

NATIONALE ARBEIDSRAAD

**CENTRALE RAAD VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN**

ADVIES Nr. 1.785

CRB 2011-1440 DEF
CCR 10

Gemeenschappelijke Raadszitting van 20 december 2011

Advies over de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2012

2.473-1

Advies over de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2012

Inbehandelingneming

Op 21 oktober 2011 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 2012.

Sinds de publicatie op 26 januari 2011 van het unaniem advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad (hierna, de Raden) over de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2011, heeft de gemengde subcommissie Treinkaarten die binnen de Raden met dit dossier is belast, haar werkzaamheden ter zake voortgezet.

Op 23 juni 2011 kreeg de gemengde subcommissie Treinkaarten de gelegenheid om met vertegenwoordigers van de NMBS van gedachten te wisselen over de uitdagingen van de NMBS op het vlak van de tarieven, de stiptheid, de veiligheid, de reizigersgroei, de financiële situatie en de toekomstige liberalisering van het reizigersvervoer per spoor.

Op 12 oktober 2011 kwamen vertegenwoordigers van de NMBS de gemengde subcommissie Treinkaarten toelichting geven bij de verhoging van de tarieven van de NMBS-vervoerbewijzen die op 1 februari 2012 van kracht wordt.

Op basis van de toelichtingen en gedachtewisselingen die plaatsvonden op 23 juni en 12 oktober 2011, heeft de gemengde subcommissie Treinkaarten het onderstaande advies opgesteld, dat op 20 december 2011 door de plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd.

Advies

De treinkaarttarieven

De Raden nemen akte van de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS van 7 oktober 2011 om de tarieven van de trajecttreinkaarten vanaf 1 februari 2012 te verhogen met 2,27%.

Ze vinden het positief dat de raad van bestuur van de NMBS diezelfde dag beslist heeft dat de tariefverhoging die op 1 februari 2012 van kracht wordt een even sterke weerslag zal hebben op de trajecttreinkaarten (+2,27%) als op de halftijdse treinkaarten (+ 2,27%). In hun unaniem advies van 26 januari 2010 over de werkgeversbijdrage in de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2010¹ hebben de Raden immers gevraagd de halftijdse treinkaarten te onderwerpen aan de prijsaanpassingsformule die van toepassing is op de trajecttreinkaarten.

¹ Het betreft document CRB 2010-0160 DEF, Advies n° 1720 van 26 januari 2010.

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.

De Raden herinneren 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 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. De Raden vragen ervoor te zorgen dat alle jongeren die alternerend werken en studeren van het voordelige tarief van de schooltreinkaart kunnen genieten. De Raden hebben vernomen dat voor deze jongeren het voordelige tarief van de schooltreinkaart niet van toepassing is. Ze vragen ervoor te zorgen dat, met inwerkingtreding vanaf 1 februari 2012, alle jongeren die alternerend leren en werken van het voordelige tarief van de schooltreinkaart kunnen genieten. Die schooltreinkaart moet op maat van de betrokken jongeren worden gemaakt, rekening houdende met het beperkt aantal verplaatsingen die zij per week van en naar de opleidingsinstelling dienen te verrichten. De Raden nemen zich voor om in verder overleg met de NMBS op korte termijn te zoeken naar een geschikte oplossing op maat voor de verschillende situaties die zich kunnen voordoen. Zij zijn van oordeel dat hierbij rekening dient gehouden te worden bijvoorbeeld met het feit dat deze jongeren slechts een beperkt aantal verplaatsingen per week naar de opleidingsinstelling dienen te verrichten.

Voorts wijzen de Raden erop dat wie bv. ook geen schooltreinkaart kan kopen, werklozen ouder dan 26 jaar zijn die een opleiding willen volgen om meer kans te maken om in de arbeidsmarkt ingeschakeld te worden. In dit verband herinneren ze eraan dat de CRB in zijn advies² van 30 mei 2007 met betrekking tot elementen die van belang zijn bij de opstelling van de volgende beheerscontracten van de NMBS, de NMBS-holding en Infrabel gevraagd heeft om dat probleem op te lossen door de leeftijdsgrens van 26 jaar te schrappen.

Daarnaast stellen de Raden vast dat personen die volgend jaar een treinbiljet op de trein willen kopen een toeslag zullen moeten betalen en dat deze maatregel er o.a. op gericht is "zwartrijden" zo veel mogelijk te voorkomen. Wat de Raden zorgen baart, is dat deze maatregel ertoe zal leiden dat personen die opstappen in een onbemand station of in een station waar de ticketautomaten niet werken, financieel gestraft worden.

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 2012 gemiddeld 27,9% zal bedragen (tgo. gemiddeld 25% sinds 1 februari 2009) omdat de 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, ongewijzigd bleven.

² Het betreft document CRB 2007-600 van 30 mei 2007.

De stiptheid van de reizigerstreinen

De Raden stellen vast dat de stijging die de treinkaarttarieven vanaf 1 februari 2012 zullen ondergaan, kleiner is dan de stijging van de gezondheidsindex tussen juni 2010 en juni 2011 (+ 3,27%) omdat de NMBS er niet in geslaagd is de stiptheidsdoelstelling te verwezenlijken die de federale staat haar via het beheerscontract oplegt : de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen beliep 89,6% terwijl de te behalen stiptheidsdoelstelling 92% bedroeg. Ze wijzen erop dat het het tweede jaar op rij is dat de NMBS de te behalen stiptheidsdoelstelling niet heeft kunnen waarmaken. Bovendien herinneren de raden eraan dat de NMBS nochtans altijd de breedst mogelijke interpretatie van de tolerantiemarge toepast in verband met de vertragingen (de 5-minuten-regel).

De Raden vestigen er de aandacht op dat de NMBS gesanctioneerd wordt als de opgelegde stiptheidsdoelstelling niet wordt gerealiseerd: voor de traject- en schooltreinkaarten mag ze in dat geval niet de maximaal toegelaten tariefverhoging toepassen; Infrabel blijft daarentegen buiten schot, hoewel de soms gebrekkige coördinatie met de NMBS de stiptheid negatief beïnvloedt. Bijgevolg pleiten de Raden voor een regeling die zowel Infrabel als de NMBS responsabiliseert voor een verbetering van de stiptheid van de reizigerstreinen.

De Raden herinneren eraan dat de vertegenwoordigers van de NMBS tijdens de informatievergadering van 12 oktober jl. hebben meegedeeld dat er een koninklijk besluit in de maak is dat erop gericht is de managers van de NMBS-groep te beoordelen in functie van de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen.

De Raden stellen vast dat bij de berekening van de regelmaat van de reizigerstreinen voor het eerst ook rekening werd gehouden met de bezetting van de reizigerstreinen en met het tijdstip waarop ze rijden (tijdens de piekuren of tijdens de daluren).

Afgezien daarvan, betreuren ze dat de regels voor de berekening van de regelmaat 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 regelmaat 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.

De Raden stellen vast dat de compensatiemaatregel - die o.a. werd ingevoerd om in overeenstemming te zijn met de Europese wetgeving waarin de rechten van de treinpassagiers werden vastgelegd - vanuit administratief oogpunt voor de gemiddelde treinreiziger zeer zwaar is en dat hij de deur openzet 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.

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 2012 zal worden genomen in uitvoering van de wet van 27 juli 1962³.

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 advies⁴ van 23 juni 2010 m.b.t. een ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 27 juli 1962. Ook vragen ze om geïnformeerd te worden over het gevolg dat aan dat advies zal worden gegeven.

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. Om deze doelstelling te kunnen waarmaken, moet ze competitieve tarieven hanteren. Verder is het belangrijk dat de NMBS de veiligheid in de treinen en in de stations verhoogt. Ook haar financiële situatie moet verbeteren. Ze moet bovendien inspelen op de groeiende flexibilitateitsbehoefte. Daarnaast moet ze ervoor zorgen dat de kwaliteit van de dienstverlening, in het bijzonder de stiptheid van de treinen, erop vooruitgaat en moet ze 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 besparingsplan, het meerjareninvesteringsprogramma en het strategisch plan voor de periode tot 2025-2030 volwaardige onderdelen vormen. Ze vragen om betrokken te worden bij de besprekingen die op het niveau van de NMBS worden gevoerd over deze elementen van algemeen spoorbeleid die gevolgen (kunnen) hebben voor het woon-werkverkeer.

³ Bedoeld wordt de wet 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.

⁴ Het betreft document CRB 2010-1042 DEF, advies nr. 1737 van 23 juni 2010.