

calidad ambiental de los desplazamientos por trabajo, tal y como se viene haciendo desde hace tiempo en países de nuestro entorno (ver apéndice 1, "La promoción y la gestión de la movilidad sostenible en el trabajo a través de medidas fiscales", de Manel Ferri). La negociación colectiva también permite que personas contratantes y trabajadoras lleguen a acuerdos que, en el marco de la responsabilidad social corporativa, mejoren la seguridad, la salud de los trabajadores y contribuyan a reducir las externalidades sociales del transporte (ver apéndice 2, "El acceso al puesto de trabajo en la negociación colectiva: ¿es una variable que se tiene en cuenta? Reflexiones al respecto" de Albert Vilallonga).

Otras medidas eficaces pueden ir en la línea de fidelizar a los usuarios habituales del transporte público, como los trabajadores, con una tarificación competitiva que ayude a captar a más viajeros. Así por ejemplo, la creación de abonos anuales más baratos que los abonos vigentes podrían ir en esta dirección.

Apéndice 1

La promoción y la gestión de la movilidad sostenible en el trabajo a través de medidas fiscales

MANEL FERRI TOMÀS

Oficina Técnica de Cambio Climático y Sostenibilidad,
Diputación de Barcelona

Las medidas fiscales son un buen instrumento para la gestión sostenible de la movilidad en el trabajo. Entre otros, se puede otorgar un trato fiscal positivo a los desplazamientos que se realicen con medios de transporte alternativos al vehículo privado o bien otorgar un trato fiscal negativo a la tenencia y uso del vehículo privado. Los subsidios a las tarifas de transporte público pueden ser otra vía.

El otorgamiento de estos incentivos no es una idea nueva. Existen numerosas experiencias llevadas a cabo en algunos países europeos de nuestro entorno donde se aplican fórmulas de compensación: reducción de los tipos impositivos sobre la renta, sobre el impuesto de sociedades o la seguridad social. Por su parte, en los Estados Unidos también se han desarrollado políticas en esta dirección. En cualquier caso, son países con elevados niveles de desarrollo económico y pioneros en muchos casos de la aplicación de fiscalidad ambiental.

A continuación, se recogen algunas de las medidas implantadas en estos países:

En Francia, a partir de la Ley nº. 82-684, del 4 de agosto de 1982, relativa a la participación de los empresarios en la financiación del transporte público, los empresarios reintegran el 50% del abono de transporte público a los trabajadores de Île-de-France en sus desplazamientos entre el lugar de residencia y el puesto de trabajo.

Siguiendo la experiencia de promoción de la bicicleta de Bélgica, en Francia desde el año 2016 los trabajadores que van al trabajo en bicicleta pueden ser indemnizados con 0,25€/km (con un límite de 15 km diarios), que por término medio pueden equivaler a 3,15 € al día o bien a 94,5 € mensuales².

En Bélgica, desde 1962 el sistema fiscal permite disfrutar a empresarios y trabajadores de ciertas bonificaciones en los gastos por

desplazamiento entre el domicilio y el centro de trabajo. A su vez, los empresarios están obligados a intervenir en los gastos de desplazamiento de su plantilla de acuerdo con el convenio colectivo que se firme en cada caso.

En el año 2002 se impone un régimen especial para las empresas que organicen el transporte colectivo de sus trabajadores, que pueden deducir el 100% del coste. A continuación se señalan algunas particularidades fiscales del sistema belga según modo de transporte:

Desplazamientos en transporte público: las Administraciones públicas abonan el 100% del título de transporte a sus empleados. En el caso de la empresa privada, este porcentaje es del 60%, coste que está libre de impuestos y que la empresa se puede deducir.

Transporte colectivo organizado por la empresa: desde el año 2003 las empresas que presten servicio de transporte colectivo a su personal (autobús, microbús, autocar o coche compartido) pueden deducir fiscalmente el 100% de los gastos afectados por estos desplazamientos, y pueden, además, amortizar el 20% de la inversión. En el caso del coche compartido, el itinerario realizado para ir a recoger a los compañeros debe incluirse en el coste asignado.

Desplazamientos en bicicleta: se indemniza al ciclista con 0,15€/km recorrido (se puede utilizar la bicicleta en todo el recorrido o en una parte del desplazamiento realizando intercambio con el transporte público). Esta indemnización es acumulable a otras exoneraciones que pueda disfrutar en otros desplazamientos en transporte público o colectivo.

En el Reino Unido, la Ley de finanzas de 1999 introdujo una exención fiscal anual para promover viajes más saludables para ir al trabajo y reducir la contaminación ambiental. Como parte del Plan de transporte verde del gobierno se permite que tanto la Administración como los empresarios presten bicicletas y equipos de seguridad a los empleados. Se otorgan, al mismo tiempo, subvenciones a la compra de bicicletas y a la instalación de aparcamientos. A su vez, los empresarios pueden pagar hasta 20 peniques por milla (libres de impuestos) a los empleados que utilicen la bicicleta en los desplazamientos por motivo de trabajo. Se dan exenciones tributarias a las empresas que impulsen servicios de autobús para los trabajadores.

El Gobierno de los Estados Unidos aprobó en octubre de 2008 un conjunto de actuaciones por valor de 700.000 millones de dólares relacionadas con el clima, el ahorro de energía y la regulación del transporte. Los trabajadores que se desplazan en bicicleta pueden recibir hasta 20 \$ mensuales (240 \$ por año).

En España, la Ley de impuestos sobre la renta de las personas físicas (art. 42.2.h; y art. 17 del RDL 6/2010, BOE del 13.04.2010) establece que quedan exentas de este impuesto las cantidades que los empresarios abonen a los trabajadores en concepto de desplazamiento entre residencia y centro de trabajo en transporte colectivo. Se establece un límite de 1.500€ anuales por trabajador.

A pesar del interés demostrado en el ámbito de la movilidad sostenible en el trabajo por la UE, actualmente no existe un cuerpo legislativo que regule directamente la planificación,

la gestión de la movilidad y los incentivos en los desplazamientos por trabajo en Europa, que se explica por la aplicación del principio de subsidiariedad que rige las políticas europeas. En consecuencia, la gestión de la movilidad es un ámbito de trabajo en el que se considera que las regulaciones y la legislación son más eficientes si se toman a nivel local, regional o estatal que comunitario.

Sin embargo y con respecto a los Estados, es preciso decir que hoy por hoy no existen fondos estables destinados a la gestión de la movilidad, sino que es a partir de diferentes programas y de acciones, no directamente vinculados a la política de movilidad estatal, que las Administraciones locales pueden optar a financiación. Se trata pues, de un punto débil a resolver, ya que el éxito de las actuaciones de movilidad y, en particular las dirigidas a la mejora de los desplazamientos al trabajo, reside en la asunción de responsabilidades compartidas entre todos los agentes (públicos y privados) implicados.

Apéndice 2

El acceso al puesto de trabajo en la negociación colectiva: ¿es una variable que se tiene en cuenta? Reflexiones al respecto

ALBERT VILALLONGA ORTIZ

Instituto Sindical de Ambiente y Salud, CCOO (ISTAS)

La negociación colectiva, como instrumento fundamental para mejorar la calidad del empleo y, por lo tanto, las condiciones de trabajo, abre una oportunidad para promover la movilidad sostenible para desplazarse a los centros de trabajo. Las actuaciones favorables al cambio de modelo actual tienen más garantías de alcanzarse mediante el acuerdo entre los representantes de los trabajadores y las direcciones de las empresas o las Administraciones públicas, mediante los convenios colectivos, pactos o acuerdos de empresas.

En este contexto, el Acuerdo Interprofesional de Cataluña 2015-2017, firmado por las organizaciones empresariales y los sindicatos más representativos, establece las orientaciones, las recomendaciones y los criterios que tienen que regular las relaciones laborales, haciendo referencia de forma particular a la movilidad sostenible a los centros de trabajo³ y a su vinculación con el medio ambiente⁴.

El Plan de desplazamientos de empresa podría ser el máximo exponente de consenso para favorecer la movilidad sostenible, segura, saludable y equitativa en el trabajo. En este sentido, el Plan de calidad del aire, que afecta a 40 municipios del entorno metropolitano de Barcelona, plantea (también lo hacen otros instrumentos como el Plan director de movilidad de la región metropolitana de Barcelona) la elaboración de planes de desplazamientos de empresa en el marco de las actuaciones para luchar contra la contaminación atmosférica⁵.

Sin embargo, una de las vías por las que se abre la posibilidad de iniciar estos tipos de pactos y de redactar planes de movilidad de empresa, es a través de la participación de los representantes de los trabajadores en la prevención de los riesgos laborales, dado que los accidentes de tráfico que sufre el trabajador al ir y volver del puesto de trabajo se consideran accidentes laborales⁶. En este sentido, los planes de movilidad vial en el

² www.developpement-durable.gouv.fr COMMUNIQUE DE PRESSE, Frédéric Cuvillier Lance, L'expérimentation de l'indemnité kilométrique vélo, Paris, le lundi 2 juin 2014.

³ "Las organizaciones firmantes formularán métodos e instrumentos para la evaluación de la movilidad de las personas trabajadoras entre su residencia y su puesto de trabajo, así como las posibles medidas destinadas a mejorar la seguridad de los desplazamientos y la eficacia de los medios de transporte".

⁴ "Se estudiarán medidas destinadas a mejorar la seguridad durante los desplazamientos de los trabajadores, la reducción de impactos ambientales y la optimización de los medios de transporte utilizados".

⁵ Acuerdo de Gobierno 127/2014, de 23 de septiembre, por el que se aprueba el Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en las zonas de protección especial del ambiente atmosférico.

⁶ Real decreto legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.