

Vergaderjaar 2006–2007

**30 913**

## **Wijziging van de Loodsenwet en enige andere wetten in verband met de invoering van markttoezicht op het aanbod van dienstverlening door registerloodsen en een herziening van de loodsgeldtariefstructuur (Wet markttoezicht registerloodsen)**

**Nr. 5**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 22 februari 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen omtrent dit wetsvoorstel.

Onder het voorbehoud dat de regering de in dit verslag opgenomen vragen en opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Atsma

De adjunct-griffier van de commissie,  
Berenschot

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Atsma (CDA), fng. voorzitter, Van der Staaij (SGP), Dijsselbloem (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouweland (PvdD), Polderman (SP) en Vacature (algemeen).  
Plv. leden: Hessels (CDA), Van der Vlies (SGP), Jacobi (PvdA), Boekstijn (VVD), Ten Hoopen (CDA), Van Gent (GL), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Van Baalen (VVD), Van Heugten (CDA), Smeets (PvdA), Van Gijlswijk (SP), Slob (CU), Van Leeuwen (SP), Van Haersma Buma (CDA), Van Dam (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Lempens (SP) en Depla (PvdA).

## INHOUDSOPGAVE

<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>Doel van het wetsvoorstel</b>	<b>3</b>
<b>Beleidsmatige uitgangspunten</b>	<b>3</b>
Introductie van marktwerking bij het loodsen van zeeschepen	3
Overgangperiode	4
Prepensioenproblematiek	4
Kabinetsbesluit 2004	5
<b>Functie en doeleinden van het toezicht op de markt van het loodsen van zeeschepen</b>	<b>5</b>
Ingrijpendheid van het markttoezicht in vergelijking met andere sectoren	5
Specifieke doelen van het markttoezicht	5
Onderlinge verhouding tussen ministerie van Verkeer en Waterstaat, loodswezenen toezichthouder	6
<b>Inhoud van het markttoezicht</b>	<b>6</b>
Systeem van kostentoerekening	6
Herziening van de loodsgeldtariefstructuur, advisering Nationale Havenraad	6
Afbouw Kruisfinanciering	7
Oplossing prepensioenproblematiek	7
Vaststelling van de tarieven, toetsing door de NMa	7
Leveringsvoorwaarden	7
Verdragsrechtelijke aspecten, positie van de Scheldevaart	8
Europeesrechtelijke aspecten	9
<b>Handhaving</b>	<b>9</b>
Algemeen	9
Bestuurlijke boete en last onder dwangsom	9
<b>Maatschappelijke kosten en baten, bedrijfseffecten, bestuurlijke lasten, administratieve lasten</b>	<b>9</b>
Maatschappelijke kosten en baten, bedrijfseffecten	9
Administratieve lasten en nalevingskosten	9

## **Inleiding**

De leden van de fracties van CDA, PvdA, VVD, PVV en SGP hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel «markttoezicht registerloodsen». De leden van deze fracties hebben nog diverse vragen en opmerkingen bij verschillende onderdelen van het wetsvoorstel.

De leden van de SP-fractie hebben vol verwondering kennisgenomen van dit wetsvoorstel. Het wetsvoorstel lijkt een nieuwe systematiek voor te stellen om een probleem op te lossen dat ook binnen de huidige regelgeving opgelost kan worden; een voorstel van onnodige regelgeving en overbodige administratieve lasten. Al met al zijn de leden van de SP-fractie nog niet overtuigd van de nut en noodzaak van deze nieuwe wet.

De leden van de PVV-fractie kunnen de wens om tot meer marktwerking te komen ondersteunen. De veiligheid van de havens mag natuurlijk nimmer in gevaar komen. Wel vinden deze leden de overgangperiode erg lang. Wanneer gaat het Nederlandse loodswezen haar diensten aanbieden in buitenlandse havens? Worden de andere Europese havens tegelijkertijd opengesteld voor registerloodsen en zijn de opleidingseisen uniform?

## **Doel van het wetsvoorstel**

Hoewel, voor zover dat op dit moment nagegaan kan worden, bij geen van de leden van de CDA-fractie het verlangen bestaat om loods te worden, zouden zij graag van de regering willen vernemen hoe de werving, selectie en opleiding van loodsen plaatsvindt en welke gevolgen implementatie van dit wetsvoorstel heeft. Verder zouden deze leden het op prijs stellen als de regering zou ingaan op het aantal registerloodsen.

## **Beleidsmatige uitgangspunten**

### *Introductie van marktwerking bij het loodsen van zeeschepen*

Met de regering zijn de leden van de CDA-fractie van mening dat de nautische veiligheid niet in het geding mag komen. Deze leden plaatsen echter kanttekeningen bij de door de regering gekozen weg waarin het huidige loodswezen tot 2019 de kans krijgt een zodanige positie op te bouwen dat overgegaan zou kunnen worden tot marktwerking, zonder dat tegelijkertijd besloten is tot daadwerkelijke invoering van deze marktwerking op 1 januari 2019.

Om een goede verhouding tussen prijs en prestatie van loodsdiensten te krijgen, meent de regering dat het invoeren van marktmechanisme een mogelijkheid is. De leden van de PvdA-fractie vernemen graag welke andere manieren de regering ziet om tot een optimale verhouding tussen prijs en prestatie van loondiensten te komen. Zijn er voorbeelden waar loodsen wel met marktwerking werken en leidt deze vorm in die gevallen tot het gewenste resultaat?

«De tarieven van het loodswezen lopen niet uit de pas met de omringende landen» schrijft de minister van Verkeer en Waterstaat in een brief van 23 januari 2006 (29 862). De leden van de PvdA-fractie willen graag weten welke argumenten ten grondslag liggen aan de constatering dat de verhouding tussen prijs en prestatie van loodsdiensten ontbreekt.

De leden van de SP-fractie juichen het toe dat er na de verzelfstandiging van het loodswezen nu ook een oplossing gevonden wordt voor de problemen met de prepensioenen. De hogere loodstarieven de komende jaren en het uitblijven van marktwerking zijn begrijpelijk. Volgens de

huidige regelgeving moet de minister de tarieven goedkeuren. Deze hogere tarieven kan zij dus nu gaan goedkeuren. Een noodzaak tot veranderende regelgeving zien de leden van de SP-fractie hier niet bij.

De havenbeheerders, reders en andere bedrijven zouden momenteel de loodsgeldtarieven te hoog vinden. De minister van Verkeer en Waterstaat keurt nu deze tarieven echter jaarlijks goed. Deze moet er nu dus voor waken dat de tarieven niet te hoog worden. De leden van de SP-fractie zien hier een duidelijke en democratische controle over de tarieven en willen dit ook zo laten.

De leden van de SGP-fractie constateren dat het wetsvoorstel een overgangsregime bewerkstelligt ten behoeve van een mogelijke introductie van marktwerking bij het beloodsen van zeeschepen. In hoeverre grijpt het wetsvoorstel hiermee vooruit op de introductie van marktwerking? Acht de regering het nog steeds denkbaar dat er wordt overgegaan tot de betreffende introductie van marktwerking op dit terrein, waarop verschillende, belangrijke publieke belangen worden gediend? Acht de regering de tijd inmiddels niet rijp om te besluiten dat op dit terrein geen marktwerking dient te worden geïntroduceerd?

#### *Overgangperiode*

Hoewel er bij de leden van de CDA-fractie begrip is voor het feit dat de regering een overgangperiode ordentelijk wil regelen, leven er bij betreffende leden nog wel een aantal vragen. Zij vragen zich af of hier feitelijk wel sprake is van een overgangperiode. Naar welke situatie wordt gestreefd?

De leden van de CDA-fractie sluiten zich aan bij de leden van de Raad van State wanneer deze aangeven dat niet duidelijk is hoe de regering zich de marktwerking in 2019 voorstelt en hoe deze regeling er toe kan leiden dat het loodswezen adequaat wordt voorbereid op de introductie ervan. De door de regering gegeven antwoorden op vragen van de Raad van State zijn in de ogen van de leden van de CDA-fractie onbevredigend. Het kan immers niet de bedoeling zijn om een wetsvoorstel bij de Staten-Generaal in te dienen dat voorziet in een overgangsregeling tot 2019 om vervolgens in 2019 te constateren dat de situatie van 2007 gecontinueerd wordt. Deze leden vernemen daarom graag van de regering of het haar ernst is om op enig moment in de toekomst marktwerking te introduceren in het loodswezen. Wanneer het antwoord op deze vraag ontkennend is, plaatsen de leden van de CDA-fractie grote vraagtekens bij nut en noodzaak van voorliggend wetsvoorstel. Wanneer de regering – anders dan zij in de Memorie van Toelichting heeft aangegeven – de mening is toegedaan dat hier inderdaad sprake is van een overgangsregeling, vragen deze leden zich af op welke wijze de regering er zorg voor zal dragen dat na de overgangperiode sprake zal zijn van marktwerking.

Kan de regering – gezien in het kader van de overgangperiode – aangeven op welke wijze zij invulling wil geven aan het «vrije ondernemerschap» van de registerloods?

#### *Prepensioenproblematiek*

De leden van de CDA-fractie zijn verbaasd dat de regering de niet adequate dekking van prepensionering op de leeftijd van 55 jaar aanlevert als een reden om nu niet over te gaan tot marktwerking en heeft hierover een aantal vragen:

1. Waarom is dit niet aan de orde gekomen bij de behandeling van de Wet op de beroepspensioenfondsen? Kent de regering de door haar gekozen oplossing bij het notariaat waarbij aansluiting bij het fonds

- verplicht gesteld is en niet overgelaten wordt aan de beroepsgroep? Welke zwaarwegende redenen bestaan er om deze oplossing niet te kiezen voor de loodsen?
2. Kan de regering aangeven of het vaker gebeurd is dat financiering van pensioenen (of het gebrek daaraan) als reden is gebruikt om voorlopig geen marktwerking toe te staan?
  3. Welke leeftijd voor pensionering hanteren de omliggende landen voor loodsen?
  4. Wat is de reden dat de regering uitgaat van prepensionering op de leeftijd van 55 jaar? Hoe valt dit te rijmen met het overheidsbeleid om de pensioengerechtigde leeftijd op 65 jaar te stellen?

De termijn van de overgangperiode hangt samen met de omvang van de back service problematiek. Graag vernemen de leden van de CDA-fractie van de regering of zij op basis van de meest recente cijfers de conclusie handhaaft dat een overgangperiode tot 2019 noodzakelijk is?

Deelt de regering de analyse van de Nederlandse vereniging van Reders dat de «back service» problematiek in belangrijke mate kan worden opgelost door het introduceren van een hogere pensioenleeftijd dan de thans geldende 55 jaar? De leden van de CDA-fractie menen dat een dergelijke regeling zeer voor de hand zou liggen zowel gelet op het geldende overheidsbeleid om prepensioenen te ontmoedigen, als op de pensioengerechtigde leeftijd die nu als acceptabel wordt beoordeeld voor andere sectoren, als ook gelet op de pensioenleeftijd van de Belgische loodsen (65 jaar volgens de MvT).

De leden van de PvdA-fractie willen graag weten of het niet mogelijk is om tot een goede verhouding tussen prijs en prestatie van loodsdiensten te komen, zonder de vorm van marktwerking, gegeven dat het prepensioenprobleem is opgelost.

#### *Kabinetsbesluit 2004*

De leden van de PvdA-fractie vragen wanneer de eerstvolgende evaluatie zal zijn. Welke punten worden dan precies geëvalueerd? Wordt daarbij ook de verhouding tussen enerzijds de verwachte groei van de havencapaciteit en anderzijds de flexibilisering van de loodsplicht meegenomen?

### **Functie en doeleinden van het toezicht op de markt van het loodsen van zeeschepen**

#### *Ingrijpendheid van het markttoezicht in vergelijking met andere sectoren*

Onder omstandigheden kan vrijstelling of ontheffing worden verleend van de verplichting om gebruik te maken van de diensten van loodsen. De leden van de PvdA-fractie vragen naar het verschil tussen ontheffing en vrijstelling.

#### *Specifieke doelen van het markttoezicht*

In de Memorie van Toelichting stelt de regering dat het loodswezen efficiënter is gaan werken en dat een groot gedeelte van de kostenbesparingen ten goede kwam aan de vergoedingen van de registerloodsen. Kan de regering aan de leden van de CDA-fractie mededelen over hoeveel loonstijging we hier spreken? Hoe is dit feit te verenigen met de mededeling dat de grootste kostenpost voor het loodswezen de beloning van de loodsen zelf is?

Welke efficiencyprikkel stelt de regering voor om de kostenstijgingen niet automatisch te vertalen in loonstijgingen? De leden van de CDA-fractie zouden graag van de regering vernemen of de beloning van de loodsen

conform de Balkenende-norm is. Is de beloning hoger of lager dan het salaris van de Minister-President? Als deze beloning hoger is, op welke wijze wil de regering bewerkstelligen dat deze norm ook in het loodswezen nageleefd wordt?

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke manier het loodswezen zelf met de sector overleg dient te plegen over de terugvloeiing van efficiencyvoordelen naar de sector. In hoeverre en met welke instrumenten moet de NMa hierop toezicht houden?

Er wordt gesproken over het type toezichtmodel dat is gebaseerd op «cost plus», maar dat wel enkele elementen van «price cap» in zich draagt. De leden van de PvdA-fractie willen graag enige toelichting op de uitwerking van deze keuze.

*Onderlinge verhouding tussen ministerie van Verkeer en Waterstaat, loodswezen en toezichthouder*

Graag vernemen de leden van de CDA-fractie van de regering waarom zij het onwenselijk acht dat een politiek verantwoordelijk bewindspersoon een goedkeuringsrecht over de tarieven zou verkrijgen. Nu draagt zij deze zeggenschap over op een niet-democratisch te controleren zelfstandig bestuursorgaan waarvan de regering «aanneemt» dat deze voldoende oog heeft voor het belang van checks and balances. Kan de regering aangeven hoe dit toezicht in andere landen is geregeld?

### **Inhoud van het markttoezicht**

*Systeem van kostentoe rekening*

De vaststelling van het kostentoe rekeningssysteem wordt opgedragen aan de ledenvergadering van de Nederlandse loodsencorporatie (Nlc) met instemming achteraf door het bestuur van de NMa. Kan de regering aangeven waar zij op baseert dat deze ledenvergadering het meest deskundig is en het beste inzicht heeft in kosten en tarieven? Naar de mening van de leden van de CDA-fractie zal de regering kaderstellend moeten optreden om de concurrentiepositie en de veiligheid van de Nederlandse havens te waarborgen. In de Memorie van Toelichting wordt gesteld dat er bij Algemene Maatregel van Bestuur regels worden vastgesteld omdat het toerekeningssysteem van de tarieven aan enige inhoudelijke eisen zal moeten voldoen. Graag vernemen de leden van de CDA-fractie van de regering welke eisen dit zijn. Deze leden vragen zich af hoe de vergoedingen aan de registerloodsen bij tarieven die kostengeoriënteerd zijn in de hand kunnen worden gehouden.

De leden van de CDA-fractie vragen welke extra kosten er zijn verbonden aan Loodsen op afstand (LOA). Welke apparatuur is er nodig om een dergelijk systeem veilig te laten werken? Kan de regering aangeven of vermindering van de capaciteit van het scheepvaartverkeer bij LOA opweegt tegen eventuele toename van de efficiency?

De leden van de CDA-fractie vragen de regering aan te geven waarom besloten is om het uurtarief en de wenselijkheid van het toepassen van een indexering niet te onderwerpen aan het toezicht van de NMa.

*Herziening van de loodsgeldtariefstructuur, advisering Nationale Havenraad*

Als de prepensioenproblematiek is opgelost zonder flankerende maatre-

gelen ontstaat er onzekerheid bij de scheepvaart door een plotselinge tariefdaling. De leden van de PvdA-fractie vragen de regering dit toe te lichten.

#### *Afbouw Kruisfinanciering*

Zijn er andere kostenposten voor schepen die gebruik maken van kruisbestuiving tussen de verschillende havens en draagkrachtklassen om de tarieven vast te stellen? Als dat het geval is, vragen de leden van de CDA-fractie zich af waarom het gebruik hiervan speciaal bij het loodswezen wordt afgebouwd.

De nieuwe tariefstructuur met een kostengeoriënteerde, regionaal gedifferentieerde tariefstelling vervangt het principe van landelijke tarieven naar draagkracht. Dit leidt voor de noordelijke zeehavens tot een forse stijging van de loodsgelden. Hoe zit het met de afstemming met het Duitse loodswezen? De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat in de scheepvaart het «draagkrachtprincipe» een gangbaar principe is. Waarom zou alleen bij de berekening van de loodstarieven hierop een uitzondering gemaakt moeten worden?

Hoe kan worden voorkomen dat bij de overgang van het ene tariefsysteem naar het andere tariefsysteem bepaalde scheepscategorieën buiten de boot vallen? Hoe wordt dan specifiek omgegaan met de frequentiekorting?

De leden van de SGP-fractie constateren dat het wetsvoorstel een afbouw beoogt van de bestaande kruissubsidies. Zal dit voor de kleinere zeehavens (zoals Delfzijl, Eemshaven, Harlingen en Den Helder) niet onvermijdelijk leiden tot forse tariefstijgingen, met alle consequenties van dien?

#### *Oplossing prepensioenproblematiek*

Het jaar 2019 wordt gezien als het jaar waarin de prepensioenproblematiek is opgelost en waarna vervolgens besloten kan worden tot eventueel marktmechanisme. De leden van de CDA-fractie vragen of 2019 niet heel ver weg is. Kan een goed loodsgeldtarief ook tot stand blijven komen zonder introductie van marktwerking als de kapitaaldekking is verzekerd? In hoeverre is dit nog een serieuze optie?

De leden van de PvdA-fractie willen graag weten waarom uit maatschappelijk oogpunt mag worden verwacht dat het Loodswezen de vrijwillige minimum uittredeleeftijd zal verhogen.

#### *Vaststelling van de tarieven, toetsing door de NMa*

Het Loodswezen heeft geen problemen met toezicht, maar vindt dat de eventuele boetes in verhouding moeten zijn. De leden van de PvdA-fractie willen graag weten wie er op de kwaliteit moet toezien: De Raad van Bestuur of het Loodswezen? Op welke manier gebeurt dat?

In dit kader is het deze leden niet duidelijk in hoeverre de bundeling van taken, die bij de NMa wordt neergelegd, een «dubbele petten»-probleem kan veroorzaken. De NMa is immers toezichthouder én tariefvaststeller.

#### *Leveringsvoorwaarden*

Is de indruk van de leden van de CDA-fractie juist dat in artikel 27h van de wet de Raad van Bestuur van de NMa de bevoegdheid wordt gegeven voorwaarden voor de dienstverlening te stellen? Deze leden vragen zich af of bij de NMa voldoende deskundigheid op dit gebied voorhanden is.

Het gebruik van bevoegdheden door de toezichthouder zijn incidenteel voorgekomen.

De leden van de PvdA-fractie vragen of daar een aantal voorbeelden van te noemen is.

De leden van de SP-fractie verwonderen zich over het feit dat de Raad van Bestuur van de NMa kennelijk ook mag gaan oordelen over de kwaliteit van de loodsen. Deze taak behoort in de ogen van deze leden toe aan deskundigen op dit gebied en horen dan ook niet bij de NMa.

De wetsystematiek van de huidige Loodsenwet geeft de minister de mogelijkheid om door middel van preventief en regressief toezicht op de totstandkoming van verordeningen en met bestuursdwang in te kunnen grijpen, terwijl met artikel 27h de Raad van bestuur van de NMa de mogelijkheid heeft om autonoom voorwaarden te stellen aan de kwaliteit van de dienstverlening van registerloodsen. De leden van de VVD-fractie vragen of hiermee de wetsystematiek niet op een onterechte manier doorkruist wordt.

In artikel 27h worden aanvullende bevoegdheden gegeven aan de Raad van Bestuur. In het nader rapport wordt vastgesteld dat het Loodswezen uitstekend opereert. De leden van de VVD-fractie vragen zich af waarmee de noodzaak voor een aanvullende bevoegdheid wordt aangetoond. Leidt dit niet tot een reële mogelijkheid van conflicterende regels terzake? In de Memorie van Toelichting wordt verder aangegeven dat thans niet gezien kan worden waarvoor een dergelijke bevoegdheid noodzakelijk is. De leden van de VVD-fractie vragen zich dan ook af waarom dit artikel dan wel in de wet wordt opgenomen. Kan de noodzaak tot het opnemen van dit artikel niet worden meegenomen in de opgenomen evaluatie?

De leden van de SGP-fractie merken op, dat bij de overheveling van taken naar een markttoezichthouder rekening moet worden gehouden met de publiekrechtelijke inbedding van het Nederlands loodswezen. De (kwalitatieve) uitoefening van loodstaken geschiedt onder verantwoordelijkheid van de Nederlandse Loodsencorporatie, een publiekrechtelijke organisatie, wettelijk ingesteld voor het waarborgen van de veiligheid van het scheepvaartverkeer naar en van de Nederlandse havens. De leden van de SGP-fractie vragen zich af of de taken van de (Raad van Bestuur van de) NM ten aanzien van deze (vooral) publiekrechtelijk geregelde organisatie waar het gaat om de bevoegdheid om voorwaarden voor de dienstverlening vast te stellen (artikel 27h), niet op onzorgvuldige wijze zijn afgebakend. Uit de Memorie van Toelichting (p. 29) blijkt dat de regering op dit moment geen situatie voor ogen staat waarin deze bevoegdheid dient te worden aangewend. Kan deze bepaling dan niet beter worden geschrapt?

#### *Verdragsrechtelijke aspecten, positie van de Scheldevaart*

Kan de regering verhelderen hoe er inzicht verkregen wordt in de kosten en opbrengsten per regio? De leden van de CDA-fractie vragen hoe de regering omgaat met verdragsverplichtingen in de regio Schelde. Hoe borgt de regering dat de Scheldevaart op grond van het verdrag met België voor het Loodswezen een kostendekkende activiteit is en blijft?

De leden van de SGP-fractie wijzen erop, dat in de Scheldemond het beloodsingsbeleid wordt vormgegeven door internationale verdragen, memoranda en (nog te sluiten) overeenkomsten. Zo dienen er nog steeds een aantal afspraken gemaakt te worden tussen betrokken partijen voordat sprake is van een level playing field tussen de Nederlandse en Belgische havens in de Scheldemond. Wanneer zal dit z'n beslag krijgen? Hoe voorkomen we valse concurrentie op de Westerschelde?



De leden van de VVD-fractie vragen of niet al te gemakkelijk wordt geconcludeerd dat het wetsvoorstel geheel en al in lijn is met het Europese recht. Een voorbeeld daarvan betreft het punt van de verplichting van schepen om op de Schelde of op de Eems een Nederlandse, Vlaamse of Duitse loods te nemen. Hoewel belofde een nationale aangelegenheid is, is het niet gegarandeerd dat ook in gebieden van verregaande internationale samenwerking zoals de Scheldemond een forse tariefsverhoging kan worden afgedwongen zonder dat sprake is van een afwijking met het Europese recht.

## **Handhaving**

### *Algemeen*

De leden van de PvdA-fractie willen graag weten op welke termijn de Kamer de nota's van wijziging mag ontvangen waarin het nu voorliggende wetsvoorstel meer aansluiting krijgt bij de thans in de Kamer in behandeling zijnde wetsvoorstellen rondom de Wijziging van de Mededingingswet (30 071) en de Vierde tranche Algemene wet bestuursrecht (29 702)?

### *Bestuurlijke boete en last onder dwangsom*

De leden van de CDA-fractie verzoeken de regering om na te denken over alternatieven voor de in haar ogen «onorthodoxe regeling» voor het verbeuren van opgelegde boetes en dwangsommen. Het door de regering geopperde alternatief door in de wet te regelen dat elke registerloods hoofdelijk en voor het geheel aansprakelijk is voor elke boete of dwangsom heeft in de ogen van deze leden de voorkeur boven de thans voorliggende regeling. Graag zouden zij vernemen hoe dit in andere sectoren geregeld is. Kan de regering aangeven wat het maximale percentage van de omzet van een organisatie is wat als boete kan worden opgelegd? Hoe verhoudt zich dit proportioneel?

De toetsing van de tarieven worden in het wetsvoorstel overgedragen aan de NMa. Hierbij kan de NMa ook boetes opleggen indien er fouten gemaakt worden. De leden van de SP-fractie vragen zich af of deze boetes proportioneel zullen zijn en niet een risico met zich meebrengen dat het Nederlandse Loodswezen in zijn bestaan bedreigd kan worden indien zij enkele administratieve fouten heeft gemaakt.

## **Maatschappelijke kosten en baten, bedrijfseffecten, bestuurlijke lasten, administratieve lasten**

### *Maatschappelijke kosten en baten, bedrijfseffecten*

De leden van de CDA-fractie zouden van de regering willen vernemen of zij van mening is dat er een «nulmeting» verricht dient te worden naar de feitelijke financiële situatie, inclusief de «backservice problematiek», zodat meer zekerheid ontstaat over de financiële situatie en mogelijke overwinsten zo spoedig mogelijk na het ontstaan ervan teruggegeven kunnen worden aan de sector, de reders.

### *Administratieve lasten en nalevingskosten*

De administratieve lasten van het wetsvoorstel zijn volgens de MvT in totaal € 281 352 per jaar. Uitgaande van het overgangsdossier van het ministerie uit 2003 betreffende het loodswezen gaat het om voorberei-

dingskosten voor het Rijk van € 1,8 miljoen en uitvoeringskosten van € 2,7 miljoen. De leden van de CDA-fractie vragen hoe de regering het grote verschil verklaart tussen deze bedragen.

Het loodswezen heeft geen principiële bezwaren om het toezicht op de loodstarieven neer te leggen bij de NMa. Men is wel bang voor een administratieve lastenverzwaring en een kostenverhoging die hoger is dan in de Memorie van Toelichting staat. De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd of deze veronderstelling juist is. Kan de regering daarbij ook een overzicht geven van de kosten?

De nieuwe wetgeving zal de druk van de administratieve lasten van het loodswezen vermoedelijk flink vergroten. Ook juridische geschillen zijn niet uitgesloten, met alle kosten van dien. De leden van de SP-fractie zijn bezorgd over de consequenties die dit zal hebben op de tarieven van de loodsen.

De leden van de VVD-fractie steunen het voorstel tot het houden van een benchmark. Volgens het wetsvoorstel zal deze vergelijking worden uitgevoerd door het loodswezen, voorgelegd aan de sector en beoordeeld door de NMa. Deze leden vragen zich echter af of het loodswezen wel de meest in aanmerking komende partij is voor de uitvoering van die benchmark. Zou dit niet eerder een zaak van de havens of een onafhankelijke derde partij moeten zijn? Overigens ligt het voor de hand dat deze benchmark een rol speelt in het voorziene regionale overleg over de tariefvoorstellen voor enig jaar. De leden van de VVD-fractie vragen hierop een reactie.

De leden van de SGP-fractie constateren dat het toezicht op de loodstarieven wordt neergelegd bij de NMa. Zij kunnen deze stap op zichzelf begrijpen. Wel willen deze leden daarbij enige vragen stellen. Zal de overheveling van taken naar de NMa niet leiden tot een onnodige administratieve lastenverzwaring? Zullen aan de naleving van de regels door het loodswezen (een relatief kleine organisatie) en de handhaving door de NMa geen onevenredig hoge kosten verbonden zijn? De Memorie van Toelichting relativeert dit, maar de sector maakt zich hierover grote zorgen. Zou hier niet door een onafhankelijke deskundige naar gekeken kunnen worden?

De leden van de SGP-fractie vragen in dit verband ook of een heroverweging van de voorgestelde boetebepalingen niet in de rede ligt. Zijn deze niet disproportioneel?