

NATIONALE ARBEIDSRAAD

**CENTRALE RAAD VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN**

ADVIES Nr. 1.720

CRB 2010-0160 DEF
CCR 10

Gemeenschappelijke Raadszitting van woensdag 26 januari 2010

**ADVIES OVER DE WERKGEVERSBIJDRAGE IN DE PRIJS VAN DE
TREINKAARTEN VANAF 1 FEBRUARI 2010**

2.399

Advies over de werkgeversbijdrage in de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2010

De Raden vestigen er de aandacht op dat de werknemers bijna de helft uitmaken van het totaal aantal personen die voor hun verplaatsingen gebruik maken van de trein. Ze zijn dus van oordeel dat : (1) beslissingen tot een significante verhoging van de treinkaarttarieven steeds in overleg met de sociale gesprekspartners moeten worden genomen om te vermijden dat maatregelen met een grote economische en sociale impact unilateraal worden genomen; (2) alternatieven moeten worden onderzocht om de nefaste effecten van dergelijke verhoging te verzachten (bv. de tariefverhoging spreiden over meerdere jaren).

De Raden herinneren eraan dat zij in hun unaniem advies van 14 juli 2009 over het wettelijke kader voor de werkgeversbijdrage in de verplaatsingskosten van de werknemers melding hebben gemaakt van het feit dat de sociale gesprekspartners meer zeggenschap willen over de treinkaarttarieven en over de manier waarop deze tarieven tot stand komen.

Afgezien van de belofte om uiterlijk op 1 december van elk jaar de volle (=100%) tarieven aan de twee Raden toe te zenden, betreuen de Raden ten zeerste dat er tot op heden nog geen gevolg werd gegeven aan de verzoeken die zij herhaaldelijk in vorige adviezen aangaande de werkgeversbijdrage in de prijs van de treinkaarten hebben geuit en die ertoe strekten dat er aanpassingen zouden worden doorgevoerd in de formule voor de berekening van de maximaal toegelaten tariefverhoging. Meer concreet vragen de Raden dat :

- de maximale tariefverhoging niet alleen zou afhangen van het gezondheidsindexcijfer en van de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen, maar ook van de graad van tevredenheid van de reizigers (het comfort en de aansluitingen tussen de treinen en de andere openbare vervoermiddelen);
- de vertragingen die te wijten zijn aan langdurige werkzaamheden niet langer zouden worden geneutraliseerd in de berekeningsbasis voor de regelmaat van de treinen;
- de schommelingen in de vertragingen tijdens de piekuren en de nadelen die de reizigers ondervinden wegens vertragingen en defecten mee in aanmerking zouden worden genomen;
- er een grondige discussie zou plaatsvinden over de meting van de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen zoals die is opgenomen in de berekening die uitmondt in de tariefwijziging. Volgens de Raden zou deze meting aan relevantie winnen indien ze, enerzijds, een andere weging van de treinen zou verrichten naar gelang van hun bezetting (IC-piekuurtreinen vs landelijke omnibustreinen) en van het tijdstip waarop ze rijden (piekuurtrein vs late trein) en, anderzijds, in de berekening niet alleen de regelmaat aan het einde van het traject, maar ook die in de belangrijkste tussenstations van het traject mee in aanmerking zou nemen.

De Raden betreuen eveneens uitermate dat zij tot nu toe alleen maar post factum (d.w.z. wanneer alles al beslist is) bij de prijzenpolitiek van de NMBS worden betrokken.

In deze context en gelet op de gevolgen die de treinkaarttarieven (kunnen) hebben voor de sociale betrekkingen, maken de Raden van de gelegenheid gebruik om eens te meer hun uitdrukkelijke wens uit te spreken om :

- voortaan betrokken te worden bij het vastleggen van de nieuwe tarieven van de vervoerbewijzen woon-werkverkeer die de NMBS aanbiedt (m.n. de trajecttreinkaarten, de halftijdse treinkaarten en Railease), nog voor de vergadering plaatsvindt tijdens welke het dagelijks bestuur van de NMBS hieraan zijn goedkeuring geeft. In dit perspectief wensen de Raden zo spoedig mogelijk een ontmoeting te hebben met de verantwoordelijken van de NMBS ;
- vóór het afsluiten van elk van de nieuwe beheerscontracten van de NMBS-groep een ontmoeting te hebben met de verschillende ondertekenende partijen bij deze contracten, teneinde hun de diverse aspecten van het gehele spoorbeleid mee te delen die volgens de Raden prioritaire aandacht moeten krijgen. Voorafgaand aan het sluiten van het nieuwe beheerscontract van de NMBS, zou o.a. kunnen worden nagegaan welke wijzigingen er in de formule voor de berekening van de maximaal toegelaten tariefverhoging kunnen worden aangebracht zodat deze ook rekening houdt met de graad van tevredenheid van de reizigers, met vertragingen en de nadelen die de reizigers hierdoor ondervinden enz..

De Raden merken op dat de raad van bestuur van de NMBS op 6 november 2009 beslist heeft om vanaf 1 februari 2010 de tarieven van de halftijdse treinkaarten (voorheen, Railflex genoemd) te verhogen met 9,35% en deze van de trajecttreinkaarten met 0,66% (incl. de eenmalige tariefverhoging van 0,5% die wordt toegepast ter financiering van de werken voor de Diabolo-infrastructuur). De Raden vestigen er de aandacht op dat deze tariefbeslissing voor de werknemers impliceert dat ze een groter deel van hun inkomen aan vervoer moeten besteden, dit in een periode van feitelijke deflatie waarbij het algemene prijspeil gemeten volgens de gezondheidsindex tussen juni 2008 en juni 2009¹ met 0,11% is gedaald. Zij wijzen erop dat deze tariefbeslissing een toename van de werkgeverstegemoetkoming kan inhouden voor de werkgevers die in de kostprijs van het openbaar vervoer van hun personeelsleden tussenkomen voor bedragen die hoger liggen dan deze bepaald in artikel 3 van de CAO nr. 19 octies van 20 februari 2009.

De Raden stippen aan dat er thans 20.000 werknemers zijn die voor het maken van hun woon-werkverplaatsingen gebruik maken van een halftijdse treinkaart, of nog, dat vandaag de dag 2% van de woon-werkverplaatsingen per trein gemaakt worden door halftijdse werknemers, een categorie van werknemers met minder financiële middelen en atypische arbeidstijden.

De Raden vestigen er de aandacht op dat de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS om de prijzen van de halftijdse treinkaarten zo sterk te verhogen, de halftijdse werknemers economisch en sociaal zwaar zal treffen en hun zal ontmoedigen of er niet toe zal aanzetten om voor hun woon-werkverplaatsingen de trein te gebruiken, terwijl het toch gaat om een duurzame vorm van mobiliteit, die hoort te worden bevorderd.

¹ Het betreft hier de referentieperiode voor de berekening van de tariefverhoging krachtens art. 15 van de Beheersovereenkomst 2008-2012 van de NMBS.

De Raden zijn van oordeel dat deze beslissing, die vooral de halftijdse werknemers treft van wie de afstand tussen de woon- en werkplaats aanzienlijk is, indruist tegen de ambitie van de verschillende beleidsniveaus in ons land om de geografische mobiliteit van de arbeidskrachten te vergroten, ambitie die er voornamelijk op gericht is de vraag naar en het aanbod van arbeid op de arbeidsmarkt beter op elkaar af te stemmen.

De Raden stellen vast dat de halftijdse treinkaarten niet onderworpen zijn aan de prijsaanpassingsformule die van toepassing is op de trajecttreinkaarten en die staat beschreven in artikel 15 van het beheerscontract van de NMBS. De Raden vinden dit verwonderlijk daar de halftijdse treinkaarten net als de trajecttreinkaarten gebruikt worden voor het maken van woon-werkverplaatsingen en omdat een tariefverhoging van de halftijdse treinkaarten net als een tariefverhoging van de trajecttreinkaarten gevolgen heeft voor de werknemers en gevolgen kan hebben voor de werkgevers.

Gelet op de bovengenoemde gevolgen, pleiten de Raden ervoor om voor de halftijdse treinkaarten een maximale jaarlijkse tariefverhoging vast te stellen, zoals die reeds bestaat voor de andere treinkaarten die in het beheerscontract van de NMBS worden vermeld (m.n. de traject- en schooltreinkaarten) en die zijn onderworpen aan de prijsaanpassingsformule die staat beschreven in artikel 15 van het beheerscontract van de NMBS.

Daarnaast tekenen de Raden om verschillende redenen bezwaar aan bij de eenmalige verhoging van de treinkaarttarieven met 0,5% ("bijdrage van de spoorwegondernemingen" genoemd) die wordt doorgevoerd om de werken voor de Diabolo-infrastructuur te financieren als vergoeding voor de privé-partner in de NV Northern Diabolo en die wordt doorgerekend aan de treinreizigers die gebruik maken van de treinkaarten :

- ten eerste werden de Raden niet geconsulteerd over artikel 19 van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS en hebben zij zich dus niet kunnen uitspreken over de opname van deze bijdrage in de tarieven van de NMBS ;
- ten tweede keuren de Raden af dat de financiering van specifieke infrastructuur die wordt gerealiseerd via publiek-private samenwerking wordt verhaald op de gebruikers van de NMBS. De bijdrage² wordt doorgerekend aan alle treingebruikers, ook als zij geen gebruik maken van de Diabolo-spoorverbinding naar de luchthaven van Zaventem. De nieuwe Diabolospoorlijn levert voor deze groep reizigers inderdaad geen enkel voordeel op. Zij betalen zo een bijkomende prijs voor het gebruik van spoorinfrastructuur die reeds volledig met publieke middelen gefinancierd werd, mede door de belastingbetaler ;

² Bedoeld wordt de eenmalige bijkomende tariefverhoging van 0,5% die de NMBS krachtens artikel 19 van haar beheerscontract voor de periode 2008-2012 mag toepassen in het kader van het Diaboloproject om de "bijdrage van de spoorwegondernemingen" bedoeld in artikel 15, § 1 van de wet van 30 april 2007 houdende dringende spoorwegbepalingen te dekken. De genoemde bijdrage is een bijdrage die elke spoorwegonderneming die gebruik maakt van de spoorweginfrastructuur voor het binnenlands vervoer van reizigers (dus ook de NMBS) jaarlijks dient te betalen.

- ten derde wordt de doorrekening van de bijdrage reeds ingevoerd vanaf 1 februari 2010, terwijl de voordelen van de nieuwe verbindingen pas in 2012 of zelfs 2013 voelbaar zullen zijn. Met andere woorden, met het oog op prefinanciering wordt er een bijdrage ingevoerd voor een nog niet beschikbare infrastructuur.

Voorts wensen de Raden meer transparantie over dit project. Zij vragen meer duidelijkheid over de budgettaire impact van deze eenmalige verhoging van de treinkaarttarieven met 0,5%. Zij wensen eveneens kennis te hebben over de aanwending van deze middelen, die in principe enkel bestemd kunnen worden voor de financiering van het Diabolo-project. De Raden zijn van oordeel dat deze eenmalige verhoging van 0,50% ten laste van de gebruiker er in de toekomst toe zou moeten leiden dat geen extra financieringen voor dit project ten laste van de gebruiker zullen worden gelegd.

Ten slotte waarschuwen de Raden ervoor dat de integratie van deze Diaboloovergoeding in de tarieven van de treinkaarten als precedent kan worden beschouwd voor andere toekomstige PPS-constructies voor spoorprojecten met gelijkaardige prijsverhogingen van de treintarieven tot gevolg.

* * *

De Raden herinneren eraan dat zij op 14 juli 2009 een unaniem advies hebben uitgebracht waarin ze vroegen om op 1 februari 2010 een grondig herzien wettelijk kader voor de werkgeversbijdrage in de verplaatsingskosten van de werknemers in werking te laten treden.

Deze grondige herziening van het bestaand wettelijk kader dienaangaande 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 verplicht om bij elke tariefverhoging die ze doorvoeren, de volle (lees : 100%) tarieven te publiceren die ze toepassen voor de vervoerbewijzen woon-werkverkeer die ze aanbieden, dit voor de verschillende afstandsklassen;
- 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.

Gelet op het feit dat er tot op heden nog geen gevolg werd gegeven aan dit verzoek, verbinden de Raden zich ertoe om tegen uiterlijk 15 mei 2010 op eigen initiatief een advies uit te brengen waarin ze preciseren hoe het wettelijk kader voor de werkgeversbijdrage in de verplaatsingskosten van de werknemers er volgens hen concreet zou moeten uitzien om in overeenstemming te zijn met het unaniem advies betreffende het wettelijke kader voor de werkgeversbijdrage in de verplaatsingskosten van de werknemers dat ze op 14 juli 2009 uitbrachten.
