

**NATIONALE ARBEIDSRAAD**

**CENTRALE RAAD VOOR HET  
BEDRIJFSLEVEN**

ADVIES Nr.1.692

CRB 2009-1090 DEF  
CCR 10

Gemeenschappelijke Raadszitting van dinsdag 14 juli 2009  
-----

**ADVIES BETREFFENDE HET WETTELIJKE KADER VOOR DE WERKGEVERSBIJDRAGE IN  
DE VERPLAATSIKOSTEN VAN DE WERKNEMERS**

-----

2.399-1

**ADVIES M.B.T. HET WETTELIJKE KADER VOOR DE WERKGEVERSBIJDRAGE  
IN DE VERPLAATSINGSKOSTEN VAN DE WERKNEMERS**

**INBEHANDELINGNEMING**

Naar aanleiding van de goedkeuring op 20 februari 2009 van de CAO nr. 19 octies en van het CRB-advies over de werkgeversbijdrage in de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2009 hebben de dagelijkse besturen van de CRB en de NAR beslist om de kwestie van de handhaving van het wettelijke kader voor de werkgeversbijdrage in de verplaatsingskosten van de werknemers grondig te onderzoeken.

De gemengde subcommissie Treinkaarten werd belast met dit onderzoek en is daartoe bijeengekomen op 4 juni, 23 juni en 8 juli 2009.

Het op basis van deze bijeenkomsten opgestelde ontwerpadvies werd vervolgens voorgelegd aan de gemengde plenaire vergadering van de Raden van 14 juli 2009, die bijgevolg het onderstaande advies heeft uitgebracht.

**ADVIES**

**1. Grondige herziening van het wettelijk kader**

De Raden stellen vast dat 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 niet meer aangepast is aan de algemene (mobiliteits-)context van vandaag die sinds 1962 grondig is veranderd en verruimd, dit onder andere door de goedkeuring op 26 maart 1975 van de CAO nr. 19 en de wijzigingen die aan deze CAO werden aangebracht :

- de terminologie is veranderd ;
- de werkgeversbijdrage werd geleidelijk verhoogd ;
- het loonplafond voor de werkgeversbijdrage werd geleidelijk afgeschaft ;
- er werden nieuwe vervoerbewijzen in het leven geroepen ;
- individuen hebben thans meer mogelijkheden om zich te verplaatsen dan vroeger ;
- de woon-werkverplaatsingen worden vaker dan vroeger gecombineerd met andere verplaatsingen ;
- met de huidige treinkaarten kan men meer doen dan met de vroegere werk-en weekabonnementen ;
- er is geen verband meer tussen het vervoerbewijs dat men gebruikt en de motieven waarvoor men het gebruikt ;
- enzovoort.

Uitgaande van deze vaststelling vragen de Raden om het wettelijk kader voor de werkgeversbijdrage in de verplaatsingskosten van de werknemers grondig te herzien en om op 1 februari 2010 een grondig herzien wettelijk kader dienaangaande in werking te laten treden dat vier doelen nastreeft, te weten :

- rechtszekerheid bieden ;
- alle situaties dekken die zich op het terrein voordoen ;
- komen tot een vereenvoudiging van de huidige procedure tot bepaling van de werkgeversbijdrage in de verplaatsingskosten van de werknemers ;
- de rol van de sociale partners inzake de uitwerking en uitvoering van het mobiliteitsbeleid versterken.

De grondige herziening van het wettelijk kader zou er volgens de Raden toe moeten leiden dat :

- er niet meer verwezen wordt naar het verlies geleden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden;
- de werkgevers ertoe gehouden zijn tegemoet te komen in de vervoerkosten van hun personeelsleden die voor hun woon-werkverkeer gebruik maken van het openbaar vervoer (de trein, tram, bus of metro);
- voor de werkgevers en de werknemers die onder het toepassingsgebied van de wet van 27 juli 1962 en van de CAO nr. 19 octies van 20 februari 2009 vallen, het bedrag en de wijze van betaling van de werkgeversbijdrage niet langer bepaald worden door de koning, maar door de sociale partners in een in de NAR gesloten CAO ;
- voor de werkgevers en de werknemers die onder het toepassingsgebied van de wet van 27 juli 1962 vallen, maar niet onder dat van de CAO nr. 19 octies, de koning het bedrag en de wijze van betaling van de werkgeversbijdrage kan blijven bepalen bij een in de Ministerraad overlegd besluit;
- de koning of de federaal Minister/Staatssecretaris bevoegd voor overheidsbedrijven al de exploitanten van het treinverkeer<sup>1</sup> verplicht om bij elke tariefverhoging die ze doorvoeren, de volle (lees : 100%) tarieven te publiceren die ze toepassen voor de vervoerbewijzen woon-werkverkeer<sup>2</sup> die ze aanbieden, dit voor de verschillende afstandsklassen;

---

<sup>1</sup> Vandaag is dit enkel de NMBS. Eens de liberalisering van het nationale reizigersvervoer per spoor een feit is, kunnen dat ook andere exploitanten van het treinverkeer zijn.

<sup>2</sup> In het geval van de NMBS betreft het : de weektreinkaarten ; de maandtreinkaarten ; de treinkaarten geldig voor 3 maanden ; de treinkaarten geldig voor 1 jaar ; de treinkaarten voor deeltijds werkenden (Railflex).

- de sociale partners die zitting hebben in de CRB en de NAR, voorafgaand aan al de vergaderingen tijdens dewelke de raden van bestuur van de exploitanten van het treinverkeer beslissen over nieuwe tarieven voor het vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, hierover voldoende tijdig geïnformeerd en geraadpleegd worden, zodat zij te gepasten tijde hun standpunten terzake kunnen meedelen ;
- de bestemmingen van de CRB/NAR-adviezen m.b.t. de mobiliteit in het algemeen en m.b.t. de prijs van de treinkaarten in het bijzonder binnen een redelijke termijn (bv. een termijn van 1 maand) motiveren waarom ze geen gevolg geven aan bepaalde aanbevelingen die de sociale partners in deze adviezen formuleren.

In wat volgt motiveren de Raden op gedetailleerde wijze waarom de bovengenoemde punten in hun ogen deel moeten uitmaken van het grondig herzien wettelijk kader.

#### ⇒ **terminologie**

De Raden vragen om niet meer te verwijzen naar het verlies geleden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden.

Motivering:

- De financiële situatie van de exploitanten van het treinverkeer<sup>3</sup> en hun tarificatiekeuzes mogen geen elementen zijn die meespelen bij de bepaling van de hoogte van het bedrag van de werkgeversbijdrage.
- Sinds 1 januari 1991 worden de sociale abonnementen voor werklieden en bedienden "treinkaarten" genoemd.

#### ⇒ **het principe van de werkgeversbijdrage**

De Raden wensen het principe van de tegemoetkoming van de werkgevers in de vervoerkosten van hun personeelsleden die voor hun woon-werkverkeer gebruik maken van het openbaar vervoer te behouden.

---

<sup>3</sup> Vandaag is dit enkel de NMBS. Eens de liberalisering van het nationale reizigersvervoer per spoor een feit is, kunnen dat ook andere exploitanten van het treinverkeer zijn.

Motivering:

- De kostprijs van de woon-werkverplaatsingen mag de werknemers niet ontmoedigen om heen en weer te pendelen tussen hun woon-en werkplaats en mag geen reden zijn om een job die bij hun profiel past, op te zeggen.
- De kostprijs van de woon-werkverplaatsingen mag voor geen enkele werkzoekende een beletsel vormen om een job te aanvaarden of het werk te hervatten.

⇒ **het bedrag en de wijze van betaling van de werkgeversbijdrage**

Voor de werkgevers en de werknemers die onder het toepassingsgebied van de wet van 27 juli 1962 en van de CAO nr. 19 octies van 20 februari 2009 vallen, vragen de Raden dat het bedrag en de wijze van betaling van de werkgeversbijdrage niet langer bepaald worden door de koning bij een in de Ministerraad overlegd besluit, maar door de sociale partners in een in de NAR gesloten CAO.

Motivering:

Tot voor kort werden de bedragen van werkgeverstussenkomst in de prijs van het openbaar vervoer van de werknemers berekend door de NMBS i.s.m. de fod "Mobiliteit en Vervoer" op basis van de prijs van de treinkaarten waartoe de raad van bestuur van de NMBS beslist. Vermits de sociale partners vinden dat ze onvoldoende bij de prijzenpolitiek van de NMBS worden betrokken - ze worden alleen maar post factum bij deze politiek betrokken en er wordt geen of weinig gevolg gegeven aan de aanbevelingen die ze terzake formuleren-, werd in het IPA 2009-2010 dd. 22 december 2008 overeengekomen om van die bedragen van werkgeverstussenkomst forfaits te maken die om de twee jaar worden onderhandeld door de sociale partners die de CAO nr. 19 octies hebben ondertekend. Voor de werkgevers en de werknemers die onder het toepassingsgebied van de wet van 27 juli 1962 en van de CAO nr. 19 octies van 20 februari 2009 vallen, zijn de bedragen van werkgeverstussenkomst in de prijs van het openbaar vervoer van de werknemers dus niet langer bedragen die de koning bepaalt bij een in de Ministerraad overlegd besluit na het advies van de CRB te hebben ingewonnen.

Voor de werkgevers en de werknemers die onder het toepassingsgebied van de wet van 27 juli 1962 vallen, maar niet onder dat van de CAO nr. 19 octies, zijn de Raden van oordeel dat de koning het bedrag en de wijze van betaling van de werkgeversbijdrage moet kunnen blijven bepalen bij een in de Ministerraad overlegd besluit.

⇒ **transparantie**

De Raden pleiten voor een zo groot mogelijke transparantie van de tarieven(structuur) die de publieke of private openbaar vervoermaatschappijen toepassen. Daarom vragen ze dat de koning of de federaal Minister/Staatssecretaris bevoegd voor overheidsbedrijven :

- d.m.v. het grondig herzien wettelijk kader al de exploitanten van het treinverkeer<sup>4</sup> verplicht om bij elke tariefverhoging die ze doorvoeren, de volle (lees : 100%) tarieven te publiceren die ze toepassen voor de vervoerbewijzen woon-werkverkeer<sup>5</sup> die ze aanbieden, dit voor de verschillende afstandsklassen ;
- de bevoegde regionale overheden verzoekt om al de maatschappijen voor stads-en streekvervoer<sup>6</sup> dezelfde verplichting op te leggen.

Motivering:

Voor de sociale partners is de informatie over de tarieven die de openbaar vervoermaatschappijen toepassen voor de vervoerbewijzen woon-werkverkeer die ze aanbieden van groot belang. Maar het is vandaag de dag zeer moeilijk om wijs te geraken uit de tarieven(structuur) die deze maatschappijen toepassen.

⇒ **impact op de prijzenpolitiek van de openbaar vervoermaatschappijen**

De Raden herinneren eraan dat de heer Bruno TUYBENS, toenmalig staatssecretaris van Overheidsbedrijven, in zijn brief aan de CRB dd. 17 november 2006 uitdrukkelijk heeft laten weten dat de CRB, indien hij dat wenselijk acht, een of andere alternatieve oplossing mag voorstellen voor de huidige bepalingen van het beheerscontract van de NMBS op basis waarvan de maximaal toegestane tariefverhoging kan worden bepaald. In zijn advies over de werkgeversbijdrage in de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2008 (doc. CRB 2007-1530 DEF van 20 december 2007) heeft de CRB meegedeeld dat hij zich op evidente wijze de mogelijkheid voorbehoudt om terzake te gepasten tijde in een later advies concrete en precieze aanbevelingen te formuleren.

---

<sup>4</sup> Vandaag is dit enkel de NMBS. Eens de liberalisering van het nationale reizigersvervoer per spoor een feit is, kunnen dat ook andere exploitanten van het treinverkeer zijn.

<sup>5</sup> In het geval van de NMBS betreft het : de weektreinkaarten ; de maandtreinkaarten ; de treinkaarten geldig voor 3 maanden ; de treinkaarten geldig voor 1 jaar ; de treinkaarten voor deeltijds werkenden (Railflex).

<sup>6</sup> Op dit ogenblik zijn dit De Lijn, de MIVB en de TEC.

De Raden vragen om er via het grondig herzien wettelijk kader voor te zorgen dat :

- de bestemmingen van de CRB/NAR-adviezen m.b.t. de mobiliteit in het algemeen en m.b.t. de prijs van de treinkaarten in het bijzonder binnen een redelijke termijn (bv. een termijn van 1 maand) motiveren waarom ze geen gevolg geven aan bepaalde aanbevelingen die ze in deze adviezen formuleren;
- de sociale partners die zitting hebben in de CRB en de NAR, voorafgaand aan al de vergaderingen tijdens dewelke de raden van bestuur van de exploitanten van het treinverkeer<sup>7</sup> beslissen over nieuwe tarieven voor het vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, hierover voldoende tijdig geïnformeerd en geraadpleegd worden, zodat zij te gepasten tijde hun standpunten terzake kunnen meedelen;
- de sociale partners die zitting hebben in de CRB en de NAR geïnformeerd worden over elke tariefbeslissing die de raden van bestuur van de exploitanten van het treinverkeer nemen;
- aan het beheerscontract dat de NMBS met de federale staat heeft gesloten voor de periode 2008-2012 een avenant wordt toegevoegd dat voorschrijft dat elke significante tariefverhoging wordt voorafgegaan door het advies van de sociale partners die zitting hebben in de CRB en de NAR.

Daarnaast vragen de Raden om deze logica door te trekken en aldus de sociale partners die zitting hebben in de CRB en de NAR :

- voorafgaand aan al de vergaderingen tijdens dewelke de raden van bestuur van de maatschappijen voor stads-en streekvervoer beslissen over nieuwe tarieven voor het vervoer van reizigers, voldoende tijdig te informeren en raadplegen, zodat zij te gepasten tijde hun standpunten terzake kunnen meedelen;
- te informeren over elke tariefbeslissing die de raden van bestuur van deze maatschappijen nemen;

Motivering:

De sociale partners willen meer invloed uitoefenen op het algemene mobiliteitsbeleid waarin het spoorbeleid en het stads-en streekvervoerbeleid een centrale plaats innemen. Ze vinden dat ze onvoldoende bij deze politieken worden betrokken. Bij de prijzenpolitiek van de NMBS worden ze alleen maar post factum (d.w.z. wanneer alles al beslist is) betrokken en bovendien wordt er geen of weinig gevolg gegeven aan de aanbevelingen die ze terzake in hun adviezen formuleren. Bij de prijzenpolitiek van de gewestelijke maatschappijen voor stads-en streekvervoer worden ze helemaal niet betrokken.

---

<sup>7</sup> Vandaag is dit enkel de NMBS. Eens de liberalisering van het nationale reizigersvervoer per spoor een feit is, kunnen dat ook andere exploitanten van het treinverkeer zijn.

## 2. Een ruimere adviesbevoegdheid

De Raden herinneren eraan dat de sociale partners in hun adviezen over de prijs van de treinkaarten reeds herhaaldelijk:

- suggesties hebben geformuleerd ter verbetering van diverse bepalingen van de beheerscontracten die de NMBS met de federale staat sluit en die gevolgen hebben voor sommige aspecten van de sociale betrekkingen (bv. de bepalingen m.b.t. de formule voor de berekening van de maximaal toegelaten tariefverhoging) ;
- de wens hebben uitgedrukt om voldoende tijdig geïnformeerd en geraadpleegd te worden over de inhoud van de ontwerpen van beheerscontracten die worden gesloten tussen de NMBS en de federale staat (d.w.z. tijdens de onderhandelingen over elk nieuw beheerscontract dat de NMBS met de federale staat sluit) opdat zij te gepasten tijde hun commentaar terzake aan de onderhandelaars kunnen meedelen;
- gevraagd hebben om vóór het afsluiten van elk van de nieuwe beheerscontracten van de NMBS-groep een ontmoeting te hebben met de verschillende ondertekenende partijen bij het contract, teneinde hun de diverse aspecten van het gehele Belgische spoorbeleid mee te delen die volgens de sociale gesprekspartners prioritaire aandacht moeten krijgen. Het Belgische spoorbeleid neemt in het mobiliteitsbeleid een centrale plaats in.

Ze herinneren er eveneens aan dat de CRB op 21 april 2005 in een brief aan Johan Vande Lanotte, voormalig vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, gevraagd heeft om in te gaan op de wens van de sociale partners om voldoende tijdig geïnformeerd en geraadpleegd te worden over de bepalingen van de ontwerpen van beheerscontracten van de NMBS-groep (d.w.z. de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS ) die gevolgen hebben of kunnen hebben voor bepaalde aspecten van de sociaal-economische betrekkingen en waarover ze niet de gelegenheid hebben zich uit te spreken in het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS. De CRB heeft geen antwoord gekregen op deze brief.

Tenslotte herinneren de Raden eraan dat mevrouw Carole COUNE, voormalig Directeur-generaal bij de fod "Mobiliteit en Vervoer", bij brief van 26 februari 2007, de heer Robert TOLLET, voorzitter van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, gevraagd heeft om haar in kennis te stellen van de elementen die volgens de sociale partners verenigd in de CRB van belang zijn bij de opstelling van de beheerscontracten 2008-2012 van de NMBS, de NMBS-Holding en Infrabel. Op 30 mei 2007 heeft de CRB een advies terzake uitgebracht (doc. CRB 2007-600 DEF) waarin o.a. gevraagd werd om in de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige overheidsbedrijven een artikel op te nemen volgens hetwelk de CRB om advies moet worden gevraagd over de ontwerpen van beheerscontracten van de NMBS-groep. Tot nu toe werd er nog geen gevolg gegeven aan dit verzoek.



De Raden vragen om de sociale partners die zitting hebben in de CRB en de NAR nauw te betrekken bij het opstellen van de nieuwe beheerscontracten van de NMBS-groep.

Motivering:

De sociale partners willen een ruimere adviesbevoegdheid over het mobiliteitsbeleid. Zij vinden de draagwijdte van de adviesvraag die hun krachtens artikel 1 van de wet van 27 juli 1962 wordt voorgelegd te beperkt. Deze adviesvraag heeft alleen betrekking op het bedrag van de werkgeversbijdrage in de prijs van de treinkaarten. Dit bedrag is maar een uiterst klein aspect van het mobiliteitsbeleid.

Overeenkomstig artikel 47 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, kunnen de sociale partners een aantal van hun standpunten formuleren binnen het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS, maar deze mogelijkheid blijft beperkt tot de bepalingen van de beheerscontracten die de gebruikers aanbelangen. Bijgevolg kunnen de sociale partners zich in dat Comité niet uitspreken over de kwesties die tot de bevoegdheid van de CRB en van de NAR behoren, t.w. de bepalingen van de beheerscontracten die gevolgen hebben (of kunnen hebben) voor sommige aspecten van de economische en sociale betrekkingen (bv. de bepalingen m.b.t. de tarieven).

De beheerscontracten van de NMBS maken het voorwerp uit van overleg waarin de sociale partners hun zeg kunnen doen, maar het zijn de werknemers van de NMBS en niet de interprofessionele vakbonden die betrokken worden bij de onderhandelingen over de beheerscontracten van de NMBS.

\* \* \*

Tot slot wensen de Raden voldoende tijdig geïnformeerd en geraadpleegd te worden over de uitvoering van de globaliteit van de aanbevelingen die in het voorliggende advies worden geformuleerd.

Voor wat betreft het deel van het voorliggende advies dat betrekking heeft op de uitvoering van het Uitzonderlijk akkoord 2009-2010, wensen de Raden in de loop van de maand september 2009 geïnformeerd en geraadpleegd te worden over de herziening van de wet van 27 juli 1962 in het licht van de aanbevelingen die in het voorliggende advies worden geformuleerd en engageren ze zich ertoe om voor eind november 2009 een advies uit te brengen op dit luik.

-----