



410

Besluit van 28 augustus 2006, houdende wijziging van het Loodsgeldbesluit 1995 (beëindiging afdracht Scheldevaart)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 30 mei 2006, nr. HDJZ/SCH/2006-732, Hoofddirectie Juridische Zaken;
Gelet op artikel 15b, tweede lid, onderdeel a, van de Scheepvaartverkeerswet;

De Raad van State gehoord (advies van 19 juni 2006, nr. W09.06.0182/V);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 22 augustus 2006, nr. HDJZ/SCH/2006-1219, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Hoofdstuk V van het Loodsgeldbesluit 1995 vervalt.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2007.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 28 augustus 2006

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

Uitgegeven de *negentiende* september 2006

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid j° vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

1. Algemeen

Na de verzelfstandiging van de loodsdienst in 1988 zijn in 1995 de tot dan toe bestaande financiële banden tussen de loodsdienst en het rijk doorgeknipt. De loodsgelden werden gesplitst in loodsgeld «nieuwe stijl» ter dekking van de kosten van de loodsdienst en een tarief ter dekking van de kosten van de overheid voor het verlenen van individuele dienstverlening door de verkeersposten (verkeersbegeleidingstarief of VBS-tarief).

Wat betreft het Nederlandse aandeel in de beloodsing van de Scheldevaart¹ is in 1995 voor een andere constructie gekozen. De reden om voor de Scheldevaart voor een andere constructie te kiezen was dat invoering van een verkeersbegeleidingstarief een *gemeenschappelijke* Nederlands/Vlaamse aangelegenheid is, geregeld in verdragen. Hoewel begin 1993 met België overeenstemming was bereikt over de invoering van een verkeersbegeleidingstarief voor de Scheldevaart, werd het tijdstip van de invoering van dat tarief door Vlaanderen afhankelijk gesteld van het tempo van de omvorming van de Vlaamse loodsdiensten tot een Vlaams Openbaar Loodsbedrijf. In elk geval tot dat moment zou voor de Scheldevaart het loodsgeld «oude stijl» (loodsgeld inclusief verkeersbegeleidingstarief) gehandhaafd blijven. Omdat in 1995 de invoering van een verkeersbegeleidingstarief voor de Scheldevaart nog niet tot stand was gekomen is toen, voor de tussenfase, voorzien in een regeling waarbij het ten gunste van het Rijk komende aandeel verkeersbegeleidingstarief uit de loodsgeldopbrengsten van de Scheldevaart met de loodsenorganisatie wordt verrekend; de zogenaamde «afdracht Scheldevaart». Het deel van de loodsgeldopbrengsten dat strekt tot vergoeding van de kosten van het loodsen komt ten bate van de loodsenorganisatie en het deel dat aangemerkt kan worden als vergoeding voor de individuele dienstverlening blijft ten gunste van het Rijk. In artikel 31 van het Loodsgeldbesluit 1995 is in verband daarmee bepaald dat het gedeelte van de ingevolge het Scheldereglement geheven loodsgelden, dat strekt tot vergoeding van de kosten van individuele dienstverlening, anders dan het loodsen (vanaf 1 januari 1997) 4,9% bedraagt. De jaarlijkse afdracht Scheldevaart bedraagt circa € 1 miljoen.

Op 11 maart 2005 is door Vlaamse en Nederlandse bewindslieden het derde memorandum van overeenstemming tussen Vlaanderen en Nederland met betrekking tot de onderlinge samenwerking ten aanzien van het Schelde-estuarium (MVO van Den Haag) getekend. Daarin zijn de bewindslieden ten aanzien van de samenwerking tussen de Nederlandse en de Vlaamse loodsdienst akkoord gegaan met het door de Permanente Commissie voor de Scheldevaart vastgestelde implementatieplan dat de doelen van samenwerking en de wijze waarop deze moeten worden bereikt, nader omschrijft. In het implementatieplan en de daarin opgenomen financieringssystematiek, is onder meer opgenomen dat de Nederlandse overheid, bij wijze van inspanningsverplichting, de opportuniteit van het beëindigen van de afdracht Scheldevaart zal bezien.

Aan deze inspanningsverplichting is door de Nederlandse overheid gehoor gegeven. Dit heeft ertoe geleid dat met dit besluit artikel 31 van het Loodsgeldbesluit 1995 (en daarmee geheel hoofdstuk V) wordt ingetrokken. Daarbij is allereerst overwogen dat in 1996 het verkeersbegeleidingstarief voor de Scheldevaart tot stand is gekomen. Belangrijke overweging is voorts geweest dat indien de afdracht niet meer hoeft plaats te vinden het resultaat van de momenteel verlieslatende dienstverlening door de regionale loodsdienst Scheldemonden met circa € 1 miljoen zal verbeteren. Dit bedrag hoeft derhalve niet meer middels het

¹ Het betreft de beloodsing van en naar de Vlaamse Scheldehavens Gent en Antwerpen die voor 27,5% door de Nederlandse loodsdienst wordt beloodst.

systeem van de interregionale kruissubsidiëring gecompenseerd te worden uit de loodsgeldtarieven voor de andere Nederlandse havens. Het afschaffen van de afdracht Scheldevaart vormt zodoende een belangrijke bouwsteen voor de solide financiering van de Nederlandse belofde van de Scheldevaart.

Omdat het gebruikelijk is de loodsgelden steeds met ingang van 1 januari aan te passen, is er voor gekozen de inwerkingtreding van dit besluit vast te stellen op 1 januari 2007.

2. Bedrijfseffecten

De afdracht Scheldevaart wordt door de regionale loodsencorporatie Scheldemonden beschouwd als een kostenpost die gecompenseerd wordt uit het tarief voor de wetschepen. Door afschaffing van de afdracht Scheldevaart, hoeft geen compensatie uit het tarief voor wetschepen meer plaats te vinden. De te verwachten stijging van het tarief voor de wetschepen als gevolg van de afbouw van de interregionale kruissubsidie in Nederland, zal in dat geval naar verwachting minder hoog zijn.

3. Administratieve lasten

Dit besluit leidt tot een vermindering van de administratieve lasten van ongeveer € 4000,- voor het loodswezen.

Gelet op de beperkte omvang van de vermindering van de administratieve lasten is een voorontwerp van dit besluit niet aan de adviescommissie toetsing administratieve lasten voorgelegd.

4. Financiële gevolgen

Dit besluit zal tot een vermindering van circa € 1 miljoen aan inkomsten voor de schatkist leiden. Dit bedrag zal binnen de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat worden gecompenseerd.

5. Consultaties

Een concept van dit besluit is aan de algemene raad van de Nederlandse loodsen-corporatie voorgelegd. De raad kan zich in dit voorstel vinden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs