



NATIONALE ARBEIDSRAAD

**CENTRALE RAAD VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN**

ADVIES Nr. 1.834

CRB 2012-1559 DEF
CCR 10

Gemeenschappelijke Raadszitting van 18 december 2012

Prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2013

2.549-1

Advies over de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2013

Inbehandelingneming

Op 6 december 2012 heeft de heer Robert Tollet, voorzitter van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, van de heer Marc Roman, voorzitter van het directiecomité van de fod Mobiliteit en Vervoer a.i., een adviesvraag ontvangen over de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2013.

Sinds de publicatie op 20 december 2011 van het unaniem advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) over de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2012 (CRB 2011-1440 DEF, Advies n°1785), heeft de gemengde subcommissie Treinkaarten die binnen de Raden met dit dossier is belast, haar werkzaamheden ter zake voortgezet.

Op 13 november 2012 kwamen vertegenwoordigers van de NMBS de gemengde subcommissie Treinkaarten, die door de dagelijkse besturen van de CRB en de NAR werd verzocht om de adviesvraag van de heer Roman te beantwoorden, toelichting geven bij de verhoging van de tarieven van de NMBS-vervoerbewijzen die op 1 februari 2013 van kracht wordt.

Op basis van die toelichting en van de gedachtewisseling die erop volgde, heeft de gemengde subcommissie Treinkaarten het onderstaande advies opgesteld, dat op 18 december 2012 door de plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd.

Advies

1 De treinkarttarieven

1.1 Trajecttreinkaarten en halftijdse treinkaarten

De Raden nemen akte van de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS van 13 november 2012 om de tarieven van de trajecttreinkaarten vanaf 1 februari 2013 te verhogen met 1,32 %.

Ze vinden het positief dat de raad van bestuur van de NMBS diezelfde dag beslist heeft dat de tariefverhoging die op 1 februari 2013 van kracht wordt een even sterke weerslag zal hebben op de trajecttreinkaarten (+1,32%) als op de halftijdse treinkaarten (+ 1,32%). In hun unaniem advies van 26 januari 2010 over de werkgeversbijdrage in de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2010 (CRB 2010-0160 DEF, Advies n° 1720) hebben de Raden immers gevraagd de halftijdse treinkaarten te onderwerpen aan de prijsaanpassingsformule die van toepassing is op de trajecttreinkaarten.

Om de garantie te hebben dat de NMBS dat bij elke tariefverhoging zal doen, pleiten de Raden ervoor om het volgende beheerscontract van de NMBS in die zin aan te passen.

Ten slotte vestigen ze er de aandacht op dat de persoonlijke bijdrage van de werknemers in de kostprijs van het gemeenschappelijk openbaar vervoer vanaf 1 februari 2013 gemiddeld 28,8% zal bedragen (tgo. gemiddeld 25% sinds 1 februari 2009) op basis van de huidige forfaitaire bedragen van werkgeverstussenkomst in de kostprijs van het gemeenschappelijk openbaar vervoer van de werknemers die opgenomen zijn in artikel 3 van de CAO nr. 19 octies van 20 februari 2009 en die gelden sinds 1 februari 2009.

1.2 De schooltreinkaarten en campuskaarten

De Raden nemen er akte van dat de raad van bestuur van de NMBS op 13 november 2012 besliste om de tarieven van de schooltreinkaarten en van de campuskaarten vanaf 1 februari 2013 te verhogen met 1,32%.

De Raden dringen erop aan dat een oplossing wordt aangereikt voor een probleem dat de ontwikkeling van de stelsels van alternerend leren en werken in de weg staat.

In dat verband herinneren ze eraan dat ze er in hun unaniem advies van 25 mei 2011 over maatregelen ter bevordering van de inschakeling van recente schoolverlaters op de arbeidsmarkt (CRB 2011-0585 DEF, Advies n° 1770) de aandacht op hebben gevestigd dat de stelsels van alternerend leren en werken aantrekkelijker zouden zijn, mochten deze jongeren een beroep kunnen doen op de voorkeurstarieven voor openbaar vervoer die scholieren en studenten genieten. Meer concreet willen de Raden dat de jongeren die niet ingeschreven zijn bij Syntra, IFAPME en EFPME (13.655 op 22.600 jongeren die alternerend leren en werken) niet langer meer moeten betalen voor hun woon-schoolverplaatsingen per trein dan zij die daar wel zijn ingeschreven (8.945 op 22.600). Daarom vragen ze ervoor te zorgen dat alle jongeren die alternerend leren en werken voor deze verplaatsingen de schooltarieven van de NMBS (d.i. zowel de campuskaart als de schooltreinkaart) kunnen genieten. Voor de jongeren die een alternerende opleiding volgen bij Syntra, IFAPME of EFPME is de kostprijs van deze maatregel dus nihil. Voor hun woon-werkverplaatsingen is in principe de CAO nr. 19 octies van toepassing (behoudens voordeliger akkoorden op sector- of ondernemingsniveau), waardoor jongeren die alternerend leren en werken in een stelsel zoals gedefinieerd in de gemeenschappelijke sokkel van het genoemde advies van 25 mei 2011 kunnen rekenen op een financiële tegemoetkoming van hun werkgever.

De Raden stellen vast dat zowel minister Maignette, die voor deze materie bevoegd is, als de NMBS hun voorstel van tarifieringsmaatregel genegen zijn, maar dat het gezien de benarde situatie van de openbare financiën niet zo evident is om die te implementeren.

1.3 De treinbiljetten

De Raden constateren dat de raad van bestuur van de NMBS op 13 november 2012 besliste om de minimumprijs van de standaardbiljetten te verhogen van 1,70 tot 1,90 €/rit en de maximumprijs van 20,10 tot 20,60 €/rit. De beslissing om de tarieven van de standaardbiljetten voor korte afstanden procentueel gezien meer te verhogen dan die voor lange afstanden volgens de NMBS-vertegenwoordigers kadert in het streven van de NMBS naar toenadering tot de tarieven van de gewestelijke maatschappijen voor stads- en streekvervoer (De Lijn, MIVB en TEC).

In dat verband herinneren de Raden eraan dat ze reeds in hun unaniem advies over het voorontwerp van federaal plan inzake duurzame ontwikkeling 2004-2008 van 23 april 2004 (CRB 2004-470 DEF, Advies n° 1461) aandrongen op een harmonisatie van de prijzen van de verschillende maatschappijen die voor gemeenschappelijk personenvervoer zorgen en op de invoering van één enkel vervoerbewijs voor hun verschillende prestaties.

Bovendien benadrukken de Raden dat overleg tussen de vier openbaarvervoermaatschappijen van cruciaal belang is om tot een geïntegreerd tariefsysteem te komen.

Daarnaast stellen de Raden vast dat personen die een treinbiljet op de trein willen kopen ook volgend jaar een toeslag zullen moeten betalen. Ze nemen akte van de mededeling door de vertegenwoordigers van de NMBS dat 97% van de treinreizigers hun treinbiljetten op voorhand aankopen en dat dat mogelijk is omdat er tal van manieren bestaan om een treinbiljet aan te kopen (online, met je mobiele telefoon, aan het loket of ticketautomaat in het station).

2 De stiptheid van de reizigerstreinen

2.1 Stiptheidsdoelstelling

De Raden stellen vast dat de stijging die de treinkaarttarieven vanaf 1 februari 2013 zullen ondergaan (+ 1,32%), kleiner is dan de stijging van de gezondheidsindex tussen juni 2011 en juni 2012 (+ 2,21%) omdat de NMBS er net niet in geslaagd is de stiptheidsdoelstelling te verwezenlijken die de federale staat haar via het beheerscontract oplegt : de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen beliep 91,4% terwijl de te behalen stiptheidsdoelstelling 92% bedroeg. Ze wijzen erop dat het het derde jaar op rij is dat de NMBS de te behalen stiptheidsdoelstelling niet heeft kunnen waarmaken.

De Raden vestigen er de aandacht op dat de vertegenwoordigers van de NMBS tijdens de informatievergadering van 13 november 2012 meedeelden dat, als de te behalen stiptheidsdoelstellingen niet worden gehaald, Infrabel bijna volledig buiten schot blijft terwijl de NMBS tweemaal financieel gesanctioneerd wordt: een eerste keer omdat ze in dat geval voor de traject- en schooltreinkaarten niet de maximaal toegelaten tariefverhoging mag toepassen ; een tweede keer omdat de NMBS de treinreizigers onder welomschreven voorwaarden compenseert voor zowel vertragingen die aan haarzelf te wijten zijn als voor vertragingen die door Infrabel en door derden worden veroorzaakt. Als Infrabel de hem opgelegde stiptheidsnorm niet realiseert, krijgt het (krachtens artikel 74 van de beheersovereenkomst dat het met de Belgische staat sloot) minder exploitatietoelagen (overheidssubsidies), waardoor bepaalde investeringsprojecten aan het spoornet niet of vertraagd kunnen worden uitgevoerd. Vaak gaat het over projecten aan het spoornet waaruit ook de NMBS baat kan halen (bv. een verdubbeling van de treinsporen die de stiptheid van de reizigerstreinen ten goede kan komen).

Omdat ook technische defecten aan de treininfrastructuur, waarvoor Infrabel verantwoordelijk is, een belangrijke rol spelen in de verklaring van de verslechterende stiptheidscijfers, pleiten de Raden voor een regeling die zowel Infrabel als de NMBS responsabiliseert voor een verbetering van de stiptheid van de reizigerstreinen. Wat dat betreft, stellen de Raden met tevredenheid vast dat het volgens de vertegenwoordigers van de NMBS de bedoeling is om in de volgende beheerscontracten een regeling op te nemen die de NMBS en Infrabel op een evenredige manier penaliseert als de te behalen stiptheidsdoelstellingen niet worden gerealiseerd.

Bovendien wensen de Raden te herinneren aan hun standpunt m.b.t. de compensatiemaatregel, die o.a. werd ingevoerd om in overeenstemming te zijn met de Europese wetgeving waarin de rechten van de treinpassagiers werden vastgelegd. Volgens hen is die maatregel vanuit administratief oogpunt voor de gemiddelde treinreiziger zeer zwaar is en zet hij de deur open voor misbruiken. Bovendien zijn ze van oordeel dat treinreizigers die structureel te laat komen op hun werk ten gevolge van treinvertragingen, niet geholpen zijn met die compensaties. Ze vragen zich dan ook af of het geld dat aan die compensaties wordt besteed, niet beter zou gebruikt worden voor investeringen in een verbetering van de stiptheid, in de spoorinfrastructuur enzovoort.

2.2 Stiptheidsberekening

De Raden stellen met tevredenheid vast dat voor de berekening van de stiptheidscoëfficiënt waarop de tariefaanpassing van de traject- en schooltreinkaarten is gebaseerd, voor het tweede jaar op rij rekening werd gehouden met de bezettingsgraad van de reizigerstreinen en met het tijdstip waarop ze rijden (tijdens de piekuren of tijdens de daluren). Ook vinden ze het positief dat voor die berekening afgeschafte treinen in aanmerking worden genomen (een afgeschafte trein wordt beschouwd als een trein met vertraging).

Afgezien daarvan, betreuren ze dat de regels voor de berekening van die coëfficiënt voor de rest onveranderd zijn gebleven en maken ze van de gelegenheid gebruik om eens te meer te vragen dat bij die berekening:

- niet alleen voor de reizigerstreinen die langs Brussel rijden, maar ook voor de andere reizigerstreinen rekening zou worden gehouden met de stiptheid in de (belangrijkste) tussenstations;
- ook rekening zou worden gehouden met de vertragingen die te wijten zijn aan langdurige werkzaamheden en met de nadelen die de reizigers ondervinden wegens vertragingen en defecten;
- zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van internationaal geharmoniseerde maatstaven rond stiptheid. Op deze manier wordt een internationale vergelijking mogelijk.

3 Het wettelijke kader

De Raden vragen om de tabel met de forfaitaire bedragen van werkgeverstussenkomst in de kostprijs van het gemeenschappelijk openbaar vervoer van de werknemers die vermeld staat in artikel 3 van de CAO nr.19 octies van 20 februari 2009 op te nemen in de bijlage bij het koninklijk besluit dat naar aanleiding van de tariefverhoging op 1 februari 2013 zal worden genomen in uitvoering van de wet van 27 juli 1962.

Bovendien dringen de Raden erop aan om het wettelijk kader voor de werkgeversbijdrage in de verplaatsingskosten van de werknemers aan te passen op de wijze die ze hebben beschreven in hun unaniem advies van 23 juni 2010 m.b.t. een ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 27 juli 1962. Wat betreft hoofdstuk 2 waarover sprake is in dat advies, verheugen de Raden zich erover dat de NMBS, zoals in het verleden, zijn bereidwillige medewerking heeft verleend om de Raden jaarlijks informatie te verschaffen over de treinkaarttarieven. Daarenboven vragen de Raden om geïnformeerd te worden over het gevolg dat aan dat advies zal worden gegeven.

4 Het algemene spoorbeleid

De Raden doen opmerken dat de NMBS voor grote uitdagingen staat.

Ten eerste moet ze het hoofd bieden aan een immer toenemende mobiliteit van personen en goederen. Om te voorkomen dat die tendens de bereikbaarheid van de economische centra (vnl. Brussel) en de werkplaatsen in het gedrang brengt en ertoe leidt dat de autowegen nog meer dichtslibben, moet de NMBS een alsmaar groeiend cliënteel opvangen. Dat is verre van evident want gezien de benarde situatie van de overheidsfinanciën komt er van overheidswege geen extra geld over de brug en bovendien zijn er op het spoornetwerk nu al plaatsen waar verdere groei onmogelijk op te vangen is zonder een uitbreiding van de bestaande spoorcapaciteit. Denk maar aan de flessenhals van de Brusselse Noord-Zuidverbinding, die vandaag al een maximale hoeveelheid treinen verwerkt.

Daarnaast moet de NMBS ervoor zorgen dat de kwaliteit van de dienstverlening, in het bijzonder de stiptheid van de treinen, erop vooruitgaat.

Verder is het belangrijk dat ze de veiligheid in de treinen en in de stations verhoogt.

Bovendien moet de NMBS ervoor zorgen dat de vergrijzing van de bevolking haar kostendekkingsgraad niet verder reduceert. Een van de factoren die bepalend zijn voor de kostendekkingsgraad, is dat de NMBS voor de verhoging van haar tarieven gebonden is aan strikte regels die staan beschreven in de artikelen 15 en 16 van het beheerscontract dat ze voor de periode 2008-2012 met de Belgische staat heeft gesloten. Ouderen hebben recht op een seniorenbiljet, maar dat is de helft goedkoper dan de vervoerbewijzen voor jongeren (Go Pass 1 en Go Pass 10). Mede om in te spelen op de financiële implicaties van het almaar stijgend aandeel 65-plussers in de bevolking, heeft de raad van bestuur van de NMBS op 13 november 2012 dan ook beslist om de prijs van het seniorenbiljet te verhogen (van 2,65 tot 3 €/rit voor een biljet tweede klasse en van 6 tot 6,50 €/rit voor een biljet eerste klasse).

Ook moet de NMBS inspelen op de groeiende flexibiliteitsbehoefte en leren van beste praktijken van buitenlandse spoorwegmaatschappijen.

De Raden zijn van oordeel dat die uitdagingen enkel tot een goed eind kunnen worden gebracht met een structureel spoorbeleid waarvan het beheerscontract, het vervoerplan, het meerjareninvesteringsprogramma en het strategisch plan voor de periode tot 2025-2030 volwaardige onderdelen vormen. Ze vragen om geïnformeerd en geraadpleegd te worden over deze elementen van algemeen spoorbeleid die gevolgen (kunnen) hebben voor het woon-werkverkeer.
