



ADVIES

CRB 2015 - 0110

Het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS

CCE
Conseil Central de l'Economie
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven
CRB



Advies over het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS

Brussel
21.01.2015

Inbehandelingneming

Op 8 oktober 2014 kwamen vertegenwoordigers van de NMBS de gemengde subcommissie Treinkaarten toelichting geven bij het voorstel voor de verhoging van de tarieven van de NMBS-vervoerbewijzen vanaf 1 februari 2015.

Bij brief van 24 oktober 2014 heeft de heer Cornu, gedelegeerd bestuurder van de NMBS, laten weten dat de raad van bestuur van de NMBS beslist heeft tot opschorting van het lopende proces voor de jaarlijkse tariefaanpassing op 1 februari 2015. De heer Cornu geeft in die brief te kennen dat hij van de onderhandelingen over het nieuwe beheerscontract van de NMBS gebruik wil maken om een sterke vereenvoudiging van het tarievgamma en van de tariefvoorwaarden voor te stellen. Hij vermeldt in die brief tevens het proces dat aan de gang is en dat erop gericht is een nieuw tarievenbeleid in het beheerscontract op te nemen. Het is zijn streven dat proces op korte termijn te voltooien.

De tarieven van de vervoerbewijzen die de NMBS aanbiedt (waaronder de tarieven van de vervoerbewijzen voor het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer) vormen een belangrijke component van het spoorbeleid, dat volgens de Raden een belangrijke bijdrage moet leveren aan de reductie van de steeds nijpender wordende congestieproblemen, die nefaste gevolgen hebben voor zowel de economie, als de werking van de arbeidsmarkt, het leefmilieu en de volksgezondheid.

Daarom hebben de Raden besloten op eigen initiatief een advies uit te brengen om de aandacht te vestigen op een aantal punten die volgens hen in aanmerking zouden moeten worden genomen bij het uitwerken van het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS. Dit advies werd door de gemeenschappelijke plenaire vergadering van de Raden van 21 januari 2015 goedgekeurd.

Advies

1 Algemene basisprincipes voor het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS

De Raden zijn van oordeel dat het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS zou moeten steunen op een aantal basisprincipes die ze hieronder een voor een expliciteren.

De Raden onderstrepen dat de grotere vrijheid inzake tariefbepaling voor de NMBS die de federale regering in het vooruitzicht stelt in het kader van de financiële responsabilisering van de NMBS en van een betere benutting van de capaciteit geen afbreuk mag doen aan de geest van de wet van 27 juli 1962¹ en van cao nr.19 octies². In dit verband herinneren ze aan de algemene filosofie die aan de genoemde wet en cao ten grondslag ligt, nl. dat de kostprijs van de woon-werkverplaatsingen:

- de werknemers niet mag ontmoedigen om heen en weer te pendelen tussen hun woon- en werkplaats ;
- voor werknemers geen reden mag zijn om een job die bij hun profiel past, op te zeggen;
- voor werkzoekenden geen beletsel mag vormen om een job te aanvaarden of het werk te hervatten.

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 CAO nr 19 octies van 20 februari 2009 betreffende de financiële bijdrage van de werkgevers in de prijs van het vervoer van de werknemers.

De Raden dringen erop aan dat het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS rekening houdt met de behoefte aan stabiliteit in de werknemers- en werkgeversbijdragen aan de kosten van het gemeenschappelijk openbaar vervoer. Vervolgens wensen zij niet dat er voor de trajecttreinkaarten en de halftijdse treinkaarten een differentiatie van de tarieven wordt ingevoerd in functie van het uur van de dag en/of de bezettingsgraad van de spoorlijn. Dergelijke vormen van differentiatie zouden immers leiden tot discriminatie van werknemers op basis van hun werkuurregeling of van hun woonplaats.

Volgens de Raden moet het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS erop gericht zijn mensen, in het bijzonder de jongeren, aan te moedigen om zich met de trein te verplaatsen. Met dat doel voor ogen vragen de Raden o.m. om erover te waken dat de beleidslijnen van de verschillende bevoegdheidsniveaus elkaar niet opheffen. Ze motiveren deze vraag aan de hand van volgend voorbeeld. Als de treinkaarten duurder worden tijdens de spitsuren en de Gewesten tegelijk een slimme kilometerheffing (rekeningrijden) voor personenwagens invoeren, dan blijft de verhouding tussen de vervoersmodi ongewijzigd en zal de door de verschillende beleidsniveaus nagestreefde modal shift ten voordele van de duurzamere modi (waaronder de trein) niet worden verwezenlijkt.

De Raden dringen erop aan het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS zo op te vatten dat het de werking van de arbeidsmarkt niet verstoort. In dit verband wijzen ze erop dat het differentiëren van de tarieven in functie van de gebruikte spoorlijn de geografische arbeidsmobiliteit zou kunnen verminderen en bijgevolg de mismatch tussen de vraag naar en het aanbod van arbeid zou kunnen vergroten.

De Raden vinden dat het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS voldoende dynamisch moet zijn om te kunnen inspelen op de gewijzigde mobiliteitsbehoeften die voortvloeien uit de maatschappelijke ontwikkelingen (bv. co-ouderschap) en de beleidsevoluties inzake mobiliteit (bv. mobiliteitsbudget).

De Raden vragen ervoor te zorgen dat het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS eenvoudig te begrijpen en administratief beheersbaar is voor alle betrokken partijen (de NMBS, de werkgevers, de werknemers en andere treinreizigers). Daartoe vragen de Raden o.m. om de tarieven van de NMBS-vervoerbewijzen beperkt te houden in aantal.

2 Trajecttreinkaarten en halftijdse treinkaarten

De Raden brengen in herinnering dat ze er in hun vorige adviezen over de prijs van de treinkaarten herhaaldelijk voor gepleit hebben om de halftijdse treinkaarten en de trajecttreinkaarten inzake tarifiering gelijk te behandelen.

In dit advies vragen ze 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;
- een tariefverhoging van de halftijdse treinkaarten kan, zoals voor de trajecttreinkaarten, gevolgen hebben voor de werknemers en/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.

3 Schooltreinkaarten en campuskaarten

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 (CRB 2011-0585 DEF, NAR-advies n° 1770) de aandacht op hebben gevestigd dat de stelsels van alternerend leren en werken aantrekkelijker zouden zijn, mochten de jongeren die alternerend leren en werken een beroep kunnen doen op de voorkeurstarieven voor openbaar vervoer die scholieren en studenten genieten.

In dit advies herhalen de Raden het pleidooi dat ze in hun vorige adviezen over de prijs van de treinkaarten meermaals hebben gevoerd om te bewerkstelligen dat alle jongeren die alternerend leren en werken voor hun woon-schoolverplaatsingen de schooltarieven van de NMBS (d.i. zowel de campuskaart als de schooltreinkaart) genieten. Meer concreet vragen de Raden ervoor te zorgen dat de jongeren die niet ingeschreven zijn bij Syntra, IFAPME en EFPME niet langer meer moeten betalen voor hun woon-schoolverplaatsingen per trein dan zij die daar wel zijn ingeschreven. 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.

Woonden, onder het voorzitterschap van de heren R. TOLLET, voorzitter van de Centrale Raad van het Bedrijfsleven en P. WINDEY, voorzitter van de Nationale Arbeidsraad, de gemeenschappelijke plenaire vergadering van 21 januari 2015, bij:

Leden van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven

Lid benoemd op voorstel van de representatieve organisaties die de ambachten, de kleine en middelgrote handelsondernemingen en de kleinindustrie vertegenwoordigen:

de heer VANDORPE

Lid benoemd op voorstel van de landbouworganisaties:

de heer GOTZEN

Lid benoemd op voorstel van de bosbouw:

de heer COOLENS

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

Algemeen Christelijk Vakverbond : de heer HANSSENS

Woonde de vergadering bij als deskundige van de Raad:

De heer ROOSSENS

Leden van de Nationale Arbeidsraad:

Werkgeversorganisaties:

Middenstandsorganisaties: de heer CABOOTER

Werknemersorganisaties:

Algemeen Belgisch Vakverbond: de heer VANDER LINDEN

Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België: Mevrouw LOGIST

Woonde de vergadering bij als deskundige van de Raad:

Mevrouw BETTENS