking op het totaal van het aantal kilometer afgelegd over de weg, het spoor en de binnenvaart.

We stellen dus vast dat de behoefte aan personen- en goederenvervoer voortdurend toeneemt terwijl de weg- en de spoorinfrastructuur nu reeds op veel plaatsen, zeker tijdens de spitsuren, oververzadigd zijn. Het woon-werkverkeer draagt bij tot het totale verkeer (1/4 van alle verplaatsingen) en tot de verkeerscongestie (meer dan 60% van het verkeer tijdens de spitsuren)².

De economische kost van de files wordt door de Oeso geschat op 1 tot 2% van het bbp³. Naast de economische kost is aan de congestie ook een milieu- en gezondheidskost verbonden. Ook de goede werking van de arbeidsmarkt en de vlotte toegang tot het ruime dienstenaanbod worden gehinderd door de congestieproblematiek.

Om de huidige en de toekomstige congestieproblemen aan te pakken, worden vanuit de verschillende beleidsniveaus oplossingen naar voren geschoven, met telkens een mogelijke impact op de actuele kost van het woon-werkverkeer voor werknemers en/of werkgevers (bv. mobiliteitsbudget en kilometerheffing voor personenwagens). Er bestaan al heel wat rapporten over de woon-werkverplaatsingen zoals bv. de federale diagnostiek woon-werkverkeer en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG), maar tot op heden ontbreken nog steeds cijfergegevens over de kostprijs van het woon-werkverkeer voor de werknemers, de werkgevers, de overheid en de maatschappij in haar geheel.

Het is belangrijk de huidige kostenstructuur van het woon-werkverkeer in kaart te brengen zodat de sociale partners, wanneer de beleidsvoorstellen van mobiliteitsoplossingen concreter worden, over objectieve cijfergegevens beschikken die hun toelaten een cijfermatig onderbouwd standpunt ter zake te formuleren, de debatten daaromtrent te objectiveren en met kennis van zaken te kunnen voeren.

¹ Federaal Planbureau, 2015, Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030, Federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer, 109 p.

² Bron: fod Mobiliteit en Vervoer

³ Bron : OECD Economic surveys. Belgium. May 2013, p.80

Binnen deze context hebben de interprofessionele en gewestelijke sociale partners de secretariaten van de Centrale raad voor het bedrijfsleven (CRB), de Nationale arbeidsraad (NAR), de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), de Economische en Sociale Raad voor het Brussels hoofdstedelijk gewest (ESRBHG) en de Conseil économique et social de Wallonie (CESW) verzocht om in samenwerking met het Federaal Planbureau (FPB) een allesomvattend overzicht op te stellen van het regelgevend kader voor het woon-werkverkeer en de beschikbare gegevens m.b.t. de kostprijs van het woon-werkverkeer in België samen te brengen.

De voorliggende inventaris, die het resultaat is van een vruchtbare samenwerking tussen de genoemde secretariaten en het FPB, bundelt de beschikbare gegevens ter zake en geeft een overzicht van het huidige regelgevend kader voor het woon-werkverkeer.

De rol van de interprofessionele en gewestelijke sociale partners

De sociale partners hebben verantwoordelijkheden in het complexe dossier van het woon-werkverkeer.

De interprofessionele sociale partners dragen bij tot de verbetering van de mobiliteit dankzij het sociaal overleg, dat uitmondt in interprofessionele akkoorden, collectieve arbeidsovereenkomsten enz. Vermeldenswaard in dit verband is dat de interprofessionele sociale partners, sinds het afsluiten van het uitzonderlijke akkoord voor de onderhandelingen op sector- en ondernemingsvlak in de periode 2009-2010 ("Bijdrage tot het herstel van het vertrouwen"), binnen de NAR het bedrag vaststellen van de werkgeversbijdrage in de prijs van het openbaar vervoer (CAO 19 octies). Dat bedrag is een belangrijke factor waarmee de werknemers rekening houden bij hun keuze van het vervoermiddel waarmee ze het traject tussen hun woon- en hun werkplaats afleggen.

In het algemeen is de aandacht die zowel de interprofessionele als de gewestelijke sociale partners besteden aan de mobiliteitsthematiek (en aan de thematiek van het woon-werkverkeer in het bijzonder), niet alleen de resultante van adviesvragen vanwege hun respectievelijke Regeringen, maar komt deze ook tot uiting in initiatiefadviezen.

Het belang van samenwerking tussen het federaal en gewestelijk niveau

Door de voorbije staatshervormingen werden de bevoegdheden voor mobiliteit en infrastructuur grondig verdeeld tussen de federale en gewestelijke overheden. Een éénduidige visie op de problematiek van het woon-werkverkeer veronderstelt dus niet enkel een grondige kennis van de mobiliteitsproblematiek, maar ook overleg tussen de sociale partners actief op federaal en gewestelijk niveau.

Gezien de gedeelde mobiliteitsbevoegdheden was samenwerking tussen de federale en regionale adviesraden en tussen hun secretariaten nodig voor de totstandbrenging van de voorliggende inventaris die een grondig inzicht geeft in de problematiek van het woon-werkverkeer. Bij de verdere uitwerking van een duurzame mobiliteitsvisie voor ons land is het belangrijk om zowel de federale als de gewestelijke sociale partners te betrekken.

Vaststellingen uit de inventaris

Hieronder volgt een niet-exhaustieve oplijsting van een aantal vaststellingen die uit de voorliggende inventaris kunnen worden afgeleid en die worden gerangschikt in de volgorde waarin ze in de inventaris aan bod komen.

Deel 1: Regelgeving

Complexiteit van het fiscaal en sociaal kader voor het woon-werkverkeer

De ontwikkeling van de comodaliteit⁴/intermodaliteit⁵/multimodaliteit⁶ in het woon-werkverkeer, die kan bijdragen aan een duurzame(re) mobiliteit, wordt in ons land afgeremd door het bestaan van een kluwen van regels die verschillen per type verplaatsing (privé, woon-werk, dienst), per vervoermodus en per tak (bv. de fiscale behandeling verschilt van de sociale behandeling).

Deel 2: Cijferanalyse

Directe en indirecte kosten van het woon-werkverkeer voor werkgevers, werknemers en de overheid

Probleem met data over de kostprijs van het woon-werkverkeer

Cijfergegevens over de kostprijs van het woon-werkverkeer zullen belangrijk zijn om het sociaal overleg en maatschappelijk debat te voeren over beleidsvoorstellen van mobiliteitsoplossingen die mogelijk een verschuiving in de kostenstructuur van het woon-werkverkeer impliceren (bv. mobiliteitsbudget en kilometerheffing voor personenwagens).

We stellen evenwel vast dat deze cijfergegevens verspreid zijn over meerdere instanties (gefragmenteerd zijn) en dat ze niet op een gestructureerde wijze (voor België en/of per gewest) worden bijgehouden door de vervoeroperatoren. Bovendien is een deel van de benodigde gegevens thans niet publiek beschikbaar. Dit alles maakt de gegevens over de kostprijs van het woon-werkverkeer moeilijk te consulteren en tijdrovend om te verzamelen.

De voorliggende inventaris bevat een allesomvattend geheel aan publiek beschikbare/opvraagbare informatie en cijfergegevens om de kostprijs van het woon-werkverkeer in België te berekenen. Hij moet worden beschouwd als een continuüm in die zin dat het een foto is van de actuele situatie die later kan worden aangevuld met cijfergegevens die thans niet publiek beschikbaar zijn.

Onvoldoende overheidsinvesteringen in het mobiliteitssysteem die het woon-werkverkeer ten goede komen

De aanpak van de mobiliteitsproblemen vergt een doeltreffend interfederaal mobiliteitsbeleid en de investeringen die daartoe nodig zijn. In ons land zijn de investeringen in vervoersinfrastructuur bv. onvoldoende om een performant mobiliteitssysteem (en dus ook kwaliteitsvolle woon-

⁴ "Comodaliteit" wordt door de Europese Commissie gedefinieerd als "le recours efficace à différents modes de transport isolément ou en combinaison dans le but d'obtenir une utilisation optimale et durable des ressources".

⁵ Onder "intermodaliteit" verstaan we zowel "aaneengeschakelde intermodaliteit" (het opeenvolgende gebruik van verschillende transportmodi tijdens eenzelfde verplaatsing) als "alternatieve intermodaliteit" (d.i. het alternerende gebruik van verschillende transportmodi op eenzelfde verbinding, een ander vervoermiddel kiezen naargelang van de dag, het uur en/of de reden van de verplaatsing, en de waaier van beschikbare transportmodi zo optimaal mogelijk trachten te gebruiken door in te spelen op de intrinsieke voordelen van elke vervoerswijze).

⁶ Multimodaliteit betekent dat verschillende vervoerswijzen met elkaar gecombineerd worden.

werkverplaatsingen) tot stand te brengen. Zoals blijkt uit de inventaris, vormt de vervoersinfrastructuur volgens de Europese Commissie een van de meest acute investeringsachterstanden van ons land. De overheidsinvesteringen zijn al verschillende decennia structureel laag als gevolg van beleidskeuzen in het kader van een langdurige begrotingsconsolidatie. Ze bereikten 2,4 % van het bbp tussen 2008 en 2015, oftewel iets meer dan het gemiddelde van 2,1 % van het bbp vóór de crisis. De volgehouden verlagingen van de investeringsbudgetten worden weerspiegeld in de netto-overheidsinvesteringen (d.w.z. de vaste activa gecorrigeerd voor afschrijvingen), die sinds de jaren negentig gemiddeld nul bedragen, waardoor de kwaliteit van de publieke infrastructuur wordt uitgehold. De transportinfrastructuur in België, die in vergelijking met andere landen ondermaats is, vormt één van de oorzaken van de verergering van het congestieprobleem en dat versterkt onder andere een minder aantrekkelijk investeringsklimaat in ons land.

Succes van derdebetalersregelingen en bedrijfswagens

De derdebetalersregelingen en dus ook het woon-werkverkeer per openbaar vervoer, dat een duurzame vorm van mobiliteit is, kennen een stijgend succes. Het aantal derdebetalerscontracten woon-werkverkeer bij de NMBS steeg tussen 2010 en 2014 met 82,8% van 5.391 tot 9.854. Ook bij De Lijn kon tussen 2010 en 2015 een explosieve stijging van het aantal derdebetalerscontracten worden vastgesteld met 168 % van 551 tot 1.478. De laatste beschikbare cijfers van de MIVB vertellen ons dat er in 2014 50.239 derdebetalersovereenkomsten afgesloten waren met deze vervoersmaatschappij. Wat de TEC betreft waren er 107 derdebetalersovereenkomsten actief in 2012.

Het aantal bedrijfswagens waarop een CO₂-solidariteitsbijdrage van toepassing is ("salariswagens"), neemt toe, terwijl het bedrag van deze bijdragen kleiner wordt. Dit duidt op het gebruik van milieuvriendelijkere bedrijfswagens.

De milieukosten van het (woon-werk)verkeer blijven een pijnpunt

Het aandeel van het vervoer in de totale broeikasgasemissies is tussen 1990 en 2010 continu gestegen van 14 tot 21% en heeft zich nadien gestabiliseerd (21% in 2012). Het FPB voorspelt dat de totale emissies van lokale pollutanten (Nox, COVNM, SO₂ en PM 2,5) en broeikasgassen tegen 2020 zullen dalen onder het niveau van 2012. Tussen 2020 en 2030 zouden de emissiereducties zich doorzetten voor NOX en PM_{2,5} (respectievelijk -59% en -33% t.o.v. 2012), terwijl de emissies van de overige vervuilende stoffen in stijgende lijn gaan. Het wegvoer heeft het grootste aandeel in de uitstoot van vervoersgebonden broeikasgassen 98% in 2012. Tegen 2030 zou dat aandeel iets kleiner zijn (97%) volgens de referentieprojectie.

De tijdskosten van het (woon-werk)verkeer nemen toe

Als gevolg van het toenemend verkeer over de weg zal de gemiddelde snelheid bij ongewijzigde verkeersinfrastructuur volgens het FPB tussen 2012 en 2030 tijdens de spitsperiode afnemen met 24% en tijdens de dalperiode⁷ met 10%. Toegepast op het woon-werkverkeer betekent dit concreet dat een autobestuurder in 2030 over een afstand van 100 kilometers gemiddeld 26 minuten langer in de spitsperiode en 9 minuten langer in de dalperiode onderweg zal zijn tegenover 2012. Voor de bus betekent dit over eenzelfde afstand van 100 kilometers in 2030 een gemiddelde gestegen reistijd van 48 minuten in de spitsperiode en 16 minuten in de dalperiode tegenover 2012.

⁷ Voor het spoorvervoer en de binnenvaart wordt de snelheid verondersteld constant te blijven over de periode.

Andere kosten en maatregelen verbonden aan het woon-werkverkeer

Nieuwe werkvormen winnen aan belang

Nieuwe werkvormen die verschillen op het vlak van zowel de plaats waar ze worden uitgevoerd als de manier waarop ze worden georganiseerd kunnen bijdragen aan een vermindering van het congestieprobleem. Ze hebben een groeipotentieel dat nog te weinig benut wordt in België. Zo werkt bijvoorbeeld 83% van de potentiële telewerkers in België nooit thuis⁸. Ongeveer de helft van de niet-telewerkers geeft aan momenteel met de auto naar het werk te pendelen.

Carpooling boet aan belang in

Uit de resultaten van de federale diagnostiek woon-werkverkeer 2014 blijkt dat het aandeel van de wagen voor het woon-werkverkeer in 2014, zowel vanuit het perspectief van de bestuurder (\pm - 2%) als vanuit het perspectief van de passagier (carpooling) (\pm -38%) gedaald is ten opzichte van 2005. De dalende trend van carpooling wordt ook bevestigd door het FPB in zijn laatste vooruitzichten voor de transportvraag in België.

Fiets- en autodeelsystemen kennen een groeiend succes

Gedeelde mobiliteitssystemen kennen een groeiend succes. Dit bewijzen volgende cijfers van Cambio, Blue-Bike, Villo en Vélo. Tussen 1 januari 2008 en 1 januari 2014 is het aantal Vlaamse gebruikers van cambio ongeveer verviervoudigd van 1.536 gebruikers naar 6.048 gebruikers. Het totaal aantal abonnees van Blue-bike in Vlaanderen en Brussel verachtvoudigde (\pm 803%) van 679 abonnees op 31 december 2011 naar 6131 abonnees op 1 mei 2014. Het totaal aantal Vélo-jaarkaarten verzesvoudigde quasi (\pm 583%) van 4.698 in juni 2011 naar 32.099 in april 2014. Het aantal Cambio abonnementen in het BHG steeg tussen 2010 en 2014 met 73% van 6.222 tot 10.791. Het aantal Villo abonnementen in het BHG steeg tussen 2010 en 2014 met 32% van 94.446 tot 124.615.

⁸ Op basis van cijfers van 2011 en 2012 van de enquête naar de arbeidskrachten.

Executive summary de l'inventaire

Objectif de l'inventaire

La Belgique, avec à sa tête les villes d'Anvers et de Bruxelles, est l'un des pays d'Europe les plus sensibles aux embouteillages, ce qui a des conséquences négatives pour le citoyen, pour l'économie et pour la société.

Le Bureau fédéral du Plan Bureau (BFP)⁹ prévoit qu'au cours de la période 2012-2030, le nombre de déplacements en voiture individuelle augmentera de 10 %, soit une augmentation annuelle moyenne de 0,5 %. Le nombre de voyageurs-kilomètre devrait augmenter de 11 % au cours de cette période, soit une moyenne de 0,6 % par an. Les déplacements domicile-travail devraient croître de 4,8 %. Pour le transport de marchandises également, le BFP prévoit une augmentation. Le nombre total de tonnes-kilomètre parcourues sur le territoire belge augmentera de 45 %, soit un taux de croissance annuelle moyenne de 2,1 %. Ce chiffre concerne le total du nombre de kilomètres parcourus sur route, par chemin de fer et par la navigation fluviale.

Nous constatons dès lors que le besoin en transport de personnes et de marchandises augmente en permanence, alors que l'infrastructure routière et ferroviaire est déjà, en de nombreux endroits et certainement pendant les heures de pointe, sursaturée. Les déplacements domicile-travail contribuent au trafic total (1/4 de l'ensemble de tous les déplacements) et à la congestion du trafic (plus de 60 % du trafic pendant les heures de pointe)¹⁰.

Le coût économique des embouteillages est estimé par l'OCDE à 1 à 2 % du PIB¹¹. Outre le coût économique, un coût environnemental et en matière de santé est également lié aux embouteillages. Le bon fonctionnement du marché du travail ainsi que l'accès aisé à la vaste offre de services sont également entravés par la problématique de la congestion.

Pour aborder les problèmes actuels et futurs de congestion, des solutions sont avancées par les différents niveaux de pouvoir, avec chaque fois une incidence possible sur le coût actuel des déplacements domicile-travail pour les travailleurs et/ou les employeurs (p.ex. budget mobilité et taxe kilométrique pour les voitures particulières). Il existe bon nombre de rapports consacrés aux déplacements domicile-travail, p.ex. le diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail et l'Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG), mais il manque encore à ce jour des données chiffrées sur le coût des déplacements domicile-travail pour les travailleurs, pour les employeurs, pour les pouvoirs publics et pour la société dans son ensemble.

Il est important de procéder à l'identification de la structure actuelle des coûts des déplacements domicile-travail afin que les partenaires sociaux, lorsque les propositions de solution pour la mobilité deviendront plus concrètes, disposent de données chiffrées objectives qui leur permettront de formuler une position étayée par des chiffres, d'objectiver les débats à ce propos et d'intervenir en connaissance de cause.

⁹ Bureau fédéral du Plan, 2015, Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030, Service public fédéral « Mobilité et Transports », 109 p.

¹⁰ Source : SPF « Mobilité et Transports ».

¹¹ Source : Études économiques de l'OCDE Belgique, mai 2013, p. 80.

Dans ce contexte, les partenaires sociaux interprofessionnels et régionaux ont invité les secrétariats du Conseil central de l'économie (CCE), du Conseil national du travail (CNT), du Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC) ainsi que du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) à effectuer, en collaboration avec le Bureau fédéral du Plan (BFP), un relevé complet du cadre réglementaire pour les déplacements domicile-travail et à rassembler les données disponibles concernant le coût des déplacements domicile-travail en Belgique.

Le présent inventaire, qui est le résultat d'une collaboration fructueuse entre les secrétariats précités et le BFP, rassemble les données actuellement disponibles à ce sujet et présente le cadre réglementaire actuel des déplacements domicile-travail.

Le rôle des partenaires sociaux interprofessionnels et régionaux

Les partenaires sociaux ont des responsabilités dans le dossier complexe des déplacements domicile-travail

Les partenaires sociaux interprofessionnels contribuent à l'amélioration de la mobilité grâce à la concertation sociale, qui débouche sur des accords interprofessionnels, des conventions collectives de travail, etc. Il est intéressant de mentionner à cet égard que les partenaires sociaux interprofessionnels fixent, au sein du CNT, depuis la conclusion de l'accord exceptionnel pour les négociations au niveau sectoriel et de l'entreprise pendant la période 2009-2010 ("Contribution au rétablissement de la confiance"), le montant de l'intervention patronale dans le prix des transports en commun publics (CCT 19 octies). Ce montant est un facteur important dont les travailleurs tiennent compte lors du choix de leur moyen de transport entre leur domicile et leur lieu de travail.

En général, l'attention que les partenaires sociaux interprofessionnels et régionaux accordent à la thématique de la mobilité (et à la thématique des déplacements domicile-travail en particulier) n'est pas seulement la résultante des demandes d'avis émanant de leurs gouvernements respectifs ; elle est aussi l'origine d'avis d'initiative.

L'importance d'une collaboration entre le niveau fédéral et le niveau régional

À la suite des réformes de l'État qui ont eu lieu, les compétences pour la mobilité et les infrastructures ont été fondamentalement partagées entre les autorités fédérales et régionales. Une vision univoque de la problématique des déplacements domicile-travail suppose donc non seulement une connaissance approfondie de la problématique de la mobilité mais aussi une concertation entre les partenaires sociaux actifs aux niveaux fédéral et régional.

Vu les compétences partagées en matière de mobilité, la collaboration entre les conseils consultatifs fédéraux et régionaux et entre leurs secrétariats a été nécessaire pour la réalisation du présent inventaire, lequel présente de façon approfondie la problématique des déplacements domicile-travail. Il est important d'associer les partenaires sociaux tant fédéraux que régionaux à l'élaboration future d'une vision de mobilité durable pour notre pays.

Constatations de l'inventaire

Ci-dessous figure une liste non exhaustive de constatations pouvant être déduites du présent inventaire, et ce dans l'ordre de leur apparition dans cet inventaire.

Partie 1 : Réglementation

Complexité du cadre fiscal et social des déplacements domicile-travail

Le développement de la comodalité¹²/de l'intermodalité¹³/de la multimodalité¹⁴ dans les déplacements domicile-travail, qui peut contribuer à une mobilité (plus) durable, est freiné par un enchevêtrement de règles qui varient selon le type de déplacement (privé, domicile-travail, service), selon le mode de transport et selon la branche (p.ex. le traitement fiscal diffère du traitement social).

Partie 2 : Analyse chiffrée

Coûts directs et indirects des déplacements domicile-travail pour les employeurs, les travailleurs et les pouvoirs publics

Problèmes concernant les données relatives au coût des déplacements domicile-travail

Les données chiffrées relatives au coût des déplacements domicile-travail seront essentielles lors de la concertation sociale et du débat sociétal en ce qui concerne les propositions politiques de solutions de mobilité impliquant un glissement éventuel dans la structure des coûts des déplacements domicile-travail (p.ex. budget mobilité et taxation kilométrique pour les voitures particulières).

Nous constatons toutefois que ces données chiffrées sont dispersées entre plusieurs instances (elles sont fragmentées) et qu'elles ne sont pas actualisées de manière structurée (au niveau de la Belgique et/ou des régions) par les opérateurs des transports. De plus, une partie de ces données n'est actuellement pas publiée. Tout cela rend la consultation des données sur le coût des déplacements domicile-travail difficile et leur collecte chronophage.

Le présent inventaire contient un ensemble complet d'informations et de données chiffrées publiquement disponibles/exigibles permettant de calculer le coût des déplacements domicile-travail en Belgique. Il doit être considéré comme un continuum en ce sens qu'il s'agit d'une photo de la situation actuelle qui sera ultérieurement complétée par des informations qui ne sont pas publiquement disponibles actuellement.

Trop peu d'investissements publics dans le système de mobilité bénéfiques aux déplacements domicile-travail

La solution des problèmes de mobilité passe par une politique interfédérale de mobilité efficace ainsi que par les investissements nécessaires à cet effet. Dans notre pays, les investissements en infrastructures de transports sont insuffisants pour déboucher sur un système de mobilité performant (et, partant, sur des déplacements domicile-travail de qualité). Comme le montre l'inventaire, l'infrastructure de transports

¹² La "Comodalité" est définie par la Commission européenne comme étant "le recours efficace à différents modes de transport isolément ou en combinaison dans le but d'obtenir une utilisation optimale et durable des ressources".

¹³ Par "intermodalité", il convient d'entendre tant "l'intermodalité connectée (l'utilisation successive de différents modes de transports lors d'un même déplacement) que "l'intermodalité alternative" (c'est-à-dire l'utilisation alternative de différents modes de transport sur une même connexion, le choix d'un autre moyen de transport en fonction du jour, de l'heure et/ou du motif du déplacement, et le fait d'essayer d'utiliser de façon aussi optimale que possible l'éventail de modes de transport disponibles en anticipant les avantages intrinsèques de toutes les façons de se déplacer).

¹⁴ Multimodalité signifie que différentes façons de se déplacer sont combinées entre elles.

constitue, d'après la Commission européenne, l'un des retards en matière d'investissements les plus aigus de notre pays. Depuis plusieurs décennies déjà, les investissements publics sont structurellement faibles, en conséquence de choix politiques réalisés dans le cadre d'une consolidation budgétaire de longue durée. Entre 2008 et 2015, ils se sont élevés à 2,4 % du PIB, soit un peu plus que la moyenne de 2,1 % du PIB avant la crise. Les réductions continues des budgets d'investissement se reflètent dans les investissements publics nets (c'est-à-dire les actifs fixes corrigés en fonction des amortissements), qui se chiffrent en moyenne à zéro depuis les années '90, ce qui érode la qualité des infrastructures publiques. L'infrastructure des transports de la Belgique, qui par comparaison à celle d'autres pays est médiocre, constitue l'une des causes de l'aggravation du problème de congestion et rend entre autres le climat d'investissements encore moins attractif dans notre pays.

Le succès des systèmes de tiers payant et des voitures de société

Les systèmes de tiers payant, et donc les déplacements domicile-travail en transports publics, qui représentent une forme durable de mobilité, connaissent un succès croissant. Le nombre de contrats de tiers payant pour les déplacements domicile-travail auprès de la SNCB a connu, entre 2010 et 2014, une augmentation de 82,8 %, passant de 5.391 à 9.854. Même chez De Lijn, une augmentation explosive du nombre de contrats de tiers payant de 168 %, passant ainsi de 551 à 1.478, est observée entre 2010 et 2015. Les derniers chiffres de la STIB disponibles nous apprennent qu'en 2015, 50.239 conventions de tiers payant ont été conclues avec cette société de transport. En ce qui concerne les TEC, 107 conventions de tiers payant étaient actives en 2012.

Le nombre de voitures de société auxquelles s'applique une cotisation de solidarité CO₂ (les "voitures-salaire") augmente, tandis que le montant de ces cotisations diminue, ce qui indique une utilisation de voitures de sociétés plus écologiques.

Le coût environnemental des déplacements (domicile-travail) reste problématique

La part du transport dans les émissions totales de gaz à effet de serre n'a cessé d'augmenter entre 1990 et 2010, passant de 14 à 20 %, pour ensuite se stabiliser (21 % en 2012). Le BFP prévoit que les émissions totales de polluants locaux (NO_x, COVNM, SO₂ et PM 2,5) et de gaz à effet de serre passeront d'ici 2020 sous le niveau de 2012. Entre 2020 et 2030, les réductions d'émissions se poursuivront pour le NO_x et les PM_{2,5} (de respectivement -59 % et -33 % par rapport à 2012), tandis que les émissions d'autres substances polluantes continueront à croître. Le transport routier est à l'origine de la plus grande part des émissions de gaz à effet de serre liés au transport, soit 98 % en 2012. D'ici 2030, cette part sera un peu moins grande (97 %) si l'on se réfère à la projection de référence.

Les coûts en temps des déplacements (domicile-travail) augmentent

A la suite de l'augmentation du trafic routier, la vitesse moyenne décroîtra, selon le BFP, entre 2012 et 2030, de 24 % pendant la période de pointe et de 10 % pendant la période creuse¹⁵ si les infrastructures de transport restent inchangées. Appliqué aux déplacements domicile travail, cela signifie concrètement qu'en 2030, un conducteur automobile mettra en moyenne, par rapport à 2012, 26 minutes de plus en période de pointe et 9 minutes de plus en période creuse pour parcourir une distance de 100 kilomètres. Pour le bus, cela signifie, pour une même distance de 100 kilomètres et en 2030, une durée de parcours augmentée de 48 minutes en période de pointe et de 16 minutes en période creuse par rapport à 2012.

¹⁵ Pour le transport ferroviaire et la navigation fluviale, la vitesse est supposée rester constante pendant la période.

Autres coûts et mesures liés aux déplacements domicile-travail

Les nouvelles formes de travail gagnent en importance

De nouvelles formes de travail qui varient tant quant au lieu que quant à la manière dont elles sont organisées peuvent contribuer à une réduction du problème de congestion. Elles présentent un potentiel de croissance qui est encore trop peu utilisé en Belgique. Ainsi, 83 % des télétravailleurs potentiels de Belgique ne travaillent jamais à domicile¹⁶. Près de la moitié des non-télétravailleurs indiquent qu'à l'heure actuelle, ils utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail.

Le covoiturage perd en importance

Il ressort des résultats du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2014 que la part des voitures utilisées pour les déplacements domicile-travail en 2014 tant dans la perspective du conducteur (± 2 %) que dans la perspective du passager (covoiturage) (± -38 %) a baissé par rapport à 2005. Cette tendance à la baisse du covoiturage est également confirmée par le BFP dans ses dernières perspectives relatives à la demande de transport en Belgique.

Les systèmes de partage de vélos et de voitures connaissent un succès croissant

Les systèmes partagés de mobilité connaissent un succès croissant. C'est ce que démontrent les chiffres suivants de Cambio, Blue-Bike, Villo et Vélo. Entre le 1^{er} janvier 2008 et le 1^{er} janvier 2014, le nombre d'utilisateurs flamands de Cambio a été multiplié par presque quatre, passant ainsi de 1.536 utilisateurs à 6.048 utilisateurs. Le nombre total d'abonnés de Blue-Bike en Flandre et à Bruxelles a pour ainsi dire été multiplié par huit (± 803 %), passant de 679 abonnés au 31 décembre 2011 à 6.141 abonnés au 1^{er} mai 2014. Le nombre total d'abonnements annuels à Vélo a pratiquement été multiplié par six (± 583 %), passant de 4.698 en juin 2011 à 32.099 en avril 2014. Le nombre d'abonnements à Cambio en Région de Bruxelles-Capitale a augmenté de 73 % entre 2010 et 2014, passant ainsi de 6.222 à 10.791. Quant au nombre d'abonnements à Villo en Région de Bruxelles-Capitale, il a augmenté de 32 % entre 2010 et 2014, passant de 94.446 à 124.615.

¹⁶ Sur la base de chiffres de 2011 et de 2012 de l'enquête sur les forces de travail

1 Deel 1: Regelgeving/Partie 1: Réglementation

1.1 Fiscale regelgeving/Réglementation fiscale

Bronnen = Fod Financiën + Gids voor sociale reglementering 2016, blz. 581-585 /Sources = SPF Finances + Guide de la réglementation sociale 2016, page 568-572
--

1.1.1 Transports en commun publics par train, tram, métro et bus/Openbaar vervoer per trein, tram, metro en bus

Le déplacement du domicile au lieu de travail est une dépense qui incombe au travailleur : les frais exposés à ce titre sont d'ailleurs déductibles au titre de charges professionnelles. Lorsque ces dépenses sont remboursées par l'employeur, le remboursement constitue en principe un revenu imposable. Il peut cependant être partiellement exonéré. Par « lieu de travail » on entend dans la présente annexe « lieu fixe de travail ». L'Administration fiscale considère qu'un lieu de travail est 'fixe' dès que le contribuable y est présent au moins 40 jours (successifs ou non) au cours de la période imposable. Cette présence doit correspondre à une forme d'occupation 'substantielle', en ce sens qu'une « brève présence quotidienne » en sera pas prise en considération.

Les indemnités accordées aux travailleurs en paiement ou en remboursement de leurs frais de déplacement du domicile au lieu de travail ont, en principe, un caractère imposable, mais elles peuvent néanmoins, sous certaines conditions, faire l'objet d'une exonération fiscale. En d'autres termes, l'intervention patronale ne constituera pas, à concurrence d'un montant déterminé, un revenu imposable pour le bénéficiaire.

Cette immunisation (ou exonération) est réservée aux seuls contribuables qui peuvent justifier la perception de rémunérations de travailleurs salariés et qui les déclarent comme telles ; les personnes qui reçoivent des revenus des dirigeants d'entreprises ne peuvent donc y prétendre. Par ailleurs, le contribuable doit avoir opté pour la déduction des charges professionnelles forfaitaires dans sa déclaration d'impôts.

En cas de déplacement au moyen d'un transport public en commun, l'exonération fiscale accordée au travailleur correspond au montant de l'intervention patronale dans les frais de déplacements du domicile au lieu de travail. En toute hypothèse, l'exonération ne pourra jamais excéder le montant de l'intervention patronale dans le coût réel du déplacement.

L'employeur doit mentionner sur la fiche fiscale 281.10 du travailleur, le montant total annuel de son intervention dans les frais de déplacement.

En outre, lors de l'examen de la déclaration d'impôt d'un contribuable qui a adopté le forfait des charges professionnelles, il peut être accordé à ce dernier une déduction fiscale particulière en raison de l'éloignement de son domicile par rapport à son lieu de travail.

Transport en commun (train, bus, métro)	Du point de vue du travailleur	Du point de vue de l'employeur
Cas de déduction des charges professionnelles forfaitaires	Le montant total de l'indemnité ou du remboursement par l'employeur est exonéré.	Pas de code spécifique au niveau de la déclaration fiscale du point de vue employeur.
Cas de déduction des charges professionnelles réelles	En cas de déduction des charges réelles, lorsque les déplacements domicile-travail sont effectués autrement qu'en voiture individuelle, les frais professionnels sont, à défaut de preuve, fixés forfaitairement à 0,15 euro par kilomètre parcouru sans que la distance prise en compte du domicile au lieu de travail puisse excéder 100 kilomètres (aller simple). En cas de déduction des frais réels, on peut prouver que les kilomètres excèdent les 100 km. L'indemnité accordée par l'employeur est imposable.	Pas de code spécifique au niveau de la déclaration fiscale du point de vue employeur.

1.1.2 Véhicule privé ou de société/Privé-of bedrijfsvoertuig

Sur le plan fiscal, une distinction doit être établie suivant que le déplacement s'effectue au moyen d'un véhicule privé ou de société :

- si le déplacement s'effectue uniquement au moyen d'un véhicule privé et que le travailleur a opté pour le système des charges professionnelles forfaitaires, l'intervention patronale, quel que soit son mode de calcul, est non imposable pour un montant annuel maximum de 380 euros (pour l'exercice d'imposition 2017-revenus 2016). Un abattement fiscal supplémentaire peut être obtenu compte tenu de la distance entre le domicile et le lieu de travail.
- si le déplacement s'effectue au moyen d'un véhicule de société, le travailleur est considéré comme bénéficiant d'un avantage imposable.

Voiture privée/Privéwagen

Voiture individuelle/mixte/minibus	Du point de vue du travailleur	Du point de vue de l'employeur
Cas de déduction des charges professionnelles forfaitaires	En cas de déduction des charges professionnelles forfaitaires, l'indemnité octroyée par l'employeur est exonérée à concurrence de 380 euros (montant valable exercices imp. 2014, 2015 et 2016). Forfait pour longs déplacements : ce forfait complémentaire s'ajoute au montant du forfait ordinaire de frais professionnels. Il vise à tenir compte des frais exceptionnels qui résultent de l'éloignement du domicile au lieu de travail. Le montant du forfait complémentaire est de 75, 125 ou 175 euros selon que la distance (aller simple) entre le domicile et le lieu de travail est comprise respectivement entre 75-100 km, 101-125 km ou plus de 125 km.	Pas de code spécifique au niveau de la déclaration fiscale.

Voiture individuelle/mixte/minibus	Du point de vue du travailleur	Du point de vue de l'employeur
Cas de déduction des charges professionnelles réelles	<p>En cas de déduction des charges professionnelles réelles, pour les frais de déplacement du domicile au lieu fixe de travail effectués en voiture individuelle, la déduction fiscale est limitée à 0,15 euro par kilomètre.</p> <p>Le forfait de 0,15 euro comprend tous les frais directs et indirects liés à l'utilisation du véhicule pour les déplacements domicile-travail (entretien, taxe de circulation, ...). Le forfait ne couvre toutefois pas les frais de financement et les frais de mobilophonie (kit mains libres avec GSM, smartphone, ...).</p> <p>L'indemnité accordée par l'employeur est taxable.</p>	Pas de code spécifique au niveau de la déclaration fiscale.

Voiture de société/Bedrijfswagen

Voitures de société	Du point de vue du travailleur	Du point de vue de l'employeur
Cas de déduction des charges professionnelles forfaitaires	<p>Imposition comme avantage de toute nature (ATN) fixé forfaitairement relatif à la mise à disposition d'une voiture de société (nouveau calcul depuis 2012). Dans ce nouveau calcul (cf. annexe 2, on tient compte de l'émission de CO₂ de la valeur catalogue et de l'âge de la voiture. Par contre, on ne tient plus compte de la distance domicile-lieu de travail, comme c'était le cas avant 2012.</p> <p>Il faut en déduire la contribution personnelle.</p>	A l'impôt des sociétés sont repris en dépenses non admises les frais de voiture, à concurrence de 17 % de l'avantage de toute nature résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis à disposition par l'employeur.
Cas de déduction des charges professionnelles réelles	<p>En cas de déduction des frais réels, pour les frais de déplacements domicile-travail, cette déduction ne peut jamais être supérieure au montant de l'ATN ainsi calculé (hors intervention financière de l'utilisateur).</p> <p>Les frais professionnels réels se calculent de la même façon que dans le cas du véhicule personnel. Le montant déductible est toutefois plafonné au montant de l'avantage imposable.</p>	Pas de code spécifique au niveau de la déclaration fiscale du point de vue employeur.

1.1.3 Transport collectif organisé (TCO) ou covoiturage organisé par l'employeur (=carpooling)/Gemeenschappelijk georganiseerd vervoer (GGV) of carpooling georganiseerd door de werkgever

Sur le plan fiscal, depuis le 1er janvier 2012, trois conditions doivent être cumulativement remplies pour que dans le cadre d'un TCO ou d'un covoiturage organisé par l'employeur, il n'y ait pas d'avantage de toute nature imposable dans le chef du travailleur-chauffeur qui dispose d'un véhicule de société; Il s'agit des conditions suivantes :

1. L'employeur doit:
 - fixer les règles et les modalités d'utilisation du transport collectif;
 - surveiller son utilisation par les travailleurs et
 - établir une convention collective ou des conventions individuelles par écrit entre lui (ou le groupe d'employeurs) et chaque travailleur. Cette (ces) convention(s) doi(ven)t reprendre les règles d'utilisation du carpooling et les conditions relatives aux indemnités.

2. La part du covoiturage (effectué par plusieurs personnes ensemble dans une seule et même voiture) dans le trajet total domicile-lieu de travail fixe, doit être essentielle. Cela signifie que la part du covoiturage doit au moins s'élever à 80% du trajet domicile-lieu de travail fixe pour le travailleur-chauffeur. Celui-ci ne peut donc être seul dans son véhicule de société qu'à concurrence maximum de 20% du trajet domicile-lieu de travail fixe.
3. Le véhicule concerné ne peut être utilisé par le travailleur-chauffeur pour faire des déplacements strictement privés (p.ex.: le week end, pendant les vacances, etc.).

La mise à disposition du véhicule de société ne constituera donc pas un avantage imposable dans le chef du travailleur-chauffeur si les 3 conditions précitées sont remplies; il s'agira dans ce cas d'un avantage social exonéré d'impôt pour la totalité du trajet domicile-lieu de travail (y compris pour les 20% maximum du trajet effectué seul).

Quant au travailleur-passager, le covoiturage (avec voiture de société) constituera un avantage social exonéré s'il est satisfait aux trois conditions susmentionnées.

Les indemnités versées par l'employeur au travailleur-passager seront aussi dans pareilles hypothèses exonérées fiscalement à concurrence d'un montant équivalent au maximum du prix d'un abonnement de train en 1er classe pour la distance parcourue en commun et pour autant que le travailleur ait opté pour la déduction des charges professionnelles forfaitaires. Les dépenses consenties par l'employeur (ou le groupe d'employeurs) pour organiser le transport collectif des membres du personnel au moyen de minibus, autobus¹⁷ et autocars¹⁸, sont déductibles à 120 %.

Si le covoiturage au moyen d'un véhicule privé n'est pas organisé par l'employeur (n'est donc pas assimilable à un transport collectif organisé), mais résulte de simples arrangements pris entre le propriétaire du véhicule et ses passagers, les indemnités qui leur sont versées par l'employeur pour les déplacements domicile-lieu de travail ne pourront être exonérées sur le plan fiscal qu'à concurrence d'un montant annuel de 380 euros (exercice d'imposition 2017, revenus 2016), et ce, à condition que les intéressés aient opté pour le régime des charges professionnelles forfaitaires.

Schema's fiscaal stelsel carpooling vanuit het standpunt van de werknemer-chauffeur en werknemer-passagier (inkomstenjaar 2014, aanslagjaar 2015)/Schémas régime fiscal du covoiturage du point de vue du travailleur-chauffeur et du travailleur-passager (année de revenus 2014, exercice d'imposition 2015)

¹⁷ Een autobus refereert naar het geregeld vervoer (=vervoer van personen met een bepaalde regelmaat en langs een bepaalde reisweg, waarbij op vooraf vastgestelde stopplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of afgezet: openbaar vervoer uitgevoerd door b.v de Lijn in Vlaanderen of de MIVB in Brussel). In een autobus (i.e een voertuig gebruikt voor geregeld vervoer) kunnen zowel zittende als rechtstaande passagiers vervoerd worden. Een autobus kan ook worden gebruikt voor bijzonder geregeld vervoer. Dit vervoer is niet toegankelijk voor iedereen, maar wel voor welbepaalde categorieën passagiers (bv. kinderen van een school of werknemers van een bedrijf). Dergelijk vervoer kan ook worden uitgevoerd door middel van een bijzondere autobus. De karakteristieken van dergelijk voertuig zijn grotendeels identiek aan deze van een autocar maar passagiers mogen rechtstaand vervoerd worden indien de keuring dit toelaat. Bron: FBAA + EG-verordening, 1073/2009 van het Europees parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006.

¹⁸ Een autocar refereert naar het ongeregeld vervoer (= vervoer dat niet aan de definitie van geregeld vervoer, met inbegrip van de bijzondere vorm van geregeld vervoer, beantwoordt en dat met name wordt gekenmerkt door het vervoer van vooraf samengestelde groepen op initiatief van en opdrachtgever of van de vervoerder zelf: toerismeactiviteiten zowel in binnen- als buitenland en gaande van daguitstappen tot meerdaagse reizen.) In een autocar moeten alle passagiers zitten. Een autocar kan ook worden gebruikt voor het bijzonder geregeld vervoer. Bron: FBAA + EG-verordening, 1073/2009 van het Europees parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006.

REGIME FISCAL DU COVOITURAGE - ANNEE DE REVENUS 2014, EXERCICE D'IMPOSITION 2015

Annexe 2

TRAVAILLEUR -PASSAGER

VOITURE PERSONNELLE DU TRAVAILLEUR-CHAUFFEUR - INDEMNITES POUR DEPLACEMENTS DOMICILE - LIEU DE TRAVAIL PAYEES PAR L'EMPLOYEUR

VOITURE DE SOCIETE MISE A DISPOSITION PAR L'EMPLOYEUR - AUCUNE INDEMNITE POUR DEPLACEMENTS DOMICILE-LIEU DE TRAVAIL PAYEE PAR L'EMPLOYEUR

TRANSPORT COLLECTIF ORGANISE (TCO) ?

TRANSPORT COLLECTIF ORGANISE (TCO) ?

Conditions:

L'employeur doit fixer les règles et les modalités d'utilisation du transport collectif et surveiller son utilisation par les travailleurs. En outre, les règles d'utilisation du transport collectif organisé ainsi que les conditions relatives aux indemnités doivent être reprises dans une convention collective ou dans des conventions individuelles écrites conclues entre l'employeur ou le groupe d'employeurs et chaque travailleur.

Conditions:

L'employeur doit fixer les règles et les modalités d'utilisation du transport collectif et surveiller son utilisation par les travailleurs. En outre, les règles d'utilisation du transport collectif organisé doivent être reprises dans une convention collective ou dans des conventions individuelles écrites conclues entre l'employeur ou le groupe d'employeurs et chaque travailleur.

OUI

NON

DEMANDE L'APPLICATION DE SES FRAIS PROFESSIONNELS REELS?

DEMANDE L'APPLICATION DE SES FRAIS PROFESSIONNELS REELS?

OUI

NON

OUI

NON

OUI

NON

L'avantage qui résulte pour le travailleur-passager de l'utilisation du TCO pour des déplacements domicile-lieu de travail doit être considéré comme un avantage social exonéré (art. 38, § 1^{er}, al. 1^{er}, 11^o, CIR 92).

L'avantage pour le travailleur -passager, résultant du covoiturage avec un travailleur-chauffeur qui dispose d'une voiture de société, mais qui n'est pas organisé par l'employeur, sort du champ d'application des impôts sur les revenus, et ne génère donc aucun impôt.

Frais professionnels réels

- forfait de 0,15 euro par kilomètre parcouru lors des déplacements entre le domicile et le lieu fixe de travail sans que la distance prise en compte du domicile au lieu de travail puisse excéder 100 kilomètres (art. 66bis, CIR 92);

Indemnités payées par l'employeur pour le TCO: **EXONERATION** pour un montant limité au prix d'un abonnement première classe en train pour cette distance (art. 38, § 1^{er}, al. 1^{er}, 9^o, b, CIR 92).

Frais professionnels réels:
- forfait de 0,15 euro par kilomètre parcouru lors de déplacements entre le domicile et le lieu fixe de travail sans que la distance prise en compte du domicile au lieu de travail puisse excéder 100 kilomètres (art. 66bis, CIR 92).

Indemnités octroyées par l'employeur en remboursement ou paiement de frais de déplacements du domicile au lieu de travail: **EXONERATION** pour un montant maximum de 300 euros pour l'ex. d'imp. 2015 (art. 38, § 1^{er}, al. 1^{er}, 9^o, c, CIR 92).

Frais professionnels réels :
- forfait de 0,15 euro par kilomètre parcouru lors de déplacements entre le domicile et le lieu fixe de travail sans que la distance prise en compte du domicile au lieu de travail puisse excéder 100 kilomètres (art. 66 bis, CIR 92).

Frais professionnels réels :
- forfait de 0,15 euro par kilomètre parcouru lors de déplacements entre le domicile et le lieu fixe de travail sans que la distance prise en compte du domicile au lieu de travail puisse excéder 100 kilomètres (art. 66 bis, CIR 92).

OU
- son intervention réelle (*) dans le covoiturage à concurrence de 75 % pour autant, bien entendu, qu'il apporte la preuve du paiement effectif (art. 66, § 1^{er}, CIR 92).

OU
- son intervention réelle (*) dans le covoiturage à concurrence de 75 % pour autant, bien entendu, qu'il apporte la preuve du paiement effectif (art. 66, § 1^{er}, CIR 92).

OU
- son intervention réelle (*) dans le covoiturage à concurrence de 75 % pour autant, bien entendu, qu'il apporte la preuve du paiement effectif (art. 66, § 1^{er}, CIR 92).

OU
- son intervention réelle (*) dans le covoiturage à concurrence de 75 % pour autant, bien entendu, qu'il apporte la preuve du paiement effectif (art. 66, § 1^{er}, CIR 92).

* * *

Indemnités payées par l'employeur pour le TCO: **TOTALEMENT IMPOSABLES, DONC AUCUNE EXONERATION** (art. 38, § 1^{er}, al. 1^{er}, 9^o, CIR 92).

Indemnités octroyées par l'employeur en remboursement ou paiement de frais de déplacements du domicile au lieu de travail: **TOTALEMENT IMPOSABLES, DONC AUCUNE EXONERATION** (art. 38, § 1^{er}, al. 1^{er}, 9^o, CIR 92).

(*) Ces interventions ne sont pas imposables dans le chef du travailleur-chauffeur lorsque les interventions cumulées qui sont payées par l'ensemble des passagers pour la distance réellement parcourue en covoiturage par le travailleur-chauffeur ne dépassent pas l'indemnité kilométrique allouée par l'Etat aux membres de son personnel pour des déplacements de service (cf. circulaire n° C.RH.24 1/619.040 (0,3461 euro/km du 1.7.2013 au 30.6.2014 - 0,3469 euro/km du 1.7.2014 au 30.6.2015)).

1.1.4 Vélo privé ou d'entreprise/Privé- of bedrijfsfiets

Sur le plan fiscal, l'intervention patronale est exonérée d'impôt, à condition que le montant de l'intervention corresponde à un maximum de 0,22 euro par km, sans autre limite.

Vélo privé	Du point de vue du travailleur	Du point de vue de l'employeur
Cas de déduction des charges professionnelles forfaitaires	L'indemnité kilométrique allouée par l'employeur pour les déplacements à vélo entre le domicile et le lieu de travail est exonérée à concurrence de 0,22 euro par kilomètre (montant valable exercices d'imp. 2014, 2015 et 2016 ; montant de base = 0,145 euro). Si l'indemnité vélo reçue (0,22 euro/km pour l'exercice d'imposition 2016) ne dépasse pas le plafond exonéré, elle ne doit pas être mentionnée dans la déclaration. Si elle le dépasse, seule la partie excédant le plafond doit être mentionnée dans la déclaration et sera imposable comme salaire. Cette exonération ne peut cependant être combinée avec l'exonération de 380 euros pour le trajet domicile-travail pour autant qu'il porte sur le même déplacement.	Déduction à concurrence de 120 % de certains frais exposés pour favoriser l'usage du vélo par les membres du personnel dans leurs déplacements domicile-travail. Il s'agit des frais exposés par l'employeur pour acquérir, construire ou transformer un immeuble destiné à l'entreposage des vélos pendant les heures de travail ou pour mettre une vestiaire ou des sanitaires à la disposition du personnel. Il s'agit également des frais exposés par l'employeur en vue d'acquérir, d'entretenir et de réparer les vélos et accessoires mis à la disposition du personnel.
Vélo d'entreprise	Du point de vue du travailleur	Du point de vue de l'employeur
Cas de déduction des charges professionnelles forfaitaires	Idem vélo privé : indemnité kilométrique exonérée d'impôt de 0,22 euro et octroyée pour l'utilisation d'une bicyclette pour les déplacements domicile-travail. L'ATN ¹ de mise à disposition du vélo d'entreprise pour les déplacements domicile-travail et les déplacements purement privés (donc la totalité de l'avantage) est exonéré et cumulable avec l'exonération de l'indemnité kilométrique.	Pas de code spécifique au niveau de la déclaration fiscale du point de vue employeur.

¹ L'ATN vise la mise à disposition du vélo et de ses accessoires à un membre du personnel ou un dirigeant d'entreprise et les frais d'entretien et de garage.

Vélo privé ou d'entreprise	Du point de vue du travailleur	Du point de vue de l'employeur
Cas de déduction des charges professionnelles réelles	L'indemnité kilométrique allouée par l'employeur pour les déplacements en vélo entre le domicile et le lieu de travail est exonérée à concurrence de 0,22 euro par kilomètre (montant valable exercices imp. 2014, 2015 et 2016)	Pas de code spécifique au niveau de la déclaration fiscale du point de vue employeur.

1.1.4.1 Carsharing

Carsharing (systèmes de partage de voitures, par ex. Cambio)	Du point de vue du travailleur	Du point de vue de l'employeur
Cas de déduction des charges professionnelles forfaitaires	Pas de mesures fiscales spécifiques.	Pas de mesures fiscales spécifiques.
Cas de déduction des charges professionnelles réelles	Pas de mesures fiscales spécifiques.	Pas de mesures fiscales spécifiques.

1.2 Sociale regelgeving/Réglementation sociale

Bronnen = RSZ en Gids voor sociale reglementering 2016, blz. 581-585/Sources = ONSS et Guide de la réglementation sociale 2016, pages 567-572

Voorafgaande opmerking: De RSZ-regelgeving die hieronder wordt beschreven, is van toepassing op zowel de publieke als de private sector.

1.2.1 Algemene regels/Règles générales

Standpunt werkgevers = standpunt werknemers

- **Er zijn geen socialezekerheidsbijdragen** verschuldigd in het kader van het woon-werkverkeer met uitzondering van de solidariteitsbijdrage voor bedrijfswagens: Artikel 19, §2, 4° van het KB van 28 november 1969 tot uitvoering van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders bepaalt namelijk dat de bedragen die gelden als terugbetaling van de kosten die de werknemer heeft verricht om zich van zijn woonplaats naar zijn werkplaats te begeven, alsook de lasten die ten koste van zijn werkgever vallen, niet als loon worden aangemerkt. Bijgevolg zijn er geen socialezekerheidsbijdragen op verschuldigd.
- Toch zijn er **socialezekerheidsbijdragen** verschuldigd indien de werkgever onterecht een kilometervergoeding toekent of een kilometervergoeding toekent die de toegelaten forfaits overstijgt. In voorkomend geval wordt de aldus toegekende vergoeding loon waarop de gewone socialezekerheidsbijdragen verschuldigd zijn.

1.2.2 Specifieke regels per vervoersmodus/Règles spécifiques par mode de transport

1.2.2.1 Fiets/Vélo

De werkgever mag aan zijn werknemers een forfaitair bedrag van maximum 0,22 EUR per kilometer toekennen (artikel 19, §2, 16° van het koninklijk besluit van 28 november 1969 tot uitvoering van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders) voor trajecten afgelegd op de openbare weg gebruik makend van : (1) de eigen fiets voor woon- werkverplaatsingen en voor professionele verplaatsingen en (2) een fiets ter beschikking gesteld door de werkgever of een fiets waarvoor de werkgever het abonnement betaalt (bv: "villo") voor de woon-werkverplaatsingen.

Het deel van de vergoeding dat de 0,22 EUR per kilometer overschrijdt, is onderworpen aan de sociale zekerheid.

Wanneer werkgevers gratis een bedrijfsfiets/huurfiets ter beschikking stellen van (bepaalde van) hun werknemers, dan gelden de volgende regels:

- Het gebruik van een bedrijfsfiets/huurfiets voor het woon-werkverkeer en voor het afleggen van trajecten in opdracht van de werkgever, vormt geen voordeel voor de werknemer en is bijgevolg niet onderworpen aan gewone of bijzondere socialezekerheidsbijdragen.
- Het gebruik van een bedrijfsfiets/huurfiets voor privéverkeer vormt een voordeel voor de werknemer dat per kwartaal bij het gewone loon moet worden gevoegd voor de berekening van de bijdragen. Hierop zijn de gewone werkgevers- en werknemersbijdragen verschuldigd.
- Bij gemengd gebruik (beroeps-, privé- en woon-werkverkeer) van een bedrijfsfiets/huurfiets moet de werkgever naar best vermogen het percentage dienstverplaatsingen en woon-

werkverplaatsingen enerzijds en het percentage privéverplaatsingen anderzijds vaststellen. De gewone RSZ-bijdragen zijn verschuldigd op het aandeel van het privégebruik.

In geval van cumul van een bedrijfsfiets/huurfiets en de fietsvergoeding voor de woon-werkverplaatsingen is de kilometervergoeding vrijgesteld op basis van artikel 19, § 2, 16° van het koninklijk besluit van 28 november 1969 tot uitvoering van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders. Er kan geen kilometervergoeding vrij van bijdragen worden toegekend voor dienstverplaatsingen. Indien dat wel zou gebeuren, zijn op deze vergoeding socialezekerheidsbijdragen verschuldigd.

1.2.2.2 Openbaar vervoer/Transports en commun publics

Op de werkgeverstegemoetkoming voor de openbare vervoerskosten voor woon-werkverkeer zijn geen sociale bijdragen verschuldigd (art. 19, §2, 4° van het KB van 28 november 1969, BS 5 december 1969).

Voor de verplaatsingen met het openbaar vervoer zijn er twee mogelijkheden.

- De werkgever betaalt het abonnement voor woon-werkverkeer (= trein- en/of tram-, bus- of metro- kaarten/abonnementen) van zijn werknemers (gedeeltelijk) terug. Deze tussenkomst wordt niet als loon beschouwd voor de berekening van de socialezekerheidsbijdragen.
- De werkgever komt niet tussen in een abonnement, maar betaalt de effectief aangekochte tickets voor woon-werkverkeer terug. De bedragen die de werkgever terugbetaalt en die de kosten van het woon-werkverkeer met het openbaar vervoer dekken voor de dagen dat de werknemer hiervan effectief gebruik heeft gemaakt, worden niet aangemerkt als loon. Er zijn dus geen socialezekerheidsbijdragen op verschuldigd.

Info over cumul openbaar vervoer/ andere transportmodi: in de twee hierboven beschreven situaties mag de werkgever een forfaitair bedrag van 0,22 EUR/km toekennen aan werknemers die voor (een deel van) het woon-werkverkeer de eigen fiets of een bedrijfsfiets gebruiken. Het aantal kilometers dat kan worden terugbetaald, is niet beperkt zolang dit aantal strookt met de werkelijke situatie. Een verklaring op eer van de maandelijks afgelegde kilometers per fiets (tussen woon- en werkplaats), wordt aanvaard. Cumul met andere transportmodi (bv. bedrijfswagen) is ook mogelijk.

1.2.2.3 Eigen wagen, motorfiets of bromfiets/Propre voiture, moto ou vélomoteur

Een algemene voorwaarde die geldt bij gebruik van de eigen wagen, de motorfiets of de bromfiets, is dat het gebruikte voertuig in geen geval eigendom mag zijn van de werkgever of door de werkgever gefinancierd mag worden.

De hieronder beschreven regels zijn van toepassing op de kosten die de werknemer maakt in het kader van het woon-werkverkeer en voor beroepsdoeleinden.

Eigen wagen/Propre voiture

De tegemoetkoming van de werkgever voor het gebruik van een privéwagen geeft in principe geen aanleiding tot het berekenen van sociale bijdragen. Indien de betaalde som echter overdreven hoog en niet gerechtvaardigd is, zal de RSZ het overtollige bedrag beschouwen als een verdoken loon waarop bijdragen ingehouden worden.

De forfaitaire werkgeversvergoeding is een bedrag per kilometer. De RSZ hanteert het bedrag zoals het geldt voor de ambtenaren, namelijk 0,3412 EUR per kilometer, ongeacht de belastbare kracht van het voertuig, en dat wordt toegepast op de werkelijke kilometers. Het kilometerforfait is een "all-in" bedrag

(inclusief technische keuring, benzine, onderhoud, belastingen, afschrijving, verplichte verzekering) en is vrijgesteld van socialezekerheidsbijdragen.

Indien de werkgever meer terugbetaalt dan het bedrag vastgesteld op basis van de kilometervergoeding voor ambtenaren, bijvoorbeeld de omniumverzekering, beantwoordt het extra terugbetaalde aan het begrip loon waarop bijdragen verschuldigd zijn. Hierop wordt een uitzondering gemaakt als de werkgever kan aantonen dat de kosten die de werknemer heeft gemaakt werkelijk zo hoog waren¹⁹.

Indien de werkgever aan zijn werknemers kilometervergoedingen betaalt die het forfait overschrijden omdat ze betrekking hebben op het bijkomende gemak of de bijkomende luxe die de werknemer persoonlijk wenst, bv. het gebruik van luxewagens of 4x4 voertuigen, dan kunnen deze bedragen niet volledig beschouwd worden als een terugbetaling van kosten die de werknemer maakt voor rekening van zijn werkgever.

Motorfiets/Moto

Voor de dagen waarop de werknemer gebruik maakt van zijn eigen motorfiets voor woon-werkverkeer en/of voor dienstverplaatsingen, kan de werkgever een kilometervergoeding van maximum 0,3412 €/km toekennen voor de werkelijk afgelegde kilometers. Deze forfaitaire kilometervergoeding is een all-in bedrag (dat de aankoop, het verbruik, de verzekering, de taksen ...dekt) dat enkel mag worden toegepast als het gaat om een motorfiets met een cilinderinhoud van meer dan 50 cc.

Indien de werkgever enkel de benzine van de motorfiets terugbetaalt (eventueel door het gebruik van een tankkaart), wordt dit aanzien als een terugbetaling van de kosten eigen aan de werknemer en is dit dus vrijgesteld van socialezekerheidsbijdragen. De werkgever moet de terugbetaalde onkosten in dit geval kunnen staven.

Bromfiets/Véломoteur

De RSZ aanvaardt niet dat de werkgever het kilometerforfait van maximum 0,3412 € per kilometer gebruikt voor de terugbetaling van de kosten die de werknemer maakt voor het afleggen van beroeps- en woon-werktrajecten met een bromfiets. De gemaakte kosten bij gebruik van een dergelijk voertuig liggen immers lager.

Wanneer de werkgever niet kiest voor de forfaitaire kilometervergoeding, is de RSZ bereid om een door hem becijferd voorstel van forfait (dit kan een kilometerforfait, een weekforfait, een maandforfait,...zijn) te onderzoeken. Het moet gaan om een gemotiveerd voorstel, gebaseerd op de normale kostprijs en levensduur van het voertuig en de gangbare kosten voor onderhoud, verzekering e.d.

1.2.2.4 Bedrijfswagen/Voiture de société

Als de werknemer de woon-werkverplaatsing met een bedrijfswagen maakt, dan moet hij daarop geen sociale bijdragen betalen. De werkgever moet echter wel een solidariteitsbijdrage betalen die afhankelijk is van het CO₂-uitstootniveau van het voertuig.

Zoals eerder vermeld bij de algemene regels zijn geen gewone socialezekerheidsbijdragen verschuldigd op het voordeel van het gebruik van een bedrijfswagen. Dit voordeel is expliciet uitgesloten uit het loonbegrip voor de berekening van de socialezekerheidsbijdragen (cf. artikel 19, §2, 15° van het koninklijk besluit van 28 november 1969 tot uitvoering van de socialezekerheidswet van 27 juni 1969) en

¹⁹ Het is bijvoorbeeld aannemelijk dat de werkgever een omniumverzekering betaalt voor zijn werknemers die uit hoofde van hun functie een aanzienlijk aantal kilometers dienstverplaatsingen afleggen met hun eigen wagen.

is dus niet onderworpen aan gewone socialezekerheidsbijdragen. Vanaf 1 januari 1997 is er op dat voordeel echter een solidariteitsbijdrage ten laste van de werkgever verschuldigd.

Deze bijdrage is verschuldigd door iedere werkgever die aan bepaalde van zijn werknemers een voertuig ter beschikking stelt, dat zij voor andere dan louter beroepsdoeleinden gebruiken (zowel de woon-werkverplaatsing als ander privégebruik als het collectief vervoer van werknemers). De bijdrage is eveneens verschuldigd wanneer de bedrijfsvoertuigen gebruikt worden door personen die door de wet van 27 juni 1969 zijn uitgesloten, maar die in het kader van een arbeidsovereenkomst of onder gelijkaardige voorwaarden als die van een arbeidsovereenkomst worden tewerkgesteld (bvb. studenten, niet verzekeringsplichtige dienstboden, ...). Vanaf 1 juli 2005 geldt een wettelijk vermoeden dat ieder voertuig dat op naam van de werkgever is ingeschreven of dat het voorwerp uitmaakt van een huur- of leasingcontract of van gelijk welk ander contract voor het gebruik van het voertuig, ter beschikking is van een werknemer voor andere dan louter beroepsdoeleinden, tenzij de werkgever aantoont dat:

- het gebruik voor ander dan beroepsgebruik uitsluitend gebeurt door een persoon die niet valt onder de sociale zekerheid voor werknemers (bv. de bedrijfsleider zelf).
- het voertuig louter voor beroepsdoeleinden wordt gebruikt.

Werkgevers die dus voor bepaalde voertuigen deze bijzondere bijdrage niet betalen, zullen wanneer de RSZ hun daarover uitleg vraagt, moeten kunnen aantonen dat aan één van de bovenstaande voorwaarden is voldaan.

Berekening bedrag solidariteitsbijdrage op gewone voertuigen

De solidariteitsbijdrage op het gebruik van een bedrijfsvoertuig voor persoonlijke doeleinden of voor woon-werkverkeer, wordt vanaf 1 januari 2005 berekend als een maandelijks forfaitair bepaald bedrag per voertuig dat de werkgever rechtstreeks of onrechtstreeks aan zijn werknemer(s) ter beschikking stelt. De forfaitaire solidariteitsbijdrage is verschuldigd ongeacht of de werknemer zelf financieel tussenkomt en ongeacht de hoogte van de werknemerstussenkomst. Het betreft gewone voertuigen behorend tot de categorieën M1²⁰ en N1²¹. Deze maandelijks bijdrage, die niet minder dan 25,55 EUR mag bedragen, is afhankelijk van het CO₂-uitstootgehalte en het type brandstof en wordt als volgt forfaitair vastgesteld (niet geïndexeerde bedragen):

- voor benzinevoertuigen: $[(Y \times 9) - 768] : 12 =$ bijdrage (in EUR)
- voor dieselveertuigen: $[(Y \times 9) - 600] : 12 =$ bijdrage (in EUR)
- voor voertuigen op LPG²²: $[(Y \times 9) - 990] : 12 =$ bijdrage (in EUR)
- voor elektrisch aangedreven voertuigen: 25,55 EUR

waarbij Y het CO₂-uitstootgehalte in gram per kilometer is, zoals vermeld in het gelijkvormigheidsattest of in het proces-verbaal van de gelijkvormigheid van het voertuig of in de gegevensbank van de dienst voor inschrijving van de voertuigen.

Het bedrag van de CO₂-solidariteitsbijdrage is gekoppeld aan het gezondheidsindexcijfer van de maand september. Het wordt op 1 januari van elk jaar aangepast.

²⁰ Voertuigen behorend tot de categorie M1 zijn voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met ten hoogste 8 zitplaatsen, die van de chauffeur niet meegerekend.

²¹ Voertuigen behorend tot de categorie N1 zijn voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen met een maximale massa van ten hoogste 3,5 ton.

²² Een LPG-voertuig is een omgebouwde wagen die oorspronkelijk op benzine reed. Men gebruikt in de formule de CO₂-uitstoot van het benzinevoertuig.

Vanaf 1 januari 2016 bedraagt de indexatiecoëfficiënt 1,2267.

Berekening bedrag solidariteitsbijdrage op utilitaire voertuigen²³

Utilitaire voertuigen worden fiscaal belast op basis van de werkelijke waarde van het voordeel, en niet op basis van een CO₂ percentage toegepast op 6/7 van de cataloguswaarde.

Ter verduidelijking: Een voertuig met achterin een passagiersruimte die kan worden omgevormd tot laadruimte is in deze typologie een gewoon voertuig (auto voor dubbel gebruik). Een voertuig met een laadruimte achterin zonder ruiten waarin dus (wettelijk) geen passagiers mogen worden vervoerd, is een utilitair voertuig.

Bedrijfswagen voor privédoeleinden/Voiture de société pour des fins privés

Als een door de werkgever ter beschikking gesteld voertuig privé mag worden gebruikt, is de solidariteitsbijdrage verschuldigd. Alleen zeer occasioneel gebruik, bv. de werknemer leent een voertuig voor een weekend om een aantal meubels te verhuizen en brengt het onmiddellijk nadien terug, geeft geen aanleiding tot aanrekening van de bijdrage. Om te oordelen of er sprake kan zijn van occasioneel gebruik, zal de RSZ pas een definitief standpunt innemen op basis van een concreet dossier.

Voor wat betreft utilitaire voertuigen, wordt het privé-gebruik niet verondersteld, maar kan het uiteraard wel vastgesteld worden door de inspectiediensten.

Bedrijfswagen voor woon-werkverkeer/Voiture de société pour des déplacements domicile-travail

Als een ter beschikking gesteld voertuig gebruikt wordt om de woon-werkverplaatsing af te leggen, is de solidariteitsbijdrage verschuldigd, zelfs als er een verbod is op het privé-gebruik van het voertuig, en dat verbod effectief wordt gerespecteerd.

Worden beschouwd als woon-werkverplaatsingen; de verplaatsingen met een gewoon voertuig²⁴ om zich van zijn woonplaats naar een vaste plaats van tewerkstelling te begeven. Een vaste plaats van tewerkstelling in deze zin beantwoordt aan de twee onderstaande voorwaarden²⁵:

- De werknemer levert effectief prestaties van enige omvang op die plaats (zijn eigen bedrijf, een werf, een klant, ...). Het betreft dus een aanwezigheid van substantiële omvang en dus geen korte dagelijkse aanwezigheid.

Voorbeeld: Een technicus die 's morgens naar zijn bedrijf rijdt, daar tijdens de voormiddag toestellen repareert, en deze tijdens de namiddag bij klanten gaat installeren, heeft een woon-werkverplaatsing, zelfs als hij aan het einde van zijn dagtaak niet terugkeert naar het bedrijf maar rechtstreeks van bij de laatste klant naar huis rijdt. Echter, iemand die naar het bedrijf rijdt alleen maar om goederen op te laden, en dan gedurende de ganse dag deze goederen levert en nadien

²³ Een utilitair voertuig is een voertuig bestemd voor het vervoer van goederen met een maximale massa van ten hoogste 3,5 ton dat valt onder het toepassingsgebied van de solidariteitsbijdrage maar dat de fiscus kwalificeert als lichte vracht.

²⁴ Utilitaire voertuigen zijn voertuigen die onder het toepassingsgebied van de solidariteitsbijdrage vallen, maar die de fiscus kwalificeert als lichte vracht. Gewone voertuigen zijn al de andere voertuigen die behoren tot de klasse M1 (voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met ten hoogste 8 zitplaatsen, die van de chauffeur niet meegerekend) en N1 (voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen met een maximale massa van ten hoogste 3,5 ton).

²⁵ Cf. Circulaire n° Ci.RH.241/573.243 (AFER 46/2007) dd. 06.12.2007.

met dit voertuig naar huis rijdt, heeft geen woon-werkverplaatsing, want hij levert geen prestaties van enige omvang op het bedrijf.

- Het voertuig rijdt tijdens het jaar ten minste 40 dagen naar eenzelfde plaats, ongeacht of deze dagen op elkaar volgen of niet. Van zodra de 40 dagen bereikt zijn op één plaats, is de solidariteitsbijdrage verschuldigd voor het ganse jaar (eventueel beperkt tot de periode dat het voertuig ter beschikking werd gesteld, bv. een tijdens het jaar aangekocht voertuig).

Worden niet beschouwd als woon-werkverplaatsingen, de verplaatsingen van de woonplaats naar de werkplaats met een utilitair voertuig²⁶. Het maakt daarbij niet uit of de werknemer het voertuig gebruikt om te gaan werken op zijn bedrijf, op een werf, bij een klant, ..., en zelfs niet dat hij het ganse jaar 's morgens naar eenzelfde plaats rijdt en 's avonds van die plaats terug naar huis komt, zonder dat hij tijdens de dag zijn voertuig moet gebruiken.

1.2.2.5 Gemeenschappelijk georganiseerd vervoer (GGV) of carpooling georganiseerd door de werkgever/Transport collectif organisé (TCO) ou covoiturage organisé par l'employeur

Onder GGV (in het Frans carpooling of transport collectif organisé (TCO)) verstaan we het gemeenschappelijk vervoer van de personeelsleden met elk voertuig dat geschikt is voor het vervoer van min. 2 personen (autocar, autobus, minibus, bestelwagen, jeep, pick up, wagen, auto voor dubbel gebruik, motorfiets, scooter,...) dat door de werkgever of door een groep van werkgevers wordt georganiseerd, eventueel door tussenkomst van een maatschappij voor personenvervoer.

Ook carpooling waarbij in één voertuig personen het traject tussen de woon-en werkplaats afleggen (in het Frans covoiturage), kan beschouwd worden als GGV op voorwaarde dat het wordt georganiseerd door de werkgever of door een groep van werkgevers. Er kan worden gecarpoold (in het Frans covoiturage) met een voertuig dat toebehoort aan één van de gebruikers (met de eigen wagen) of met een bedrijfsvoertuig (met een bedrijfswagen).

Met de eigen wagen/Avec sa propre voiture

Een werknemer die als chauffeur carpoolt met zijn eigen wagen maakt effectief kosten. De werkgever kan bijgevolg een RSZ-vrije kostenvergoeding toekennen.

Voor het vaststellen van deze kosten mag de werkgever uitgaan van de kilometervergoeding zoals die van toepassing is voor de ambtenaren die zich met hun eigen wagen verplaatsen om professionele redenen. Deze vergoeding bedraagt momenteel 0,3412 EUR/km en wordt geacht alle kosten voor de wagen te dekken (benzine, onderhoud, afschrijving, verzekering,...).

Indien de werkgever een hoger bedrag terugbetaalt dan dat vastgesteld op basis van de kilometervergoeding, dan zal hij aan de hand van bewijsstukken moeten kunnen aantonen dat het nog steeds gaat om een terugbetaling van kosten die de werknemer werkelijk heeft gemaakt. Zoniet wordt het verschil beschouwd als loon waarop socialezekerheidsbijdragen moeten worden betaald.

Wanneer de meerrijdende werknemers een bijdrage betalen aan de chauffeur, moet het bedrag vastgesteld op basis van de kilometervergoeding of een hoger te bewijzen bedrag met deze bijdragen verminderd worden. De kosten van de chauffeur dalen dan immers ook. De werkgever kan dan wel de bijdrage van de meerrijdende werknemers terugbetalen zonder dat er RSZ-bijdragen op verschuldigd zijn. Er is dan immers ook sprake van de terugbetaling van kosten die de werknemer heeft gemaakt om zich tussen zijn woonplaats en zijn werkplaats te verplaatsen.

²⁶ Cf. supra.

Indien de meerrijdende werknemers geen bijdrage betalen aan de chauffeur, kan geen vergoeding vrij van RSZ worden toegekend door de werkgever aan deze meerrijdende werknemers als zijnde kosten om zich te verplaatsen tussen hun woonplaats en hun werkplaats. Indien dat wel gebeurt, vormt deze vergoeding een loon waarop socialezekerheidsbijdragen verschuldigd zijn.

Met de bedrijfswagen/Avec la voiture de société

Indien de lasten van de bedrijfswagen worden gedragen door de werkgever, heeft de werknemer volgens de RSZ geen kosten. De verplaatsingsvergoedingen die de werkgever in een dergelijk geval zou betalen, vallen zowel voor de chauffeur als voor de meerrijdende werknemers onder het begrip loon waarop socialezekerheidsbijdragen verschuldigd zijn.

Artikel 38, §3 quater van de wet van 29 juni 1981 bepaalt dat de solidariteitsbijdrage verschuldigd is op het voordeel van de bedrijfswagen, behalve indien aan elk van de volgende voorwaarden is voldaan:

1. Het gaat om een systeem overeengekomen door de sociale partners waarin gebruik wordt gemaakt van een voertuig behorend tot de categorie N1 of M1. Het systeem moet dus het voorwerp uitmaken van een CAO op ondernemings- of sectoraal vlak of van een andere reglementering overeengekomen tussen werkgever en werknemers.

2a) Voor voertuigen behorend tot de categorie N1, moeten er naast de chauffeur minstens twee andere werknemers van de onderneming meerijden gedurende minstens 80% van het afgelegde traject van en naar de woonplaats van de chauffeur. Wanneer het voertuig minder dan drie plaatsen bevat of wanneer de ruimte voorbehouden voor het vervoer van personen uit één enkele zitbank of slechts één rij zitplaatsen bestaat, volstaat het dat naast de chauffeur minstens één andere werknemer van de onderneming aanwezig is gedurende minstens 80% van het traject van en naar de woonplaats van de chauffeur.

2b) Voor voertuigen behorend tot de categorie M1 geldt dat de solidariteitsbijdrage niet verschuldigd is wanneer het voertuig beschikt over minstens 5 plaatsen, de zetel van de chauffeur niet inbegrepen, en maximum 8 plaatsen, de zetel van de chauffeur niet inbegrepen. Bovendien moeten er naast de chauffeur gewoonlijk 3 werknemers van de onderneming aanwezig zijn gedurende minstens 80% van het afgelegde traject van en naar de woonplaats van de chauffeur.

3. De werkgever moet kunnen bewijzen dat er geen ander privégebruik van het voertuig wordt gemaakt.

Wanneer de werknemer-chauffeur de kosten van de bedrijfswagen, of een deel ervan, zelf ten laste neemt²⁷ en van zijn werkgever een terugbetaling van verplaatsingskosten krijgt, moet een vergelijking worden gemaakt. Als uit deze vergelijking blijkt dat de terugbetaalde vergoeding de werknemer meer voordeel oplevert dan de effectief gemaakte verplaatsingskosten, zullen op dat voordeel socialezekerheidsbijdragen verschuldigd zijn. Wanneer de meerrijdende werknemers een bijdrage betalen, moet daar bij de vergelijking ook rekening mee worden gehouden.

Met een minibus met chauffeur/Par minibus avec chauffeur

Als de werkgever een minibus met chauffeur voorziet om de werknemers op een bepaalde plaats, bv. een treinstation, en op een bepaald tijdstip op te halen om hen rechtstreeks naar de werkplaats te

²⁷ Bv. de werknemer betaalt zelf de benzine, de werknemer laat maandelijks een bedrag van zijn loon vallen voor het gebruik van de bedrijfswagen,...

brengen (en terug) gaat het om een kost die de werkgever voor zijn rekening neemt en die dus niet onderworpen is aan socialezekerheidsbijdragen.

Indien de werknemers voor het traject met de minibus een woon-werkvergoeding krijgen, zal deze vergoeding beschouwd worden als loon beschouwd waarop socialezekerheidsbijdragen verschuldigd zijn. De werknemers maken namelijk zelf geen kosten voor deze verplaatsing.

1.3 Arbeidsrechtelijke regelgeving/Réglementation en matière de droit du travail

1.3.1 Private sector/Secteur privé

Bron = Gids voor sociale reglementering 2016, blz. 575-585/Source = Guide de réglementation sociale 2016, pages 562-572

1.3.1.1 Trein/Train

Bases juridiques/Juridische basis

- Loi du 27 juillet 1962 établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des Chemins de fer Belges par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés (M.B. 31 juillet 1962) ;
- Arrêté royal du 28 juillet 1962 (modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 11 février 2013) fixant le montant et les modalités du paiement de l'intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des Chemins de fer Belges par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés (M.B. 31 juillet 1962) ;
- CCT n°19octies du 20 février 2009 remplaçant la CCT n° 19ter du 5 mars 1991 concernant l'intervention financière de l'employeur dans le prix des transports des travailleurs (caractère supplétif).

Montant de l'intervention de l'employeur /Bedrag van de werkgeverstegemoetkoming

- En principe, l'intervention de l'employeur ne couvre pas la totalité du prix du titre de transport, mais seulement une partie de celui-ci. Les montants de l'intervention patronale dans le prix de la carte-train, tels que repris à l'article 3 de la CCT 19octies et dans l'AR du 28 juillet 1962, sont des montants forfaitaires (en fonction du kilométrage parcouru) fixés pour 2 ans (soit initialement du 1 février 2009 au 31 janvier 2011), sans qu'ils ne soient indexés.
- Dans l'AIP 2009-2010, il a été convenu de négocier tous les deux ans avec les partenaires sociaux sur l'adaptation de l'intervention patronale telle qu'elle est reprise à l'article 3 de la CCT 19octies et ce, indépendamment de l'augmentation du prix de la carte train. En l'absence d'AIP, il a été convenu de continuer à appliquer, jusqu'au 31 janvier 2017, les montants forfaitaires en vigueur depuis le 1er février 2009.
- Au moment de la conclusion de la CCT n° 19octies, le taux d'intervention de l'employeur dans les frais de transport ferroviaire de ses travailleurs s'élevait à 75% en moyenne, les pourcentages réels allant de 71,80% à 78,50%.
- Toutefois, les secteurs peuvent déroger à ce principe et prévoir, par CCT sectorielle, une intervention de l'employeur plus élevée (voire même une intervention couvrant la totalité du titre de transport).

1.3.1.2 Tram, métro, bus/Tram, metro, bus

Base juridique/Juridische basis

- CCT n°19octies du 20 février 2009: il s'agit cependant d'un régime supplétif qui ne s'applique pas aux employeurs et travailleurs relevant d'une (sous-) commission paritaire où l'intervention dans les frais de transport a été réglée par une CCT sectorielle prévoyant des avantages au moins équivalents à ceux qu'il prévoit.

Montant de l'intervention de l'employeur/Bedrag van werkgeverstegemoetkoming

- En principe, l'intervention de l'employeur ne couvre pas la totalité du prix du titre de transport, mais seulement une partie de celui-ci et, en outre, cette intervention n'est obligatoire que lorsque la distance parcourue avec un de ces moyens de transports en commun, entre la halte de départ et la halte d'arrivée est au moins égale à 5 km (aller simple).
- Pour déterminer le montant à charge de l'employeur, il y a lieu d'opérer une distinction :
 - lorsque le prix du transport est proportionnel à la distance, l'intervention patronale est égale à celle prévue pour le train (pour une distance correspondante) mais se limite à 75% du prix réel du transport (article 4, a CCT 19octies)
 - lorsque le prix du transport est fixe quel que soit la distance, une intervention forfaitaire de 71,8% du prix réel du transport s'applique, sans toutefois excéder le montant de l'intervention de l'employeur dans le prix de la carte train pour une distance de 7 km (article 4, b cct 19octies).
- Toutefois, les secteurs peuvent déroger à ce principe et prévoir, par CCT sectorielle, soit que l'intervention de l'employeur sera plus élevée (octroi d'un pourcentage d'intervention plus élevé ou réduction des plafonds d'intervention prévus par le régime supplétif du CNT, octroi d'une indemnité de mobilité complémentaire,...), soit que l'intervention sera due également pour une distance inférieure à 5 km.

1.3.1.3 Privé- of bedrijfsvoertuig/Véhicule privé ou de société

En principe, l'utilisation d'un moyen de transport privé (voiture, moto, vélo, ...) pour se rendre du domicile au lieu de travail ne donne pas droit à une intervention de l'employeur dans les frais exposés par le travailleur.

Néanmoins, l'intervention patronale peut revêtir un caractère obligatoire dans un certain nombre de situations, soit en vertu d'une clause contractuelle, soit sur la base d'une convention d'entreprise ou d'une convention collective sectorielle rendue obligatoire par arrêté royal.

Ainsi, de nombreux secteurs ont conclu des CCT qui prévoient une intervention de l'employeur dans ces frais de transport.

C'est à l'employeur qu'il appartient, en principe, de fixer le montant de l'intervention (le cas, échéant, en accord avec le travailleur ou après négociation avec la délégation syndicale). Cela étant, dans un certain nombre de secteurs, les modalités de l'intervention patronale sont contenues dans des CCT sectorielles ou d'entreprises.

1.3.1.4 Georganiseerd gemeenschappelijk vervoer of carpooling georganiseerd door de werkgever/Transport collectif organisé ou covoiturage organisé par l'employeur (= carpooling)

Le déplacement du domicile au lieu de travail (et inversement) peut s'effectuer dans le cadre d'un système de covoiturage ou au moyen d'un "transport collectif organisé" (TCO) (= carpooling).

On entend par TCO, le transport collectif des membres du personnel au moyen de tout véhicule susceptible de permettre le transport d'au moins 2 personnes (autobus, autocar, minibus, camionnette, jeep, pick-up, voiture, voiture mixte, motocyclette, scooter,...) organisé par l'employeur ou par un groupe d'employeurs, le cas échéant, à l'intervention d'une société de transport de personnes.

Le covoiturage qui consiste à rassembler dans une seule voiture plusieurs personnes pour effectuer les trajets entre le domicile et le lieu de travail, peut, lui aussi, être considéré comme un TCO, s'il est organisé par l'employeur ou par un groupe d'employeurs. Ce covoiturage peut être effectué au moyen d'un véhicule appartenant à l'un des usagers ou au moyen d'un véhicule de société.

1.3.1.5 Fiets/Vélo

L'employeur a l'obligation d'intervenir dans les "frais de transport" supportés par le travailleur qui se rend à bicyclette sur son lieu de travail et cela, lorsque cette intervention est prévue:

- soit par une convention collective de travail sectorielle; dans ce cas, l'obligation se déduira d'une formulation explicite telle que "l'employeur doit intervenir en cas d'utilisation par le travailleur de tout autre moyen de transport autre qu'un transport public";
- soit par une convention collective d'entreprise, par le règlement de travail ou par l'usage.

La convention collective ou le règlement de travail préciseront le montant et les modalités d'octroi de l'intervention financière.

A défaut, l'employeur n'assume aucune obligation financière pour ce mode de déplacement.

1.3.2 Publieke sector- Federaal niveau/Secteur public - niveau fédéral

Bron = pod P&O/Source = SPF P&O

1.3.2.1 Fiets/Vélo

Juridische basis/Base juridique

- K.B. van 20 april 1999 (B.S. van 29/04/1999) houdende de toekenning van een vergoeding voor het gebruik van de fiets aan de personeelsleden van sommige overheidsdiensten.
- K.B. van 13 juni 2010 houdende toekenning van een vergoeding voor het gebruik van de fiets aan de personeelsleden van het federaal administratief openbaar ambt, uitwerking met ingang van 1 januari 2010.

De hieronder vermelde personeelsleden die voor hun verplaatsingen tussen ofwel hun verblijfplaats en hun werk en omgekeerd, ofwel wegens dienstnoodwendigheden, gebruik maken van hun eigen fiets, hebben, wanneer zij ten minste één kilometer afleggen in één richting, recht op een vergoeding van 20 cent per afgelegde kilometer:

de personeelsleden van de federale overheidsdiensten, van de programmatorische overheidsdiensten alsook van de diensten die ervan afhangen, van het burgerpersoneel van het

ministerie van landsverdediging of van één van de volgende rechtspersonen van publiek recht; de Regie der Gebouwen; het Federaal Agentschap voor de veiligheid van de voedselketen; het Belgisch Interventie- en Restitutiebureau; de Centrale Dienst voor sociale en culturele actie van het Ministerie van Landsverdediging; het Nationaal Geografisch Instituut; het Nationaal Instituut voor oorlogsinvaliden, oudstrijders en oorlogsslachtoffers; de Controledienst voor de ziekenfondsen en de landsbonden van ziekenfondsen; de Commissie voor het Bank-, Financien en Assurantiewezen; de Dienst voor de overzeese sociale zekerheid; het Fonds voor arbeidsongevallen; het Fonds voor beroepsziekten; de Hulp- en verzorgingskas voor zeevarenden; de Hulpkas voor ziekte- en invaliditeitsverzekering; de Hulpkas voor werkloosheidsuitkeringen; de Rijksdienst voor de kinderbijslag voor werknemers; de Rijksdienst voor sociale zekerheid; de Rijksdienst voor sociale zekerheid van de provinciale en plaatselijke overheidsdiensten ; het Rijksinstituut voor de sociale verzekeringen der zelfstandigen; het Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering; de Rijksdienst voor jaarlijkse vakantie; de Rijksdienst voor arbeidsvoorziening ; de Rijksdienst voor pensioenen ; de Kruispuntbank van de sociale zekerheid ; het Federaal Planbureau ; het Instituut voor de gelijkheid van vrouwen en mannen; de Pensioendienst voor de overheidssector; het Agentschap voor de oproepen tot de hulpdiensten; Het Federaal Agentschap voor geneesmiddelen en gezondheidsproducten; het eHealth-platform; het Fonds voor de medische ongevallen.

Met een fiets wordt gelijkgesteld, een rolstoel of een ander niet-motorisch aangedreven licht vervoermiddel²⁸.

Het fietsen mag voorafgaan aan of volgen op aanvullend gebruik van de gemeenschappelijke openbare vervoermiddelen. De vergoeding mag evenwel nooit gecumuleerd worden met een tegemoetkoming in de kosten van openbaar vervoer voor hetzelfde traject en tijdens dezelfde periode²⁹.

Opmerking: de vastgelegde reisweg is niet noodzakelijk de kortste³⁰.

1.3.2.2 Openbaar vervoer/Transports en commun publics

Juridische basis/Base juridique

- Omzendbrief nr. 567 van 26 januari 2007: veralgemeend gratis openbaar vervoer voor de personeelsleden van de federale overheid.
- K.B. van 3 mei 2007 betreffende de ten laste neming van de kosten inzake openbaar vervoer in woon-werkverkeer van de federale personeelsleden door de staat en sommige federale openbare instellingen, inwerkingtreding op 1 juni 2007.
- Omzendbrief nr. 572 van 7 juni 2007: definitief stelsel inzake gratis openbaar vervoer in woon-werkverkeer voor de personeelsleden van de federale overheid (gelinkt aan K.B. van 3 mei 2007).
- Omzendbrief nr. 546bis. Van 18 juni 2008: wijziging van de omzendbrief nr. 546 houdende de maatregel inzake tegemoetkoming in gecombineerde treinkaarten voor de federale personeelsleden.

²⁸ Artikel 3, K.B. van 13 juni 2010 houdende toekenning van een vergoeding voor het gebruik van de fiets aan de personeelsleden van het federaal administratief openbaar ambt, uitwerking met ingang van 1 januari 2010

²⁹ Bv. Rijdt de werknemer elke ochtend 10 km om, om eerst de kinderen aan de schoolpoort af te zetten, dan geldt dit als de gebruikelijke weg.

³⁰ Bv. Rijdt de werknemer elke ochtend 10 km om, om eerst de kinderen aan de schoolpoort af te zetten, dan geldt dit als de gebruikelijke weg.

De hieronder vermelde personeelsleden genieten kosteloos openbaar vervoer³¹ voor hun woon-werkverkeer:

de personeelsleden van de federale overheidsdiensten en de programmatorische federale overheidsdiensten, alsook de diensten die ervan afhangen; het ministerie van landsverdediging, met inbegrip van de krijgsmacht; de volgende rechtspersonen van publiek recht: de Regie der Gebouwen; het Federaal Agentschap voor de veiligheid van de voedselketen; het Belgisch Interventie- en Restitutiebureau; de Centrale Dienst voor sociale en culturele actie van het Ministerie van Landsverdediging; het Nationaal Geografisch Instituut; het Nationaal Instituut voor oorlogsinvaliden, oudstrijders en oorlogsslachtoffers; de Controledienst voor de ziekenfondsen en de landsbonden van ziekenfondsen; de Commissie voor het Bank-, Financie- en Assurantiewezen; de Dienst voor de overzeese sociale zekerheid; het Fonds voor arbeidsongevallen; het Fonds voor beroepsziekten; de Hulp- en verzorgingskas voor zeevarenden; de Hulpkas voor ziekte- en invaliditeitsverzekering; de Hulpkas voor werkloosheidsuitkeringen; de Rijksdienst voor de kinderbijslag voor werknemers; de Rijksdienst voor sociale zekerheid; de Rijksdienst voor sociale zekerheid van de provinciale en plaatselijke overheidsdiensten ; het Rijksinstituut voor de sociale verzekeringen der zelfstandigen; het Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering; de Rijksdienst voor jaarlijkse vakantie ; de Rijksdienst voor arbeidsvoorziening ; de Rijksdienst voor pensioenen ; de Kruispuntbank van de sociale zekerheid ; het Federaal Planbureau ; het Instituut voor de gelijkheid van vrouwen en mannen; de Pensioendienst voor de overheidssector; het Agentschap voor de oproepen tot de hulpdiensten; Het Federaal Agentschap voor geneesmiddelen en gezondheidsproducten; het eHealth-platform; het Fonds voor de medische ongevallen; het Centrum voor gelijkheid van kansen en voor racismebestrijding; de rechterlijke orde, met inbegrip van de bijzondere diensten die haar terzijde staan; de Raad van State; het secretariaat van de Hoge raad voor de zelfstandigen en de KMO.

Teneinde dit kosteloos openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer te realiseren, sluit de minister bevoegd voor ambtenarenzaken conventies af met de federale en de regionale maatschappijen voor gemeenschappelijk openbaar vervoer, te weten de NMBS, alsook DE LIJN, de SRWT-TEC en de MIVB, waarin wordt gestipuleerd dat de betrokken personeelsleden niets betalen voor de aankoop van hun treinkaarten tweede klasse en hun abonnementen, maar dat de overheden de volledige kostprijs hiervan rechtstreeks betalen aan deze maatschappijen volgens de overeengekomen modaliteiten³².

Als de personeelsleden zelf nog vervoerbewijzen hebben aangekocht, inzonderheid meerrittenkaarten, worden de kosten hiervan bij het verstrijken van de geldigheid terugbetaald tegen de afgifte van dit vervoersbewijs³³.

De terugbetaling van de woon-werkverplaatsingen die met het openbaar vervoer worden gemaakt, kan worden gecumuleerd met de fietsvergoeding voor zover de fiets en het openbaar vervoer niet gebruikt worden voor hetzelfde traject tijdens dezelfde periode. De terugbetaling van het openbaar vervoer mag enkel worden gecumuleerd met de werkgeversbijdrage voor het vervoer met een persoonlijk vervoermiddel, die wordt berekend op basis van de prijs van de treinkaart in tweede klasse, in de twee hypothesen die worden vermeld in artikel 9 van het koninklijk besluit van 3 mei 2007, namelijk in geval van uitzonderlijke en hoogdringende oproeping uitgaande van de hiërarchie en voor de personeelsleden

³¹ Artikel 1, K.B. van 3 mei 2007 betreffende de ten laste neming van de kosten inzake openbaar vervoer in woon-werkverkeer van de federale personeelsleden door de staat en sommige federale openbare instellingen

³² Artikel 3, K.B. van 3 mei 2007 betreffende de ten laste neming van de kosten inzake openbaar vervoer in woon-werkverkeer van de federale personeelsleden door de staat en sommige federale openbare instellingen

³³ Artikel 4, K.B. van 3 mei 2007 betreffende de ten laste neming van de kosten inzake openbaar vervoer in woon-werkverkeer van de federale personeelsleden door de staat en sommige federale openbare instellingen

met een onregelmatig werkrooster of prestaties in continudienst die het gebruik van het openbaar vervoer over een afstand van ten minste 3 kilometer uitsluiten op de dagen en uren waarop verplaatsingen met het openbaar vervoer onmogelijk zijn. Als de personeelsleden die aan de gestelde voorwaarden voldoen, samen reizen in een persoonlijk voertuig, dan wordt de tegemoetkoming betaald aan de bestuurder van dit voertuig.

1.3.2.3 Persoonlijk vervoermiddel/Véhicule personnel

Gedwongen gebruik van een persoonlijk vervoermiddel/Utilisation forcée d'un véhicule personnel

Juridische basis/Base juridique

- K.B. van 3 mei 2007 betreffende de ten laste neming van de kosten inzake openbaar vervoer in woon-werkverkeer van de federale personeelsleden door de staat en sommige federale openbare instellingen, inwerkingtreding op 1 juni 2007.

Voor zover er door de federale overheid geen specifiek aangepast vervoersaanbod voor concrete gevallen kan worden georganiseerd, mag aan de personeelsleden die helemaal geen gebruik kunnen maken van de gemeenschappelijke openbare vervoermiddelen toegestaan worden dat zij hun eigen voertuig gebruiken over een vooraf bepaalde afstand, mits zij zich in één van de hiernavolgende situaties bevinden:

- 1) Een lichamelijke verhindering laat permanent of tijdelijk niet toe het openbaar vervoer te gebruiken. In dit geval moet de noodzaak tot het gebruik van het eigen voertuig bewezen worden door een medisch attest dat in geval van twijfel ter controle aan MEDEX wordt voorgelegd; in sommige gevallen mag aanvaard worden dat het voertuig door een derde persoon wordt bestuurd.
- 2) de werkplaats is gelegen op meer dan drie kilometer van de dichtstbijzijnde halteplaats van een openbaar vervoermiddel;
- 3) Het onregelmatig werkrooster of prestaties in continudienst sluiten het gebruik van het openbaar vervoer uit over een afstand van ten minste drie kilometer. In beide gevallen (2 en 3) moet de noodzaak tot het gebruik van het eigen voertuig bewezen worden door attesten van de maatschappijen voor gemeenschappelijk openbaar vervoer die de streek bedienen waarin uitdrukkelijk verklaard wordt dat er geen, of toch zeker niet op de nodige tijdstippen openbaar vervoer wordt aangeboden; deze attesten mogen in voorkomend geval vervangen worden door afdrucken via internet van de dienstregelingen van de betrokken maatschappijen.
- 4) Wegens een uitzonderlijke en hoogdringende oproeping is het gebruik van openbare vervoermiddelen niet mogelijk³⁴. In dit geval moet de noodzaak tot het gebruik van het eigen voertuig bewezen worden door een attest van de oproepende overheid waarin uitdrukkelijk wordt vermeld dat elk uitstel of tijdverlies ernstige nadelen zou teweegbrengen.

De tussenkomst van de federale overheid in de kosten (voor woon-werkverplaatsingen) bij het gebruik van persoonlijke vervoermiddelen wordt berekend op basis van de prijs van de treinkaart tweede klasse geldig voor een maand over de aangenomen afstand. Wanneer de verplaatsing niet dagelijks werd gedaan, wordt het bedrag van de tussenkomst vermenigvuldigd met een

³⁴ Artikel 7, K.B. van 3 mei 2007 betreffende de ten laste neming van de kosten inzake openbaar vervoer in woon-werkverkeer van de federale personeelsleden door de staat en sommige federale openbare instellingen

breuk waarvan de teller het aantal dagen waarop gewerkt en gereisd werd weergeeft en de noemer het totaal aantal werkdagen in die welbepaalde maand bevat³⁵.

Het personeelslid dat geniet van de kosteloosheid van het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer kan niet genieten van een tussenkomst voor het gebruik van een persoonlijk vervoermiddel. De cumulatie van deze kosteloosheid en deze tussenkomst wordt echter gemachtigd:

- in geval van uitzonderlijke en hoogdringende oproeping uitgaande van zijn hiërarchie;
- voor de personeelsleden met een onregelmatig werkrooster of prestaties in continudienst die het gebruik van het openbaar vervoer over een afstand van ten minste 3 kilometer uitsluiten, op de dagen en uren waarop verplaatsingen met het openbaar vervoer onmogelijk zijn.

Als de personeelsleden die aan de gestelde voorwaarden voldoen, samen reizen in een persoonlijk voertuig, dan wordt de tegemoetkoming betaald aan de bestuurder van dit voertuig.

Gebruik van een persoonlijk vervoermiddel voor dienstverplaatsingen/Utilisation d'un véhicule personnel pour des déplacements de service

Juridische basis/Base juridique

- K.B. van 18 januari 1965 (B.S. 2/2/1965) houdende algemene regeling inzake reiskosten
- Omzendbrief nr. 639 van 27 juni 2014 - Koninklijk besluit van 18 januari 1965 houdende algemene regeling inzake reiskosten - Aanpassing van het bedrag van de kilometervergoeding + e-mail fod P&O dd. 12/08.

De kilometervergoeding voor dienstverplaatsingen met de eigen wagen bedraagt € 0,3412 per km (voor de periode van 1 juli 2015 tot 30 juni 2016).

“De toelatingen om in het belang van de dienst gebruik te maken van een eigen motorvoertuig (worden verleend door de voorzitter van het directiecomité of zijn gemachtigde). De toelatingen zijn slechts geldig tot 31 december van ieder jaar; zij zijn ondergeschikt aan het bijhouden van een zelfde reiswijzer als voorgeschreven bij artikel 11³⁶.”

“Afwijkende bepaling voor de ambtenaren van de diensten van de regering van de Franse Gemeenschap: “De toelatingen om in het belang van de dienst gebruik te maken van een eigen motorvoertuig zijn het voorwerp van een besluit dat genomen door de betrokken Minister op advies van de Inspecteur van Financiën. De toelatingen zijn geldig tot 31 december van elk jaar³⁷.”

“Afwijkende bepaling voor de ambtenaren van de instellingen van het Waalse Gewest: “De toelatingen om in het belang van de dienst gebruik te maken van een eigen motorvoertuig zijn het voorwerp van een besluit dat genomen wordt door de betrokken minister op gunstig advies van de inspecteur van Financiën, De toelatingen zijn slechts geldig tot 31 december van ieder jaar; zij zijn ondergeschikt aan het bijhouden van een zelfde reiswijzer als voorgeschreven bij artikel 11. De ambtenaren die bekleed zijn met een graad van de rangen 17, 16 of 15 zijn evenwel vrijgesteld van het houden van die reiswijzer³⁸.”

³⁵ Artikel 9, K.B. van 3 mei 2007 betreffende de ten laste neming van de kosten inzake openbaar vervoer in woon-werkverkeer van de federale personeelsleden door de staat en sommige federale openbare instellingen.

³⁶ Artikel 12, Koninklijk besluit van 18 januari 1965 houdende algemene regeling inzake reiskosten.

³⁷ Artikel 12, Koninklijk besluit van 18 januari 1965 houdende algemene regeling inzake reiskosten.

³⁸ Artikel 12, Koninklijk besluit van 18 januari 1965 houdende algemene regeling inzake reiskosten.

1.3.2.4 Carpooling/Covoiturage

Hier zijn geen specifieke regels over vastgelegd voor de federale ambtenaren.

1.3.3 Publieke sector – Vlaams gewest/Secteur public – Région flamande

Hieronder volgt een samenvatting³⁹ van de regelgeving i.v.m. woon-werkverkeer die de Vlaamse overheid als werkgever aanbiedt aan zijn werknemers.

1.3.3.1 Openbaar vervoer/Transports en commun publics

De Vlaamse overheid neemt de kosten van een abonnement op het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer volledig ten laste. Het supplement voor een abonnement in eerste klasse van de NMBS blijft ten laste van het personeelslid.

Regelgeving/Réglementation

Vlaams Personeelsstatuut (VPS): [VPS, deel VII, titel 4, hoofdstuk 2 – woon-werkverkeer met het openbaar vervoer](#)

[Richtlijn DVO/DBZ/AR/2007/2 inzake rechtzettingen in de belastingaangifte - reiskosten woon-werkverkeer met het openbaar vervoer](#)

1.3.3.2 Fiets/Vélo

Het personeelslid dat de fiets gebruikt voor het woon-werkverkeer, kan een fietsvergoeding aanvragen d.m.v. een jaarlijkse erewoordverklaring die hij indient bij de bevoegde personeelsfunctie van zijn entiteit. Dat kan voor het:

- voortraject (dat is het traject van de woonplaats tot de plaats van waaruit het openbaar vervoer of een ander transportmiddel wordt gebruikt voor de verdere woon-werkverplaatsing)
- volledig traject (dat is het traject van de woonplaats naar de werkplaats)
- natraject (dat is het traject vanaf een halte van het openbaar vervoer of de plaats waar een ander transportmiddel wordt verlaten tot aan de werkplaats).

De fietsvergoeding bedraagt 0,21 euro/km en wordt maandelijks, samen met het salaris, uitbetaald.

Voorwaarde om aanspraak te maken op een fietsvergoeding is dat de afstand (enkele rit) tenminste één kilometer bedraagt. De fietsvergoeding wordt toegekend op basis van het gemiddeld aantal dagen per week dat het personeelslid de fiets gebruikt voor zijn woon-werkverkeer. Bij de bepaling van het gemiddeld aantal dagen per week wordt onder meer rekening gehouden met structureel telewerk, het arbeidsregime (bvb. vijftig procent, tachtig procent, ...), onregelmatig gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer, etc.

Regelgeving/Réglementation

[VPS, deel VII, titel 4, hoofdstuk 4 – fietsvergoeding](#)

³⁹ Alle info over de sociale reglementering i.v.m. het woon-werkverkeer in het Vlaamse Gewest als werkgever vind je terug via deze link: <http://www.bestuurszaken.be/sociale-voordelen> Je kan per modus doorklikken naar de regelgeving die van toepassing is.

Omzendbrief DVO/BZ/P&O2009/10 inzake de fietsvergoeding

Cijfers/Chiffres

Raadpleeg de cijfers fietsvergoeding woon-werkverkeer bij de Vlaamse overheid.

1.3.3.3 Dienstwagen/Voiture de fonction

Het persoonlijk gebruik van een dienstwagen kan de volgende componenten omvatten: woon-werkverkeer, ander privégebruik binnenland, privégebruik buitenland. Het gebruik van een dienstwagen voor persoonlijk gebruik is een belastbaar voordeel. Ongeacht de componenten van persoonlijk gebruik, wordt het fiscaal voordeel bepaald op basis van de afstand woon-werkverkeer, het CO₂-uitstootgehalte van de dienstwagen en de CO₂-coëfficiënt. Het voordeel dat voortvloeit uit het persoonlijk gebruik van een dienstwagen is niet onderworpen aan de gewone sociale zekerheidsbijdragen, maar aan een speciale solidariteitsbijdrage ten laste van de werkgever (CO₂-taks). Volgende personeelsleden hebben recht op een dienstwagen: 1.topkaderfuncties N-niveau (op hun verzoek); 2.hoofden secretariaat van de strategische adviesraden (SAR's) (beslissing functionele minister); 3.andere personeelsleden: om functionele redenen (beslissing lijnmanager).

De lijnmanager beslist over het persoonlijk gebruik van de dienstwagen voor de onder punt 3 vermelde personeelsleden en bepaalt per personeelslid voor welke component(en) van het privégebruik de toestemming wordt verleend. Het persoonlijk gebruik wordt opgenomen in het wagenreglement van de entiteit.

Regelgeving/Réglementation

VPS, deel V, titel 1, hoofdstuk 5, art. V 12 §2 5°

VPS, deel V, titel 2, hoofdstuk 3, art. V 29 §3

VPS, deel VII, titel 4, hoofdstuk 13 – privégebruik van een dienstwagen

Omzendbrief BZ 2013/3 inzake verwerving en vervreemding, gebruik en beheer van dienstvoertuigen

1.3.3.4 Tegemoetkoming voor moeilijk bereikbare werkplaatsen/Intervention pour des lieux de travail difficilement accessibles

Het personeelslid dat zijn werkplaats moeilijk of niet met het gemeenschappelijk openbaar vervoer kan bereiken, heeft recht op een tegemoetkoming. Dat kan om verschillende redenen: omdat de werkplaats te ver ligt van een halte van het gemeenschappelijk openbaar vervoer (minimum drie kilometer); wegens de door de overheid opgelegde arbeidstijdregeling; door de gebrekkige uurregeling van het gemeenschappelijk openbaar vervoer aan de werkplaats.

Het bedrag van de tegemoetkoming stemt overeen met de maandelijkse kostprijs van een treinkaart tweede klasse voor dezelfde afstand. Ook de eventuele passagiers hebben recht op die tegemoetkoming. De tegemoetkoming voor moeilijk bereikbare werkplaatsen is niet cumuleerbaar met een andere tussenkomst in het woon-werkverkeer (abonnement of fietsvergoeding). De tegemoetkoming is belastbaar. Indien de verkrijger ervan in zijn aangifte in de personenbelasting opteert voor de forfaitaire aftrek van beroepskosten, is er een maximale vrijstelling van 350 euro per jaar (inkomstenjaar 2010 en 2011). Het toegekende bedrag dat 350 euro per jaar te boven gaat, is dan belastbaar.

Regelgeving/Réglementation

VPS, deel VII, titel 4, hoofdstuk 3 – woon-werkverkeer naar een moeilijk bereikbare werkplaats

1.3.4 Publieke sector – Brussels hoofdstedelijk gewest/Secteur public – Région de Bruxelles Capitale

1.3.4.1 Fiets en openbaar vervoer/Vélo et transports en commun publics

Source/Bron : Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mars 2014 portant le statut administratif et pécuniaire des agents du ministère de la Région Bruxelles-Capitale

Dans cet arrêté, le chapitre IV concerne les indemnités pour frais de déplacement sur le chemin du travail. Les articles suivants concernent l'utilisation de la bicyclette et des transports en commun publics.

CHAPITRE IV- Des indemnités pour frais de déplacement sur le chemin du travail/HOOFDSTUK IV – Vergoeding voor de verplaatsingskosten op weg naar het werk

Section 1 - Indemnité bicyclette/Sectie 1- Fietsvergoeding

Art. 434. *L'agent qui se déplace à vélo pour se rendre de son domicile vers son lieu de travail a droit à un remboursement de ses frais*

L'indemnité est allouée à l'agent qui utilise son vélo sur le chemin du travail au moins cinq fois par mois.

Art. 435. *L'indemnité correspond au montant par kilomètre, exonéré d'impôt sur les revenus et de cotisations sociales.*

Elle est calculée en fonction du chemin le plus court ou le plus sûr entre son domicile et sa résidence administrative.

Art. 436. *L'indemnité est liquidée sur production d'une déclaration sur l'honneur appuyée d'un relevé trimestriel.*

Le secrétaire général ou le secrétaire général adjoint exerce un contrôle sur les déclarations.

Section 2 - Indemnités pour l'utilisation des transports en commun publics sur le chemin du travail/Sectie 2- Vergoeding voor het gebruik van het openbaar vervoer naar het werk

Art. 437. § 1er. *L'agent qui utilise les transports en commun publics par chemin de fer, combinés ou non avec d'autres transports en commun publics, bénéficie d'une intervention dans les frais d'abonnement pour effectuer régulièrement le déplacement de sa résidence à son lieu de travail et inversement.*

§ 2. *L'intervention à charge du ministère est réglée par des conventions conclues entre les différentes sociétés de transports en commun publics fédérales et régionales, d'une part et le ministre ou son délégué, d'autre part.*

Dans le cadre de cette convention, le taux de l'intervention du ministère est d'au moins 56% du prix de la carte de train assimilée à l'abonnement social, sur base d'un tableau établi de commun accord.

§ 3. *Pour le transport urbain et suburbain organisé par les sociétés régionales de transports publics, l'intervention dans le prix de l'abonnement est fixée conformément au § 2 du présent article.*

Source/Bron = Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mars 2014 portant le statut administratif et pécuniaire des agents des organismes d'intérêt public de la Région Bruxelles-Capitale

Remarque : Tous les organismes d'intérêt public (OIP) ne sont pas logés à la même enseigne vu qu'ils peuvent conclure des accords/conventions plus ou moins avantageuses.

Selon l'article 2 de cet arrêté, celui-ci s'applique aux organismes suivants :

Art. 2. § 1er. Le présent arrêté est applicable aux agents des organismes suivants :

1° Organismes de catégorie A :

- *Centre d'Informatique pour la Région bruxelloise;*
- *Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement;*
- *Service d'Incendie et d'Aide médicale urgente de la Région de Bruxelles-Capitale;*
- *Institut d'encouragement de la Recherche scientifique et de l'Innovation de Bruxelles.*

2° Organismes de catégorie B :

- *Société du Logement de la Région bruxelloise;*
- *Office régional bruxellois de l'Emploi;*
- *Société régionale du Port de Bruxelles.*

§ 2. En ce qui concerne le Service d'Incendie et d'Aide médicale urgente, le présent arrêté est applicable uniquement aux agents titulaires d'un des grades prévus par le présent arrêté.

Dans cet arrêté, le chapitre IV concerne les indemnités pour frais de déplacement sur le chemin du travail. Les articles suivants concernent l'utilisation de la bicyclette et des transports en commun publics.

CHAPITRE IV. - Indemnités pour frais de déplacement sur le chemin du travail/HOOFDSTUK IV – Vergoeding voor de verplaatsingskosten op weg naar het werk

Section 1 – Indemnité bicyclette/Sectie 1- Fietsvergoeding

Art. 433. L'agent qui se déplace à vélo pour se rendre de son domicile vers son lieu de travail a droit à un remboursement de ses frais.

L'indemnité est allouée à l'agent qui utilise son vélo sur le chemin du travail au moins cinq fois par mois.

Art. 434. L'indemnité correspond au montant par kilomètre exonéré d'impôt sur les revenus et des cotisations sociales.

Elle est calculée en fonction du chemin le plus court ou le plus sûr entre son domicile et sa résidence administrative.

Art. 435. L'indemnité est liquidée sur production d'une déclaration sur l'honneur appuyée d'un relevé trimestriel.

Le ministre fonctionnellement compétent pour les organismes de catégorie A ou l'autorité investie du pouvoir de nomination pour les organismes de catégorie B exerce un contrôle sur les déclarations.

Section 2. - Indemnités pour l'utilisation des transports en commun publics sur le chemin du travail/Sectie 2. – Vergoeding voor het gebruik van het openbaar vervoer op weg naar het werk

Art. 436. § 1er. L'agent qui utilise les transports en commun publics par chemin de fer, combinés ou non avec d'autres transports en commun publics, bénéficie d'une intervention dans les frais d'abonnement pour effectuer régulièrement le déplacement de sa résidence à son lieu de travail et inversement.

§ 2. L'intervention à charge de l'organisme est réglée par des conventions conclues entre les différentes sociétés de transports en commun publics fédérales et régionales, d'une part et le ministre ou son délégué, d'autre part.

Dans le cadre de cette convention, le taux de l'intervention de l'organisme est d'au moins 56% du prix de la carte de train assimilée à l'abonnement social, sur base d'un tableau établi de commun accord.

§ 3. Pour le transport urbain et suburbain organisé par les sociétés régionales de transports publics, l'intervention dans le prix de l'abonnement est fixée conformément au § 2 du présent article.

Source /Bron = Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport et modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises

Pour information, le 22 juillet 2014 a été publié au Moniteur belge l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport et modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises. Cet avant-projet d'arrêté exécute l'article 2.4.5 du Cobrace qui prévoit que « le Gouvernement définit, par arrêté, des exigences en matière de performance environnementale pour les véhicules à acquérir ou à prendre en leasing par les pouvoirs publics régionaux et locaux, en vue de mettre un terme à la mise en service de véhicules équipés d'un moteur fonctionnant au carburant diesel ».

Le lien vers l'arrêté :

<http://www.stradalex.com/moniteur/view.php?filename=2014%2F07%2F22%2F20140315291.html>

1.3.5 Publieke sector – Waals gewest/Secteur public – Région wallonne

Source/Bron : Arrêté du Gouvernement wallon du 18/12/2003 portant sur le Code de la fonction publique wallonne (Livre IV, Titre II, Chapitre III)

La réglementation prévoyant une intervention dans les frais de déplacement sur le chemin du travail est applicable au personnel des services du Gouvernement wallon et des organismes d'intérêt public soumis au décret du 22/01/1998 relatif au statut du personnel de certains organismes d'intérêt public relevant de la Région wallonne⁴⁰.

⁴⁰ Port autonome de Liège, Port autonome de Charleroi, Port autonome de Namur, Société régionale wallonne du Logement, Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi, Institut scientifique de Service public, Agence wallonne pour la promotion d'une agriculture de qualité, Centre régional d'Aide aux Communes, Agence wallonne pour l'Intégration des

1.3.5.1 Openbaar vervoer/ Transports en commun publics

Pour le transport organisé par la SNCB, l'intervention dans le prix de la carte train est égale au prix d'une carte train de 2ème classe.

Pour le transport urbain et suburbain organisé par les sociétés régionales de transports publics, l'intervention dans le prix d'abonnement est fixée à ce prix.

En outre, pour autant que l'agent ne dispose pas d'un arrêt à moins d'un kilomètre de son domicile ou de son lieu de travail habituel, l'ensemble des montants demandés par une société régionale de transports publics pour la mise à disposition d'un vélo pliable est pris en charge par la Région.

Lorsque le bénéficiaire combine plusieurs moyens de transports en commun publics et qu'il n'est délivré qu'un seul titre de transport pour couvrir la distance totale, l'intervention est égale au montant combiné.

La Région peut conclure avec les sociétés de transport en commun des conventions aux termes desquelles elle paye directement à la société le montant de son intervention dans les frais de transport de l'agent (voir la convention du 07/07/2009 conclue entre le Service public de Wallonie (SPW) et la SNCB et la convention du 01/09/2009 conclue entre le SPW et la Société régionale wallonne du Transport (SRWT).

1.3.5.2 Persoonlijk vervoermiddel/Véhicule personnel

Il peut être permis aux agents qui n'ont aucune possibilité d'utiliser les moyens de transports en commun publics d'utiliser leur véhicule personnel sur une distance déterminée au préalable, à la condition de se trouver dans une des situations suivantes :

- empêchement physique ne permettant pas l'utilisation des transports publics ;
- aucune offre de transports publics sur une distance d'au moins trois kilomètres aux moments nécessaires ;
- impossibilité d'utiliser des moyens de transports en commun publics en raison d'un travail imprévu et urgent en dehors du régime normal de travail ;
- temps d'attente et de parcours d'au moins trois heures aller-retour en cas d'utilisation des moyens de transport en commun publics.

L'intervention lors de l'utilisation de moyens de transport personnels est calculée sur la base de l'intervention dans le prix d'une carte train de 2ème classe valable un mois sur la distance admise (la plus courte par la route).

1.3.5.3 Fiets/Vélo

Les bénéficiaires qui utilisent leur bicyclette pour effectuer un déplacement de leur résidence à leur lieu de travail, et vice-versa, ont droit, lorsqu'ils parcourent au moins un kilomètre pour le trajet à une indemnité de 0,15 EUR par kilomètre parcouru. Ce montant est lié aux fluctuations de l'indice des prix à

la consommation et est rattaché à l'indice-pivot 138,01 du 01/01/1990 (indice 160,84, soit 0,22 EUR pour 2014).

L'utilisation de la bicyclette peut précéder ou être postérieure à l'utilisation complémentaire des transports en commun publics. L'indemnité ne peut toutefois jamais être cumulée avec une intervention dans les frais de transports publics pour le même trajet et au cours de la même période.

Source/Bron: Circulaire du 17 janvier 2012 relative à la prise en charge par la Région de l'abonnement Cyclo-Tec

Les membres du personnel du Service Public de Wallonie (SPW) peuvent obtenir depuis le 01/02/2012 un abonnement Cyclo-Tec leur permettant de bénéficier de la part des Tec de la mise à disposition d'une bicyclette pliable. L'abonnement Cyclo-Tec combine un abonnement TEC annuel avec la mise à disposition d'un vélo pliable, proposant une solution de mobilité « deux en un » intégrant le parcours avant et après le bus. Le vélo pliant est mis à disposition pendant un an pour un prix forfaitaire de 60 € comprenant sa location, sa maintenance annuelle et une assurance tous risques incluant le vol. Le titulaire d'un abonnement Cyclo-Tec ne peut bénéficier de l'indemnité pour l'utilisation de la bicyclette sur le chemin du travail.

1.3.6 Regelingen voor de werkgeverstegemoetkomingen in de woon-werkverplaatsingen van de werknemers per paritair comité/ Modalités d'intervention des employeurs dans les frais des déplacements domicile-travail par commission paritaire

Bron = fod Waso/Source = SPF ETCS

Conclusions de l'analyse sectorielle⁴¹ du 15 avril 2014 qui a été réalisée par le SPF ETCS/Conclusies van de sectorale analyse van 15 april 2014 die de fod Waso realiseerde

1.3.6.1 Trein/Train

10 secteurs (ou sous-secteurs) sur 167 possèdent des CCT qui prévoient une intervention de l'employeur dont le montant est inférieur à celui prévu par la loi et le régime supplétif de la CCT n°19octies du 20 février 2009. Il s'agit des secteurs (ou sous-secteurs) suivants, qui emploient ensemble 37.125 travailleurs (sur un total de 2.739.094 travailleurs) :

102: commission paritaire de l'industrie des carrières;

102.11: sous-commission paritaire de l'industrie des ardoisières, des carrières de coticules et pierres à rasoir des provinces du brabant wallon, de Hainaut, de Liège, de Luxembourg et de Namur;

140.01: sous-commission paritaire pour les autobus et les autocars;

140.02: sous-commission pour les taxis;

148 : sous-commission paritaire de la couperie de poils;

⁴¹ Cette analyse se base sur le nombre de travailleurs par CP ou SCP au 4ème trimestre 2013 (chiffres communiqués par l'ONSS au SPF ETCS). Le nombre total de travailleurs au 4ème trimestre 2013 s'élève à 2.713.068. Il existe actuellement 152 commissions ou sous-commissions paritaires instituées conformément à la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires qui sont actives. Ne sont cependant pas comptabilisées les commissions ou sous-commissions paritaires instituées mais non encore constituées, étant donné que le président, le vice-président et les membres n'ont pas encore été nommés.

205: commission paritaire pour employés des charbonnages;

301.03: sous-commission paritaire pour le port de Bruxelles et de Vilvorde;

304: commission paritaire du spectacle (musiciens et/ou chanteurs);

319.02: sous-commission paritaire des établissements et services d'éducation et d'hébergement de la communauté française, de la région wallonne et de la communauté germanophone;

329.03: sous-commission paritaire pour les organisations socio-culturelles fédérales et bicommunautaires.

36 secteurs (ou sous-secteurs) sur 167 possèdent des CCT qui prévoient une intervention de l'employeur dont le montant est supérieur à celui prévu par la loi et le régime supplétif de la CCT n°19octies du 20 février 2009. Il s'agit des secteurs (ou sous-secteurs) suivants, qui emploient 1.468.339 travailleurs (sur un total de 2.739.094 travailleurs) :

102.01: sous-commission paritaire de l'industrie des carrières de petit granit et de calcaire à tailler de la province de Hainaut;

102.03: sous-commission paritaire des carrières de porphyre de la province de Hainaut et des carrières de quartzite de la province du brabant wallon;

109: commission paritaire de l'industrie de l'habillement et de la confection;

110: commission paritaire pour l'entretien du textile;

111: commission paritaire des constructions métallique, mécanique et électrique;

113: commission paritaire de l'industrie céramique;

119 : commission paritaire du commerce alimentaire ;

120.03: sous-commission paritaire de la fabrication et du commerce de sacs en jute ou en matériaux de remplacement;

121: commission paritaire pour les entreprises de nettoyage et de désinfection;

124: commission paritaire de la construction;

125.03: sous-commission paritaire pour le commerce du bois;

126: commission paritaire de l'ameublement et de l'industrie transformatrice du bois;

129: commission paritaire pour la production des pâtes, papiers et cartons

140.03 : sous-commission paritaire pour le transport routier et la logistique pour compter de tiers ;

142.04: sous-commission paritaire pour la récupération des produits divers;

149.01: sous-commission paritaire des électriciens : installation et distribution.

200 : commission paritaire auxiliaire pour employés ;

202: commission paritaire pour les employés du commerce de détail alimentaire;

214: commission paritaire pour employés de l'industrie textile et de la bonneterie;

215: commission paritaire pour employés de l'industrie de l'habillement et de la confection;

221: commission paritaire des employés de l'industrie papetière

226 : commission paritaire pour les employés du commerce international du transport et de la logistique ;

- 227 : commission paritaire pour le secteur audio-visuel
- 306: commission paritaire des entreprises d'assurances;
- 311: commission paritaire des grandes entreprises de vente au détail;
- 312: commission paritaire des grands magasins;
- 315.02: sous-commission paritaire des compagnies aériennes autres que la s.a. Sabena;
- 318.02: sous-commission paritaire pour les services des aides familiales et des aides seniors de la communauté flamande;
- 319.01: sous-commission paritaire des établissements et services d'éducation et d'hébergement de la communauté flamande;
- 320: commission paritaire des pompes funèbres;
- 321: commission paritaire pour les grossistes-répartiteurs de médicaments;
- 326: commission paritaire de l'industrie du gaz et de l'électricité;
- 327.01: sous-commission paritaire pour les entreprises de travail adapté subsidiées par la communauté flamande ou par la commission communautaire flamande et les ateliers sociaux agréés et/ou subsidies par la communauté flamande;
- 329.01: sous-commission paritaire pour le secteur socio-culturel de la communauté flamande;
- 330: commission paritaire des établissements et des services de santé;
- 331: commission paritaire pour le secteur flamand de l'aide sociale et des soins de santé.

31 secteurs (ou sous-secteurs) sur 167 possèdent des CCT qui prévoient une intervention de l'employeur dont le montant est égal à 100% du prix de la carte-train pour une distance correspondante. Il s'agit des (sous-)secteurs suivants, qui emploient 214.870 travailleurs (sur un total de 2.739.094 travailleurs) :

- 102.05: sous-commission paritaire de l'industrie des carrières de kaolin et de sable exploitées à ciel ouvert dans les provinces du Brabant wallon, de Hainaut, de Liège, de Luxembourg et de Namur;
- 102.06: sous-commission paritaire de l'industrie des carrières de gravier et de sable exploitées à ciel ouvert dans les provinces d'Anvers, de Flandre occ., de Flandre or., de Limbourg et du Brabant flamand;
- 104: commission paritaire de l'industrie sidérurgique;
- 106.02: sous-commission paritaire de l'industrie du béton;
- 112: commission paritaire des entreprises de garage;
- 117: commission paritaire de l'industrie et du commerce du pétrole;
- 128.01: sous-commission paritaire de la tannerie et du commerce de cuirs et peaux bruts;
- 128.02: sous-commission paritaire de l'industrie de la chaussure, des bottiers et des chausseurs;
- 128.03: sous-commission paritaire de la maroquinerie et de la ganterie;
- 128.05: sous-commission paritaire de la sellerie, de la fabrication de courroies et d'articles industriels en cuir;
- 132: commission paritaire pour les entreprises de travaux techniques agricoles et horticoles;
- 133: commission paritaire de l'industrie des tabacs;

- 142.03: sous-commission paritaire pour la récupération du papier;
- 144: commission paritaire de l'agriculture;
- 145: commission paritaire pour les entreprises horticoles;
- 146: commission paritaire pour les entreprises forestières;
- 149.04: sous-commission paritaire pour le commerce du métal;
- 152.01: sous-commission paritaire pour les institutions subsidiées de l'enseignement libre de la communauté flamande;
- 210 : commission paritaire pour les employés de la sidérurgie ;
- 211: commission paritaire pour employés de l'industrie et du commerce du pétrole;
- 216: commission paritaire pour les employés occupés chez les notaires;
- 225.01: sous-commission paritaire pour les employés des institutions de l'enseignement libre subventionné de la communauté flamande ;
- 303.03: sous-commission paritaire pour l'exploitation de salles de cinéma;
- 309: commission paritaire pour les sociétés de bourse;
- 310: commission paritaire pour les banques;
- 314: commission paritaire de la coiffure et des soins de beauté;
- 315.01: sous-commission paritaire de la compagnie aérienne Sabena;
- 317: commission paritaire pour les services de gardiennage et/ou de surveillance;
- 323: commission paritaire pour la gestion d'immeubles et les travailleurs domestiques;
- 328.02: sous-commission paritaire du transport urbain et régional de la région wallonne ;
- 340 : commission paritaire pour les technologies orthopédiques.

Les secteurs restant (76 secteurs sur 152), qui emploient 1.131.034 travailleurs (sur un total de 2.739.094 travailleurs), possèdent des CCT qui prévoient une intervention de l'employeur égale à celle fixée par la loi et le régime supplétif de la CCT 19octies du 20 février 2009.

1.3.6.2 Tram, métro, bus/Tram, metro, bus

23 secteurs (ou sous-secteurs) possèdent des CCT qui prévoient une intervention de l'employeur dont le montant est inférieur à celui prévu par le régime supplétif de la CCT n°19octies du 20 février 2009. Il s'agit des secteurs (ou sous-secteurs) suivants, qui emploient 178.431 travailleurs (sur un total de 2.739.094 travailleurs) :

- 102: commission paritaire de l'industrie des carrières;
- 102.11: sous-commission paritaire de l'industrie des ardoisières, des carrières de coticules et pierres à raser des provinces du Brabant wallon, de Hainaut, de Liège, de Luxembourg et de Namur;
- 110: commission paritaire pour l'entretien du textile;
- 120: commission paritaire de l'industrie textile et de la bonneterie;
- 120.01: sous-commission paritaire de l'industrie textile de l'arrondissement administratif de Verviers;
- 120.02: sous-commission paritaire de la préparation du lin;

- 140.01: sous-commission paritaire pour les autobus et les autocars;
- 140.02: sous-commission pour les taxis;
- 142.02: sous-commission paritaire pour la récupération de chiffons;
- 148 : commission paritaire de la fourrure et la peau en poil ;
- 201: commission paritaire du commerce de détail indépendant;
- 202.01: sous-commission paritaire pour les moyennes entreprises d'alimentation;
- 205: commission paritaire pour employés des charbonnages;
- 217: commission paritaire pour les employés de casino;
- 301.03: sous-commission paritaire pour le port de Bruxelles et de vilvorde;
- 303: commission paritaire de l'industrie cinématographique;
- 304: commission paritaire du spectacle;
- 315.02: sous-commission paritaire des compagnies aériennes autres que la s.a. Sabena;
- 319: commission paritaire des établissements et services d'éducation et d'hébergement;
- 319.02:sous-commission paritaire des établissements et services d'éducation et d'hébergement de la communauté française, de la région wallonne et de la communauté germanophone;
- 325: commission paritaire pour les institutions publiques de crédit;
- 329.03:sous-commission paritaire pour les organisations socio-culturelles fédérales et bicommunautaires;
- 332: commission paritaire pour le secteur francophone et germanophone de l'aide sociale et des soins de santé.

42 secteurs (ou sous-secteurs) possèdent des CCT qui prévoient une intervention de l'employeur dont le montant est supérieur à celui prévu par le régime supplétif de la CCT n°19octies du 20 février 2009. Il s'agit des secteurs (ou sous-secteurs) suivants, qui emploient 811.828 travailleurs (sur un total de 2.739.094 travailleurs) :

- 102.01: sous-commission paritaire de l'industrie des carrières de petit granit et de calcaire à tailler de la province de Hainaut;
- 102.02: sous-commission paritaire de l'industrie des carrières de petit granit et de calcaire à tailler des provinces de liège et de Namur;
- 102.03: sous-commission paritaire des carrières de porphyre de la province de Hainaut et des carrières de quartzite de la province du Brabant wallon;
- 102.04: sous-commission paritaire de l'industrie des carrières de grés et de quartzite de tout le territoire du royaume, à l'exception des carrières de quartzite de la province du Brabant wallon;
- 109: commission paritaire de l'industrie de l'habillement et de la confection;
- 111: commission paritaire des constructions métallique, mécanique et électrique;
- 113: commission paritaire de l'industrie céramique;
- 113.04: sous-commission paritaire des tuileries;
- 114: commission paritaire de l'industrie des briques;
- 119: commission paritaire du commerce alimentaire;

- 120.03: sous-commission paritaire de la fabrication et du commerce de sacs en jute ou en matériaux de remplacement;
- 121: commission paritaire pour les entreprises de nettoyage et de désinfection;
- 124: commission paritaire de la construction;
- 125.01: sous-commission paritaire pour les exploitations forestières;
- 125.02: sous-commission paritaire des scieries et industries connexes;
- 125.03: sous-commission paritaire pour le commerce du bois;
- 126: commission paritaire de l'ameublement et de l'industrie transformatrice du bois;
- 127.02 : sous-commission paritaire pour le commerce des combustibles de la Flandre orientale ;
- 129: commission paritaire pour la production des pâtes, papiers et cartons;
- 130: commission paritaire de l'imprimerie, des arts graphiques et des journaux;
- 140.03 :sous-commission paritaire pour le transport routier et la logistique pour compte de tiers ;
- 142.04: sous-commission paritaire pour la récupération des produits divers;
- 149.01: sous-commission paritaire des électriciens: installation et distribution;
- 152.02 : sous-commission paritaire pour les institutions subsidiées de l'enseignement libre de la communauté française et de la communauté germanophone ;
- 202: commission paritaire pour les employés du commerce de détail alimentaire;
- 214: commission paritaire pour employés de l'industrie textile et de la bonneterie;
- 215: commission paritaire pour employés de l'industrie de l'habillement et de la confection;
- 221: commission paritaire des employés de l'industrie papetière;
- 227 : commission paritaire pour le secteur audio-visuel ;
- 301 : commission paritaire des ports ;
- 306: commission paritaire des entreprises d'assurances;
- 307: commission paritaire pour les entreprises de courtage et agences d'assurance;
- 311: commission paritaire des grandes entreprises de vente au détail;
- 313: commission paritaire pour les pharmacies et offices de tarification;
- 318.02: sous-commission paritaire pour les services des aides familiales et des aides seniors de la communauté flamande;
- 320: commission paritaire des pompes funèbres;
- 321: commission paritaire pour les grossistes-répartiteurs de médicaments;
- 322.01: sous-commission paritaire pour les entreprises agréées fournissant des travaux ou services de proximité;
- 324: commission paritaire de l'industrie et du commerce du diamant;
- 326: commission paritaire de l'industrie du gaz et de l'électricité;
- 327.01: sous-commission paritaire pour les entreprises de travail adapté subsidiées par la communauté flamande ou par la commission communautaire flam. et les ateliers sociaux agréés et/ou subsidies par la communauté flamande ;
- 341 : commission paritaire pour l'intermédiation en services bancaires et d'investissement.

32 secteurs (ou sous-secteurs) possèdent des CCT qui prévoient une intervention de l'employeur dont le montant est égal à 100% du prix de la carte-train pour une distance correspondante ou, le cas échéant, à 100% du prix réel du titre de transport. Il s'agit des secteurs (ou sous-secteurs) suivants, qui emploient 217.527 travailleurs (sur un total de 2.739.094 travailleurs) :

- 102.05: sous-commission paritaire de l'industrie des carrières de kaolin et de sable exploitées à ciel ouvert dans les provinces du brabant wallon, de Hainaut, de liège, de Luxembourg et de Namur;
- 102.06: sous-commission paritaire de l'industrie des carrières de gravier et de sable exploitées à ciel ouvert dans les provinces d'Anvers, de Flandre occ., de Flandre or., de Limbourg et du brabant flamand;
- 104: commission paritaire de l'industrie sidérurgique;
- 106.02: sous-commission paritaire de l'industrie du béton;
- 107: commission paritaire des maîtres-tailleurs, des tailleuses et couturières;
- 112: commission paritaire des entreprises de garage;
- 117: commission paritaire de l'industrie et du commerce du pétrole;
- 128.01: sous-commission paritaire de la tannerie et du commerce de cuirs et peaux bruts;
- 128.02: sous-commission paritaire de l'industrie de la chaussure, des bottiers et des chausseurs;
- 128.03: sous-commission paritaire de la maroquinerie et de la ganterie;
- 128.05: sous-commission paritaire de la sellerie, de la fabrication de courroies et d'articles industriels en cuir;
- 132: commission paritaire pour les entreprises de travaux techniques agricoles et horticoles;
- 133: commission paritaire de l'industrie des tabacs;
- 142.03: sous-commission paritaire pour la récupération du papier;
- 144: commission paritaire de l'agriculture;
- 145: commission paritaire pour les entreprises horticoles;
- 146: commission paritaire pour les entreprises forestières;
- 149.04: sous-commission paritaire pour le commerce du métal;
- 152.01: sous-commission paritaire pour les institutions subsidiés de l'enseignement libre de la communauté flamande;
- 210: commission paritaire pour les employés de la sidérurgie;
- 211: commission paritaire pour employés de l'industrie et du commerce du pétrole;
- 216: commission paritaire pour les employés occupés chez les notaires;
- 225.01: sous-commission paritaire pour les employés des institutions de l'enseignement libre subventionné de la communauté flamande;
- 303.03: sous-commission paritaire pour l'exploitation de salles de cinéma;
- 309: commission paritaire pour les sociétés de bourse;
- 310: commission paritaire pour les banques;
- 314: commission paritaire de la coiffure et des soins de beauté;

- 315.01: sous-commission paritaire de la compagnie aérienne Sabena;
- 317: commission paritaire pour les services de gardiennage et/ou de surveillance;
- 323: commission paritaire pour la gestion d'immeubles et les travailleurs domestiques;
- 328.03: sous-commission paritaire du transport urbain et régional de la région de Bruxelles-capitale;
- 340: commission paritaire pour les technologies orthopédiques.

Les secteurs restant (70 sur 167 secteurs), qui emploient ensemble 1.531.308 travailleurs (sur un total de 2.739.094 travailleurs), possèdent des CCT qui prévoient une intervention de l'employeur égale à celle fixée par le régime supplétif de la CCT 19octies du 20 février 2009.

1.3.6.3 Privé transport/Transport privé

143 secteurs (ou sous-secteurs) sur 167, qui emploient 2.603.654 travailleurs (sur un total de 2.739.094 travailleurs), possèdent des CCT qui prévoient une intervention de l'employeur lors de l'utilisation d'un transport privé. Il s'agit de tous les secteurs, à l'exception de :

- 100 : commission paritaire auxiliaire pour ouvriers ;
- 102: commission paritaire de l'industrie des carrières;
- 102.07: sous-commission paritaire de l'industrie des carrières, cimenteries et fours à chaux de l'arrondissement administratif de Tournai;
- 102.09: sous-commission paritaire de l'industrie des carrières de calcaire non taillé et des fours à chaux, des carrières de dolomies et des fours à dolomies de tout le territoire du royaume;
- 104: commission paritaire de l'industrie sidérurgique;
- 128 : commission paritaire de l'industrie des cuirs et peaux et des produits de remplacement ;
- 140: commission paritaire du transport et de la logistique;
- 140.04 : sous-commission paritaire pour l'assistance en escale dans les aéroports ;
- 152: commission paritaire pour les institutions subsidiées de l'enseignement libre;
- 203 : commission paritaire pour employés des carrières de petit granit ;
- 223 : commission paritaire nationale des sports ;
- 225 : commission paritaire pour les employés des institutions de l'enseignement libre subventionné ;
- 301.03: sous-commission paritaire pour le port de Bruxelles et de Vilvorde;
- 301.04 : sous-commission paritaire pour les ports d'Ostende et de Nieuport ;
- 304: commission paritaire du spectacle;
- 309: commission paritaire pour les sociétés de bourse ;
- 316 : commission paritaire pour la marine marchande ;
- 318.01 : sous-commission paritaire pour les services des aides familiales et des aides seniors de la communauté française, de la région wallonne et de la communauté germanophone ;
- 319.02: sous-commission paritaire des établissements et services d'éducation et d'hébergement de la communauté française, de la région wallonne et de la communauté germanophone;
- 327 : commission paritaire pour les entreprises de travail adapté et les ateliers sociaux ;

327.02 : sous-commission paritaire pour les entreprises de travail adapté subsidiées par la communauté française ;

329 : commission paritaire pour le secteur socio-culturel ;

333 : commission paritaire pour les attractions touristiques.

336 : commission paritaire pour les professions libérales.

84 secteurs (ou sous-secteurs) sur 167 possèdent des CCT qui prévoient expressément une intervention de l'employeur lors de l'utilisation d'un vélo/d'une bicyclette. Il s'agit des secteurs (ou sous-secteurs) suivants, qui emploient ensemble 1.793.408 travailleurs (sur un total de 2.739.094 travailleurs) :

102.01: sous-commission paritaire de l'industrie des carrières de petit granit et de calcaire à tailler de la province de Hainaut;

102.03: sous-commission paritaire des carrières de porphyre de la province de Hainaut et des carrières de quartzite de la province du brabant wallon;

105: commission paritaire des métaux non-ferreux;

106.01 : sous-commission paritaire pour les fabriques de ciment ;

106.02: sous-commission paritaire de l'industrie du béton;

106.03: sous-commission paritaire pour le fibrociment;

107: commission paritaire des maitres-tailleurs, des tailleuses et couturières;

111: commission paritaire des constructions métallique, mécanique et électrique;

112: commission paritaire des entreprises de garage;

113: commission paritaire de l'industrie céramique;

113.04: sous-commission paritaire des tuileries;

114: commission paritaire de l'industrie des briques;

115: commission paritaire de l'industrie verrière;

117: commission paritaire de l'industrie et du commerce du pétrole;

118: commission paritaire de l'industrie alimentaire;

119: commission paritaire du commerce alimentaire;

121: commission paritaire pour les entreprises de nettoyage et de désinfection;

124 : commission paritaire de la construction ;

125.02: sous-commission paritaire des scieries et industries connexes;

125.03: sous-commission paritaire pour le commerce du bois;

126: commission paritaire de l'ameublement et de l'industrie transformatrice du bois;

127.02: sous-commission paritaire pour le commerce des combustibles de la Flandre orientale;

129: commission paritaire pour la production des pâtes, papiers et cartons;

130: commission paritaire de l'imprimerie, des arts graphiques et des journaux;

132: commission paritaire pour les entreprises de travaux techniques agricoles et horticoles;

133: commission paritaire de l'industrie des tabacs;

- 140.01: sous-commission paritaire pour les autobus et les autocars;
- 140.05 : sous-commission paritaire pour le déménagement ;
- 142.01: sous-commission paritaire pour la récupération de métaux;
- 142.02: sous-commission paritaire pour la récupération de chiffons;
- 142.03: sous-commission paritaire pour la récupération du papier;
- 142.04: sous-commission paritaire pour la récupération des produits divers;
- 143: commission paritaire de la pêche maritime;
- 144: commission paritaire de l'agriculture;
- 145: commission paritaire pour les entreprises horticoles;
- 149.01: sous-commission paritaire des électriciens: installation et distribution;
- 149.02: sous-commission paritaire pour la carrosserie;
- 149.03: sous-commission paritaire pour les métaux précieux;
- 149.04: sous-commission paritaire pour le commerce du métal;
- 152.01: sous-commission paritaire pour les institutions subsidiées de l'enseignement libre de la communauté;
- 152.02 : sous-commission paritaire pour les institutions subsidiées de l'enseignement libre de la communauté française et de la communauté germanophone ;
- 201: commission paritaire du commerce de détail indépendant;
- 202: commission paritaire pour les employés du commerce de détail alimentaire;
- 202.01: sous-commission paritaire pour les moyennes entreprises d'alimentation;
- 209: commission paritaire pour employés des fabrications métalliques;
- 211: commission paritaire pour employés de l'industrie et du commerce du pétrole;
- 214: commission paritaire pour employés de l'industrie textile et de la bonneterie;
- 216: commission paritaire pour les employés occupés chez les notaires;
- 219: commission paritaire pour les organismes de contrôle agréés;
- 220: commission paritaire pour les employés de l'industrie alimentaire;
- 221: commission paritaire des employés de l'industrie papetière;
- 224: commission paritaire pour les employés des métaux non-ferreux;
- 225.01: sous-commission paritaire pour les employés des institutions de l'enseignement libre subventionné de la communauté flamande;
- 226: commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et des branches d'activité connexes;
- 301: commission paritaire des ports;
- 301.01: sous-commission paritaire pour le port d'Anvers, dénommée "nationaal paritair comite der haven van Antwerpen";
- 302: commission paritaire de l'industrie hôtelière;
- 303.03: sous-commission paritaire pour l'exploitation de salles de cinéma;

- 307 : commission paritaire pour les entreprises de courtage et agences d'assurances ;
- 308: commission paritaire pour les sociétés de prêts hypothécaires, d'épargne et de capitalisation;
- 311: commission paritaire des grandes entreprises de vente au détail;
- 312: commission paritaire des grands magasins;
- 313: commission paritaire pour les pharmacies et offices de tarification;
- 314: commission paritaire de la coiffure et des soins de beauté;
- 317: commission paritaire pour les services de gardiennage et/ou de surveillance;
- 318.02: sous-commission paritaire pour les services des aides familiales et des aides seniors de la communauté flamande;
- 319: commission paritaire des établissements et services d'éducation et d'hébergement;
- 319.01: sous-commission paritaire des établissements et services d'éducation et d'hébergement de la communauté flamande;
- 319.02: sous-commission paritaire des établissements et services d'éducation et d'hébergement de la communauté française, de la région wallonne et de la communauté germanophone;
- 320: commission paritaire des pompes funèbres;
- 321: commission paritaire pour les grossistes-répartiteurs de médicaments;
- 322: commission paritaire pour le travail intérimaire et les entreprises agréées fournissant des travaux ou services de proximité;
- 322.01: sous-commission paritaire pour les entreprises agréées fournissant des travaux ou services de proximité;
- 326: commission paritaire de l'industrie du gaz et de l'électricité;
- 327.01: sous-commission paritaire pour les entreprises de travail adapté subsidiées par la communauté flamande ou par la commission communautaire flamande et les ateliers sociaux agréés et/ou subventionnés par la communauté flamande;
- 328.01: sous-commission paritaire du transport urbain et régional de la région flamande;
- 328.02: sous-commission paritaire du transport urbain et régional de la région wallonne;
- 328.03: sous-commission paritaire du transport urbain et régional de la région de Bruxelles-capitale;
- 329.01: sous-commission paritaire pour le secteur socio-culturel de la communauté flamande;
- 329.02: sous-commission paritaire pour le secteur socio-culturel de la communauté française et germanophone de la région wallonne;
- 330: commission paritaire des établissements et des services de santé;
- 331: commission paritaire pour le secteur flamand de l'aide sociale et des soins de santé;
- 340 : commission paritaire pour les technologies orthopédiques ;
- 341 : commission paritaire pour l'intermédiation en services bancaires et d'investissement.

3 secteurs (ou sous-secteurs) sur 167 possèdent des CCT qui prévoient expressément une intervention de l'employeur pour les piétons. Il s'agit des secteurs (ou sous-secteurs) suivants, qui emploient ensemble 48.271 travailleurs (sur un total de 2.739.094 travailleurs) :

149.01: sous-commission paritaire des électriciens: installation et distribution;

149.04: sous-commission paritaire pour le commerce du métal;

308: commission paritaire pour les sociétés de prêts hypothécaires, d'épargne et de capitalisation.

De fod Waso beschikt niet over informatie die het mogelijk maakt om een indicatie te geven van het aandeel werkgevers dat voor elk van de verschillende modi een gunstigere regeling aanbiedt. Gezien het groot aantal bedrijfscao's dat bij de griffie wordt neergelegd, is het niet mogelijk (onvoldoende middelen) voor de fod Waso om een dergelijke analyse te maken.

1.4 Regelgeving op het vlak van verzekeringen van toepassing bij verkeersongevallen tussen de woon- en werkplaats van werknemers/Réglemmentation dans le domaine des assurances applicable en cas d'accidents de la circulation entre le domicile et le lieu de travail des travailleurs

Bronnen = Fonds voor arbeidsongevallen (FAO) en Assuralia/Sources = Fonds des accidents du Travail (FAT) et Assuralia

1.4.1 Fiets of te voet/Vélo ou à pied

Indien een werknemer die te voet of met de fiets pendelt gewond geraakt bij een ongeval op weg van of naar het werk, dan komt de arbeidsongevallenverzekering tussen voor de fysieke letsels en het gederfde loon.

1.4.2 Eigen wagen/Propre voiture

Indien een werknemer met de eigen wagen betrokken geraakt bij een ongeval:

- dat plaatsvindt tijdens de uitoefening van de arbeidsovereenkomst, dan zal de arbeidsongevallenverzekeraar instaan voor de medische kosten van de werknemer en voor zijn loon dat (in eerste instantie) de werkgever betaalt bij een eventuele afwezigheid van zijn werknemer.
- dat plaatsvindt op de gebruikelijke⁴² weg van of naar het werk, dan zal de arbeidsongevallenverzekeraar instaan voor de medische kosten van de werknemer en voor het loon dat (in eerste instantie) de werkgever betaalt bij een eventuele afwezigheid van zijn werknemer.
- dat plaatsvindt in de privétijd, dan zal de arbeidsongevallenverzekering niet tussenkomen.

⁴² Nota bene. De gebruikelijke weg hoeft niet de kortste weg te zijn. Rijdt de werknemer bv. elke ochtend 10 km om, om eerst de kinderen aan de schoolpoort af te zetten, dan geldt dit als de gebruikelijke weg.

De arbeidsongevallenverzekering van de werkgever dekt GEEN materiële schade. Die moet het slachtoffer in eerste instantie trachten te verhalen op de autoverzekering van de aansprakelijke partij.

Is het slachtoffer in fout, dan zal de autoverzekering van het slachtoffer voor de schade bij de tegenpartij instaan.

Werknemer-chauffeur/Travailleur-chauffeur

Als de werknemer-chauffeur een ongeval veroorzaakt op weg van of naar het werk, dan vergoedt de verzekering Burgerlijke Aansprakelijkheid⁴³ de lichamelijke en materiële schade aan derden (waaronder carpoolers).

Geraakt de werknemer-chauffeur zelf gewond bij een ongeval op weg van of naar het werk, dan komt de arbeidsongevallenverzekering tussen.

Werknemer-passagier /Travailleur-passager

Geraakt de werknemer-passagier gewond bij een ongeval op weg van of naar het werk, dan komt in eerste instantie de arbeidsongevallenverzekering tussen.

De verzekeraar zal naderhand verhaal halen bij de verzekering Burgerlijke aansprakelijkheid van de werknemer-chauffeur, zelfs als de werknemer-chauffeur niet aansprakelijk is voor het ongeval. De reden daarvoor is dat de inzittenden van de wagen beschouwd worden als een zwakke weggebruiker.

1.4.3 Bedrijfswagen/Voiture de société

Indien een bedrijfswagen betrokken raakt bij een ongeval :

- dat plaatsvindt tijdens de uitoefening van de arbeidsovereenkomst, dan zal de arbeidsongevallenverzekeraar instaan voor de medische kosten van de werknemer en voor het loon dat (in eerste instantie) de werkgever betaalt bij een eventuele afwezigheid van zijn werknemer.
- dat plaatsvindt op de gebruikelijke⁴⁴ weg van of naar het werk, dan zal de arbeidsongevallenverzekeraar instaan voor de medische kosten van de werknemer en voor het loon dat (in eerste instantie) de werkgever betaalt bij een eventuele afwezigheid van zijn werknemer.
- dat plaatsvindt in de privétijd, dan zal de arbeidsongevallenverzekering niet tussenkomen.

De arbeidsongevallenverzekering van de werkgever dekt GEEN materiële schade. Die moet de werkgever in eerste instantie trachten te verhalen op de autoverzekering van de aansprakelijke partij.

Is de werknemer in fout, dan hangt het, wat de materiële schade betreft, ervan af of het ongeval zich tijdens de arbeidstijd of in de privétijd voordeed. Hier wordt het woon-werkverkeer echter NIET als arbeidstijd beschouwd.

⁴³ In geval van een bedrijfswagen, wordt de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering door de werkgever afgesloten.

⁴⁴ Nota bene. De gebruikelijke weg hoeft niet de kortste weg te zijn. Rijdt de werknemer bv. elke ochtend beperkt om, om eerst de kinderen aan de schoolpoort af te zetten, dan geldt dit als de gebruikelijke weg.

Vindt het ongeval tijdens de arbeidstijd plaats, dan zal de autoverzekering betaald door de werkgever voor de schade van de tegenpartij opdraaien.

Sommige werkgevers geven hun werknemers een hospitalisatieverzekering, al dan niet aangevuld met een invaliditeitsverzekering. Dergelijke verzekeringen vergoeden alle kosten verbonden aan een hospitalisatie die niet door de mutualiteit worden gedekt, incl. nabehandelingen door bv. een kinesist. Een invaliditeitsverzekering kan werknemers beschermen tegen inkomensverlies en vormt bij langdurige afwezigheid een aanvulling op de uitkering van de mutualiteit of de arbeidsongevallenverzekeraar.

1.5 Regelgeving op het vlak van telewerk-thuiswerk/Réglementation dans le domaine du télétravail-travail à domicile

1.5.1 Federaal niveau/Niveau fédéral

Private en publieke sector/Secteurs privé et publique

Bron/Source = Circulaire n° Ci.RH.241/616.975 (AGFisc N° 2/2014) dd. 16.01.2014⁴⁵

Le fisc a publié une circulaire fiscale (16 janvier 2014) dans laquelle il prévoit que l'indemnité octroyée par l'employeur aux travailleurs effectuant du télétravail peut être, dans une certaine limite, exonérée d'impôt.

La présente circulaire traite, dans le contexte du télétravail⁴⁶, tant dans le secteur public que le secteur privé, des conséquences en matière d'impôts sur les revenus dans le chef des travailleurs:

- de la mise à disposition par l'employeur d'un ordinateur⁴⁷ et/ou d'une connexion et d'un abonnement internet⁴⁸;

Dès lors qu'il s'agit ici d'une mise à disposition d'une installation informatique par l'employeur, le travailleur n'est pas propriétaire du matériel, ni titulaire de l'abonnement internet ni redevable des factures internet. Conformément à l'article 18, § 3, 10, de l'arrêté royal d'exécution du Code des impôts sur les revenus 1992 (AR/CIR 92), en cas d'utilisation à des fins personnelles d'un ordinateur et/ou d'une connexion et d'un abonnement internet mis gratuitement à disposition d'un travailleur, l'avantage est fixé forfaitairement respectivement à 180 EUR et/ou 60 EUR par an. Cet avantage est soumis au précompte professionnel conformément aux règles de calcul reprises au n° 1.3 de l'Annexe III à l'AR/CIR 92 telle que remplacée en dernier lieu par l'arrêté royal du 15 décembre 2013 (Moniteur belge du 18 décembre

⁴⁵ http://www.lexalert.net/sites/default/files/14016_telewerk_fr_.pdf

⁴⁶ Par télétravail, il y a lieu d'entendre toute forme d'organisation et/ou de réalisation de travail, utilisant les technologies de l'information, dans laquelle un travail, qui aurait également pu être réalisé dans les locaux de l'employeur, est effectué hors de ces locaux de façon régulière ou occasionnelle. La présente circulaire concerne le télétravail effectué dans des locaux privés du travailleur, généralement à son domicile et qui est organisé dans le cadre de journées de travail normales. Elle ne règle donc pas la problématique des travailleurs qui régulièrement ou occasionnellement, en dehors des heures normales de travail (par ex. le soir ou le week-end), sont amenés à travailler chez eux. Ne sont pas visés, les travailleurs dits mobiles, c'est-à-dire, ceux dont la mobilité fait partie intégrante de la fonction. Le travail réalisé dans un bureau satellite de l'employeur, c'est-à-dire un local décentralisé de l'employeur ou mis à la disposition de celui-ci par l'employeur, n'est pas visé ici. N'est également pas visé, le travail exécuté chez un client, un fournisseur, un chantier, etc...

⁴⁷ Sont visés ici tous les types d'installations informatiques, à savoir, tant les pc de table (desktop), que les pc portables (laptop), ainsi que les périphériques et logiciels nécessaires à l'exercice du télétravail.

⁴⁸ Par "connexion internet", on entend tous les dispositifs liés au branchement du PC sur internet quelque soit le système utilisé (câble téléphonique, ADSL, câble télévisuel, ...). Par "abonnement internet", on entend la fourniture par un "provider" ou fournisseur d'accès au réseau internet (abonnements ADSL, télédistribution).

2013) et doit être mentionné sur la fiche de rémunérations n° 281.10 des travailleurs concernés. Pour autant que l'installation informatique mise à disposition soit utilisée par le télétravailleur exclusivement à des fins professionnelles, aucun avantage de toute nature n'est imposable dans son chef. Par contre, si l'installation informatique était également utilisée à des fins privées, un avantage de toute nature serait imposable dans le chef du travailleur conformément aux dispositions réglementaires précitées.

De manière pratique, aucun avantage de toute nature ne sera imposé dans le chef du travailleur lorsque les conditions suivantes sont respectées: l'utilisation privée par le travailleur de l'installation informatique mise à sa disposition est formellement interdite sur la base de dispositions réglementaires ou contractuelles écrites; le travailleur s'engage par écrit à respecter cette interdiction d'utilisation privée; l'employeur prend les dispositions techniques utiles (tel un pare-feu) pour limiter au maximum l'utilisation de l'installation informatique à des fins privées.

- de l'intervention de l'employeur pour l'utilisation d'une connexion et d'un abonnement internet privés;

Lorsqu'un employeur alloue une indemnité à un travailleur, celle-ci ne peut être considérée comme un remboursement de dépenses propres à l'employeur non imposable visé à l'article 31, alinéa 2, 1°, in fine, du Code des impôts sur les revenus 1992 (CIR 92), que si cet employeur peut apporter la double preuve: 1° que l'indemnité est destinée à couvrir des frais qui lui sont propres; 2° que cette indemnité a été effectivement consacrée à de tels frais. Lorsque l'internet est réellement utilisé par le travailleur dans le cadre du télétravail (1ère preuve), pour des raisons pratiques, l'administration s'abstiendra néanmoins de demander toute justification (2ème preuve) lorsque le montant de l'intervention de l'employeur est fixé forfaitairement à un maximum de 20 EUR par mois.

Si le montant mensuel alloué est supérieur à 20 EUR et que la deuxième preuve précitée n'est pas apportée, la partie imposable de l'indemnité, à savoir la quotité de l'indemnité qui excède les 20 EUR, est soumise au précompte professionnel conformément aux règles de calcul reprises au n° 1.3 de l'Annexe III à l'AR/CIR 92 précitée et doit être mentionnée sur la fiche de rémunérations n° 281.10 des travailleurs concernés.

- de l'intervention de l'employeur pour l'utilisation d'un ordinateur privé :

Les dispositions prévues ci-avant en cas d'intervention de l'employeur pour l'utilisation d'une connexion et d'un abonnement internet privés sont applicables ici mutatis mutandis. L'administration s'abstiendra en effet de demander toute justification lorsque le montant de l'intervention (pour l'ordinateur) est fixé forfaitairement à un maximum de 20 EUR par mois.

Les dispositions comprises dans cette circulaire sont applicables immédiatement et à tous les stades de la procédure.

Private sector/secteur privé

Bron = Gids voor sociale reglementering 2016, blz. 387-393, CAO nr 85, wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten/Source = Guide de la réglementation sociale 2016, version française pages 377-383, la CCT n° 85 concernant le télétravail, la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail

Le contrat d'occupation de travailleur à domicile/De overeenkomst voor tewerkstelling van huisarbeiders

Base juridique/Juridische basis

Article 119.1 à 119.12 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail

Définition/Definitie

Le contrat d'occupation de travailleur à domicile est un contrat par lequel le travailleur s'engage, sous l'autorité de l'employeur, à fournir un travail contre rémunération à son domicile ou en tout autre endroit choisi par lui, sans qu'il soit sous la surveillance ou le contrôle direct de cet employeur (article 119.1, §1er). Sauf particularité, ce type de contrat est soumis aux dispositions générales relatives au contrat de travail d'ouvrier ou d'employé, selon la nature des tâches (manuelles ou intellectuelles) effectuées par le travailleur (article 119.2, §1er).

Obligations de l'employeur (article 119.3)/Verplichtingen van de werkgever (artikel 119.3)

Dans le contexte de la relation de travail, l'employeur doit :

- mettre à la disposition du travailleur, s'il y a lieu et sauf disposition contraire, l'aide, les instruments et les matières nécessaires à l'exécution du travail ;
- payer la rémunération aux conditions, au temps et au lieu convenus (cf. contrat de travail écrit obligatoire).

Le droit à la rémunération journalière est garanti pour le travailleur à domicile, apte à travailler, qui ne peut entamer ou poursuivre son travail pour une cause indépendante de sa volonté (ex : panne de courant, interruption de la ligne téléphonique, incendie détruisant le matériel mis à sa disposition par l'employeur). Toutefois, seul le travailleur payé au forfait a droit à la rémunération qui lui serait revenue s'il avait pu accomplir normalement ses tâches journalières (article 119.8).

Remboursement des frais inhérents au travail à domicile/Vergoeding van de kosten die verbonden zijn aan huisarbeid

Le contrat de travail doit mentionner les modalités de remboursement des frais exposés par le travailleur et inhérents au travail à domicile (ex : frais de chauffage, électricité, téléphone) (article 119.4, §2,4°).

A défaut de disposition contractuelle et/ou d'une disposition contenue dans une CCT, le montant de ces frais est fixé forfaitairement à 10% de la rémunération brute et s'ajoute à la rémunération normale (article 119.6).

Le travailleur à domicile peut cependant prouver à l'aide de pièces justificatives que les frais exposés excèdent le forfait de 10%. Il pourrait de la sorte obtenir un remboursement supérieur.

Ce forfait de 10% ne couvre pas les frais relatifs aux instruments et outils de travail et aux matières nécessaires à l'exécution du travail qui doivent être fournis au travailleur.

Les remboursements de frais ne sont pas soumis au calcul des cotisations de sécurité sociale et à la perception d'un précompte professionnel.

Pour plus d'informations ou plus de détails, cf. articles 119.1 à 119.12 de la loi du 3 juillet 1978.

Le télétravail/Telewerk

Bases juridiques /Juridische basis

CCT n°85 complétée par la CCT 85 bis concernant le télétravail et loi du 3 juillet 1978 relatives aux contrats de travail

La CCT fixe les principes essentiels qui doivent régir le télétravail. Les modalités d'application de ces principes peuvent le cas échéant être précisées par des CCT sectorielles ou d'entreprises ou par des accords individuels.

Le télétravail doit être considéré comme une forme de travail à domicile. Toutefois, les articles 119.3 à 119.12 de la loi du 3 juillet 1978 ne s'appliquent pas aux télétravailleurs, lesquels sont en effet soumis à des dispositions spécifiques reprises dans le CCT n°85. Pour tout ce qui n'est pas réglé expressément par la CCT n°85, il faudra se référer aux dispositions (générales et particulières) de la loi du 3 juillet 1978, notamment par exemple en ce qui concerne la période d'essai, l'octroi d'un salaire garanti, les délais de préavis, ...

Définition du télétravail et du télétravailleur/Definitie van telewerk en van de telewerker

Le télétravail est une forme d'organisation et/ou de réalisation du travail, utilisant les technologies de l'information, dans le cadre d'un contrat de travail, dans laquelle un travail, qui aurait pu également être réalisé dans les locaux de l'entreprise, est effectué hors de ces locaux, de façon régulière et non occasionnelle (article 2, CCT n°85).

Le télétravailleur est tout travailleur qui effectue du télétravail tel que défini ci-dessus.

La CCT n°85 s'applique aux travailleurs qui effectuent du télétravail à leur domicile ou en tout autre lieu choisi par eux ainsi qu'aux employeurs qui les occupent. Elle ne s'applique par contre pas :

- aux télétravailleurs occasionnels ;
- aux travailleurs à domicile qui n'utilisent pas les technologies de l'information lors de l'exécution de leurs tâches (pour ces travailleurs, ce sont les dispositions du contrat de travail à domicile qui leur seront applicables) ;
- aux télétravailleurs dits mobiles ;
- aux télétravailleurs qui effectuent du télétravail dans un bureau satellite de l'employeur.

Conditions d'application du télétravail/Toepassingsvoorwaarden van telewerk

- le télétravail doit s'effectuer sur une base volontaire ;
- la mise en place du télétravail requiert qu'un écrit soit établi. Cet écrit doit notamment mentionner les modalités de prise en charge par l'employeur des coûts et des frais liés au télétravail (coût des connections et des communications, frais d'installation des programmes informatiques, coût de l'amortissement des équipements, coûts liés à la perte ou à l'endommagement des équipements, etc.) ;
- l'employeur est tenu de fournir un certain nombre d'informations au télétravailleur, notamment les modalités applicables en cas de panne d'un équipement utilisé par le télétravailleur ou en cas de force majeure l'empêchant d'effectuer son travail (ex : exécution d'un travail de remplacement ou retour temporaire du travailleur dans les locaux de l'employeur) (article 13, al.1er).

- indépendamment de l'obligation de communiquer certaines informations au télétravailleur, l'employeur doit également prendre certaines mesures spécifiques. Il s'agit notamment de :
 - fournir les équipements nécessaires au télétravail, les installer et les entretenir (art.9, al1er). L'employeur doit prendre exclusivement en charge les coûts des connexions et communications liées au télétravail.

Sauf modalités contraires, les frais annexes (chauffage, électricité, ...) ne sont pas couverts par l'employeur, à la différence de ce qui est prévu dans le cadre d'un contrat de travail à domicile. Sur ce plan, en ce qui concerne les télétravailleurs, l'ONSS semble accepter qu'un remboursement de frais à concurrence de 10% de la rémunération soit considéré comme le remboursement de frais réellement engagés (le remboursement visant par exemple les frais d'électricité,...). Si le remboursement devait excéder 10% de la rémunération, il faudrait alors tenir compte de la règle selon laquelle il appartient à l'employeur de prouver que ledit remboursement n'excède pas le montant des frais dont la charge lui incombe. Si le télétravailleur utilise ses propres équipements, les frais d'installation des programmes informatiques, les frais de fonctionnement et d'entretien ainsi que le coût de l'amortissement de l'équipement, liés au télétravail incombent à l'employeur. Ces frais seront calculés avant le début du télétravail au prorata des prestations de télétravail ou selon une clé de répartition fixée entre les parties (article 9, al.2 et 3) ;

 - prendre en charge les coûts liés à la perte ou à l'endommagement des équipements et des données utilisées par le télétravailleur dans le cadre du travail (article 11) ;
 - payer la rémunération convenue en cas de panne d'un équipement utilisé ou en cas de force majeure empêchant le télétravailleur d'effectuer son travail (article 13, al.1er).

Pour plus d'informations ou plus de détails, cf. CCT n°85 et 85bis.

Publieke sector/Secteur public

Bron = KB van 22.11.2006 betreffende het telewerk in het federaal administratief openbaar ambt + KB van 7.10.2011 tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 november 2006 betreffende het telewerk in het federaal administratief openbaar ambt

Source = AR du 22.11.2006 relatif au télétravail dans la fonction publique fédérale administrative + AR du 7.10.2011 modifiant l'arrêté royal du 22 novembre 2006 relatif au télétravail dans la fonction publique fédérale administrative

In de publieke sector op federaal niveau wordt telewerk geregeld door het K.B. van 22 november 2006 en K.B. van 7 oktober 2011.

Toepassingsgebied/Champs d'application: Deze besluiten zijn "van toepassing op de personeelsleden van de federale overheidsdiensten, van de programmatorische federale overheidsdiensten alsook van de diensten die ervan afhangen, van het ministerie van landsverdediging of van één van de rechtspersonen, bepaald in artikel 1, 3° van de wet van 22 juli 1993 houdende bepaalde maatregelen inzake ambtenarenzaken⁴⁹" (art.1, K.B. 22/11/2006).

Definitie van telewerk/Définition de télétravail: In artikel 2 van het bovenvermelde KB van 22 november 2006 wordt telewerk gedefinieerd als "een vorm van organisatie en/of uitvoering van het werk waarin, met gebruikmaking van informatietechnologie, werkzaamheden die ook op de werkvloer van de werkgever zouden kunnen worden uitgevoerd, op regelmatige basis of op incidentele basis buiten die werkvloer worden uitgevoerd."

"Telewerk mag over een periode van een maand, niet meer dan drie vijfden van de arbeidsregeling die van toepassing is op de telewerker beslaan" (art. 5, §4, K.B. 22/11/2006).

Tegemoetkoming werkgever/Intervention de l'employeur: "De werkgever is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen, het installeren en het onderhouden van de voor telewerk benodigde apparatuur. De werkgever vergoedt de kosten van de verbindingen en de communicatie die verband houden met het telewerk. Indien de telewerker zijn eigen apparatuur gebruikt, zijn de aan het telewerk verbonden kosten inzake installatie van informaticaprogramma's, werking en onderhoud alsook de kosten inzake afschrijving van de apparatuur, voor rekening van de werkgever." (art.10, K.B. 22/11/2006). De werkgever stelt de telewerk behoorlijke faciliteiten beschikbaar inzake technische ondersteuning" (art. 12, 22/11/2006).

Krachtens artikel 5, §2 van het KB van 22 november 2006 mag geen enkele toelage of premie verbonden worden aan telewerk. Geen enkele verhoging of vermindering van de arbeidsduur mag eraan verbonden worden.

Bij verlies of beschadiging van de door de telewerker gebruikte apparatuur en gegevens in het kader van het telewerk, zijn de kosten die hieruit voortvloeien voor rekening van de werkgever, behalve bij bedrog of zware schuld van de telewerker. In geval van beschadiging door derden of van diefstal, verschaft de telewerker aan de werkgever de informatie waarover hij beschikt en die van aard is om deze werkgever toe te laten het herstel van de geleden schade te bekomen (art. 13, K.B. 22/11/2006).

⁴⁹ De Regie der gebouwen, het Federaal Agentschap voor de veiligheid van de voedselketen, het Belgische Interventie- en Restitutiebureau, De Centrale Dienst voor sociale en culturele actie van het Ministerie van Landsverdediging, het Nationaal Geografisch Instituut, het Nationaal Instituut voor oorlogsinvaliden, oud-strijders en oorlogsslachtoffers, de Controledienst voor de ziekenfondsen en de landsbonden van ziekenfondsen, de Controledienst voor de verzekeringen, de Dienst voor de overzeese sociale zekerheid, het Fonds voor arbeidsongevallen, het Fonds voor beroepsziekten, de Hulp- en verzorgingskas voor zeevarenden, de Hulpkas voor ziekte- en invaliditeitsverzekering, de Hulpkas voor werkloosheidsuitkeringen, de Rijksdienst voor de kinderbijslag voor werknemers, de Rijksdienst voor sociale zekerheid, de Rijksdienst voor sociale zekerheid van de provinciale en plaatselijke overheidsdiensten, het Rijksinstituut voor de sociale verzekeringen der zelfstandigen, het Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering, de Rijksdienst voor jaarlijkse vakantie, de Rijksdienst voor arbeidsvoorziening, de Rijksdienst voor pensioenen, de Kruispuntbank van de sociale zekerheid, het Federaal Planbureau, het Instituut voor de gelijkheid van vrouwen en mannen, de Pensioendienst voor de overheidssector, Agentschap voor de oproepen tot de hulpdiensten, Federaal Agentschap voor Geneesmiddelen en Gezondheidsproducten, het eHealth-platform

1.5.2 Vlaams gewest/Région flamande

Publieke sector /Secteur public

Het regelgevend kader voor private bedrijven in Vlaanderen is ook cao 85 bis. Verdere Vlaamse wetgeving is niet van toepassing.

De regelgeving voor de Vlaamse administratie (publieke sector) i.v.m. plaats- en tijdsafhankelijk werken wordt geregeld met Omzendbrief BZ 2014/3 van 16 mei 2014. Deze omzendbrief vervangt de omzendbrief 'PEBE/DVO/2006/9: Modaliteiten tot regeling van structureel telewerk' van 18 augustus 2006. Deze omzendbrief is in werking getreden sinds 1 juni 2014.

De omzendbrief maakt deel uit van het besliste beleid over Het Nieuwe Werken. De Vlaamse Regering nam op 19 juli 2013 akte van de visietekst 'Het Nieuwe Werken bij de Vlaamse overheid'. Info via [Het Nieuwe Werken](#).

Deze omzendbrief is van toepassing op de personeelsleden van de diensten van de Vlaamse overheid (DVO), zoals gedefinieerd in het Vlaams personeelsstatuut van 13 januari 2006 (VPS).

Definities/Définitions

- Plaatsafhankelijk werken: werken op om het even welke plaats die voor arbeid geschikt is. Personeelsleden kunnen op verschillende plaatsen werken;
- Tijdsafhankelijk werken: werken zonder dat het personeelslid gebonden is aan een werkrooster, waarbij niet de uren waarop het personeelslid werkt, van belang zijn, maar wel het resultaat dat het personeelslid behaalt.

Organisatie/Organisation

- Er wordt o.a. gewezen op de win-winsituatie omwille van mobiliteit: 'maatschappelijke voordelen: onder meer inspelen op de mobiliteitsproblematiek door het verplaatsingsgedrag en de reistijden te reduceren'.
- Het principe is dat personeelsleden zo veel mogelijk plaats- en tijdsafhankelijk kunnen werken. Op het vlak van arbeidsvoorwaarden, werkbelasting en arbeidsduur, prestatienormen en ontwikkelingsmogelijkheden heeft het personeelslid dat plaats- en tijdsafhankelijk werkt, dezelfde rechten en plichten als vergelijkbare personeelsleden die (alleen) op de bedrijfslocatie van de entiteit werken.
- Alle personeelsleden komen principieel in aanmerking voor plaats- en tijdsafhankelijk werken.

Voor een uitgebreidere lezing, zie:

<http://www.bestuurszaken.be/BZ-2014-3>

<http://www.bestuurszaken.be/bedrijfsinformatie/telewerkfrequentie>

1.5.3 Brussels Hoofdstedelijk /Région de Bruxelles-Capitale

Publiek sector/secteur public

Source/Bron : Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2012 relatif au télétravail

L'article 2 de cet arrêté définit le télétravail comme étant

"toute forme d'organisation et/ou de réalisation du travail, utilisant les technologies de l'information, dans laquelle un travail qui peut être réalisé dans les locaux de l'employeur est effectué de façon régulière ou occasionnelle au domicile du télétravailleur."

Cet article définit également les notions suivantes :

5° travailleur mobile : membre du personnel dont les tâches qui lui ont été attribuées impliquent la mobilité et qui régulièrement preste au moins 10 heures par semaine en dehors des locaux de l'employeur ou du domicile;

6° télétravail mobile : télétravail presté par un travailleur mobile à son domicile, avec l'autorisation de l'employeur;

7° télétravailleur structurel : télétravailleur qui effectue du télétravail en moyenne au moins un jour par semaine sur base mensuelle.

8° télétravailleur occasionnel : télétravailleur qui effectue du télétravail sur une base non régulière avec un maximum de trois jours par mois ;

Les conditions pour pouvoir effectuer du télétravail sont définies à l'article 3 dans le chapitre II qui est consacré à la procédure et au traitement de la demande de télétravail :

Art. 3. Le membre du personnel peut être autorisé à recourir au télétravail s'il satisfait aux conditions suivantes:

1° le télétravail est compatible avec la fonction; à cet effet, le Conseil de direction établit une liste des fonctions qui ne sont pas compatibles avec le télétravail;

2° il a accompli toutes les obligations liées à son stage ou a terminé sa période d'essai;

3° il exerce ses fonctions dans le cadre d'un régime de travail à temps plein ou à temps partiel de minimum 80%. Le Conseil de direction peut décider d'autoriser uniquement des fonctions dans le régime à temps plein;

4° il est affecté depuis un an au moins au sein de la Direction dont il relève.

Les conditions déterminées aux points 2, 3 et 4 du présent article ne sont applicables au travailleur mobile que lorsque celui-ci demande à prester des jours complets de télétravail à son domicile.

Le chapitre III définit les aspects organisationnels du télétravail. L'article 9 en particulier prévoit que

1° à temps plein ne peut pas effectuer plus de deux cinquièmes de ses prestations en télétravail sur base mensuelle;

2° à temps partiel et au minimum à 80% ne peut pas effectuer plus d'un jour par semaine de ses prestations en télétravail sur base mensuelle.

Les télétravailleurs structurels et occasionnels effectuent leurs prestations en télétravail par jours complets.

La détermination des jours pendant lesquels le télétravail est effectué peut se faire par échange de courrier électronique. Elle doit se faire, au plus tard, avant le début de la journée de travail et avoir reçu l'accord préalable du supérieur hiérarchique direct par voie électronique.

Moyennant autorisation préalable du supérieur hiérarchique direct, le télétravailleur mobile peut, avant ou après des prestations externes, effectuer du télétravail à son domicile ou dans une autre résidence convenue en dehors des locaux de l'employeur.

Le télétravailleur mobile peut télétravailler par jour complet à domicile conformément aux règles énoncées à l'alinéa 1er.

L'application des règles susmentionnées doit rester compatible avec le principe de la continuité du service public. Le supérieur hiérarchique direct prend les mesures et décisions nécessaires pour assurer cette continuité.

Par dérogation à ce régime de travail, le Secrétaire général et le Secrétaire général-adjoint ou les fonctionnaires dirigeants ou l'organe de direction des organismes d'intérêt public peuvent arrêter un régime de travail particulier s'appliquant à certaines unités organisationnelles ou à des activités spécifiques.

Le chapitre IV quant à lui définit la durée et l'annulation de l'accord de télétravail.

Publieke en private sector/ Secteurs public et privé

Source/Bron = Bruxelles Environnement, les plans de déplacements d'entreprise (PDE) en Région de Bruxelles (RBC) -Capitale-Bilan de la situation 2011, p. 42

En 2011, près de 6% des travailleurs des entreprises PDE pratiquent le télétravail (en moyenne, 1 jour par semaine). Cette pratique est très dépendante du secteur d'activités. Ces données concernent à la fois des entreprises du secteur privé et des entreprises du secteur public.

De manière globale, les entreprises ont prévu d'augmenter de 60% le nombre de télétravailleurs d'ici 2014, et la part de télétravailleurs devrait passer à 9,3%. Cette pratique continuera donc à croître, en particulier dans les organismes publics (sauf les communes), les entreprises de service, les banc-assurances et la Police.

1.5.4 Waals gewest/ Région wallonne

Publieke en private sector/Secteurs public et privé

Le télétravail, réglementé depuis 2006 par une convention collective de travail signée au Conseil national du Travail le 9 novembre 2005, ne fait pas l'objet de réglementation spécifique au niveau wallon dans le secteur privé. Sur le plan fiscal, une circulaire publiée par l'administration permet d'exonérer d'impôt dans le chef du travailleur, l'intervention dans les frais liés au travail à domicile à concurrence de 40 EUR par mois (20 EUR pour l'ordinateur et 20 EUR pour les frais de connexion).

Objectifs politiques en matière de télétravail/Beleidsdoelstellingen inzake telewerk

Les précédents Gouvernements wallon et de la Fédération Wallonie-Bruxelles ont décidé de développer davantage le télétravail, avec pour objectif de voir le nombre de télétravailleurs progressivement augmenter pour atteindre environ 1.145 unités dans les deux administrations d'ici 2015. En 2013, le SPW occupait environ 340 télétravailleurs et le Ministère de la Fédération Wallonie-Bruxelles près de 230. L'objectif était, en fonction des moyens disponibles, d'augmenter d'ici 2015 le nombre de télétravailleurs de 400 unités au SPW et de 175 unités au Ministère de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Pour les autorités politiques, le télétravail comporte de nombreux avantages, tant pour les travailleurs (meilleur équilibre entre vie de famille et vie professionnelle) que pour les responsables hiérarchiques (amélioration de la motivation des travailleurs, de leur efficacité et de la qualité de leur travail). Dans les conditions actuelles liées à l'évolution des technologies de communication, à l'engorgement des moyens de transport, tant personnels qu'en commun, le télétravail constitue une excellente alternative au travail centralisé. Il permet de réduire l'impact écologique. Ainsi, avec une moyenne estimée de 105 km de trajet non effectués par semaine et par télétravailleur, le SPW totalise plus de 1.700.000 km épargnés en 2013.

La Déclaration de politique régionale 2014-2019 stipule dans son chapitre « mobilité » que « L'organisation de notre société doit aussi être repensée, notamment en favorisant le télétravail et en modulant davantage les horaires pour les travailleurs qui le désirent, en concertation avec les partenaires sociaux. »

Les Déclarations de politiques régionale et communautaire 2014-2019 stipulent dans leur chapitre « services publics / fonction publique » que, « Afin de mieux concilier vie professionnelle et vie familiale et de réduire les déplacements, des initiatives innovantes de télétravail et de « coworking » seront poursuivies. »

Source/Bron : Arrêté du Gouvernement wallon du 07 avril 2011 relatif au télétravail
--

Cet arrêté relatif au télétravail a été adopté en 2011 à l'issue d'une expérience pilote débutée en 2007.

Il est applicable aux agents statutaires et aux membres du personnel contractuel des services du Gouvernement wallon et des organismes d'intérêt public visés par le décret du 22/01/1998 relatif au statut du personnel de certains organismes d'intérêt public relevant de la Région wallonne (voir liste plus haut). Sont toutefois exclus du champ d'application du présent arrêté les membres du personnel contractuel engagés dans le cadre d'un contrat de travail de moins de deux ans.

Le télétravail y est défini comme « toute forme d'organisation et/ou de réalisation du travail, utilisant les technologies de l'information, dans laquelle un travail qui peut être réalisé dans les locaux de l'employeur est effectué de façon régulière au domicile du télétravailleur ou en tout autre lieu choisi par lui situé en dehors des locaux de l'employeur (la Région ou l'organisme d'intérêt public qui dépend de la Région), moyennant l'accord de ce dernier. »

L'agent statutaire ou le membre du personnel contractuel peut introduire une demande individuelle pour recourir au télétravail. Les demandes des candidats au télétravail sont classées selon les priorités successives suivantes :

- les demandes des candidats qui font l'objet d'une décision d'un médecin de l'administration de l'expertise médicale ;
- les demandes des candidats qui font l'objet d'une recommandation du conseiller en prévention-médecin du travail et/ou invoquent des raisons d'ordre social ou familial reconnues par le service social ;

- les demandes des candidats qui justifient d'une utilisation des moyens de transport en commun publics qui requiert un temps d'attente et de parcours qui atteint au moins trois heures par jour.

Les demandes dans chaque catégorie prioritaire et des candidats non prioritaires sont classées dans l'ordre de la durée du temps d'attente et de parcours nécessaire pour se rendre du domicile au lieu de travail, au moyen de transports en commun publics, de la plus importante à la moins importante.

L'agent statutaire ou le membre du personnel contractuel peut être autorisé à recourir au télétravail si le télétravail est compatible avec la fonction et avec l'intérêt du service, et si le télétravailleur exerce ses fonctions dans le cadre d'un régime de travail à temps plein et est affecté au sein de la Direction dont il relève depuis deux ans au moins.

Le télétravailleur ne peut accomplir plus de deux cinquièmes de ses prestations en télétravail (un cinquième ou trois cinquièmes dans certains cas).

L'employeur fournit, installe et entretient les équipements informatiques et de téléphonie nécessaires au télétravail, et prend en charge les coûts de connexion et de communication liés au télétravail.

<p>Source/Bron : Arrêté du Gouvernement de la Communauté française du 6 octobre 2011 relatif au télétravail</p>
--

Cet arrêté est applicable aux agents statutaires et aux membres du personnel contractuel des services du Gouvernement de la Communauté française, du Conseil supérieur de l'Audiovisuel et des organismes d'intérêt public qui relèvent du Comité de secteur XVII. Sont toutefois exclus du champ d'application du présent arrêté les membres du personnel contractuel engagés dans le cadre d'un contrat de travail de moins de deux ans.

Comme dans l'arrêté du GW, le télétravail y est défini comme « toute forme d'organisation et/ou de réalisation du travail, utilisant les technologies de l'information, dans laquelle un travail qui peut être réalisé dans les locaux de l'employeur est effectué de façon régulière au domicile du télétravailleur ou en tout autre lieu choisi par lui situé en dehors des locaux de l'employeur (les services du Gouvernement de la Communauté française, le Conseil supérieur de l'Audiovisuel et ou l'organisme d'intérêt public qui relève du Comité de secteur XVII), moyennant l'accord de ce dernier. »

Un service peut être autorisé à recourir au télétravail s'il répond aux conditions suivantes :

- le télétravail doit être organisé dans l'intérêt du service et être une modalité d'organisation du service ;
- le télétravail doit être compatible avec la ou les fonction(s) pour laquelle (lesquelles) le service demande à être autorisé de recourir au télétravail.

Sur proposition du responsable du service autorisé à recourir au télétravail, le Comité de direction du Ministère de la Communauté française peut autoriser le ou les membres du personnel, qui ont marqué leur accord, à recourir au télétravail et définit les modalités d'organisation de celui-ci.

Un membre du personnel peut également introduire une demande individuelle pour recourir au télétravail. Les demandes des candidats au télétravail sont classées selon les priorités successives suivantes :

- les demandes des candidats qui font l'objet d'une décision d'un médecin de l'administration de l'Expertise médicale du SPF Santé publique ;

- les demandes des candidats qui font l'objet d'une recommandation du conseiller en prévention-médecin du travail et/ou invoquent des raisons d'ordre social ou familial reconnues par le service social ;
- les demandes des candidats qui justifient d'une utilisation des moyens de transport en commun publics qui requiert un temps d'attente et de parcours qui atteint au moins trois heures par jour (aller et retour cumulés).

Les demandes dans chaque catégorie prioritaire et des candidats non prioritaires sont classées dans l'ordre de la durée du temps d'attente et de parcours nécessaire pour se rendre du domicile au lieu de travail, au moyen de transports en commun publics, de la plus importante à la moins importante.

L'agent statutaire ou le membre du personnel contractuel peut être autorisé à recourir au télétravail si le télétravail est compatible avec la fonction et avec l'intérêt du service, et si le télétravailleur exerce ses fonctions dans le cadre d'un régime de travail à temps plein et est affecté au sein de la Direction dont il relève depuis deux ans au moins.

Le télétravailleur ne peut accomplir plus de deux cinquièmes de ses prestations en télétravail (un cinquième ou trois cinquièmes dans certains cas).

L'employeur fournit, installe et entretient les équipements informatiques et de téléphonie nécessaires au télétravail, et prend en charge les coûts de connexion et de communication liés au télétravail.

Source/Bron : Baromètre TIC 2013 de l'Agence Wallonne des Télécommunications (AWT)

Dans le cadre de son baromètre TIC 2013, l'AWT (Agence Wallonne des Télécommunications, la plateforme ICT de la Wallonie) a interrogé en 2012 les employés du secteur privé et les travailleurs du secteur public concernant les nouveaux modes de travail flexible à l'aide des TIC (New World Of Work ou NWOW). Il en ressort que :

- 46% des employés du secteur privé et 31% des salariés du secteur public sont autorisés par leur entreprise ou leur organisation à travailler au moins occasionnellement en dehors du bureau à l'aide des TIC (travail à domicile, travail lors de déplacements professionnels (avec connexion 3G ou 4G), dans des télécentres ou chez des clients,...).
- 28% des employés du secteur privé et 20% des salariés du secteur public travaillent au moins ponctuellement depuis leur domicile en étant connectés à leur organisation via un ordinateur et une connexion Internet.
- 28% des employés du secteur privé et des salariés du secteur public ont déjà fréquenté des espaces partagés pour réaliser leur travail (espace interne ou externe à leur organisation).
- dans la pratique, les employeurs semblent disposés à autoriser une certaine flexibilité du travail en mettant à disposition de leur personnel du matériel informatique (mobile et ordinateur portable), mais ils semblent par contre limiter la flexibilité réelle de son usage en ne proposant pas l'environnement technique nécessaire au travail à domicile, comme la connexion à Internet ou l'accessibilité à distance de documents.

2 Deel 2 : Cijferanalyse/Partie 2 : Analyse chiffrée

2.1 Directe en indirecte kosten van het woon-werkverkeer voor werkgevers, werknemers en de overheid/Coûts directs et indirects des déplacements domicile-travail pour les employeurs, les travailleurs et les pouvoirs publics

2.1.1 Une estimation de la répartition des coûts des déplacements domicile-travail en Belgique entre salariés, employeurs et pouvoirs publics : résultats préliminaires/ Een raming van de verdeling van de kosten van de woon-werkverplaatsingen tussen werknemers, werkgevers en overheden : eerste resultaten

Abstract / Abstract

Vous trouverez ci-dessous une description succincte des sources de données et de la méthodologie qui ont permis au BFP, à la demande des partenaires sociaux interprofessionnels et régionaux, une estimation provisoire de la répartition des coûts monétaires de déplacement domicile-travail entre les salariés, les employeurs et les pouvoirs publics. La sensibilité des clés de répartition à certaines hypothèses comme le montant de l'intervention moyenne des employeurs sera également abordée. L'analyse couvre les déplacements en voiture, en train et en bus-tram-métro (BTM). Elle se base essentiellement sur les données disponibles pour l'années 2012 à l'exception de l'enquête BELDAM uniquement disponible pour 2010.

Préambule / Voorwoord

L'ensemble des résultats de cette analyse est présenté, pour chaque mode pris individuellement, sous forme de part supportée par chaque intervenant dans le total des coûts du transport domicile – travail. Ceci est conforme à l'esprit du modèle PLANET : les coûts monétaires y sont évalués en vue de fournir une base au choix modal des agents, sans pour autant que leur valeur absolue soit calibrée sur une référence externe. Cette répartition se base sur un coût moyen au kilomètre commun à tous les utilisateurs d'un mode de transport donné, et de la considération des taux d'intervention des différentes parties dans la couverture de ce coût.

Il est dès lors difficile de proposer des montants absolus en regard des parts des différents intervenants dans la présente analyse : ces montants ne pourraient valablement être comparés à d'autres quantités économiques (valeur ajoutée, masse salariale...) à défaut d'avoir été calibrés pour cet usage. Une telle calibration requerrait des informations homogènes et concordantes dans la comptabilisation des coûts pour tous les modes et tous les acteurs, en ligne avec la comptabilité privée, ou la comptabilité nationale, chose qui ne peut être assurée à l'heure actuelle. Dans l'optique d'éviter de flagrantes erreurs d'interprétation, les montants absolus ne sont donc pas repris ici.

2.1.1.1 Déplacements en train /Treinverplaatsingen

Le coût monétaire des déplacements domicile-travail en train s'obtient en multipliant le coût monétaire du transport ferroviaire par pkm (passager-kilomètre) pour ce motif de déplacement par le nombre de pkm parcourus. Comme le coût monétaire par pkm est le même qu'il y ait intervention ou pas dans les frais de déplacement, la répartition est estimée au niveau des pkm parcourus.

La méthodologie adoptée pour estimer le coût monétaire du transport ferroviaire par pkm se base sur les statistiques fournies par la SNCB sur les recettes et le nombre de passagers-km liés au trafic intérieur et international de passagers ainsi que sur les subsides octroyés par les pouvoirs publics à la SNCB. Ces données permettent de calculer un coût du producteur par passager-kilomètre (prod_rail) ainsi que des

subsidés (*subs_rail*) et un coût pour l'utilisateur (*user_rail*) par motif de déplacement et par passager-kilomètre. La différenciation entre les trois motifs de déplacement est opérée à partir des recettes et du nombre de pkm selon les différentes formules tarifaires.

Ainsi, pour le trafic intérieur (*dom*) :

$$prod_rail(dom, année) = \frac{recettes(dom, année) + subsidies(dom, année)}{nombre\ pkm(dom, année)}$$

$$subs_rail(dom, motif, année) = prod_rail(dom, année) - user_rail(dom, motif, année)$$

$$\text{où } user_rail(dom, motif, année) = \frac{recettes\ hors\ subsidies(dom, motif, année)}{nombre\ pkm(dom, motif, année)}$$

Sources de données / Gegevensbronnen

Répartition emploi privé/emploi public par branche

Source : *Données qualitatives de l'emploi (www.plan.be) (2012)*

Pourcentage de navetteurs utilisant le train et distance moyenne parcourue, par branche et par type d'employeur (privé/public)

Source : *Labour Force Survey 2011-2015q1*

Répartition des pkm parcourus en train selon le type d'intervention employeur (complète/partielle/aucune)

Source : *Beldam (2010)*

Hypothèses / Hypothesen

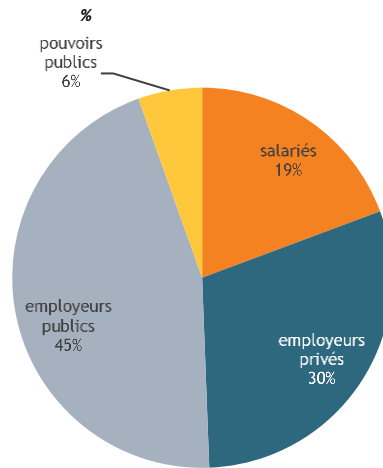
L'intervention moyenne des employeurs dans le cas d'une intervention partielle est posée égale à 75%. C'est le pourcentage indiqué dans la CCT n°19 octies. Une correction est cependant appliquée, pour tenir compte du fait que les barèmes utilisés sont toujours liés aux tarifs de la SNCB pour février 2009. Ainsi, le taux effectif de remboursement pris en compte n'est finalement que de 69,4 %.

Pour les interventions complètes, l'hypothèse d'un recours systématique au tiers payant est faite, qui implique donc une répartition de l'intervention entre les employeurs privés (80%) et les autorités publiques (SNCB, 20%). Dans ce cas, c'est l'employeur qui effectue la dépense et peut donc récupérer dans la plupart des cas la TVA de 6 % sur sa part. Cette valeur de TVA est donc déduite de la part de l'employeur, et mise à charge des autorités publiques.

Résultats / Resultaten

Le Graphique 2-1 montre le résultat des calculs basés sur les données et hypothèses présentées ci-dessus.

Grafiek 2-1/Graphique 2-1: Répartition des coûts de déplacement domicile-travail en train



Source : Calcul BFP

Pour une intervention moyenne de 69,4 % dans le cas d'une intervention partielle (i.e. hors tiers payant), le coût des déplacements domicile-travail en train est supporté à hauteur de 45% par les employeurs publics, de 30% par les employeurs privés, de 19% par les salariés et de 6% par les pouvoirs publics.

Le Tableau 2-1 montre la sensibilité du résultat au pourcentage d'intervention moyenne de l'employeur. La fourchette varie entre 70 et 85% (le minimum garanti par la CCT 19 étant de 69,4 % réels). Par construction, cette hypothèse n'affecte pas la part supportée par les pouvoirs publics. Le niveau de l'intervention a bien sûr un impact sur les parts relatives supportées par les salariés et les employeurs privés ou publics. Néanmoins, les ordres de grandeurs ne sont pas grandement affectés : autour de 17 % pour les employés et de l'ordre de 31 % (resp. 46 %) pour les employeurs privés (resp. publics). Il convient toutefois de noter qu'au-delà d'un taux d'intervention de 80 %, l'employeur privé a tout intérêt à conclure un accord de tiers payant, qui pour le même effort budgétaire, permet à ses salariés de bénéficier d'un remboursement total, la différence étant à charge des pouvoirs publics.

Tabel 2-1/Tableau 2-1: Sensibilité de la répartition au pourcentage d'intervention moyenne des employeurs privés, train

Intervention moyenne	Salariés	Employeurs privés	Employeurs publics	Pouvoirs publics
70%	19%	30%	45%	6%
75%	18%	31%	46%	6%
80%	16%	32%	47%	6%
85%	15%	32%	47%	6%

Source : calculs BFP

2.1.1.2 Déplacements en bus, tram et metro (BTM)/ Verplaatsingen per bus, tram en metro (BTM)

Le coût monétaire des déplacements domicile-travail en BTM s'obtient en multipliant le coût monétaire du transport public par pkm (passager-kilomètre) pour ce motif de déplacement par le nombre de pkm parcourus. Comme le coût monétaire par pkm est le même qu'il y ait intervention ou pas dans les frais de déplacement, la répartition est estimée au niveau des pkm parcourus.

La méthodologie adoptée pour estimer le coût monétaire du transport en commun public local est analogue à celle développée pour le transport ferroviaire. Elle se base sur les recettes et le nombre de passagers répartis selon différentes formules tarifaires (abonnements, tickets, etc.) ainsi que sur les subsides octroyés par les pouvoirs publics. Ces données sont issues des rapports d'activité et autres statistiques fournies par les trois sociétés de transport en commun, à savoir TEC, STIB et De Lijn. Elles permettent de calculer un coût du producteur par passager ($prod_btm$) ainsi que des subsides ($subs_btm$) et un coût pour l'utilisateur ($user_btm$) par motif de déplacement et par passager. La différenciation entre les trois motifs de déplacement est opérée à partir des recettes et du nombre de passagers selon les différentes formules tarifaires.

$$prod_btm(région, année) = \frac{recettes(région, année) + subsides(région, année)}{nombre\ passagers(région, année)}$$

$$subs_btm(région, motif, année) = prod_btm(région, année) - user_btm(région, motif, année)$$

$$\text{où } user_btm(région, motif, année) = \frac{recettes\ hors\ subsides(région, motif, année)}{nombre\ passagers(région, motif, année)}$$

Le passage de 'passager' vers 'passager-kilomètre' s'effectue actuellement en divisant les différents coûts par une distance moyenne.

Sources de données / Gegevensbronnen

Répartition emploi privé/emploi public par branche

Source : *Données qualitatives de l'emploi (www.plan.be) (2012)*

Pourcentage de navetteurs utilisant les BTM et distance moyenne parcourue, par branche et par type d'employeur (privé/public)

Source : *Labour Force Survey 2011-2015q1*

Répartition des pkm parcourus en BTM selon le type d'intervention employeur (complète/partielle/aucune)

Source : *Beldam (2010)*

Hypothèses / Hypothesen

L'intervention moyenne des employeurs dans le cas d'une intervention partielle est posée égale à 71,8%. C'est le pourcentage indiqué dans la CCT n°19 octies.

Plus précisément, la CCT n°19 octies prévoit pour les BTM (intervention obligatoire si la distance parcourue est de 5km et plus):

- si le prix est fixe, l'intervention de l'employeur correspond à 71,8% du prix réellement payé, limité au montant de l'intervention de l'employeur dans le prix de la carte-train pour 7km ;
- si le prix est proportionnel à la distance parcourue, l'intervention est plafonnée à 75% du prix de la carte-train pour un trajet équivalent.

Sachant que le prix de la carte train pour 7 km se base sur les tarifs de février 2009, à savoir 297 euros annuels, et que le coût des abonnements à prix fixe peut être largement supérieur à cette référence, il a été tenu compte des éléments suivants :

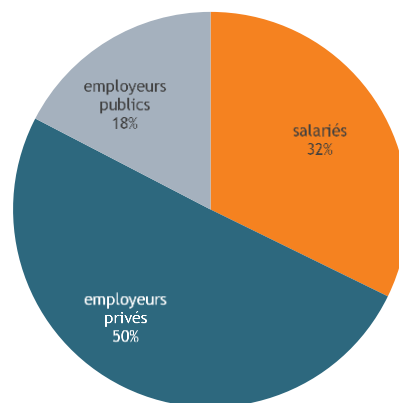
- pour la Région de Bruxelles-Capitale, ce plafond correspond à 60 % du coût d'un abonnement complet annuel.
- pour la Région Flamande, ce plafond est supérieur à 71,8 % du coût d'un abonnement annuel De Lijn et n'a donc pas d'impact, sauf pour les lignes express du Limbourg.
- pour la Région Wallonne, ce plafond est supérieur à 71,8 % du coût d'un abonnement annuel, sauf pour les lignes express des TEC.

Sachant que, sur base de l'Enquête sur les Forces de Travail, on peut estimer que 46 % des employés concernés sont résident à Bruxelles, 41 % résident en Flandre et 13 % en Wallonie, on a en première approximation appliqué un taux de remboursement de 60 % pour 50 % des interventions partielles et de 71,8 % pour les autres 50 %. Le taux d'intervention partiel pondéré pris en compte est ainsi de 65 % environ.

Résultats/Resultaten

Le Graphique 2-2 montre le résultat des calculs basés sur les données et hypothèses présentées ci-dessus.

Grafiek 2-2/Graphique 2-2 : Répartition des coûts de déplacement domicile-travail en BTM



Source : calcul BFP

Pour une intervention partielle employeurs de 65 %, le coût des déplacements domicile-travail en BTM est supporté à hauteur de 18 % par les employeurs publics, de 50 % par les employeurs privés, et de 32 % par les salariés.

Le Tableau 2-2 montre la sensibilité du résultat au pourcentage d'intervention moyenne de l'employeur. La fourchette varie entre 71,8 et 85%. Le niveau de l'intervention a bien sûr un impact sur les parts relatives supportées par les employeurs et les employés. La variation est plus importante pour les employeurs privés que pour les employeurs publics, le taux de remboursement total étant sensiblement plus important dans le secteur public. Néanmoins, les ordres de grandeur restent comparables.

Tabel 2-2/Tableau 2-2: Sensibilité de la répartition au pourcentage d'intervention partielle moyenne des employeurs privés, BTM

Intervention moyenne	Salariés	Employeurs privés	Employeurs publics
71.8%	30%	52%	18%
75.0%	29%	53%	18%
80.0%	26%	55%	19%
85.0%	24%	57%	19%

Source : calculs BFP

2.1.1.3 Déplacements en voiture/Autoverplaatsingen

Le coût monétaire des déplacements domicile-travail en voiture s'obtient en multipliant le coût monétaire du transport en voiture par vkm (véhicule-kilomètre) pour ce motif de déplacement par le nombre de vkm parcourus. Quoique le coût monétaire par vkm soit différent selon que le déplacement est effectué avec une voiture privée ou avec une voiture de société (les règles d'amortissement de la valeur d'achat, la taille moyenne et le type de carburant influencent le coût), l'hypothèse faite dans cette première estimation est qu'il est identique. On estime donc un unique coût monétaire par kilomètre parcouru basé sur l'ensemble du parc automobile belge (détenu tant par les personnes privées que les personnes morales), qui s'applique à tous les navetteurs utilisant la voiture. La répartition du coût monétaire des déplacements domicile-travail en voiture s'effectue donc uniquement sur base des distances (vkm) parcourues et des taux de remboursements estimés.

Les coûts monétaires par vkm comprennent le coût d'acquisition du véhicule et les frais relatifs à son utilisation pour une année donnée, avec une distinction selon la taille et le type carburant du véhicule. Plus précisément, ces coûts sont composés des :

- coûts d'achat d'un véhicule : ces coûts prennent en compte la durée de vie du véhicule (concept d'annuité) et sont basés sur le coût d'achat d'un véhicule neuf ;
- coûts liés aux assurances ;
- coûts liés au contrôle technique ;
- coûts liés à l'entretien du véhicule ;
- coûts liés à la consommation de carburant : ces coûts sont le produit d'une consommation moyenne de carburant en litres et d'un prix correspondant en € par litre ;
- coûts liés au paiement des taxes de circulation et de mise en circulation : à l'instar des coûts d'achat, la taxe de mise en circulation répond à un concept d'annuité ;
- coûts liés aux accises (€/l), à la taxe sur la valeur ajoutée (%) et aux différentes taxes sur les assurances (%).

Les coûts de parking ne sont pas pris en compte dans le modèle PLANET. Le coût monétaire d'un kilomètre parcouru en voiture ne varie pas en fonction du motif de déplacement (domicile-école, domicile-travail, autres motifs).

Sources de données/Gegevensbronnen

Parc de voitures (personnes privées, personnes morales, voitures salaires)

Source : SPF Mobilité et Transports (DIV, ONSS) (2012)

Nombre de vkm parcourus en voiture par les employés et coût monétaire par vkm en 2012 pour le motif domicile-travail

Source : *Modèle PLANET ; Perspectives de la demande de transport (Edition 2015)*

Répartition des pkm parcourus en voiture selon le type d'intervention employeur (complète/partielle/aucune) ; kilomètres parcourus par an (voiture privée/voiture de société) ; intervention moyenne employeur

Source : *Beldam (2010)*

Hypothèses/Hypothesen

Le taux d'intervention de l'employeur dans le cadre de l'usage d'une voiture privée pour effectuer le trajet domicile-travail est déterminé sur la base des barèmes SNCB, sous l'hypothèse que l'employeur rembourse 60% du montant de la carte train pour une distance correspondante.

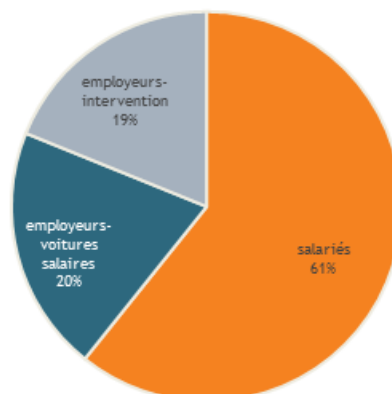
L'enquête Beldam permet sur cette base d'estimer un remboursement moyen au kilomètre en fonction de la distribution des distances parcourues par un échantillon d'environ 2500 salariés effectuant la navette en voiture privée. Ce remboursement moyen est comparé au coût monétaire moyen au kilomètre utilisé dans le modèle PLANET, pour déduire un taux d'intervention, de l'ordre de 21%.

Le taux d'intervention dans le cas de l'utilisation d'une voiture de société est pris égal à 100 %, ce qui correspond à la grande majorité des situations en pratique.

Résultats/Resultaten

Le Graphique 2-3 montre le résultat des calculs basés sur les données présentées ci-dessus.

Grafiek 2-3/Graphique 2-3: Répartition des coûts de déplacement domicile-travail en voiture



Source : Calcul BFP

Le coût des déplacements domicile-travail en voiture est supporté à 61% par les salariés et à 39% par les employeurs. La méthode d'estimation utilisée ne permet pas de faire une distinction entre employeurs privés et employeurs publics. On peut supposer que la part supportée par les seconds est très inférieure à celle supportée par les premiers.

Par contre, la méthode permet de scinder la part supportée par les employeurs entre voitures de société et intervention dans les déplacements avec une voiture privée. La contribution totale des employeurs se répartit ainsi à parts à peu près égales entre fourniture de voitures de société (20 % du total) et contribution aux frais d'utilisation d'une voiture privée (19 % du total). D'après les sources utilisées et les

calculs du BFP, le nombre de véhicules de société impliqué (véhicules-salaires) est de l'ordre de 380 000, contre environ 2 300 000 véhicules privés utilisés pour la navette domicile travail. Cependant, le taux de remboursement moyen pour un véhicule privé est beaucoup plus faible que pour un véhicule de société, et le nombre moyen de kilomètres parcouru par véhicule est également plus faible pour les véhicules privés en moyenne. Ces coûts plus faibles compensent donc le nombre de véhicules concernés plus élevés.

Tabel 2-3/Tableau 2-3 : Sensibilité de la répartition au pourcentage d'intervention moyenne des employeurs privés, voiture

Intervention moyenne	Salariés	Employeurs : voitures-salaires	Employeurs : intervention
15%	63,30%	20,40%	16,30%
21%	60,80%	20,40%	18,80%
30%	56,90%	20,40%	22,70%
40%	52,70%	20,40%	26,90%

Source : calculs BFP

Le Tableau 2-3 analyse la sensibilité des résultats au taux d'intervention dans le cas d'un remboursement partiel des frais d'usage d'une voiture privée. Le scénario de référence de 21 % est basé sur les coûts au kilomètre du modèle PLANET et l'hypothèse d'un remboursement de 60 % de la carte de train pour une distance équivalente. Il ne correspond pas en soi à un minimum légal, mais il est plus probable que le taux moyen réel soit supérieur plutôt qu'inférieur à cette valeur. C'est pourquoi l'analyse de sensibilité est décalée vers les alternatives supérieures. On constate une variation de la répartition employeur/salarié entre environ 40 %/60 % et environ 50 %/50 % en fonction des hypothèses. La fourchette d'hypothèses utilisée est cependant assez large : en augmentant le taux de remboursement de 25 points de pourcentages, la part des salariés ne baisse que de 9,5 points de pourcentages, ce qui montre une certaine robustesse des résultats. Ceci est dû au nombre important de cas de remboursement total ou nul, cas qui ne sont par nature pas affectés par le taux de remboursement partiel.

Conclusion/Conclusie

Les méthodes et sources de données mises en œuvre pour effectuer la présente estimation de répartition des coûts de déplacement domicile-travail réalisent la meilleure exploitation possible du matériel disponible. Elles montrent une bonne cohérence au niveau du degré de précision auquel sont posées les principales hypothèses, ainsi qu'au niveau des résultats.

Les calculs effectués montrent que la valeur du pourcentage d'intervention moyenne employeurs (dans une fourchette allant de 60 à 90%) ne modifie pas radicalement la répartition des coûts de déplacement domicile-travail entre salariés, employeurs et pouvoirs publics. Ce paramètre reste l'élément le moins finement appréhendé dans les estimations. Se pose alors la question de l'opportunité de recourir à d'autres sources de données (données administratives, données issues des secrétariats sociaux). Elle doit toujours être évaluée au regard de la difficulté majeure, à savoir l'obtention d'information sur la part des salariés dans les coûts relatifs à l'utilisation d'une voiture privée. Or si de telles données fournissent davantage d'informations fiables sur les montants à charge des employeurs, elles restent muettes quant au coût total du transport ou la part des salariés. A ce titre, elles permettraient de vérifier certaines des hypothèses faites dans la présente analyse, en particulier les taux de remboursement par mode, sans pour autant permettre d'affiner notablement la répartition finale salariés/employeurs. Ces données ont ainsi un intérêt certain, mais ne peuvent résoudre l'ensemble des problèmes rencontrés lors d'un tel exercice.

2.1.2 Werkgeversbijdragen aan derdebetalersovereenkomsten/Interventions des employeurs dans le cadre des conventions de tiers payant

Bronnen = De Lijn, de NMBS en de fod Mobiliteit en Vervoer /Sources = De Lijn, la SNCB et le SPF « Mobilité et Transports »

Fod Mobiliteit en Vervoer / SPF "Mobilité et Transports"

In de onderstaande twee tabellen vindt u de informatie over gratis openbaar vervoer voor werknemers die uit de resultaten van de federale diagnostiek woon-werkverkeer kunnen worden afgeleid.

Tabel 2-4/Tableau 2-4: Aantal en % werkenden die door hun werkgever gratis openbaar vervoer aangeboden krijgen opgesplitst per regio en sector (privé/publiek) in 2011 en 2014

	Belgique		Bruxelles		Flandre		Wallonie		Privé		Public	
	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs
Transport en commun gratuits (2011)	606.580	41%	222.184	82%	264.351	31%	120.045	34%	317.033	33%	289.547	55%
Transport en commun gratuits (2014)	837.831	56%	224.794	75%	435.195	51%	177.842	51%	431.914	45%	405.917	75%

Bron : fod M&V, federale diagnostiek woon-werkverkeer 2011 en 2014

Tabel 2-5/Tableau 2-5: Aantal en % vestigingseenheden die aan hun werknemers gratis openbaar vervoer aanbieden opgesplitst per regio en sector (privé/publiek) in 2011 en 2014

	Belgique		Bruxelles		Flandre		Wallonie		Privé		Public	
	nombre d'unités	% unités	nombre d'unités	% unités	nombre d'unités	% unités	nombre d'unités	% unités	nombre d'unités	% unités	nombre d'unités	% unités
Transport en commun gratuits (2011)	3.085	35%	664	67%	1.641	30%	780	34%	1.329	28%	1.756	44%
Transport en commun gratuits (2014)	4.606	52%	659	72%	2.751	49%	1.196	52%	1.889	39%	2.717	69%

Bron : fod M&V, federale diagnostiek woon-werkverkeer 2011 en 2014

NMBS/SNCB

Sur l'ensemble des clients domicile-travail, 56% disposent d'un contrat tiers payant. Un client est défini comme une personne disposant d'une carte-mère validée au moins une fois au courant de l'année.

Tabel 2-6/Tableau 2-6: Abonnements domicile-travail

	2012	2013	2014
Clients tiers payant ("derdebetalersklanten") de la SNCB	154.809	159.907	171.902

Source : SNCB

Dans les contrats tiers-payant, 96% sont du tiers-payant 80/20 (gratuité pour le travailleur).

NMBS-ontvangsten via derdebetalersovereenkomsten⁵⁰/Recettes de la SNCB à travers les contrats de tiers payant

De NMBS-ontvangsten via derdebetalersovereenkomsten woon-werkverkeer namen de voorbije jaren toe. De NMBS biedt een 80/20 regeling aan: als de werkgever 80% van het treinabonnement terugbetaalt, dan legt de federale overheid de resterende 20% bij zodat de werknemer een gratis abonnement via de werkgever krijgt. Er zijn geen cijfers opgesplitst per gewest beschikbaar. Het huidige beheerscontract afgesloten tussen de federale regering en de NMBS voorziet niet in de publicatie van regionale data.

Tabel 2-7/Tableau 2-7: Derdebetalersovereenkomsten NMBS (bedragen uitgedrukt in euro)

	2010	2011	2012	2013	2014
Personen met derdebetalersregeling woon-werkverkeer	145.428	149.861	154.809	159.907 [1]	171.902
Derdebetalerscontracten woon-werkverkeer	5.391	5.907	6.667	8.653	9.854
Klanten uit privésector	62.203		70.340 (45,3%)	75.222 (47%)	84667 (49,3%)
Contracten voor privé-sector				8.001 (92%)	
Staatstussenkomst in euro (NMBS + MIVB aandeel) – 20%	24.916.000	25.785.000	27.255.000	28.335.000	N/A
Bijdrage van 80% van werkgever in derdebetalersovereenkomst 80/20 (af te leiden)	99.664.000	103.140.000	109.020.000	113.340.000	N/A

[1] De aangehaalde cijfers hebben betrekking op het totale aantal personen met een derdebetalersregeling woon-werkverkeer. 155.005 klanten genieten van gratis woon-werk (80/20) en 4.902 klanten derdebetalers vallen niet onder de 80/20. Voor deze laatste was de gemiddelde tussenkomst 71,2% in 2013.

Bron: NMBS

In 2010 waren er 145.428 personen die genoten van de derdebetalersregeling. In 2014 was dit aantal opgelopen tot 171.902 personen. Dit komt neer op een stijging van 18,2% over de periode 2010-2014, of gemiddeld 4,27% per jaar. Er zijn geen cijfers opgesplitst per gewest beschikbaar.

Het totale aantal derdebetalerscontracten woon-werk lag eind 2014 op 9.854. In 2010, 2011, 2012 en 2013 bedroegen deze aantallen respectievelijk 5.391, 5.907, 6.667 en 8.653. Dit komt neer op een stijging van 45% over de periode 2010-2014.

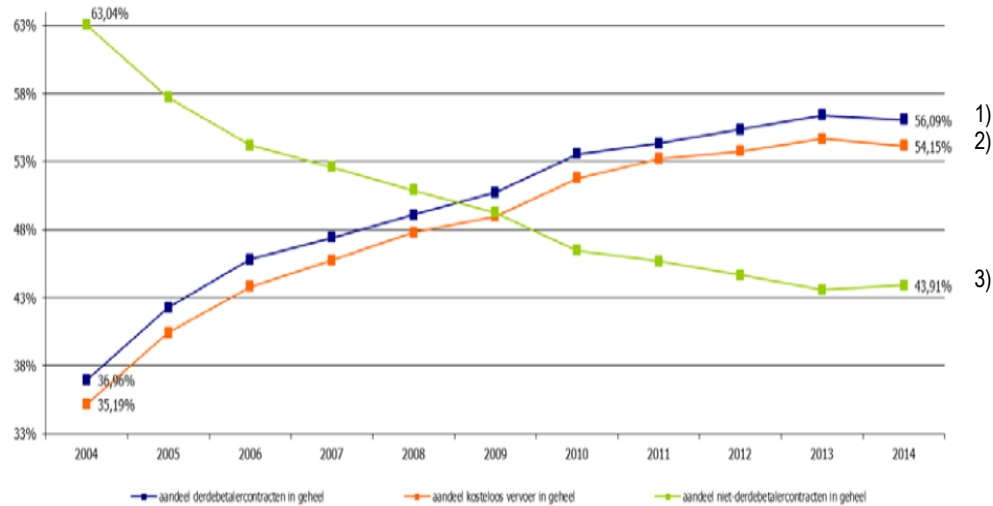
In 2014 vertegenwoordigden de bedrijven, ofwel de privésector, 49,3% van het totale aantal derdebetalerscontracten NMBS, in 2013 was dit nog 47%. Het aantal klanten uit de privésector die in het systeem stapten, groeide over de periode 2010-2014 met 36% aan, hetzij van 62.203 naar 84.667. Er zijn geen cijfers opgesplitst per gewest beschikbaar.

De staatstussenkomst van 20% in de derdebetalersovereenkomsten (NMBS + MIVB) bedroeg respectievelijk 24.916.000 euro, 25.785.000 euro, 27.255.000 euro en 28.335.000 euro volgens de definitieve rekeningen van 2010, 2011, 2012 en 2013.

⁵⁰ MORA-mobiliteitsrapport 2014, hoofdstuk 2: openbaar vervoer, 2.2 financiering openbaar vervoer, p. 99 en cijfers op basis van het antwoord van de federale minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelings-samenwerking, belast met Grote Steden van 18 oktober 2013, op de vraag nr. 455 van de heer volks-vertegenwoordiger Guy D'haeseleer van 22 juli 2013: <http://www.dekamer.be/kvvcr/showpage.cfm?section=qv&language=nl&cfm=qv&Xml.cfm?legislat=53&dossierID=53-B130-720-0455-2012201313912.xml>. Cijfers van 2013 en correctie zoals aangeleverd door de dienst Strategy & Economic Analysis van de NMBS.

Het aantal klanten uit de privésector die in het systeem stapten, groeide over de periode 2010-2013 met 17% aan, hetzij van 62.203 naar 75.222. In 2013 waren er 8001 (92%) contracten voor de privé-sector.

Grafiek 2-4/Graphique 2-4: Aandeel derdebetalerscontracten woon-werkverkeer in het totaal aantal treinkaarten



Verklarende noten :

1) Aandeel derdebetalerscontracten in geheel = de derdebetalersovereenkomsten met gedeeltelijk kosteloos vervoer (niet 80/20) ; nl. wanneer de werkgever de wettelijk opgelegde minimale werkgeversbijdrage verkiest (die sinds 1 februari 2009 van kracht)

2) Aandeel kosteloos vervoer in geheel = het vervoer volgens de 80/20-regeling waarbij de werkgever 80% van het treinabonnement terugbetaalt en de federale overheid de resterende 20% bijlegt zodat de werknemer een gratis abonnement via de werkgever ontvangt.

3) Het "aandeel niet-derdebetalerscontracten in geheel" is samen met het "aandeel derdebetalerscontracten in geheel" steeds gelijk aan 100%.

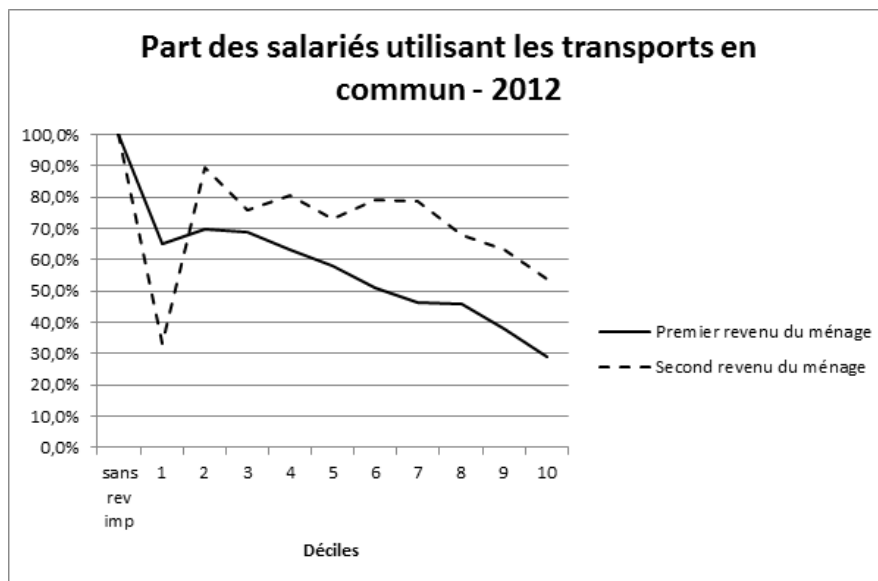
Bron: NMBS⁵¹

Tabel 2-8/Tableau 2-8: Aandeel woon-werkverkeer in totaal verkeer in treinreizigers

Jaar	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Aantal reizigers in mio	226,7	224,8	223	223,3	221,3	215,2	210,1	206,2
Aantal reizigers in mio woon-werk	96,9	96,8	95,8	95	91,7	88,5	87,9	86,7
Aandeel woon-werk	42,7%	43,1%	42,9%	42,5%	41,5%	41,2%	41,8%	41,1%

Bron: NMBS

⁵¹ De dalende lijn in Grafiek 2-4 duidt op het aandeel van niet-derdebetalerscontracten. Dit zijn reizigers die aan het loket of via internet zelf hun abonnement moeten betalen en op een andere manier het aandeel van de werkgever betaald krijgen.

Grafiek 2-5/Graphique 2-5: Part des salariés utilisant les transports en commun⁵² (2012)

Source: spf Finances

Tabel 2-9/Tableau 2-9: Ritafstand woon-werkverkeer per spoor (in km)

Gemiddelde rit woon-werk	2013	2012	2011	2010	2009	2008
	42,8	43	43,3	43,7	43,7	43,9

Bron: NMBS

De Lijn

Tabel 2-10/Tableau 2-10: Derdebetalerssysteem tussen De Lijn en werkgevers tussen 2010 en 2015⁵³

	déc-10	déc-11	déc-12	déc-13	déc-14	déc-15
Aantal afgeleverde abonnementen ¹	22.421	24.951	27.188	28.294	28.421	29.504
Contracten DBS 1 Werkgever	551	675	824	1008	1247	1.478

¹ Werkelijk uitgereikte abonnementen die aangevraagd werden door werknemers in het kader van de contracten derdebetalers met hun werkgevers.

Bron: De Lijn

Tabel 2-11 duidt aan dat het totaal bedrag dat De Lijn heeft ontvangen van de derdebetalersovereenkomsten de voorbije zes jaar is gestegen.

⁵² Als de fod Financiën over het openbaar vervoer spreekt, gaat het over de aangiften waarvoor de terugbetaling = vrijstelling

⁵³ Mora-Mobiliteitsrapport 2014, tabel 27, p. 96.

Tabel 2-11/Tableau 2-11: Ontvangsten derdebetalerssysteem (DBS) 1 voor de Lijn (in euro)

	Tussenkost werkgever	Tussenkost werknemer	Totaal
2010	4.713.428	236.440	4.949.868
2011	5.404.290	226.454	5.630.744
2012	6.021.596	273.173	6.294.769
2013	6.639.460	274.295	6.913.755
2014	6.836.216	274.569	7.110.785
2015	8.361.567	329.584	8.691.151

Bruto op basis van datumverwerking
Bron: De Lijn

Tabel 2-12 geeft de tussenkomsten van werkgevers en werknemers in de derdebetalersovereenkomsten van 2015, opgesplitst volgens private en publieke sector:

Tabel 2-12/Tableau 2-12: Ontvangsten derdebetalerssysteem 1 (bedrijven voor hun werknemers) (in euro) – opsplitsing privaat/publiek voor 2015

2015	Tussenkost werkgever	Tussenkost werknemer	Totaal
Privaat	2.687.272	87.468	2.774.740
Publiek	5.674.295	242.116	5.916.411
Totaal	8.361.567	329.584	8.691.151

Bron: De Lijn

De verhouding publiek en privaat in 2015 bedraagt 68% versus 32%.

Tabel 2-13 toont aan hoeveel de ontvangsten binnen de derdebetalersovereenkomsten van De Lijn van de Vlaamse overheid als werkgever voor haar werknemers de voorbije drie jaren bedroegen:

Tabel 2-13/Tableau 2-13: Ontvangsten derdebetalerssysteem 1 (in euro) – Vlaamse overheid als werkgever voor haar werknemers

	Tussenkost werkgever	Tussenkost werknemer	Totaal
2013	275.219	1.240	276.459
2014	284.169	1.227	285.396
2015	351.263	1.075	352.338

Bron: De Lijn

MIVB/STIB

Het derdebetalerssysteem van de MIVB is verschillend van dat van de NMBS in die zin dat de overheid niets ten laste neemt, terwijl de werknemer daarentegen in sommige gevallen wel een deel van de transportkosten voor zijn rekening neemt.

De onderstaande tabel heeft enkel betrekking op derdebetalersovereenkomsten afgesloten met de MIVB (abonnementen MIVB of MTB) en dus zonder een gecombineerd product van de NMBS.

Tabel 2-14/Tableau 2-14: Derdebetalersovereenkomsten MIVB 2014, opgesplitst naar aandeel werkgever-werknemer en sector (privé/publiek)

Secteur	% QT part	Quantités	QT Part Employeur	Qt Par Employé
Privé	71,8	175	63.906	25.099
	72	4	1.437	559
	75	57	21.962	7.321
	80	476	196.941	49.235
	90	4	2.099	233
	100	9.886	5.283.809	0
Public	50	829	214.640	214.640
	56	2	653	513
	71,8	203	77.605	30.480
	75	168	68.874	22.958
	80	910	373.218	93.304
	90	313	147.088	16.343
	100	37.212	16.596.996	0
Grand Total		50.239	23.049.227	460.685

Bron :MIVB

TEC

Le montant de l'intervention de l'employeur dans le prix d'un abonnement aux transports publics pour les déplacements domicile-travail est fixé par une convention collective valable pour tous les employeurs.

L'intervention patronale est fixée, selon la dernière convention en date, à 71,8% du prix pour un abonnement à prix fixe et à 75% du prix pour un abonnement dont le prix dépend de la distance.

Certains employeurs interviennent dans le prix de l'abonnement de leurs salariés pour un montant supérieur à celui fixé par la convention collective du travail. Cette intervention peut aller jusqu'à 100% du prix.

Le « tiers-payant » est une convention que tout employeur peut conclure avec le TEC. Cette convention prévoit que, lorsqu'un travailleur achète son abonnement, il ne doit déboursier que le montant de sa quote-part, le TEC facturant directement à l'employeur le montant de son intervention.

Tabel 2-15/Tableau 2-15: Conventions tiers-payant conclues avec le TEC exprimées en € (chiffres 2012)

	Secteur public	Secteur privé	Total
Nombre de conventions actives	57	50	107
Nombre d'abonnés	8.023	2.241	10.264
Montant à charge employeur	1.999.871	582.575	2.582.446
Montant à charge employé	6.332	21.962	28.294

Source : TEC

2.1.3 Werkgeversinvesteringen in fiets- en autodeelsystemen/Investissements des employeurs dans les systèmes de partage de vélos et de voitures

2.1.3.1 Federaal niveau/Niveau fédéral

Bronnen: fod Mobiliteit en Vervoer en fod Financiën/ Sources: SPF « Mobilité et Transports » et SPF Finances

In de onderstaande twee tabellen vindt u een overzicht van de informatie met betrekking tot werkgeversmaatregelen in fiets-en autodeelsystemen die uit de resultaten van de federale diagnostiek woon-werkverkeer kan worden afgeleid.

Tabel 2-16/Tableau 2-16: Aantal en % werkenden die gebruik kunnen maken van werkgeversmaatregelen in fiets- en autodeelsystemen opgesplitst naar soort maatregel, regio en sector (privé/publiek) in 2011 en 2014

	Belgique		Bruxelles		Flandre		Wallonie		Privé		Public	
	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs
Transport collectif organisé (2011)	141.180	10%	33.026	12%	80.170	9%	27.984	8%	113.388	12%	27.792	5%
Transport collectif organisé (2014)	190.042	13%	55.566	19%	100.571	12%	33.904	10%	153.791	16%	36.251	7%
Covoiturage organisé (2011)	196.657	13%	40.886	15%	127.648	15%	28.123	8%	151.415	16%	45.242	9%
Covoiturage organisé (2014)	282.806	19%	51.898	17%	166.310	19%	64.598	19%	201.949	21%	80.857	15%
Adhésion à une BDD centrale (2011)	237.747	16%	83.178	31%	103.931	12%	50.638	14%	159.972	17%	77.775	15%
Adhésion à une BDD centrale (2014)	365.050	24%	134.894	45%	153.778	18%	76.378	22%	227.226	24%	137.824	25%
Parkings pour covoitureurs	124.094	8%	41.966	16%	74.889	9%	7.239	2%	102.672	11%	21.422	4%
Parkings pour covoitureurs	159.560	11%	38.968	13%	92.875	11%	27.717	8%	128.414	13%	31.146	6%

Bron : fod M&V, federale diagnostiek woon-werkverkeer 2011 en 2014

Tabel 2-17/Tableau 2-17: Aantal en % vestigingseenheden waar werkgeversmaatregelen in fiets- en autodeelsystemen wordt aangeboden opgesplitst naar soort maatregel, regio en sector (privé/publiek) in 2011 en 2014

	Belgique		Bruxelles		Flandre		Wallonie		Privé		Public	
	nombre d'unités	% unités	nombre d'unités	% unités	nombre d'unités	% unités	nombre d'unités	% unités	nombre d'unités	% unités	nombre d'unités	% unités
Transport collectif organisé (2011)	355	4%	53	5%	232	4%	70	3%	280	6%	75	2%
Transport collectif organisé (2014)	482	5%	67	7%	312	6%	103	4%	356	7%	126	3%
Covoiturage organisé (2011)	533	6%	71	7%	321	6%	141	6%	359	8%	174	4%
Covoiturage organisé (2014)	932	11%	94	10%	535	10%	303	13%	562	12%	370	9%
Adhésion à une BDD centrale (2011)	630	7%	109	11%	359	7%	162	7%	316	7%	314	8%
Adhésion à une BDD centrale (2014)	1.057	12%	199	22%	512	9%	346	15%	557	12%	500	13%
Parkings pour covoitureurs	253	3%	76	8%	149	3%	28	1%	225	5%	28	1%
Parkings pour covoitureurs	383	4%	82	9%	212	4%	89	4%	298	6%	85	2%

Bron : fod M&V, federale diagnostiek woon-werkverkeer 2011 en 2014

Uit de inventaris van de federale fiscale uitgaven kan geen informatie over de fiscale vrijstellingen voor werkgeversinvesteringen in fiets-en autodeelsystemen worden gehaald omdat dit niet apart gecodeerd staat in de belastingsaangifte.

2.1.3.2 Vlaams gewest/Région flamande

Een geaggregeerde monitoring op Vlaams of federaal niveau van het gebruik en aanbod van gedeelde mobiliteit is niet beschikbaar. In het kader van het Mobiliteitsrapport 2014 heeft het MORA-secretariaat telkens informatie gevraagd over het motief woon-werkverkeer en werkgeversinvesteringen. Dat is cijfermateriaal waar de operatoren weinig tot geen zicht op hebben.

Voor een meer algemene cijfermatige monitoring van de gedeelde mobiliteitssector in Vlaanderen, verwijzen we naar het MORA Mobiliteitsverslag 2012⁵⁴ en het MORA Mobiliteitsrapport 2014⁵⁵.

Enkele relevante cijfers i.v.m. woon-werkverkeer/Quelques chiffres pertinents concernant les déplacements domicile-travail

Cambio

Tussen 1 januari 2008 en 1 januari 2014 is het aantal Vlaamse gebruikers van cambio ongeveer verviervoudigd van 1.536 gebruikers naar 6.048 gebruikers. Ongeveer 70% zijn particuliere gebruikers, 30% zijn zakelijke gebruikers. Onder particuliere gebruikers telt de groep van personen die cambio wel eens gebruiken voor woon-werkverkeer 5% volgens een tweejaarlijkse bevraging.

In een laatste bevraging gaf 29% van de respondenten aan wel een cambio te gebruiken in een andere stad en te gebruiken als 'last mile'.

Blue-bike

Het totaal aantal abonnees van Blue-bike in Vlaanderen en Brussel nam toe van 679 abonnees op 31 december 2011 naar 6131 abonnees op 1 mei 2014. Daarvan gebruikte 5.282 gebruikers Blue-bike voor particulier gebruik en 853 voor zakelijk gebruik. In steden met een derdebetalersregeling wordt het volgens Blue-bike financieel interessanter om de fiets als woon-werkverkeer in te zetten. In Brugge en Deinze is een sterk segment van mensen die elke dag de Blue-bike nemen.

Het aantal afgelegde kilometer steeg van 9.600 kilometer eind 2011 tot 265.000 kilometer eind 2013.

Velo

Het totaal aantal Velo-jaarkaarten steeg van 4.698 in juni 2011 naar 32.099 in april 2014. In dezelfde periode steeg het aantal afgelegde kilometer van 81.546 naar 925.443 kilometer. Het aantal verplaatsingen steeg van 27.182 in juni 2011 naar 308.481 in april 2014. Mobiliteitsrapport 2014

Uit een door De Lijn eind 2013 georganiseerde enquête bleek dat 45% Velo onder andere gebruikte voor het woon-werkverkeer. 17% van de respondenten antwoordde Velo onder andere te gebruiken voor dienstverplaatsingen tijdens het werk.

⁵⁴ MORA Mobiliteitsverslag 2012 (pag. 84 – 125). Je vindt er ook informatie over de financiering van aanbieders van gedeelde mobiliteit (zie hoofdstuk 2, in de kaders naast 'is er inbreng van gemeenten/ steden/ openbaarvervoersmaatschappijen?')

⁵⁵ In het MORA Mobiliteitsrapport 2014 werd deze monitoring geüpdated. Op pag. 87-89 vind je informatie over het aanbod en gebruik van gedeelde modi in Vlaanderen. Onder '2.1.3.2. Gebruik' vind je ook cijfers terug over zakelijke gebruikers en over het motief woon-werkverkeer'. Op pag. 93-94 vind je info over de overheidsbijdrages aan Cambio, Blue-bike en Velo.

Een laatste update van cijfermateriaal vind je ook in de volgende studie dd. april 2014: 'Particulier autodelen in de centrumsteden. Resultaten van de opdracht tot uitbreiding van particuliere autodeelgroepen in de 13 centrumsteden'.

Deze studie is beschikbaar op http://www.thuisindestad.be/sites/default/files/Onderzoek_eindrapport_autodelen.pdf

Bedragen van de bijdrage van werkgevers aan gedeelde mobiliteit zijn niet beschikbaar.

Tabel 2-18/Tableau 2-18: Aantal uitgeleende fietsen in de periode 2014-maart 2016

	01/2014	02/2014	03/2014	04/2014	05/2014	06/2014	07/2014	08/2014	09/2014	10/2014	11/2014	12/2014
Total bike loans	259.819	248.179	323.009	308.481	329.537	336.467	298.417	287.141	366.966	366.196	312.104	258.618

	01/2015	02/2015	03/2015	04/2015	05/2015	06/2015	07/2015	08/2015	09/2015	10/2015	11/2015	12/2015
Total bike loans	258.132	243.604	303.271	304.775	316.690	345.118	285.803	294.845	299.460	331.755	262.784	277.613

	01/2016	02/2016	03/2016
Total bike loans	242.391	240.805	267.575

Bron : Velo

De hoofdreden om Velo te gebruiken in plaats van de auto is geen last hebben van parkeerproblemen of files, gevolgd door sneller op de bestemming zijn.

ipsos Loyalty

Redenen om minder verplaatsingen te maken met de auto

	Auto als chauffeur (niet autodelen) (n=353)	Auto als passagier (niet autodelen) (n=219)	Autodelen als chauffeur (n=114)	Autodelen als passagier (n=112)
Met Velo sneller op bestemming	57	54	50	44
Velo meer vrijheid / flexibiliteit / onafhankelijkheid	46	39	29	31
goedkoper	34	21	27	23
gezonder	45	36	29	25
geen rekening houden met dienstregelingen / niet wachten	19	12	6	6
geen last van parkeerproblemen of files	79	53	45	38
Het Velo station ligt dichterbij mijn eindbestemming	19	13	11	15
Fietsen / Velo is leuker	32	31	29	24

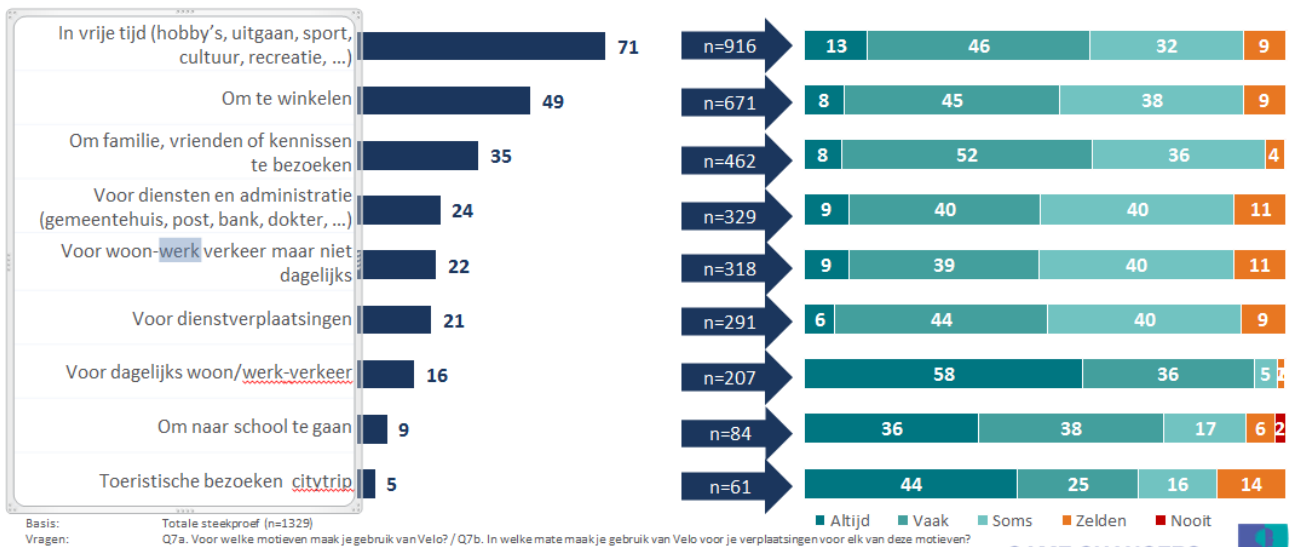
In vergelijking met 2013 is de (financiële) stimulans er nog op achteruit gegaan.

Stimuleren van Velo door de werkgever - Evolutie



Vrijtijdsbesteding is het belangrijkste motief waarvoor Velo wordt gebruikt, gevolgd door winkelen en bezoeken van familie/vrienden.

Motieven & mate van gebruik Velo



Vrijtijdsbesteding is een belangrijker gebruiksmotief bij mannen en < 50 jarigen, niet dagelijkse woon/werk-verkeer bij vrouwen, dagelijks woon/werk-verkeer bij <50 jarigen en diensten/administratie bij mannen.

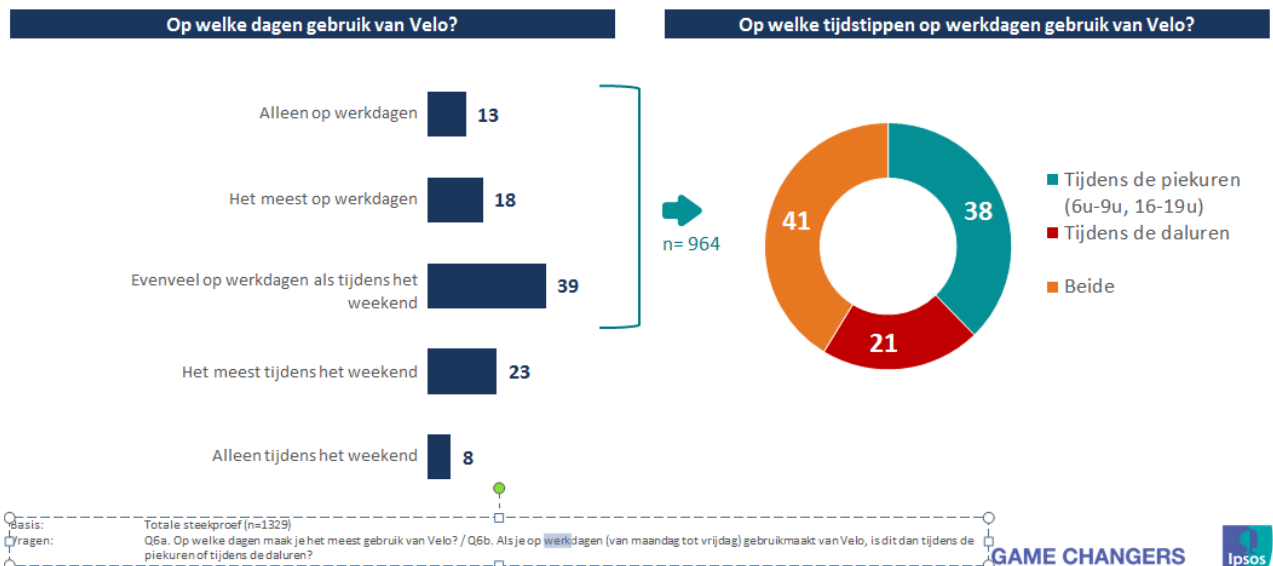
Motieven gebruik Velo – Volgens geslacht & leeftijd

	Totaal (n=1329)	Geslacht		Leeftijd		
		Mannen (n=693) (A)	Vrouwen (n=636) (B)	<=25 jaar (n=129) (C)	26-49 jaar (n=785) (D)	>=50 jaar (n=415) (E)
In mijn vrije tijd (hobby's, uitgaan, sport, cultuur, recreatie, ...)	71	73 B	68	76 E	71 E	64
Om te winkelen	49	49	49	49	50	47
Om familie, vrienden of kennissen te bezoeken	35	35	34	35	36 E	27
Voor diensten en administratie (gemeentehuis, post, bank, dokter, ...)	24	27 B	20	28	22	24
Voor woon-werk verkeer maar niet dagelijks	22	20	25 A	20	24	21
Voor dienstverplaatsingen	21	19	24	16	23	19
Voor dagelijks woon/werk-verkeer	16	18	15	20 E	17 E	10
Om naar school te gaan	9	8	9	34 DE	3	3
Toeristische bezoeken/ citytrip	5	5	5	3	6	6

Basis: Totale steekproef (n=1460)
 Vragen: Q7a. Voor welke motieven maak je gebruik van Velo?

Het gebruik van Velo ligt even hoog in het weekend dan tijdens werkdagen. Slechts 21% van zij die Velo tijdens werkdagen gebruikt doet dit uitsluitend tijdens daluren.

Dagen & tijdstippen waarop Velo wordt gebruikt

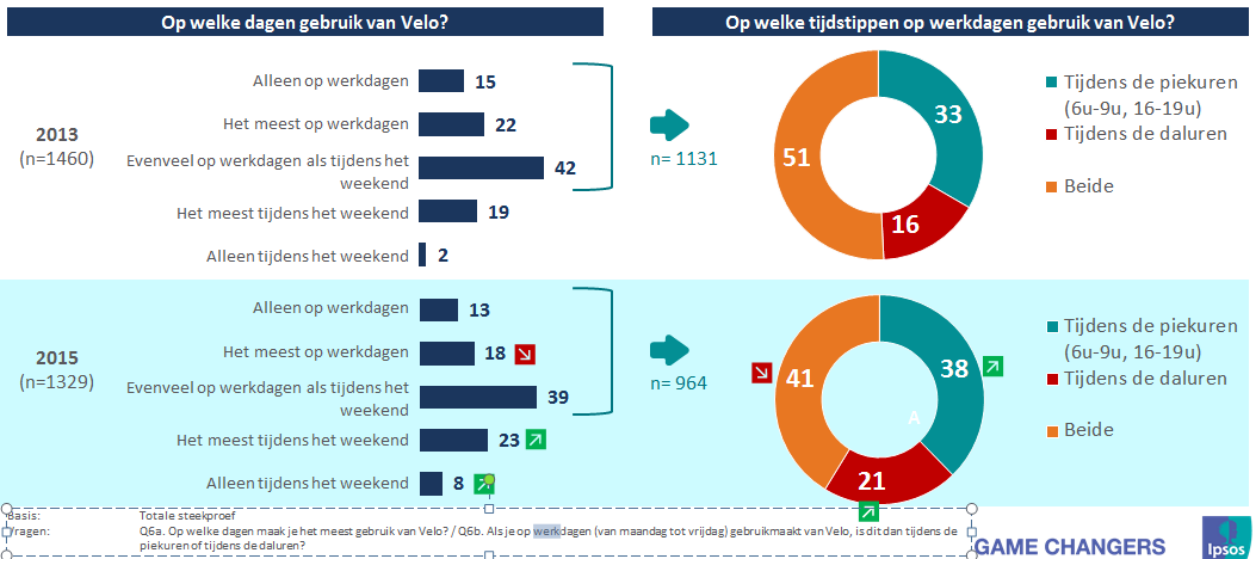


Basis: Totale steekproef (n=1329)
 Vragen: Q6a. Op welke dagen maak je het meest gebruik van Velo? / Q6b. Als je op werk-dagen (van maandag tot vrijdag) gebruikmaakt van Velo, is dit dan tijdens de piekuren of tijdens de daluren?

GAME CHANGERS

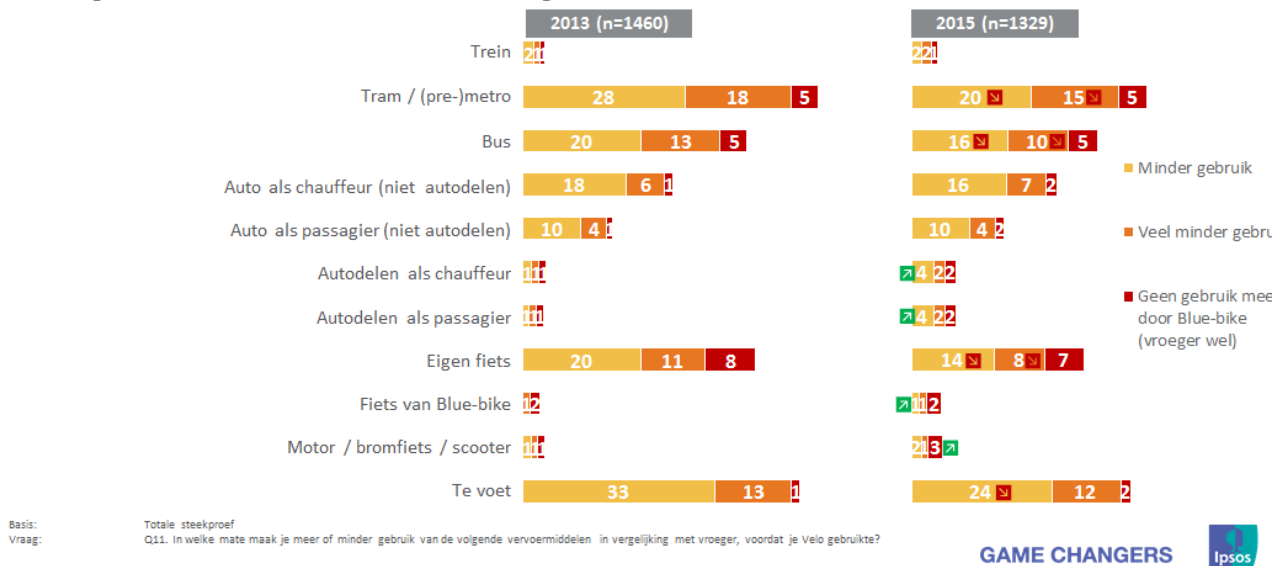
Het gebruik van Velo tijdens het weekend is gestegen t.o.v. 2013. Verder is er ook een daling in gebruik van Velo op werkdagen tijdens zowel dal- als piekuren.

Dagen & tijdstippen waarop Velo wordt gebruikt - Evolutie



Velo gebruikers leggen sinds het gebruik van dit deelfietsysteem hoofdzakelijk minder verplaatsingen af met tram/metro, te voet, met de bus, met de auto of met de eigen fiets.

Minder gebruik van andere vervoermiddelen sinds gebruik van Velo – Evolutie



2.1.3.3 Brussels hoofdstedelijk gewest/Région de Bruxelles-Capitale

Cambio

Tabel 2-19/Tableau 2-19: Stations, emplacements et abonnés de voitures partagées (Cambio) en Région de Bruxelles-Capitale : 2010-2014^{a1}

	2010	2011	2012	2013	2014
Stations	72	81	93	96	102
Emplacements	233	251	284	290	303
Abonnés	6.222	7.275	8.990	9.520	10.791

Unités: nombre de stations, nombre d'emplacements, nombre d'abonnés
 échelle géographique : région de Bruxelles-Capitale
 Comptages au 31 décembre sauf 2011 (15/11) et 2013 (30/09)
 Source : Cambio/Bron: IBSA⁵⁶

Villo

Tabel 2-20/Tableau 2-20: Utilisation du vélo partagé (Villo !) en Région de Bruxelles-Capitale : 2010-2014

	2010	2011	2012	2013	2014
Stations ^{a1}	162	174	300	331	342
Bornettes (points d'attache de vélos) ^{a1}	3.929	4.214	7.218	7.930	8.220
Vélos en circulation ^{a1}	2.000	2.400	3.625	3.965	4.110
Abonnements de longue durée (abonnements annuels)	23.967	26.743	31.927	32.811	37.176
dont abonnés féminins	:	10.630	12.034	12.167	14.021
dont abonnés masculins	:	16.113	19.893	20.644	23.155
dont abonnés domiciliés en RBC	:	:	25.889	26.723	30.271
dont abonnés domiciliés hors RBC	:	:	6.038	6.088	6.905
dont abonnés via la carte MOBIB	:	:	10.557	12.028	19.504
Abonnements de courte durée (1 à 7 jours)	70.479	74.132	72.922	72.190	87.439
Nombre total d'abonnements	94.446	100.875	104.849	105.001	124.615
Locations par les abonnés de longue durée	745.021	1.084.372	1.275.637	1.287.762	1.484.344
Locations par les abonnés de courte durée	126.895	133.315	136.618	135.420	161.435
Nombre total de locations	871.916	1.217.687	1.412.255	1.423.182	1.645.779

Unités: nombre de stations, vélos, bornettes, abonnements, locations
 Échelle géographique : région de Bruxelles-Capitale
 Non disponible

^{a1}: Les stations temporairement hors service sont comptabilisées dans les chiffres, les stations démontées ou fermées à plus long terme ne les ont pas

Source : JC Decaux/ Bron: IBSA⁵⁷

2.1.3.4 Waals gewest/Région wallonne

Cette information n'est apparemment pas disponible.

⁵⁶ Consulteerbaar via: <http://www.ibsa.irisnet.be/themes/mobilite-et-transport#.VxncPPmLRaQ>

⁵⁷ Consulteerbaar via: <http://www.ibsa.irisnet.be/themes/mobilite-et-transport#.VxncPPmLRaQ>

2.1.4 Socialezekerheidsbijdragen die werkgevers verschuldigd zijn in het kader van het woon-werkverkeer/Montants des cotisations de sécurité sociale dont les employeurs sont redevables dans le cadre des déplacements domicile-travail

In principe zijn werkgevers en werknemers geen socialezekerheidsbijdragen verschuldigd in het kader van het woon-werkverkeer. Een uitzondering hierop vormen de solidariteitsbijdragen die verschuldigd zijn door werkgevers die een bedrijfsvoertuig ter beschikking stellen van hun personeelsleden.

Tabel 2-21/Tableau 2-21: Solidariteitsbijdragen naar hoofdzetel van de werkgever voor 2014 (in 1000 €)

Privégebruik van bedrijfsvoertuigen (in 1000 €)	
Het Rijk	232.911
Brussels hoofdstedelijk gewest	62.693
Vlaams gewest	137.175
Waals gewest	33.043

Bron : RSZ

De solidariteitsbijdragen in de bovenstaande tabel hebben niet enkel betrekking op de woon-werkverplaatsingen, maar op het volledig privégebruik van bedrijfsvoertuigen. Privégebruik omvat zowel de woon-werkverplaatsingen als andere niet voor beroepsdoeleinden gemaakte verplaatsingen. De RSZ verkeert niet in de mogelijkheid om het aandeel dat enkel betrekking heeft op de woon-werkverplaatsingen af te splitsen van de andere verplaatsingen.

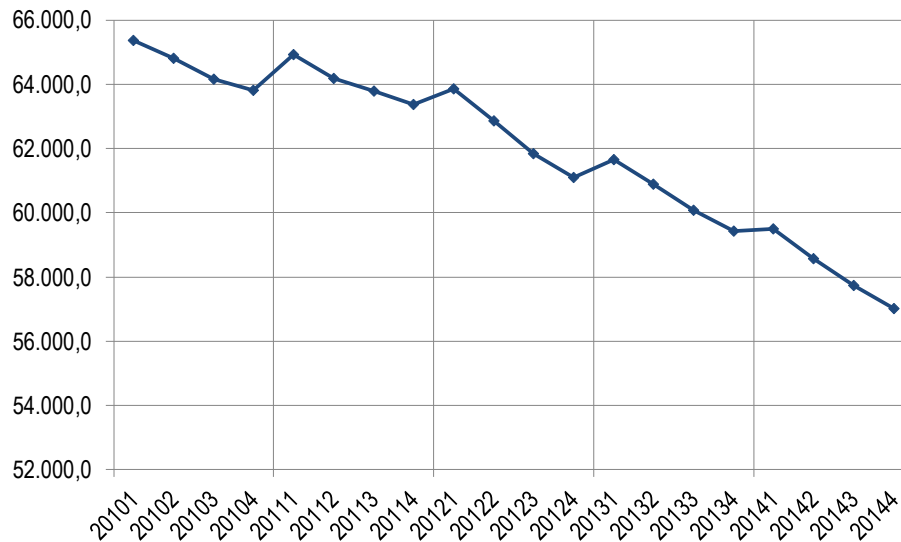
De RSZ stelt vast dat het aantal voertuigen waarop de solidariteitsbijdrage van toepassing is nog steeds toeneemt, maar dat het bedrag aan bijdragen kleiner wordt. Dit duidt op het gebruik van milieuvriendelijkere bedrijfswagens.

Tabel 2-22/Tableau 2-22: Solidariteitsbijdrage op het gebruik van een bedrijfsvoertuig (uitgedrukt in €1000)

Bijdragecode : 862	
20101	65359,6
20102	64813,8
20103	64163,9
20104	63809,5
20111	64928,8
20112	64182,2
20113	63788,4
20114	63376,5
20121	63850,3
20122	62850,2
20123	61840,3
20124	61096,8
20131	61644,5
20132	60895,5
20133	60076,9
20134	59436,7
20141	59496,5
20142	58571,9
20143	57745,3
20144	57006,1

Bron : RSZ

Grafiek 2-6/Graphique 2-6: Solidariteitsbijdrage op het gebruik van een bedrijfsvoertuig (uitgedrukt in €1000)

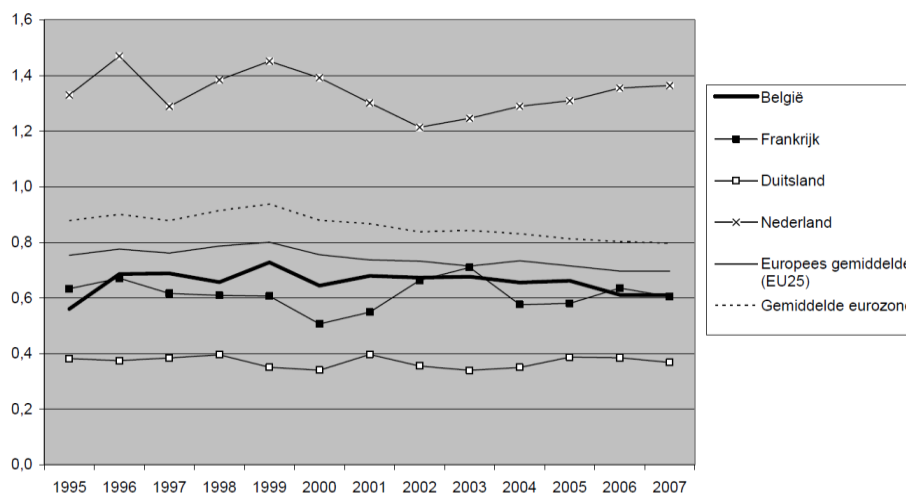


Bron : RSZ

2.1.5 Belastingen op vervoer en het aantal bedrijfswagens/Taxes sur le transport et le nombre de voitures de société

2.1.5.1 Belastingen op vervoer/Taxes sur le transport

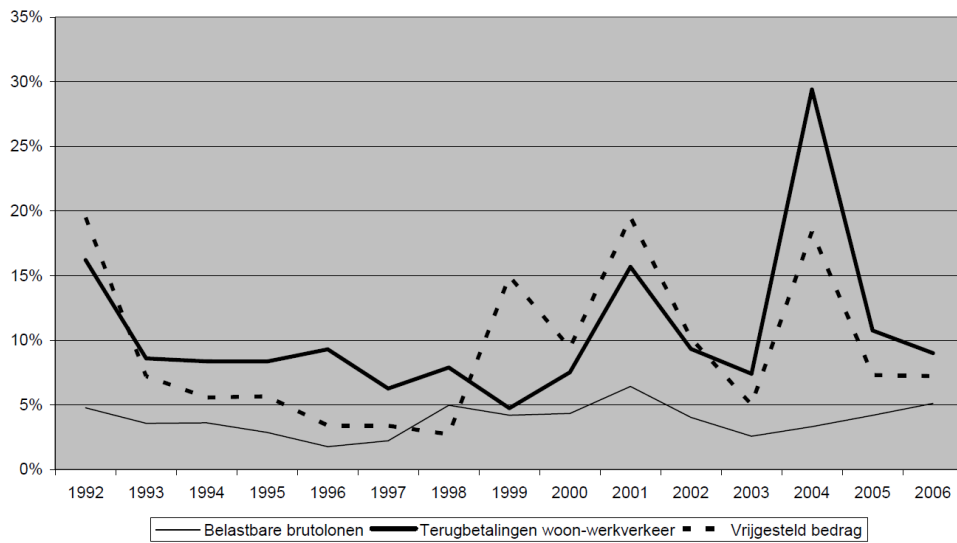
Bronnen: studiedienst van de fod Financiën en de Hoge Raad van Financiën /Sources : service d'étude du SPF Finances et le Conseil supérieur des Finances

Grafiek 2-7/Graphique 2-7⁵⁸: Belasting op vervoer in % van het BBP (1995-2007) op p. 110 van het verslag

Bron: Europese Commissie (2009)

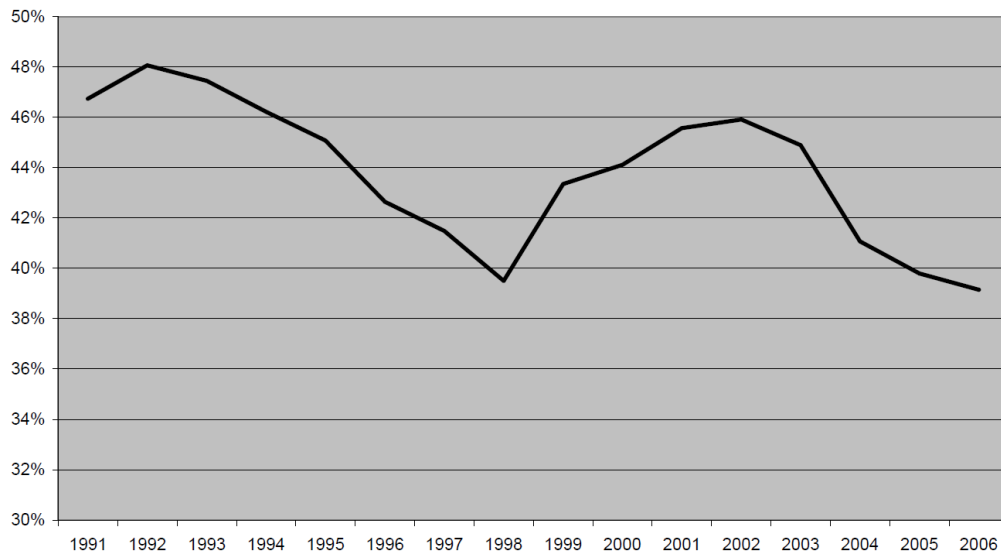
⁵⁸ Deze grafiek staat op blz. 110 van het verslag dd. september 2009 'Het belastingbeleid en het leefmilieu' van de afdeling fiscaliteit en parafiscaliteit van de Hoge Raad van Financiën.

Grafiek 2-8/Graphique 2-8: Stijgingspercentages van de terugbetalingen van de kosten voor woon-werkverkeer uitgezet tegen de ontwikkeling van het belastbaar brutoloon en het vrijgesteld bedrag (1992-2006) op p. 116 van het verslag



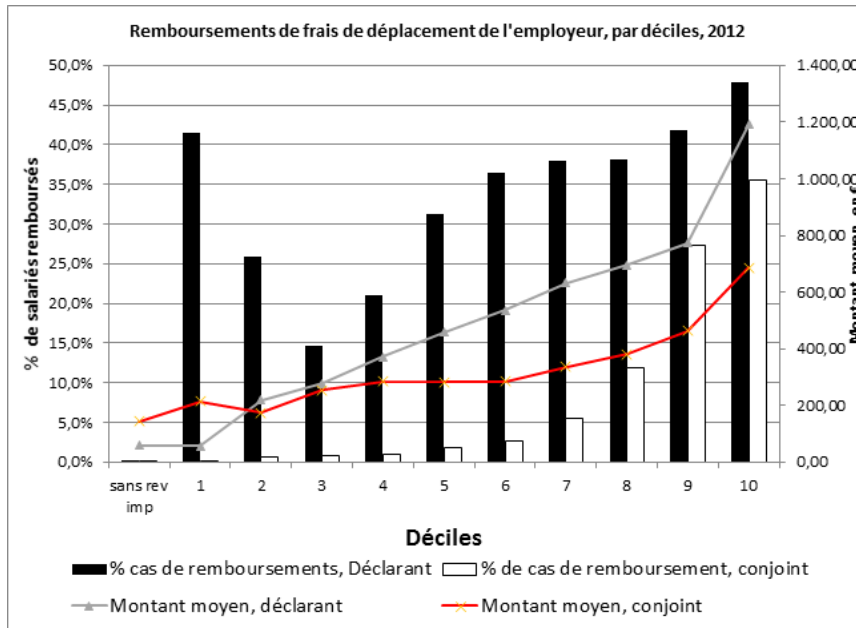
Bron: fiscale statistieken – berekeningen door de Hoge Raad van Financiën

Grafiek 2-9/Graphique 2-9: Vrijgesteld gedeelte van de terugbetalingen van de uitgaven voor w-werker (1991-2006) op p. 117 van het verslag



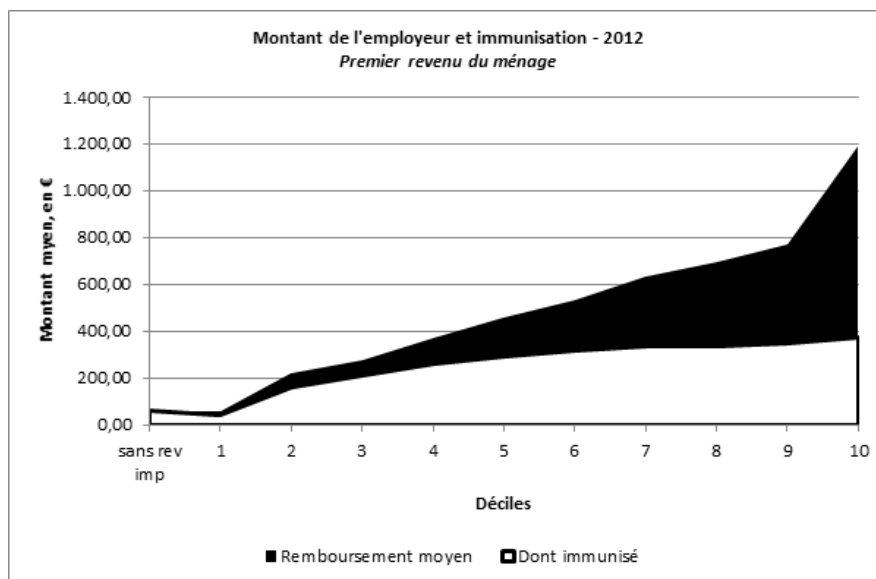
Bron: fiscale statistieken – berekeningen door de Hoge Raad van Financiën

Grafiek 2-10/Graphique 2-10: Terugbetalingen van vervoerskosten door de werkgever (verdeling terugbetalingen over de inkomensas; globaal belastbaar inkomen voor het eerste en het tweede gezinsinkomen) uitgedrukt in % terugbetaalde werknemers, gemiddeld terugbetaald bedrag per deciel in 2012



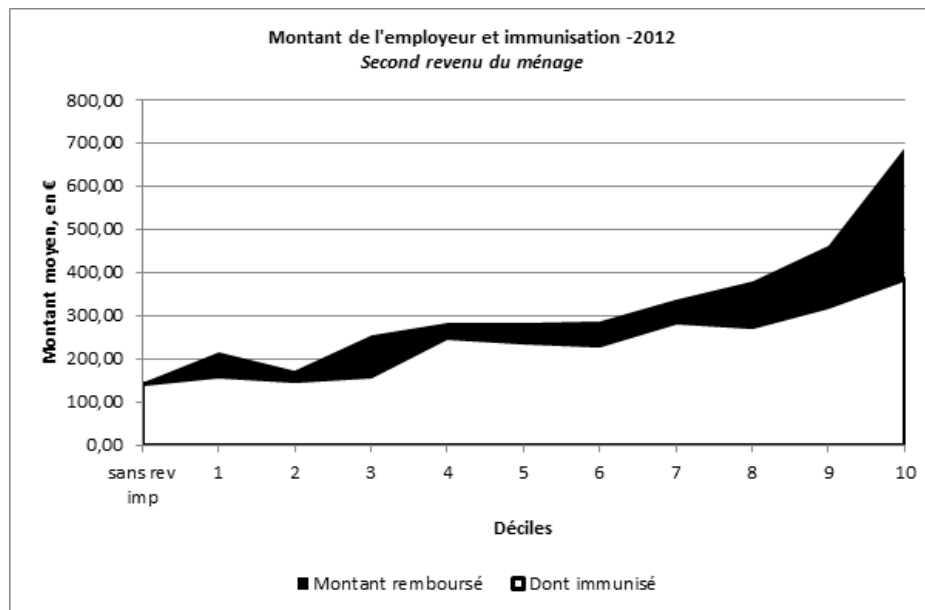
Bron: gegevensbank van het SIRE-model – studiedienst fod Financiën

Grafiek 2-11/Graphique 2-11: Werkgeverstussenkomst en vrijstelling eerste gezinsinkomen voor de verschillende decielen in 2012

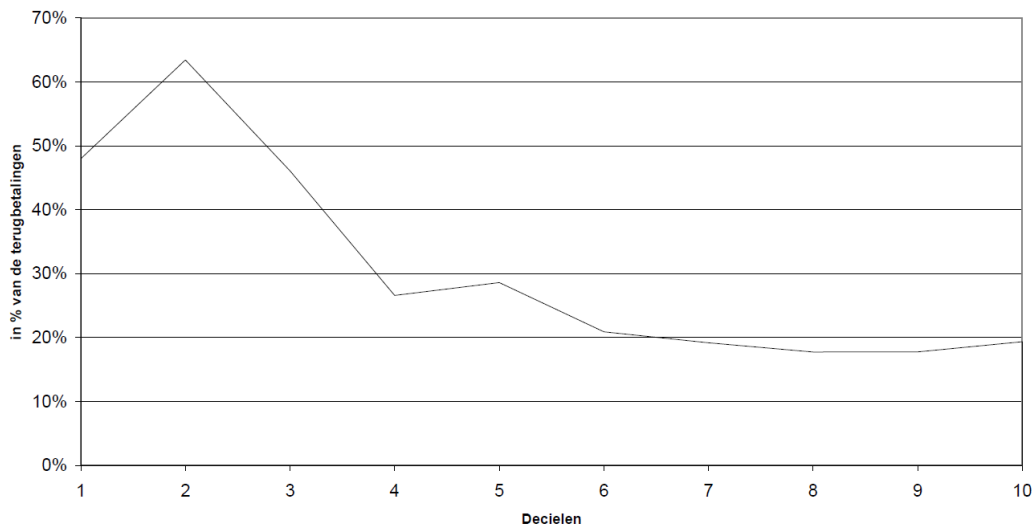


Bron: gegevensbank van het SIRE-model – studiedienst fod Financiën

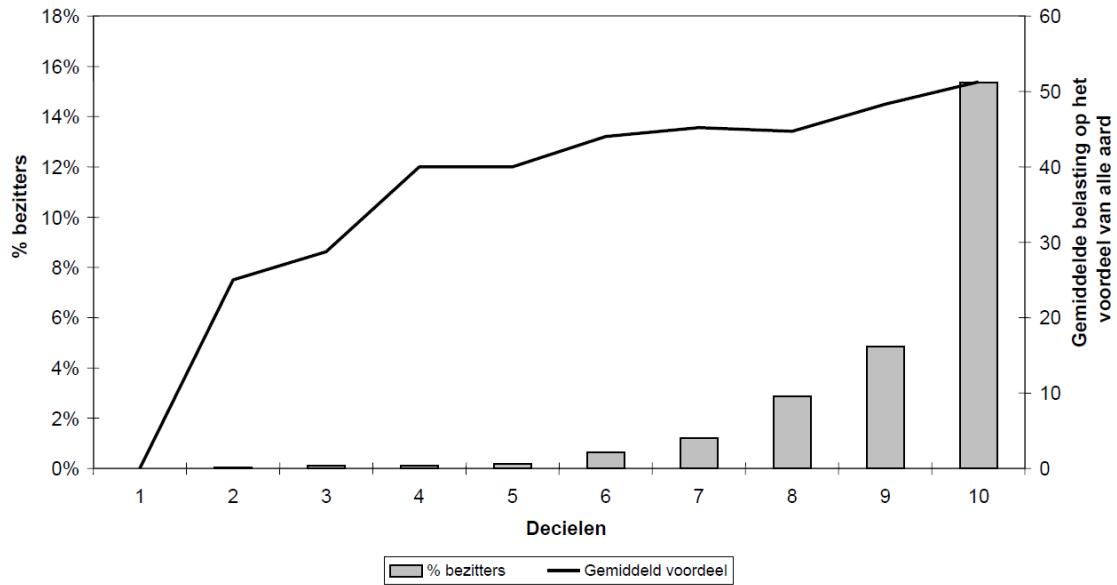
Grafiek 2-12/Graphique 2-12: Werkgeverstussenkomst en vrijstelling tweede gezinsinkomen voor de verschillende decielen in 2012



Grafiek 2-13/Graphique 2-13: Aandeel van de volledig vrijgestelde terugbetalingen voor het gebruik van het openbaar vervoer uitgedrukt in % van de terugbetalingen per deciel op p. 119 van het verslag

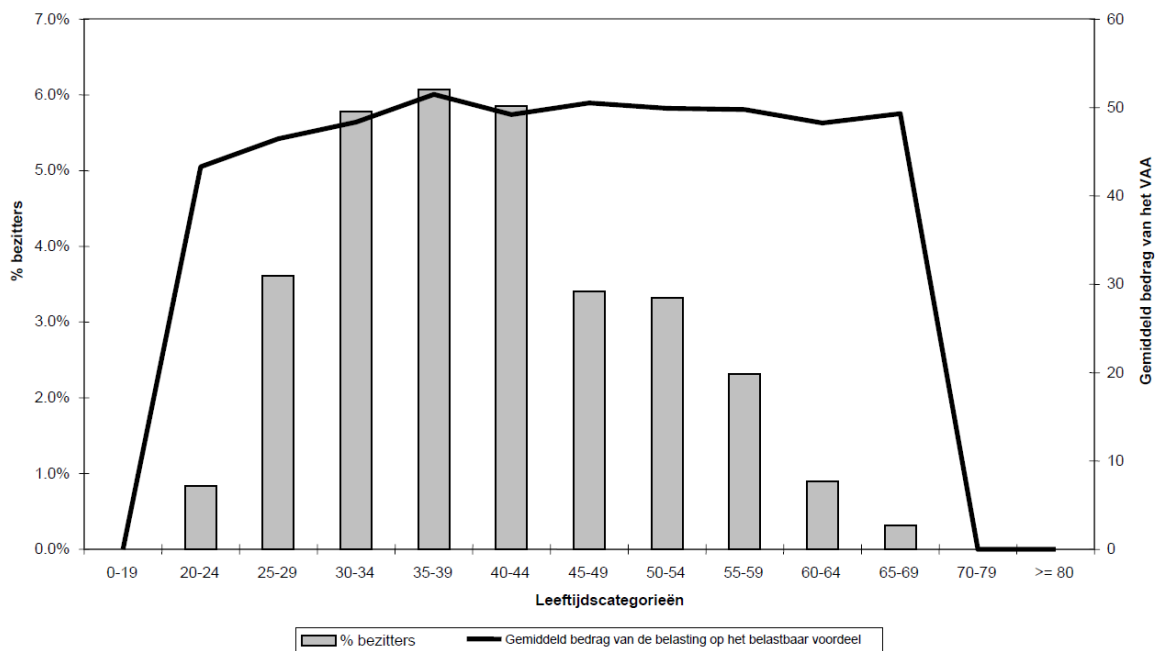


Grafiek 2-14/Graphique 2-14: Bedrijfswagens: % bezitters en gemiddelde belasting op het VAA⁵⁹, per deciel op p. 125 van het verslag



Bron: gegevensbank van het SIRE-model – studiedienst fod Financiën

Grafiek 2-15/Graphique 2-15: Bedrijfswagens: % bezitters en gemiddeld bedrag van het VAA, volgens leeftijdscategorie op p. 125 van het verslag



Bron: gegevensbank van het SIRE-model – studiedienst fod Financiën

⁵⁹ Het gaat niet over de totaal betaalde belasting, maar om de extra belasting wanneer het VAA wordt verhoogd met 100. Dit moet dus eerder worden geïnterpreteerd als een impliciete marginale belastingvoet.

Tabel 2-23/Tableau 2-23: Werkgeverstussenkomsten + vrijstellingen afkomstig uit de persoonlijke belastingaangiftes uitgedrukt in euro (2010-2013)

	code persoonlijke belasting- aangifte	Aanslagjaar			
		2010	2011	2012	2013
Totaalbedrag terugbetaling van de kosten voor woon-werkverplaatsingen	1254	1.070.479.896	1.123.688.873	1.176.484.796	925.681.158
Vrijstelling (gevraagd door de belastingbetaler)	1255	493.243.497	535.964.356	568.721.973	611.202.206
Totaalbedrag terugbetaling van de kosten voor woon-werkverplaatsingen	2254	241.168.494	259.144.296	273.162.443	243.622.510
Vrijstelling (gevraagd door de belastingbetaler)	2255	143.119.489	160.377.362	170.007.674	183.763.621

Bron: Fod Financiën

De informatie die in de Belcotax fiches en de aangiftes van de personenbelasting vervat is m.b.t. het voordeel van alle aard dat voortvloeit uit het gebruik van een bedrijfswagen, kan volgens de fod Financiën niet ter beschikking worden gesteld omdat zij niet volledig representatief is:

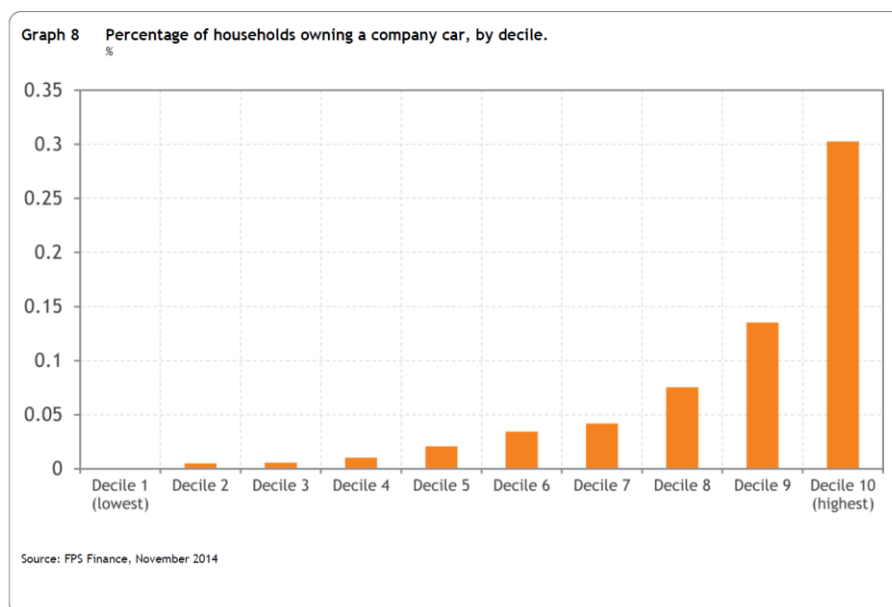
- Belcotax fiches: De bedrijven zijn verplicht om de Belcotax fiches, en meerbepaald de rubriek 9 “bezoldiging” in te vullen. Om te beginnen is er geen opsplitsing naar de verschillende soorten voordelen van alle aard (bedrijfswagen, huisvesting, verwarming, verlichting,...) mogelijk aangezien zij onder één gedeelde code in de Belcotax fiche voorkomen. Bovendien zijn de gegevens die worden ingevuld bij rubriek 9, c) voordelen van alle aard niet representatief omdat sommige bedrijven het voordeel van de bedrijfswagen in de fiscale aangifte als gewoon loon (9.a bezoldigingen) aangeven in plaats van als voordeel van alle aard (9.c voordelen van alle aard). Het is niet mogelijk om na te gaan in welke gevallen en voor welke bedrijven dit is gebeurd. Het gaat evenwel niet om fraude aangezien alles is inbegrepen in het gewoon loon, zonder een opsplitsing tussen het loon in strikte zin en het voordeel van alle aard.
- In de aangiftes van de personenbelasting worden de voordelen van alle aard vermeld onder het “Vak IV, A. gewone bezoldigingen, 4. Wedden, lonen, enz. voor gepresteerde opzegtermijn die voor vrijstelling in aanmerking komen (andere dan bedoeld in 14, a, 2° en 15, a, 2°), b) die niet op een fiche zijn vermeld”. Om te beginnen is er geen opsplitsing naar de verschillende soorten voordelen van alle aard (bedrijfswagen, huisvesting, verwarming, verlichting,...) mogelijk aangezien zij onder één gedeelde code in de aangifte in de personenbelasting voorkomen. Bovendien zijn de gegevens die worden ingevuld onder rubriek A., 4.b) van Vak IV van de aangifte in de personenbelasting niet representatief omdat het voordeel van de bedrijfswagen soms wordt aangegeven als een gewoon loon in plaats van een voordeel van alle aard. Het is niet mogelijk om na te gaan in welke gevallen dit is gebeurd. Het gaat evenwel niet om fraude aangezien alles is inbegrepen in het gewoon loon, zonder een opsplitsing tussen het loon in strikte zin en het voordeel van alle aard.

Il n'y a pas de fraude dès lors que tout est repris dans le salaire, sans être réparti entre salaire stricto sensu et avantage de toute nature.

Bron : Federaal Planbureau / Source : Bureau fédéral du Plan

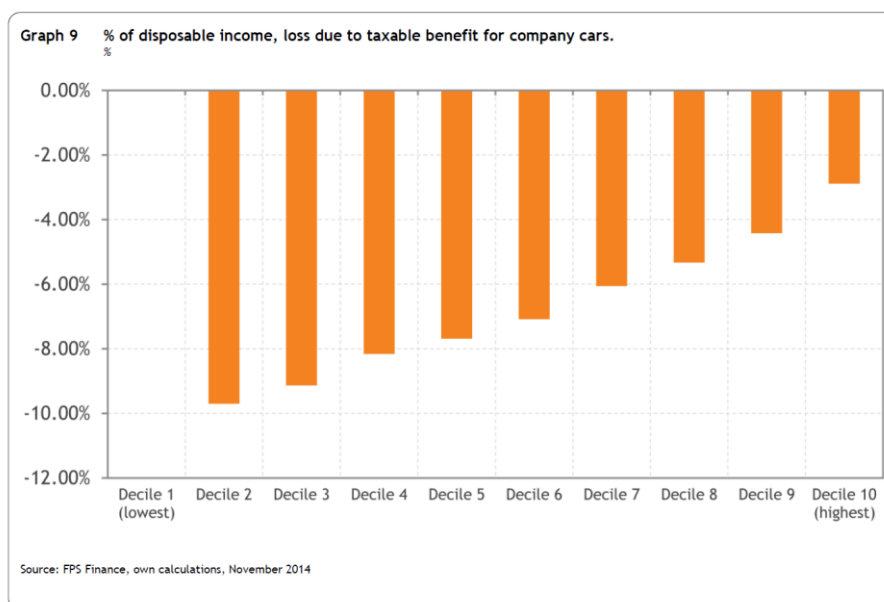
**Het verslag 'Transport policy through direct taxation' dd. december 2014 / Le rapport
Transport policy through direct taxation' de décembre 2014**

Grafiek 2-16/Graphique 2-16: % huishoudens die een bedrijfswagen bezitten, per inkomensdeciel (2014)

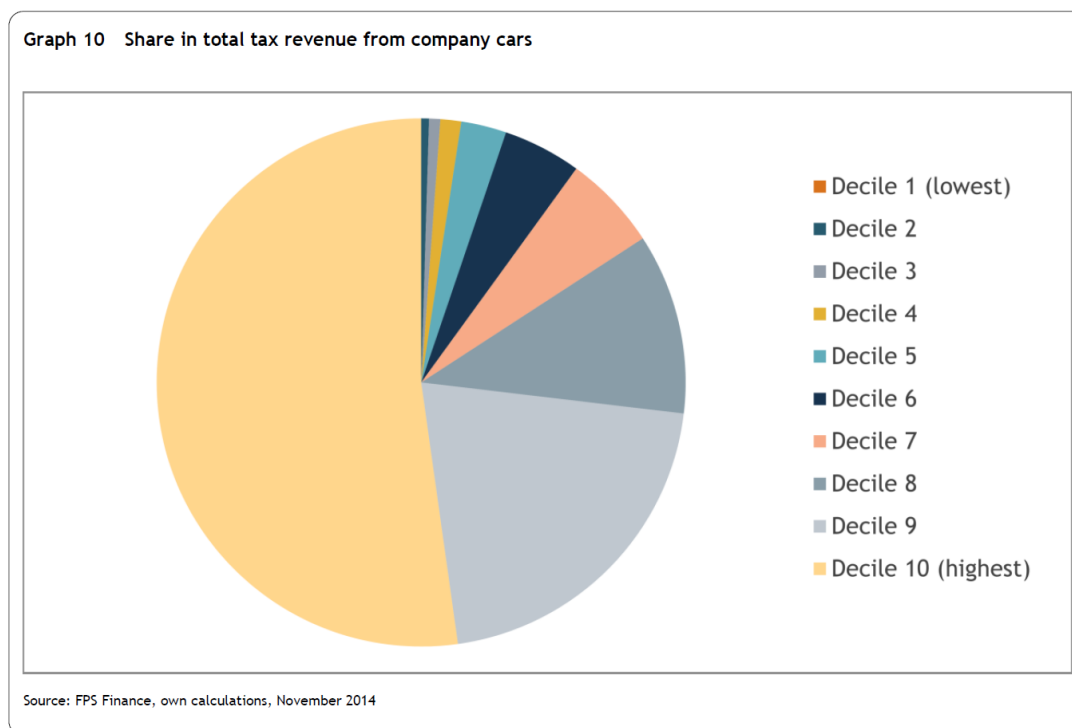


Bron: Fod Financiën

Grafiek 2-17/Graphique 2-17: % van het beschikbaar inkomen; verlies te wijten aan belastbaar voordeel voor bedrijfswagens



Bron: Fod Financiën

Grafiek 2-18/Graphique 2-18: Aandeel in totale belastingsinkomsten afkomstig van bedrijfswagens

Bron: Fod Financiën

Studie getiteld/étude intitulée « the fiscal treatment of company cars in Belgium : effects on car demand, travel behaviour and external cost, February 2016 »

Het fiscaal voordeel voor bedrijfswagens heeft een grote invloed op het mobiliteitsgedrag, met aanzienlijke maatschappelijke kosten.

Het fiscaal regime dat van toepassing is op bedrijfswagens vormt een interessante alternatieve verloning voor de onderneming en de werknemer in vergelijking met het brutoloon. Dat regime vormt echter ook een belangrijke subsidie voor het bezit en het gebruik van de wagen als vervoermiddel, met gevolgen op economisch, milieu- en sociaal vlak.

Deze studie analyseert de gedragseffecten op het vlak van het bezit en het gebruik van de wagen die voortvloeien uit het huidige fiscaal regime. Aan de hand van de BELDAM-enquête met betrekking tot de mobiliteit van de Belgische huishoudens, kwantificeert ze die effecten nadat rekening is gehouden met de impact van andere factoren (zoals de samenstelling van het huishouden, de verblijfplaats, de inkomens, de locatie en aard van het werk van de actieve gezinsleden, of de toegang tot het openbaar vervoer). Op basis daarvan wordt de globale impact van het huidige fiscaal regime op het vlak van de maatschappelijke welvaart geraamd.

- Het fiscaal voordeel zet huishoudens ertoe aan duurdere wagens aan te houden (stijging van de waarde van +62%), en de auto intensiever te gebruiken voor woon-werk verplaatsingen en voor private doeleinden. Jaarlijks worden zo 6000 kilometer extra per wagen afgelegd.
- Deze overconsumptie vertaalt zich in een maatschappelijk verlies van meer dan 2300 euro per salariswagen.

Het bezit van een bedrijfswagen heeft een grote invloed op de keuzes van de huishoudens: huishoudens met een bedrijfswagen hebben meer en duurdere wagens in hun bezit. In de huishoudens met een

bedrijfswagen heeft de grootste wagen een gemiddelde cilinderinhoud die groter is dan 5 % en een waarde die hoger is dan 62 % ten opzichte van de huishoudens met vergelijkbare kenmerken die enkel over privéwagens beschikken. Bedrijfswagens gaan ook gepaard met een sterke stijging van de gemiddelde grootte van het wagenpark van de huishoudens. De kans dat het aantal wagens in een huishouden groter is dan één neemt toe met 24 procentpunt (pp) voor de huishoudens met een bedrijfswagen met gelijkaardige kenmerken.

Tabel 2-24/Tableau 2-24: Gemiddelde gedragseffecten

	Effecten
Grootte van de motor van de grootste wagen in het huishouden	+ 5%
Kans dat het aantal wagens in een huishouden groter is dan één	+ 24pp
Waarde van de meest waardevolle wagen in het bezit van een huishouden	+ 62%
Kans om een wagen te gebruiken voor pendelverkeer	+ 16pp
Wekelijks aantal kilometer voor pendelverkeer	+ 58,2 km
Dagelijks aantal kilometer voor ander privaat verkeer	+ 8,2 km

Het bezit van een bedrijfswagen betekent dat huishoudens nagenoeg uitsluitend gebruikmaken van de wagen als vervoermiddel voor pendelverkeer en dat zij vaker gebruikmaken van de wagen voor privéverplaatsingen. Zo begeeft 93 % van de personen met een bedrijfswagen zich met de wagen naar het werk. Dat cijfer ligt 16 procentpunt hoger dan het aandeel werknemers met gelijkaardige kenmerken dat niet over een bedrijfswagen beschikt. Door die verschillende modale keuze wordt de impact van het fiscaal regime op de afgelegde kilometers met de wagen voor pendelverkeer op meer dan 58 km per week geraamd, of ongeveer 2 800 km per jaar. Personen die over een bedrijfswagen beschikken, maken ook vaker gebruik van de wagen voor privéverplaatsingen en voor grotere afstanden. De impact van het fiscaal regime bedraagt meer dan 8 km per dag, of 2 990 km per jaar. De kosten die verbonden zijn aan het fiscaal regime bedragen 905 miljoen euro per jaar, of 0,23 % van het bbp. Die kosten omvatten het economisch verlies door een overmatig bezit van de wagen: huishoudens worden aangemoedigd meer en duurdere wagens te bezitten, iets wat ze niet uit eigen beweging zouden doen. Dat vertaalt zich in een misallocatie van middelen. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de bijkomende milieu- en externe congestiekosten die veroorzaakt worden door een overmatig gebruik van de wagen, vooral in de spitsperiode.

Tabel 2-25/Tableau 2-25: Jaarlijkse maatschappelijke kosten per bedrijfswagen en geaggregeerde resultaten

	Euro per wagen	Mio euro totaal	Totaal in % van het bbp
Excessief aantal en waarde van wagens	396	152	0,04%
Excessief aantal kilometers pendelverkeer	119	46	0,01%
Excessief aantal kilometers voor andere, private motieven	128	49	0,01%
Externe kosten: congestie	1.637	628	0,16%
Externe kosten: milieu	81	31	0,01%
Totaal	2.365	905	0,23%

Bron : OESO/Source:OCDE

Personal Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses: estimating the Fiscal and Environmental Costs, OECD Taxation Working Papers, No. 20, OECD Publishing (Harding, M. (2014))

In deze Oeso-studie⁶⁰ wordt een benchmark gemaakt van het beleid rond bedrijfswagens in de Oeso-landen. Volgens de studie houdt het belastingvoordeel op bedrijfswagens in België een subsidie in van gemiddeld €2.763 per auto per jaar, zie onderstaande tabel. Hiermee staat België bovenaan de lijst die samengesteld is uit 27 Oeso-lidstaten (grosso modo de meest ontwikkelde) en Zuid-Afrika. De gemiddelde subsidie over de 27 lidstaten en Zuid-afrika is €1600 per auto per jaar.

Tabel 2-26/Tableau 2-26: Size of annual subsidy relative to car price, per kilometre and per car at midpoint benchmark: estimate

Country	Annual subsidy (under capital component only) <i>EUR per EUR of car price</i>	Annual subsidy (under distance component only) <i>EUR per km</i>	Total annual subsidy (under capitale and distance components) <i>EUR per km</i>
AUS	68	0,02	550
AUT	1 107	0,00	1 107
BEL	1 547	0,06	2 763
CAN	283	-0,01	57
DNK	646	0,06	1 796
EST	341	0,02	808
FIN	1 132	-0,02	772
FRA	1 254	0,04	2 057
DEU	1 584	0,04	2 426
HUN	1 788	0,02	2 176
ISL	32	0,03	616
ITA	1 430	0,03	2 041
LUX	1 133	0,04	1 992
MEX	1 668	0,01	1 826
NLD	276	0,05	1 284
NZL	767	0,07	2 195
NOR	-892	0,08	240
PRT	1 740	0,05	2 662
SVK	926	0,03	1 512
SVN	566	0,06	1 813
ESP	600	0,04	1 382
SWE	1 279	0,01	1 446
CHE	1 404	0,03	2 015
GBR	251	0,04	1 118
USA	779	0,01	1 018
SAF	431	0,04	1 302
Total	936	0,03	1 600

Source: OECD calculations of benchmark benefits, taxable benefits and estimated tax expenditures based on exchange rates and estimated company car stock in 2012.

⁶⁰ Raadpleegbaar via: DOI: [10.1787/5jz14cg1s7vl-en](https://doi.org/10.1787/5jz14cg1s7vl-en)

2.1.5.2 Het aantal bedrijfswagens/Le nombre de voitures de société

Bronnen: het rapport "Kilometers afgelegd door Belgische voertuigen⁶¹" van de fod Mobiliteit en Vervoer dd. 30 november 2015 en het rapport Company Car Analysis van 2007⁶²/Sources: le rapport "Kilomètres parcourus par les véhicules belges du SPF "Mobilité et Transports » du 30 novembre 2015 et le rapport Company Car Analysis de 2007.

Voor het aantal bedrijfswagens werd in de Company Car Analysis daterend van 2007 een beroep gedaan op twee bronnen: de DIV en Febiac.

Zowel de DIV als FEBIAC definiëren een bedrijfswagen als een voertuig dat op naam van een onderneming geregistreerd is (d.w.z. met BTW-nummer). Dat kan dus zowel een bedrijfswagen als een dienstwagen zijn. Het verschil tussen de DIV- en de FEBIAC- cijfers is dat FEBIAC ook rekening houdt met de voertuigen van zelfstandigen.

In België zijn beide types van bedrijfsvoertuigen samen goed voor 13% van het Belgische automobielpark (d.w.z. 631.718 auto's) volgens de gegevens van de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen (DIV) en voor 19% (d.i. 930.521 auto's) volgens de gegevens van de Belgische Automobielen Tweewielerfederatie (FEBIAC).

De persoonlijke bedrijfswagens zijn goed voor 76% van alle bedrijfsvoertuigen, wat neerkomt op ongeveer 10% van het volledige Belgische automobielpark (480.374 auto's) volgens de gegevens van de DIV en op ongeveer 15% (707.592 auto's) volgens de gegevens van de FEBIAC.

Een Belgische privéwagen rijdt gemiddeld 16.534 kilometers op jaarbasis, terwijl een Belgische salariswagen⁶³ gemiddeld 29.842 kilometers per jaar aflegt. Een salariswagen wordt dus intensiever gebruikt dan een privéwagen. De groep salariswagens in België, geraamd op 403.610 voor het vierde kwartaal van 2014 of 7,3% van het totale personenwagenvoertuigenpark, legt jaarlijks in totaal 12,52 miljard kilometers af en neemt 15,1% van de gereden kilometers voor zijn rekening. Het overgrote deel aan salariswagens bestaat uit dieselwagens (96%). De gemiddelde leeftijd van een salariswagen in vergelijking met het personenwagenvoertuigenpark is evenwel met 2,4 jaar vrij jong.

Dat een personenwagen in het Brussels Gewest met gemiddeld 15.945 kilometers per jaar meer kilometers aflegt in vergelijking met een personenwagen in de andere Gewesten, kan worden verklaard door de grotere aanwezigheid van bedrijfswagens met een aandeel van 35% in het Brussels gewest in verhouding tot een respectievelijk aandeel van 16% en 7% voor het Vlaams gewest en het Waals gewest.

⁶¹ Consulteerbaar via http://mobilit.belgium.be/sites/default/files/Kilometers_2014_NL.pdf

⁶² Het betreft een analyse die i.o. van de pod Wetenschapsbeleid en de fod Mobiliteit en Vervoer werd uitgevoerd door de GRT (FUNDP, Universiteit Namen) en het IMOB (Universiteit Hasselt) op basis van gegevens afkomstig van de DIV, FEBIAC, de bedrijfsvervoerplannen in het Bhg en de mobiliteitsenquêtes MOBEL, OVG (Onderzoek verplaatsingsgedrag) en ERMMW (l'enquête régionale sur la mobilité des ménages wallons).

⁶³ Een salariswagen wordt volgens de fod Mobiliteit en Vervoer gedefinieerd als zijnde een bedrijfswagen die door de werkgever aan bepaalde van zijn werknemers ter beschikking wordt gesteld en die de werknemer voor andere dan louter beroepsdoeleinden mag gebruiken (zowel de woon-werkverplaatsing als ander privégebruik als het niet uitgesloten collectief vervoer van werknemers). Het gaat enkel enkel over de voertuigen waarop een solidariteitsbijdrage verschuldigd is.

Tabel 2-27/Tableau 2-27: Afgelegde kilometers door salariswagens in 2014 (België)

Brandstof	Aantal voertuigen (4de kwartaal 2014)	Gemiddelde leeftijd	Gemiddelde kilometerstand	Km in 2014 (jaarbasis)
Carburant	Nombre de véhicules (4ième trimestre 2014)	Age moyen	Kilométrage moyen	Km en 2014 (sur base annuelle)
Benzine/Essence	16 929	3,0	43 200	18 168
Diesel/Diesel	386 240	2,4	69 428	30 358
LPG/GPL	105	6,9	166 099	28 468
Aardgas/Gaz nat	248	1,1	29 609	27 739
Elektr./Electr.	89	1,2	18 425	16 406
Andere/Autre	0			
Tot.	403 610	2,4	68 317	29842

Bron: verslag over de kilometers afgelegd door Belgische voertuigen in het jaar 2014, fod M&V

2.1.6 Inventaris van de federale fiscale uitgaven en het microsimulatiemodel SIRE/Inventaire des dépenses fiscales fédérales et le modèle de microsimulation SIRE

Bron = fod Financiën/Source = SPF Finances

Inventaris van de federale fiscale uitgaven/Inventaire des dépenses fiscales fédérales

In de inventaris van de federale fiscale uitgaven wordt een fiscale uitgave gedefinieerd als "een minderontvangst wegens fiscale tegemoetkomingen voortvloeiend uit een afwijking van het algemeen stelsel van een gegeven belasting te voordele van zekere belastingplichtigen of van zekere economische, sociale, culturele, ... activiteiten en die kan worden vervangen door een rechtstreekse betoelaging.

De twee onderstaande tabellen geven de federale fiscale uitgaven betreffende de terugbetaling van de reiskosten voor woon-werkverplaatsingen met het openbaar vervoer, het gemeenschappelijk georganiseerd vervoer en de individuele wagen ingeval van een aftrek van de forfaitaire beroepskosten weer. Over de federale fiscale uitgaven betreffende de terugbetaling van de fietsvergoeding kunnen geen gegevens uit de inventaris van de federale fiscale uitgaven worden gehaald: La rubrique des dépenses fiscales relative à l'indemnité vélo n'est pas remplie parce qu'il s'agit d'une exonération dont le SPF Finances ne dispose pas des données nécessaires à son calcul et donc, à moins qu'il ne soit jugé utile par le SPF Finances de demander l'information à des fins statistiques, l'information n'est pas disponible.

Tabel 2-28/Tableau 2-28: Federale fiscale uitgaven betreffende de terugbetaling van de reiskosten voor woon-werkverplaatsingen met het openbaar vervoer, het gemeenschappelijk georganiseerd vervoer en de individuele wagen ingeval van aftrek forfaitaire beroepskosten⁶⁴ (inkomstenjaren 2007-2013) in miljoen €

Terugbetaling reiskosten woon-werkverkeer	het Rijk (in miljoen €)
lj 2007	151,96
lj 2008	166,51
lj 2009	302,23
lj 2010	319,45
lj 2011	337,85
lj 2012	351,46
lj 2013	371,70

Bron: Fod Financiën, Inventaris van de federale fiscale uitgaven

De sterke stijging van de federale fiscale uitgaven tussen inkomstenjaar 2008 en 2009 kan volgens de fod Financiën worden verklaard doordat « le montant de base (i.e. non indexé) a été doublé entre les exercices d'imposition 2009 et 2010, passant de 125 euros à 250 euros. Il s'agit du montant dans le cas où le travailleur - en frais forfaitaires - utilise pour ses déplacements domicile-lieu de travail un autre moyen de transport que les transports publics en commun ou le transport collectif organisé des membres du personnel. » « Ceci a eu une influence certaine sur le montant global de la dépense fiscale qui a justement presque doublé entre les revenus 2008 (ex imp 2009) et les revenus 2009 (ex imp 2010). Par la suite, le montant de base n'a plus été augmenté. »

Tabel 2-29/Tableau 2-29: Federale fiscale uitgaven als gevolg van de terugbetaling van de reiskosten voor woon-werkverplaatsingen, met het openbaar vervoer, het gemeenschappelijk georganiseerd vervoer en de individuele wagen uitgesplitst per gewest ingeval van aftrek forfaitaire beroepskosten (inkomstenjaren 2011 en 2013) in miljoen€

Terugbetaling reiskosten woon-werkverkeer	lj 2011 (in miljoen €)	Terugbetaling reiskosten woon-werkverkeer	lj 2013 (in miljoen €)
Het Rijk	337,85	Het Rijk	371,7
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	28,4	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	30,72
Vlaams Gewest	212,97	Vlaams Gewest	235,83
Waals Gewest	96,48	Waals Gewest	105,15

Bron: Fod Financiën, Inventaris van de federale fiscale uitgaven

Microsimulatiemodel SIRE/Modèle de microsimulation SIRE

De federale fiscale uitgaven die uitsluitend voortvloeien uit de volledige fiscale vrijstelling van de werkgeversvergoeding voor de kosten van woon-werkverplaatsingen via het openbaar vervoer (hypothese van aftrek van de forfaitaire beroepskosten) bedroegen 293,24 miljoen euro (voor het Rijk, inkomstenjaar 2011).

⁶⁴ En cas de justification de frais réels, ces indemnités ne sont plus exonérées. Elles deviennent alors imposables et sont ajoutées aux revenus.

2.1.7 Overheidsmaatregelen met het oog op een verminderd of duurzamer (bedrijfs)wagebruik/Politiques publiques visant une utilisation réduite ou plus écologique des voitures (de société)

2.1.7.1 Federaal niveau/niveau fédéral

Er bestaan op dit ogenblik geen federale overheidsmaatregelen die de kost voor de verwerving van een bedrijfs- of privéwage verminderen.

2.1.7.2 Vlaams gewest/Région flamande

Er is geen informatie ter zake beschikbaar.

2.1.7.3 Brussels hoofdstedelijk gewest/Région de Bruxelles-Capitale

Sources = STIB, Bruxelles Mobilité + Extrait des questions et réponses du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 février 2013 (n°37), p.112 à 115

La prime Bruxell'Air a été mise en place en octobre 2006. Vous trouverez de plus amples informations à son sujet sur <http://www.prime-bruxellair.be/homepage.php>

Principe

Toute personne domiciliée en Région de Bruxelles-Capitale qui radie sa plaque d'immatriculation et le cas échéant, procède à la destruction de son véhicule pourra bénéficier, sous certaines conditions, d'une prime Bruxell'AIR.

La prime Bruxell'AIR désigne un package « mobilité » à modalité variable en fonction de l'option choisie.

Sous certaines conditions, une radiation de plaque d'immatriculation donne droit :

- Soit à un abonnement MTB pour une année et à un abonnement Cambio Start pour une année.
- Soit à une prime vélo et à un abonnement Cambio Start pour une année.

Sous certaines conditions, une radiation de plaque d'immatriculation et la destruction du véhicule en question donne droit :

- Soit à un abonnement MTB et à un abonnement Cambio Start, tous deux pour une année renouvelables une fois.
- Soit à un abonnement MTB pour une année, un abonnement Cambio Start pour une année renouvelable une fois et à une prime vélo.
- Soit à un abonnement Cambio Start pour une année renouvelable une fois et une double prime vélo

Des informations complémentaires sont disponibles sur la page internet du site <http://www.prime-bruxellair.be/homepage.php> ainsi que dans les questions & réponses du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 février 2013 (n°37, p.112 à 115) ([voir également annexe 4](#)).

Les données reprises ci-dessous nous ont été transmises par la STIB.

Tabel 2-30/Tableau 2-30: Statistiques Bruxell'AIR du service vente à distance depuis le lancement⁶⁵

Statistiques Bruxell'AIR du service vente à distance depuis le lancement (communication dès le 17/09/2006)										
Année	Dossiers Bruxell'AIR acceptés									Total acceptés
	Radiation			Radiation ET Destruction						
	R 1	R 2		R+D 1	R+D 2	R+D 3				
	MTB 1 an + Cambio 1 an	Cambio 1 an + 1 Prime Vélo	% R/total dossiers acceptés	MTB 2 ans + Cambio 2 ans	+ Cambio 2 ans + 1 PV	ans + 2 Primes Vélo	% RD/total dossiers acceptés			Dossiers acceptés
2006	267	81	88%	21	13	12	12%			394
2007	1.205	343	88%	74	63	75	12%			1.760
2008	1.217	439	90%	86	27	78	10%			1.847
2009	1.006	431	89%	78	42	61	11%			1.618
2010	871	376	87%	72	42	68	13%			1.429
2011	682	299	90%	47	18	41	10%			1.087
2012	517	260	88%	39	14	49	12%			879
2013	518	256	87%	45	21	50	13%			890
2014 (Jan-juin)	221	114	89%	17	5	21	11%			378
TOTAL GENERAL	6.504	2.599	89%	479	245	455	11%			10.282

Financement	Communication & Enquêtes
€129.901	€134.193 (2006)
€ 936.672	€236.153 (2007)
€1.033.361	€135.296 (2008)
€1.085.466	€235.590 (2009)
€1.053.502	€ - (2010)
€927.677	€ 9.129 (2011)

€5.166.580 €750.361

% acceptés 88%

Tabel 2-31/Tableau 2-31: Périodes de campagne de communication Bruxell'AIR

Evolution du nombre de demandes 2010/2009 en %					
Dossiers Bruxell'AIR acceptés					Total
Radiation		Radiation ET Destruction			acceptés
R 1	R 2	R+D 1	R+D 2	R+D 3	
-13,42%	-12,76%	-7,69%	0,00%	11,48%	-11,68%
Evolution du nombre de demandes 2009/2008 en %					
Dossiers Bruxell'AIR acceptés					Total
Radiation		Radiation ET Destruction			acceptés
R 1	R 2	R+D 1	R+D 2	R+D 3	
-17,34%	-1,82%	-9,30%	55,56%	-21,79%	-12,40%
Evolution du nombre de demandes 2008/2007 en %					
Dossiers Bruxell'AIR acceptés					Total
Radiation		Radiation ET Destruction			acceptés
R 1	R 2	R+D 1	R+D 2	R+D 3	
1,00%	27,99%	16,22%	-57,14%	4,00%	4,94%

Source : STIB

Informations complémentaires reçues de la STIB : « Il n'y a pas eu de campagnes Bruxell'Air de 2012 à 2014 et très peu de frais annexes (mise-à-jour du site, etc.). La région paye maintenant 100% de la prime. Il n'y a pas d'informations sur l'abandon éventuel de cette prime. Il y a déjà eu des discussions pour l'adapter mais il n'y a pas plus d'informations disponibles à ce sujet. La STIB gère la prime et refacture ».

⁶⁵ Source : la STIB

Informations complémentaires reçues de Bruxelles-Mobilité : « En ce qui concerne la prime Bruxell’Air », nous avons procédé aux engagements suivants depuis 2012 :

2012 : 750.000 €.

2013 : 750.000 €.

2014 : 500.000 €.

Les engagements correspondent grosso modo à ce qui a été dépensé par année.

2.1.7.4 Waals gewest/Région wallonne

Depuis 2008, la Wallonie a adopté un régime incitatif à l’acquisition de véhicules plus respectueux de l’environnement qui se traduit par l’octroi de prime pour les véhicules émettant peu de CO₂ et d’une majoration de la taxe de mise en circulation pour les véhicules les plus polluants. L’éco-malus fait partie intégrante de la taxe de mise en circulation et s’applique dès que le véhicule mis en usage émet 146 g ou plus de CO₂ par kilomètre parcouru, le montant de taxe étant fonction des émissions de CO₂ en g/km et payable une seule fois à l’immatriculation d’un véhicule neuf ou d’occasion.

Ce régime incitatif a été conçu pour évoluer en fonction des progrès technologiques des véhicules et du changement de comportement quant à leur achat, d’où la nécessité de revoir périodiquement le niveau des seuils et des montants.

Les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves étaient de 127 g/km en Wallonie en 2010 (134 en Belgique) et ont diminué de 19 g/km en Wallonie entre 2007 et 2010 (comme en Belgique). En 2010, les émissions en Wallonie étaient de 143 g/km pour les voitures de société, 131 pour les voitures des indépendants et 124 pour les voitures des personnes privées.

Source / Bron: Décret du 17/01/2008 portant création d’un éco-bonus sur les émissions de CO₂ par les véhicules automobiles des personnes physiques

Il est octroyé en Région wallonne un « éco-bonus » sur la mise en usage d’un véhicule automobile sur le territoire de la Région wallonne par une personne physique domiciliée en Région wallonne, lorsque les émissions de CO₂ de ce véhicule automobile nouvellement mis en usage ne dépassent pas un certain niveau défini par le présent décret. Dans la limite des crédits inscrits à cette fin au budget de la Région wallonne, l’éco-bonus est dû au bénéficiaire forfaitairement en une fois lors de la mise en usage du véhicule et est appliqué en fonction de la catégorie des émissions de CO₂ du véhicule.

Un article budgétaire est destiné à couvrir le versement des éco-boni aux personnes physiques, la promotion de l’utilisation de véhicules électriques ou peu énergivores, dont notamment l’installation de bornes électriques de rechargement. Le montant du crédit en moyens de paiement est de 889.000 € au budget 2013 après ajustement et de 874.000 € prévus au budget 2014.

Budget 2014

A.B. 01.03 – Promotion de l’utilisation de véhicules électriques ou peu énergivores. Ecobonus, bornes électriques (CODE SEC : 01.03.00)/A.B. 01.03 Bevordering van het gebruik van elektrische of energiezuinige voertuigen. Ecobonus, elektrische laadpalen (CODE SEC:01.03.00)

- Base légale, décrétole ou réglementaire : Décret budgétaire + Décret du 17 janvier 2008 portant création d’un éco-bonus sur les émissions de CO₂ par les véhicules automobiles des personnes physiques (MB 19 février 2008), tel que modifié + Décret du 5 mars 2008 portant création d’un

- éco-malus sur les émissions de CO₂ par les véhicules automobiles des personnes physiques dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus
- Engagement : 811 milliers EUR
- Liquidation : 874 milliers EUR
- Ce crédit est destiné à couvrir le versement des éco-boni aux personnes physiques (émissions de CO₂ par les véhicules automobiles), ainsi que la promotion pour l'utilisation de véhicules électriques ou peu énergivores, dont notamment l'installation de bornes électriques de rechargement.
- Liquidation trésorerie : non réglementée.

Source / Bron: Décret du 05/03/2008 portant création d'un éco-malus sur les émissions de CO₂ par les véhicules automobiles des personnes physiques dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus

Ce décret instaure une taxe due, pour les voitures et voitures mixtes mises en usage par une personne physique domiciliée en Région wallonne, en raison de deux composantes:

- la première étant basée sur la puissance du moteur exprimée soit en chevaux fiscaux, soit en kilowatts;
- la seconde, appelée « éco-malus », étant basée sur la différence négative des émissions de CO₂ du véhicule automobile mis en usage soit par rapport au précédent véhicule automobile remplacé, soit, à défaut, par rapport à la moyenne des véhicules automobiles mis en circulation.

Un article budgétaire se rapporte aux recettes provenant de la taxe de mise en circulation et de l'éco-malus. Il est prévu que le système des éco-malus soit applicable aux voitures de société à partir de 2014. Le montant des recettes de la taxe de mise en circulation est estimé à 174 millions € pour 2014.

Budget 2014

Article 36.02.60 - Taxe de mise en circulation/Artikel 36.02.60 – Belasting op inverkeerstelling

- Base légale, décrétole ou réglementaire : Loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions (article 3), telle que modifiée par la loi spéciale du 13 juillet 2001 portant refinancement des Communautés et extension des compétences fiscales des Régions (article 5). Décret du 5 mars 2008 portant création de l'éco-malus.
- Montant estimé: 174.124 milliers EUR.
- Cet article se rapporte aux recettes provenant de la taxe de mise en circulation et de l'éco-malus. Dans le cadre du transfert du service de l'impôt en matière de taxe de circulation (TC)/taxe de mise en circulation (TMC), une amélioration du processus global de taxation, de contrôle, de perception et de recouvrement de ces deux taxes générera des recettes complémentaires. Par ailleurs, le système des éco-malus sera applicable aux voitures de sociétés à partir de 2014.
- Perception trésorerie : mensuelle.

Au 01/01/2014, la Wallonie a repris le service de l'impôt en matière de taxe de mise en circulation, de taxe de circulation et d'eurovignette. Un nouvel article budgétaire inscrit au budget 2014 reprend la dotation du fédéral liée au transfert de la gestion des taxes de circulation, mise en circulation, eurovignette (montant estimé de 6,1 millions €).

Budget 2014

Article 49.03.41 (Nouveau) – Dotation fédéral TC (Taxe Circulation) /TMC (Taxe de mise en circulation) /Artikel 49.03.41 (nieuw) – Federale dotatie TC (Verkeersbelasting)/MC (Belasting op inverkeerstelling)

- Base légale, décrétable ou réglementaire : Loi spéciale de financement du 13 juillet 2001.
- Montant estimé : 6.085 milliers EUR. Cette dotation est liée au transfert de la gestion des taxes de circulation, mise en circulation, eurovignette, effective à date du 1er janvier 2014
- Liquidation trésorerie : non réglementée.

2.1.8 Overheidstoelagen voor openbaar vervoer/Dotations publiques pour les transports en commun publics

2.1.8.1 Overheidstoelagen toegekend aan de NMBS/Dotations publiques octroyées à la SNCB

Bron = de NMBS/Source = la SNCB

Tabel 2-32/Tableau 2-32: Overheidstoelagen die de NMBS jaarlijks ontvangt ter compensatie van de kosteloosheid voor de reiziger van de woon-werkverplaatsingen met de trein (derdebetalersysteem)

Overheidstoelagen NMBS mbt woon-werkverplaatsingen met trein (in miljoen €)	
2008	20,605
2009	23,068
2010	24,92
2011	25,785
2012	27,255
2013	28,335

Bron: NMBS

2.1.8.2 Overheidstoelagen toegekend aan De Lijn/Dotations publiques octroyées à De Lijn

Bron = De Lijn/Source = De Lijn

Er bestaan bij De Lijn verschillende derdebetalerssystemen voor gemeenten, steden en werkgevers. In het DBS systeem woon-werkverkeer zijn de derdebetalers de bedrijven of organisaties die voor hun werknemers of leden de vervoersonkosten (gedeeltelijk) betalen. De werknemers reizen dan goedkoper. De voordelen voor de werkgever zijn:

- Alle tegemoetkomingen voor woon-werkverplaatsingen met het openbaar vervoer zijn volledig aftrekbaar.
- Ook dienstverplaatsingen met het openbaar vervoer zijn 100% aftrekbaar, als de administratie de nodige bewijsstukken krijgt (o.a. vervoersbewijzen).

Er bestaat geen vergelijkbare regeling, zoals de 80/20 regeling bij de NMBS, waarin de Vlaamse overheid voor een percentage tussenkomt in het openbaar vervoer i.f.v. woon-werkverkeer (en bijgevolg geen cijfers).

Aanvullende informatie over de dotaties van de Vlaamse overheid aan De Lijn vind je in het MORA-Mobiliteitsrapport 2014 terug onder 2.2. Financiering openbaar vervoer > Overheidsbijdrage openbaar vervoer > 2.2.1.1. De Lijn (pag. 89-90).

2.1.8.3 Overheidstoelagen toegekend aan de MIVB/Dotations publiques octroyées à la STIB

Bron = MIVB/Source = la STIB

La STIB ne bénéficie pas de l'apport de l'Etat pour le système de tiers-payant. Il n'y a donc pas de réduction sur le prix de l'abonnement et ce malgré le nombre d'abonnements achetés⁶⁶.

2.1.8.4 Overheidstoelagen toegekend aan de TEC/Dotations publiques octroyées au TEC

Bron = TEC/Source = TEC

Le TEC ne bénéficie pas d'une compensation spécifique pour couvrir le service administratif rendu dans le cadre des conventions tiers-payant.

2.1.9 Vervoersinfrastructuurinvesteringen/Investissements dans les infrastructures de transport

2.1.9.1 België/Belgique

Working Paper van het Federaal Planbureau getiteld 'Analyse des dépenses et recettes publiques de transport' van november 2008/Working Paper du Bureau fédéral du Plan intitulée "Analyse des dépenses et recettes publiques de transport" de novembre 2008⁶⁷

Hierna volgt een greep uit de cijfergegevens vervat in deze Working Paper die betrekking hebben op het jaar 2000 en die werden samengevat in het artikel "De financiering van het openbaar vervoer" dd. november 2009⁶⁸.

Overheidsuitgaven voor vervoer in België / Dépenses publiques de transport en Belgique

Het vervoer over de weg vormt het leeuwendeel van de overheidsuitgaven voor vervoer. De overheidsuitgaven voor het wegvervoer zijn goed voor zowat twee derde van alle overheidsuitgaven die naar het vervoer gaan⁶⁹, de uitgaven voor het spoorvervoer maken 20% tot 25% uit, die voor het lokale openbaar vervoer hebben een aandeel van om en bij de 9%, die voor het vervoer over de waterwegen (binnenwateren en zeevaart) zijn goed voor 3% en die voor het luchtvervoer vormen 1%⁷⁰.

De infrastructuur neemt de grootste hap (67%) uit de overheidsuitgaven voor het vervoer, daarna volgen het personenvervoer (26%) en het goederenvervoer (7%).

De overheidsuitgaven voor het personenvervoer worden, in dalende orde van belang, verdeeld over het spoorvervoer (36%), het lokaal openbaar vervoer (36%) en het vervoer over de weg (27%). De

⁶⁶ https://www.stib-mivb.be/Tierspayant_Derdebetaler.html?l=fr

⁶⁷ Deze Working Paper is beschikbaar op <http://www.plan.be/admin/uploaded/200812051524320.wp200820.pdf>

⁶⁸ Dit artikel is consulteerbaar via <http://www.ccecrb.fgov.be/txt/nl/11-09.pdf#page>

⁶⁹ In 2000 hebben de overheidsadministraties 9,3 miljard euro besteed voor de gezamenlijke vervoersmodi.

⁷⁰ Genoteerd moet worden dat een groot deel van de overheidsuitgaven die worden besteed aan het openbaar vervoer (lokaal openbaar vervoer en spoorvervoer) de tegenhanger vormt voor hun openbaredienstverleningsopdrachten. Dankzij die subsidies kunnen deze maatschappijen voldoen aan de voorwaarden die hun worden opgelegd inzake tarifiering en universele dienstverlening. In het geval van de NMBS, bijvoorbeeld, kunnen dankzij de overheidssubsidies de kosten worden gedekt die verbonden zijn aan het gratis maken van het woon-werkverkeer en aan de tariefverminderingen voor de 6- tot 12-jarigen, de senioren en de jonge studenten.

overheidsuitgaven voor het goederenvervoer van hun kant hebben bijna alleen betrekking op het vervoer over de weg (97%).

De openbare infrastructuuruitgaven worden voor 75% besteed aan de weg, voor 16 % aan het spoor, voor 5 % aan het zeevervoer, voor 4 % aan de binnenwateren en voor slechts 1 % aan het luchtvervoer. Wat het wegvervoer betreft, vormen de infrastructuuruitgaven 80% van de totale uitgaven van de overheidsadministraties, terwijl het saldo (20%) billijk wordt verdeeld onder het personenvervoer en het goederenvervoer. De overheidsuitgaven voor het spoor worden voor de helft besteed aan het personenvervoer en voor de andere helft aan de infrastructuur. Voor de binnenvaart en de zeevaart gaan bijna alle overheidsuitgaven naar de infrastructuur, in de luchtvaart maakt de infrastructuur drie vierde van de overheidsuitgaven uit.

Overheidsinkomsten uit het vervoer in België / Recettes publiques de transport en Belgique

De btw is goed voor ca. 40 % van de overheidsinkomsten uit de transportactiviteiten, de andere taksen en bijdragen maken 60% uit.

De gezinnen nemen het grootste deel van de overheidsinkomsten uit de vervoeractiviteiten ten laste. De btw wordt, voor alle vervoerwijzen samen, als volgt verdeeld onder de institutionele sectoren: 73% voor de huishoudens, 10% voor de ondernemingen⁷¹ en 17 % voor de overheidsadministraties. Van de andere taksen en bijdragen m.b.t. het vervoer wordt 58% gedragen door de huishoudens en 42% door de ondernemingen⁷². Ruim drie vierde van de taksen en bijdragen m.b.t. het vervoer is van toepassing op het personenvervoer. De btw-inkomsten zijn als volgt verdeeld: 80 % komt van het personenvervoer, 4 % van het goederenvervoer en 16% van de infrastructuur. Ondanks het preferentiële btw-tarief dat wordt toegepast op de personenvervoersdiensten (0%⁷³ tot 6%, naargelang van de vervoerswijze) in vergelijking met de goederentransportdiensten (21%) zijn de btw-inkomsten heel wat hoger voor het personenvervoer. De bedragen m.b.t. de andere taksen en bijdragen zijn als volgt verdeeld: 76% voor het personenvervoer en 24% voor het goederenvervoer. In vergelijking met de verdeling van de gezamenlijke overheidsuitgaven voor het vervoer naargelang van de vervoerswijze wordt het personenvervoer relatief gezien zwaarder belast dan het goederenvervoer per totale eenheid van overheidsuitgave. De taksen en bijdragen m.b.t. het goederenvervoer hebben bijna enkel betrekking op het vervoer over de weg. Hetzelfde geldt voor het personenvervoer.

De vervoersmodi die een begrotingsoverschot of een begrotingstekort vertonen/ Les modes de transport qui dégagent un excédent ou un déficit budgétaire

De vervoersmodi met de aanzienlijkste netto-overdrachten van de overheid zijn het spoorvervoer en het plaatselijk openbaar vervoer. Het begrip netto-overdrachten van de overheid wordt gehanteerd als omschrijving van het verschil tussen de publieke vervoeruitgaven en –inkomsten.

In totaal gaat bijna 70% van de netto-overdrachten van de overheid naar de ondernemingen.

Voor deze laatste worden de grootste netto-overdrachten van de overheid waargenomen voor het vervoer over de weg en voor het spoorvervoer. Voor de huishoudens zijn de nettooverdrachten van de overheid het aanzienlijkst voor het spoorvervoer en voor het plaatselijk openbaar vervoer.

⁷¹ De door de ondernemingen betaalde btw is doorgaans aftrekbaar, wat de lage btw-uitgaven van de ondernemingen verklaart

⁷² Deze taksen en bijdragen worden enkel onder de gezinnen en de ondernemingen verdeeld want de overheidsadministraties dragen alleen de btw

⁷³ 0% voor het zeevervoer en het luchtvervoer van passagiers.

Wat het spoorvervoer betreft, gaat 60% van de netto-overdrachten van de overheid naar de huishoudens, voor het plaatselijk openbaar vervoer is 75 % voor de huishoudens bestemd⁷⁴.

Wat het vervoer over de weg betreft, genieten de ondernemingen een netto-overdracht van de overheid, terwijl de inkomsten afkomstig van de huishoudens aanzienlijker zijn dan de overheidsuitgaven ten behoeve van de huishoudens. In het kader van het vervoer over de weg leveren de huishoudens dus netto-inkomsten aan de overheid op. Met andere woorden, voor het wegvervoer overstijgen de overheidsinkomsten van het personenvervoer ruimschoots de uitgaven.

Ruim 60% van de netto-overdrachten van de overheid heeft betrekking op het goederenvervoer.

Voor het personenvervoer zijn de gemiddelde netto-overdrachten van de overheid per kilometer die door een passagier wordt afgelegd bijzonder hoog voor het spoorvervoer (bijna 250 euro voor 1000 passagier-kilometer) en, in mindere mate, voor het plaatselijk openbaar vervoer (102 euro). Wat het personenvervoer over de weg betreft, zijn de netto-overdrachten van de overheid per passagier-kilometer daarentegen negatief (-12 euro). De gemiddelde netto-overdracht van de overheid per passagier is het hoogst voor het spoorvervoer (11 euro per passagier), dat op de voet wordt gevolgd door het zeevervoer (10 euro per passagier). De gemiddelde netto-overdracht van de overheid per passagier is heel wat lager voor het luchtvervoer en het plaatselijk openbaar vervoer (2 euro per passagier).

Wat het goederenvervoer betreft, zijn de gemiddelde netto-overdrachten van de overheid per ton-kilometer het hoogst voor het wegvervoer (30 euro per 1 000 ton-kilometer) en het laagst voor het spoorvervoer (22 euro). De gemiddelde netto-overdrachten van de overheid per vervoerde ton zijn het aanzienlijkst voor het luchtvervoer (bijna 10 euro per ton), gevolgd door het vervoer over de weg en het spoor (3 euro per ton) en, ten slotte, door het vervoer op de binnenwateren en het zeevervoer (2 euro per ton).

De satellietrekeningen voor transport van het Federaal Planbureau/Les comptes satellites de transport du Bureau fédéral du Plan

Les derniers comptes satellites de transport (CST) du BFP ont été publiés en janvier 2011 et portaient sur l'année 2005 (Référence : Goffin, D., Nayas, E. (2011), Comptes satellites des transports en 2005, Planning Paper 109, Bureau fédéral du Plan, Bruxelles). Pour différentes raisons, il a été décidé de commun accord avec le SPF Mobilité et Transports de ne plus mettre à jour que la partie dépenses des ménages.

Landverslag België 2016 van de Europese Commissie⁷⁵ / Rapport 2016 pour la Belgique de la Commission européenne

Het centraal gelegen België heeft een dicht wegen- en spoorwegennet dat goed is geïntegreerd in belangrijke Europese vervoersinfrastructuren. Deze ligging, in combinatie met de aanwezigheid van internationale organisaties en ondersteund door de haveninfrastructuur, maakt België tot een zeer goede locatie voor logistieke clusters, distributiecentra en internationale hoofdkantoren van uiteenlopende ondernemingen. Dit wordt bevestigd door de mondiale Logistics Performance Index van de Wereldbank van 2014, waarop België de derde plaats innam. Deze plaats wordt evenwel bedreigd door de toenemende congestie van het wegennet. Volgens de Oeso wordt de congestiekost geraamd tussen 1 à

⁷⁴ Ter informatie: In 2000 bedroegen de overheidsuitgaven voor het vervoer 9,3 miljard euro, terwijl de overheidsinkomsten uit het vervoer (excl. btw) uitkwamen op 5,7 miljard euro. De transportactiviteiten genoten dus een netto-overdracht van de overheid van 3,6 miljard euro.

⁷⁵ Consulteerbaar via http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/csr2016/cr2016_belgium_nl.pdf voor de Nederlandse versie en http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/csr2016/cr2016_belgium_fr.pdf voor de Franse versie.

2% van het BBP. Voor wat betreft het spoorvervoer van passagiers en goederen zijn de belangrijkste problemen markttoegang, knelpunten in de infrastructuur, stiptheid van de treinen en de bouw van het Gewestelijk ExpresNet van Brussel (p. 65).

België kampt in vergelijking met andere landen met een ondermaatse transportinfrastructuur (p. 3). De vervoersinfrastructuurinvesteringen zijn onvoldoende om een kwaliteitsvol mobiliteitssysteem aan te bieden. Als percentage van het bbp zijn de investeringen nu lager dan in de jaren 1990. "De overheidsinvesteringen zijn verschillende decennia structureel laag, als gevolg van beleidskeuzen in het kader van een langdurige begrotingsconsolidatie. Ze bereikten 2,4 % van het bbp tussen 2008 en 2015, wat licht meer is dan het gemiddelde van 2,1 % van het bbp vóór de crisis. De volgehouden verlagingen van de investeringsbudgetten worden weerspiegeld in de netto-overheidsinvesteringen (d.w.z. de vaste activa gecorrigeerd voor afschrijvingen), die sinds de jaren negentig gemiddeld nul bedragen, waardoor de kwaliteit van de publieke infrastructuur wordt uitgehold. Volgens de Europese Commissie vormt de vervoersinfrastructuur bijgevolg één van de meest acute investeringsachterstanden van het land (p. 12).

De ondermaatse infrastructuur is een van de factoren die het congestieprobleem verergeren en het land minder aantrekkelijk maken voor buitenlandse investeerders (p.3). België is Europa's meest dichtgeslibte land in termen van verspilde uren of vertragingen (het negatieve effect van onzekere of langere leveringstijden, gemiste vergaderingen, bedrijfsverplaatsingen en andere congestiegerelateerde effecten). Andere economische kosten als gevolg van verkeerscongestie zijn onder meer brandstofkosten, kosten vanwege productiviteitsverlies, kosten in verband met verloren werkdagen, kosten door luchtverontreiniging, kosten die samenhangen met ziekenhuisbezoek en medische kosten (p.65).

Gelet op de hoge concentratie van economische activiteit rond de hoofdstad en de havens zijn de meest dringende uitdagingen het moderniseren van de basisinfrastructuur voor het vervoer per spoor⁷⁶ en over de weg en het aanleggen van de ontbrekende schakels tussen de belangrijkste economische centra. Deze elementen kunnen een rol spelen in het verminderen van het toenemend congestieprobleem⁷⁷ (p. 13)".

2.1.9.2 Vlaams gewest/Région flamande

In het MORA Mobiliteitsrapport 2014⁷⁸ vind je in het hoofdstuk 'Infrastructuur'⁷⁹ een uitgebreide cijfermatige analyse van de reeds gemaakte en voorziene investeringen in vervoersinfrastructuur in het Vlaamse Gewest, en dit voor alle modi (pag 51-72). Hieronder volgt een korte samenvatting. Voor een specifieke oplijsting per modus, verwijzen we naar het Mobiliteitsrapport 2014.

Middelen⁸⁰/ Moyens

Algemeen/ En général

Het Vlaamse beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken vertegenwoordigt zowat 3 miljard euro uitgaven, goed voor 11,5% van het budget van de Vlaamse overheid, gerekend op geconsolideerd niveau. De belangrijkste onderdelen zijn het ministerie met het departement, het Agentschap Wegen en

⁷⁶ "Voor wat betreft het railvervoer van passagiers en goederen zijn de belangrijkste problemen markttoegang, knelpunten in de infrastructuur, stiptheid van de treinen en de bouw van het Gewestelijk ExpresNet van Brussel."

⁷⁷ http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/csr2016/cr2016_belgium_nl.pdf

⁷⁸ Raadpleegbaar via: <http://www.mobiliteitsrapport.be/rapport/mobiliteitsrapport2014.pdf>

⁷⁹ Ook in het MORA Mobiliteitsrapport 2009 en het Mobiliteitsverslag 2010 & 2012 vind je informatie ivm infrastructuurinvesteringen in Vlaanderen.

⁸⁰ Mobiliteitsrapport 2014, p. 59-61.

Verkeer en het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (samen ca. 650 miljoen euro uitgaven) en een aantal rechtspersonen waarvan De Lijn (1,2 miljard euro uitgaven) de grootste is, met ook het Vlaams Infrastructuurfonds (630 miljoen euro), nv De Scheepvaart (170 miljoen euro) en Waterwegen en Zeekanaal NV (260 miljoen euro).

Infrastructuur/Infrastructure

De middelen die de Vlaamse overheid voorziet voor infrastructuur via reguliere financiering, zijn jaarlijks ingeschreven in de begroting. Op basis van de huidige begrotingsdocumenten is het echter niet mogelijk om zomaar de middelen voor infrastructuurinvesteringen te distilleren. De meeste begrotingsposten zijn een amalgaam van verschillende onderdelen en worden meestal niet opgesplitst in sub rubrieken. Zo is het bijvoorbeeld niet altijd mogelijk om infrastructuurinvesteringen en het onderhoud ervan duidelijk te onderscheiden en worden ook studiekosten vaak opgenomen in dezelfde begrotingsposten als deze voor investeringen. Infrastructuurinvesteringen zitten ook verspreid over verschillende begrotingsposten. Door de enorme complexiteit en het intransparante karakter van de begroting is het extraheren van de middelen die louter worden bestemd voor investeringen in infrastructuur niet evident.

Naast de begroting zijn er de afgeleide bronnen om de middelen voor infrastructuur te duiden. Zo maakt elke infrastructuurbeheerder voor het eigen domein investeringsplannen op, elk met een eigen methodiek. Afgeleide informatie is ook te vinden in parlementaire documenten die meestal een bepaald deelaspect behandelen. Niet alleen de overheid voorziet budgettaire middelen voor investeringen in infrastructuur. Via PPS-constructies financieren vaak, en meer en meer, ook andere partners mee voor infrastructuurprojecten. Via de zogenaamde beschikbaarheidsvergoedingen moeten deze op termijn ook door de overheid worden gedragen (zie Mobiliteitsrapport 2014).

Onderstaande tabel geeft, rekening houdend met de beperking van duidelijk toegemeten cijfers, een indicatie van de middelen die op basis van de begroting 2014 ter beschikking worden gesteld (vastleggingskredieten) voor investeringen in infrastructuur.

Tabel 2-33/Tableau 2-33: Begroting 2014-infrastructuur (vastleggingskredieten x 1000 euro)

Weginfrastructuur + structureel onderhoud	347.939
Waterwegen (Waterwegen & Zeekanaal)	131.834
Waterwegen (De Scheepvaart)	53.750
Havens en maritieme toegang[1]	338.000
Fiets	100.000
Regionale luchthavens	19.156
BAM[2]	5.000
De Lijn	180.000
Totaal	1.175.679

- (1) Deze begrotingspost omvat naast infrastructuur nog tal van andere elementen zoals divers onderhoud, studies, werkingskosten,... en is dus een overschatting van het reële toegewezen bedrag voor pure infrastructuurinvesteringen.
- (2) In de begroting 2014 ligt de klemtoon op het uitvoeren van werken die reeds mogelijk zijn los van enig besluit voor de Oosterweelverbinding. Het zwaartepunt van dit budget ligt op grondverwervingen, heraanleg, lizerenlaanbrug, bouw spoorbruggen Albertkanaal, ontwerp BRABO II,...

Bron: Vlaamse begroting 2014, zoals opgenomen in MORA Mobiliteitsrapport 2014, p. 60

De Vlaamse overheid voorziet in 2014 ongeveer 1,2 miljard euro aan investeringen in de ruime zin (en variabel onderhoud) voor alle infrastructuurnetwerken samen, waarvoor Vlaanderen bevoegd is. Het grootste deel gaat naar investeringen en structureel onderhoud van het wegennet: 348 miljoen euro. De laatste jaren zien we een budgettaire inhaalbeweging om de historische onderhoudsachterstand van het wegennet weg te werken. De jaarlijkse rapportages aan het Vlaams Parlement over de toestand van het

wegennet wijzen in het verlengde van deze inspanningen op een langzame maar zekere algemene verbetering van de toestand van het wegennet, vooral op autosnelwegen.

Naast de middelen die worden ingezet vanuit de Vlaamse begroting, worden ook voor de spoorwegen investeringsmiddelen voorzien. Aangezien de spoorwegen een federale bevoegdheid zijn komen deze middelen hoofdzakelijk vanuit de federale begroting (FOD-toelage). Volgende tabel geeft een algemeen overzicht van de middelen voor de spoorwegen.

Tabel 2-34/Tableau 2-34: Investeringsmiddelen spoorwegen 2012 (miljoen euro)

Klassieke infrastructuur	875
GEN-infrastructuur	340
HST-infrastructuur	0
Dienstgebouwen & productiemiddelen	259
Rollend materieel	309
Financieel	35
Totaal	1.819

Bron: NMBS, zoals opgenomen in MORA Mobiliteitsrapport 2014, p. 61

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat ca. 1,2 miljard euro is voorzien voor investeringen in spoorinfrastructuur (klassieke infrastructuur + GEN-infrastructuur, rollend materieel niet meegerekend). Het gaat hier over investeringen voor gans België.

Voor investeringen in fietspaden is een zogenaamde 'fietspot' vastgelegd. De fietspot omvat een bundeling van de middelen uit de verschillende diensten, zodat het integrale fietsinvesterings-programma op een efficiënte en gecoördineerde wijze kan gerealiseerd worden. De begroting voorziet 100 miljoen euro per jaar. De provincies samen besteden nog eens 10 miljoen euro via het fietsfonds aan de subsidiëring van fietspaden langs gemeentewegen.

Hoger genoemde investeringsmiddelen geven nog niet het volledige plaatje weer. Meer en meer investeringsprojecten worden gefinancierd via publiek-private samenwerking (PPS). De investeringen via PPS en de impact ervan op de reguliere begrotingen komen aan bod in het deel 'Hoe gebeurt de financiering' in het MORA Mobiliteitsrapport 2014, pag. 61-65.

2.1.9.3 Brussels Hoofdstedelijk gewest/Région de Bruxelles-Capitale

Projecten	Deelprojecten	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal 2015-2025
Tunnel en station Meiser					250.000	250.000							96.000.000
	Openbaar vervoertunnel en station Meiser (studie, kost sporen, signalisatie)				250.000	250.000	500.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000	15.000.000		96.000.000
Grote renovaties en aanpassingen van stations		25.991.283	36.424.545	36.424.545	36.424.545	36.424.545	15.000.000	15.000.000	30.000.000	30.000.000	30.000.000	30.000.000	321.689.464
	Grote renovatie van stations (>2MEUR)	6.646.564	17.079.826	17.079.826	17.079.826	17.079.826	7.500.000	7.500.000	15.000.000	15.000.000	15.000.000	15.000.000	149.965.868
	Aanpassingen van de stations	19.344.719	19.344.719	19.344.719	19.344.719	19.344.719	7.500.000	7.500.000	15.000.000	15.000.000	15.000.000	15.000.000	171.723.596
VICOM / AVANTI	BUS - TRAM	19.719.803	20.424.271	36.416.310	17.790.000	5.990.000	15.000.000	15.000.000	15.000.000	15.000.000	15.000.000	15.000.000	190.340.383
	VICOM / AVANTI BUS	1.554.277	5.764.000	13.212.500	11.250.000	3.450.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	80.230.777
	VICOM / AVANTI TRAM	18.165.526	14.660.271	15.203.810	4.540.000	2.540.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	100.109.607
	Voetgangerzone Elsensesteenweg			8.000.000	2.000.000								10.000.000
Rollend Materieel		17.878.310	5.551.650	34.955.125	118.792.700	72.577.275	44.633.600	84.014.800	56.103.800	67.128.800	38.284.400	87.499.000	627.419.460
	Tram				46.675.200	52.166.400	33.633.600	28.564.800	28.828.800	28.828.800	27.284.400	20.849.000	266.831.000
	Tram - reeds besteld	14.500.000	1.500.000	500.000									16.500.000
	Bussen	300.000	2.200.000	31.975.000	71.705.000	20.100.000	10.500.000	54.950.000	26.775.000	37.800.000	10.500.000	66.150.000	332.955.000
	Bus - reeds besteld	112.500											112.500
	Dienstvoertuigen	2.965.810	1.851.650	2.480.125	412.500	310.875	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	11.020.960
Remises		53.682.300	81.574.150	24.442.655	44.280	0	25.000.000	25.000.000	0	0	0	0	209.743.385
	Remise tram - Marconi	22.671.560	44.504.150	99.000									67.274.710
	Haren - Maintenance Centrum (MCH) + aanpassingen remise	20.335.840	33.670.000	24.285.900	44.280								78.336.020
	Remise bus - Klein Eiland	10.674.900	3.400.000	57.755									14.132.655
	Remise bus - Noord-West						25.000.000	25.000.000					50.000.000
Tram 94 - Remise Woluwe - Roodebeek - Marcel Thiry		50.000	13.510.120	12.062.825	2.550.000		250.000	250.000		5.000.000	10.000.000	15.000.000	58.672.945
	Remise Woluwe - Roodebeek	50.000	13.510.120	12.062.825	2.550.000								28.172.945
	Roodebeek - Marcel Thiry (Roodebeek - Gulledele)						250.000	250.000		5.000.000	10.000.000	5.000.000	20.500.000
	Vervolg van de Airport Line, Diamant of Haren											10.000.000	10.000.000
Tram 9: Simonis - Hoog Jette - Heizel - Parking C		2.965.000	12.029.109	14.559.764	28.428.000	15.907.000	8.000.000	1.000.000	0	0	0	0	82.888.873
	Simonis - Hoog Jette (Jettelaan - Dikkebeuk)	1.500.000	5.059.109	6.274.764	2.800.000								15.633.873
	Hoog Jette - Parking C			1.000.000	10.200.000	11.000.000	7.000.000						29.200.000
	Parking C - Paleis 12				12.000.000	3.000.000							15.000.000
	Simonis (Terminus)	465.000	5.070.000	6.685.000	3.428.000	1.907.000							17.555.000
	Investeringsubsidies aan nutsmaatschappijen	1.000.000	1.900.000	600.000			1.000.000	1.000.000					5.500.000

Projecten	Deelprojecten	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal 2015-2025
Tram Toegang Marconi		0	1.865.386	0	0	0	4.000.000	0	0	0	0	0	5.865.386
	Stallestraat		1.865.386										1.865.386
	Wagonstraat						4.000.000						4.000.000
Tram Esplanade - Paleis - Heizel		0	0	0	4.000.000	2.500.000	3.200.000	0	0	0	0	0	9.700.000
	Verlenging tram Esplanade - Paleis 12				4.000.000	2.500.000	3.200.000						9.700.000
Eindpunten en kleinere uitbreidingen/aanpassingen		0	3.700.000	3.700.000	1.365.153	66.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	32.831.153
	Eindpunten en kleinere uitbreiding/aanpassingen		3.700.000	3.700.000	1.365.153	66.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	32.831.153
Diverse uitrustingen en instandhouding van het werktuig		92.934.341	110.683.350	98.989.839	86.764.336	85.492.156	84.900.000	79.900.000	76.400.000	76.400.000	76.400.000	76.400.000	945.264.022
	Grote revisies exploitatievoertuigen	11.994.691	8.697.735	9.065.707	9.310.747	6.769.775	9.500.000	9.500.000	9.500.000	9.500.000	9.500.000	9.500.000	102.838.655
	Technische installaties	36.998.461	40.586.944	40.220.901	37.594.110	38.554.524	35.000.000	35.000.000	35.000.000	35.000.000	35.000.000	35.000.000	403.954.940
	Wifi	1.000.000	10.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	5.000.000						25.000.000
	Diverse uitrustingen en instandhouding van het werktuig	38.383.724	49.905.316	45.223.231	35.379.479	31.187.857	30.920.000	30.920.000	30.920.000	30.920.000	30.920.000	30.920.000	385.599.607
	Onderhoud & nieuwe gebouwen zonder remises	4.557.465	1.493.355	1.480.000	1.480.000	5.980.000	4.480.000	4.480.000	980.000	980.000	980.000	980.000	27.870.820
Depot Tram - Heizel		252.500	747.500	1.000.000	29.000.000	37.900.000	0	0	0	0	0	0	68.900.000
	Verplaatsing terminus tram Heizel (conferentie centrum)					5.900.000							5.900.000
	Depot Tram Paleis 12	252.500	747.500	1.000.000	29.000.000	32.000.000							63.000.000
Roltrappen		3.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	78.500.000
	Vernieuwing roltrappen	3.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	78.500.000
ARS		14.000.000	15.000.000	16.000.000	17.000.000	18.000.000	18.000.000	18.000.000	18.000.000	18.000.000	18.000.000	18.000.000	188.000.000
	Aménagement Réseau surface	14.000.000	15.000.000	16.000.000	17.000.000	18.000.000	18.000.000	18.000.000	18.000.000	18.000.000	18.000.000	18.000.000	188.000.000
Ter studie: Richtplan Sporen		80.000	1.310.000	2.080.000	1.000.000	1.500.000	2.000.000	2.000.000	2.500.000	3.000.000	3.500.000	9.000.000	27.970.000
	Middenring	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.000.000	5.000.000
	Tram 49											5.000.000	5.000.000
	Overige	80.000	1.310.000	2.080.000	0	0	0	0	0	0	0	0	3.470.000
	metro Bordet - Haren		1.000.000	2.000.000									3.000.000
	metro Simonis - Groot-Bijgaarden	150.000											150.000
	hoogwaardige verbinding	80.000	160.000	80.000									320.000
	Diverse studies	0	0	0	1.000.000	1.500.000	2.000.000	2.000.000	2.500.000	3.000.000	3.500.000	4.000.000	19.500.000
	Diverse studies				1.000.000	1.500.000	2.000.000	2.000.000	2.500.000	3.000.000	3.500.000	4.000.000	19.500.000
Algemeen totaal		248.397.175	380.637.883	432.985.679	492.642.475	477.094.659	532.198.870	791.390.006	682.700.451	578.271.125	301.144.642	293.192.266	5.210.655.232

Source: STIB

Tabel 2-36/Tableau 2-36: Budget des travaux publics 2016

Opdracht	Programma	Activiteit	Volgnummer	Econom. code	Krediettype	Basisallocatie omschrijving	Huidige begroting 2016
19	001	07	01	1112	E	Zitpenningen voor de commissieleden Coördinatie Bouwplaatsen uit de publieke sector	55.000,00
19	001	07	01	1112	F	Zitpenningen voor de commissieleden Coördinatie Bouwplaatsen uit de publieke sector	55.000,00
19	001	08	01	1211	B	Uitgaven in verband met het deelnemen van de Administratie Uitrusting en Vervoer aan de Europese projecten inzake privévervoer	20.000,00
19	001	08	01	1211	C	Uitgaven in verband met het deelnemen van de Administratie Uitrusting en Vervoer aan de Europese projecten inzake privévervoer	20.000,00
19	001	08	02	1211	B	* Uitgaven voor diensten, commissies en studies in verband met de organisatie, coördinatie, infrastructureel beheer en artistieke en esthetische uitbouw van het gewestelijke wegennet met aanhorigheden en van de openbare werken	1.950.000,00
19	001	08	02	1211	C	* Uitgaven voor diensten, commissies en studies in verband met de organisatie, coördinatie, infrastructureel beheer en artistieke en esthetische uitbouw van het gewestelijke wegennet met aanhorigheden en van de openbare werken	4.300.000,00
19	001	08	02	1211	E	* Uitgaven voor diensten, commissies en studies in verband met de organisatie, coördinatie, infrastructureel beheer en artistieke en esthetische uitbouw van het gewestelijke wegennet met aanhorigheden en van de openbare werken	180.000,00
19	001	08	02	1211	F	* Uitgaven voor diensten, commissies en studies in verband met de organisatie, coördinatie, infrastructureel beheer en artistieke en esthetische uitbouw van het gewestelijke wegennet met aanhorigheden en van de openbare werken	180.000,00
19	001	15	01	4140	E	* Dotatie aan het Centrum voor Informatica van het Brussels Gewest in het kader van de ondersteuning van de ontwikkeling van de applicatie OSIRIS	300.000,00
19	001	15	01	4140	F	* Dotatie aan het Centrum voor Informatica van het Brussels Gewest in het kader van de ondersteuning van de ontwikkeling van de applicatie OSIRIS	300.000,00
19	002	08	01	1211	B	Verbruiksuitgaven	6.500.000,00
19	002	08	01	1211	C	Verbruiksuitgaven	6.500.000,00
19	002	08	03	1211	B	Uitgaven voor onderhoud en levering van klein materieel voor de Regie der Wegen	350.000,00
19	002	08	03	1211	C	Uitgaven voor onderhoud en levering van klein materieel voor de Regie der Wegen	350.000,00
19	002	08	04	1211	B	Allerhande uitgaven verbonden aan de organisatie van activiteiten met het oog op de valorisatie, sensibilisering en promotie in verband met openbare werken	1.000.000,00
19	002	08	04	1211	C	Allerhande uitgaven verbonden aan de organisatie van activiteiten met het oog op de valorisatie, sensibilisering en promotie in verband met openbare werken	1.000.000,00
19	002	08	05	1221	B	Uitgaven voor dringende interventies door brandweertoezicht op de gewestwegen	150.000,00
19	002	08	05	1221	C	Uitgaven voor dringende interventies door brandweertoezicht op de gewestwegen	150.000,00
19	002	09	01	1410	B	Uitgaven voor het normaal onderhoud van de wegen en hun omgeving, de aanschaffing van halfduurzame goederen en elektrische en elektromechanische uitrusting inbegrepen	46.000.000,00
19	002	09	01	1410	C	Uitgaven voor het normaal onderhoud van de wegen en hun omgeving, de aanschaffing van halfduurzame goederen en elektrische en elektromechanische uitrusting inbegrepen	51.645.000,00
19	002	09	02	1410	E	Onderhouds- en investeringsuitgaven inzake elektriciteit en wegennet	1.000.000,00
19	002	09	02	1410	F	Onderhouds- en investeringsuitgaven inzake elektriciteit en wegennet	1.000.000,00
19	002	11	03	7422	B	Investeringsuitgaven voor de aankoop van materieel en werktuigen voor de Regie der Wegen	275.000,00
19	002	11	03	7422	C	Investeringsuitgaven voor de aankoop van materieel en werktuigen voor de Regie der Wegen	40.000,00

Opdracht	Programma	Activiteit	Volgnummer	Econom. code	Krediettype	Basisallocatie omschrijving	Huidige begroting 2016
19	002	11	10	7310	B	Uitgaven voor investeringswerken inzake wegen en bouwwerken van de weg met inbegrip van de elektrische en elektromechanische uitrusting	48.688.000,00
19	002	11	10	7310	C	Uitgaven voor investeringswerken inzake wegen en bouwwerken van de weg met inbegrip van de elektrische en elektromechanische uitrusting	55.203.000,00
19	002	11	10	7310	E	Uitgaven voor investeringswerken inzake wegen en bouwwerken van de weg met inbegrip van de elektrische en elektromechanische uitrusting	1.000.000,00
19	002	11	10	7310	F	Uitgaven voor investeringswerken inzake wegen en bouwwerken van de weg met inbegrip van de elektrische en elektromechanische uitrusting	1.000.000,00
19	002	11	11	7310	B	Investeringsuitgaven verbonden met de aankoop en installatie van kunstwerken op de gewestwegen en in de infrastructuur van het privé vervoer	350.000,00
19	002	11	11	7310	C	Investeringsuitgaven verbonden met de aankoop en installatie van kunstwerken op de gewestwegen en in de infrastructuur van het privé vervoer	700.000,00
19	002	11	12	7310	B	Investeringsuitgaven met het oog op de verbetering van de veiligheid in de wegtunnels	14.285.000,00
19	002	11	12	7310	C	Investeringsuitgaven met het oog op de verbetering van de veiligheid in de wegtunnels	30.500.000,00
19	002	11	13	7310	E	Uitgaven voor werken inzake wegen en bouwwerken in het kader van de verkeersveiligheid	2.000.000,00
19	002	11	13	7310	F	Uitgaven voor werken inzake wegen en bouwwerken in het kader van de verkeersveiligheid	2.000.000,00
19	002	11	14	7410	B	Aankoop van voertuigen en bijhorigheden voor de Regie der Wegen	100.000,00
19	002	11	14	7410	C	Aankoop van voertuigen en bijhorigheden voor de Regie der Wegen	420.000,00
19	002	15	02	4160	B	* Projectsubsidies aan geconsolideerde gewestelijke verenigingen die werkzaam zijn op het gebied van de promotie van het imago van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op de wegenwerven, hun aanhorigheden, de pleinen en de kunstwerken op de openbare pleinen	305.000,00
19	002	15	02	4160	C	* Projectsubsidies aan geconsolideerde gewestelijke verenigingen die werkzaam zijn op het gebied van de promotie van het imago van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op de wegenwerven, hun aanhorigheden, de pleinen en de kunstwerken op de openbare pleinen	305.000,00
19	002	20	01	5111	B	Investeringsubsidies aan intercommunales voor de verplaatsing van gas-, elektriciteits- en andere installaties met het oog op de uitvoering van werken op wegen en aan bouwwerken van de weg	1.160.000,00
19	002	20	01	5111	C	Investeringsubsidies aan intercommunales voor de verplaatsing van gas-, elektriciteits- en andere installaties met het oog op de uitvoering van werken op wegen en aan bouwwerken van de weg	1.500.000,00
19	002	27	01	4340	B	* Inkomensoverdrachten aan vzw's van de lokale overheden die werkzaam zijn op het gebied van de organisatie, de coördinatie, de artistieke integratie, de aanleg en het beheer van de wegen met aanhorigheden, van de pleinen en van de kunstwerken op de openbare pleinen	1.070.000,00
19	002	27	01	4340	C	* Inkomensoverdrachten aan vzw's van de lokale overheden die werkzaam zijn op het gebied van de organisatie, de coördinatie, de artistieke integratie, de aanleg en het beheer van de wegen met aanhorigheden, van de pleinen en van de kunstwerken op de openbare pleinen	1.290.000,00
19	002	28	01	6321	B	Investeringsubsidies aan de gemeenten voor de werken uitgevoerd in het kader van infrastructuurprojecten	3.000.000,00
19	002	28	01	6321	C	Investeringsubsidies aan de gemeenten voor de werken uitgevoerd in het kader van infrastructuurprojecten	3.000.000,00
19	002	34	01	3300	B	Werkingsubsidies aan verenigingen en organismes die werkzaam zijn op het gebied van de organisatie, de coördinatie, de artistieke integratie, de aanleg en het beheer van de wegen met aanhorigheden, van de pleinen en van de kunstwerken op de openbare pleinen	100.000,00
19	002	34	01	3300	C	Werkingsubsidies aan verenigingen en organismes die werkzaam zijn op het gebied van de organisatie, de coördinatie, de artistieke integratie, de aanleg en het beheer van de wegen met aanhorigheden, van de pleinen en van de kunstwerken op de openbare pleinen	100.000,00
19	002	38	01	3200	B	Uitgaven betreffende geschillen inzake overheidsopdrachten voor wegenwerken en hun uitrusting	50.000,00
19	002	38	01	3200	C	Uitgaven betreffende geschillen inzake overheidsopdrachten voor wegenwerken en hun uitrusting	50.000,00

Source: Cabinet du ministre Smet, chargé de la Mobilité et des travaux publics

2.1.9.4 Waals gewest/Région wallonne

Un compte transport pour la Région wallonne a été établi par le Centre Interuniversitaire d'Etude de la Mobilité (CIEM) à la demande de la DGO de la Mobilité et des Voies Hydrauliques du SPW.

Le compte satellite transport présente les principaux agrégats (dépenses publiques, consommation des ménages, investissement, recettes fiscales, etc.) par grand mode de transport (route, fer et voie navigable) en distinguant voyageurs et marchandises. On y trouve ainsi une estimation des dépenses directes consacrées aux déplacements des personnes, des différentes recettes (tarification et fiscalité) et des externalités propres à chacun des modes. Il couvre des problématiques économiques telles que le coût d'usage des infrastructures routières par type d'utilisateur, la fiscalité supportée par ces divers usagers, le financement des transports collectifs, le financement de nouvelles infrastructures, etc.

La méthodologie utilisée se base pour les calculs des coûts directs, sur l'étude « Vers un compte transport pour la Région wallonne » réalisée en 2007 par le CIEM pour le compte du Ministère de l'Équipement et des Transports.

Pour l'évaluation des coûts externes, sur le rapport d'étude (réalisé en 2010 pour le compte de la DGO de l'Agriculture, des Ressources Naturelles et de l'Environnement) intitulé « Evaluation des coûts externes liés au transport en Région wallonne ».

Le compte transport est établi pour l'année 2008 en présentant notamment :

- une ventilation de la dépense globale du transport de personnes par mode de transport (voitures, deux-roues, transport collectif public local, rail) et par financeur (privés – ménages et entreprises – et pouvoirs publics – hors charge de la dette) ;
- une ventilation des dépenses des ménages liées à la route (achat, carburant, entretien, assurances,...) et des recettes de la fiscalité routière ;
- une estimation par mode de transport des coûts externes liés aux nuisances engendrées par les déplacements des personnes (accidents, changement climatique, congestion, consommation d'espace, nuisance sonore, pollution atmosphérique) ;
- une globalisation des coûts associés à l'activité transport sur base des coûts directs (dépenses des usagers, dépenses des administrations, taxes) et des coûts externes, ventilés par modes de transport.

La méthodologie pour établir le compte transport wallon est plus légère que l'approche suivie par le Bureau fédéral du Plan et permet une actualisation plus aisée. Ainsi, l'estimation des coûts externes a fait l'objet d'une mise à jour pour 2011 qui devrait se retrouver dans le prochain Tableau de bord de l'environnement.

Les déplacements domicile-travail ne font pas l'objet d'une rubrique spécifique dans le compte transport, mais leur coût pourrait éventuellement être estimé :

- soit sur base de leur volume par mode multiplié par les coûts unitaires modaux ;
- soit sur base du coût total des déplacements multiplié par la part des déplacements domicile-travail dans le total.

Dans sa DPR 2014-2019, le Gouvernement wallon annonce qu'il entend :

- poursuivre la mise en œuvre d'aires parking réservées aux co-voitureurs, notamment aux abords des autoroutes, et de parkings pour voitures, motos et vélos sécurisés à proximité des gares et des principaux arrêts de transport public ;
- promouvoir le co-voiturage, notamment par l'information via plateformes internet et la création d'un réseau express aux entrées des principales villes, dont les modalités seront étudiées en exploitant toutes les opportunités du Code de la route, comme par exemple l'introduction d'une bande réservée pour les voitures partagées ;
- initier un « plan route 2 ».

Dans la foulée du premier « plan route » lancé en 2009 pour rénover le réseau autoroutier wallon et qui se terminera en 2015, un nouveau « plan route » devrait être lancé dans le courant de la deuxième moitié de la législature 2014-2019, avec une attention particulière pour les « routes de l'emploi ». Le projet de « routes de l'emploi », lancé en novembre 2012 par le Ministre des Travaux publics, porte sur une dizaine de projets ciblés d'extension ou d'adaptation du réseau routier ayant pour but d'améliorer l'accessibilité à des sites publics ou privés pourvoyeurs d'emplois (le tout pour un montant de l'ordre de 65 millions d'euros). Il s'agit de projets d'accessibilité à des zones d'activité économique, à des gares multimodales, à des établissements de santé, à des attractions touristiques majeures de la Wallonie. Les projets de ces premières « routes de l'emploi » sont soit en train d'être mis en œuvre, soit devraient l'être prochainement.

La Province de Liège entend développer sur son territoire des aires d'accueil judicieusement positionnées dans les entités communales pour faciliter le covoiturage, en subsidiant des parkings de covoiturage pour 5 millions €. La Province de Liège coordonne le projet, mené de concert avec les administrations communales et le Service public de Wallonie, afin de structurer un maillage à l'échelle de son territoire.

Ces « écoparkings » comprendront des bornes pour le rechargement des véhicules électriques, des bulles à verre, des abris pour vélos et motos, et seront desservis par des lignes de bus. Un appel a été lancé aux 84 communes liégeoises en 2009 et 54 sites ont été retenus en 2011. Une quinzaine de projets sont à l'étude et devraient prochainement être mis en œuvre par les communes.

L'aide initialement prévue était de 20.000 euros par parking. La subvention a été augmentée à hauteur de 75% du coût global de l'infrastructure, avec un plafond de 100.000 euros par site. La Province prend également en charge les études techniques concernant les sites envisagés.

2.1.10 Milieukosten van het (woon-werk)verkeer/Coûts environnementaux des déplacements (domicile-travail)

De "Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030" dd. december 2015 van het Federaal Planbureau/ Les "Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030" de décembre 2015 du Bureau fédéral du Plan.

Het aandeel van het vervoer in de totale broeikasgasemissies is tussen 1990 en 2010 continu gestegen van 14 tot 21% en heeft zich nadien gestabiliseerd (21% in 2012). Het FPB voorspelt dat de totale emissies van lokale pollutanten (Nox, COVNM, SO₂ en PM_{2,5}) en broeikasgassen tegen 2020 zullen dalen onder het niveau van 2012. Tussen 2020 en 2030 zouden de emissiereducties zich doorzetten voor NOX en PM_{2,5} (respectievelijk -59% en -33% t.o.v. 2012), terwijl de emissies van de overige vervuilende stoffen in stijgende lijn gaan. Het wegvoer heeft het grootste aandeel in de uitstoot van vervoersgebonden broeikasgassen 98% in 2012. Tegen 2030 zou dat aandeel iets kleiner zijn (97%).

Anders dan de directe emissies, kennen de indirecte emissies een vrijwel constante toename tussen 2012 en 2030. Onder indirecte of bron-tot-tank emissies worden de emissies verstaan die vrijkomen bij de productie en het transport van (bio)brandstoffen en bij de elektriciteitsproductie. De gemiddelde toename van de indirecte emissies van lokale pollutanten (NO_x, NMVOS, PM₁₀ en SO₂) van 4 à 6% zijn hoofdzakelijk het gevolg van wijzigingen in de elektriciteitsproductiemix en de toename van bio-brandstoffen. De stijging van de indirecte broeikasgasemissies bedraagt zelfs 16,5%.

Tabel 2-37/Tableau 2-37: Directe emissies van het personen- en goederenvervoer in België (weg, spoor, binnenvaart)

	kton	Wijziging in % ten opzichte van 2012		Gemiddelde jaarlijkse groei
	2012	2020	2030	2012-2030
NO _x	106,9	-48,6%	-66,2%	-5,8%
NMVOS	12,3	-26,2%	-27,7%	-1,8%
SO ₂	0,2	-56,5%	54,0%	-4,2%
PM _{2,5}	3,4	-61,4%	-76,0%	-7,6%
BKG (CO ₂ -eq.)*	23416,3	-4,9%	+0,1%	0,0%

Bron : PLANET v 3.3.

Noot: * De directe broeikasgasemissies (BKG) in 2012 berekend door het model (23416 kton) liggen dicht onder de emissies uit de nationale inventaris voor broeikasgasemissies van 2014 (24729 kton). Het verschil van iets meer dan 5% wordt verklaard door verschillende berekeningsmethoden en -hypothesen.

Tabel 2-38/Tableau 2-38: Indirecte emissies van het personen- en goederenvervoer in België (weg, spoor, binnenvaart)

	kton	Wijziging in % ten opzichte van 2012		Gemiddelde jaarlijkse groei
	2012	2020	2030	2012-2030
NO _x	11,2	+0,1%	+5,9%	+0,3%
NMVOS	25,4	+0,6%	+6,5%	+0,4%
SO ₂	33,7	-0,1%	+4,9%	+0,3%
PM ₁₀	1,1	-0,9%	+4,3%	+0,2%
BKG (CO ₂ -eq.)	5589,9	+7,6%	+16,5%	+0,9%

Bron : PLANET v 3.3.

Ook de niet-uitlaatemissies, die voortvloeien uit bijvoorbeeld de slijtage van banden en remmen, de slijtage van de weg en opwaaiend stof, nemen toe. Deze toename in de periode 2012-2030 schommelt tussen 22 en 23% naargelang de grootte van de deeltjes. Het wegvervoer is verantwoordelijk voor 4/5 van deze emissie-uitstoot.

2.1.11 Tijdskosten van het (woon-werk)verkeer/Coûts en temps des déplacements (domicile-travail)

2.1.11.1 Definitie van tijdskosten/ Définition de coûts en temps

Onder tijdskosten verstaat het Federaal Planbureau:

« The value of time, VOT, denotes the exchange rate at which a traveller is indifferent between marginal changes in the time and monetary cost involved in travel.”
Bron : Working Paper 10-08, The PLANET Model: Methodological Report, PLANET 1.0, april 2008, p. 86.

Het FPB maakt daarbij een opsplitsing in tijdskosten naargelang het motief (woon-werkverkeer of woon-school en ander verkeer) en naargelang de modus (alleen met eigen wagen, carpooling, trein, tram/bus/metro, te voet, motorfiets). Er is evenwel geen opsplitsing van de tijdskosten van het woon-werkverkeer tussen werknemers en werkgevers mogelijk.

2.1.11.2 Een ruwe schatting van de tijdskosten van het woon-werkverkeer / Une estimation approximative des coûts en temps des déplacements domicile-travail

Inleiding/Introduction

In dit punt wordt door het FPB, op verzoek van de interprofessionele en gewestelijke sociale partners, een inschatting gemaakt van de tijdskosten van het woon – werkverkeer in België. Er wordt nagegaan wat pendelverkeer kost in termen van verloren tijd, zowel voor de individuele pendelaar, als voor de maatschappij in haar geheel.

De analyse maakt gebruik van de dataset in het basisjaar (2012) van het PLANET model dat gebruikt wordt voor de vervoersperspectieven van december 2015. Hieruit worden de gemiddelde tijdskosten per gereden kilometer voor personenvervoer en voor het goederenvervoer gehaald. Ook laat het model met behulp van een eenvoudige congestiefunctie toe om een inschatting te geven van de externe kost van congestie op de weg, waar het woon-werkverkeer in belangrijke mate aan bijdraagt.

Eerst worden kort de gehanteerde concepten besproken. Het onderscheid tussen de private en de externe kost wordt besproken, net als de link tussen marginale externe kosten en de belasting.

Vervolgens worden de gehanteerde data en aannames in het PLANET-model toegelicht en wordt een inschatting gemaakt van de marginale externe congestiekosten voor België. Er zal ook een poging gedaan worden om te schatten wie deze externe kosten van het wegvervoer in eerste instantie draagt: welk type huishoudens, en welke productiesectoren van de economie.

Tenslotte wordt de analyse in een breder kader geplaatst. Vooral de bredere economische en arbeidsmarkteffecten van congestie worden besproken, net als de link tussen de marginale kost en het belastingniveau in de context van het woon-werkverkeer.

Concepten⁸¹/Concepts

Het is een eenvoudige vaststelling dat transport gepaard gaat met een veelvoud van kosten die niet alleen door de gebruiker, maar door de maatschappij in zijn geheel wordt gedragen. Zo is er de klassieke luchtvervuiling en de uitstoot van broeikasgassen. Er zijn ongevallen, al dan niet met fatale afloop. In een stedelijke omgeving is geluidsoverlast een niet te onderschatten probleem. Tijdsverlies door toenemende congestie van de bestaande infrastructuur is in omvang van de kost echter de belangrijkste factor.

Economen vatten al deze effecten onder de term ‘externe kosten’, omdat de gebruiker de effecten die consumptie heeft op de maatschappij in haar geheel niet zal meenemen in zijn/haar beslissing om het goed te consumeren. Dit leidt typisch tot overconsumptie van het goed in kwestie, zodat de overheid moet ingrijpen.

In het geval van congestie en het daarmee gepaard gaande tijdverlies is het concept ‘marginale externe congestiekost’ (MECK) van cruciaal belang. De MECK meet de invloed van één extra gereden kilometer op de weg op de toegenomen tijdskosten van alle weggebruikers op dat moment. Ze omvat dus een

⁸¹ Deze bespreking steunt op het theoretisch kader uit Mayeres, I. (1993).

waardering van tijdswinsten of verliezen door de verschillende weggebruikers en een inschatting van het effect van een extra gereden kilometer op de weg op de snelheid.

De berekening van de MECK is in de praktijk niet zo eenvoudig. Om eventuele problemen met de interpretatie te vermijden, wordt gebruik gemaakt van een formele afleiding.

De formele bespreking wordt aangevat met de definitie van totale tijdskosten van zowel vracht – als personenvervoer ($TK_{nst}^{Freight}$ resp. TK_{mf}^{Pass}). Deze worden in het model gedefinieerd als het product van de benodigde tijd per ton - of reizigerskilometer (t) en het aantal ton – of reizigerskilometer (tkm resp. pkm), vertaald in monetaire termen door de waarde van tijd (VOT). In PLANET bestaan deze parameters naar modus md, motief mf (in het geval van personenvervoer) en goederencategorie nst (in het geval van het goederenvervoer). Zowel het aantal kilometers en de benodigde tijd zijn dan weer beschikbaar naar periode⁸².

De tijdskosten per motief en goed zijn dus:

$$TK_{mf}^{Pass} = \sum_{md,per} pkm_{mf,md,per} \cdot t_{mf,md,per}^{Pass} \cdot VOT_{mf,md}^{Pass}$$

$$TK_{nst}^{Freight} = \sum_{md,per} tkm_{nst,md,per} \cdot t_{nst,md,per}^{Freight} \cdot VOT_{nst,md}^{Freight}$$

De totale tijdskosten in de economie zijn:

$$TTK = \sum_{mf} TK_{mf}^{Pass} + \sum_{nst} TK_{nst}^{Freight}$$

Hierbij is het cruciaal op te merken dat de benodigde tijd per kilometer niet constant is, maar verondersteld wordt af te hangen van het totaal aantal gereden kilometers, zowel door het personenvervoer als van het goederenvervoer.

$$t_{mf,md,per}^{Pass} = t_{mf,md,per}^{Pass} \left(\sum_{mf,md} pkm_{mf,md,per} + \sum_{nst,md} tkm_{nst,md,per} \right)$$

$$t_{nst,md,per}^{Freight} = t_{nst,md,per}^{Freight} \left(\sum_{mf,md} pkm_{mf,md,per} + \sum_{nst,md} tkm_{nst,md,per} \right)$$

Een extra gereden kilometer door bijvoorbeeld een auto tijdens de spits door een pendelaar zal dus zowel zijn eigen tijd, die van andere pendelaars op de baan als van gebruikers van de weg met andere motieven en het goederenvervoer op de weg beïnvloeden. Formeel wordt dit uitgedrukt als de afgeleide van de totale kosten naar de variabele $pkm_{mf,md,per}$:

⁸² Zie bijlage 5 voor een overzicht van de dimensies uit het model.

$$\frac{dTTC}{dpkm} = t_{mf,md,per}^{Pass} \cdot VOT_{mf,md}^{Pass} + \sum_{mf,md} pkm_{mf,md,per} \cdot \frac{dt_{mf,md,per}^{Pass}}{dpkm_{mf,md,per}} \cdot VOT_{mf,md}^{Pass} \\ + \sum_{nst,md} tkm_{nst,md,per} \cdot \frac{dt_{nst,md,per}^{Freight}}{dpkm_{mf,md,per}} \cdot VOT_{nst,md}^{Freight}$$

In deze uitdrukking zijn $\frac{dt_{mf,md,per}^{Pass}}{dpkm_{mf,md,per}}$ en $\frac{dt_{nst,md,per}^{Freight}}{dpkm_{mf,md,per}}$ de verandering in de benodigde tijd van het passagiers en goederenvervoer resp., onder invloed van 1 extra gereden reizigerskilometer. Deze kunnen verder geschreven worden als het product van de invloed van 1 extra reizigerskilometer op de totale 'flow' i.e. het aantal wagens of equivalenten per uur tijdens de relevante periode $flow_{per}$, de invloed van een verandering in de flow op de snelheid, en de invloed van een verandering in de snelheid op de benodigde tijd. Bijvoorbeeld voor de benodigde tijd van het personenvervoer:

$$\frac{dt_{mf,md,per}^{Pass}}{dpkm_{mf,md,per}} = \frac{dt_{mf,md,per}^{Pass}}{dspeed_{mf,md,per}^{Pass}} \cdot \frac{dspeed_{mf,md,per}^{Pass}}{dflow_{per}} \cdot \frac{dflow_{per}}{dpkm_{mf,md,per}}$$

De tweede term is de belangrijkste: zij zal afhangen van de gekozen snelheid-flow functie, die een uitdrukking is van de capaciteit van de weg op een gegeven moment. Hier wordt in de volgende paragraaf op terug gekomen.

De verandering in de totale tijdskosten, die kan worden begrepen als 'sociale marginale kosten', kunnen kort samengevat worden als de som van de marginale private tijdskosten en de marginale externe congestiekosten (MECK) gedragen door passagiers en de MECK gedragen door goederenvervoer.

$$\text{Marginale private tijdskost} = t_{mf,md,per}^{Pass} \cdot VOT_{mf,md}^{Pass}$$

Marginale externe congestiekost (passagiers)

$$= \sum_{mf,md} pkm_{mf,md,per} \cdot \frac{dt_{mf,md,per}^{Pass}}{dpkm_{mf,md,per}} \cdot VOT_{mf,md}^{Pass}$$

Marginale externe congestiekost (vracht)

$$= \sum_{nst,md} tkm_{nst,md,per} \cdot \frac{dt_{nst,md,per}^{Freight}}{dpkm_{mf,md,per}} \cdot VOT_{nst,md}^{Freight}$$

Volgens de standaard economische theorie zal een economische agent die moet beslissen een extra kilometer te 'kopen', alleen rekening houden met de marginale private kost, wat niet meer is dan de gemiddelde tijdskost van een extra kilometer. De MECK is de kost die hij door zijn keuze op de andere weggebruikers afwentelt. Deze zal in de afwezigheid van sturende heffingen door hem niet in rekening worden gebracht, zodat de consumptie van het goed 'vervoer' tijdens periode per en met modus md te hoog ligt.

De MECK is een cruciaal concept, omdat men de wenselijkheid van het huidige beleid kan beoordelen door ze te vergelijken met de bestaande belastingen. In een eenvoudige interpretatie van de

economische theorie zal de overheid de welvaart namelijk maximaliseren als de heffing per kilometer gelijk is aan de marginale externe kost. Hier zijn echter twee belangrijke waarschuwingen op zijn plaats.

Ten eerste is de MECK, in tegenstelling tot bijvoorbeeld marginale milieukosten die doorgaans constant worden verondersteld, een functie van de gereden kilometers. Meer bepaald zal de MECK dalen als het verkeer op de baan, de flow, afneemt. Als de overheid dus een heffing oplegt, zal de vraag en dus ook de marginale kost dalen. Wanneer de heffing gelijk is aan de resulterende marginale externe congestiekost, dan is een optimale toestand bereikt.

Om deze reden is het niet correct om op een eenvoudige wijze de MECK te vermenigvuldigen met het aantal kilometer om tot een 'totale' kost te komen zoals dat bij luchtvervuiling wel mogelijk is. Idealiter wordt een optimale belasting berekend, waarna de verandering in de tijds-kost en de verandering in de flow worden gebruikt om de netto-tijds-winst voor overgebleven weggebruikers te berekenen. Hier moet dan het economisch verlies van zij die uit de markt verdwijnen worden afgetrokken om een 'welvaartstheoretische' metriek van congestiekosten te berekenen. In bijlage 6 wordt dit met behulp van een eenvoudige grafiek aangetoond.

Aangezien 'optimale' heffingen meestal onrealistisch grote veranderingen vergen, kan hetzelfde worden gedaan voor een meer realistische beleidsmaatregel.

In wat volgt wordt geen poging gedaan om een optimale heffing te berekenen en wordt ervoor geopteerd om zich te beperken tot de MECK in de huidige situatie. Dat maakt het mogelijk om de kosten van één wagen meer of minder op de weg te berekenen, en ze vervolgens uit te splitsen naar wie die kosten draagt.

Ten tweede is het in een meer realistische setting niet zeker dat aan elk vervoersmotief dezelfde heffing moet worden opgelegd. Wanneer lasten op bijvoorbeeld arbeid kosten met zich meebrengen, zal een bijkomende heffing op woon-werkverkeer wegens de complementariteit met arbeid dezelfde kosten veroorzaken. Het zal dan lonen om woon-werkverkeer minder dan de MECK te belasten, en verkeer voor andere motieven meer. De mate waarin dit geldt, zal afhangen van een veelheid aan factoren, zoals het aandeel van vervoer voor andere motieven, de elasticiteit van het arbeidsaanbod, de voorkeur van de pendelaar voor openbaar vervoer, net als de mate waarin de opbrengsten gebruikt worden om de lasten op arbeid te verlagen. Een grondige numerieke analyse is hier dus op zijn plaats.

Zowel de berekening van de 'totale' tijdskosten aan de hand van een theoretische optimale heffing, als de mate van differentiatie tussen woon-werkverkeer en vervoer voor andere motieven worden daarom overgelaten aan een vervolgonderzoek.

Data en berekening/Données et calcul

Na de samenvatting van de relevante concepten, worden de data en de modelaannames die verder nodig zijn om een inschatting te geven van de private tijdskosten en de MECK van het woon-werkverkeer onder de loep genomen. Dit zal gebeuren op basis van het startjaar (2012) van de transportvooruitzichten 2015.

Ten eerste is een inschatting van de gemiddelde tijd per kilometer nodig en dit per modus en tijdsperiode. Voor het reizigersvervoer worden deze in Tabel 2-39 gegeven. Ze zijn een gemiddelde voor heel België van de duur van een rit tussen de verschillende Belgische arrondissementen, op basis van de Socio-Economische Enquête van 2001. Voor het woon – werk verkeer zijn de verschillen tussen de spits – en dalperiode het belangrijkste voor bus, tram, metro en bestuurders van wagens.

Tabel 2-39/Tableau 2-39: Gemiddelde tijd per afgelegde reizigerskilometer (2012) (minuten per afgelegde kilometer)

	Woon - Werk		School		Andere	
	Spits	Dal	Spits	Dal	Spits	Dal
Te voet, fiets	5.6	5.2	6.8	5.7	8.9	8.9
Motor	1.4	1.3	1.9	1.7	1.6	1.6
Auto - bestuurder	1.1	0.9	1.3	1.1	1.4	1.3
Auto - passagiers	1.1	0.9	1.6	1.1	1.4	1.2
Trein	1.2	1.1	1.4	1.3	1.3	1.2
Bus	2.0	1.6	2.6	1.8	2.4	1.7
Tram	3.0	2.0	3.0	2.0	3.0	2.0
Metro	2.2	1.9	2.7	2.0	2.4	1.9

Bron: Eigen berekeningen op basis van Socio-Economische Enquête 2001

Het daadwerkelijke aantal afgelegd reizigerskilometers per motief, modus en periode wordt gegeven in Tabel 2-40. Deze toont dat het aandeel van de wagen voor woon – werkverkeer onder alle motieven het hoogst is. De wagen neemt tijdens de piekperiode 79% van de reizigerskilometers voor woon-werk in beslag, tijdens de dalperiode 87%.

Tabel 2-40/Tableau 2-40 : Aantal afgelegde reizigerskilometer (2012) (Miljoenen per jaar)

	Woon - Werk		School		Andere	
	Spits	Dal	Spits	Dal	Spits	Dal
Te voet, fiets	372	185	466	125	660	4159
Motor	222	114	25	3	137	779
Auto - bestuurder	19914	7176	389	93	3406	48168
Auto - passagiers	1337	483	1426	336	6530	20912
Trein	3972	422	1311	132	751	4273
Bus	895	300	1530	162	1082	4158
Tram	96	35	83	9	136	684
Metro	159	56	130	14	51	257

Bron: PLANET V3.3 database

Tenslotte moet aan de gependeerde tijd een waardering worden gegeven. Tabel 2-41 geeft de gehanteerde waarden in het model voor het jaar 2012. Deze werden berekend op basis van buitenlandse studies.

Voor het woon-werkverkeer ligt de waarde van tijd doorgaans hoger dan voor andere motieven wegens de grotere substitutie met productieve arbeid. Een verloren uur op de weg zal zich voor woon-werkverkeer namelijk sneller vertalen in een verloren uur op de werkvloer.

Tabel 2-41/Tableau 2-41 : Waarde van tijd personenvervoer (2012) (Euro per uur)

	Werk	School	Andere
Wagen	8.6	7.0	7.0
Trein	10.8	6.5	6.5
Te voet/fiets	8.3	6.9	6.9
Bus, tram, metro	7.2	5.6	5.6
Motor	8.6	7.0	7.0

Bron: Eigen berekeningen op basis van Kenniscentrum Milieubeleid (2013)

De variatie tussen vervoersmodi wordt verklaard door subjectieve waardering, maar ook door het feit dat sommige vervoersmodi intensiever worden gebruikt door mensen met een lager inkomen. Gegeven de link met het loon, en de daaruit volgende band met de productiviteit, zal een verloren uur op de weg zich voor iemand met een hoger inkomen vertalen in een hogere opportunity cost.

Ook voor het goederenvervoer zijn de tijd per kilometer, de afgelegde tonkilometer en de waarde van tijd nodig. In de onderstaande tabel worden die gegevens voor het binnenlandse vervoer per modus op de baan, geaggregeerd over alle goederencategorieën.

Tabel 2-42/Tableau 2-42: Gemiddelde waarde van tijd, tijd per kilometer en tonkilometer, goederenvervoer op de weg (2012)
(Euro per uur per ton, minuten per kilometer en miljard tonkilometer)

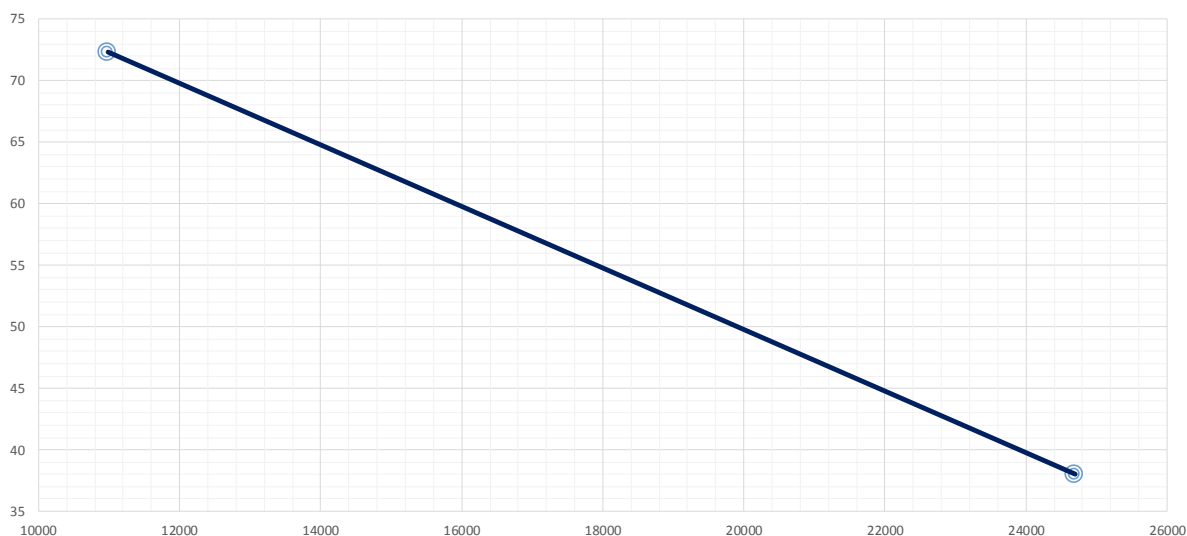
	VOT	Tijd		Tonkilometer	
		Piek	Dal	Piek	Dal
Vrachtwagen	8.8	2.5	1.4	45	14
Bestelwagen	165.8	1.6	0.8	6	2

Bron: PLANET V3.3 database

De link met de loonkosten is voor het goederenvervoer nog belangrijker, aangezien de lonen van het vervoerspersoneel de belangrijkste kost uitmaken van een verloren uur op de weg. Dat verklaart ook waarom de waarde van tijd per uur, per ton sterk varieert over de modi. Aangezien een vrachtwagen meer ton kan verplaatsen dan een bestelwagen en de loonkost dus kan uitgesmeerd worden over meer eenheden product, is de loonkost per vervoerde ton hoger voor een bestelwagen.

Voor de berekening van de marginale kosten, is een aanname nodig over de snelheid – flow functie, oftewel de functie die meet hoe één extra wagen de gemiddelde snelheid zal beïnvloeden. Ze zal dus een inschatting geven van de overgebleven capaciteit op het wegennet. Hoewel deze capaciteitsproblematiek zeer sterk tijds – en plaatsgebonden is, veronderstelt PLANET als macro-economisch transportmodel één functie voor gans België. Bovendien is de congestiefunctie lineair, wat impliceert dat het verloop van de functie volledig wordt gedetermineerd door de data, namelijk de flow en de gemiddelde snelheid in de twee perioden.

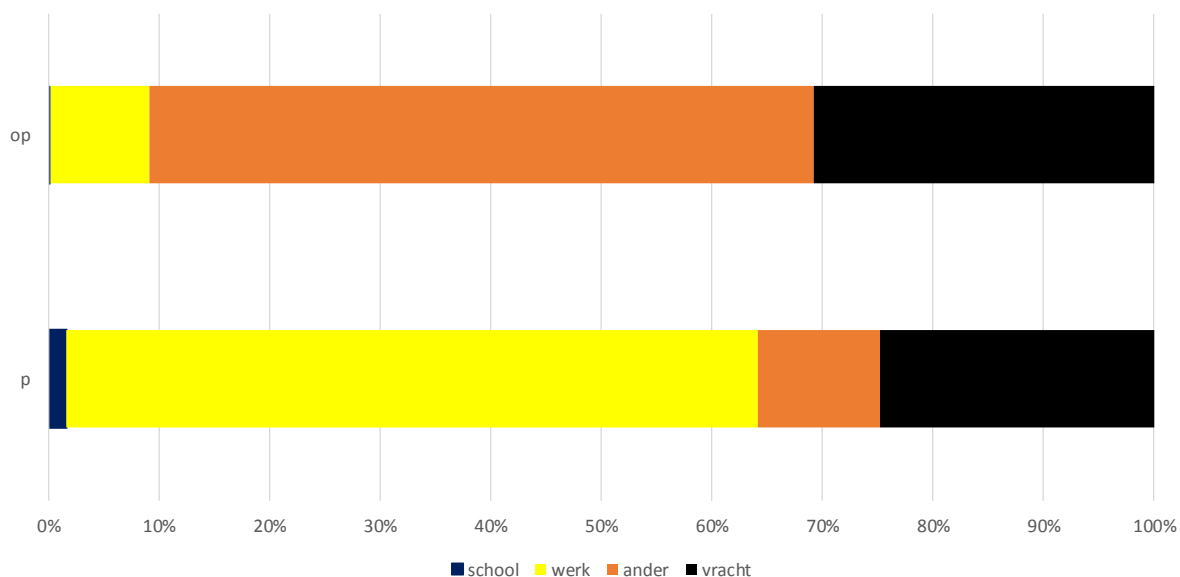
Grafiek 2-19/Graphique 2-19: Snelheid - flow relatie PLANET (Km/h (vertical) en vkm/h (horizontaal))



Tijdens de piekperiode is de flow per uur een 24700 wagen-equivalenten en de snelheid een 38 kilometer per uur. Tijdens de dalperiode is de flow 11000 wagen-equivalenten, en de snelheid 72 kilometer per uur.

Bijzonder interessant is de samenstelling van de flow per periode naar motief. Grafiek 2-20 geeft het aandeel van de vervoersmotieven in de flow voor piek- en dalperiode. Blijkt dat in de cruciale piekperiode het woon-werkverkeer de dominante factor is: zo'n 63% van de afgelegde kilometer wagen – equivalenten per uur is voor de rekening van het pendelverkeer. In de dalperiode zijn de andere motieven met zo'n 60% het belangrijkste.

Grafiek 2-20/Graphique 2-20: Aandeel van vervoersmotieven in de flow per periode



Nu kunnen de marginale private tijdskosten en MECK berekend worden. Tabel 2-43 geeft de marginale private tijdskost van een kilometer afgelegd met een personenwagen, per modus en per tijdsperiode weer. Ook geeft deze tabel de 'totale' tijdskosten van pendelverkeer, gedefinieerd als de marginale private tijdskost maal het aantal reizigerskilometers, weer. Dit kan dus worden geïnterpreteerd als een waardering van de geaggregeerde reistijden van de pendelaars in België. Geaggregeerd komt dit uit op een 7.3 miljard euro, waarvan het merendeel tijdens de spits en voor rekening van het wagenvervoer.

Tabel 2-43/Tableau 2-43: Marginale en geaggregeerde private tijdskosten - pendelverkeer (eurocent en miljoen euro)

	Marginale private tijdskost		Totale tijdskosten	
	Piek	Dal	Piek	Dal
Fiets - te voet	0.77	0.72	286	134
Moto	0.24	0.25	54	29
Wagen - bestuurder	0.19	0.16	3700	1176
Wagen - passagier	0.21	0.20	280	95
Trein	0.25	0.24	986	100
Bus	0.29	0.24	260	72
Tram	0.52	0.39	49	14
Metro	0.38	0.34	60	19
Alle modi	0.21	0.19	5675	1638

Bron: Eigen berekening op basis van PLANET V3.3

De beleidsrelevantie van deze cijfers is echter beperkt. Ten eerste zeggen deze cijfers niets over de vermijdbaarheid van de opgelopen tijdskosten, aangezien er fysische beperkingen gelden die voortvloeien uit de bestaande infrastructuur. Ten tweede geldt als leidraad voor beleid niet de private

kost, maar de MECK omdat mensen verondersteld worden deze kost niet in rekening te brengen bij hun beslissingen.

In Tabel 2-44 worden daarom naast de private kosten, ook de MECK van een extra afgelegde kilometer met de wagen weergegeven. Dit omdat deze manier van reizen nog steeds de dominante modus is voor het woon-werkverkeer.

Naast een algemeen cijfer voor de MECK dat geldt voor de hele economie, geven we ze ook uitgesplitst naar wie de kost draagt. Tijdens de piekperiode bedraagt ze 64 cent, tijdens de dalperiode is het totale cijfer 11 cent.

Tijdens de piekperiode draagt het goederenvervoer met 34 cent het leeuwendeel van de kosten van een extra wagen. Andere pendelaars dragen 18 cent, woon-schoolverkeer en andere motieven 3 en 8 cent resp.

Tabel 2-44/ Tableau 2-44: Private marginale tijds-kost en marginale externe congestiekosten: wegverkeer

	Piek	Dal
Marginale private tijds-kost	0.19	0.16
Marginale externe congestiekost	0.64	0.11
- Gedragen door school	0.03	0.00
- Gedragen door woon-werk	0.18	0.01
- Gedragen door andere motieven	0.08	0.05
- Gedragen door goederenvervoer	0.34	0.05

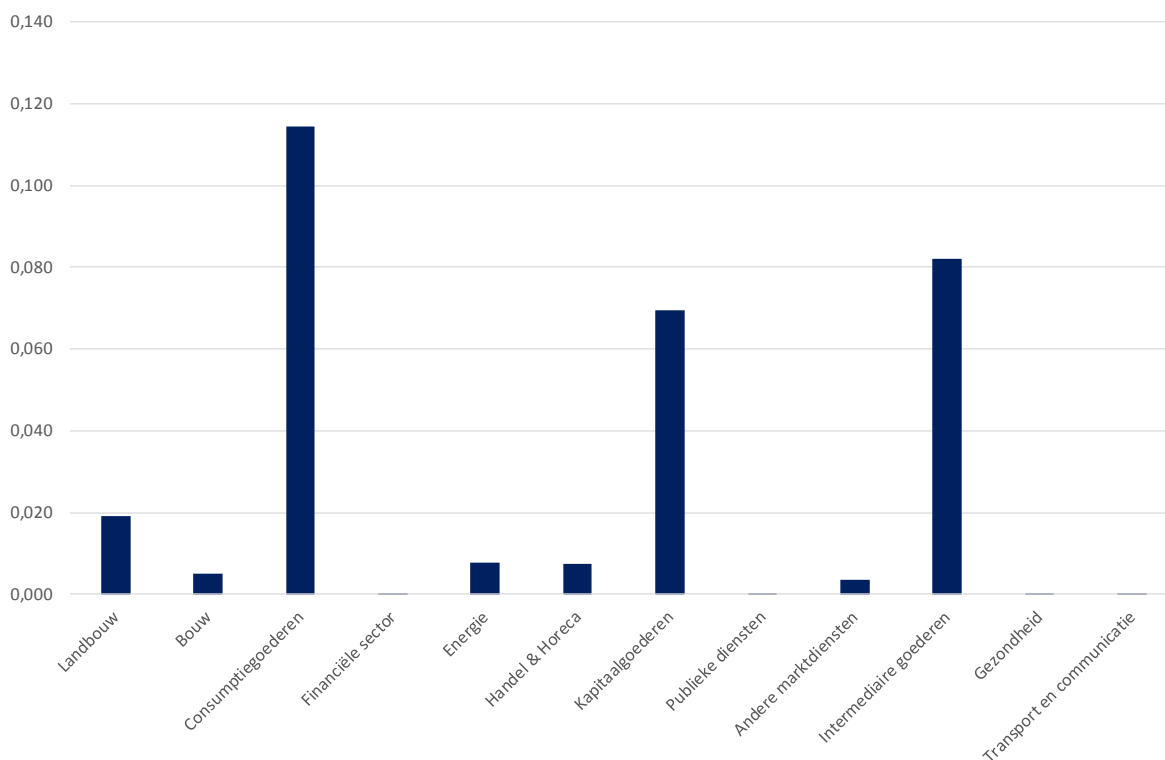
Bron: Eigen berekening op basis van PLANET V3.3

De bovenstaande tabel geeft het deel van de marginale externe congestiekost van een personenwagen weer dat wordt gedragen door het goederenvervoer. De database van PLANET maakt een verder onderscheid in de tijds-kosten naar het vervoerde goed, zodat het bovenvermelde cijfer verder kan worden uitgesplitst. Meer bepaald kan, door via een aanbodtabel goederen aan bedrijfstakken te linken, berekend worden welk deel van de MECK wordt opgevangen door de verschillende sectoren binnen de economie. Er wordt voor geopteerd zich te beperken tot de MECK tijdens de piekperiode.

Als wordt aangenomen dat transportbedrijven de kost van extra congestie volledig kunnen doorrekenen, dan kan dus berekend worden welke andere sectoren het meest worden getroffen door de extra wagen op de weg. Of dit in de realiteit mogelijk is, zal vooral afhangen van de mate van concurrentie binnen de sector, en de prijsgevoeligheid van de vraag naar vrachtvervoer.

Grafiek 2-21 geeft het resultaat van deze verdere uitsplitsing. Het blijkt dat de sector van consumptiegoederen met bijna 12 cent het grootste deel van de MECK draagt terwijl de andere industriële sectoren, de intermediaire goederen en de kapitaalgoederen met 8 resp. 7 cent volgen.

Grafiek 2-21/Graphique 2-21: Marginale externe congestiekosten voor goederenvervoer op de weg- uitsplitsing naar sector



Op eenzelfde manier kan het deel van de MECK gedragen door het personenvervoer verder worden toegewezen. Meer bepaald kan, mits voldoende data, berekend worden welke types huishoudens de externe kost van het verkeer dragen.

Wanneer men bijvoorbeeld beschikt over het aantal afgelegde reizigerskilometers per categorie gezinsinkomen, dan is het mogelijk de MECK volgens die dimensie uit te splitsen.

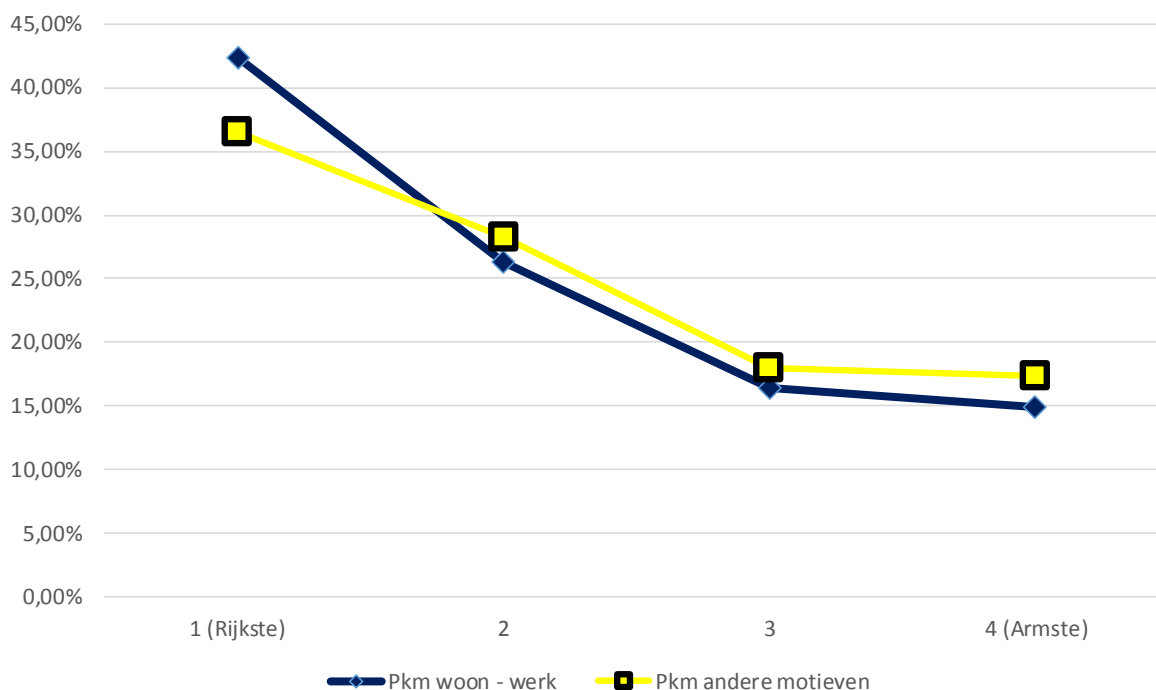
In de BELDAM - enquête is informatie beschikbaar over het aantal afgelegde reizigerskilometer met de wagen per gezin, volgens 10 brede inkomenscategorieën. Wanneer deze inkomenscategorieën vertaald worden in brede kwartielen en het aantal afgelegde reizigerskilometers daaraan wordt toegekend, kan een grove inschatting worden gemaakt van de verdelingseffecten van de tijdskosten.

De kwartielen worden berekend op basis van equivalent inkomen. Dit wordt gedaan door het inkomen uit de enquête van een ordinale naar een continue variabele te transformeren. Meer bepaald wordt verondersteld dat elk gezin een inkomen heeft gelijk aan het gemiddelde van de onder- en bovengrens van de originele variabele. Een gezin uit de categorie '2000-2500 euro' zal dus verondersteld worden een gemiddeld inkomen te hebben van 2250 euro. Deze variabele wordt dan vertaald naar inkomen per volwassene-equivalent volgens de hernieuwde OESO schaal.⁸³

Grafiek 2-22 geeft het aandeel van de gereden pkm met de wagen voor pendelverkeer en andere motieven (werk gerelateerde trips uitgezonderd) volgens de aldus bekomen inkomenskwartielen in het totaal aantal pkm. Deze berekening is gebeurd op basis van de BELDAM – enquête.

⁸³ 1 voor de eerste volwassene, 0.5 voor elke bijkomende volwassene en 0.3 voor elk kind onder de 14 jaar.

Grafiek 2-22/Graphique 2-22: Verdeling van het aantal pkm met de wagen voor woon-werk en pkm voor andere motieven over kwartielen



Zowel het aantal pkm van woon-werkverkeer als die voor andere motieven lijken zich te concentreren bij de gezinnen met hogere inkomens, wat lijkt te bevestigen dat transport een normaal goed is. Dit zal zich dan ook vertalen in wie in eerste instantie de marginale externe kost draagt.

Tabel 2-45 bevat de MECK gedragen door personenvervoer op de weg, verdeeld over de kwartielen. Deze tabel omvat ook die kosten uitgedrukt als percentage van het equivalent gezinsinkomen. Blijkt dat de marginale externe kosten stijgen vanaf het 3de kwartiel. Vanzelfsprekend zou de MECK moeten worden uitgedrukt in % van het inkomen.

Tabel 2-45/Tableau 2-45: MECK gedragen door personenvervoer (naar motief en totaal, per kwartiel)

	MECK (gedragen door woon-werk)	MECK (gedragen door andere motieven)	MECK (total)
1 (rijkste)	0.08	0.04	0.12
2	0.05	0.03	0.08
3	0.03	0.02	0.05
4 (armste)	0.03	0.02	0.05
Totaal	0.18	0.12	0.30

Bron: Eigen berekening op basis van PLANET V3.3 en BELDAM

Er moet hierbij worden vermeld dat dit slechts een tentatieve oefening is. Zo wordt de verdeling van de pkm met de wagen als enige parameter gebruikt. Echter, de verdeling van andere modi die aan congestie onderhevig zijn, zoals het busvervoer, zal waarschijnlijk anders zijn.

Meer fundamenteel betekent een verdeling over inkomensgroepen aan de hand van pkm alleen dat de waarde van tijd constant wordt vermeld over inkomenscategorieën. Aangezien de waarde van tijd sterk gelinkt is aan het loon, zou hier een correctie voor moeten worden gemaakt. Het resultaat hiervan is dat hogere inkomenscategorieën een hoger aandeel van de MECK zullen dragen dan in bovenstaande tabel is aangegeven.

Beschouwing/Considération

In bovenstaande berekening werd geprobeerd een inschatting te geven van de tijdskosten van het woon – werkverkeer. Er is speciale aandacht gegaan naar de marginale externe congestiekosten en hun verdeling over de verschillende gebruikers van de weg. In wat volgt worden de bredere macro-economische effecten van congestie besproken.

Zoals gezegd is de band tussen MECK en kilometerheffing minder evident dan een eenvoudige interpretatie van de theorie doet uitschijnen. Omdat dit in de context van woon-werkverkeer zeer pertinent is, wordt hier kort aandacht aan besteed in de literatuur hieromtrent.

Van MECK naar macro-economische effecten/ Des CMEC aux effets macroéconomiques

Het blijkt dat het woon-werkverkeer een belangrijke veroorzaker is van externe congestiekosten wegens het grote aandeel van woon-werkverplaatsingen tijdens de spits. Het woon-werkverkeer draagt echter zelf ook een belangrijk deel van die kosten. Per extra gereden km met een wagen tijdens de spits draagt het woon-werkverkeer een 18 cent in verloren tijdskosten. Overigens draagt ook het goederenvervoer een niet te onderschatten deel van de tijdskost door congestie.

Er is geen poging gedaan om de indirecte effecten van deze kosten te berekenen. Nochtans kan verwacht worden dat tijdskosten de economie langs verschillende kanalen beïnvloeden.

Het model maakt expliciet aannames in verband met concurrentie en prijsgevoeligheid van de vraag naar vrachtvervoer. In de mate dat de vrachtsector dus de kosten van verloren tijd kan doorrekenen, zullen afnemers van deze goederen getroffen worden. Consumenten betalen hogere prijzen, andere sectoren moeten duurdere inputs gebruiken, exporteurs verliezen marktaandeel.

Ook op de arbeidsmarkt zijn er theoretisch effecten te verwachten, en dit langs verschillende mogelijke kanalen.

Een klassiek kanaal is het arbeidsaanbod. Pendelkosten, of ze nu in cash worden betaald of in verloren tijd zijn in theorie een integraal deel van het brede concept van het nettoloon. Net zoals kan worden verwacht dat belastingen op arbeid het arbeidsaanbod doen dalen, zo zullen gestegen pendelkosten mensen ontmoedigen om op de arbeidsmarkt te treden of minder dagen doen werken.

Een andere mogelijkheid is dat mensen hun zoekgedrag op de arbeidsmarkt gaan aanpassen in functie van pendelkosten. Zij zullen niet beslissen minder dagen te gaan werken onder invloed van hoge tijdskosten, maar eerder zoeken naar vacatures die dicht bij huis liggen. Pendelkosten verlagen dan de 'zoekintensiteit' van werklozen, zodat vacatures trager ingevuld raken. De zogenaamde 'frictiewerkloosheid' zal dan stijgen.

Ook via de loononderhandelingen en de arbeidsvraag zijn er effecten mogelijk. Wanneer sociale partners de tijdskosten opgelopen door werknemers in rekening brengen tijdens de onderhandelingen, kan verwacht worden dat het loon een 'premie' zal bevatten die voor tijdskosten zal compenseren. Dat zal de loonkosten doen toenemen en de arbeidsvraag doen dalen. Dit is het mechanisme achter de studie van De Borger (2009)⁸⁴.

⁸⁴ De Borger, B. (2009), 'Commuting, congestion tolls and the structure of the labour market: optimal congestion pricing in a wage bargaining model', *Regional Science and Urban Economics* 39(4), pp. 434-448.

In een theoretisch algemeen evenwichtsmodel hebben Mayeres, Vandresse en Van Steenberg (2011)⁸⁵ enkele van deze effecten opgenomen. In een macro-economisch model worden tijdskosten opgenomen die zowel productiesectoren als werknemers beïnvloeden. Sectoren worden verondersteld goederen te gebruiken waarvan de kost mede afhangt van tijdskosten op de weg en hun productie dan weer te vervoeren met behulp van onder meer goederenvervoer op de weg. Werknemers worden verondersteld hun arbeid aan te bieden in functie van een nettoloon, bestaande uit geld na belastingen min de monetaire waarde van de tijdskosten van het woon-werkverkeer. In dit model is dus alleen het boven vermelde arbeidsaanbodkanaal opgenomen.

Blijkt dat diverse sturende belastingen een positief effect op de economie kunnen hebben, wanneer ze worden gebruikt om de lasten op arbeid te verlagen. In Tabel 2-46 worden de uitgeteste scenario's gepresenteerd.

Tabel 2-46/Tableau 2-46: Kilometerheffing: beleidscenario's

	Scen I	Scen II	Scen III
Vrachtwagens - piek	0.30	0.30	0.30
Vrachtwagens - dal	0.07	0.07	0.07
Bestelwagens - piek		0.24	0.24
Bestelwagens - dal		0.06	0.06
Personenauto - piek			0.14
Personenauto - dal			0.02

Bron: Mayeres e.a. (2011)

Tabel 2-47 geeft de impact van de 3 scenario's op BBP en werkgelegenheid weer. Blijkt dat de effecten positief zijn, en belangrijker worden naarmate een groter deel van het wegverkeer aan de congestiebelasting onderhevig is.

Tabel 2-47/Tableau 2-47: Beleidscenario's – effecten op BBP en tewerkstelling

	Scen I	Scen II	Scen III
BBP	0.01	0.04	0.06
Tewerkstelling	0.05	0.13	0.30

Bron: Mayeres e.a. (2011)

Merk op dat het hier gaat om een theoretisch model. Economische agenten worden verondersteld te handelen alsof tijdskosten hun arbeidsaanbod – gemeten in dagen – beïnvloeden net zoals het nettoloon per dag.

Empirisch onderzoek naar de invloed van tijdskosten op het arbeidsaanbod zijn schaars. In een interessante studie echter gaan Black, Kolesnikova en Taylor (2010) na hoe het arbeidsaanbod van vrouwen varieert over de verschillende Amerikaanse steden. Blijkt dat in steden waar pendelkosten oplopen, het arbeidsaanbod van getrouwde vrouwen lager ligt. Ook lijken mensen die tegen hogere pendelkosten aankijken sneller op pensioen te gaan, eerder dan op latere leeftijd nog te verhuizen (Gonzales, 2008)⁸⁶. Gautier en Zenou (2008)⁸⁷ vinden dan weer dat het hebben van een wagen een

⁸⁵ Mayeres, I., Vandresse, M. en A. Van Steenberg (2011), 'A computable general equilibrium model for Belgium with a special focus of transport policies' FPB WP12-11

⁸⁶ Gonzales, J. (2008), 'Commuting costs and labour force retirement', IVIE Working Paper AD 2008-19

⁸⁷ Gautier, P. and Y. Zenou, (2008), 'Car ownership and the Labor Market of Ethnic Minorities', IZA DP No. 3814

belangrijke voorspeller is voor de arbeidsmarktparticipatie van etnische minderheden. Deze korte bespreking van de (Angelsaksische) literatuur lijkt te suggereren dat vooral risicogroepen op de arbeidsmarkt extra gevoelig blijken voor pendelkosten.

Empirisch onderzoek naar de effecten van pendeltijden op lonen zijn ook voorhanden. Er is een studie van Rupert e.a. (2009)⁸⁸ die van belang kan zijn omdat ze een continentaal Europees land bestudeert. Zij vinden dat in Frankrijk gemiddeld gezien een stijging van pendeltijden met 1 uur de lonen met 28% doet stijgen. Dit effect is des te belangrijker, naarmate de werknemer gevoeliger is voor pendelkosten. Vooral voor getrouwde vrouwen met jonge kinderen blijkt dit het geval te zijn. Ook in Denemarken (Mulalic e.a., 2010)⁸⁹ blijkt een dergelijke relatie tussen lonen en pendelafstand te bestaan.

Pendelkosten blijken dus een grote druk op de lonen uit te oefenen, wat de arbeidskost doet toenemen en de tewerkstelling negatief beïnvloedt. Deze positieve impact op de lonen komt de werknemer maar ten goede in de zin dat ze louter compenseert voor de opgelopen kosten om arbeid te leveren.

Van MECK naar kilometerheffing/ Des CMEC à la taxe kilométrique

Zoals eerder gesteld, wordt volgens de standaard economische theorie de sociale welvaart gemaximaliseerd, wanneer de belasting per km gelijk is aan de marginale externe kost. In deze context zou dus een slimme kilometerheffing moeten worden geheven gelijk aan de MECK.

In een meer ingewikkelde setting zal echter deze aanbeveling niet opgaan. Meer bepaald is de interactie van de nieuwe kilometerheffing met andere bestaande belastingen van belang. In de praktijk wordt dan vaak gekeken naar de belasting op arbeid, waarvan wordt aangenomen dat ze hoge maatschappelijk kosten in de vorm van lagere tewerkstelling met zich meebrengt (Bovenberg en De Mooij, 1994)⁹⁰.

In de transportcontext is deze interactie met tewerkstelling dubbel zo interessant. Meer bepaald zal, zoals boven gesteld, congestie indirect tewerkstelling beïnvloeden. Dit maakt dat een congestiebelasting positieve tewerkstellingseffecten heeft en dat haar welvaartseffecten daarom de directe tijdswinsten kunnen overstijgen. Dit zal des te belangrijker zijn, als lasten op arbeid zeer hoog zijn (Parry en Bento, 1999)⁹¹.

Niet alle trips tijdens de piekperiode hebben dezelfde functie. Woon-werkverkeer is evident complementair aan arbeid, trips voor vrije tijd zijn dit niet. Lasten op woon-werkverkeer kunnen net als overige trips congestie en zo tewerkstelling verbeteren, maar anderzijds geldt een kilometerheffing voor pendel ook als een indirecte last op arbeid. Trips voor vrije tijd hebben dit nadeel niet. Daarom bevelen economen in een fijner model aan om in de mate van het mogelijke woon-werkverkeer bij een nieuwe kilometerheffing te ontzien (Zie bijvoorbeeld, Van Dender (2003)⁹² en De Borger (2009))⁹³ Het verschil tussen de optimale heffing op woon-werkverkeer en op trips voor andere motieven hangt af van de mate waarin extra inkomsten worden gebruikt om lasten op arbeid te verlagen. De minder dat dit gebeurt, de meer woon-werkverkeer moet worden gespaard.

⁸⁸ Rupert, P., Stancanelli, E. en E. Wasmer (2009), 'Commuting, wages and bargaining power',

⁸⁹ Mulalic, I., Van Ommeren, J. en N. Pilegaard (2010), 'Wages and commuting: quasi-natural experiments' evidence from firms that relocate', TI 2010 – 093/3

⁹⁰ Bovenberg, L en R. De Mooij (1994), 'Environmental Levies and Distortionary Taxation', American Economic Review

⁹¹ Parry, I and A. Bento (1999), 'Revenue Recycling and the Welfare Effects of Road Pricing', RFF-DP 99-45ges

⁹² Van Dender, K. (2003), 'Transport Taxes with Multiple Trip Purposes', Scandinavian Journal of Economics

⁹³ De Borger, B. (2009), 'Commuting, congestion tolls and the structure of the labour market: optimal congestion pricing in a wage bargaining model', Regional Science and Urban Economics 39(4), pp. 434-448

Technisch is het niet mogelijk om dit verschil tussen motieven in real time te implementeren, maar men kan zich voorstellen dat een deel van de opbrengst van een kilometerheffing door pendelaars achteraf kan worden teruggesluisd via mechanismen als de aftrek van beroepskosten, belastingkredieten, etc.

Besluit/Conclusion

In de eerste plaats werd het begrip marginale externe congestiekost verduidelijkt en het verschil met private tijdskosten geduid. Er werd een inschatting gegeven voor België en een poging gedaan om te berekenen wie de kost van een extra wagen op de weg draagt.

Ook werd een link gelegd naar de macro-economische effecten van congestie en naar de theorie van de optimale belastingheffing. Uit het kort literatuuroverzicht blijkt dat congestie een negatief effect kan hebben op loonvorming en op de werking van de arbeidsmarkt. Ook beveelt de literatuur aan om woon-werkverkeer bij het invoeren van een kilometerheffing te ontzien, in de mate dat lasten op arbeid een kost met zich meebrengen.

Er werd nog geen inschatting gegeven van de totale congestiekosten volgens een sluitende welvaartseconomische maatstaf. Niettemin moet dit via PLANET mogelijk zijn door een veralgemeende, theoretische kilometerheffing te simuleren die de externe congestiekosten perfect internaliseert. Dan kan door de resulterende tijdwinsten af te wegen tegenover de verliezen door duurder verkeer een correcte maatschappelijke kost van tijdverlies worden berekend. Dit is werk voor vervolgonderzoek.

2.1.11.3 Informatie over de tijdskosten van het verkeer uit de vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030” dd. december 2015 van het Federaal Planbureau⁹⁴ / Informations sur les coûts en temps des déplacements reprises dans les perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030 du Bureau fédéral du Plan

Als gevolg van het toenemend verkeer over de weg zal de gemiddelde snelheid bij ongewijzigde verkeersinfrastructuur volgens het FPB tussen 2012 en 2030 tijdens de spitsperiode afnemen met 24% en tijdens de dalperiode⁹⁵ met 10%.

Toegepast op het woon-werkverkeer betekent dit concreet dat een autobestuurder in 2030 over een afstand van 100 kilometers gemiddeld 26 minuten langer in de spitsperiode en 9 minuten langer in de dalperiode onderweg zal zijn tegenover 2012. Voor de bus betekent dit over eenzelfde afstand van 100 kilometers in 2030 een gemiddelde gestegen reistijd van 48 minuten in de spitsperiode en 16 minuten in de dalperiode tegenover 2012.

⁹⁴ U kunt deze Vooruitzichten raadplegen op:

http://www.plan.be/admin/uploaded/201512081036570.For_Transport_1230_11128_N.pdf

⁹⁵ Voor het spoorvervoer en de binnenvaart wordt de snelheid verondersteld constant te blijven over de periode.

2.2 Andere kosten en maatregelen verbonden aan het woon-werkverkeer/Autres coûts et mesures liés aux déplacements domicile-travail

2.2.1 Werkgeversinvesteringen in fietsmaatregelen/Investissements des employeurs dans des mesures pour cyclistes

2.2.1.1 Federaal niveau/Niveau fédéral

Bronnen = fod Mobiliteit en Vervoer en fod Financiën/Sources = SPF « Mobilité et Transports » et SPF Finances

In de onderstaande twee tabellen vindt u een overzicht van de informatie met betrekking tot fietsmaatregelen die uit de resultaten van de federale diagnostiek woon-werkverkeer kan worden afgeleid.

Tabel 2-48/Tableau 2-48: Aantal en % werkenden dat gebruik kan maken van de opgesomde fietsmaatregelen opgesplitst naar regio en sector (privé/publiek) in 2011 en 2014

	Belgique		Bruxelles		Flandre		Wallonie		Privé		Public	
	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs
Indemnité vélo (2011)	1.089.680	74%	209.914	78%	659.978	78%	219.788	62%	665.804	70%	423.876	81%
Indemnité vélo (2014)	1.248.877	83%	229.292	77%	754.461	88%	265.124	76%	762.976	79%	485.901	89%
Mise à dispo. de vélo de service (2011)*	295.596	20%	65.656	24%	204.329	24%	25.611	7%	155.442	16%	140.154	27%
Mise à dispo. de vélo de service (2014)	280.686	19%	95.802	32%	153.284	18%	31.600	9%	134.107	14%	146.579	27%
Vestiaires (2011)*	753.850	51%	173.345	64%	462.565	55%	117.940	33%	555.118	59%	198.732	38%
Vestiaires (2014)	1.147.886	76%	244.146	82%	661.585	77%	242.155	69%	820.639	85%	327.247	60%
Abris couverts (2011)*	923.426	63%	209.142	77%	594.173	70%	120.111	34%	638.176	67%	285.250	54%
Abris couverts (2014)	1.202.309	80%	244.227	82%	753.127	88%	204.955	59%	808.788	84%	393.521	72%
Douches (2011)*	787.935	54%	187.568	69%	483.655	57%	116.712	33%	563.189	59%	224.746	43%
Douches (2014)	1.169.678	78%	254.904	86%	684.809	80%	229.965	66%	808.544	84%	361.134	67%
Service d'entretien (2011)*	87.290	6%	18.136	7%	55.415	7%	13.739	4%	48.075	5%	39.125	7%
Service d'entretien (2014)	228.839	15%	77.883	26%	128.917	15%	22.039	6%	134.717	14%	94.122	17%

Bron : fod M&V, federale diagnostiek woon-werkverkeer 2011 en 2014

Noot: * = facultatieve vragen in 2011, dus niet vergelijkbaar met 2014

Tabel 2-49/Tableau 2-49: Aantal en % vestigingseenheden dat de opgesomde fietsmaatregelen aanbiedt opgesplitst naar regio en sector (privé/publiek) in 2011 en 2014

	Belgique		Bruxelles		Flandre		Wallonie		Privé		Public	
	nombre d'unités	% unités	nombre d'unités	% unités	nombre d'unités	% unités	nombre d'unités	% unités	nombre d'unités	% unités	nombre d'unités	% unités
Indemnité vélo (2011)	6.469	74%	744	75%	4.295	79%	1.430	62%	3.272	69%	3.197	81%
Indemnité vélo (2014)	7.586	86%	778	85%	5.062	91%	1.746	76%	3.914	81%	3.672	93%
Mise à dispo. de vélo de service (2011)*	1.296	15%	131	13%	1.089	20%	76	3%	501	11%	795	20%
Mise à dispo. de vélo de service (2014)	1.355	15%	188	21%	940	17%	227	10%	648	13%	707	18%
Vestiaires (2011)*	3.223	37%	427	43%	2.259	42%	537	23%	2.168	46%	1.055	27%
Vestiaires (2014)	5.513	63%	589	64%	3.606	65%	1.318	57%	3.520	73%	1.993	50%
Abris couverts (2011)*	3.969	46%	478	48%	3.023	56%	468	20%	2.399	50%	1.570	40%
Abris couverts (2014)	5.921	67%	626	68%	4.370	79%	925	40%	3.370	70%	2.551	64%
Douches (2011)*	3.147	36%	450	45%	2.229	41%	468	20%	2.018	42%	1.129	29%
Douches (2014)	5.391	61%	591	65%	3.611	65%	1.189	52%	3.295	68%	2.096	53%
Service d'entretien (2011)*	242	3%	34	3%	194	4%	14	1%	111	2%	131	3%
Service d'entretien (2014)	589	7%	84	9%	442	8%	63	3%	289	6%	300	8%

Bron : fod M&V, federale diagnostiek woon-werkverkeer 2011 en 2014

Noot: * = facultatieve vragen in 2011, dus niet vergelijkbaar met 2014

Uit de inventaris van de federale fiscale uitgaven kan geen informatie over de fiscale vrijstellingen voor werkgeversinvesteringen in fietsmaatregelen worden gehaald omdat dit niet apart gecodeerd staat in de belastingsaangifte.

2.2.1.2 Vlaams gewest/Région flamande

Bron = de dossiers die gesubsidieerd worden door het Pendelfonds/Source = les dossiers subsidiés par le fonds des navetteurs (« Pendelfonds »)

Uit navraag bij het secretariaat van het Pendelfonds (departement MOW) bleek het niet mogelijk om de werkgeversinvesteringen in fietsmaatregelen uit de pendelfondsdossiers te filteren.

2.2.1.3 Brussels hoofdstedelijk gewest/Région de Bruxelles-Capitale

Bronnen = Brussel Leefmilieu, de bedrijfsvervoerplannen in het Brussels hoofdstedelijk gewest – balans van de situatie 2011 + resultaten van de actie « 6 maanden gratis Villo »/ Sources = Bruxelles Environnement, Les plans de déplacements d'entreprise en Région de Bruxelles-Capitale – Bilan de la situation 2011 + résultats de l'action « 6 mois gratuits à Villo »

Il n'existe pas d'information précise (données budgétaires) sur les investissements réalisés par les employeurs au vélo. Toutefois, d'autres données sont disponibles dans le Plan de déplacements d'entreprise (PDE).

Les informations reprises ci-dessous proviennent du bilan des plans de déplacements d'entreprise en Région de Bruxelles-Capitale (RBC) – bilan de la situation 2011. Pour rappel, en RBC, les PDE ne concernent que les entreprises occupant plus de cent travailleurs sur un même site.

Voir annexe 3 qui reprend les pages 29 et 30 du bilan des PDE en RBC pour plus de détails.

En résumé, ces pages nous apprennent que la mise à disposition d'un parking vélo est devenue une mesure obligatoire. Toutefois, il semble que 25% des entreprises sont en infraction par rapport à la norme basée sur le nombre de cyclistes.

Au total, 16.140 places pour vélo sont recensées, soit environ 1 place pour 17 travailleurs. Ce rapport est légèrement plus faible pour les quartiers très centraux. La qualité des installations est fort variable d'un site à l'autre.

En rapportant le nombre de places à celui des cyclistes, les capacités semblent (en moyenne) suffisantes, puisqu'on compte 1,5 à 2,5 places par cyclistes selon la zone.

Tout comme pour la voiture, on peut présumer que la mise à disposition d'emplacements vélo favorise son utilisation. On constate effectivement que la part de cyclistes augmente quand l'offre dépasse 5 places pour 100 travailleurs.

Les pages 34 et 35 du Bilan des PDE apportent encore quelques compléments d'information. Le tableau suivant reprend un aperçu de la popularité des mesures du plan d'actions.

Le Tableau 2-50 compare également la situation de 2011 à celle des « phases 2 » des PDE sous la précédente obligation (voir le bilan des phases 2), dont la plupart ont été remises entre 2005 et 2009 (2007 en moyenne). On peut donc observer les évolutions qui se sont opérées depuis lors, pour peu que la mesure était présente dans le formulaire en vigueur sous la précédente obligation. Rappelons que le champ des PDE s'est élargi depuis 2007 puisque les sites de 100 à 200 travailleurs ont été ajoutés, il faudra le prendre en compte lors de l'analyse des évolutions.

On remarque que certaines mesures concernent pratiquement l'ensemble des travailleurs (taux de couverture proche de 100%) alors que d'autres restent très marginales. On voit également que dans l'ensemble la mise en place de mesures dans le cadre du PDE a augmenté entre 2007 et 2011, le pourcentage moyen de travailleurs touchés par mesure ayant augmenté de 6 points.

Les mesures générales concernent en moyenne 41% des travailleurs. Les actions de sensibilisation (stables depuis 2007) ainsi que la rubrique mobilité sur l'Intranet (en légère augmentation depuis 2007) sont les 2 mesures les plus courantes de cette catégorie.

Ainsi, les mesures portant sur le vélo sont bien représentées puisque 3 des 4 mesures qui touchent le plus de travailleurs concernent ce mode de déplacement (bien que les douches et vestiaires pourraient également servir aux motards et éventuellement joggers et sont souvent installés pour répondre aux besoins des travailleurs qui effectuent un travail physique). Ces mesures étaient déjà très développées en 2007 et ont donc augmenté de façon modérée depuis. Mis à part la diffusion d'information et les vélos de service, toutes les autres mesures vélo se sont développées depuis 2007.

Tabel 2-50/Tableau 2-50: Taux de couverture des mesures du plan d'actions en nombre de sites et nombre de travailleurs touchés – évolution depuis l'ancienne obligation (2007)

Mesure	2011				2007	Evolution % trav.	
	# sites	# trav.	% sites	% trav.	% trav.	Points	Pourcent
Parking vélo	452	266.147	86%	95%	89%	6%	7%
Vestiaire ou douche	383	236.493	73%	84%	77%	7%	10%
Vehicules "propres"	344	215.267	66%	77%	37%	↑ 40%	↑ 107%
Indemnité vélo	408	205.481	78%	73%	70%	3%	4%
Information TC	289	200.093	55%	71%	84%	↓ -12%	-15%
100% SNCB	377	198.106	72%	71%	59%	↑ 12%	20%
Actions de sensibilisation	292	186.549	56%	67%	64%	2%	3%
Rubrique mobilité sur Intranet	196	184.767	37%	66%	60%	6%	10%
Parking PMR	241	182.522	46%	65%			
Accessibilité aux PMR	252	178.300	48%	64%			
Plan d'accès multimodal	238	178.020	45%	64%	79%	↓ -16%	-20%
Tiers-payant SNCB	322	176.654	61%	63%	43%	↑ 20%	↑ 47%
100% STIB	334	165.881	64%	59%	54%	5%	10%
Coordinateur Mobilité	263	161.535	50%	58%	57%	1%	2%
Information véli	201	159.761	38%	57%	66%	↓ -9%	-13%
Information PDE	219	159.665	42%	57%	67%	↓ -10%	-14%
100% De Lijn	311	158.714	59%	57%	50%	7%	14%
100% TEC	303	156.631	58%	56%	50%	6%	13%
Travail à distance	209	148.157	40%	53%	36%	↑ 17%	↑ 47%
Dépl. Prof. : Encouragement TC	227	146.159	43%	52%			
Dépl. Prof. : Titre TC non-nominatif	245	145.507	47%	52%	46%	6%	13%
Tiers-payant STIB	217	141.937	41%	51%	29%	↑ 21%	↑ 73%
Information covoiturage	150	141.048	29%	50%	52%	-1%	-3%
Pic de pollution	172	124.803	33%	45%			
Evénement vélo	152	123.252	29%	44%	32%	↑ 12%	↑ 36%
Eco-driving	132	120.235	25%	43%	17%	↑ 26%	↑ 151%
Actualisation régulière PDE	153	105.338	29%	38%			
Vêtement vélo	95	101.270	18%	36%	9%	↑ 27%	↑ 318%
Matériel ou entretien vélo	113	100.925	22%	36%	24%	↑ 12%	↑ 52%
Base donnée covoiturage	110	99.440	21%	36%	30%	5%	18%
Vélos de service	115	98.483	22%	35%	43%	-8%	-18%
Valves mobilité	123	90.883	23%	32%	36%	-4%	-11%
Collaboration avec d'autres entreprises	61	85.677	12%	31%	30%	0%	1%
Information sur la marche	88	72.888	17%	26%	17%	↑ 9%	↑ 54%
Formation vélo	62	60.873	12%	22%	5%	↑ 16%	↑ 311%
Combinaison voit. Société + rembourser	93	59.602	18%	21%	8%	↑ 13%	↑ 151%
Navette	52	56.784	10%	20%	22%	-2%	-7%
Indemnité covoiturage	67	50.919	13%	18%			
Action spécifique livraisons	73	50.800	14%	18%	19%	0%	-2%
Sécurité routière	88	50.337	17%	18%			
Parking payant travailleurs	70	48.807	13%	17%	18%	-1%	-5%
Parking covoiturage	64	41.882	12%	15%	18%	-3%	-18%
Villo	54	40.503	10%	14%			
Cambio	54	39.859	10%	14%			
Remboursement parking à la gare	43	37.734	8%	13%			
Indemnité de déménagement	33	32.777	6%	12%			
Indemnité piéton	48	24.699	9%	9%	7%	2%	↑ 33%
Garantie covoiturage	28	15.437	5%	6%	8%	-3%	↓ -32%
Mesures générales			30%	41%		0%	-1%
Mesures TC			51%	55%		↑ 8%	16%
Mesures vélo			39%	50%		7%	16%
Mesures covoiturage			16%	25%		0%	-2%
Mesures piétons/PMR			30%	41%		6%	↑ 48%
Mesures voitures			26%	35%		↑ 19%	↑ 95%
Incitant financier			39%	41%		↑ 10%	23%
Information/Sensibilisation			33%	48%		2%	3%
Infrastructures/Matériel			37%	49%		↑ 10%	25%
Planification/Organisation/Outils			25%	35%		3%	11%
Ensemble des mesures			34%	43%		6%	14%

Aux pages 40-41 du bilan des PDE, des informations relatives à l'évolution de la part modales sont également disponibles. Le lien a été fait entre les PDE de 2007 et ceux de 2011. Nous pouvons y lire notamment que la part modale du vélo a progressé de plus 0,9% depuis 2007. L'indemnité et le parking

vélo étaient déjà présents dans tellement d'entreprises en 2007 que l'évolution de ces groupes est très proche de la moyenne. On ne peut pas vraiment en tirer d'enseignement.

Pour toutes les autres mesures vélo, l'augmentation de ce mode fut en moyenne moins forte dans les entreprises qui ne les ont pas mises en place. Les vélos de service, bien qu'ils ne touchent pas directement les déplacements domicile-travail (bien que quelques entreprises l'autorisent), semblent également avoir une influence positive sur la pratique du vélo. L'explication pourrait être qu'ils participent à la culture et la promotion du vélo au sein de l'entreprise.

Tabel 2-51/Tableau 2-51: Evolution de la part modale en points selon la (non) mise en place des mesures

Mesures	Existence en 2007 et 2011	Existence ente 2007 et 2011	Non existence/ abandonée
Part modale voiture (-6,0 % depuis 2007)			
Coördinateur Mobilité	-7,6%	-5,1%	-5,1%
Plan d'accès multimodal	-8,1%	-3,7%	-3,7%
Parking payant travailleurs	-7,9%	/	-5,8%
Combinaison voit. Soiciété + remboursement	/	-5,6%	-6,3%
Valves mobilité	/	-5,4%	-6,6%
Rubrique mobilité sur Intranet	-7,9%	-3,5%	-6,1%
Actions de sensibilisation	-6,5%	-6,3%	-5,2%
Part modale Train (+3,1% depuis 2007)			
100% SNCB	3,7%	4,1%	1,0%
Triers-payant STIB	3,2%	3,1%	3,0%
Part modale TCU (+3,3 % depuis 2007)			
100% SNCB	2,5%	6,1%	3,3%
Tiers-payant STIB	2,1%	8,8%	1,5%
Par modale Vélo (+9 % depuis 2007)			
Indemnité vélo	0,9%	/	/
Parking vélo	1,0%	/	/
Vélos de service	2,4%	/	0,6%
Information vélo	1,4%	0,5%	0,6%
Vêtements vélo		1,8%	0,5%
Formation vélo		1,4%	0,7%
Evènement vélo	0,9%	1,4%	0,6%
Matériel ou entretien vélo		1,2%	0,5%
Part modale Covoiturage (-0,7 % depuis 2007)			
Information covoiturage	-1,6%	-0,5%	-0,4%
Base donnée covoiturage	-1,9%	-0,7%	-0,4%
Parking covoiturage	/	/	-0,6%
Garantie covoiturage	/	/	-0,7%

Source/Bron = Résultats de l'Action « Villo 6 mois gratuits »

Le Villo est avant tout un outil de promotion pour l'utilisation du vélo en Région de Bruxelles-Capitale. L'effet d'une action Villo 6 mois gratuits avec la carte Mobib est plus que concluante.

En comparant les données entre les périodes courant 08.04.2013 au 04.08.2013 soit un total de 1.768 abonnés LD Mobib et celles de cette année-ci sur la même période (soit 5.145 abonnés LD Mobib), le gain est de 3.377 nouveaux abonnés, soit environ une augmentation des abonnements annuels de 10%. (NB : les résultats finaux de l'action ne sont pas encore connus).

En 2014, on comptait 37.176 abonnements annuels.

2.2.1.4 Waals gewest/Région wallonne

Cette information n'est apparemment pas disponible.

2.2.2 Werkgeversinvesteringen in parkeerplaatsen/Investissements des employeurs dans les places de stationnement

2.2.2.1 Vlaams gewest/Région flamande

Zie 2.2.3.2

2.2.2.2 Waals gewest/Région wallonne

- L'information relative aux investissements des employeurs dans des places de stationnement n'est apparemment pas disponible.
- Il n'existe pas de taxe régionale spécifique sur les parkings d'entreprises en Wallonie.
- Une estimation de la superficie des parkings d'entreprises pourrait éventuellement être réalisée au départ du diagnostic fédéral (à confirmer). A ce propos, le diagnostic fédéral 2011 montre que les entreprises situées en Flandre et en Wallonie mettent à disposition, en moyenne, une place de parking pour un travailleur sur deux.

L'imposition du nombre de places de parcage peut être motivée sur la base de la circulaire fédérale dite « de Saeger » qui, depuis le 17 juin 1970, fixe le nombre de places de parcage qui devraient être prévues, au regard du type de bâtiment à bâtir ou à transformer. Pour les constructions à usage de bureaux, cette circulaire a recommandé de construire au moins une place de parcage par 50 m² de surface de plancher dans le cas des nouvelles constructions et une place de parcage de plus par 50 m² de surface de plancher supplémentaire dans le cas de travaux de transformation. La circulaire « de Saeger » semble actuellement encore appliquée par différentes autorités communales dans le cadre de l'attribution de permis en Wallonie. La circulaire préconise pourtant d'appliquer ces normes avec discernement et souplesse. Elle est dépourvue de force contraignante et se limite à annoncer les lignes directrices aux pouvoirs subordonnés.

Le Code wallon régissant l'aménagement du territoire (CWATUPE⁹⁶) prévoit qu'un permis d'urbanisme ou qu'un permis d'urbanisation puisse être assorti de conditions ou de charges d'urbanisme dans le respect du principe de proportionnalité. La circulaire ministérielle régionale du 20/05/2009 relative aux charges d'urbanisme visées à l'article 128 du CWATUPE⁹⁷ indique, dans le point consacré à la nature des charges que « [d]es parkings en nombre suffisants doivent être réalisés sur le domaine public, non pas pour pallier l'insuffisance de ceux qui sont requis par les projets à réaliser, lesquels doivent répondre intrinsèquement à leurs besoins, mais pour accueillir les visiteurs. Ces parkings ne doivent pas être les seuls espaces publics ni envahir les espaces verts. En outre, il ne serait pas judicieux d'alourdir inutilement les charges d'urbanisme pour de telles réalisations alors que rien ne serait entrepris en vue de favoriser l'utilisation des modes doux et des transports en communs ». Par ailleurs, il se pourrait que des prescriptions urbanistiques imposent, lors de la construction ou de la rénovation d'immeubles, la construction d'un certain nombre de places de stationnement sur base de normes fixant un nombre, minimal ou maximal, d'emplacements de parcage à réaliser.

⁹⁶ Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie. Le Code du Développement territorial (CoDT), adopté le 24 avril 2014, publié au Moniteur belge du 15 septembre 2014 et dont l'entrée en vigueur est prévue pour le 1er juillet 2015, opérera une profonde réforme du CWATUPE.

⁹⁷ Moniteur belge du 3 décembre 2009.

La circulaire « de Saeger » devait, à l'époque, résoudre le problème de libération du stationnement encombrant des navetteurs. La Conférence permanente du développement territorial (CPDT) relève que la situation a considérablement changé par rapport à 1970 du fait de la croissance du parc automobile et des problèmes de pollution de l'air et de congestion des villes qui en résultent. Elle préconise l'élaboration d'une circulaire établissant des normes maximales de places de stationnement privé pour les entreprises de façon à plafonner les disponibilités de stationnement là où l'usage des transports en commun est possible et à clarifier ainsi la politique de la Wallonie dans ce domaine. Il conviendrait en ce cas de porter une attention particulière à la référence choisie pour définir les normes (nombre d'employés ou surface de plancher).

Un groupe de travail a été mis en place il y a quelques années pour établir un guide sur le stationnement, appelé à offrir un cadre de référence non contraignant aux communes et à remplacer la circulaire « de Saeger ». Après plusieurs réunions de ce groupe de travail, un marché public a été lancé par le SPW et attribué aux bureaux d'études Transitec et ICEDD. Un projet de guide très avancé a été proposé au groupe de travail et aux autorités mais a été mis entre parenthèses fin 2011 en attendant les dernières moutures du Code du Développement territorial (CoDT) et du Schéma de Développement de l'Espace régional (SDER) afin, le cas échéant, de le mettre en cohérence avec ces deux grands outils de l'aménagement du territoire.

A cet égard, le projet de SDER adopté par le précédent Gouvernement wallon le 07/11/2013, part du principe que la définition de la politique de stationnement, dont le calcul des besoins, doit prioritairement s'effectuer à l'échelle locale, à partir des outils communaux. Il prévoit que la mise en œuvre puisse s'appuyer sur des valeurs guides, servant de référence indicative et intégrées dans un Vade-mecum régional de dimensionnement des besoins en stationnement à publier par le SPW. Ces valeurs guides ne seraient pas contraignantes pour les autorités communales et pourraient être modulées à condition que cela soit justifié en raison des options des politiques communales, du contexte local ou de la spécificité du projet. Le projet de SDER reprend à titre indicatif des valeurs guides issues du projet de guide en matière de nombre de places de stationnement. Ainsi, pour les bureaux, ces valeurs guides sont les suivantes :

dans les pôles/in de stedelijke gebieden :

- de l'ordre de 0,8 à 1,6 places/100m² de surface plancher brute ;
- dans les bourgs et villages centraux :
- de l'ordre de 1,6 à 2,4 places/100 m² de surface plancher brute ;

dans les territoires ruraux /in de rurale gebieden:

- de l'ordre de 2,4 à 3 places/100m² de surface plancher brute.

Pour rappel, ces valeurs guides en matière de stationnement ne figurent à ce jour dans aucun document officiellement approuvé.

2.2.2.3 Brussels hoofdstedelijk gewest/Région de Bruxelles-Capitale

Er is geen informatie terzake beschikbaar.

2.2.3 Bedrijfsparkings/Parkings d'entreprise

2.2.3.1 Federaal niveau/niveau fédéral

Bron: fod Mobiliteit en Vervoer / Source: SPF “Mobilité et Transports”

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de informatie met betrekking tot bedrijfsparkings die uit de resultaten van de federale diagnostiek woon-werkverkeer kan worden afgeleid.

Tabel 2-52/Tableau 2-52: Aantal en % werkenden die op hun werkplek gebruik kunnen maken van een parkeerplaats opgesplitst naar transportmodus, regio en sector in 2011 en 2014

	Belgique		Bruxelles		Flandre		Wallonie		Privé		Public	
	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs
Places de parking voiture (2011)	724.003	49%	91.355	29%	447.482	55%	185.166	55%	514.356	54%	209.647	40%
Places de parking voiture (2014)	749.253	50%	86.236	29%	472.737	55%	190.280	55%	540.950	56%	208.303	38%
Places de parking moto (2011)	44.173	3%	5.531	2%	30.220	4%	8.422	3%	29.317	3%	14.856	3%
Places de parking moto (2014)	46.433	3%	4.803	2%	32.491	4%	9.139	3%	30.573	3%	15.860	3%
Places de parking vélo (2011)	192.741	13%	13.225	7%	167.056	22%	12.460	4%	104.409	11%	88.332	17%
Places de parking vélo (2014)	228.514	15%	21.305	7%	192.877	22%	14.332	4%	124.204	13%	104.310	19%

Bron : fod M&V, resultaten federale diagnostiek woon-werkverkeer 2011 en 2014

2.2.3.2 Vlaams gewest/Région flamande

Een verzameld cijferbedrag over werkgeversinvesteringen in parkeerplaatsen en informatie over bedrijfsparkings (oppervlakte, belastingen) in Vlaanderen werd niet gevonden. De administratie van het Pendelfonds, het Gemeentelijk Parkeerbedrijf Antwerpen, Touring, Carambla hebben geen gegevens. Volgende vragen werden gesteld:

- Een verzameld bedrag dat werkgevers hebben gespendeerd aan investeringen in parkeerplaatsen de voorbije jaren? Hebben jullie zicht wat een gemiddelde kostprijs van een parkeerplaats bedraagt?
- Informatie over het aantal oppervlakte bedrijfsparkings in Vlaanderen? Welke belastingen worden daarop geheven?

VAB & Traject hebben enkele elementen tot een antwoord opgeleverd:

- “De gemiddelde kostprijs voor een parkeerplaats varieert sterk van bedrijf tot bedrijf.
- In het algemeen kan je stellen dat hoe beter een zone bereikbaar is met openbaar vervoer (= stationslocaties en dus heel vaak binnenstedelijk), hoe hoger de huurprijs voor een parkeerplaats is.
- Bepaalde bedrijven waarvoor zij werken, laten hun medewerkers betalen voor gebruik van de bedrijfsparking. AG Insurance bv. vraagt rond de 400€/jaar. De meeste bedrijven geven echter gratis parking aan hun medewerkers, zelf in binnenstedelijke zones waar de normale parkeertarieven vrij hoog liggen. In het recente parkeerplan dat ze voor Gent hebben opgemaakt, bleek dat een groot deel van de autorijdende pendelaars een gratis parkeerplaats ter beschikking had. Aangezien parkeerplaatsen bij bedrijven momenteel niet als belastbaar voordeel worden beschouwd, hebben lokale overheden weinig impact hierop. D.w.z.: publiek parkeren wordt duurder gemaakt om autogebruik te ontmoedigen (wet van vraag & aanbod) maar op het grote aantal gratis parkeerplaatsen, heeft een lokale overheid geen grip. In het buitenland zijn wel een aantal voorbeelden van belasting op bedrijfsparkeringsplaatsen (zie bv. Nottingham parking levy (<http://www.nottinghamcity.gov.uk/wpl>) of het recent vernieuwde parkeerplan Amsterdam (<http://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/parkeren-amsterdam/parkeerplan/>))

- Een laatste relevant cijfer: een andere klant van hen (rand Brussel) bouwt momenteel een nieuw parkeergebouw (100pl). De kost wordt geraamd op 3M €”

2.2.3.3 Brussels hoofdstedelijk gewest/Région de Bruxelles-Capitale

Source/Bron = Ordonnance du 2 mai 2013 portant sur le Code bruxellois de l’Air, du Climat et de la Maîtrise de l’Energie (COBRACE)

Le COBRACE, dans son livre 2, titre 3, chapitre 3 consacré au stationnement hors voirie prévoit lors de chaque prolongation ou renouvellement du permis d’environnement de réduire le nombre d’emplacements de parcage autorisé en tenant compte de la zone d’accessibilité en transport en commun et de la superficie de plancher. Le détail de ces conditions est précisé aux articles 2.3.53 et 2.3.54 du COBRACE.

En cas du dépassement du nombre maximal d’emplacements de parcage autorisé, 3 possibilités existent :

- soit supprimer les emplacements et réaffecter l’espace à un autre usage ;
- soit mettre les emplacements à disposition du public, comme parking pour riverains ou comme parking public ;
- soit conserver les emplacements de parcage excédentaires et payer annuellement une charge environnementale qui sera dépendante de la zone où se situe l’immeuble de bureaux, pour chaque emplacement excédentaire (voir articles 2.3.55 à 2.3.62).

Plus précisément, il est indiqué aux articles 2.3.55 et 2.3.56 :

Article 2.3.55

§ 1er. Il existe une taxe annuelle nommée « charge environnementale » à charge des titulaires de permis d’environnement qui, lors d’une demande de prolongation en vertu de l’article 62 de l’ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d’environnement ou de nouveau permis portant sur une installation existante précédemment autorisée, ont fait le choix, conformément à l’article 13ter, § 2 ou § 3, de la même ordonnance, de conserver un ou des emplacements de parcage excédentaires, ainsi que des personnes qui auront conservé ou établi de tels emplacements sans permis ou en violation des termes de leur permis d’environnement.

§ 2. Cette taxe est due au premier janvier de l’année qui suit le moment de la décision de prolongation ou de renouvellement du permis d’environnement pour lequel le redevable a opté pour l’application de l’article 13ter, § 2 ou § 3, de l’ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d’environnement.

La taxe est également due au premier janvier de l’année qui suit la date anniversaire de la prolongation ou de la délivrance d’un nouveau permis d’environnement qui a donné lieu à la taxation mentionnée dans l’alinéa précédent.

Article 2.3.56

Les redevables de la charge environnementale sont les titulaires de permis d’environnement visés à l’article 2.3.54, § 1er, 1° et 2°, ainsi qu’à partir du 1er janvier 2022 ceux visés à l’article 2.3.54, § 1er, 3°. Ces titulaires sont tant les personnes physiques ou morales de droit privé ou de droit public qui ont demandé et obtenu le permis d’environnement pour elles-mêmes, que les cessionnaires d’un tel permis, pour autant que la cession soit intervenue conformément à l’article 63, § 1er, 6°, de l’ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d’environnement.

Si plusieurs personnes sont conjointement titulaires d'un permis d'environnement, la charge environnementale sera mise à charge de chacune d'entre elles de façon solidaire et indivisible.

Le montant de base de la charge environnementale est fixé à :

- a) 450 euros pour les titulaires de permis d'environnement visés à l'article 2.3.54, § 1er, 1° ;*
- b) 350 euros pour les titulaires de permis d'environnement visés à l'article 2.3.54, § 1er, 2° ;*
- c) 250 euros pour les titulaires de permis d'environnement visés à l'article 2.3.54, § 1er, 3°.*

Ces montants de base sont adaptés annuellement, le 1er janvier, à l'indice des prix à la consommation du Royaume du mois de décembre de l'année qui précède.

La charge environnementale pour la première année complète au cours de laquelle un ou des emplacements de parcage excédentaires sont maintenus est égale au montant de base multiplié par le nombre d'emplacements de parcage excédentaires.

Pour les années suivantes, le montant de base est augmenté de 10% chaque année pendant la durée de validité du permis d'environnement autorisant les emplacements de parcage. Cette augmentation est cumulative d'année en année et perdure sur une durée de 15 années. La charge environnementale pour ces années est égale au montant de base augmenté multiplié par le nombre d'emplacements de parcage excédentaires.

Taxe sur les parkings d'entreprises au niveau communal⁹⁸ /Belasting op de bedrijfsparkings op gemeentelijk niveau

Hors voirie : même si ce n'est pas généralisé, certaines communes lèvent aussi des taxes sur des places de parking. Sans prétention d'exhaustivité aucune, diverses approches existent :

- certaines communes lèvent des taxes sur les emplacements de parking connexes à une activité commerciale/artisanale, etc... La motivation de la commune étant, outre l'aspect financier, de taxer le fait que le supermarché génère un passage important de voitures et une dégradation des routes ainsi que des nuisances pour les logements riverains. A titre d'exemple, la commune de Woluwe-Saint-Lambert et de la Ville de Bruxelles ;
- d'autres communes lèvent des taxes sur les emplacements qui desservent des bureaux, comme par exemple à Auderghem ;
- d'autres encore lèvent une taxe sur les places de parking disponibles lors des heures de fermeture des bureaux pour remédier à l'insuffisance des places de parking la nuit (cf. l'exemple de la commune d'Ixelles).

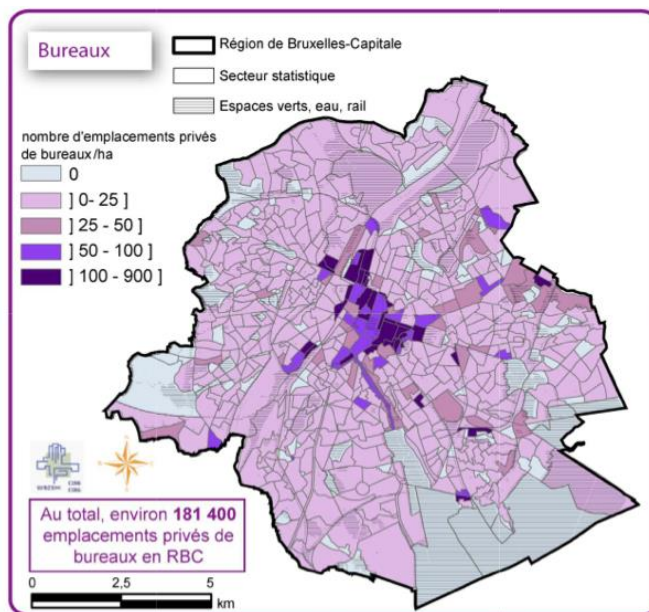
Coût d'une place de parking en RBC a été évaluée en moyenne à environ 1.000€/an mais le prix varie notamment en fonction de la localisation (source : Bruxelles Mobilité – en attente du calcul précis pour obtenir ce montant).

Statistiques sur la superficie des parkings d'entreprises/Statistieken over de oppervlakte van de bedrijfsparkings

⁹⁸ Informations reçues le 4/07/2014 de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB)

Source/Bron = projet de plan de politique régionale de stationnement – Rapport de phase III : diagnostic général – description, analyse et évaluation (30/06/2011), Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale (MRBC) & STRATEC (p.64-67)

Figur 2-1/Figure 2-1: L'offre de parkings privés de bureaux



Note : Capacité de l'offre hors voirie des parkings de bureaux : densité par secteur statistique (nombre d'emplacements de parkings privés de bureaux par hectare).

Ce sont environ 181.400 emplacements hors voirie⁹⁹ qui sont à disposition des employés de bureaux.

L'essentiel de cette offre se concentre dans les quartiers de bureaux centraux, c'est-à-dire dans le Pentagone et ses abords : Quartier Nord, Quartier européen ainsi que sur le Quartier Léopold. Cette observation va de paire avec la concentration importante des grosses entreprises et d'employées dans ce secteur. Toutefois, c'est dans ces zones, où l'accessibilité est la plus forte (zone A), que l'offre hors voirie de bureaux est la plus dense. On observe dans ces quartiers des densités supérieures à 50 voire 100 emplacements de bureaux/ha, parfois même plus de 800 emplacements/ha (Quartier Nord).

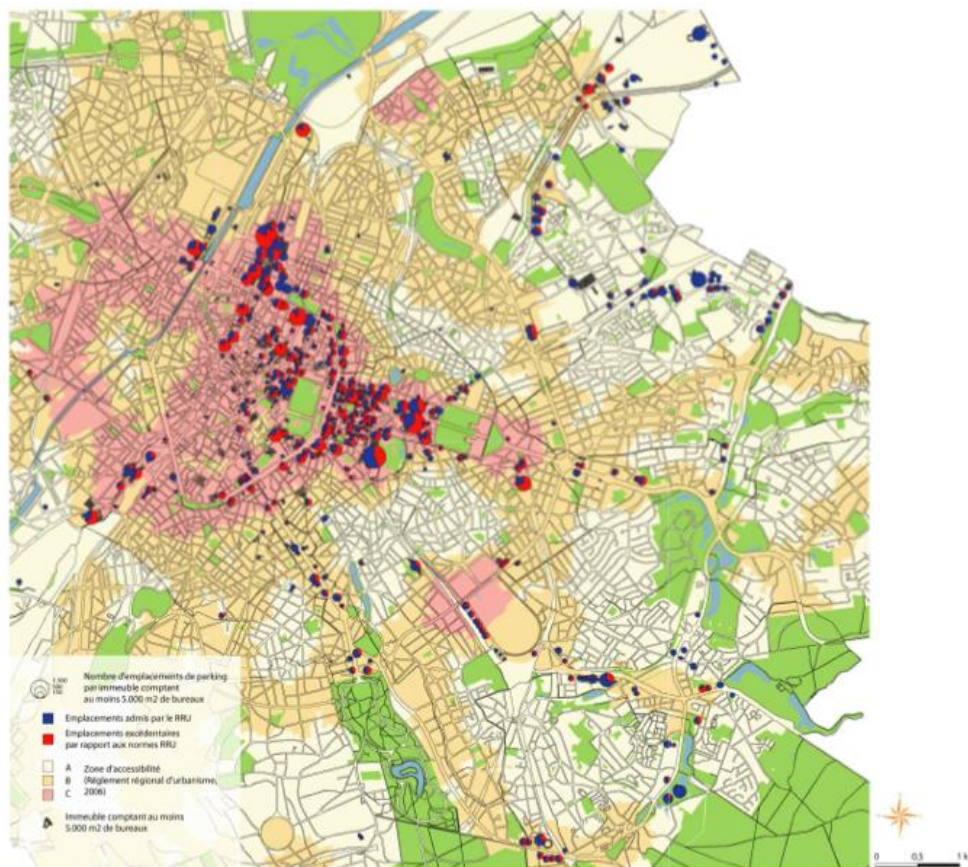
La figure ci-dessous est une carte comparative des capacités en stationnement des immeubles de bureaux d'au moins 5.000m² par rapport aux normes prescrites par le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU). Elle est issue des données de l'Observatoire des bureaux. De manière générale, on constate que l'essentiel de ces immeubles possède une offre excédentaire en stationnement dans leur parking privé. Cette tendance est d'autant plus marquée que les immeubles se situent en zone d'accessibilité en transport en commun très bonne.

Les résultats de l'étude du BRAT¹⁰⁰ confirment cette observation. La répartition des emplacements de stationnement excédentaires (par rapport aux normes RRU) est à la fois significative de l'importance des

⁹⁹ A titre de comparaison, l'étude du BRAT (2009) évalue l'offre globale d'emplacements de parking dans les bureaux de la RBC à plus de 106 000 places. Ces 106 000 emplacements ne concernent que les bureaux de plus 1 000m². Ici, toutes les catégories de bureaux sont appréhendées.

¹⁰⁰ BRAT is een onafhankelijk studie bureau en spitst zich toe op het onderzoek en de ontwikkeling in de ruimtelijke ordening, de stedenbouwkunde, de bouw en het milieu. Het onderzoek wordt op de breedste manier begrepen en betreft onder meer de economische, sociale en milieuaspecten van de ruimtelijke ontwikkeling.

bureaux en zones centrales (A) et de l'importance des parkings excédentaires dans ces zones. En effet, comme le montre la Figure ci-dessous 55% des emplacements de parking en zone A sont excédentaires par rapport aux normes fixées par le Règlement Régional d'Urbanisme¹⁰¹ (contre 45% pour la moyenne régionale).



Note : Nombre d'emplacements de parkings des immeubles de bureaux d'au moins 5 000m² et zone d'accessibilité du RRU

Bron /Source = Traject & VAB

Voor Brussel zijn relatief veel info en cijfers te vinden in deze publicatie: http://documentatie.leefmilieubrussel.be/documents/STUD_BILAN_PDE_NL_CMYK.pdf (balans 2011, gepubliceerd in 2014): gemiddelde prijs van 694€/plaats/jaar tot 1368€/plaats per jaar (in het centrum, met sommige plaatsen tot 2600€/pl/j).

Tabel 2-53/Tableau 2-53: Parkeerplaatsen in eigen bezit of gehuurd

Toegang OV	P _{in eigendom}	P _{gehuurde}	Kost P _{gehuurde} (Plaats/jr)
Uitstekend	63%	37%	1.368 €
Zeer goed	81%	19%	1.055 €
Goed	85%	15%	826 €
Matig	76%	24%	694 €
BHG	77%	23%	1.001 €

¹⁰¹ Il est important de préciser que ces statistiques se basent essentiellement sur des immeubles de bureaux existants ayant été construits, pour la plupart, avant la mise en application des normes RRU qui ne s'appliquent qu'aux nouvelles constructions

In het Brussels hoofdstedelijk gewest zijn er 0,38 parkeerplaatsen/werknemer.

Tabel 2-54/Tableau 2-54: Aantal parkeerplaatsen per toegankelijkheidszone

Toegang OV	# P	P/werknemer
Uitstekend	19.759	0,22
Zeer goed	26.475	0,36
Goed	21.527	0,44
Matig	38.457	0,56
BHG	106.218	0,38

“De parkeerplaatsnormen hangen af van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. In zone A is één parkeerplaats toegestaan per 200m² kantooroppervlakte. In zone B één per 100m² en in zone C één per 60m². Geschat wordt dat van de 225.000 kantoorparkeerplaatsen in Brussel ongeveer 55.000 in strijd met die normen. Met een belasting tussen 250 euro per plaats in zone C tot 450 euro in zone A, en een jaarlijkse indexering van 10%, kan deze maatregel de Brusselse kassa al snel enkele tientallen miljoenen euro's per jaar opbrengen.”

Bron: <http://www.touringforum.be/fr/entries/648-Bedrijfsparkings-woorden-buurtparkings>

2.2.3.4 Waals gewest/Région wallonne

Zie 2.2.2.2

2.2.4 Werkgeversuitgaven aan verzekeringen voor bedrijfswagens/Dépenses des employeurs dans le cadre d'assurances pour les voitures de société

Bron = Assuralia/Source = Assuralia
--

Assuralia beschikt niet over de informatie om het bedrag te berekenen dat werkgevers jaarlijks spenderen aan verzekeringen voor bedrijfswagens die ze aan hun personeelsleden aanbieden. Dit maakt immers meestal deel uit van het leasingbedrag.

2.2.5 Werkgeversverplichtingen tot aanstelling van een mobiliteits coördinator/Obligations pour les employeurs de désigner un coordinateur de mobilité

2.2.5.1 Federaal niveau/Niveau fédéral

Bron = fod Mobiliteit en Vervoer/SPF “Mobilité et Transports”

Er bestaat op federaal niveau geen verplichting voor werkgevers om een mobiliteitscoördinator aan te stellen

2.2.5.2 Vlaams gewest/Région flamande

Informatie op basis van navraag bij de Vlaamse provinciale mobiliteitspunten die als taak hebben om bedrijven in Vlaanderen te begeleiden in de verduurzaming van hun woon-werkverkeer:

- Bedrijven met meer dan 100 werknemers in het BHG moeten verplicht een bedrijfsvervoerplan opstellen. In Vlaanderen is dat niet het geval.
- Er zijn geen verplichtingen voor werkgevers om een mobiliteitscoördinator aan te stellen in Vlaanderen.
- De enige verplichting in Vlaanderen is het driejaarlijks invullen van de Federale Diagnostiek woon-werkverkeer voor bedrijven met meer dan 100 werknemers.

2.2.5.3 Brussels hoofdstedelijk gewest/Région de Bruxelles-Capitale

En Région bruxelloise, l'obligation ne porte pas sur le recrutement en tant que tel d'un coordinateur de mobilité mais une personne de contact au sein de l'entreprise doit être désignée. Il semble relativement rare qu'une personne soit spécifiquement engagée à temps plein pour cette tâche.

Pour rappel, le plan de déplacements d'entreprise en région de Bruxelles-Capitale est applicable à l'entreprise occupant plus de cent travailleurs sur un même site (article 26 §1).

Dans le chapitre 3 de cette ordonnance, à l'article 29, 2°, il est précisé que le plan d'actions contient notamment l'action obligatoire suivante : la désignation d'une personne de contact au sein de l'entreprise, dont l'identité est portée à la connaissance des travailleurs.

La personne de contact est définie comme étant la personne physique désignée par l'entreprise comme interlocutrice auprès de l'administration et/ou l'Institut dans le cadre des plans de déplacements d'entreprise;

Voir également info-fiche de Bruxelles-Environnement :

http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/IF_Mobilite_Coordinateur_Mobilite_FINAL.PDF

2.2.5.4 Waals gewest/Région wallonne

Il n'existe pas d'obligation légale de désigner un coordinateur de mobilité. L'UWE encourage toutefois les entreprises à désigner un coordinateur de mobilité dans les termes suivants :

« Indispensable tant pour la mise en place et le suivi d'un PDE que pour l'instauration d'une mesure isolée, le coordinateur (ou gestionnaire) de mobilité intègre le rôle essentiel de porteur du projet pour la direction, les employés, voire l'extérieur.

Il définit les objectifs et les moyens d'organiser et d'accompagner la mesure ou le PDE. Il informe, sensibilise, communique.

C'est également lui qui évalue en continu la politique privilégiée et y apporte les adaptations nécessaires dans un contexte de changements permanents. Il est le garant du maintien de la dynamique du projet.

Le « Mobility Manager » peut par ailleurs représenter un avantage concurrentiel pour les entreprises : de par sa mission de gestion des déplacements générés par l'entreprise, il mettra en place des actions spécifiques qui amélioreront la productivité des employés et l'image de marque de la société, voire qui induiront une réduction des coûts.

2.2.6 Carpooling in de praktijk/Covoiturage dans la pratique¹⁰²

Taxistop

Taxistop is een actor binnen het geheel die als volgt werkt¹⁰³:

Taxistop biedt verschillende diensten aan ter promotie van carpoolen: Carpoolplaza, Eventpool en Eurostop. Carpoolplaza (Carpool.be) is de website van Taxistop met informatie over carpoolen voor woon-werkverplaatsingen, en een applicatie om carpoolpartners te vinden naar het werk. Carpoolplaza.be is een databank van Taxistop die aanvragen en aanbiedingen van carpoolkandidaten centraliseert. Op basis van een reeks parameters (gemeenschappelijk traject, werktijden, chauffeur/passagier, al dan niet met personen van buiten het eigen bedrijf), wordt een lijst gemaakt met mogelijke carpoolpartners. Taxistop analyseert samen met de werkgever de situatie binnen de onderneming en maakt voorstellen op maat. Taxistop begeleidt bij de realisatie van incentives, bij het opstellen van bepaalde documenten, bij het beheer van het fiscale voordeel en bij het uitwerken van een communicatiecampagne. Met carpool.be kunnen werkgevers makkelijk cijfers opvragen met betrekking tot het carpoolen binnen hun onderneming. Verschillende statistieken kunnen worden bekomen, zoals het aantal gecarpoolde kilometers, het aandeel uitgespaarde CO₂-uitstoot, de financiële winst voor uw werknemers.

In 2013 werd tussentijds een registratietool gecreëerd voor bedrijven om sporadische carpoolers aan een fiscaal voordeel te helpen. Verschillende bedrijven vroegen hier al lange tijd om. 3 Vlaamse bedrijven maakten eind 2013 gebruik van deze tool. Via de registratietool kunnen bedrijven van dag tot dag weten wie carpoolt, dit controleren en maandelijks, of per jaar een overzicht krijgen. Het jaarlijkse overzicht kunnen werknemers gebruiken als bewijsstuk om een fiscale vrijstelling te krijgen onder het stelsel 'georganiseerd gemeenschappelijk vervoer'.

¹⁰² MORA Mobiliteitsverslag 2012, te raadplegen via http://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/MORA%20mobiliteitsverslag%202012%20website_2.pdf, krijg je op pagina 97-99 zicht op de carpoolsector in Vlaanderen.

¹⁰³ MORA mobiliteitsverslag 2012, p. 97-99

Carpool

In 2013 sloten 10 nieuwe bedrijven zich aan op Carpool.be.

Grafiek 2-23/Graphique 2-23: Aansluitingen bedrijven op Carpool.be



Bron: activiteitenverslag CPA vzw 2013

Als een bedrijf zich niet heeft aangesloten op Carpoolplaza, dan kunnen werknemers zich toch individueel inschrijven. Het aantal jaarlijkse individuele inschrijvingen is hoofdzakelijk afhankelijk van campagnes (door overheid of Taxistop), stakingen bij openbaar vervoer en de brandstofprijzen. Als een bedrijf zich heeft aangesloten op Carpoolplaza, dan kunnen werknemers zich via de carpoolcoördinator van het bedrijf inschrijven, of via de eigen bedrijfslink op Carpoolplaza. Dit zijn de 'bedrijfsgebonden' inschrijvingen. De evolutie van bedrijfsgebonden inschrijvingen heeft voornamelijk te maken met acties op bedrijfsniveau.

Bron = fod Mobiliteit en Vervoer/SPF "Mobilité et Transports" en FPB/BFP

Uit de resultaten van de federale diagnostiek woon-werkverkeer 2014¹⁰⁴ blijkt dat het aandeel van de wagen voor het woon-werkverkeer in 2014, zowel vanuit het perspectief van de bestuurder ($\pm -2\%$) als de passagier (carpooling) ($\pm -38\%$) is gedaald ten opzichte van 2005. De dalende trend van carpooling wordt ook bevestigd door het FPB in zijn laatste vooruitzichten voor de transportvraag in België¹⁰⁵.

¹⁰⁴ Consulteerbaar via http://mobilit.belgium.be/sites/default/files/final_report_nl_5.0.pdf

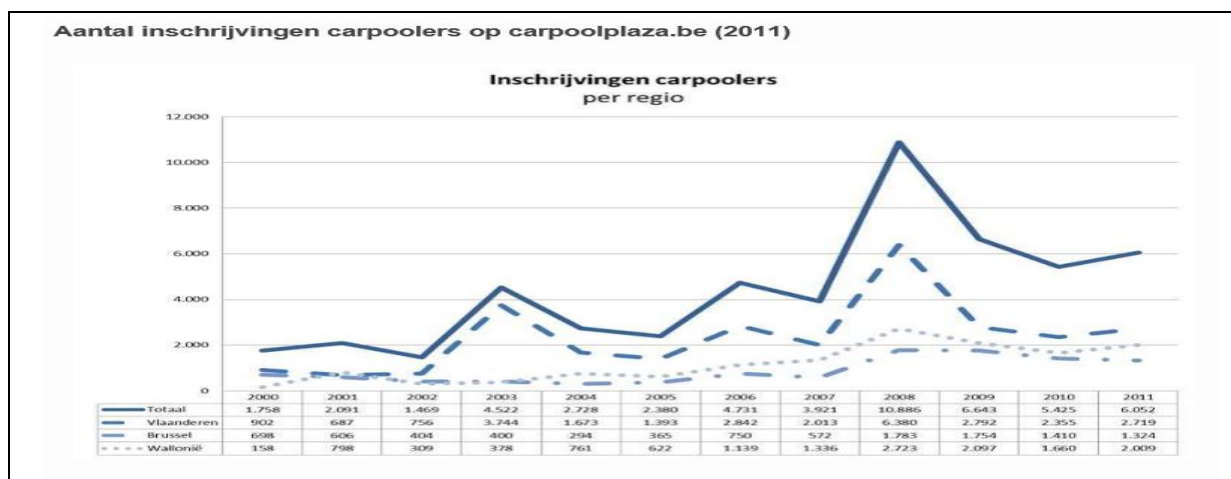
¹⁰⁵ Consulteerbaar via http://www.plan.be/admin/uploaded/201512081036570.For_Transport_1230_11128_N.pdf

Grafiek 2-24/Graphique 2-24: Inschrijvingen carpoolers – Individueel - Bedrijfsgebonden

0	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Individueel	716	717	781	1.922	1.037	1.238	2.587	1.976	5.191	4.475	3.288	3.975	5.427	1.528
Bedrijfsgebonden	1.042	1.374	688	2.589	1.691	1.142	2.144	1.945	2.833	2.168	2.137	2.077	1.653	946

Bron: Activiteitenverslag CPA vzw 2013

Grafiek 2-25/Graphique 2-25: Aantal inschrijvingen carpoolers op carpoolplaza.be (2011)



Bron: fod Mobiliteit en Vervoer (ppt-presentatie dd. 11/09/2014)

2.2.7 Sensibilisatie- en communicatieverplichtingen inzake mobiliteit/ Obligations de sensibilisation et de communication en matière de mobilité

Bron: fod Mobiliteit en Vervoer/ Source: SPF "Mobilité et Transports"

In de onderstaande twee tabellen vindt u een overzicht van informatie over sensibilisatie- en communicatieinitiatieven op het vlak van mobiliteit die uit de resultaten van de federale diagnostiek woon-werkverkeer kunnen worden afgeleid.

Tabel 2-55/Tableau 2-55: Aantal en % werkenden wiens werkplek sensibilisatie- en communicatieinitiatieven op het vlak van mobiliteit neemt, opgesplitst naar soort initiatief, regio en sector (privé/publiek)

	Belgique		Bruxelles		Flandre		Wallonie		Privé		Public	
	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs	nombre de travailleurs	% travailleurs
Informations sur le covoiturage	269.756	18%	95.522	35%	134.311	16%	39.923	11%	197.670	21%	72.086	14%
Informations sur le covoiturage	473.984	32%	166.201	56%	217.254	25%	90.529	26%	314.012	33%	159.972	29%
Campagne vélos (2011)*	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Campagne vélos (2014)	486.531	32%	113.220	38%	295.218	34%	78.093	22%	307.492	32%	179.039	33%
Diffusions d'info sur les TC (2011)*	354.136	24%	152.471	56%	148.709	18%	52.956	15%	233.175	25%	120.961	23%
Diffusions d'info sur les TC (2014)	602.087	40%	227.689	76%	265.590	31%	108.808	31%	353.490	37%	248.597	46%
Encouragement à utiliser les TC (2011)*	258.065	18%	114.993	43%	110.144	13%	32.928	9%	121.979	13%	136.086	26%
Encouragement à utiliser les TC (2014)	474.493	32%	179.008	60%	234.608	27%	60.877	17%	230.873	24%	243.620	45%

Bron: fod M&V, federale diagnostiek woon-werkverkeer 2011 en 2014

Noot: * = facultatieve vragen in 2011, dus niet vergelijkbaar met 2014

Tabel 2-56/Tableau 2-56: Aantal en % vestigingseenheden die sensibilisatie- en communicatieinitiatieven op het vlak van mobiliteit nemen, opgesplitst naar soort initiatief, regio en sector (privé/publiek)

	Belgique		Bruxelles		Flandre		Wallonie		Privé		Public	
	nombre d'unités	% unités	nombre d'unités	% unités	nombre d'unités	% unités	nombre d'unités	% unités	nombre d'unités	% unités	nombre d'unités	% unités
Informations sur le covoiturage	554	6%	140	14%	320	6%	94	4%	408	9%	146	4%
Informations sur le covoiturage	1.509	17%	270	29%	777	14%	462	20%	914	19%	595	15%
Campagne vélos (2011)*	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Campagne vélos (2014)	2.030	23%	217	24%	1.435	26%	378	16%	1.024	21%	1.006	25%
Diffusions d'info sur les TC (2011)*	1.096	13%	289	29%	556	10%	251	11%	714	15%	382	10%
Diffusions d'info sur les TC (2014)	2.429	28%	512	56%	1.316	24%	601	26%	1.276	27%	1.153	29%
Encouragement à utiliser les TC (2011)*	978	11%	258	26%	510	9%	210	9%	493	10%	485	12%
Encouragement à utiliser les TC (2014)	2.239	26%	434	47%	1.421	26%	384	17%	802	17%	1.437	36%

Bron: fod M&V, federale diagnostiek woon-werkverkeer 2011 en 2014

Noot: * = facultatieve vragen in 2011, dus niet vergelijkbaar met 2014

Bronnen : de wet van 20 september 1948 houdende organisatie van het bedrijfsleven en het KB van 27 november 1973 houdende reglementering van economische en financiële inlichtingen te verstrekken aan de ondernemingsraden/Sources : la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie et l'AR du 27 novembre 1973 portant réglementation des informations économiques et financières à fournir aux conseils d'entreprises

Krachtens artikel 15, wet van 20 september 1948 houdende de organisatie van het bedrijfsleven hebben de ondernemingsraden tot taak binnen de perken van de op de onderneming toepasselijke wetten, collectieve overeenkomsten of beslissingen van de paritaire commissies:

- 1) om van de bedrijfsleider om de drie jaar het verslag over het woon-werkverkeer van de werknemers te krijgen, opgesteld overeenkomstig artikel 162 van de programmawet van 8 april 2003. De bedrijfsleider verstrekt deze inlichtingen volgens de door de Koning bepaalde regels,

- hetzij aan de vakbondsafvaardiging bij ontstentenis van een ondernemingsraad, hetzij aan de werknemers bij ontstentenis van een vakbondsafvaardiging;
- 2) om van de bedrijfsleider de inlichtingen te krijgen betreffende iedere belangrijke wijziging in het bedrijf die de inhoud van voornoemd verslag aanzienlijk zou kunnen wijzigen. De bedrijfsleider verschafft deze inlichtingen aan de vakbondsafvaardiging bij ontstentenis van een ondernemingsraad, aan de werknemers bij ontstentenis van een vakbondsafvaardiging;
 - 3) een advies te geven over dit verslag binnen de twee maanden na de ontvangst ervan, voordat het naar de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer wordt gezonden. Bij ontstentenis van een ondernemingsraad, wordt het advies van de vakbondsafvaardiging ingewonnen en meegedeeld aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Als er noch een ondernemingsraad, noch een vakbondsafvaardiging bestaat, worden de werknemers reeds op de hoogte gebracht van het verslag, zonder dat ze nog een advies moeten uitbrengen.

Het K.B. van 27 november 1973 houdende reglementering van economische en financiële verplichtingen te verstrekken aan de ondernemingsraden bevat geen specifieke informatie over de verplichtingen om de ondernemingsraden te informeren over het woon-werkverkeer van de werknemers.

Actions des partenaires sociaux pour encourager la pratique du vélo en entreprise/Acties van de sociale partners om het fietsgebruik aan te moedigen

Les partenaires sociaux, par le biais de leurs cellules mobilité, mènent des actions pour encourager l'usage du vélo et s'impliquent dans l'opération « Tous vélo-actifs ».

- La cellule mobilité de la FGTB encourage les délégations syndicales à s'inscrire dans le développement de plans de déplacements de leur entreprise, les incitant à défendre l'utilisation du vélo parmi les alternatives à mettre en place et à négocier des incitants financiers comme, par exemple, l'acquisition de vélos d'entreprise (déductibles fiscalement). Des équipes syndicales ont par ailleurs participé à certaines activités inscrites dans le cadre du projet « Tous vélo actifs » en 2012.
- La cellule mobilité de la CSC accompagne les équipes syndicales en les sensibilisant à l'intérêt de modifier les déplacements (gain sur le plan de la santé, des finances, du bien-être, ...) et en identifiant avec les travailleurs les opportunités de changement dans les entreprises, tout en faisant le lien avec l'amélioration des conditions de travail. L'opération « Tous vélos actifs » a donné un coup de fouet aux démarches de sensibilisation.
- La cellule mobilité de l'UWE accompagne les entreprises dans leurs démarches de réflexions, de mise en place d'initiatives, et mène notamment des actions de sensibilisation et de promotion du vélo comme mode de déplacement jusqu'au lieu de travail. Elle réalise un diagnostic mobilité, et suggère des actions concrètes et une collaboration avec les acteurs de mobilité douce. À côté des missions de terrain, la cellule mobilité diffuse de nombreuses informations et bonnes pratiques (vélos de services, fiscalité du vélo, infrastructures adéquates,...) à travers ses outils de communication (site Web, LinkedIn, fiches pratiques), l'organisation de séances d'informations et d'événements (séminaires, colloque mobilité annuel). La cellule mobilité a suivi l'évolution des actions menées par l'opération « Tous vélo-actifs » en entreprise et a relayé toutes les informations sur son site web et son groupe LinkedIn, afin de stimuler les actions en entreprise et de favoriser un réseau d'échanges de bonnes pratiques. Par ailleurs, pour la journée « Tous vélo-actifs », la cellule a incité le personnel à se rendre à vélo au travail.

En outre, la cellule mobilité de l'UWE a édité avec le soutien de la Région une brochure proposant des pistes en faveur d'une mobilité durable dans les entreprises, en sensibilisant aux atouts et formules

envisageables en matière de transports publics, de covoiturage, de voitures partagées, de vélo, de marche, ou encore de télétravail et de nouvelles formes d'organisation du travail.

Opération « Tous vélo-actifs » mise en œuvre par le Service Public de Wallonie/Operatie « Tous vélo-actifs » ten uitvoer gelegd door de Service Public de Wallonie

Pour améliorer les conditions de la pratique du vélo et développer significativement son utilisation en Wallonie, le Gouvernement wallon a lancé, fin 2010, un Plan Wallonie cyclable. « Tous vélo-actifs » est l'une des actions de ce plan, pilotée par le Service Public de Wallonie (SPW). Son objectif est d'inciter les travailleurs wallons à effectuer les déplacements domicile-travail à vélo.

« Tous vélo-actifs » est une opération de sensibilisation et de communication pour promouvoir les déplacements domicile-travail à vélo. L'opération soutient et accompagne des employeurs wallons qui s'engagent à mettre en place un plan d'actions intensif de promotion du vélo au sein de leur entité. Ces entités pilotes volontaires sont appelées à devenir des modèles pour d'autres entreprises et institutions, pour créer progressivement une culture du vélo dans les déplacements domicile-travail.

En septembre 2013, 25 entités étaient ainsi partenaires de l'opération¹⁰⁶.

Pour que les entités puissent atteindre leurs objectifs, une plateforme de soutien s'articulant autour de différentes actions leur est proposée :

- réalisation d'un mini audit vélo ;
- réflexion pour la mise en place d'une logistique d'accueil ;
- outils de facilitation de l'usage du vélo ;
- organisation d'un mini événement pour lancer l'opération ;
- outils de communication interne.

Les entités participantes sont invitées dans ce cadre à :

- désigner une personne responsable du projet ;
- faire réaliser un mini-audit ;
- établir un plan d'actions avec calendrier (actions vélos, infrastructures, événements...) ;
- identifier des cyclistes réguliers et leur demander de devenir ambassadeurs au sein de l'entité ;
- participer aux rendez-vous annuels (printemps du vélo, semaine de la mobilité,...) ;
- diffuser les outils de sensibilisation mis à disposition.

Par ailleurs, l'opération « Tous vélo-actifs » entend fédérer les initiatives et outils visant à favoriser l'usage du vélo et les mettre en valeur dans ses contacts avec les entités pilotes.

¹⁰⁶ Association d'entreprises AxE4.25 - UCL, Belfius Banque, Brillo, Centre Reine Fabiola, Clinique et Maternité Sainte-Elisabeth (Namur), Clinique Sainte-Elisabeth (Heusy), Club des entreprises des Hauts-Sarts, Colruyt Group, Delhaize, Electrabel, Elia, Ethias, Lampiris, Les Editions de l'Avenir, Gembloux Agro-Bio Tech, GlaxoSmithKline Biologicals, Le Forem, Province de Namur, SPW, SWIFT, Thales Alenia Space, UCL, UMon, UNamur, ULg.

Budget 2014

A.B. 01.02 - Dépenses de toute nature visant à promouvoir et développer les déplacements à vélo en Wallonie – Mise en œuvre du Plan Wallonie Cyclable (Code SEC : 01.02.00)/A.B. 01.02 – Uitgaven van alle aard ter bevordering en ontwikkeling van fietsverplaatsingen in Wallonië – Tenuitvoerlegging van het Plan Wallonie Cyclable (Code SEC :01.02.00)

- Base légale, décrétole ou réglementaire : Décret budgétaire.
- Montant du crédit proposé :
 - Engagement : 891 milliers EUR.
 - Liquidation : 906 milliers EUR.

Ce crédit est destiné à financer les actions du Plan Wallonie cyclable non directement liées à l'infrastructure. Cela concerne notamment le projet « Tous vélos actifs », qui vise à inciter les employeurs (entreprises, institutions publiques, ...) à promouvoir l'usage du vélo auprès de leurs employés. Les différents subsides aux associations cyclistes sont financés sur ce crédit.

Semaine de la mobilité/Week van de mobiliteit

Chaque année, la Wallonie et ses partenaires proposent au grand public de se mobiliser lors de la Semaine européenne de la Mobilité pour promouvoir une mobilité plus durable. Parmi les partenaires de la Semaine de la Mobilité figurent notamment la Cellule Mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises qui accompagne les entreprises désireuses de mener à bien des mesures en faveur d'une mobilité alternative, les Cellules syndicales de Mobilité (CEPAG et CSC) et Taxistop qui propose différents services de covoiturage dont carpool.be (pour les déplacements domicile-travail).

Budget 2014

A.B. 01.04 - Dépenses de toute nature relatives à l'organisation de la semaine de la mobilité, du printemps de la mobilité et d'actions de promotion de la mobilité durable/A.B.01.04 – Uitgaven van alle aard die verband houden met de organisatie van de week van de mobiliteit en met acties ter bevordering van de duurzame mobiliteit

(code SEC : 01.04.00)

- Base légale, décrétole ou réglementaire : Décret budgétaire.
- Montant du crédit proposé :
 - Engagement : 246 milliers EUR.
 - Liquidation : 266 milliers EUR.

Ce crédit est destiné à accorder des subventions aux autorités et organismes qui organisent ou participent à l'organisation de manifestations et d'actions de sensibilisation et de promotion dans le domaine de la mobilité durable ainsi qu'à la prise en charge des dépenses afférentes à l'organisation de la Semaine de la mobilité. Le but de ces manifestations est de susciter et d'encourager une variété d'initiatives locales, dont les promoteurs peuvent être des associations, des pouvoirs locaux, des écoles, etc. Le crédit prévu permet de confier à des prestataires externes l'organisation et la coordination des

projets, de mener une campagne d'information auprès du public et de subventionner les projets sélectionnés par l'administration.

Initiatives de sensibilisation et de communication des pouvoirs publics au niveau provincial/Sensibiliserings- en communicatie-initiatieven van de overheden op provinciaal niveau

- La Province de Liège mène également des actions ciblées afin de réduire l'impact, tant sur l'environnement que sur la circulation routière, des déplacements de ses agents. Elle a donc mis en œuvre des politiques incitatives pour l'utilisation du vélo et/ou des transports en commun lors des déplacements domicile-lieu de travail de ses collaborateurs.
- La Province du Brabant wallon octroie de son côté une prime à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique ou d'un kit adaptable d'assistance électrique d'un montant de 20% de la facture avec un plafond de 200 € (pour tous les types de déplacement des résidents de la province).

La Province de Namur souhaite mettre en place à terme un plan de mobilité visant à réduire le volume de déplacements et à augmenter l'utilisation des transports en commun, le covoiturage et l'utilisation de moyens de locomotion à empreinte carbone réduite (véhicules motorisés à faibles émissions, vélo, marche...). La Province de Namur adhère au projet «Tous vélo-actifs » (voir plus haut), accorde l'indemnité vélo à ses agents pour favoriser les déplacements domicile-travail à vélo et envisage d'autres initiatives dans le cadre de la collaboration avec « Tous vélo-actifs ».

- La Province du Brabant wallon et la Région wallonne ont commandé la réalisation d'un Plan provincial de Mobilité, étude visant à identifier les grands enjeux de mobilité dans le Brabant wallon à l'horizon 2030, et une brochure de synthèse a été réalisée par la Province du Brabant wallon afin de présenter de manière succincte les grands enjeux pour la mobilité provinciale à l'horizon 2030. Le Plan contient de multiples éléments en rapport direct ou indirect avec les déplacements domicile-travail, comme par exemple en matière d'accessibilité des zones d'activités économiques, d'offres alternatives à la voiture ou de nouvelles formes de mobilité (dont le covoiturage), ou de sensibilisation des citoyens et des entreprises (plans de déplacements).

Bike to work

Bron = Fietzersbond/Source = Fietzersbond
--

Bike to Work is een initiatief van de Fietzersbond & Gracq dat werkgevers ondersteunt om hun medewerkers te stimuleren op de fiets naar het werk te komen.

Tabel 2-57/Tableau 2-57: Jaarlijkse bijdragen werkgever (in €) aan Bike to Work

Bike to Work	Jaarlijkse bijdragen werkgevers (in €)
Jaar 1 (2009)	15.000
Jaar 2	60.000
Jaar 3	80.000
Jaar 4	93.000
Jaar 5 (2014)	95.000
Jaar 6 (2015)	97.000

Bron: Bike to work

Bike to Work stelt dat het nog op geen enkele manier steun heeft gekregen van de overheid, wel zijn ze opgericht dankzij middelen van het European Agency for Health and Consumers.

Tabel 2-58/Tableau 2-58: Evolutie deelnemende bedrijven aan Bike to Work

Bike to Work	Evolutie deelnemende bedrijven
Jaar 1 (2009)	41
Jaar 2	130
Jaar 3	230
Jaar 4	275
Jaar 5	320
Jaar 6	315*

*aantal lang deelnemende werkgevers zijn afgehaakt

Bron: Bike to work

Tabel 2-59/Tableau 2-59: Evolutie deelnemende fietsende werknemers aan Bike tot Work

Bike to Work	Evolutie deelnemende fietsende werknemers
Jaar 1 (2009)	3.328
Jaar 2	10.611
Jaar 3	19.424
Jaar 4	24.052
Jaar 5	27.963
Jaar 6	30.430

Bron: Bike to work

Vanaf 2014 biedt Bike to Work optioneel Bike to Work Assistance aan, aan die medewerkers die over een account beschikken. De kostprijs voor deze fietspech-bijstand is €28. Momenteel (18/05/2016) zijn er een 30-tal fietsers die dit gebruiken.

Tabel 2-60/Tableau 2-60: Winst die een werkgever kan maken door zijn medewerkers te motiveren tot meer fietsgebruik

Winst die een werkgever kan maken door zijn medewerkers te motiveren tot meer fietsgebruik (in €)	
Fietsende werknemer is een dag minder ziek per jaar: 275	
gemiddelde loonkost voor een werknemer in België per dag	
Gemiddelde prijs huur parkeerplaats wagen (inschatting door 125 Bike to Work)	
Leasecontract wagen kost per jaar gemiddeld	10.000

Bron: Bike to work

In de voorbije vijf jaar werden 3.122.916 aantal fietsritten geregistreerd en 54.911.235,55 km gefietst.

Tabel 2-61/Tableau 2-61: Aantal ondernemingen die deelnemen aan Bike to work per provincie (+ BHG)

Antwerpen	58
BHG	82
Henegrouwen	2
Limburg	14
Luik	4
Luxemburg	0
Namen	0
Oost-Vlaanderen	15
Vlaams-Brabant	12
Waals-Brabant	3
West-Vlaanderen	24

Bron : Bike to work

2.2.8 Telewerk-thuisarbeid/Télétravail-travail à domicile

Rapport "Diagnostic du travail à domicile en Belgique" de Madame Daubresse (Bureau fédéral du Plan) de décembre 2013/ Verslag « Diagnostic du travail à domicile en Belgique » van mevrouw Daubresse (Federaal Planbureau) dd. december 2013

Dans ce rapport, le travail à domicile est considéré comme plus large que le télétravail. Il se base d'une part, sur la définition adoptée pour le travail à domicile dans l'enquête sur les forces de travail (encadré) et sur la définition du télétravail telle que fixée dans la CCT n°85 du 9 novembre 2005 (encadré).

Travail à domicile dans l'enquête sur les forces de travail/Thuisarbeid in de arbeidskrachtenenquête

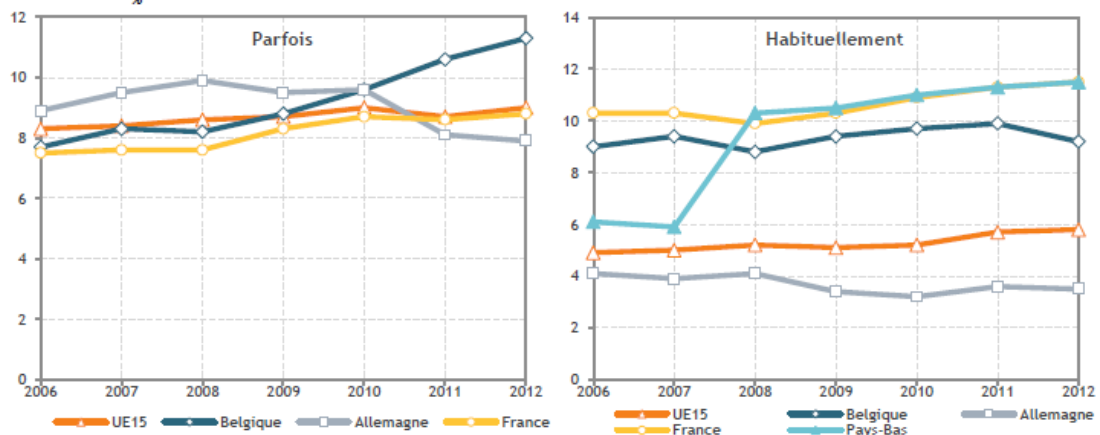
Dans l'enquête sur les forces de travail, le concept de travail à domicile s'applique aux salariés mais aussi à de nombreux travailleurs indépendants exerçant, par exemple, une profession artistique ou libérale, qui travaillent uniquement à leur domicile, souvent dans un espace particulier prévu à cet effet. Toutefois, si le lieu de travail de ces personnes dispose d'une entrée séparée (p. ex. cabinet de consultation d'un médecin, bureau d'un conseiller fiscal), le travail effectué dans ces locaux ne doit pas être considéré comme du travail « à domicile ». De même, un agriculteur ne doit pas être considéré comme travailleur à domicile, lorsqu'il est occupé dans les champs ou des bâtiments adjacents à sa maison. Pour les enseignants, on tient désormais compte également du temps de préparation des leçons presté à domicile (éventuellement le soir, le samedi,...).

Télétravail, comme défini dans la CCT n°85/Telewerk, zoals gedefinieerd in de CAO n°85

Le télétravail est défini dans la CCT n°85 comme « une forme d'organisation et/ou de réalisation du travail, utilisant les technologies de l'information, dans le cadre d'un contrat de travail, dans laquelle un travail, qui aurait également pu être réalisé dans les locaux de l'employeur³, est effectué hors de ces locaux de façon régulière et non occasionnelle ». Le télétravail est volontaire pour le travailleur et l'employeur concernés et fait l'objet d'une convention écrite.

Hieronder volgen een aantal interessante grafieken uit dit rapport:

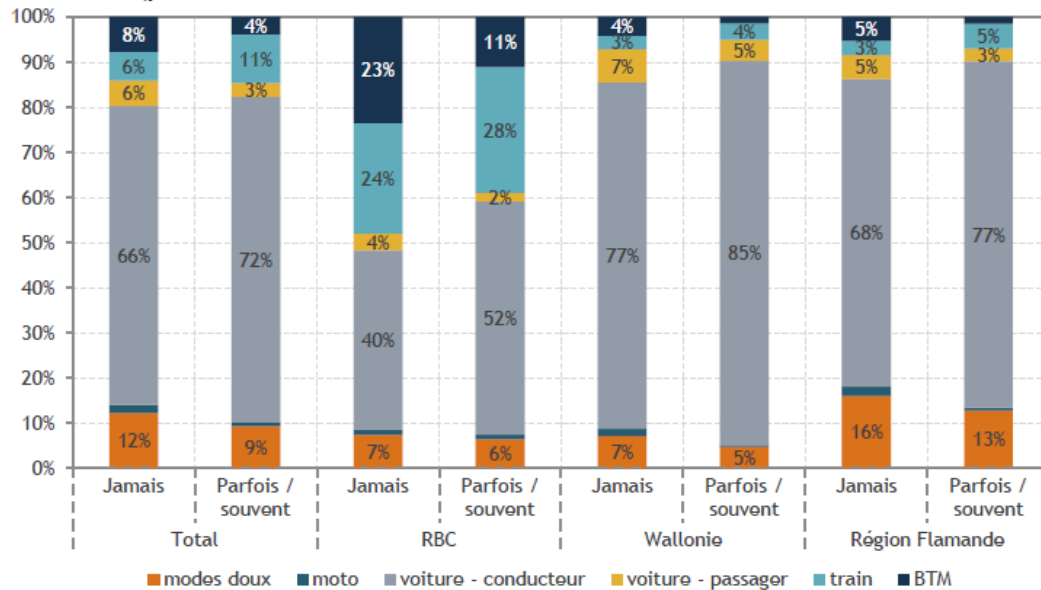
Graphique 1 Personnes occupées travaillant à domicile, en pourcentage des personnes en emploi de 15 à 64 ans %



Source: Eurostat (enquêtes sur les forces de travail)

Remarque: données des Pays-Bas non disponibles pour la fréquence "parfois".

Graphique 3 Répartition des salariés par mode de transport principal et région d'arrivée (lieu de travail) en fonction de la fréquence du travail à domicile %



Source: Enquêtes sur les forces de travail 2011 et 2012.

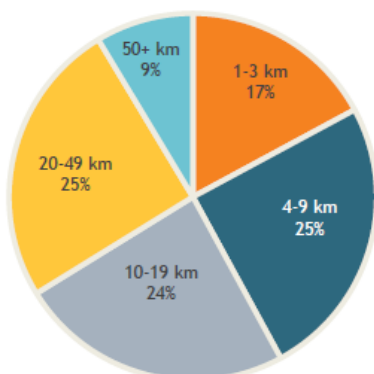
Remarques: BTM = bus-tram-métro; RBC = Région de Bruxelles-Capitale ;

Fréquence "parfois/souvent": peu d'observations pour la moto et les BTM (Région Flamande et Wallonie).

Graphique 4 Répartition des salariés selon la fréquence du travail à domicile et la distance domicile-travail

%

Ne travaillant jamais à domicile



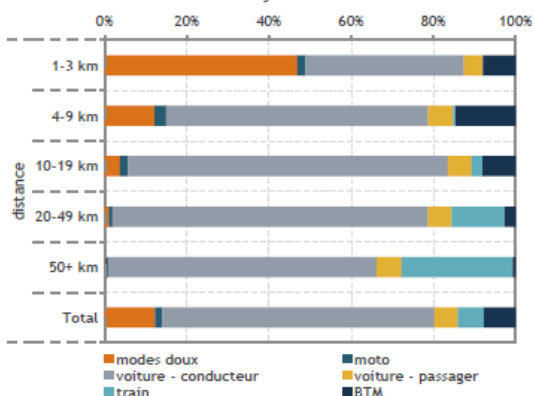
Travaillant parfois/souvent à domicile

Source: Enquêtes sur les forces de travail 2011 et 2012 et calculs propres Bureau fédéral du Plan.

Graphique 5 Répartition modale des salariés selon la fréquence du travail à domicile et la distance domicile-travail

%

Ne travaillant jamais à domicile



Travaillant parfois/souvent à domicile

Source: Enquêtes sur les forces de travail 2011 et 2012 et calculs propres Bureau fédéral du Plan.

Selon les résultats de l'enquête, 83% des télétravailleurs potentiels ne travaillent jamais à domicile, contre 87%, toutes professions confondues. Ces pourcentages s'élèvent respectivement à 15% et 10% pour le travail à domicile occasionnel ou plus régulier. La répartition modale de ces travailleurs selon la fréquence du travail à domicile et la région du lieu du travail est présentée dans le graphique suivant.

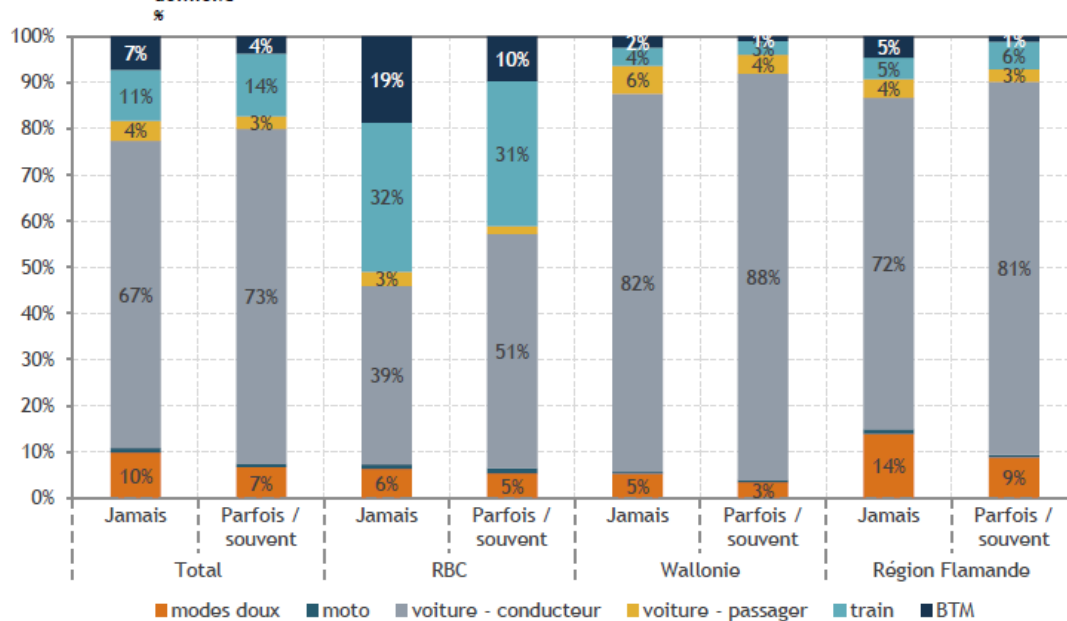
Les « télétravailleurs potentiels » sont les salariés (*commuters*) qui exercent une des professions reprises dans le Tableau 2-62 qu'ils effectuent du travail à domicile ou non. Il est à noter que pour certaines des catégories présentées dans le Tableau 2-62 seule une partie des professions qu'elles englobent peut potentiellement télétravailler. Il s'agit par exemple de la catégorie 42 qui comprend les guichetiers et les employés chargés d'informer la clientèle (par exemple les employés de centre d'appel, les téléphonistes-standardistes, les intervieweurs pour des études de marché). La nomenclature ISCO (International Standard Classification of Occupations) se limitant à deux digits dans les résultats de l'enquête, l'ensemble de la catégorie est prise en compte dans l'analyse des « télétravailleurs potentiels ».

Table 2-62/Tableau 2-62:Catégories de professions répondant potentiellement aux conditions du télétravail

Catégorie ISCO-08	Intitulés
11	Directeurs généraux, cadres supérieurs et membres de l'Exécutif et des corps législatifs ;
12	Directeurs de services administratifs et commerciaux
13	Directeurs et cadres de direction, production et services spécialisés
14	Directeurs et gérants de l'hôtellerie, la restauration, le commerce et autres services
21	Spécialistes des sciences techniques
24	Spécialistes en administration d'entreprises
25	Spécialistes des technologies de l'information et des communications
26	Spécialistes de la justice, des sciences sociales et de la culture
33	Professions intermédiaires, finance et administration
34	Professions intermédiaires des services juridiques, des services sociaux et assimilés
35	Techniciens de l'information et des communications
41	Employés de bureau
42	Employés de réception, guichetiers et assimilés
43	Employés des services comptables et d'approvisionnement
44	Autres employés de type administratif

ISCO : International Standard Classification of Occupations.

Graphique 7 Répartition modale des télétravailleurs potentiels selon la région d'arrivée et la fréquence du travail à domicile



Source: Enquêtes sur les forces de travail 2011 et 2012.

Remarques : BTM = bus-tram-métro; RBC = Région de Bruxelles-Capitale ;

Peu d'observations pour la moto ;

Fréquence "parfois/souvent": peu d'observations en Wallonie pour les modes autres que la voiture (conducteur), en région Flamande pour les BTM et en RBC pour la voiture en tant que passager.

Resultaten van de federale diagnostiek woon-werkverkeer 2014/Résultats du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2014

Tabel 2-63/Tableau 2-63: Aantal vestigingseenheden die aan loontrekkenden de mogelijkheid geven om telewerk te doen en het totaal en gemiddeld aandeel aan loontrekkenden die gebruik maakt van de mogelijkheid om aan telewerk te doen, in 2014

	Belgique	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Privé	Public
Possibilité de télétravail (total)	1.801	413	1.038	350	1.079	772
Possibilité de télétravail (domicile)	1.709	388	983	338	1.030	679
Possibilité de télétravail (satellite)	702	184	381	137	382	320
% moyen de travailleurs concernés*	26%	30%	26%	20%	27%	23%
% total de travailleurs concernés**	8%	17%	7%	3%	8%	8%
Nombre total de travailleurs concernés	119.377	50.987	57.468	10.921	76.201	43.175

Bron : fod M&V, federale diagnostiek woon-werkverkeer 2011 en 2014

Noot : * = uniquement pour les entreprises qui proposent le télétravail, ** = travailleurs faisant effectivement du télétravail, sur l'ensemble des entreprises

Tabel 2-64/Tableau 2-64: La pratique du télétravail en 2011 et les prévisions pour 2014

Secteur	2011			2014		
	% trav.	#jour/sem.	% dépl. en-	% trav.	#jour/sem.	% dépl. en-
Organismes de la Région Flamande	32,1%	0,7	4,8%	42,4%	0,8	7,1%
Entreprises de service	13,0%	1,0	2,5%	21,1%	1,1	4,5%
Economie sociale	10,5%	1,3	2,7%	18,0%	1,2	4,5%
Médias	9,8%	1,0	2,0%	10,7%	1,0	2,2%
Banques et assurances	8,0%	0,8	1,3%	12,9%	1,1	2,8%
Institutions européennes	7,6%	1,1	1,7%	11,3%	1,2	2,7%
Organismes fédéraux	6,6%	1,1	1,5%	8,8%	1,4	2,4%
Organismes de la RBC	6,5%	0,6	0,8%	11,5%	1,3	3,1%
Enseignement supérieur	4,1%	1,1	0,9%	4,1%	1,1	0,9%
Eau et énergie	3,9%	1,2	1,0%	4,7%	1,3	1,2%
Transport & Logistique	1,0%	/	0,1%	1,0%	/	0,1%
Org. De la Communauté Française	0,6%	/	0,2%	15,5%	2,0	6,1%
Grandes surfaces commerciales	0,3%	/	0,1%	0,9%	/	0,2%
Santé	0,0%	/	0,0%	0,0%	/	0,0%
Administrations communales/CPAS	0,0%	/	0,0%	0,4%	/	0,1%
Police	0,0%	/	0,0%	5,9%	0,9	1,1%
Horeca	0,0%	/	0,0%	0,0%	/	0,0%
Enseignement fondamental/secondaire	0,0%	/	0,0%	0,0%	/	0,0%
Total	5,9%	1,0	1,2%	9,3%	1,2	2,2%

Source: Bruxelles Environnement, Les plans de déplacements d'entreprise en Région de Bruxelles-Capitale – Bilan de la situation 2011, p.42

Studie¹⁰⁷ dd. december 2011 betreffende de milieu-, de mobiliteits- en de socio-economische impact van het telewerken in grote bedrijven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Etude de décembre 2011 concernant l'impact du télétravail sur l'environnement, la mobilité et en termes socio-économiques dans les grandes entreprises de la Région de Bruxelles-Capitale

Tabel 2-65/Tableau 2-65: Marginale externe kosten van klimaatverandering en hoeveelheid CO₂ per voertuigkilometer voor de drie werksituaties; hoofdkantoor, satellietkantoor en thuiswerken (in €ct 2011/voertuigkm), tabel 8 p. 93

Klimaatverandering	Externe kost (€ct/vkm)	kg CO ₂ -eq / vkm
Hoofdkantoor	0,48	0,193
Satellietkantoor	0,48	0,193
Thuiswerken	0,50	0,201

Bron : MOSI-T, 2011

Tabel 2-66/Tableau 2-66: Marginale externe kosten van luchtverontreiniging per voertuigkilometer voor de drie werksituaties; hoofdkantoor, satellietkantoor en thuiswerken (in €ct 2011/voertuigkm), tabel 11 p. 96

Luchtverontreiniging	Externe kost (€ct/vkm)
Hoofdkantoor	0,70
Satellietkantoor	0,58
Thuiswerken	0,68

Bron : MOSI-T, 2011

Tabel 2-67/Tableau 2-67: Marginale externe kosten van up- en downstreamprocessen per voertuigkilometer voor de drie werksituaties; hoofdkantoor, satellietkantoor en thuiswerken (in €ct 2011/voertuigkm), tabel 12 p. 96

Up- and downstream	Externe kost (€ct/vkm)
Hoofdkantoor	0,56
Satellietkantoor	0,56
Thuiswerken	0,58

Bron : MOSI-T, 2011

Up- en downstreamprocessen worden in de studie gedefinieerd als bijkomende externe effecten die worden veroorzaakt door indirecte effecten van de transport zoals energieproductie (pre-combustion processes), voertuigproductie, -onderhoud en -sloop en infrastructuurproductie, -onderhoud en -sloop.

¹⁰⁷ Het betreft een studie die werd uitgevoerd op basis van 1247 vragenlijsten die werden ingevuld door werknemers die contractueel verbonden zijn aan 6 ondernemingen met vestigingsplaats in het Brussels hoofdstedelijk gewest die meer dan 100 werknemers in dienst hebben en waarbij (een deel van) het personeel reeds aan telewerken doet. Telewerken wordt gedefinieerd als "op regelmatige basis minstens 1 keer per maand in een satellietkantoor of thuis werken. Werknemers die 100% in een satellietkantoor werken of volledig thuis werken, vallen buiten de scope van deze studie. Uitvoerder van de studie = de onderzoeksgroep MOBI van de vakgroep MOSI- Transport en Logistiek van de VUB in opdracht van Leefmilieu Brussel.

Tabel 2-68/Tableau 2-68: Marginale externe kosten van geluidshinder per voertuigkilometer voor de drie werksituaties; hoofdkantoor, satellietkantoor en thuiswerken (in €ct 2011/voertuigkm), tabel 14 p. 98

Geluid	Externe kost (€ct/vkm)
Hoofdkantoor	0,85
Satellietkantoor	1,42
Thuiswerken	1,60

Bron : MOSI-T, 2011

Tabel 2-69/Tableau 2-69: Marginale externe ongevalkosten van geluidshinder per voertuigkilometer voor de drie werksituaties; hoofdkantoor, satellietkantoor en thuiswerken (in €ct 2011/voertuigkm), tabel 16 p. 99

Ongevallen	Externe kost (€ct/vkm)
Hoofdkantoor	2,83
Satellietkantoor	2,83
Thuiswerken	3,08

Bron : MOSI-T, 2011

Tabel 2-70/Tableau 2-70: Marginale externe congestiekosten per voertuigkilometer voor de drie werksituaties; hoofdkantoor, satellietkantoor en thuiswerken (in €ct 2011/voertuigkm), tabel 19 p. 102

Congestie	Externe kost (€ct/vkm)
Hoofdkantoor	34,04
Satellietkantoor	6,65
Thuiswerken	2,31

Bron : MOSI-T, 2011

Tabel 2-71/Tableau 2-71: Marginale externe kosten bij telewerken per werknemer per week (in € 2011): gewogen gemiddelde over de modale categorieën, tabel 31 p. 115

TELEWERKEN	Klimaat	Lucht	Up- & down	Geluid	TOT milieu	verschil tov Sc 1	Ongeval	Congestie	TOT incl C	verschil tov Sc 1
€/werknemer/wk										
Scenario 1 (5d HK)	1,01	1,47	1,17	1,79	5,44		5,94	71,48	82,86	
Scenario 2a (1d SK+ 4d HK)	0,91	1,29	1,05	1,77	5,01	-0,43 (-7,9%)	5,33	56,56	66,91	-15,95 (-15,6%)
Scenario 2b (1d TW + 4d HK)	0,83	1,21	0,96	1,47	4,47	-0,97 (-17,8%)	4,88	58,79	67,79	-15,07 (-19,9%)
Scenario 3a (2d SK + 3d Hk)	0,85	1,17	0,98	1,82	4,82	-0,62 (-11,4%)	4,99	44,74	54,54	-28,31 (-31,2%)
Scenario 3b (2d TW + 3d HK)	0,63	0,91	0,72	1,12	3,38	-2,06 (-37,8%)	3,68	44,54	50,92	-31,94 (-39,9%)
Scenario 4 (5d TW)	0,67	0,81	0,79	1,98	4,25	-1,19 (-21,9%)	3,94	9,27	17,46	-65,40 (-78,0%)
Scenario 4 (5d TW)	0,02	0,02	0,02	0,06	1,12	-5,32 (-97,8%)	0,11	0,08	0,31	-82,54 (-99,6%)

Noot: HK = hoofdkantoor, SK = satellietkantoor, TW = thuiswerken

Bron : MOSI-T, 2011

Hieronder volgen een aantal conclusies die in de studie naar voor zijn gekomen:

De impact van telewerken op het vlak van mobiliteit ligt vooral in het feit dat telewerken kan zorgen voor een beperking van de autokilometers, het besparen van pendeltijd en het ontlasten van de drukke spitsuren. De grootste effecten op het vlak van mobiliteit kunnen gerealiseerd worden in geval van thuiswerk omdat de pendelverplaatsing dan volledig wordt vermeden. Ondanks het feit dat bij satellietwerken meer autogebruik wordt vastgesteld en dat sommige thuiswerkers bijkomende lokale verplaatsingen met de auto gaan maken, wegen de extra mobiliteitskosten die hierdoor veroorzaakt worden niet op tegen de winsten die behaald kunnen worden als gevolg van het vermijden van de verplaatsing naar het hoofdkantoor. Bovendien is er nog heel wat potentieel om de duurzame impact van telewerken op mobiliteit verder uit te breiden. Er is immers nog ruimte voor een verhoging van de penetratiegraad van telewerken in bedrijven en bovendien geeft ongeveer de helft van de niet-telewerkers aan momenteel met de auto naar het hoofdkantoor te pendelen.

De impact van telewerken op het vlak van milieu als gevolg van wijzigingen in energieverbruik uit zich in mogelijke energiebesparingen op het hoofdkantoor en extra energiegebruik in de satellietkantoren en bij de werknemers thuis. Uit zowel het literatuuronderzoek als het surveyonderzoek blijkt echter dat deze impact zeer beperkt is. We kunnen dus concluderen dat de impact van telewerken op milieu zich voornamelijk afspeelt op het gebied van mobiliteit en dat de milieukosten van het extra energieverbruik dat door telewerken zou kunnen worden gegenereerd minimaal is in vergelijking met de milieuwinsten die kunnen worden gehaald op het vlak van externe milieukosten. Wel dient opgemerkt te worden dat telewerken kan meehelpen bij het reduceren van de ecologische voetafdruk van bedrijven indien er gewerkt wordt met flexplekken, waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van de beperkte kantooruimte, zodat bepaalde ruimtes en zelfs volledige verdiepingen vrij komen te staan. Deze ruimtes/verdiepingen dienen dan ook niet meer verlicht en verwarmd te worden.

De impact van telewerken op socio-economisch vlak is positief in de zin dat de flexibiliteit van telewerken toelaat (pendel)tijd uit te sparen die aan andere, zowel professionele als sociale activiteiten gependend kan worden. Dit heeft volgens de meeste werknemers een positieve impact op de productiviteit, maar ook op de balans tussen werk en priveleven. Al dient wel de nodige discipline opgebracht te worden om enerzijds zonder controle en supervisie de werktaken tot een goed einde te brengen, en anderzijds om ervoor te zorgen dat de scheiding tussen werk en prive niet gaat vervagen. Op economisch vlak is men van mening dat telewerken geen dure investeringen vereist en is men ervan overtuigd dat telewerken zorgt voor een besparing op het gebied van transportkosten. Bovendien wordt telewerken door een meerderheid ook gezien als een middel om bij te dragen tot het reduceren van mobiliteitsproblemen, doordat het de verkeersveiligheid kan helpen verhogen, de files kan helpen verminderen en rekeningrijden aanvaardbaarder kan helpen maken.

De impact van telewerken op de externe kosten van mobiliteit uit zich in belangrijke besparingen op het gebied van milieu en op socio-economisch vlak. Doordat telewerken zorgt voor een reductie van de autokilometers, leveren zowel satellietwerk als thuiswerk belangrijke externe (milieu)kostenbesparingen ten opzichte van een situatie waarbij men zich elke dag verplaatst naar het hoofdkantoor. Milieuschadencosten zoals luchtvervuiling en klimaatverandering kunnen al significant teruggedrongen worden door werknemers een a twee dagen per week te laten telewerken. Maar ook op socio-economisch vlak zijn er belangrijke mobiliteitswinsten te genereren. In een druk stedelijk gebied als Brussel levert het verminderen van ongevallen en het ontlasten van congestie als gevolg van telewerken omvangrijke maatschappelijke baten op. Besparingen op externe mobiliteitskosten kunnen zowel bij satellietwerk als bij thuiswerk worden gerealiseerd, al is het effect van de besparing uiteraard veel belangrijker bij thuiswerk.

Op basis van dit onderzoek kunnen we dus besluiten dat zowel vanuit het standpunt van de werknemers en werkgevers als vanuit maatschappelijk perspectief het verhaal rond telewerken overhelt naar de

positieve kant. Telewerken kan enerzijds een belangrijke bijdrage leveren aan het reduceren van mobiliteitsproblemen en milieukosten, en anderzijds bijdragen tot het verhogen van het welzijn en de productiviteit van werknemers en het verlagen van de kosten van transport en kantoorgebruik voor bedrijven.

2.2.9 Woonmobiliteit/Mobilité résidentielle

Bron: Artikel¹⁰⁸ CRB-secretariaat "Inadequatie en geografische mobiliteit" dd. januari 2003/Article secrétariat du CCE "Inadéquation et mobilité géographique" dd. janvier 2003

Pendelverkeer¹⁰⁹, dat wijst op een vrij zwakke woonmobiliteit¹¹⁰, komt in België veel voor.

De verhuizingen kunnen niet alleen door beroepsredenen worden verklaard. In het algemeen zou kunnen worden verwacht dat werknemers de neiging hebben om te verhuizen naar de gewesten waar de werkgelegenheidsvooruitzichten het gunstigst blijken. Maar er zijn verschillende barrières, waaronder :

- De taal (d.i. het taalgrenseffect);
- het hoge woningbezit in België. Dat veel mensen in ons land een eigen woning bezitten, is een factor van stabiliteit en geringere mobiliteit
- de woningprijzen. Een werknemer die een arrondissement wenst te verlaten waar de werkloosheid hoog is en wil verhuizen naar een arrondissement met minder werkloosheid, zal extra kosten i.v.m. de vastgoedprijzen hebben. De gemiddelde prijs van een woning in Vlaanderen ligt 43,59% hoger dan in Wallonië en 42,44% lager dan in het Brussels hoofdstedelijk gewest
- de druk van de belastingen op de verkoop van vastgoed (de registratierechten). De impact van de fiscaliteit op de migratiebewegingen moet evenwel omzichtig worden beoordeeld. In hoeverre beïnvloeden belastingoverwegingen immers de woonplaats van de gezinnen? Bovendien is het belangrijk na te gaan in welke mate het aanbod van woningen beperkt is. Als het aanbod niet elastisch blijkt te zijn, zal een toename van de vraag als gevolg van de afschaffing van een belasting niet leiden tot een even hoge toename van het aantal woningen, maar tot een stijging van de vastgoedprijzen (die de belasting zou compenseren)

Bron : documentatienota¹¹¹ van het CRB-secretariaat betreffende de problematiek van de geografische arbeidsmobiliteit dd. 2009 /Source : note documentaire du secrétariat du CCE concernant la mobilité géographique de la main-d'œuvre de 2009

De Europeanen (waaronder de Belgen) zijn zeer gehecht aan hun regio van oorsprong en zijn dus weinig geneigd te verhuizen. In de EU-25 is "verhuizen" synoniem van "verliezen", "een context verlaten die ons beviel". Als men eenmaal eigenaar is geworden van een woning (huis of appartement) verhuist men nog zelden. De graad van woonmobiliteit hangt af van verschillende factoren: het financieel vermogen; de vastgoedprijzen; de kosten bij vastgoedtransacties (registratierechten, notariskosten, makelaarskosten, kredietkosten); de mate waarin de partner die werkt mee kan verhuizen; de aanwezigheid van kinderen die de leeftijd hebben om naar school te gaan; de mate waarin men aan z'n woongemeente gehecht is; de angst die gepaard gaat met het veranderen van woonomgeving; het aantal personen met een

¹⁰⁸ Dit artikel is raadpleegbaar via: <http://www.ccecrb.fgov.be/txt/nl/01-03.pdf#page>

¹⁰⁹ Pendelverkeer is het dagelijks of bijna dagelijks heen en weerreizen tussen de woonplaats en de werkplaats

¹¹⁰ Woonmobiliteit = naar een dichter bij het werk gelegen woning verhuizen.

¹¹¹ Deze documentatienota (CRB 2009-1249) is raadpleegbaar via: <http://www.ccecrb.fgov.be/txt/nl/01-03.pdf#page> .

arbeidsovereenkomst van bepaalde duur; het aantal personen die eigenaar zijn van een woning, enzovoort.

In België kan een positief verband worden vastgesteld tussen de vastgoedprijzen en de situatie op de arbeidsmarkt en inzake de economische activiteit. Dit impliceert dat personen die, om hun kansen op de arbeidsmarkt te vergroten, willen verhuizen naar een regio met meer economische activiteit en/of minder werkloosheid, rekening moeten houden met extra kosten voor huisvesting. Het probleem is dat deze extra kosten zo hoog kunnen liggen, dat ze voor de genoemde personen een hinderpaal vormen om te verhuizen naar een dergelijke regio (p 22).

Bron/Source: Statistics Belgium

Tabel 2-72/Tableau 2-72: Aantal particuliere woningen bewoond door een eigenaar

	Eigenaars 1991	% Eigenaars 2001	% Eigenaars 2011*	%
België	2.417.671	65%	2.715.228	68%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	150.292	39%	163.014	41%
Vlaams Gewest	1.462.210	69%	1.668.886	73%
Waals Gewest	805.169	67%	883.328	68%

* in % van het volledige woningenpark, na aftrek van de niet ingevulde vragenlijsten en de onvolledige antwoorden

**voorlopige statistieken Censushub

Bron: NIS, Enquêtes 1991 en 2001, Tabel T00.41A

We stellen vast dat het aantal particuliere woningen bewoond door een eigenaar overal in België toeneemt. Het aandeel particuliere woningen bewoond door een eigenaar in het volledige woningenpark neemt tussen 2001 en 2011 evenwel af en dit zowel voor België als voor elk gewest apart.

Tabel 2-73/Tableau 2-73: Evolutie vastgoedprijzen naargelang geografische ligging en bouwtype (1992-2013)

Geografische ligging	Bouwtype	Verkoopdatum																					
		1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
		Gemiddelde prijs per gebouw																					
Vlaams Gewest	gewone woonhuizen	55.769	60.196	64.607	67.217	69.308	70.464	74.881	80.915	84.772	89.461	97.571	103.271	109.719	139.645	157.348	172.140	181.927	183.987	192.448	201.039	207.833	212.230
	ville's, bungalows, landhuizen	200.319	210.609	219.786	237.129	218.629	213.833	235.786	260.728	272.486	279.177	286.359	286.258	301.586	281.646	303.327	328.556	336.899	321.851	342.491	352.891	354.080	353.643
	appartementen, flats, studio's	65.796	67.959	70.817	74.584	75.674	76.947	81.545	85.560	92.979	97.035	105.150	111.765	128.810	144.063	160.767	172.072	178.322	182.960	195.576	200.825	206.974	211.163
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	gewone woonhuizen	85.951	90.534	96.680	98.165	99.488	103.923	106.301	112.565	113.394	120.781	126.948	141.023	147.422	246.066	281.138	309.561	317.723	311.785	336.106	349.063	353.815	368.733
	ville's, bungalows, landhuizen	314.009	317.076	343.282	350.922	336.303	345.843	363.683	408.794	446.551	477.219	496.422	525.260	555.042	681.361	735.548	916.454	1.018.222	863.846	896.047	1.026.249	905.147	925.204
	appartementen, flats, studio's	74.519	76.001	75.683	74.345	70.732	72.732	79.538	83.628	89.309	93.391	100.991	117.418	135.600	152.504	168.454	178.659	188.533	187.225	201.577	207.318	217.702	225.878
Waals Gewest	gewone woonhuizen	43.631	46.205	50.198	52.391	56.130	58.922	62.779	66.708	68.559	71.490	75.113	82.773	87.569	100.928	114.881	127.376	135.450	134.379	139.735	143.592	146.530	147.803
	ville's, bungalows, landhuizen	169.962	168.887	170.488	177.723	178.882	189.579	203.230	213.402	224.126	226.459	223.929	242.699	250.009	210.572	232.226	249.484	255.271	243.850	255.939	263.730	265.850	265.725
	appartementen, flats, studio's	54.318	54.597	57.963	60.114	60.596	62.066	65.215	69.328	68.640	70.404	76.483	82.714	92.218	103.778	116.262	130.365	138.151	143.523	148.657	154.203	161.572	168.601

Bron: Statistics Belgium

Van 1992 tot en met 2013 zijn de hoogste vastgoedprijzen in België terug te vinden in het Brussels hoofdstedelijk gewest. Dit met uitzondering van de vastgoedprijzen voor appartementen en flats die in de periode van 1995 tot en met 2002 tijdelijk hoger zijn in het Vlaams gewest.

Bron/Source: OECD Economic Surveys Belgium, May 2013, chapter 2

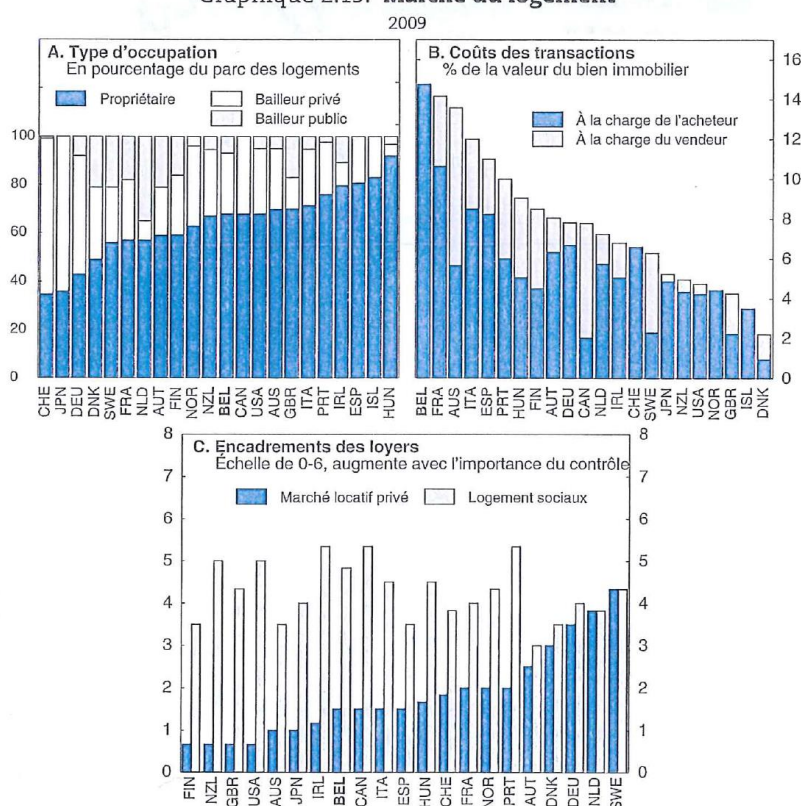
In België (zoals in Nederland) ontmoedigt de rigiditeit van de woningmarkt de residentiële mobiliteit. De taalbarrières kunnen ook de prikkels om naar een dichterbij het werk gelegen woning te verhuizen, verkleinen.

Encadré 2.2. Un marché du logement rigide génère des trajets supplémentaires domicile-lieu de travail

La mobilité résidentielle, mesurée par le pourcentage des ménages qui ont changé de résidence au cours des deux dernières années, est relativement faible et près de moitié inférieure à celle des pays nordiques. En outre, le parc de logements est peu important par rapport à celui des autres pays européens (Andrews et al., 2011). Il est aussi relativement vieillissant, en raison d'un rythme de croissance d'une lenteur inégalée depuis 1980, alors même que la Belgique a enregistré la hausse la plus importante et la plus soutenue des prix réels des logements ces trois dernières décennies (Caldera Sánchez et Johansson, 2011). Ainsi, la faible mobilité résidentielle s'explique également par la moindre contribution de la nouvelle offre de logements que dans les autres pays.

La structure de propriété est dominée par les logements occupés par leurs propriétaires, comme dans beaucoup d'autres pays de l'OCDE (graphique 2.15, partie A). La mobilité dans ce segment est réduite par les coûts de transaction les plus élevés de la zone OCDE – alors que le traitement fiscal du patrimoine réel est relativement favorable (graphique 2.15, partie B). Le petit segment du logement social est soumis à un encadrement strict des loyers, contrairement au grand segment du secteur locatif privé, qui est assujéti à moins de restrictions en matière de taux et de hausses des loyers que dans la plupart des autres pays de l'OCDE (graphique 2.15, partie C). De fait, les locataires du secteur privé moins encadré ont une plus forte probabilité de changer de résidence que les propriétaires de logements et les locataires de logements sociaux.

Graphique 2.15. Marché du logement



Source : Andrews, D., A. Caldera-Sánchez et A. Johansson (2011), « Housing Markets and Structural Policies in OECD Countries », Document de travail du département économique, n° 836, OCDE.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888932804852>

2.2.10 Arbeidsongevallen op weg van en naar het werk/Accidents de travail sur le chemin du et vers le lieu de travail

Bronnen = het BIVV en het statistisch verslag van het Fonds voor arbeidsongevallen (FAO) over de arbeidsongevallen in de privésector in 2013 /Sources = l'IBSR et le rapport statistique du Fonds des Accidents du Travail (FAT) sur les accidents de travail dans le secteur privé en 2013

Een arbeidswegongeval is een ongeval dat zich voordoet op de weg van en naar het werk¹¹². Uit cijfers van het Fonds voor arbeidsongevallen (FAO) blijkt dat het relatieve aandeel van de arbeidswegongevallen in het totaal aantal werkongevallen tussen 1985 en 2013 is verdubbeld, van 8% naar 16%. Als we arbeidsplaats- en arbeidswegongevallen in het verkeer samen bekijken, dan nemen de arbeidsongevallen in het verkeer in 2013 bijna de helft van alle dodelijke ongevallen voor hun rekening.

De menselijke en financiële gevolgen van ongevallen met gewonden en doden zijn immens. Ook kleine schade aan voertuigen hebben een negatieve impact op de resultaten van bedrijven.

De kostprijs van een arbeidsongeval in het verkeer is in België nog niet berekend. Het BIVV haalt wel een berekening aan van het Franse CNAMTS van de gemiddelde directe kosten van een arbeidsongeval voor verschillende gevolgen.

Tabel 2-74/Tableau 2-74: Gemiddelde directe kosten van een bedrijf ten gevolge van een arbeidsongeval

Type ongeval	Directe kosten (in euro)
Ongeval zonder gevolg	2000€ à 4000€
Ongeval met tijdelijke ongeschiktheid	25000
Ongeval met blijvende ongeschiktheid	86000
Dodelijk ongeval	400000

Bron: CNAMTS-France, zoals aangehaald in de BIVV publicatie 'RoadSafety @ Work (2013)

Opmerking: Voor verdere info: rapporten FAO / contact opgenomen met Road Safety@Work v Bivv / VSV Rapport 'Proefproject, werken aan verkeerveiligheid in bedrijven loont' – vanaf pag. 12 / Paper Mobilo (pag. 50).

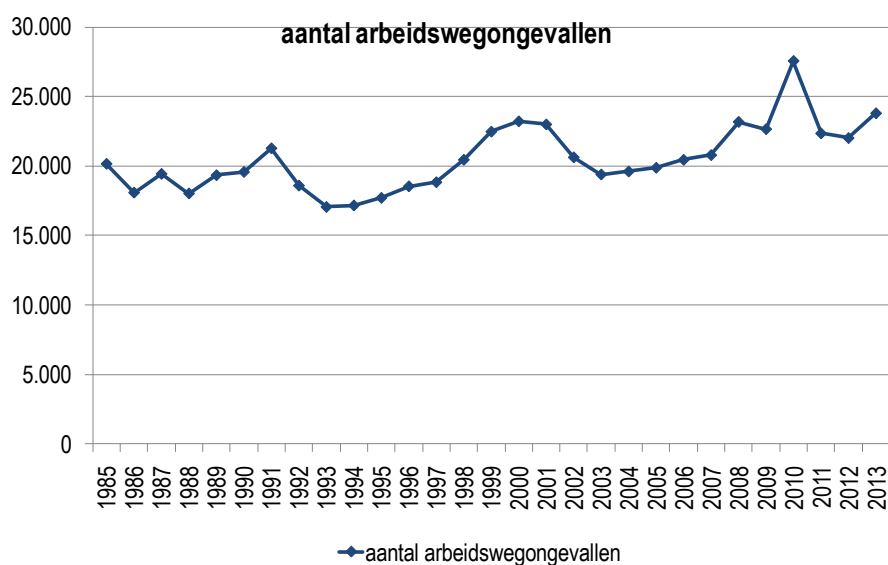
¹¹² Onder 'de weg naar en van het werk' wordt verstaan het normale traject dat de werknemer moet afleggen om zich van zijn verblijfplaats te begeven naar de plaats waar hij werkt en omgekeerd.'

Tabel 2-75/Tableau 2-75: Evolutie van het aantal ongevallen op de weg naar en van het werk van 1985 tot 2013 in de privésector

Jaar	Aantal ongevallen op de weg van en naar het werk
1985	20.161
1986	18.091
1987	19.438
1988	18.032
1989	19.344
1990	19.579
1991	21.275
1992	18.594
1993	17.060
1994	17.167
1995	17.713
1996	18.546
1997	18.839
1998	20.450
1999	22.472
2000	23.214
2001	22.993
2002	20.627
2003	19.394
2004	19.608
2005	19.875
2006	20.448
2007	20.789
2008	23.174
2009	22.655
2010	27.555
2011	22.349
2012	22.013
2013	23.793

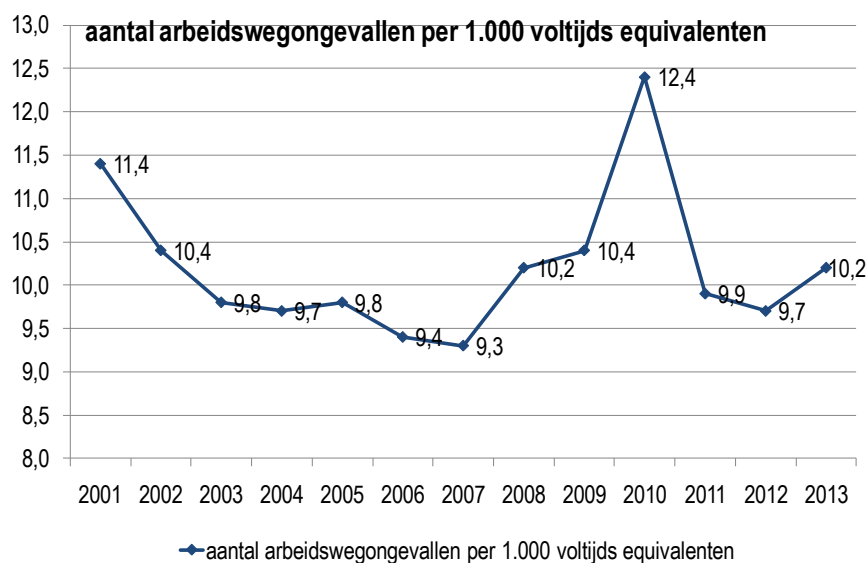
Bron: FAO

Grafiek 2-26/Graphique 2-26: Evolutie van het aantal ongevallen op de weg naar en van het werk van 1985 tot 2013 in de privésector



Bron: FAO

Grafiek 2-27/Graphique 2-27: Evolutie van het aantal ongevallen op de weg naar en van het werk van 2000 tot 2013 in de privésector- aantal ongevallen per 1000 voltijds equivalenten



Bron: FAO

Bron = Statistisch verslag van Fonds voor arbeidsongevallen (FAO) over de arbeidsongevallen in de publieke sector in 2012 /Source = rapport statistique du Fonds des Accidents du Travail (FAT) sur les accidents de travail dans le secteur public en 2012

Tabel 2-76/Tableau 2-76: Aantal ongevallen op de werkweg in de publieke sector tussen 2008 en 2012, naargelang het gewest waarin het ongeval plaatsvond

Aantal ongevallen op de werkweg in de publieke sector (2008-2012)				
	2008	2009	2011	2012
Brussels Gewest	1.567	1.719	1.651 *	1.635 *
Vlaams Gewest	5.521	5.648	5.372 *	5.882 *
Waals Gewest	2.485	2.548	2.642 *	2.454 *
Totaal (incl. ongevallen in buitenland + waarvan plaats onbekend)	10.079	10.586	10.191	10.175

*Raming op basis van eigen berekeningen. Definitieve gegevens per gewest voor 2012 volgen nog.
Bron: FAO

3 Bijlagen/Annexes

3.1 **Bijlage 1/Annexe 1: Verduidelijkende opmerkingen van de fod Financiën bij de schema's¹¹³ fiscaal stelsel carpooling vanuit het standpunt van de werknemer-chauffeur en werknemer-passagier**

1. Georganiseerd gemeenschappelijk vervoer verschilt van carpooling in die zin dat het wordt georganiseerd door de werkgever en deze laatste hier ook de controle over uitoefent. De voorwaarden voor georganiseerd collectief vervoer zijn terug te vinden in de schema's fiscaal stelsel carpooling. Carpooling gebeurt op initiatief van de werknemer en de werkgever oefent hier geen controle op uit. Voor carpooling zijn geen specifieke voorwaarden voorzien in de fiscale wetgeving.
2. In geval van georganiseerd gemeenschappelijk vervoer (transport collectif organisé) met een bedrijfswagen wordt een bedrijfswagen gedefinieerd als zijnde een wagen die door de werkgever aan de werknemer ter beschikking wordt gesteld. Dit kan dus een personenauto, een minibus, een auto voor dubbel gebruik of een echt utilitair voertuig¹¹⁴ zijn.
3. In geval van de aftrek van de reële beroepskosten wordt een onderscheid gemaakt tussen kosten die worden bewezen aan de hand van documenten en verantwoordingsstukken en de forfaits. Bij aftrek van de reële kosten wordt uitzonderlijk gebruik gemaakt van forfaits als het specifiek betrekking heeft op woon-werkverplaatsingen. In geval van georganiseerd collectief vervoer met de eigen wagen of een ter beschikking gestelde wagen die voor meer dan 20% voor persoonlijke doeleinden wordt gebruikt, dan is de forfait  0,15 km zonder limiet. In geval van georganiseerd gemeenschappelijk vervoer met een ter beschikking gestelde wagen ofwel zonder privégebruik, ofwel met minder dan 20% privégebruik is de forfait  0,15 km met een limiet van 100 km.
4. In geval van aftrek van de reële beroepskosten bij georganiseerd gemeenschappelijk vervoer met een eigen wagen, wordt de werkgeversvergoeding voor georganiseerd gemeenschappelijk vervoer vrijgesteld voor een bedrag beperkt tot de prijs van een eerste klas treinabonnement voor die afstand. De basis is de prijs voor een weekabonnement die vermenigvuldigd wordt met x weken voor de periode die in aanmerking wordt genomen.
5. In geval van de aftrek van de forfaitaire beroepskosten bij georganiseerd gemeenschappelijk vervoer met een bedrijfswagen zonder een werkgeversvergoeding voor de woon-werkverplaatsingen zijn de algemene regels van toepassing. Zie hiervoor het Wetboek van de Inkomstenbelastingen, artikel 51 dat als volgt luidt:

“Met betrekking tot andere bezoldigingen en baten dan vergoedingen verkregen tot volledig of gedeeltelijk herstel van een tijdelijke derving van bezoldigingen of baten, worden de beroepskosten, de in artikel 52, 7  en 8 , bedoelde bijdragen en sommen uitgezonderd, bij gebrek aan bewijzen forfaitair bepaald op percentages van het brutobedrag van die inkomsten, vooraf verminderd met voormelde bijdragen.

¹¹³ Deze schema's zijn terug te vinden op blz 13-14 van de voorliggende inventaris. Ze hebben betrekking op het inkomstenjaar 2014 en het aanslagjaar 2015.

¹¹⁴ Het voordeel van alle aard van een echt utilitair voertuig wordt geval per geval bekeken en berekend op basis van de reële waarde. De reële kosten zijn gebaseerd op verantwoordingsstukken of een forfait van  0,15/km beperkt tot 100 km per traject. Het ongelimiteerd forfait van  0,15 km is nooit van toepassing.

Die percentages bedragen:

1° voor bezoldigingen van werknemers:

a) 28,7 pct van de eerste schijf van 5.650 EUR (basisbedrag 3.750 EUR);

b) 10 pct van de schijf van 5.650 EUR (basisbedrag 3.750 EUR) tot 11.220 EUR (basisbedrag 7.450 EUR);

c) 5 pct van de schijf van 11.220 EUR (basisbedrag 7.450 EUR) tot 18.670 EUR (basisbedrag 12.400 EUR);

d) 3 pct van de schijf boven 18.670 EUR (basisbedrag 12.400 EUR);

2° voor bezoldigingen van bedrijfsleiders: 3 pct;

3° voor bezoldigingen van meewerkende echtgenoten: 5 pct;

4° voor baten: de in 1° vastgestelde percentages.

In geen geval mag het forfait meer bedragen dan 3.900 EUR (basisbedrag 2.592,50 EUR) voor het geheel van de inkomsten van éézelfde categorie als vermeld in het tweede lid, 1°, 3° en 4°, noch meer dan 2.340 EUR (basisbedrag 1.555,50 EUR) voor het geheel van de inkomsten als vermeld in het tweede lid, 2°.

Met betrekking tot bezoldigingen van werknemers wordt het forfait, gelet op de uitzonderlijke kosten die voortvloeien uit de afstand tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling, verhoogd met een bedrag bepaald volgens een door de Koning vastgestelde schaal. »

3.2 Bijlage 2/Annexe 2: Calcul de l'avantage de toute nature (ATN) qui découle de l'usage d'une voiture de société

Le régime fiscal des voitures de société

Ci-dessous le calcul de l'avantage de toute nature relatif à la mise à disposition d'une voiture de société (y compris pour les déplacements domicile-lieu de travail). Le Service public fédéral Finances a développé un formulaire internet au moyen duquel le citoyen peut demander le calcul de cet avantage de toute nature (19).

Ce calcul est d'application pour les avantages de toute nature attribués à partir du 1^{er} janvier 2012.

L'avantage de toute nature est calculé en appliquant un pourcentage de CO₂ à 6/7 de la valeur catalogue de la voiture, soit

$$ATN = \text{valeur catalogue} * \% (\text{coefficient CO}_2) * 6/7$$

Le coefficient CO₂ de base est de 5,5% pour une émission de référence - CO₂ de 93 g/km pour les véhicules diesel et pour une émission de référence - CO₂ de 112 g/km pour les véhicules alimentés à l'essence, au LPG ou au gaz naturel (coefficients applicables aux ATN attribués à partir du 1^{er} janvier 2014).

Lorsque l'émission de CO₂ dépasse l'émission de référence, le pourcentage de base est augmenté de 0,1% par gramme de CO₂, avec un maximum de 18%.

Lorsque l'émission de CO₂ est inférieure à l'émission de référence, le pourcentage de base est réduit de 0,1% par gramme de CO₂, avec un minimum de 4%. Si la voiture de société est exclusivement propulsée par un moteur électrique, le pourcentage de CO₂ appliqué est le minimum en vigueur, à savoir 4%.

L'avantage ne peut jamais être inférieur à 1.250 euros.

VALEUR CATALOGUE

Une définition unique de la valeur catalogue est appliquée à toutes les voitures de société, qu'il s'agisse de véhicules acquis à l'état neuf, de véhicules d'occasion ou de leasing.

La valeur catalogue est le prix catalogue du véhicule à l'état neuf lors d'une vente à un particulier, options et taxe sur la valeur ajoutée *réellement payée* (20) comprises, sans tenir compte des réductions, diminutions, rabais ou ristournes.

PRISE EN COMPTE DE L'ANCIENNETE

La valeur catalogue fixée est diminuée en fonction de l'âge du véhicule, à raison de 6% par année d'ancienneté sans que la diminution dépasse 30%. On tient ainsi compte de la période écoulée à partir de la date de la première immatriculation du véhicule.

Période écoulée depuis la première immatriculation du véhicule (*)	Pourcentage de la valeur catalogue pour le calcul de l'avantage en nature
0-12 mois	100%
13-24 mois	94%
25-36 mois	88%
37-48 mois	82%
49-60 mois	76%
Plus de 60 mois	70%

(*) *Un mois commencé compte pour un mois entier. Exemple : la date de la première inscription à la Direction pour l'immatriculation des Véhicules tombe le 21 mars 2012. Le pourcentage de la valeur catalogue à prendre en considération s'élève à 100% du 1^{er} mars 2012 au 28 février 2013 et à 94% à partir du 1^{er} mars 2013.*

Noot: De referentie CO₂-uitstoot voor diesel en benzine/LPG/aardgas bedraagt vanaf 1/01/2016 respectievelijk 89g/km en 107g/km (KB 9/12/2015 (MB 17/12/2015))

Bron: fiscaal memo 2015 (aanslagjaar 2015), p. 38

3.3 *Bijlage 3/Annexe 3: Bilan des plans de déplacement d'entreprises (PDE) en région de Bruxelles-Capitale (RBC), p. 29 et 30*

4.1.2 Parkings vélos

86% des sites, occupant 94% des travailleurs, déclarent être dotés d'un parking vélo. Bien qu'il soit impossible de l'illustrer ici, nous avons constaté via les photos fournies que la qualité de ces installations (localisation, possibilités d'attache, confort...) était fort variable, allant du médiocre à l'excellent.

Au total on dénombre 16.140 places pour vélo, soit environ une place pour 17 travailleurs. On remarque que ce rapport est légèrement plus faible dans les quartiers très centraux. Ceci s'explique à la fois par l'espace plus restreint et donc en concurrence avec d'autres occupations, ainsi que par l'excellente desserte en TC qui rend l'utilisation du vélo moins importante.

En rapportant le nombre de places à celui des cyclistes, on constate que les capacités semblent (en moyenne) suffisantes, puisqu'on compte 1,5 à 2,5 places par cycliste selon la zone. Notons que les visiteurs utilisant le vélo ont été pris en compte, ce qui représente tout de même 28% des 8.400 cyclistes.

Comme nous l'avons déjà évoqué, la mise à disposition d'un parking vélo est devenue une mesure obligatoire. Par ailleurs, ce parking doit impérativement répondre au plus contraignant de ces 2 critères :

- Au minimum le nombre de cyclistes (travailleurs et visiteurs) augmenté de 20%
- Au minimum 1/5^{ème} des emplacements pour voiture (loués ou en propriété)

L'entreprise, si elle estime que le nombre minimal d'emplacements n'est pas approprié à sa situation, doit introduire une demande de dérogation auprès de la Région.

Cette demande est traitée lors d'un audit du PDE réalisé par Bruxelles Environnement.

Tableau 28. Offre de parkings vélos selon la zone d'accessibilité

Accessibilité TC	#Vélo	Pvélo/trav.	#cyclistes	Pvélo/cycliste
Excellente	3.718	0,04	1.476	2,5
Très Bonne	5.259	0,07	2.572	2,0
Bonne	3.224	0,07	1.720	1,9
Moyenne	3.939	0,06	2.637	1,5
RBC	16.140	0,06	8.405	1,9

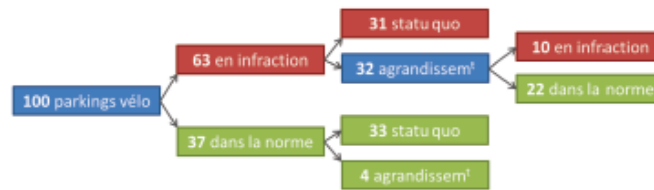
On voit dans le **Tableau 29** que 25% des entreprises sont en « infraction » par rapport à la norme basée sur le nombre de cyclistes. Ce ratio ne varie pas beaucoup selon la localisation.

Le rapport moyen entre le nombre d'emplacements vélo et voiture est proche de la norme (1 sur 5, soit 0,2) dans les quartiers centraux et descend nettement en dessous dans les zones de bonne et moyenne accessibilité en TC (puisque le nombre d'emplacements voiture y est plus élevé). Au total, plus de la moitié des entreprises (54%) est en infraction par rapport à cette norme de « 1/5 ».

Tableau 29. Respect des parkings vélos aux normes de l'Arrêté PDE

Accessibilité TC	Infraction norme #cyclistes	Pvélo/Pvoiture	Infraction norme "1/5"
Excellente	27%	0,19	47%
Très Bonne	20%	0,21	51%
Bonne	24%	0,15	46%
Moyenne	27%	0,11	64%
RBC	25%	0,16	54%

Figure 17. Situation et réponse des entreprises par rapport aux normes de l'Arrêté PDE

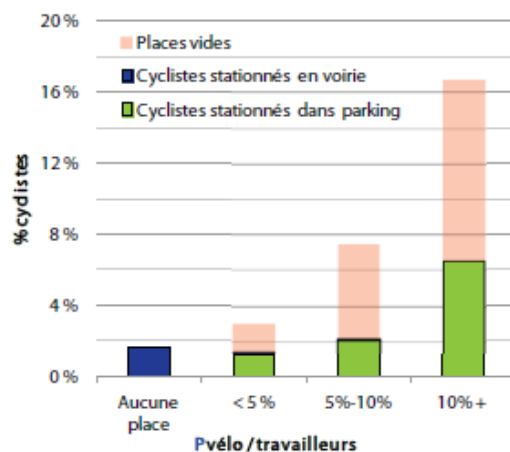


Comme le montre la Figure 17, 63% des sites sont en infraction par rapport à au moins une des règles. Parmi ces sites en infraction, environ la moitié ont décidé de ne pas agrandir leur parking vélo (statu quo). Parmi ceux qui l'ont agrandi, certains ont choisi de ne pas atteindre la norme et restent donc en infraction. Au final, même après agrandissement, 41% des parkings vélo seront toujours en infraction. Notons que tous ces sites ont donc dû introduire une demande de dérogation.

Tout comme pour la voiture, on peut présumer que la mise à disposition d'emplacements vélo favorise son utilisation.

On constate effectivement dans la figure ci-dessous que la part de cyclistes augmente quand l'offre dépasse 5 places pour 100 travailleurs. La part du vélo ne descend pas en dessous d'un certain seuil, puisque même dans les entreprises qui n'offrent aucune place, elle est de 1,5%, soit autant que dans les entreprises avec peu de parkings vélo (moins de 5 places pour 100 travailleurs).

Figure 18. Part de travailleurs cyclistes en fonction de l'offre



Contrairement à la voiture, le report en voirie est quasi inexistant, sauf évidemment dans les entreprises qui ne disposent d'aucune place.

Le nombre de places inoccupées augmente parallèlement à l'abondance de l'offre¹⁹. On constate néanmoins que la proportion de places inoccupées reste plus ou moins

¹⁹ Nous avons tenu compte ici des places occupées par les visiteurs cyclistes, lorsque l'accès au parking vélo leur est ouvert.

constante : elle est de 57% dans la catégorie < 5% $P_{vélo/trav}$, et 61% dans la catégorie 10%+ $P_{vélo/trav}$. Ceci est différent de la voiture, pour laquelle l'augmentation de l'offre fait croître ce rapport de façon plus marquée (17% en faible abondance, 31% en forte abondance de stationnement automobile).

Ceci confirme le fait que le parking vélo a besoin d'une capacité supplémentaire faisant office de tampon, telle que prévue, par ailleurs, par l'arrêté PDE où il est fixé à 20%. Ce tampon est d'autant plus important pour les raisons suivantes :

- Les chiffres sur le nombre de cyclistes issus des PDE sont sans doute un peu sous-évalués car les cyclistes occasionnels ne vont pas s'y retrouver, ayant souvent plus intérêt à déclarer un autre moyen de transport comme mode principal (remboursement abonnement transport public). Or, on sait que la part du vélo est plus importante durant les beaux jours. Les comptages réalisés en 2012 par Pro Vélo montrent que le nombre de cyclistes dans nos rues est 60% supérieur en septembre qu'en janvier.
- Seuls les cyclistes qui effectuent l'entièreté de leur trajet à vélo sont pris en compte (mode principal). Or une partie des navetteurs utilise le vélo comme **mode final**, surtout en complément du train. Bien que nous ayons fait le choix dans ce rapport de ne pas présenter de façon détaillée les chiffres sur les modes d'approche et final (car trop incomplets), il ressort de ces derniers que environ 1% des travailleurs utilise le vélo comme mode de déplacement final, ce qui est loin d'être négligeable puisque cela fait passer la part globale de cyclistes de 2,5% à 3,5%, soit une augmentation de 40% !
- Le nombre d'emplacements vélos déclarés reflète fréquemment une situation moins évidente. Par exemple, un rack de 5 pincés-roue ne permettra souvent que de disposer 3 vélos de façon confortable. Le cycliste va considérer le parking comme saturé avant que le nombre théorique de vélos ne soit atteint.

3.4 Bijlage 4/Annexe 4: Prime Bruxell'Air

Question n° 257 de Mme Carla Dejonghe du 14 décembre 2012 (N.) :

L'évaluation de la prime Bruxell'Air.

Depuis octobre 2006, les Bruxellois peuvent échanger leur voiture contre un abonnement MTB et Cambio Start et/ou une prime vélo. Ceux qui envoient leur véhicule à la casse reçoivent une prime supplémentaire. Cette prime Bruxell'Air s'inscrit dans la lutte que la Région de Bruxelles-Capitale livre contre la pollution atmosphérique due à la circulation routière.

Des moyens considérables ont déjà été investis dans la publicité consacrée à cette prime et à ses conditions d'octroi. Au cours des cinq premiers mois, pas moins de 568 personnes ont rapporté la plaque minéralogique de leur véhicule au service de l'immatriculation des véhicules. Fin 2009, les compteurs affichaient déjà 5.000 Bruxellois ayant bénéficié de la prime. En 2010 par contre, la tendance à la hausse s'est inversée : le nombre de Bruxellois qui se séparaient de leur voiture n'a cessé de baisser. La STIB a expliqué cette tendance à la baisse par le manque de visibilité, et annonçait dès lors pour 2011 une vaste campagne pendant la semaine de la mobilité.

En toute logique, la mesure Bruxell'Air prévoit aussi un volet « sanction ». Si un usager ne remplit plus les conditions pour bénéficier de la prime mais n'en informe pas la STIB, il est tenu de rembourser la prime et, le cas échéant, de restituer l'abonnement MTB.

Six ans après l'introduction de la prime Bruxell'Air, le moment est venu, nous semble-t-il, d'effectuer une évaluation approfondie. Je voudrais dès lors poser les questions suivantes :

- 1) Combien de personnes (par année) ont-elles bénéficié de la prime Bruxell'Air depuis 2006 ? Combien d'entre elles ont-elles également envoyé leur véhicule à la casse ?
- 2) De quelle façon contrôle-t-on les éventuels abus de la prime ? Nous pensons, par exemple, aux personnes qui se séparent de leur voiture privée parce qu'elles jouissent d'une voiture d'en-

Vraag nr. 257 van mevr. Carla Dejonghe d.d. 14 december 2012 (N.) :

De evaluatie van de Brussel'Air-premie.

Sinds oktober 2006 kunnen Brusselaars hun auto inruilen voor een MTB- en Cambio Start-abonnement en/of een fietspremie. Mensen die hun voertuig laten slopen krijgen een extra premie. Deze Brussel'Air-premie kadert in de strijd van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen de luchtvervuiling door wegverkeer.

Er werden reeds heel wat middelen geïnvesteerd in de bekendmaking van deze premie en diens voorwaarden. In de eerste vijf maanden leverden ruim 568 mensen de nummerplaat van hun wagen in bij de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen. Eind 2009 stond de teller al op 5.000 Brusselaars die gebruik hebben gemaakt van de premie. In 2010 keerde echter de stijgende tendens. Er waren steeds minder Brusselaars die hun auto vaarwel zeiden. De MIVB verklaarde deze dalende trend door het gebrek aan zichtbaarheid en kondigde daarom voor 2011 een grote campagne aan tijdens de week van vervoering.

Logischerwijs omvat de Brussel'Air-maatregel ook een sanctioneringsluik. Als een gebruiker niet langer voldoet aan de voorwaarden om van de premie te genieten en de MIVB daarvan niet op de hoogte stelt, dan moet de aanvrager de premie terugbetalen en, indien van toepassing, het MTB-abonnement inleveren.

Zes jaar na de invoering van Brussel'Air-premie is het ons inziens tijd voor een grondige evaluatie. Vandaar volgende vragen :

- 1) Hoeveel mensen maakten sinds 2006 (per jaar) gebruik van de Brussel'Air-premie ? Hoeveel van hen lieten eveneens hun voertuig slopen ?
- 2) Op welke manier wordt er controle uitgevoerd naar mogelijk misbruik van de premie ? Wij denken bijvoorbeeld aan het inleveren van de persoonlijke wagen vanwege het bezit van een

treprise, à l'immatriculation d'un véhicule au nom du partenaire ou de tiers, etc.

- 3) Combien de demandeurs ont-ils déjà été contraints de rembourser la prime parce qu'ils ne remplissaient plus les conditions stipulées ?
- 4) Quels montants ont-ils été consacrés depuis 2006 à la promotion ainsi qu'au paiement effectif de la prime ?
- 5) Une évaluation de la prime Bruxell'Air a-t-elle déjà eu lieu ? Dans l'affirmative, quelles sont les principales conclusions de cette évaluation ? Dans la négative, quand cette évaluation aura-t-elle lieu ?

Réponse : J'ai l'honneur de fournir à l'honorable membre la réponse suivante :

La prime Bruxell'Air consiste en une combinaison de différents avantages, à savoir, un abonnement MTB (valable sur le réseau STIB – sauf le tronçon NATO-Brussels Airport des lignes 12 et 21 – ainsi que les réseaux urbains bruxellois de De Lijn, du TEC et de la SNCB), une prime Cambio (couvrant les coûts liés aux frais d'activation Cambio Start et 12 mensualités) et une prime vélo (comportant une formation à la conduite du vélo en ville et un montant maximum octroyé pour tout achat lié à un vélo ou à son équipement auprès de fournisseurs implantés en RBC).

La prime se décline en plusieurs formules :

CAS 1 : la radiation de la plaque d'immatriculation

Dans ce cas, le bénéficiaire a droit à :

- soit un abonnement Cambio Start pour une année et un abonnement MTB pour une année (R1);
- soit un abonnement Cambio Start pour une année et une prime vélo (R2).

CAS 2 : la radiation de plaque d'immatriculation accompagnée de la destruction du véhicule (uniquement valable pour les véhicules de plus de dix ans).

Dans ce cas, le bénéficiaire a droit à :

- soit un abonnement MTB et un abonnement Cambio Start, tous deux pour une année et renouvelables une fois (R+D1);
- soit un abonnement MTB pour une année, un abonnement Cambio Start pour une année renouvelable une fois et une prime vélo (R+D2);
- soit un abonnement Cambio Start pour une année renouvelable une fois et une prime vélo double (R+D3).

Depuis la mise en place de la mesure, 8.895 primes Bruxell'Air ont été octroyées, dont 1.010 sont liées à la destruction du véhicule.

bedrijfswagen, het inschrijven van een nieuw voertuig op naam van de partner of derden, enz.

- 3) Hoeveel aanvragers hebben de premie reeds moeten terugbetalen omdat zij niet langer voldeden aan de opgelegde voorwaarden ?
- 4) Hoeveel middelen werden er sinds 2006 per jaar uitgegeven aan zowel de promotie als het effectief uitbetalen van de premie ?
- 5) Vond er reeds een evaluatie van de Brussel'Air-premie plaats ? Indien ja, wat zijn de voornaamste bevindingen die uit de evaluatie zijn voortgekomen ? Indien neen, wanneer zal deze evaluatie plaatsvinden ?

Antwoord : Ik heb de eer het geachte lid het volgende antwoord mee te delen :

De Brussel'Air-premie omvat een combinatie van verschillende voordelen, zijnde een MTB-abonnement (geldig op het MIVB-netwerk – behalve op het vak NATO-Brussels Airport van lijnen 12 en 21, en op het Brussels stadsnet van De lijn, de TEC en de NMBS), een Cambio-premie (die de instapkosten en 12 maandelijkse abonnementsbetalingen dekt in het kader van de Startformule) en een fietspremie (die een opleiding fietsen in de stad omvat en een maximumbedrag dat toegekend wordt bij elke aankoop van een fiets of fietstoebehoren bij een leverancier gelegen op het grondgebied van het BHG).

De premie neemt de vorm van verschillende formules aan :

MOGELIJKHEID 1 : schrapping van de nummerplaat

In dit geval heeft de begunstigde recht op :

- ofwel een Cambio Startabonnement voor een jaar en een MTB-abonnement voor een jaar (R1);
- ofwel een Cambio Startabonnement voor een jaar en een fietspremie (R2).

MOGELIJKHEID 2 : schrapping van de nummerplaat in combinatie met de vernietiging van het voertuig (geldt enkel voor voertuigen van meer dan tien jaar oud).

In dit geval heeft de begunstigde recht op :

- ofwel een MTB-abonnement en een Cambio Startabonnement, beiden geldig voor een jaar en beiden eenmalig hernieuwbaar (R+D1);
- ofwel een MTB-abonnement voor een jaar, een Cambio Startabonnement voor een jaar dat eenmalig hernieuwbaar is, en een fietspremie (R+D2);
- ofwel een Cambio Startabonnement voor een jaar dat eenmalig hernieuwbaar is, en een dubbele fietspremie (R+D3).

Sinds de invoering van de maatregel, werden er 8.895 Brussel'Air-premies toegekend, waarvan 1.010 gepaard gingen met de vernietiging van het voertuig.

Détail du nombre de primes Bruxell'Air octroyées :		Gedetailleerde weergave van het aantal toegekende Brussel'Air-premies :				
—	R1	R2	R+D1	R+D2	R+D3	Total/Totaal
2006 (Sept-Déc/Dec)	267	81	21	13	12	394
2007	1205	343	74	63	75	1.760
2008	1217	439	86	27	78	1.847
2009	1006	431	78	42	61	1.618
2010	871	376	72	42	68	1.429
2011	682	299	47	18	41	1.087
2012 (Jan-Oct/Okt)	428	240	32	14	46	760
Total/Totaal	5676	2209	410	219	381	8.895

Le gestionnaire (STIB) a identifié en collaboration avec la DIV une vingtaine de dossiers suspects en 2011.

Il n'y a pas encore eu de remboursement de primes à ce jour, mais la procédure relative aux dossiers suspects communiqués par la STIB est encore en cours.

Concernant le financement des primes Bruxell'Air (50 % Bruxelles Environnement – 50 % Bruxelles Mobilité jusqu'en 2012. À partir de mars 2012, seule Bruxelles Mobilité prend en charge la prime) je peux vous communiquer que :

	Montants en EUR
2006	129.901,40
2007	936.672,00
2008	1.033.361,06
2009	1.085.466,24
2010	1.053.501,88
2011	927.677,46
2012 (janv – oct)	660.115,60
Total	5.834.560,64

Concernant le financement de la communication relative aux primes Bruxell'Air, y compris l'enquête d'évaluation et la gestion du site Internet (50 % Bruxelles Environnement – 50 % Bruxelles Mobilité jusqu'en mars 2012) :

	Montants en EUR
2006	134.193,00
2007	236.153,34
2008	135.295,60
2009	235.589,98
2010	0
2011	9.129,45
2012	344,85
Total	741.231,92

Une évaluation de la mesure a été réalisée par Bruxelles Mobilité – AED et transmise à mon cabinet au début du mois de décembre 2012. En voici les conclusions principales :

« Le bilan global de cette prime a été positif dans un premier temps : la prime a permis ou accéléré la destruction de plus de

In 2011 heeft de beheerder (MIVB) in samenwerking met de DIV een twintigtal verdachte dossier geïdentificeerd.

Tot nog toe dienden er geen toegekende premies terugbetaald te worden, maar de procedure inzake de verdachte dossiers die gemeld werden door de MIVB is nog lopende.

Met betrekking tot de financiering van de Brussel'Air-premies (50 % Leefmilieu Brussel – 50 % Mobiel Brussel tot in 2012. Sinds maart 2012 wordt de premie volledig ten laste genomen door Mobiel Brussel) kan ik u het volgende melden :

	Bedragen in EUR
2006	129.901,40
2007	936.672,00
2008	1.033.361,06
2009	1.085.466,24
2010	1.053.501,88
2011	927.677,46
2012 (jan – okt)	660.115,60
Totaal	5.834.560,64

Met betrekking tot de financiering van de communicatie met betrekking tot de Brussel'Air-premie, inclusief de evaluatie-enquête en het beheer van de website (50 % Leefmilieu Brussel – 50 % Mobiel Brussel tot in maart 2012) :

	Bedragen in EUR
2006	134.193,00
2007	236.153,34
2008	135.295,60
2009	235.589,98
2010	0
2011	9.129,45
2012	344,85
Totaal	741.231,92

Mobiel Brussel – BUV heeft deze maatregel geëvalueerd en heeft begin december 2012 de resultaten van de evaluatie overgemaakt aan mijn kabinet. De belangrijkste bevindingen van deze evaluatie zijn de volgende :

« De globale balans van deze premie was in eerste instantie positief : de premie heeft de (versnelde) vernietiging van meer

1.000 vieux véhicules polluants et ainsi permis de diminuer la pollution atmosphérique. Elle a également permis à plusieurs autres milliers de Bruxellois d'abandonner leur véhicule pour des modes de transport moins polluants.

Toutefois, la prime Bruxell'Air est sujette à de nombreuses faiblesses et imperfections et ne répond plus à la réalité d'aujourd'hui : le paysage bruxellois s'est enrichi de nouveaux moyens de déplacement qui étaient exclus de la prime Bruxell'Air (Villo!, Zen Car); la prime Bruxell'Air s'adresse indistinctement à tous les automobilistes, indépendamment du nombre de véhicules disponibles dans le ménage; le mécanisme est extrêmement lourd, complexe et coûteux; last, but not least, cette prime génère un important effet d'aubaine. ». Même sans la prime, les bénéficiaires auraient fait radier leur plaque d'immatriculation.

Je travaille actuellement avec mon administration à une alternative pour le système actuel de prime, sur la base de cette analyse.

dan 1.000 oude en sterk vervuilende voertuigen mogelijk gemaakt en heeft zo de luchtverontreiniging helpen verminderen. Ze heeft ook duizenden andere Brusselaars de mogelijkheid geboden om afstand te doen van hun voertuig ten voordele van minder vervuilende verplaatsingswijzen.

Toch vertoont de Brussel'Air-premie talrijke zwakheden en tekortkomingen en beantwoordt ze niet meer aan de hedendaagse realiteit : het Brusselse landschap werd uitgerust met nieuwe verplaatsingsmiddelen die niet opgenomen zijn in de Brussel'Air-premie (Villo!, Zen Car); de Brussel'Air-premie richt zich zonder onderscheid tot alle automobilisten, ongeacht het aantal voertuigen die beschikbaar zijn in het gezin; het mechanisme is extreem zwaar, ingewikkeld en duur; en last but not least, deze premie veroorzaakt een enorm buitenkans-effect. ». Zelfs als de premie er niet was geweest, zouden de begunstigden hun nummerplaat hebben laten schrappen.

Op basis van deze analyse werk ik momenteel samen met mijn administratie aan een alternatief voor het bestaande premiesysteem.

3.5 Bijlage 5/Annexe 5: Dimensies PLANET model/ Dimensions modèle PLANET

Tabel 3-1/Tableau 3-1: Dimensies planet-model

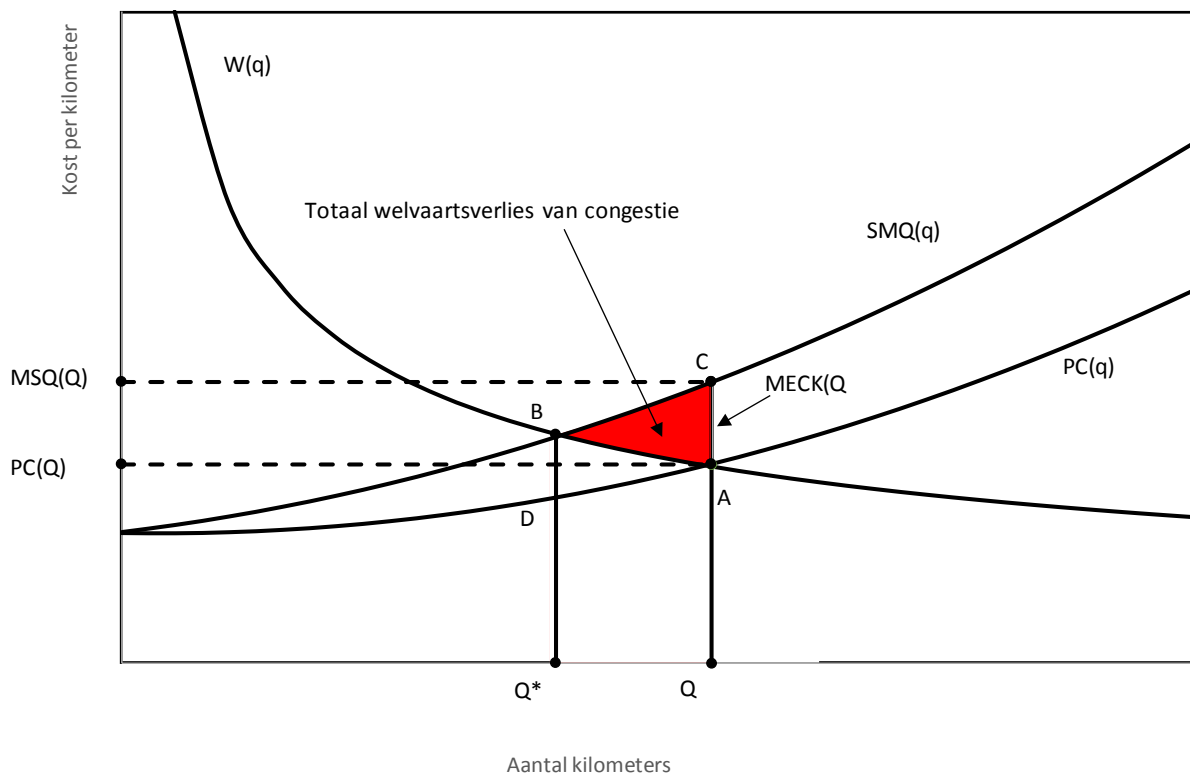
Periodes (per)	Piek
	Dal
Modi (md)	Bus
	Tram
	Metro
	Wagen-bestuurder
	Wagen-passagier
	Trein
	Moto
	Te voet/fiets
	Vrachtwagen
	Bestelwagen
Motief personenvervoer (mf)	Werk
	School
	Andere motieven

3.6 Bijlage 6/Annexe 6: Een welvaartseconomische maatstaf voor totale congestiekosten

Formeel gezien is de juiste maatstaf van congestiekosten gelijk aan de verandering in de externe congestiekosten als gevolg van een 'optimale' heffing, min de welvaartsverliezen van zij die uit de markt worden gedreven omwille van deze heffing. Dit kan het best worden aangetoond met een grafisch voorbeeld uit Maibach (2000)¹¹⁵.

In de onderstaande grafiek vertegenwoordigt $W(q)$ de vraag naar kilometers. Deze is zoals kan verwacht worden dalend in functie van marginale private tijdskosten. Private kosten stijgen in functie van het volume: dit wordt voorgesteld door de curve $PC(q)$. Het marktevenwicht, zonder sturende belasting, is het snijpunt van $W(q)$ en $PC(q)$, met verkeersvolume Q en private marginale kost $PC(Q)$.

Grafiek 3-1/Graphique 3-1: De totale welvaartsverliezen van congestie



Zoals in het inleidende deel aangetoond, zijn private kosten niet het einde van het verhaal. Om sociale marginale kosten ($SMC(Q)$) te bekomen, moeten ook de marginale externe kosten ($MECK(Q)$ in de grafiek) hierbij worden bijgeteld. Zoals gezegd meten deze de bijdrage aan de tijdskosten van alle weggebruikers van een extra gereden kilometer. Ze stijgen in functie van het volume. Voor het volume Q zijn ze gelijk aan de afstand AC .

De overheid kan de markt in de gewenste richting sturen, door middel van een heffing die idealiter gelijk is aan de $MECK$. Dit optimum bevindt zich in het punt Q^* , het snijpunt tussen de vraag en de sociale kostencurve. Merk op dat zelfs in dit punt externe kosten – gegeven door de afstand tussen B en D – niet 0 zijn: volledig uitbannen is in het algemeen geen doel van correct beleid.

¹¹⁵ Maibach, e.a. (2000), 'External Costs of Transport', IWW-Infras, Zurich.

De welvaartswinsten die geboekt worden zijn de daling in externe kosten min het verlies van weggebruikers die uit de markt verdwijnen. De daling in externe kosten is gelijk aan de (quasi-) parallellogram ABCD in de figuur. Het economisch verlies is de (quasi-) driehoek ACD. Ze meet de bereidheid tot betalen boven de private kost van de mensen die na de hervorming niet meer participeren in de markt. In het jargon heet de netto – winst ABC de ‘deadweight loss’ van congestie, en geldt als de meest consistente maatstaf van congestiekosten. Dit omdat ze een baseline geeft aan de hand waarvan de huidige toestand kan worden beoordeeld (het niveau Q*) en rekening houdt met de economische verliezen van het corrigerend beleid dat nodig is om de baseline te bereiken.

Deze kost werd door Maibach (2000)¹¹⁶ becijferd op basis van een gedetailleerd model dat vraagfuncties en speed-flow relaties voor een groot aantal landen, weggentypen, modi en tijdsperioden incorporeert. Zij komen een 0.53% van het BBP in netto-welvaartswinsten voor België (1995) uit, tegenover een 0.49% voor de EU als geheel. Een update in Maibach (2004)¹¹⁷ gaf dit voor België al een kost van 0.84% in het BBP.

Andere studies die dezelfde methodologie gebruiken tonen geen berekening van deze geaggregeerde kosten, maar geven wèl de optimale heffingen, oftewel de MECK voor het optimale verkeersniveau. Onderstaande tabel geeft deze voor België uit Bröcker e.a. (2014)¹¹⁸.

¹¹⁶ Maibach, e.a. (2000), ‘External Costs of Transport’, IWW-Infras, Zurich.

¹¹⁷ Maibach, e.a. (2004), ‘External Costs of Transport: Update Study’, IWW-Infras, Zurich.

¹¹⁸ Bröcker, J. e.a. (2014), ‘Update of the Handbook on External Costs of Transport’, Finaal rapport voor DG Move.

Tabel 3-2/Tableau 3-2: Optimale Marginale Congestiekosten, België 2010 (Eurocent per vkm)

			Vrij verkeer	Nabij capaciteit	Over capaciteit
Wagen	Grootstedelijk	Snelweg	0.0	31.9	73.4
		Hoofdwegen	1.1	168.5	216.2
		Andere wegen	3.0	190.2	289.3
	Stedelijk	Hoofdwegen	0.7	58.0	90.5
		Andere wegen	3.0	166.3	274.9
	Landelijk	Snelweg	0.0	16.0	36.7
		Hoofdwegen	0.5	21.8	72.4
		Andere wegen	0.2	50.1	166.1
	Vrachtwagen	Grootstedelijk	Snelweg	0.0	92.6
Hoofdwegen			3.2	488.7	626.9
Andere wegen			8.6	551.5	839.0
Stedelijk		Hoofdwegen	2.2	168.3	262.3
		Andere wegen	8.6	482.3	797.3
Landelijk		Snelweg	0.0	46.3	106.4
		Hoofdwegen	1.4	63.3	209.9
		Andere wegen	0.7	145.3	481.6
Bus		Grootstedelijk	Snelweg	0.0	79.8
	Hoofdwegen		2.8	421.3	540.4
	Andere wegen		7.4	475.5	723.2
	Stedelijk	Hoofdwegen	1.9	145.1	226.1
		Andere wegen	7.4	415.8	687.4
	Landelijk	Snelweg	0.0	39.9	91.7
		Hoofdwegen	1.2	54.6	181.0
		Andere wegen	0.6	125.3	415.1

Bron: Bröcker e.a. (2014)

3.7 Bijlage 7/Annexe 7: Opmerkingen van de fod Mobiliteit en Vervoer bij de tabellen 3.4, 3.5, 3.16, 3.17, 4.1., 4.2, 4.5, 4.8 en 4.9

- Il faut toujours garder à l'esprit que l'enquête sur les déplacements domicile-travail concerne les entreprises et institutions publiques occupant plus de 100 personnes, et uniquement les unités de plus de 30 personnes. Cela représente plus d'1,5 millions de travailleurs, mais il n'est pas toujours possible d'extrapoler les résultats à l'ensemble des travailleurs. Il faut donc être prudent quand on utilise ces chiffres.
- La distinction public/privé est basée sur les infos disponibles sur le site <http://www.rsz.fgov.be/fr/statistiques>. Tout le secteur de l'enseignement (code NACE P) est par ailleurs ici rangé dans la catégorie "public". Certaines unités peuvent encore être rangées dans la mauvaise catégorie (mauvais code NACE enregistré, ou cas particulier), mais leur nombre est négligeable.
- Les questions n'ont pas ou très peu changé entre 2011 et 2014. Cependant, le fait notamment que l'application online qui permettait d'encoder les réponses a mieux fonctionné, ou que le questionnaire était présenté de manière plus simple, peut influencer sur les résultats.
- Pour rendre les comparaisons pertinentes, ne sont prises en compte que les unités occupant au moins 30 personnes (pour 2011, les chiffres peuvent donc être très légèrement différents de ceux indiqués dans le rapport du SPF publié en 2012), même si certaines entreprises remplissent des questionnaires pour des unités plus petites.
- Pour les mesures, se référer au questionnaire pour avoir les formulations exactes.
- Pour les mesures, il s'agit bien ici du pourcentage d'unités dans laquelle la mesure est prise. On peut aussi faire le calcul du pourcentage de travailleurs concernés, nombre qui sera différent.
- Pour les places de parking, le nombre de place par unité est limité par le nombre de travailleurs qui se rendent régulièrement à l'unité (par exemple, si une unité occupe 100 travailleurs mais qu'il y a 200 places de parking, on n'en prend en compte que 100).