

Advies 22/05

Tariefaanpassingen NMBS op 1 februari 2023

goedgekeurd via de schriftelijke procedure op 22/10/2022

1. Inleiding

Op 12 september 2022 stelde de NMBS haar voorstel voor tariefaanpassingen op 1 februari 2023 aan het Raadgevend Comité van de Treinreizigers voor. Deze volgen de bepalingen van het beheerscontract 2008-2012 (geconsolideerde versie van 17/01/2014) en de bijvoegsels daarvan, die nog steeds van toepassing zijn. Het Comité dankt de NMBS voor de informatie die het op deze vergadering kreeg en voor de antwoorden op zijn vragen.

Het Comité heeft begrip voor de moeilijkheden waarmee de NMBS momenteel wordt geconfronteerd: de nog steeds zichtbare gevolgen van de gezondheids crisis voor het aantal reizigers en, meer recentelijk, de aanzienlijke stijging van haar kosten en met name die in verband met energie en loonindexering. Om de kwaliteit van het spooraanbod te bestendigen en het modale aandeel van de trein op te trekken, moet de NMBS over voldoende financiële middelen beschikken om de kosten die eruit voortvloeien, te dekken.

2. Beoordeling van het voorstel voor de tariefaanpassingen

Het Comité stelt vast dat de door de NMBS voorgestelde tariefaanpassingen voor 1 februari 2023 conform de bepalingen van de artikelen 15 en 16 van het beheerscontract 2008-2012 zijn:

- +9,73% voor de abonnementen en afgeleide producten, ofwel de jaarlijkse verhoging van de gezondheidsindex (+8,73% van juni 2021 tot juni 2022) vermeerderd met 1% (de stiptheid van de treinen van juli 2021 tot juni 2022 lag met 90,3% aanzienlijk hoger dan de in het beheerscontract vastgelegde doelstelling);
- gemiddeld +8,73% voor de andere producten, d.w.z. de jaarlijkse stijging van de gezondheidsindex.

3. Commentaren

Tijdens de vergadering van de werkgroep die belast is met de redactie van dit Advies hebben de aanwezige leden van het Comité geen consensus bereikt over de wenselijkheid en de rechtvaardiging van de door de NMBS voorgestelde tariefverhogingen. De twee geuite standpunten worden samengevat in de onderstaande punten A en B.

A) Eerste standpunt

De amplitude, de frequentie en de stiptheid van de treindiensten zijn de belangrijkste factoren voor de aantrekkelijkheid van het reizigersvervoer per spoor. De verbeteringen die de NMBS in het verleden in deze domeinen aanbracht, hebben steeds een zeer positieve invloed gehad op het aantal vervoerde reizigers, met name het vervoersplan 1998 (+8% van de treinkilometers) en de versterking van het (voornamelijk voorstedelijke) aanbod sinds 2016.

De NMBS-tarieven zijn aantrekkelijk, vooral voor jongeren (jonger dan 26 jaar) en senioren (65 jaar en ouder). Deze tarieven liggen ook aanzienlijk lager dan die van bijvoorbeeld de Zwitserse (SBB) en Nederlandse (NS) spoorwegen. Deze twee spoorwegondernemingen vervoeren echter meer reizigerskilometers per inwoner dan de NMBS, dankzij de hoogstaande kwaliteit van hun diensten op het vlak van amplitude, frequentie en stiptheid.

Om haar aanbod te consolideren, moet de NMBS over voldoende financiële middelen beschikken. In de huidige context van hoge inflatie moeten deze middelen ook worden opgetrokken om de aanzienlijke kostenstijging sinds de tweede helft van 2021 te dekken. Met het oog hierop vormt het tariefbeleid een belangrijke hefboom, vooral omdat talrijke sectoren vragende partij zijn voor hogere overheidssteun voor hun eigen activiteiten en de financiële middelen van de overheid beperkt zijn. De verhoging van de inkomsten als gevolg van de voorgestelde verhoging van de tarieven zal uiteraard niet volstaan om de rekeningen van de NMBS in evenwicht te brengen, maar zij zal de nieuwe bijdragen van de al sterk bevraagde federale overheid, verzachten. Anderzijds zou het loslaten van de tariefindexering een precedent scheppen dat koren op de molen is van degenen die pleiten voor een opschorting of inperking van de loonindexering.

Een vermindering van het aanbod (en met name van het avondaanbod, dat op verschillende verbindingen nog niet aantrekkelijk genoeg is) zou een grote belemmering vormen voor de modal shift die essentieel is om een duurzame en milieuvriendelijke mobiliteit te bevorderen. Een euro kan maar één keer worden uitgegeven: als hij door de Staat wordt besteed aan compensatie voor de niet-indexering van de spoorwegtarieven of aan een verlaging van het btw-tarief van 6% naar 0%, kan hij niet meer worden ingezet om een robuuster en betrouwbaarder aanbod uit te bouwen. Anderzijds stijgen de kosten van het autogebruik sterk en wordt het overgrote deel van de lonen en sociale uitkeringen ook geïndexeerd, waardoor het effect van tariefverhogingen wordt gecompenseerd.

B) *Tweede standpunt*

De door de NMBS voorgestelde tariefverhoging is een slecht signaal. De bevolking wordt uitgenodigd om mee de strijd aan te binden tegen klimaatverandering door meer gebruik te maken van het openbaar vervoer en de auto vaker te laten staan. Maar hoe kan de bevolking ervan worden overtuigd dit pad te volgen wanneer de treintarieven met 10% stijgen? De aangekondigde tariefverhoging is ook slecht nieuws voor werknemers wier werkgever hen slechts gedeeltelijk en ten belope van een forfaitair bedrag voor hun abonnementskosten vergoedt: dit treft ongeveer een derde van alle werknemers, en vaak zijn dit werknemers met een laag inkomen. Bovendien zal deze tariefverhoging de inflatiespiraal ook nog aanwakkeren. De huidige uitzonderlijke economische context (inflatie, klimaatverandering, grote stijging van de energieprijzen) rechtvaardigt het ingrijpen van de federale regering in de tariefafspraken van het huidige beheerscontract.

Voorts heeft de federale regering, om de stijging van de energieprijzen te matigen, de accijns op benzine en diesel vanaf 19 maart 2022 tijdelijk met € 0,175 per liter (incl. btw) verlaagd (KB van 16 maart 2022 tot voorlopige wijziging van 3 artikelen van de programmawet van 27 december 2004). Deze verlaging, die de Staat al honderden miljoenen euro's heeft gekost, druist in tegen de modal shift. Regionale

vervoersmaatschappijen worden eveneens geconfronteerd met stijgende energieprijzen en personeelskosten. De MIVB en de TEC/OTW hebben echter onlangs hun tarieven voor bepaalde reizigersgroepen verlaagd. Ook in het buitenland zijn er initiatieven om het openbaar vervoer, en met name het spoorvervoer, te bevorderen door goedkopere tickets aan te bieden: bijvoorbeeld het ticket van 9 euro in Duitsland, het "KlimaTicket" in Oostenrijk en het tijdelijk gratis gebruik van regionale en voorstedelijke treinen in Spanje.

Om de negatieve gevolgen van de door de NMBS voorgestelde tariefverhoging voor de reizigers te voorkomen, bestaan er verschillende mogelijkheden, die afhangen van beleidskeuzes:

- Ofwel het btw-tarief op NMBS-vervoersbewijzen verlagen van 6% naar 0%, wat de impact van de tariefverhoging op de treingebruikers aanzienlijk zou verminderen;
- Ofwel de tariefverhoging uitstellen of schrappen, ofwel een aanzienlijk lagere verhoging opleggen, uiteraard onder voorbehoud van compensatie door de federale Staat van het verlies aan inkomsten;
- Het werkgeversaandeel in de kosten van abonnementen optrekken, bijvoorbeeld door de vergoeding tot 100% te veralgemenen, waardoor indirect ook het autogebruik (privéwagen en salariswagen) in verplaatsingen voor het woon-werkverkeer zou afnemen.

4. Suggestie

Begin 2023 zou de NMBS het gebruik van schoolabonnementen en van de "Youth Holidays" op grote schaal moeten promoten, vooral voor de (toekomstige) studenten van het hoger onderwijs. Het gaat om zeer voordelige vervoersbewijzen, zelfs na de door de NMBS voorgestelde prijsverhoging. In grote universiteitssteden zijn er onvoldoende studentenkoten en de huurprijzen ervan stijgen aanzienlijk. De gemiddelde huurprijs van een kot ligt tussen 400 en 500 euro per maand per persoon (lasten inbegrepen). De huurprijs voor goed gelegen koten kan zelfs oplopen tot 600 euro per maand of meer. Op jaarbasis liggen deze prijzen gemiddeld 20 keer hoger dan de jaarprijs van het studentenabonnement (€ 237/jaar voor 30 km en € 332/jaar voor 50 km, volgens de tarieven op 1 februari 2022). Voor veel ouders zou het kopen van een treinabonnement in de plaats van de huur van een kot een aanzienlijke besparing opleveren. Deze informatiecampagne (eventueel met TEC/OTW, MIVB, De Lijn) zou moeten plaatsvinden rond februari 2023, wanneer de zoektocht naar koten voor het academiejaar 2023-2024 van start gaat.
