

Marie-Noëlle Vanderhoven

Premier conseiller

Centre de compétence

Emploi & sécurité sociale

T +32 2 515 08 65

F +32 2 515 09 13

mnv@vbo-feb.be

CIRCULAIRE

S.2019-015

Frais de transport des travailleurs – Intervention patronale au 1^{er} juillet 2019

Avril 2019

Résumé

Les partenaires sociaux ont signé au CNT la convention collective de travail n° 19/9 du 23 avril 2019 concernant l'intervention financière de l'employeur dans le prix des transports des travailleurs. Cette CCT exécute le premier volet des accords convenus entre partenaires sociaux le 1^{er} avril dernier en matière mobilité.

Concrètement, la CCT met en œuvre 2 mesures :

- L'augmentation des forfaits pour les déplacements domicile-lieu de travail en train ;
- La suppression de la limite des 5 km pour les déplacements en métro, tram, (water)bus.

Les travaux se poursuivront au CNT/CCE en vue de développer un nouveau système misant sur l'utilisation de modes de mobilité durables et la simplification des régimes existants.

En marge de ces instruments, les partenaires sociaux formulent également plusieurs recommandations concernant l'usage du budget mobilité et de l'indemnité vélo. Ils demandent également à l'État fédéral de prolonger le système de tiers payant.

La CCT nr 19/9 est disponible via le lien suivant : [http://www.cnt-nar.be/CCT-ORIG/cct-019-09-\(23.04.2019\).pdf](http://www.cnt-nar.be/CCT-ORIG/cct-019-09-(23.04.2019).pdf)

Le prix des cartes train au 1^{er} février 2019 peut être consulté dans la circulaire 2019-002 du 30 janvier 2019.

FEB Asbl

Rue Ravenstein 4

B - 1000 Bruxelles

T + 32 2 515 08 11

F + 32 2 515 09 99

info@vbo-feb.be

www.feb.be

Membre BUSINESSSEUROPE



Le 23 avril 2019, la convention collective de travail n° 19/9 concernant l'intervention financière de l'employeur dans le prix des transports des travailleurs a été signée au Conseil national du travail.

Cette CCT met en œuvre un des chapitres du projet d'AIP 2019-2020 du 26 février 2019, confirmé le 1^{er} avril dernier.

Concernant la mobilité, les partenaires sociaux ont souhaité encourager un shift modal vers les transports en commun et les modes de transport alternatifs (durables) pour les déplacements domicile-lieu de travail.

À cette fin, ils ont arrêté 3 mesures :

- Augmentation des forfaits pour l'intervention de l'employeur dans les déplacements domicile-lieu de travail en train ;
- Suppression de la limite des 5 km ;
- A moyen terme, développement par les partenaires sociaux d'un nouveau système misant sur l'utilisation de modes de mobilité durables et la simplification des régimes existants.

La nouvelle CCT met en œuvre les 2 premiers points.

1. Augmentation des forfaits pour l'intervention de l'employeur dans les déplacements domicile-lieu de travail en train

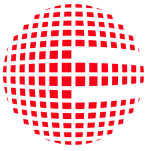
a. Nouveaux forfaits

Une augmentation des forfaits fixés dans la convention collective 19octies pour l'intervention de l'employeur dans les déplacements domicile-lieu de travail en train.

Les nouveaux forfaits seront portés dès le 1er juillet 2019 à 70% du prix actuel de la carte-train (tarif figé au 1er février 2019). Le pourcentage de 70% s'applique quelle que soit la distance (il ne s'agit donc pas d'une moyenne comme cela était le cas par le passé, avec un taux de remboursement moins élevé pour les courtes distances par rapport aux longues distances).

Les nouveaux forfaits s'appliqueront à tous les employeurs et travailleurs pour lesquels la commission paritaire n'a pas prévu des avantages au moins équivalents (la CCT a un caractère minimal). Vous trouverez la grille contenant les nouveaux montants forfaitaires de l'intervention de l'employeur dans le prix des transports en train à l'article 3 de la CCT 19/9 (voir annexe 1). Cette grille a été légèrement toilettée car certaines mentions dépassées qui prêtaient à confusion ont été supprimées (mention relative aux 3 km ainsi que la mention relative au plafond de 150km qui n'avaient plus lieu d'être depuis plusieurs années déjà).

S'agissant de montants forfaitaires, ceux-ci n'évolueront pas automatiquement avec le prix de la carte train. Le montant de l'intervention patronale est donc indépendant de la politique tarifaire de la SNCB et chaque augmentation des



forfaits devra donc faire l'objet de nouvelles négociations entre partenaires sociaux.

b. Absence de retombée sur les interventions dans les transports avec un véhicule privé

L'intention des partenaires sociaux est que cette augmentation ne se répercute pas sur les remboursements pour les déplacements domicile-lieu de travail avec un moyen de transport privé. En effet, certains secteurs et/ou entreprises ont étendu l'obligation d'intervenir dans les frais de déplacement avec un véhicule privé. Certaines conventions se basent sur les tableaux de la CCT 19octies. Il ne serait pas dans la logique des partenaires sociaux (qui ont souhaité encourager un shift modal) que le remplacement des forfaits entraîne automatiquement une augmentation des montants convenus pour les frais de transport avec un véhicule privé. La nouvelle CCT a été formulée en vue d'éviter un tel automatisme en assurant la continuité des conventions en cours.

C'est en ce sens qu'il convient de lire les articles 11 et 12 de la nouvelle CCT.

Les tableaux de l'ancienne CCT 19octies ont été annexés à la nouvelle CCT.

c. Imputation sur la marge

S'agissant d'une augmentation conventionnelle, le coût résultant de l'augmentation des forfaits doit être imputé sur la marge de 1,1%.

2. Suppression de la limite des 5 km

Un an après l'augmentation des forfaits, soit à partir du 1er juillet 2020, les travailleurs qui utilisent le métro, le bus, le tram ou le *waterbus* recevront une intervention de leur employeur dès le premier kilomètre.

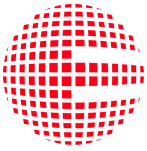
La limite des 5 km de halte à halte prévue dans la CCT 19octies sera donc supprimée. Pour le calcul de la distance à indemniser, il convient de tenir compte, comme aujourd'hui, de la distance de halte à halte.

La limite des 7 km pour le calcul le montant du plafond de l'intervention patronale lorsque le prix est forfaitaire est maintenue (cf. art. 4, b de la CCT).

3. Création d'un groupe de travail en vue de développer un nouvel instrument

Les partenaires sociaux développeront un nouvel instrument destiné à encourager et faciliter ce transfert modal. Ce nouvel instrument sera destiné aux travailleurs sans voiture de société (les travailleurs avec une voiture de société disposant déjà d'un panel suffisant d'options alternatives via le budget de mobilité et l'allocation de mobilité).

Le nouvel instrument devra également entraîner une simplification des régimes existants et une meilleure prise en compte de l'évolution rapide sur le marché des moyens de transport alternatifs et durables. Il sera développé au sein du



CNT et du Conseil central de l'économie. Dans leurs travaux, les partenaires sociaux devront tenir compte de la marge disponible.

4. Recommandations et prolongation

Dans leur accord de février repris intégralement le 1^{er} avril 2019, les partenaires sociaux ont également formulé plusieurs recommandations.

En premier lieu, ils recommandent aux entreprises d'utiliser les instruments disponibles. Il s'agit du budget mobilité introduit par la loi du 17 mars 2019 pour les travailleurs qui bénéficient d'une voiture de société ainsi que l'indemnité vélo.

Pour rappel, la décision d'instaurer un budget de mobilité relève de la compétence exclusive de l'employeur. Pour plus de détails concernant le budget de mobilité, nous renvoyons le lecteur à la circulaire 2018-020.

L'indemnité vélo n'est pas non plus obligatoire -sauf lorsque l'employeur est lié par une convention collective de secteur qui l'impose-. Sur le plan social, l'intervention de l'employeur dans les frais de déplacements domicile-lieu de travail en cycle (motorisé ou non) ou speedelec est exonérée de cotisation de sécurité sociale et d'impôt pour autant que son montant n'excède pas 0,24 EUR/km (montant applicable pour l'année de revenu 2019).

Enfin les partenaires sociaux demandent à l'État fédéral de prolonger le système de tiers payant (avec une enveloppe ouverte). Le tiers payant est très avantageux pour les travailleurs car l'intervention patronale est facturée directement par la société de transport aux employeurs. En outre, la gratuité peut être assurée aux travailleurs dans le cadre d'une convention 80-20 : lorsque l'employeur supporte 80% du prix de la carte train, l'État prend en charge les 20% restant, et ce à hauteur du prix des billets de validation 2^e classe.

Afin de pouvoir faire bénéficier les travailleurs de cette gratuité, l'entreprise doit conclure avec la SNCB une convention tiers payant. C'est sur la base de cette convention que la SNCB délivrera aux travailleurs de l'entreprise cocontractante le billet de validation au prix normal diminué de l'intervention de l'employeur.

A noter que l'augmentation de l'intervention de l'employeur dans le prix de la carte train à 80% et/ou l'introduction d'une indemnité vélo doivent être imputés sur la marge de 1,1%. ■