

NATIONALE ARBEIDSRAAD

CENTRALE RAAD VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN

ADVIES Nr. 2.273

CRB 2022-0190
CO 1000

Gemeenschappelijke Raadszitting van 26 januari 2022

De prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2022

x x x

3.288

Inbehandelingneming

Op 5 november 2021 heeft de heer Eric Bulon namens mevrouw Valérie Verzele, directeur-generaal van het directoraat-generaal Duurzame mobiliteit en Spoorbeleid van de fod Mobiliteit en Vervoer, krachtens de wet van 27 juli 19621 een adviesvraag m.b.t. de aanpassing van de tarieven van de NMBS-vervoerbewijzen vanaf 1 februari 2022 gericht tot de heer Benoît Bayenet, voorzitter van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.

Op 29 november 2021 kwamen vertegenwoordigers van de NMBS toelichting ter zake geven aan de gemengde subcommissie Treinkaarten, die binnen de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad met dit dossier is belast. De fod Mobiliteit en Vervoer was eveneens vertegenwoordigd op deze vergadering.

Op basis van deze toelichtingen en van de gedachtewisselingen die erop volgden, heeft de gemengde subcommissie Treinkaarten tijdens haar vergaderingen van 29 november 2021 en 18 januari 2022 het onderstaande advies opgesteld, dat tijdens de gemengde plenaire vergadering van de Raden van 26 januari 2022 werd goedgekeurd.

Met dit advies streven de Raden een dubbele doelstelling na: enerzijds willen ze de aandacht vestigen op de implicaties van de tariefaanpassingen vanaf 1 februari 2022 voor onder meer de werkgevers- en werknemersbijdragen in de kosten van het woon-werkverkeer per spoor; anderzijds willen ze de federale regering en de NMBS een aantal overwegingen meegeven die volgens hen in aanmerking zouden moeten worden genomen bij het uitwerken van een nieuw tarievenbeleid voor de NMBS.

Advies

1. Implicaties van de tariefaanpassingen vanaf 1 februari 2022

Maximaal toegestane tariefverhoging mag conform het huidige beheerscontract van de NMBS

De Raden stellen vast dat de tariefverhoging van de Standard abonnementen (+2,14% vanaf 1.2.2022) in overeenstemming is met de bepalingen van artikel 15 van het huidige beheerscontract van de NMBS. Ze waarderen dat de NMBS rekening heeft gehouden met hun vraag om de halftijdse abonnementen te onderwerpen aan dezelfde prijsaanpassing(sformule) (+2,14% vanaf 1.2.2022) als de voltijdse Standard abonnementen.

De Raden nemen er akte van dat de tariefverhoging (+2,14%) van de Standard abonnementen groter is dan de stijging van de gezondheidsindex (+1,14% tussen juni 2020 en juni 2021) omdat de NMBS erin geslaagd is de stiptheidsdoelstelling te realiseren die ze krachtens haar huidige beheerscontract moet bereiken: tussen juli 2020 en juni 2021 beliep de effectieve regelmaat² van de reizigerstreinen 92,79%, terwijl de te behalen stiptheidsdoelstelling 85,63% bedroeg. De Raden wensen evenwel op te merken dat de coronapandemie – die geleid heeft tot een terugval van het aantal treinreizigers – het

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 De effectieve regelmaat is een indicator van de stiptheidsprestatie van de NMBS, die thans bepalend is voor de mate waarin de NMBS de tarieven van haar Standard abonnementen (vroeger trajecttreinkaarten genoemd) mag verhogen.

bereiken van de te behalen stiptheidsdoelstelling heeft vergemakkelijkt: een kleiner aantal in- en uitstappende reizigers heeft immers een positieve invloed op de stiptheidsperformantie van de NMBS. Ook wensen de Raden aan te stippen dat de te behalen stiptheidsdoelstelling verre van ambitieus is: ze werd in het huidige beheerscontract van de NMBS vastgelegd voor het jaar 2012 en blijft van toepassing totdat het nieuwe beheerscontract van de NMBS in werking treedt.

Financiële implicaties van de tariefverhoging voor de werknemers en de werkgevers

Voor de werknemers die van hun werkgever een financiële tegemoetkoming voor hun woon-werkverkeer met een treinabonnement ontvangen waarvan het forfaitaire bedrag werd vastgelegd in artikel 3 van cao nr. 19/9, heeft de tariefverhoging vanaf 1 februari 2022 tot gevolg dat hun persoonlijke bijdrage in de prijs van hun treinabonnement vanaf dan 34,65% zal bedragen, tegenover 30% op 1 juli 2019.

Ook voor de werkgevers die hun werknemers een financiële tegemoetkoming in de prijs van hun woon-werkverkeer met een treinabonnement toekennen waarvan het bedrag groter is dan het in artikel 3 van cao 19/9 vastgelegde forfait, leidt de tariefverhoging vanaf 1 februari 2022 ertoe dat hun financiële bijdrage in de prijs van deze abonnementen groter wordt. Dat geldt eveneens voor de werkgevers die met de NMBS een derdebetalersovereenkomst sluiten om hun werknemers gratis woon-werkverkeer per trein te kunnen aanbieden.

Juridische implicaties van de tariefverhoging voor de federale minister van Mobiliteit

Voor de federale minister van Mobiliteit houdt de tariefverhoging op 1 februari 2022 in dat hij conform artikel 1 van de wet van 27 juli 1962³ een koninklijk besluit zal moeten uitvaardigen met in de bijlage twee tabellen: een tabel met de forfaitaire bedragen van de werkgeversbijdrage die vermeld staan in artikel 3 van cao nr. 19/9 en een andere tabel met de bedragen van de werkgeversbijdrage die vanaf 1 februari 2022 van toepassing zijn voor de werkgevers die met de NMBS een derdebetalersovereenkomst (80/20-regeling) hebben gesloten.

Treingebruik voor korte afstanden wordt ook voor digitaal zwakkeren interessanter

De Raden nemen er akte van dat de NMBS beslist heeft om het Local Multi-vervoerbewijs vanaf 1 februari 2022 een euro goedkoper te maken en om de prijzen van de digitale en van de papieren versie van dit vervoerbewijs identiek te maken aan elkaar. Deze tariefbeslissing – die ze toejuichen – heeft tot doel het gebruik van de trein voor het afleggen van korte afstanden te promoten, ook bij ouderen die doorgaans minder goed overweg kunnen met digitale tools en toepassingen en bij wie de penetratiegraad van de smartphone het laagst is.

Er blijft een financiële drempel voor de combinatie trein-fiets, die moet worden weggewerkt

De Raden merken evenwel op dat het meenemen van de fiets op de trein relatief gezien minder interessant blijft voor reizigers die met de trein korte afstanden overbruggen: de prijs van het vervoerbewijs "Fiets supplement"⁴ blijft immers een vaste prijs (4 euro per enkele reis), ongeacht de afstand van het traject.

³ 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

⁴ Het vervoerbewijs "Fiets supplement" is een vervoerbewijs waarover reizigers moeten beschikken om hun fiets met de trein te vervoeren.

Ze stellen dan ook met tevredenheid vast dat in het voorstel van spoorvisie 2040 een aangepast tariefsysteem voor de fiets wordt aangekondigd waarmee een deel van de financiële belemmering voor de combinatie trein-fiets zou kunnen worden weggewerkt.

Meer jongeren die alternerend leren en werken, kunnen de schooltarieven van de NMBS genieten

De NMBS heeft beslist om het Institut für Aus und Weiterbildung im Mittelstand (IAWM) toe te voegen aan de lijst van opleidingsinstellingen waarvan de ingeschreven studenten de schooltarieven van de NMBS (d.i. zowel de Student als de Student multi abonnementen) kunnen genieten. Concreet houdt deze beslissing in dat de schooltarieven niet enkel (zoals voorheen) gelden voor jongeren die een alternerende opleiding volgen bij het Departement WSE (vroeger SYNTRA), IFAPME of ESPACE Formation PME, maar eveneens voor jongeren die een alternerende opleiding volgen bij het IAWM.

De Raden juichen deze tariefbeslissing toe omdat hiermee tegemoet wordt gekomen aan een vraag die ze reeds meermaals stelden met de bedoeling de stelsels van alternerend leren en werken aantrekkelijker te maken.

2. Aandachtspunten bij de uitwerking van een nieuw tarievenbeleid

Tariefverhogingen moeten gepaard gaan met een kwaliteitsverbetering voor de reiziger

De Raden vinden dat tariefverhogingen die de NMBS toepast, gepaard moeten gaan met een substantiële kwaliteitsverbetering voor de reiziger. Tariefverhogingen waar geen verbeterde dienstverlening tegenover staat, kunnen immers negatieve gevolgen hebben voor zowel de mobiliteit als de financiële inkomsten van de NMBS.

Voor woon-werk- en woon-schoolabonnementen moeten gereguleerde tarieven gelden

Conform het federaal regeerakkoord zal aan de NMBS meer tariefautonomie worden gegeven voor zover deze binnen het openbardienstencontract kadert. De Raden vragen dat voor de woon-werk- en de woon-schoolabonnementen gereguleerde tarieven blijven gelden: voor het woon-werk- en woon-schoolverkeer vervult het spoor immers een specifieke functie van algemeen belang.

Ook vragen ze om de algemene filosofie die aan de wet van 27 juli 1962 en de cao nr. 19/9 ten grondslag ligt, in acht te nemen bij het vastleggen van de tariefautonomie waarover de NMBS in de toekomst zal beschikken en bij het uitwerken van een nieuw tarievenbeleid in het kader van het beheerscontract 2023-2032 van de NMBS. Deze filosofie houdt in dat de kostprijs van de woon-werkverplaatsingen werknemers moet aanmoedigen om heen en weer te pendelen tussen hun woon- en werkplaats, en dus geen reden mag zijn om een job die bij hun profiel past op te zeggen. En ook voor werkzoekenden mag hij geen beletsel vormen om een job te aanvaarden of het werk te hervatten.

De Raden pleiten voor het behoud van het verschil in tarifaire behandeling tussen enerzijds de woon-werk- en woon-schoolabonnementen en anderzijds de andere tarifaire producten van de NMBS. Ook vragen de Raden om de halftijdse abonnementen te onderwerpen aan dezelfde prijsaanpassingsformule als de voltijdse Standard abonnementen.

De tarieven van de woon-werkabonnements niet differentiëren

De NMBS onderzoekt momenteel verschillende pistes om het treingebruik tijdens de daluren te verhogen en de hoge concentratiegraad van de vraag naar treinvervoer tijdens de spits te reduceren.

In dit verband herinneren de Raden aan twee basisprincipes⁵ waarop het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS volgens hen zou moeten steunen, nl. het mag niet leiden tot een ongelijke behandeling van werknemers op basis van hun werkurenregeling of hun woonplaats en het moet zo worden opgevat dat het de werking van de arbeidsmarkt niet verstoort. Anders gezegd, de tarieven van de treinabonnements voor het woon-werkverkeer mogen niet gedifferentieerd worden in functie van het tijdstip van de dag en ook niet in functie van de bezettingsgraad van de spoorlijn. De Raden verwijzen naar de drie unanieme adviezen⁶ waarin ze hun standpunt over tariefdifferentiatie van de woon-werkabonnements in functie van het tijdstip van de dag uitgebreid hebben toegelicht.

Verdere stappen zetten naar een tariefintegratie van het openbaar vervoer

Met de Brupass, de Brupass XL en de City Pass'en Antwerpen, Charleroi, Gent, Luik werden reeds belangrijke stappen gezet naar meer tariefintegratie van het openbaar vervoer. De Raden moedigen de openbaarvervoeroperatoren en hun voorgedijoverheden aan om verdere stappen te zetten in die richting. Op die manier kan immers worden bijgedragen aan de totstandkoming van een geïntegreerd openbaarvervoersysteem ten dienste van de reiziger, dat bevorderlijk is voor het openbaarvervoergebruik en aanspoort tot multimodaliteit.

Gelet op het belang van dergelijke vervoerbewijzen, vragen de Raden om het gebruik ervan te monitoren en om desgevallend te bestuderen welke hefboomen geactiveerd zouden moeten worden om hun gebruik te vergroten.

Ook herinneren de Raden aan hun standpunt volgens hetwelk het, om de combinatie van openbaarvervoermiddelen aan te moedigen, raadzaam is ervoor te zorgen dat de tarieven van de gecombineerde abonnements (waaronder het gecombineerd Unlimited abonnements) voordeliger gemaakt worden dan de som van de prijzen van de afzonderlijke abonnements. Wat meer specifiek het gecombineerd Unlimited abonnements betreft, geven de Raden mee dat het qua reismogelijkheden vergelijkbaar kan worden gemaakt met het Klimaticket Ö⁷ - een vervoerbewijs waarmee de Oostenrijkse regering meer mensen hoopt te overtuigen het openbaar vervoer te nemen i.p.v. de wagen - door ervoor te zorgen dat het gecombineerd kan worden met een supplement van de drie (i.p.v. max. twee) regionale openbaarvervoeroperatoren.

⁵ De andere basisprincipes waarop het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS volgens de Raden zou moeten steunen, staan beschreven in hun unanieme adviezen van 21 januari 2015 ([CRB 2015-0110, NAR Advies n° 1.921](#)) en 24 juni 2015 ([CRB 2015-1260, NAR Advies nr. 1.942](#)).

⁶ Het betreft de volgende drie adviezen: het advies van 26 januari 2016 "De NMBS-plannen voor gedifferentieerde tarieven in de spits- en de daluren: de sociale gesprekspartners lichten hun gezamenlijke standpunten nader toe" ([CRB 2016-0186, NAR Advies nr. 1968](#)); het advies van 24 juni 2015 over de gevolgen van de plannen aangaande het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS voor het sociaal overleg ([CRB 2015-1260, NAR Advies nr. 1.942](#)) en het advies van 21 januari 2015 over het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS ([CRB 2015-0110, NAR Advies nr. 1.921](#)).

⁷ Met het Klimaticket Ö kan op het hele Oostenrijkse grondgebied gebruik gemaakt worden van openbaarvervoerdiensten (trein, tram, bus of metro) die worden aangeboden door de deelnemende vervoerinstanties. Meer informatie over het Klimaticket Ö, over de Brupass (XL), de City Pass-abonnements en het (gecombineerd) Unlimited abonnements is te vinden in het artikel van het CRB-secretariaat dat te raadplegen is via [deze link](#).

Het 80/20-systeem uitbreiden

De Raden verwijzen naar twee vragen aan de federale regering die ze geformuleerd hebben in hun unaniem advies "Flexibele abonnementen: hefboom voor meer woon-werkverkeer per trein", nl.:

- de vraag om vóór de lancering van de flexibele abonnementen (d.i. vóór het tweede kwartaal van 2022) regelgevende maatregelen te treffen die de uitbreiding van het 80/20-systeem naar de flexibele abonnementen vanaf hun lancering mogelijk maken;
- de vraag om het 80/20-systeem uit te breiden tot al de gecombineerde abonnementen, met inbegrip van de flexibele abonnementen die gecombineerd worden met een regionaal openbaarvervoersupplement.

Een verplichte consultatie van de CRB en de NAR opnemen in het beheerscontract van de NMBS

Tot slot vragen de Raden dat in het beheerscontract 2023-2032 van de NMBS uitdrukkelijk wordt bepaald dat de CRB en de NAR ex ante (d.w.z. vóór de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS) geraadpleegd moeten worden over de voorstellen van tariefaanpassingen van de abonnementen voor het woon-werkverkeer. Deze tariefaanpassingen kunnen immers gevolgen hebben voor het sociaal overleg⁸, voor de keuze van het vervoermiddel dat in het kader van het woon-werkverkeer wordt gebruikt en dus ook voor de reizigersinkomsten van de NMBS⁹.

⁸ Op basis van de evolutie van deze tarieven kan de Groep van 10 beslissen om de forfaitaire bedragen van minimale werkgeverstegemoetkomingen in de prijs van de openbaarvervoerabonnementen aan te passen.

⁹ De woon-werkabonnementen zijn immers goed voor een aanzienlijk deel van de reizigersinkomsten van de NMBS.