



ADVIES

CRB 2016 - 0185 DEF

Prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2016



Advies over de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2016

Brussel
26-01-2016

Inbehandelingneming

Op 4 december 2015 heeft de heer Robert Tollet, voorzitter van de Centrale raad voor het bedrijfsleven, van mevrouw Valérie Verzele, directeur-generaal van het Directoraat-generaal Duurzame mobiliteit en Spoorbeleid van de fod Mobiliteit en Vervoer, een adviesvraag ontvangen m.b.t. de aanpassing van de tarieven van de NMBS-vervoerbewijzen op 1 februari 2016.

Op 11 december 2015 kwamen de bevoegde vertegenwoordigers van de NMBS de gemengde subcommissie Treinkaarten, die binnen de Centrale raad voor het bedrijfsleven en de Nationale arbeidsraad met dit dossier is belast, toelichting ter zake geven.

Op basis van die toelichting en van de gedachtewisseling die erop volgde, heeft de gemengde subcommissie Treinkaarten het onderstaande advies opgesteld, dat op 26 januari 2016 door de gemengde plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd.

Advies

1 Algemene opmerkingen

De Raden vinden het positief dat de tarieven van de trajecttreinkaarten even sterk zullen stijgen als deze van de halftijdse treinkaarten (+1,41%), omdat hiermee wordt tegemoet gekomen aan hun pleidooi voor een gelijke behandeling inzake tarifiering van beide soorten treinkaarten.

De Raden stellen vast dat de tariefstijging van de trajecttreinkaarten voor het eerst sinds jaren groter is dan de stijging van de gezondheidsindex (+0,99% juni 2015-2014) omdat de NMBS erin geslaagd zou zijn de stiptheidsdoelstelling voorzien in haar beheerscontract te verwezenlijken. In de referentieperiode (juni 2014-juni 2015) werd een gewogen globale stiptheid van 87,04% opgetekend, terwijl de doelstelling 86,63% bedraagt. De Raden wensen deze verbeterde stiptheidsprestatie toch enigszins te nuanceren. Ten eerste is deze stiptheidsdoelstelling verre van ambitieus : ze werd vastgelegd in 2008, terwijl er intussen heel wat veranderd is (bv. de inwerkingtreding van het stiptheidsplan en van het transportplan 2014 – 2017). Ten tweede werden de reistijden verlengd met een daling van de commerciële snelheid tot gevolg, waardoor de stiptheidsdoelstelling gemakkelijker kon worden bereikt. Als gevolg van de verlenging van de reistijden, wordt een correcte vergelijking van de stiptheidsprestatie doorheen de tijd bemoeilijkt.

De Raden vestigen er de aandacht op dat de persoonlijke bijdrage van de werknemers in de kostprijs van het gemeenschappelijk openbaar vervoer vanaf 1 februari 2016 gemiddeld 30,6% zal bedragen (tgov. 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.

De NMBS besliste éézijdig om vanaf 1 september 2015 de weekabonnementen af te schaffen en de terugbetalingsregels voor abonnementen aan te passen, wat o.m. gevolgen had voor de lopende derdebetalersovereenkomsten. De Raden betreuren dat ze niet vooraf geïnformeerd werden over deze beslissing, aangezien deze gevolgen had/heeft voor de werkgeverstegemoetkomingen in de kosten van het woon-werkverkeer van de werknemers, welke het voorwerp uitmaken van het interprofessioneel sociaal overleg.

Doordat ze niet vooraf geïnformeerd werden over de afschaffing van de weekabonnementen, konden de Raden de NMBS niet tijdig wijzen op de ongewenste effecten van deze maatregel en konden ze ook geen voorstellen doen om deze effecten te voorkomen.

- rechtstreekse effecten : De afschaffing van de weekabonnementen bracht een meerkost met zich mee voor bedrijven die voor een korte periode medewerkers in dienst hebben (bv. studentenwerk gedurende twee weken) : als gevolg van deze afschaffing wordt hun keuze immers beperkt tot ofwel abonnementen die een langere periode bestrijken dan de periode van tewerkstelling, ofwel andere NMBS-vervoerbewijzen die duurder zijn dan het voormalige weekabonnement. Deze afschaffing had eveneens bijkomende kosten tot gevolg voor de sociale secretariaten en HR-diensten van bedrijven die zich genoodzaakt zagen hun computerprogramma's hierop aan te passen.
- onrechtstreekse effecten : De afschaffing van de weekabonnementen is een voorbode voor juridische onzekerheid voor de bedrijven/sectoren die zich voor de vergoeding van het woon-werkverkeer van hun werknemers met een privévoertuig baseren op de forfaitaire bedragen van werkgeverstussenkomst in de prijs van de weektreinkaarten die opgenomen zijn in artikel 3 van de CAO 19 octies. Indien deze CAO zou worden aangepast om met de afschaffing van de weektreinkaarten rekening te houden, zouden de genoemde bedrijven/sectoren immers een alternatieve berekeningsmethode moeten zoeken voor deze vergoedingen.

De Raden vragen om de toepasselijke forfaitaire bedragen van werkgeverstussenkomst in de kostprijs van het gemeenschappelijk openbaar vervoer van de werknemers die vermeld staan in artikel 3 van de CAO nr.19 octies op te nemen in de bijlage bij het koninklijk besluit dat naar aanleiding van de tariefverhoging op 1 februari 2016 zal worden genomen in uitvoering van de wet van 27 juli 1962¹.

De vervoersvoorwaarden² van de NMBS (editie : 1.2.2015) schrijven o.m. voor dat personen onder de 26 jaar die een alternerende opleiding volgen bij Syntra (in Vlaanderen), "Espace Formation PME" (in Brussel) of het Institut wallon de Formation en Alternance et des indépendants et des Petites et Moyennes Entreprises (IFAPME) (in Wallonië) recht hebben op een schooltreinkaart of een campuskaart. Teneinde de stelsels van alternerend leren en werken aantrekkelijker te maken, vragen de Raden om ervoor te zorgen dat alle jongeren die alternerend leren en werken, ongeacht hun opleidingsinstelling³, voor hun woon-schoolverplaatsingen per trein de schooltarieven van de NMBS (d.i. zowel de campuskaarten als de schooltreinkaarten) kunnen genieten.

2 Gezamenlijke vragen m.b.t. het nieuwe beheerscontract van de NMBS

De Raden vragen om het principe van gelijke behandeling inzake tarifiering van de trajecttreinkaarten en de halftijdse treinkaarten op te nemen in het nieuwe beheerscontract van de NMBS. Ze voeren daarbij de volgende argumenten aan :

- beide treinkaarten worden gebruikt voor het woon-werkverkeer;

¹ De 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.

² <http://www.belgianrail.be/nl/klantendienst/-/media/75B4733FB7454D939BA6C56D84F232BC.pdf>

³ Dus bv. ook personen die een alternerende opleiding volgen bij "Service Formation PME" (in Brussel) of bij het Institut für Aus und Weiterbildung im Mittelstand IAWM (in de Duitstalige gemeenschap).

- een tariefverhoging van de halftijdse treinkaarten kan, zoals een tariefverhoging van de trajecttreinkaarten, gevolgen hebben voor de werknemers of de 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.

De Raden vragen dat in het nieuwe beheerscontract van de NMBS wordt gestipuleerd dat voor de berekening van de stiptheidscoëfficiënt waarop de tariefaanpassing van de trajecttreinkaarten en schooltreinkaarten is gebaseerd, rekening wordt gehouden met:

- de bezettingsgraad van de reizigerstreinen;
- het tijdstip waarop deze treinen rijden (tijdens de piekuren of tijdens de daluren);
- afgeschafte treinen (een afgeschafte trein moet worden beschouwd als een trein met vertraging);
- de stiptheid in de (belangrijkste) tussenstations van alle reizigerstreinen (niet alleen de reizigerstreinen die langs Brussel rijden);
- de vertragingen die te wijten zijn aan langdurige werkzaamheden;
- de nadelen die reizigers ondervinden wegens vertragingen en defecten.

Ook vragen de Raden om bij deze berekening zo veel mogelijk gebruik te maken van internationale geharmoniseerde maatstaven rond stiptheid zodat een internationale vergelijking mogelijk wordt. Tevens vragen ze om de stiptheidsresultaten samen met de kwaliteit van het spooraanbod in ons land en de commerciële snelheid te bekijken met het oog op het opstellen van correcte stiptheidscijfers in de toekomst.

De Raden vestigen er de aandacht op dat ook technische defecten aan de treininfrastructuur, waarvoor Infrabel verantwoordelijk is, een belangrijke rol spelen in de verklaring van de stipheidsprestaties. Ze zijn dan ook pleitbezorger van een regeling die zowel de NMBS als Infrabel responsabiliseert voor een verbetering van de stiptheid van de treinen. Ze stellen vast dat sinds 1 januari 2013⁴ een prestatieregeling (“bonus/malus-systeem”) van kracht is waarbij de infrastructuurbeheerder (Infrabel) de storingen⁵ registreert en het aantal door elke partij⁶ veroorzaakte en opgelopen minuten vertraging toewijst. Een partij waaraan in het beschouwde jaar meer minuten vertraging dan haar definitieve spilwaarde werd toegewezen, moet een malus betalen. Een partij waarin het beschouwde jaar minder minuten vertraging dan haar definitieve spilwaarde werd toegewezen daarentegen, heeft recht op een bonus.

⁴ Koninklijk besluit van 6 juli 2011 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur (inwerkingtreding op 1 januari 2013)

⁵ Een storing is “een onregelmatigheid, een incident of een ongeval met een gevolg voor de regelmaat of de stiptheid van het treinverkeer”. De storingen toegewezen aan derden en de storingen veroorzaakt door een ernstig ongeval worden bij de meting van de prestatie van de partijen uitgesloten.

⁶ Een partij is de infrastructuurbeheerder of een spoorwegonderneming die op het spoorweganet rijdt.

De Raden weten dat het compensatiesysteem voor de vergoeding van reizigers in geval treinvertragingen, dat staat beschreven in artikel 33 van het huidige beheerscontract van de NMBS, werd ingevoerd om in overeenstemming te zijn met de Europese wetgeving⁷ waarin de rechten van de treinpassagiers werden vastgelegd. Volgens de Raden is dit systeem vanuit administratief oogpunt heel zwaar voor de gemiddelde treinreiziger en zet het de deur open voor misbruiken. Bovendien zijn de Raden van oordeel dat treinreizigers die structureel te laat komen op hun werk ten gevolge van treinvertragingen, niet geholpen zijn met die compensaties.

De Raden vragen om in het nieuwe beheerscontract van de NMBS vast te leggen dat de fod Mobiliteit en Vervoer, voorafgaand aan wijzigingen in het gamma NMBS-vervoerbewijzen voor het woon-werkverkeer, een overleg organiseert tussen enerzijds de NMBS en anderzijds de CRB en de NAR, aangezien dergelijke wijzigingen een invloed hebben of kunnen hebben op de werkgeverstegemoetkomingen in de kosten van het woon-werkverkeer van de werknemers. Zo kunnen de Raden, die overleg plegen over deze tegemoetkomingen, de NMBS tijdig wijzen op de eventuele (in)directe ongewenste gevolgen van de geplande wijzigingen voor de werkgevers en de werknemers en zonodig (samen met de NMBS) alternatieve oplossingen zoeken.

Tot slot vragen de Raden met aandrang om er tijdens de onderhandelingen over de nieuwe beheerscontracten over te waken dat geen afbreuk wordt gedaan aan de geest van de opeenvolgende IPA's waarin de Groep van 10 pleit voor de verduurzaming en de verlenging van de financiering van de overheidstussenkomst in het kader van het 80/20-systeem met een open enveloppe.

⁷ Verordening (EG) Nr 1371/2007 van het Europees parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer.

Woonden, onder het voorzitterschap van de heer R. TOLLET, voorzitter van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en P. WINDEY, voorzitter van de Nationale Arbeidsraad, de gemeenschappelijke plenaire vergadering van 26 januari 2016, bij:

Leden van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven

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:

de dames SLANGEN en URBAIN

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

Algemeen Belgisch Vakverbond: mevrouw DEBACKER

Woonde de vergadering bij als deskundige van de Raad:

Mevrouw DE JONGHE

Leden van de Nationale Arbeidsraad:

Werkgeversorganisaties:

Middenstandsorganisaties: mevrouw DEITEREN en de heren CABOOTER en ISTASSE

Belgische Boerenbond: de heer BOTTERMAN

Unie van socialprofitondernemingen : mevrouw SLANGEN

Werknemersorganisaties:

Algemeen Belgisch Vakverbond: de dames DUROI en ULENS en de heer VANDER LINDEN

Algemeen Christelijk Vakverbond: de heren MAISIN en VERJANS

Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België: mevrouw LOGIST

Woonden de vergadering bij als deskundigen van de Raad:

De dames RAMAKERS en VERMEERSCH en de heren DE CANG en DEWEVRE

Woonde de vergadering bij als vertegenwoordiger van de minister van Werk:

de heer DE GOLS