

NOTA VAN TOELICHTING

Inleiding

De wettelijke regeling voor het openbaar vervoer in Aruba is de Landsverordening personenvervoer (AB 1995 no. GT 23). Deze landsverordening bevat de basisvoorschriften voor het vervoer van personen door middel van autobussen, taxi's, toerwagens, ongegeld vervoer, verhuurauto's, verhuurmotorfietsen en autobusdiensten.

Artikel 23 van de Landsverordening personenvervoer bevat de grondslag voor een nadere regeling van een aantal onderwerpen, waaronder de tarieven voor bedrijfsmatig personenvervoer door middel van autobussen (zie onderdeel d). Dit heeft geleid tot het Landsbesluit personenvervoer (AB 1997 no. GT 4). De daarin opgenomen tarieven zijn voor het laatst gewijzigd in 2016.¹

Sindsdien hebben meerdere kostenverhogende ontwikkelingen plaatsgevonden. Ten eerste kunnen de gestegen bedrijfskosten (*cost of doing business*) voor de autobusvergunninghouders worden genoemd. Deze vergunninghouders zijn zelfstandige ondernemers met daarbij behorende verantwoordelijkheden die deze kosten, zoals de onderhoudskosten van de autobus (keuringen, onderhoud, reparaties, banden, schoonmaakkosten), brandstofkosten en wettelijke verzekeringen, geheel zelf moeten dragen. Thans hebben deze kosten op structurele basis een zodanig niveau bereikt, dat de huidige tarieven de bedrijfsvoering van deze kleine ondernemers in algemene zin onder grote druk zet en daarmee het voortbestaan van een groot aantal van hen. Uiteindelijk raakt dit ook de sector in het geheel en het grote aantal personen dat gebruik maakt van autobusvervoer voor bijvoorbeeld woon-werk verkeer. Het laatste brengt meteen het aspect van toegankelijkheid van het autobusvervoer in Aruba voor de personen die er het meest gebruik van maken. Een groot deel van deze personen verdient loon op het minimum loon-niveau en heeft ook te maken met de stijging van kosten van levensonderhoud van de afgelopen periode en is dus kwetsbaar voor verdere prijsstijgingen. De toegankelijkheid door middel van betaalbare tarieven voor deze groep moet dan ook gewaarborgd blijven. In dit kader kan vermeld worden dat de regering voorbereidingen treft om op korte termijn, namelijk met ingang van 1 januari 2023, het minimumloon te

¹ Zie het Landsbesluit, houdende algemene maatregelen, van 8 april 2016 (AB 2016 no. 22) tot wijziging van het Landsbesluit personenvervoer (AB 1997 no. GT 4) (aanpassing tarieven kleine autobussen).

verhogen. Voorts is het formele wetgevingstraject voor het Belastingplan 2023² lopende. Dit meeromvattende plan bevat onder meer een wijziging van het loonbelastingstelsel die voor werknemers een compenserend effect zal hebben.

Nieuwe tarieven

Na overleg te hebben gevoerd met vertegenwoordigers van de autobussector en met inachtneming van het bovenomschreven belang van toegankelijkheid van deze sector door middel van betaalbare tarieven, is besloten tot een verhoging van de tarieven door middel van aanpassing van het Landsbesluit personenvervoer, waarbij de tarieven voor autobusvervoer op een voor alle betrokkenen redelijke en verantwoorde wijze worden verhoogd. Daarbij wordt een tariefdifferentiatie geïntroduceerd ten behoeve van passagiers van 60 jaar of ouder. De reden hiervoor is dat met name deze categorie voor een groot deel bestaat uit personen met een beperkt inkomen. Een dergelijk onderscheid in tarieven is overigens geen novum in het openbaar vervoer. Zo biedt het (overheids)busbedrijf Arubus 60-plussers een '60+ smartcard' aan, waarmee na een jaarlijkse registratie van Afl. 15,- de eerste 40 ritten van elke maand gratis zijn, en de overige ritten Afl. 3,- per rit kosten ten opzichte van het reguliere tarief van Afl. 4,50 per rit. Voor wat betreft de leeftijdverificatie van deze groep kan worden gedacht aan de gebruikelijke identificatiemiddelen in het economische verkeer van Aruba, zoals cedula, rijbewijs of paspoort.

Het onderhavige ontwerp bewerkstelligt het bovenstaande door middel van aanpassing van artikel 18 van het Landsbesluit personenvervoer. Dit gebeurt door invoering van een nieuw eerste en tweede lid in dat artikel, waarin een verhoging met Afl. 1,- per rit wordt geregeld (eerste lid) met een uitzondering voor de 60-plussers, voor wie het huidige tarief blijft gelden (tweede lid). In beide gevallen wordt een tariefdifferentiatie toegepast. Uit overleg met vertegenwoordigers van de autobuschauffeurs is gebleken dat een aanpassing van de tariefperiodes gewenst is, waarbij de avond- en ochtendtarieven op respectievelijk 20:00 en 5:00 uur ingaan. Dit aangezien een groot aantal passagiers tussen 5:00 uur en 6:00 uur instappen om naar het werk te gaan. Ten aanzien van deze groep is het om bovenvermelde redenen onwenselijk om de verhoogde avond- en ochtendtarieven in rekening te brengen. Overigens wordt ten aanzien van de eerdere aanvang van de avondtarieven 21:00 uur gehanteerd om de tariefperiode gelijk te houden,

² Landsverordening Belastingplan 2023, waarvan het ontwerp op 4 oktober 2022 bij de Raad is ingekomen en het advies van de Raad op 11 november 2022 is vastgesteld.

namelijk acht uur.

Het onderhavige ontwerp heft het onderscheid op tussen ritten binnen de bebouwde kom van Oranjestad of San Nicolas en ritten die niet beperkt blijven tot de bebouwde kom van Oranjestad of San Nicolas. De reden hiervoor is dat met de voorgestelde wijzigingen (tevens ook met de thans geldende regeling) voor beide categorieën hetzelfde tarief geldt. Met de voorgestelde formulering van "een enkele rit tussen Oranjestad en San Nicolas" dient te worden verstaan een enkele rit binnen de bebouwde kom van Oranjestad of San Nicolas, alsook een rit die niet beperkt blijft tot de bebouwde kom van Oranjestad of San Nicolas.

Met betrekking tot het vervoer van bagage van zodanige omvang dat daardoor een zitplaats in beslag wordt genomen of die in de kofferruimte van de autobus vervoerd moet worden, kan enkel Afl. 2,50 in rekening worden gebracht. Gezien de rittarieven maximumtarieven zijn en de autobuschauffeurs dus ook een lager bedrag voor een rit in rekening mogen brengen, is het wenselijk om ook voor bagage een maximumtarief te hanteren met dus de mogelijkheid van een lager tarief, in plaats van slechts één tarief. Artikel I, ten 2°, voorziet hierin.

De minister van Transport, Integriteit, Natuur en Ouderenzaken,



De minister van Algemene Zaken, Innovatie, Overheidsorganisatie,
Infrastructuur en Ruimtelijke Ordening,

