



ADVIES

CRB 2015 - 1260

De gevolgen van de plannen aangaande
het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS
voor het sociaal overleg



Initiatiefadvies over de gevolgen van de plannen aangaande het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS voor het sociaal overleg

**Brussel
24-06-2015**

Inbehandelingneming

Op 21 januari 2015 brachten de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad een unaniem advies uit waarin ze de principes uiteenzetten waarop het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS volgens hen zou moeten steunen, m.n. dit tarievenbeleid:

- mag de tarieven van de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer (d.i. de trajecttreinkaarten en de halftijdse treinkaarten) niet differentiëren in functie van het uur van de dag en/of de bezettingsgraad van de spoorlijn;
- moet rekening houden met de behoefte aan stabiliteit in de werknemers- en werkgeversbijdragen aan de kosten van het gemeenschappelijk openbaar vervoer;
- mag geen afbreuk doen aan de geest van de CAO n°19 octies en van de wet van 27 juli 1962. In dit verband herinneren de Raden aan de algemene filosofie die aan de genoemde wet en cao ten grondslag ligt, nl. dat de kostprijs van de woon-werkverplaatsingen:
 - de werknemers niet mag ontmoedigen om heen en weer te pendelen tussen hun woon-en werkplaats ;
 - voor werknemers geen reden mag zijn om een job die bij hun profiel past, op te zeggen;
 - voor werkzoekenden geen beletsel mag vormen om een job te aanvaarden of het werk te hervatten.
- moet erop gericht zijn mensen, in het bijzonder de jongeren, aan te moedigen om zich met de trein te verplaatsen;
- moet zo worden opgevat dat het de werking van de arbeidsmarkt niet verstoort;
- moet voldoende dynamisch zijn, eenvoudig te begrijpen en administratief beheersbaar zijn voor alle betrokken partijen, m.n. de NMBS, de werkgevers, de werknemers en andere treinreizigers;
- moet het principe van de gelijke behandeling inzake tarifiering van de trajecttreinkaarten en de halftijdse treinkaarten respecteren. De Raden voeren de volgende argumenten aan:
 - beide treinkaarten worden gebruikt voor het woon-werkverkeer;
 - een tariefverhoging van de halftijdse treinkaarten kan, zoals voor de trajecttreinkaarten, gevolgen hebben voor de werknemers en/of werkgevers;
 - als de NMBS de tarieven van de halftijdse treinkaarten meer verhoogt dan die van de trajecttreinkaarten, zullen de halftijdse werknemers – die al minder financiële middelen en atypische werkuren hebben – worden ontmoedigd of niet worden gestimuleerd om voor hun woon-werkverkeer de trein te nemen, terwijl dit een duurzame vorm van mobiliteit is;
- mag geen belemmering vormen voor de concretisering van de door de verschillende beleidsniveaus nagestreefde modal shift ten voordele van de duurzamere modi (waaronder de trein);
- moet ervoor zorgen dat alle jongeren die alternerend leren en werken voor hun woon-schoolverplaatsingen de schooltarieven van de NMBS (d.i. zowel de campuskaart als de schooltreinkaart) kunnen genieten.

Volgens verschillende bronnen onderzoekt de NMBS momenteel kennelijk een piste die erop gericht is de vervoerbewijzen duurder te maken tijdens de spitsuren (d.w.z. van 6 tot 9 uur 's morgens en van 15 tot 19 uur 's avonds), wat volledig in tegenspraak zou zijn met het hierboven vermelde advies dat werd uitgebracht door de Raden. In het voorliggende initiatiefadvies, dat door de plenaire vergadering van de Raden van 24 juni 2015 werd goedgekeurd, leggen de Raden gedetailleerd uit waarom het belangrijk is hun unaniem advies van 21 januari 2015 op te volgen en de genoemde piste dus niet toe te passen op de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer (d.i. de trajecttreinkaarten en de halftijdse treinkaarten).

Advies

1 CAO nr. 19 octies

In uitvoering van het interprofessioneel akkoord (IPA) dat werd gesloten op 22 december 2008 voor de periode 2009-2010, bepaalt CAO nr. 19 octies¹, sinds 1 februari 2009, het bedrag van de bijdrage van de werkgever in de vervoerskosten die worden gedragen door zijn personeelsleden die een openbaar vervoermiddel (trein, tram, metro, bus) gebruiken om zich van hun woonplaats naar hun werkplaats te begeven en omgekeerd.

Voorheen werden die bedragen vastgesteld² overeenkomstig artikel 1 van de wet van 27 juli 1962³, bij een in ministerraad overlegd koninklijk besluit⁴ en na advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.

Omdat ze meer betrokken willen worden bij het tarievenbeleid van de NMBS, hebben de sociale partners, in het kader van het bovengenoemde IPA, besloten om CAO nr. 19 te wijzigen teneinde de maximale werkgeversbijdrage in de prijs van het openbaar vervoer (trein, metro, tram, bus) te verhogen tot gemiddeld 75% (i.p.v. gemiddeld 60%), enerzijds, en om terzelfder tijd die aldus verhoogde bijdrage om te zetten in een tabel met forfaitaire bedragen, anderzijds.

Deze forfaitaire bedragen, die vermeld worden in artikel 3 van CAO nr. 19 octies, worden berekend in functie van het aantal afgelegde kilometers, zonder rekening te houden met het tijdstip van de dag waarop het traject wordt afgelegd.

¹ Die bedragen zijn van toepassing op de werkgevers en de werknemers die in het toepassingsgebied vallen van de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités (tenzij een sector-CAO op hen van toepassing is).

² Die bij koninklijk besluit vastgestelde bedragen zijn nog steeds van toepassing op de werkgevers en de werknemers die niet in het toepassingsgebied van de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités vallen.

³ Wet van 27 juli 1962 tot vaststelling van een werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de NMBS ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden

⁴ Koninklijk besluit van 28 juli 1962 tot vaststelling van het bedrag en de wijze van betaling van de werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden

De invoering van gedifferentieerde tarieven voor de trajecttreinkaarten en de halftijdse treinkaarten in functie van het uur van de dag waarop het traject wordt afgelegd, zou dus indruisen tegen de onderliggende filosofie van CAO nr. 19 octies en zou ook de verschillende evenwichten, waarover akkoorden werden bereikt in het kader van IPA's die sinds 1975 werden gesloten, op de helling zetten.

Aangezien CAO nr. 19 octies bovendien een suppletief karakter heeft, is deze niet van toepassing op de werkgevers en de werknemers die tot een paritair comité (of onderneming) behoren waarin de bijdrage in de vervoerskosten werd geregeld d.m.v. een sector-cao (of ondernemings-cao) die minstens in gelijkwaardige voordelen voorziet. Deze wijziging in het tarievenbeleid van de NMBS zou bijgevolg een weerslag kunnen hebben op de CAO's die ter zake op sectorniveau (of ondernemingsniveau) werden gesloten.

De Raden wensen ook te wijzen op het vraagstuk met betrekking tot de tenlasteneming van de bijkomende kosten die, volgens de sector-CAO's of ondernemings-CAO's, zouden moeten worden gedragen door sommige werknemers en/of werkgevers die niet onder het toepassingsgebied van de huidige CAO nr. 19 octies vallen.

De Raden wensen bovendien te beklemtonen dat de toepassing van dit verschil op het vlak van tarieven een bron zou vormen van ongelijke behandeling tussen werknemers op basis van hun arbeidstijdregeling. Deze kan vanuit het oogpunt van de wettelijkheid, de objectiviteit en de proportionaliteit niet worden gerechtvaardigd. Bovendien zou ze voor de gezamenlijke belanghebbende partijen tot rechtsonzekerheid kunnen leiden. Voorts zou de toepassing van een dergelijke differentiatie van de tarieven de werknemers die de langste woon-werkverplaatsingen maken zwaarder treffen (de werknemers die langere trajecten afleggen, maken immers een grotere kans om zich in de "tariefspitsuren" te bevinden).

2 Wijziging van de wet van 27 juli 1962

CAO nr. 19 octies hangt samen met de wet van 27 juli 1962 tot vaststelling van een werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden. Volgens de wens die om harmonisatieredenen werd geuit in het bovenvermelde IPA voor de periode 2009-2010, werd de tabel van artikel 3 van CAO nr. 19 octies, waarin de forfaitaire bedragen van de werkgeversbijdragen zijn vastgelegd, ook opgenomen in de bijlage van het koninklijk besluit van 27 juli 1962⁵ dat werd genomen in uitvoering van artikel 1 van de bovengenoemde wet. De hierboven gemaakte bedenkingen met betrekking tot de afbreuk die zou worden gedaan aan de geest van CAO nr. 19 octies en aan de evenwichten die daaraan ten grondslag liggen, zijn in dit kader dus eveneens pertinent.

⁵ Koninklijk besluit van 28 juli 1962 tot vaststelling van het bedrag en de wijze van betaling van de werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bediendenverlies geleden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden

De Raden herinneren er voorts aan dat de huidige versie van artikel 1 van de wet van 27 juli 1962 nog steeds voorschrijft dat “de Koning het bedrag⁶ en de wijze van betaling van deze bijdrage bepaalt bij een in ministerraad overgelegd besluit, na advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven te hebben ingewonnen”.

Op het vlak van de wettelijke basis is er dan ook sprake van een onverenigbaarheid tussen de huidige formulering van artikel 1 van de wet van 27 juli 1962 en CAO nr. 19 octies. De Raden herinneren eraan dat ze, teneinde deze onverenigbaarheid op te lossen, in [een eensluidend advies](#) dd. 23 juni 2010, een tekstvoorstel formuleerden teneinde de wet van 27 juli 1962 te wijzigen. De Raden herhalen hun verzoek om dat advies ten uitvoer gelegd te zien en vestigen tevens de aandacht op het feit dat het betrekking heeft op verschillende beleidsbevoegheden.

3 Derdebetalerssysteem

De Raden herinneren eraan dat de Groep van 10 pleit voor de verlenging van de financiering en de verduurzaming van de overheidstussenkomst in het kader van het 80/20-systeem (tussenkomst werkgever in de kosten voor openbaar vervoer in het woon-werkverkeer via een derdebetalersovereenkomst), met een open enveloppe.

Ze vragen met aandring erop toe te zien dat het in overweging genomen tarievenbeleid er niet toe leidt dat de toepassing van het derdebetalerssysteem op de helling wordt gezet en/of complexer wordt gemaakt.

4 Extra administratieve kosten en lasten

In de hedendaagse context, die gekenmerkt wordt door een groeiende flexibiliteit van de tewerkstellingsmodaliteiten van de werknemers (glijdende uurregelingen, terbeschikking-stellingen, uitzendarbeid, ploegensystemen, telewerken enz.) heeft een differentiatie van de tarieven van de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer een bijkomende complexiteit voor gevolg in de toepassing van het systeem van tussenkomst van de werkgever in de kosten van het woon-werkverkeer van de werknemers.

De Raden vestigen er de aandacht op dat een dergelijk tarievenbeleid indruist tegen de tendens naar administratieve vereenvoudiging en in voorkomend geval extra kosten meebrengt voor de sociale secretariaten en de (HR-diensten van de) bedrijven. De administratieve opvolging van een dergelijk tarievenbeleid is immers niet alleen bijzonder complex en tijdrovend, maar ook duur want maakt het ontwikkelen en gebruiken van nieuwe toepassingen noodzakelijk : zowel bij de grote ondernemingen als bij de kmo's moeten er toepassingen ontwikkeld worden om dit alles (technologisch of manueel) te noteren en te controleren ; de sociale secretariaten hebben daarvoor een nieuwe verwerkingswijze van de informatiegegevens nodig enz.

⁶ Pro memorie: de bij koninklijk besluit vastgestelde bedragen zijn nog steeds van toepassing op de werkgevers en de werknemers die niet onder het toepassingsgebied vallen van de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités.

5 Het treingebruik ontmoedigen

De Raden wijzen er ook op dat een differentiatie van de tarieven van de treinabonnementen voor het woon-werkverkeer op basis van het tijdstip van de dag werkgevers en werknemers omwille van o.m. de in punt 4 uiteengezette redenen zou kunnen ontmoedigen om de trein te gebruiken voor het woon-werkverkeer.

De Raden zijn van oordeel dat een hogere tarifiering van de treinkaarten tijdens de spitsuren verdedigbaar is in het kader van een bedrijfseconomische logica van de NMBS, maar dat die logica niet de bovenhand mag halen in de huidige maatschappelijke context, die wordt gekenmerkt door steeds nijpender wordende problemen met de afstemming tussen het aanbod van en de vraag naar mobiliteit, die nefaste gevolgen hebben voor zowel (het structureel concurrentievermogen van) de economie als de werking van de arbeidsmarkt, het leefmilieu en de volksgezondheid. Om het hoofd te bieden aan de problemen met het afstemmen van vraag en aanbod inzake mobiliteit, overwegen de gewesten de invoering van een slimme kilometerheffing (rekeningrijden) voor personenwagens. Als de treinkaarten duurder worden tijdens de spitsuren en de gewesten tegelijk een slimme kilometerheffing (rekeningrijden) voor personenwagens invoeren, zal de verhouding tussen de vervoersmodi ongewijzigd blijven en zal de modal shift ten voordele van de duurzamere vervoersmodi (waaronder de trein), die door de verschillende bevoegdheidsniveaus wordt nagestreefd, niet worden verwezenlijkt. Bijgevolg zal geen soelaas worden geboden aan de steeds nijpender wordende problemen met de afstemming van vraag en aanbod inzake mobiliteit en aan de nefaste gevolgen die eruit voortvloeien.

x x x

Ten slotte drukken de Raden de wens uit dat ze worden betrokken bij de uitstippeling van het toekomstige tarievenbeleid van de NMBS en achten ze het in dat verband noodzakelijk een ontmoeting te hebben met de voogdijminister van de NMBS.

Woonden, onder het voorzitterschap van de heer P. WINDEY, voorzitter van de Nationale Arbeidsraad, de gemeenschappelijke plenaire vergadering van 24 juni 2015, bij:

Leden van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven

Lid benoemd op voorstel van de representatieve organisaties van de industrie en van het bank- en verzekeringswezen:

De heer DEMARREE

Leden benoemd op voorstel van de representatieve organisaties die de ambachten, de kleine en middelgrote handelsondernemingen en de kleinindustrie vertegenwoordigen:

Mevrouw DEITEREN en de heer ISTASSE

Leden benoemd op voorstel van de federale socialprofitsector in België:

Mevrouw SLANGEN en de heer VANDER ELST

Leden benoemd op voorstel van de representatieve organisaties die de arbeiders vertegenwoordigen:

Algemeen Belgisch Vakverbond: de heer QUINTARD

Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België: de heer VALENTIN

Woonden de vergadering bij als deskundigen van de Raad: de heren DE GOLLS en VAN ZWOL

Leden van de Nationale Arbeidsraad:

Werkgeversorganisaties:

Verbond van Belgische Ondernemingen: de heren BUYSSE, DEMARREE en VAN DAMME

Middenstandsorganisaties: Mevrouw DEITEREN en de heren CABOOTER en ISTASSE

Unie van socialprofitondernemingen: mevrouw SLANGEN en de heer VANDER ELST

Werknemersorganisaties:

Algemeen Belgisch Vakverbond: mevrouw ULENS

Algemeen Christelijk Vakverbond: de heren MAISIN en VERJANS

Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België: mevrouw LOGIST en de heer VALENTIN

Woonden de vergadering bij als deskundigen van de Raad: mevrouw DE JONGHE en de heer VANOIRBEECK