



561

Besluit van 20 december 2007, houdende bepalingen in verband met de invoering van markttoezicht op het aanbod van dienstverlening door registerloodsen en een herziening van de loodsgeldtariefstructuur (Besluit markttoezicht registerloodsen)

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 1 oktober 2007, nr. HDJZ/SCH/2007 - 1217, Hoofddirectie Juridische Zaken; Gelet op de artikelen 21, tweede lid, 27d, eerste en tweede lid, en 27I, eerste en derde lid, van de Loodsenwet;

De Raad van State gehoord (advies van 25 oktober 2007, nr. W09.07.0356/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 19 december 2007, nr. HDJZ/SCH/2007-1654, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1. BEGRIPSBEPALINGEN

Artikel 1.1

In dit besluit wordt verstaan onder:

Bevoegde autoriteit: de voor een scheepvaartweg of gedeelte daarvan krachtens artikel 1, onder a, van het Loodsplichtbesluit 1995 aangewezen autoriteit;

binnenhaven: een haven die niet in de bijlage bij dit besluit als zeehaven is aangewezen;

call: een combinatie van een loodsreis van zee naar een zeehavengebied en een loodsreis naar zee vanuit hetzelfde zeehavengebied via dezelfde vaarroute;

frequentiekorting: een korting op de loodsgeldtarieven als bedoeld in artikel 4.15;

cluster van zusterschepen: twee of meer zusterschepen die door dezelfde natuurlijke of rechtspersoon worden geëxploiteerd;

consortium: twee of meer zusterschepen die onderdeel vormen van een samenwerkingsverband waarin schepen regelmatig volgens een vast lijndienstschema, dat op een voor de sector gebruikelijke wijze bekend is

gemaakt, eenzelfde daarbij vooraf vastgestelde Nederlandse haven aanlopen;

loodsreis: reis met een zeeschip ten behoeve waarvan een registerloods zijn functie, bedoeld in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet, uitoefent;

organisatie: de krachtens artikel 15a, tweede lid, van de Scheepvaartverkeerswet aangewezen organisatie;

uiterton: een punt als zodanig in de bijlage van dit besluit aangewezen;

wet: Loodsenwet;

zeehaven: de haven en de daartoe behorende scheepvaartwegen die als zodanig in de bijlage bij dit besluit zijn aangewezen;

zeehavengebied: de havens of ligplaatsen, gelegen in of aan:

1°. de scheepvaartwegen, genoemd in onderdeel I.1,

2°. de scheepvaartwegen, genoemd in onderdeel I.2, exclusief de Vlierede,

3°. de scheepvaartwegen, genoemd in onderdeel I.3, exclusief de rede van Texel,

4°. de scheepvaartwegen, genoemd in onderdeel II,

5°. de scheepvaartwegen, genoemd in onderdeel III, of

6°. de scheepvaartwegen, genoemd in onderdeel IV, onder 4, 5, 6 en 7 van bijlage A bij de Scheepvaartverkeerswet;

zeemijl: de mijl van 1852 m;

zeewaarts: aan de open zeezijde;

zusterschepen: schepen die ten opzichte van elkaar voldoen aan de volgende eisen:

1°. gelijkheid van type, volgens Lloyd's Register of Ships;

2°. een verschil wat betreft de lengte over alles, de maximale diepgang op de zomerlastlijn, alsmede de maximale breedte van, respectievelijk, niet meer dan 10%, 15% en 20%;

3°. een overeenkomstige uitrusting en inrichting van de brug en de navigatie-instrumenten, en,

4°. overeenkomende manoeuvreer-eigenschappen, in het bijzonder ten aanzien van de boeg- en hekschroeven, het motorvermogen, het roertype, de draairichting en het type van de schroef.

HOOFDSTUK 2. KOSTENTOEREKENINGSSYSTEEM

§ 1. Inrichting kostentoerekeningssysteem

Artikel 2.1

Het kostentoerekeningssysteem, bedoeld in artikel 27b van de wet, wordt ingericht overeenkomstig deze paragraaf.

Artikel 2.2

Kosten die geheel aan een afzonderlijke dienst of taak, bedoeld in artikel 27a van de wet, kunnen worden toegerekend, worden slechts aan de desbetreffende dienst of taak toegerekend.

Artikel 2.3

Kosten die gedeeltelijk aan een dienst of taak, bedoeld in artikel 27a van de wet, en gedeeltelijk aan een of meer andere diensten of taken kunnen worden toegerekend, worden slechts in overeenstemming met het daadwerkelijk gebruik of verbruik toegerekend aan de desbetreffende dienst of taak, bedoeld in artikel 27a van de wet.

Artikel 2.4

Kosten die niet kunnen worden toegerekend aan een dienst of taak, bedoeld in artikel 27a van de wet, worden niet in het kostentoerekeningsstelsel opgenomen.

Artikel 2.5

Indien de inkomsten uit andere diensten of taken dan die, bedoeld in artikel 27a van de wet, minder bedragen dan 1% van de totale inkomsten uit alle tarieven vastgesteld krachtens artikel 27f, eerste en tweede lid, van de wet, en de kosten van die andere diensten of taken de inkomsten niet overtreffen, kunnen, in afwijking van de artikelen 2.3 en 2.4, de kosten gemoeid met deze diensten of taken worden toegerekend aan diensten of taken, bedoeld in artikel 27a van de wet. In dat geval worden de opbrengsten van die andere diensten of taken ook aan de desbetreffende diensten of taken, bedoeld in artikel 27a van de wet toegerekend.

Artikel 2.6

Kosten gemoeid met de verplichtingen, bedoeld in artikel 26, tweede lid, onder a, van de wet, met de evenredigheid, bedoeld in artikel 26, tweede lid, onder b, van de wet, en met de waarborg, bedoeld in artikel 26, tweede lid, onder c, van de wet, worden toegerekend aan de loodsgeldtarieven.

Artikel 2.7

De volgende kosten worden niet toegerekend:

- a. de kosten van goodwill;
- b. verbeurde boetes en dwangsommen.

Artikel 2.8

Het kostentoerekeningsstelsel bevat:

- a. een beschrijving van de gebruikte methoden van berekening en toerekening van de kosten;
- b. een vermelding van de rechtspersoon, het samenwerkingsverband of het organisatieonderdeel waaraan de desbetreffende kostenpost toevalt;
- c. zowel een gelijktijdige als een volgtijdelijke toerekening van opbrengsten en kosten.

Artikel 2.9

1. Kosten worden berekend en toegerekend op grond van algemeen aanvaarde bedrijfseconomische principes.
2. Bij de toerekening van kosten wordt onderscheid gemaakt tussen de kosten van duurzame en niet-duurzame productiemiddelen.
3. De toerekening van de kosten van duurzame productiemiddelen is gebaseerd op afschrijvingsmethoden en -termijnen die volgens algemeen aanvaarde bedrijfseconomische principes zijn bepaald.
4. Kosten van materiële vaste activa worden berekend op basis van de historische kostprijs. Toerekening vindt plaats vanaf het moment dat deze activa in gebruik worden genomen.
5. De toerekening van niet-duurzame productiemiddelen is gebaseerd op de werkelijke kosten.
6. De berekening van vermogenskosten is gebaseerd op een methode, met inbegrip van de daarvan deel uitmakende parameters, die voldoet aan algemeen aanvaarde bedrijfseconomische principes. De raad van bestuur stelt deze methode en parameters bij besluit vast.

Artikel 2.10

1. De toerekening van de kosten, gemoeid met het loodsen van zeeschepen vindt eerst plaats naar rato van het aantal loodsreizen verricht in elk krachtens artikel 27d, eerste lid, van de wet aangewezen zeehavengebied en vervolgens met inachtneming van de in hoofdstuk 4 vastgestelde maatstaven.

2. Bij de toerekening van de kosten gemoeid met het loodsen van zeeschepen wordt inzicht gegeven in de kosten voor de onderscheiden krachtens artikel VII van de Wet markttoezicht registerloodsen vast te stellen klassen van schepen.

§ 2. Procedurele bepalingen

Artikel 2.11

1. De algemene raad zendt een door de ledenvergadering overeenkomstig artikel 27b, eerste lid, van de wet vastgesteld kostentoerekeningsstelsel ten minste een jaar voorafgaand aan het tijdstip waarop het van kracht zijnde kostentoerekeningsstelsel zijn geldigheid verliest aan de raad van bestuur.

2. Indien de raad van bestuur toepassing geeft aan artikel 27b, zesde lid, van de wet, stelt hij daarbij de termijn vast waarbinnen de ledenvergadering het toerekeningsstelsel wijzigt. De algemene raad zendt het door de ledenvergadering vastgestelde kostentoerekeningsstelsel binnen een week na de datum van vaststelling aan de raad van bestuur.

HOOFDSTUK 3. INDEX UURTARIEF ARBEIDSVERGOEDING

Artikel 3.1

De indexering, bedoeld in artikel 27d, tweede lid, van de wet is het door het Centraal Bureau voor de Statistiek vastgestelde indexcijfer CAO-lonen per maand inclusief bijzondere beloningen, telkens toe te passen over de periode van 12 maanden, eindigend op de laatste dag van de maand februari van het kalenderjaar voorafgaande aan het kalenderjaar waarvoor een tariefvoorstel als bedoeld in artikel 27c van de wet wordt gedaan.

HOOFDSTUK 4. LOODSGELDTARIEVEN, ANDERE TARIEVEN EN LEVERINGSVOORWAARDEN

§ 1. Algemene bepalingen

Artikel 4.1

Een kostengeoriënteerd tarief en een kostengeoriënteerde vergoeding voldoen aan de eis dat de geraamde opbrengst uit het betrokken tarief, onderscheidenlijk de betrokken vergoeding, in een kalenderjaar niet meer bedraagt dan de som van:

- a. de met toepassing van het geldende kostentoerekeningsstelsel, bedoeld in artikel 27b, eerste lid, van de wet, aan de desbetreffende dienst of taak toegerekende geraamde kosten;
- b. de daaraan toegerekende vermogenskostenvergoeding, en,
- c. de daarbij te verrichten verrekening als bedoeld in artikel 27c, zesde lid, onder i, van de wet.

Artikel 4.2

Een tarief of vergoeding is redelijk in verhouding tot de geleverde dienst.

§ 2. Algemene maatstaven voor de loodsgeldtarieven

Artikel 4.3

De loodsgeldtarieven worden onderscheiden in een zeeloodsgeldtarief, verder aan te duiden als Z-tarief, een binnenloodsgeldtarief, verder aan te duiden als B-tarief, en loodsvergoedingen.

Artikel 4.4

1. Voor de bepaling van het Z-tarief en het B-tarief geldt als grondslag de diepgang van zeeschepen in decimeters. De halve decimeter en daar beneden wordt niet gerekend, wat daar boven gaat wordt als gehele decimeter gerekend.
2. Voor de bepaling van het B-tarief geldt mede als grondslag de tijdens de loodsreis door het desbetreffende zeeschip afgelegde afstand in zeemijlen.
3. Voor de bepaling van het Z- en B-tarief geldt mede als grondslag de frequentie waarmee een schip dan wel twee of meer zusterschepen die geëxploiteerd worden door eenzelfde natuurlijke of rechtspersoon of consortium een zeehaven of zeehavengebied aandoen.
4. Voor de bepaling van de loodsgeldtarieven kunnen ter uitvoering van het Koninkrijk bindende verdragen, besluiten van volkenrechtelijke organisaties, of andere internationale afspraken uitsluitend of mede andere dan in het eerste tot en met derde lid genoemde grondslagen worden gehanteerd.

Artikel 4.5

Het Z-tarief wordt geheven:

- a. voor loodsreizen van uit zee komende of naar zee gaande schepen, welke bestemd zijn voor of komen van een zeehaven, van een positie zeewaarts van de uiterton tot in die zeehaven of omgekeerd;
- b. voor loodsreizen van uit zee komende of naar zee gaande schepen, welke bestemd zijn voor of komen van een binnenhaven, voor het gedeelte van een positie zeewaarts van de uiterton tot op de scheepvaartweg voor de voorbij te varen zeehaven, of omgekeerd;
- c. voor loodsreizen van uit zee komende of naar zee gaande schepen die de meridiaan 4° 47' 00" E passeren op het gedeelte van die meridiaan dat in het noorden wordt begrensd door de zuidzijde van Texel en in het zuiden wordt begrensd door het vasteland van Noord-Holland, zeewaarts van die meridiaan;
- d. voor loodsreizen van uit zee komende of naar zee gaande schepen die de uiterton IJmuiden, genoemd in de bijlage, passeren, zeewaarts van die uiterton.

Artikel 4.6

Het B-tarief wordt geheven:

- a. voor loodsreizen tussen zee- en binnenhavens, dan wel tussen binnenhavens onderling, of in binnenhavens, en wordt berekend naar de afgelegde afstand tussen of in die havens;
- b. voor loodsreizen naar, tussen en in binnenhavens die in Noord-Holland zijn gelegen, voor de scheepvaartwegen die niet zeewaarts van het gedeelte van de meridiaan 4° 47' 00" E dat in het noorden wordt

begrensd door de zuidzijde van Texel en in het zuiden wordt begrensd door het vasteland van Noord-Holland zijn gelegen, alsmede voor de scheepvaartwegen die niet zeewaarts van de uiterton IJmuiden, genoemd in de bijlage, zijn gelegen.

Artikel 4.7

Indien gedurende de loodsreis voor of in een zeegat, op de rede dan wel op de binnenwateren wordt geankerd en de reis daarna weer wordt voortgezet, wordt deze loodsreis voor de berekening van het verschuldigde loodsgeld daardoor niet aangemerkt als te zijn geëindigd of onderbroken, mits gedurende het voor anker liggen geen lading wordt ingenomen of gelost of passagiers aan boord worden genomen of ontscheept.

Artikel 4.8

De loodsreizen van zeeschepen van of naar een zeehaven, dan wel van of naar een binnenhaven, vangen aan of eindigen op de ligplaats in die haven.

Artikel 4.9

1. Indien de diepgang van een zeeschip gedurende de loodsreis wijziging ondervindt, wordt het loodsgeld volgens het Z- of B-tarief voor het gehele zee- of binnentraject berekend naar de grootste diepgang.

2. Toename van de diepgang als gevolg van onvoorziene schade of ongeval gedurende de loodsreis, wordt voor de berekening van het loodsgeld niet in aanmerking genomen.

Artikel 4.10

1. Indien de kapitein van een zeeschip gelijktijdig gebruik maakt van de diensten van meer dan een loods, omdat hij daartoe krachtens een wettelijk voorschrift verplicht is, is eenmaal loodsgeld volgens het Z- of B-tarief verschuldigd, alsmede, voor zover er loodsvergoedingen verschuldigd zijn, evenzoveel vergoedingen als er loodsen aan boord zijn.

2. Indien een kapitein van een zeeschip gelijktijdig gebruik maakt van de diensten van meer dan een loods, zonder dat hij daartoe krachtens een wettelijk voorschrift verplicht is, is evenveel maal loodsgeld verschuldigd als er loodsen aan boord zijn, alsmede, voor zover er loodsvergoedingen verschuldigd zijn, evenzoveel vergoedingen als er loodsen aan boord zijn.

Artikel 4.11

Indien kapiteins van andere dan zeeschepen van de diensten van een loods gebruik maken, is hiervoor loodsgeld volgens de voor zeeschepen geldende tarieven verschuldigd.

§ 3. Bijzondere maatstaven voor de loodsgeldtarieven

Artikel 4.12

1. De raad van bestuur stelt bij besluit een verhogings- of verlagingsfactor vast voor het in rekening te brengen tarief in verband met bijzondere loodsreizen.

2. Een verhogings- of verlagingsfactor kan betrekking hebben op het in rekening te brengen Z-tarief, het in rekening te brengen B-tarief of de in rekening te brengen loodsvergoedingen.

3. Bij het besluit, bedoeld in het eerste lid, worden tevens rekenregels vastgesteld voor de gevallen waarin een loodsreis om meer dan één reden als bijzondere loodsreis moet worden aangemerkt, alsmede een afrondingsregel.

Artikel 4.13

Als bijzondere loodsreis worden de volgende loodsreizen aangemerkt:

- a. een reis waarbij een loods zeewaarts van de uiterton wordt overgenomen en weer ontscheept zonder de uiterton voorbij te varen;
- b. het voorloodsen van een schip, al dan niet door voorvaren, als gevolg van weersomstandigheden;
- c. het loodsen op afstand vanaf de wal onder omstandigheden als bedoeld in artikel 10, eerste lid, onder a, van het Voorschriftenbesluit registerloodsen;
- d. het terugkeren van een schip tijdens een loodsreis, zonder dat de loodsreis eindigt op de wijze, bedoeld in artikel 4.8;
- e. het loodsen van een naar het oordeel van de bevoegde autoriteit niet behoorlijk bestuurbaar schip;
- f. het loodsen van een schip waarbij het bevaren van een scheepvaartweg als bedoeld in de artikelen 10, eerste lid, of 11, onder b, van de Scheepvaartverkeerswet naar het oordeel van de bevoegde autoriteit ernstig wordt bemoeilijkt als gevolg van ijsgang;
- g. het loodsen van een schip dat in een zeegat of op de binnenwateren als gevolg van weersomstandigheden een veilige ligplaats moet innemen;
- h. het loodsen van gesleepte schepen, anders dan bij het gebruikmaken van sleepboothulp bij het in- of uitvaren van een haven, dok of rede, of als gevolg van tijdens de reis ontstane bijzondere omstandigheden;
- i. het loodsen van schepen tijdens proefvaarten;
- j. het loodsen van schepen bij verhaalreizen;
- k. het loodsen van schepen bij haal- of meeneemreizen.

§ 4. Aanwijzing zeehavengebieden

Artikel 4.14

1. De raad van bestuur stelt afzonderlijke Z- en B-tarieven vast voor de zeehavengebieden, genoemd in artikel 1.1, onder 1°, tot en met 6°.

2. Aan deze zeehavengebieden worden ten behoeve van de tarifiering achtereenvolgens de volgende benamingen toegekend:

- 1°. Delfzijl-Eemshaven;
- 2°. Harlingen-Terschelling;
- 3°. Den Helder;
- 4°. Amsterdam-IJmuiden;
- 5°. Rotterdam-Rijnmond en Scheveningen;
- 6°. Scheldemonden.

§ 5. Frequentiekorting loodsgeldtarieven

Artikel 4.15

1. De organisatie verleent op het toepasselijke Z- en B-tarief volgens een bij besluit van de raad van bestuur vastgesteld schema in de volgende gevallen een korting:

- a. indien een individueel schip binnen een kalenderjaar de in het schema aangegeven frequentie in calls haalt;
- b. indien een cluster van zusterschepen of een consortium de in het schema aangegeven frequentie in calls binnen een kalenderjaar haalt.

2. Een schip kan tegelijkertijd slechts deel uitmaken van één cluster van zusterschepen of consortium.

Artikel 4.16

1. Degene die het loodsgeld verschuldigd is, dient een aanvraag om in aanmerking te komen voor een frequentiekorting in bij de organisatie.

2. Indien de frequentiekorting in de loop van een kalenderjaar wordt aangevraagd en in het daaropvolgende kalenderjaar tevens de aangegeven frequentie in calls zal worden behaald, wordt, ter vaststelling van de frequentiekorting in het kalenderjaar waarin de aanvraag plaatsvindt, de frequentie in calls die in dat kalenderjaar wordt behaald, herleid tot de frequentie in calls op jaarbasis.

Artikel 4.17

1. De frequentiekorting wordt verleend met ingang van de dag waarop is aangetoond dat aan de daarvoor geldende eisen wordt voldaan.

2. De organisatie kan, indien naar haar oordeel in voldoende mate is aangetoond dat de aangegeven frequentie in calls wordt behaald, de frequentiekorting op voorschotbasis per reis op het te factureren loodsgeldtarief in mindering brengen. Na afloop van elk kalenderkwartaal vindt op basis van nacalculatie een voorlopige afrekening van de toepasselijke frequentiekorting plaats. De definitieve afrekening vindt plaats binnen drie maanden na afloop van het desbetreffende kalenderjaar.

§ 6. Loodsvergoedingen

Artikel 4.18

De loodsvergoedingen strekken ter dekking van de kosten die samenhangen met de bestelling van een loods, ter vergoeding van de door de loods ten gevolge van bijzondere omstandigheden niet rechtstreeks aan het loodsen bestede tijd en ter vergoeding van de reis- en verblijfkosten van de loods.

Artikel 4.19

1. De raad van bestuur stelt bij besluit het tarief vast van de loodsvergoedingen in verband met:

- a. het bestellen van een loods buiten kantooruren;
 - b. het afbestellen van een bestelde loods of het niet gebruikmaken van de diensten van een bestelde loods door het schip;
 - c. oponthoud tijdens de loodsreis door een aan het schip toe te rekenen omstandigheid die niet van nautische of meteorologische aard is;
 - d. het na beëindiging van een inkomende loodsreis aan boord houden van de loods voor verdere dienstverrichting;
 - e. het na beëindiging van een uitgaande loodsreis aan boord houden van de loods voor verdere dienstverrichting;
 - f. het aan boord nemen van een loods op een voor de desbetreffende regio ongebruikelijke plaats;
 - g. het na aanvang van een uitgaande loodsreis laten terugkeren van het schip door hetzelfde zeegat;
 - h. het opnemen van de loods in een observatie-inrichting of ziekenhuis aan de wal na het dienstdoen op een besmet schip;
 - i. het voor of na beëindiging van de loodsreis aan boord komen, respectievelijk blijven, zonder dat loodsdienst wordt verricht.
2. Een tarief kan bestaan uit een forfaitair bedrag of een uurtarief.

Artikel 4.20

1. De raad van bestuur stelt bij besluit het tarief vast van de loodsvergoedingen in verband met:
 - a. reis- en verblijfkosten voor reizen binnen een regio als bedoeld in artikel 10 van de wet;
 - b. reis- en verblijfkosten buiten een regio als bedoeld in artikel 10 van de wet;
 - c. gemiste maaltijden aan boord van het te beloodsen schip.
2. Een tarief kan bestaan uit een forfaitair bedrag of een uurtarief. Het tarief, bedoeld in het eerste lid, onder a, kan per regio, bedoeld in artikel 10 van de wet, verschillend worden vastgesteld.

§ 7. Procedurele bepalingen

Artikel 4.21

1. Een voorstel van de algemene raad met betrekking tot de loodsgeldtarieven wordt door de algemene raad uiterlijk 15 juli van het jaar voorafgaand aan het jaar waarop die tarieven betrekking hebben aan de raad van bestuur gezonden. De raad van bestuur kan op verzoek van de algemene raad een latere datum vaststellen.
2. De raad van bestuur neemt binnen twintig weken na de datum van ontvangst van een voorstel als bedoeld in het eerste lid een beslissing op dat voorstel.
3. Een voorstel als bedoeld in het eerste lid, gaat vergezeld van een verklaring van een onafhankelijke accountant als bedoeld in artikel 393, eerste lid, van boek 2 van het Burgerlijk Wetboek waarin deze verklaart dat het voorstel is opgesteld in overeenstemming met het van kracht zijnde kostentoerekeningssysteem, bedoeld in artikel 27b van de wet, en dat de bijbehorende ramingen correct zijn opgesteld.

Artikel 4.22

1. Een voorstel van de algemene raad met betrekking tot andere tarieven dan de loodsgeldtarieven wordt door de algemene raad ten minste zeventien weken voorafgaand aan de beoogde datum van inwerkingtreding aan de raad van bestuur gezonden.
2. Een voorstel als bedoeld in het eerste lid, gaat vergezeld van een verklaring van een onafhankelijke accountant als bedoeld in artikel 393, eerste lid, van boek 2 van het Burgerlijk Wetboek waarin deze verklaart dat het voorstel is opgesteld in overeenstemming met het van kracht zijnde kostentoerekeningssysteem, bedoeld in artikel 27b van de wet.

Artikel 4.23

1. De raad van bestuur stelt in een uitnodiging als bedoeld in artikel 27h, derde lid, van de wet een termijn vast waarbinnen een voorstel als bedoeld in dat lid wordt gedaan.
2. De raad van bestuur neemt binnen twintig weken na de datum van ontvangst van een voorstel als bedoeld in artikel 27h, derde lid, van de wet een beslissing op dat voorstel.

HOOFDSTUK 5. VERANTWOORDING

Artikel 5.1

De financiële verantwoording en de verantwoording over het gerealiseerde kwaliteitsniveau, bedoeld in artikel 27j van de wet, zijn zodanig ingericht dat zij geschikt zijn voor nacalculatorisch gebruik.

Artikel 5.2

De financiële verantwoording, bedoeld in artikel 27j, eerste lid, van de wet, wordt opgesteld in overeenstemming met het kostentoerekeningsstelsel, bedoeld in artikel 27b van de wet.

HOOFDSTUK 6. WIJZIGING EN INTREKKING VAN ANDERE BESLUITEN

Artikel 6.1

Artikel 17 van het Loodsenregisterbesluit wordt als volgt gewijzigd:

A

Het eerste lid komt als volgt te luiden:

1. De gegevens, bedoeld in 21, derde lid, van de Loodsenwet, en in artikel 14, tweede lid, van dit besluit worden aan eenieder die daarom verzoekt verstrekt tegen het krachtens artikel 21, derde lid, van de Loodsenwet vastgestelde tarief, ter dekking van de daarmee verband houdende kosten.

B

Het derde lid vervalt.

Artikel 6.2

Het Loodsgeldbesluit 1995 wordt ingetrokken.

HOOFDSTUK 7. SLOTBEPALINGEN

Artikel 7.1

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2008.

Artikel 7.2

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit markttoezicht registerloodsen.

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 uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

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

's-Gravenhage, 20 december 2007

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

Uitgegeven de *zevenentwintigste* december 2007

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

Bijlage als bedoeld in de artikelen 1.1, 4.5 en 4.6 van het Besluit markttoezicht registerloodsen

Als zeehaven worden aangewezen:

- a. de haven van Delfzijl;
- b. de haven van Lauwersoog;
- c. de haven van West Terschelling;
- d. de haven van Scheveningen;
- e. de haven van Hoek van Holland;
- f. de haven van Stellendam;
- g. de Roompothaven;
- h. de haven van Vlissingen;
- i. de haven van Breskens.

De volgende scheepvaartwegen behoren tot de bovengenoemde zeehavens:

- a. tot de haven van Delfzijl:
de Eemshaven en de scheepvaartweg, begrensd in het noorden door de parallel 53° 30' 00" N, in het westen door de meridiaan 6° 50' 00" E, en in het zuiden de lijn over het licht van de oostelijke havendam van de toegang tot de haven van Delfzijl en het sectorlicht van het radarstation Knock, alsmede de buitendijks gelegen buitenhaven te Delfzijl en de scheepvaartweg vanaf de zeesluizen in het Eemskanaal tot in de Oosterhornhaven;
- b. tot haven van Lauwersoog:
de buitenhaven van Lauwersoog;
- c. tot de haven van West Terschelling:
de scheepvaartweg van de lijn over de lichttoren De Brandaris op Terschelling en de lichttoren Vuurduin op Vlieland, tot een halve zeemijl aan de open zeezijde van die lijn;
- d. tot de haven van Scheveningen:
de scheepvaartweg binnen de pieren en de daarachter gelegen havens;
- e. tot de haven van Hoek van Holland:
de scheepvaartweg van de toegangen naar het havengebied van de Nieuwe Waterweg en Europoort, aan de westzijde begrensd door een lijn loodrecht op de noordelijke strekdam, getrokken door het meest westelijke punt van die strekdam, aan de oostzijde in de Nieuwe Waterweg begrensd door een lijn loodrecht op de strekking van het vaarwater, getrokken door een punt één zeemijl stroomopwaarts het oostelijk hoofd van de ingang van de Berghaven en in het Calandkanaal door de meridiaan 04° 05' 55" E, aan de zuidzijde in het Beerkanaal begrensd door de parallel 51° 58' 17" N;
- f. tot de haven van Stellendam;
de buitenhaven van Stellendam tot de sluisen;
- g. tot de Roompothaven:
de scheepvaartweg vanaf de stormvloedkering in de Oosterschelde tot aan de Zeelandbrug;
- h. tot de haven van Vlissingen:
de rede van Vlissingen begrensd door de kustlijn van Walcheren en de tonnenlijn benoorden de Hoge Platen tussen de meridianen 3° 33' 00" E en 3° 38' 00" E, voorts de buitenhavens, de binnenhavens, het Verbindingskanaal en het Verbreed Kanaal tot aan de keersluis van het Kanaal door Walcheren;
- i. tot de haven van Breskens:
de rede van Breskens, loodrecht op de strekking van het vaarwater langs de Hoofdplaat tot een vierde zeemijl bezijden het midden van de haveningang, de scheepvaartweg tussen de pieren en voorts de haven.

Als uitertonnen worden de volgende coördinaten aangewezen:

Vlierede	53° 18' 42" N	5° 10' 00" E
Randzelgat	53° 32' 51,0 N	6° 42' 00,0 E
Molengat	53° 01' 10" N	4° 40' 12" E
Westgat	52° 55' 21" N	4° 35' 04" E
Schulpengat	52° 54' 00" N	4° 38' 42" E
IJmuiden	52° 28' 02" N	4° 32' 01" E
Scheveningen	52° 06' 16" N	4° 15' 21" E
Hoek van Holland	51° 59' 28" N	4° 02' 46" E
Slijkgat	51° 51' 12" N	3° 53' 15" E
Brouwershaven	51° 44' 41" N	3° 36' 04" E
Roompot	51° 36' 00" N	3° 30' 00" E
Oostgat	51° 35' 30" N	3° 23' 00" E
Deurloo	51° 30' 12" N	3° 16' 30" E
Scheur	51° 24' 00" N	3° 06' 00" E
Wielingen	51° 22' 30" N	3° 07' 00" E

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Met dit besluit wordt primair uitvoering gegeven aan de artikelen 27d, eerste en tweede lid, en 27l van de Loodsenwet. Deze artikelen van de Loodsenwet bevatten een aantal delegatiegrondslagen voor nadere regeling van de materie neergelegd in de Wet markttoezicht registerloodsen. In laatstgenoemde wet wordt voorzien in de toekenning van taken en bevoegdheden aan de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) ten behoeve van het markttoezicht op registerloodsen en het kostentoerekeningssysteem en de invulling van de begrippen redelijkheid en kostenoriëntatie.

Daarnaast worden in dit besluit regels gegeven die betrekking hebben op de structuur van de loodsgeldtarieven. Het gaat daarbij om het aanwijzen van de zeehavengebieden waarin afzonderlijke loodsgeldtarieven worden geheven, en de algemene maatstaven voor de structuur van de loodsgeldtarieven. Verder is de indexering van de arbeidsvergoeding voor registerloodsen vastgesteld en zijn enige voorschriften gegeven over inrichting en detaillering van enkele toezichtsinstrumenten en de termijnen met betrekking tot de vaststelling van besluiten.

Tenslotte zijn enkele aanpassingen aangebracht in het Loodsenregisterbesluit in verband met de Wet markttoezicht registerloodsen.

Kostentoerekeningssysteem

In artikel 27b van de Loodsenwet zijn de doeleinden en de hoofdzaken van het kostentoerekeningssysteem geregeld. Paragraaf 4.2.1 van de memorie van toelichting bij het voorstel voor een Wet markttoezicht registerloodsen¹ geeft aan wat het doel is van het toerekeningssysteem en hoe het in grote lijnen zal worden opgebouwd. Het systeem moet inzicht verschaffen in de bedrijfseconomische grondslagen van de tarieven en de kruisfinanciering. Verder moet het transparant maken welke kosten door welke componenten uit de tarieven worden gedekt. De raad van bestuur van de NMa moet instemmen met het systeem, dat immers de toetssteen vormt voor alle door de raad van bestuur van de NMa vast te stellen tarieven. Dat betekent dat de algemene raad van de Nederlandse loodsencorporatie (Nlc) zijn tariefvoorstellen moet baseren op het kostentoerekeningssysteem. Ook in de financiële verantwoording moet daarmee rekening worden gehouden. Het systeem wordt dus zowel voorcalculatorisch (bij de raming van de kosten) als nacalculatorisch (bij de opgave van de verantwoording) gebruikt. Op die wijze kunnen de verschillen tussen geraamde en werkelijke kosten zichtbaar worden gemaakt en kan de raad van bestuur van de NMa zonedig besluiten van zijn correctiebevoegdheid gebruik te maken.

Indexering uurtarief

Op grond van artikel 27d, tweede lid, van de Loodsenwet moet een indexering van de uurtarieven van de arbeidsvergoeding voor registerloodsen worden vastgesteld. De in dit besluit vastgestelde index wijkt af van de index die in artikel 30 van het vroegere Loodsgeldbesluit 1995 was opgenomen. Destijds is voor een gewogen gemiddelde van de indices voor arbeids- en niet-arbeidsgerelateerde kosten gekozen, omdat de index destijds betrekking had op de totale kosten van het Loodswezen. Nu het alleen om arbeidsgerelateerde uurtarieven gaat, is de keuze gemaakt voor een index die uitsluitend loongerelateerd is.

¹ Kamerstukken II 2006/07, 30 913, nr. 3, blz. 15.

Hoofdstructuur van de loodsgeldtarieven

In paragraaf 4.2.2 van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel markttoezicht registerloodsen² is aangegeven dat als gevolg van de beslissing om de bestaande tariefstructuur in de periode 2005–2010 in stand te laten, de hoofdlijnen van het Loodsgeldbesluit 1995 en de Regeling loodsgeldtarieven ook in stand zullen moeten blijven. Met behoud van dit uitgangspunt is er overigens niet voor gekozen om deze regelingen in stand te laten, en ze, waar dit dan noodzakelijk zou zijn aan te passen, maar alle regels ter uitwerking van de Wet markttoezicht registerloodsen op het niveau van algemene maatregel van bestuur in één nieuw Besluit markttoezicht registerloodsen op te nemen. De overzichtelijkheid van de regelgeving is hiermee gediend. Deze keuze is in overeenstemming met het in de Wet markttoezicht registerloodsen uitgewerkte model van «cost plus» met elementen van «price cap».

De hoofdstukken I tot en met III van het Loodsgeldbesluit 1995 zijn grotendeels terug te vinden in de paragrafen 1 tot en met 3 van hoofdstuk 4 van dit besluit. De bijlagen bij het Loodsgeldbesluit 1995 zijn teruggebracht tot één bijlage. Wat de Regeling loodsgeldtarieven betreft, is er voor gekozen de frequentiekorting loodsgeldtarieven (hoofdstuk I, paragraaf 2 van de Regeling loodsgeldtarieven) en de regeling van de loodsvergoedingen (hoofdstuk II van de Regeling loodsgeldtarieven) in dit besluit op te nemen en wel in hoofdstuk 4, paragrafen 5 en 6.

Hoewel er inhoudelijk gezien sprake is van continuïteit, is er wat betreft de vormgeving van de bepalingen voor gekozen om zo veel mogelijk bepalingen in dit besluit aanzienlijk minder gedetailleerd uit te werken dan in het Loodsgeldbesluit 1995 en de Regeling loodsgeldtarieven nog is gebeurd. De algemene maatstaven voor de loodsgeldtarieven en de regeling van de frequentiekorting zijn, vanwege het belang van deze maatstaven, grotendeels ongewijzigd gehandhaafd. Wel is overal waar in de oude regelingen bedragen werden vastgesteld, de bevoegdheid tot vaststelling van de desbetreffende bedragen opgedragen aan de raad van bestuur van de NMa. Ook de tabel voor de vaststelling van de frequentiekorting zal bij besluit van de NMa worden vastgesteld. Dit betekent dat de vele bijlagen bij de Regeling loodsgeldtarieven zijn vervallen.

De bijzondere maatstaven voor de loodsgeldtarieven en de regeling van de loodsvergoedingen zijn vervangen door een ander type bepalingen.

Bij bijzondere typen loodsreizen stelt de raad van bestuur van de NMa een verhogings- of verlagingsfactor vast, die als surplus op het gewone tarief geldt, of die op dat tarief in mindering wordt gebracht. Voorheen golden hier veelal percentages van het Z- of B-tarief. Die percentages moeten in het systeem van de Wet markttoezicht registerloodsen hoe dan ook door de raad van bestuur worden vastgesteld. Immers, ook deze percentages moeten voldoen aan de eisen van redelijkheid, non-discriminatie en kostenoriëntatie van artikel 27c van de Loodsenwet. Dat betekent dat het Loodswezen voorstellen voor deze tarieven zal moeten opnemen in een tariefvoorstel dat door de raad van bestuur moet worden getoetst.

Nu die tarieven niet meer bij ministeriële regeling worden vastgesteld, is van de gelegenheid gebruik gemaakt de vele bijzondere maatstaven in één bepaling op te nemen. Op die wijze kan een aanzienlijk aantal artikelen komen te vervallen.

De loodsvergoedingen bestonden eveneens uit een groot aantal bedragen voor bijzondere loodsbestellingen, reis- en verblijfkosten en vergelijkbare vergoedingen. Vaststelling van de desbetreffende bedragen is thans een taak voor de raad van bestuur van de NMa. Ook deze bedragen moeten immers worden getoetst aan het uitgangspunt van kostenoriëntatie. Ook hier is van de gelegenheid gebruik gemaakt om zo veel mogelijk bepalingen uit de oude regelgeving te laten vervallen.

² Kamerstukken II 2006/07, 30 913, nr. 3, blz. 17.

Besluitvorming inzake tariefvaststelling

In de artikelen 4.12, 4.14, 4.15, 4.19 en 4.20 is telkens sprake van besluitvorming door de raad van bestuur van de NMa in relatie tot de tarieven. Het gaat hierbij alleen in formeel opzicht om afzonderlijke besluiten. Het ligt evenwel in de rede dat de desbetreffende besluiten deel zullen uitmaken van een meer omvattend tariefbesluit, vastgesteld op grond van artikel 27f, van de Loodsenwet. Deze besluiten behoren ingevolge het vierde lid van laatstgenoemd artikel in de Staatscourant te worden bekendgemaakt.

Financiële en kwalitatieve verantwoording

Op grond van artikel 27l, eerste lid, onder e, van de Loodsenwet moeten enige regels worden vastgesteld over de inrichting en mate van detailtering van de jaarlijks vast te stellen financiële verantwoording van het Loodswezen. Aangezien artikel 27j van de Loodsenwet al in vrij gedetailleerde mate aangeeft waaraan die verantwoording moet voldoen, en deze verantwoording bovendien parallel loopt aan de financiële verantwoording die Nederlands Loodswezen B.V. uit hoofde van titel 9 van boek 2 van het Burgerlijk Wetboek moet leveren, is er voor gekozen om in hoofdstuk 5 van dit besluit te volstaan met enkele aanvullende regels.

Consultaties en uitvoeringstoets

Een voorontwerp van dit besluit is ter consultatie voorgelegd aan de algemene raad van de Nlc, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) en aan de Nationale Havenraad.

De algemene raad van de Nlc meent dat een groot aantal bepalingen uit hoofdstuk 4 van het besluit afbreuk doet aan de «cost plus» systematiek van het wetsvoorstel en op een groot aantal punten leidt tot inperking van de bevoegdheden van zowel de algemene raad als de raad van bestuur van de NMa.

In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel is uiteengezet dat gedurende de periode 2005–2010 de bestaande tariefstructuur op hoofdlijnen gehandhaafd blijft. Dit heeft tot consequentie dat de voorschriften van het vroegere Loodsgeldbesluit 1995 herkenbaar terugkeren. Uiteraard zijn wel de bepalingen tot vaststelling van bedragen en percentages in die zin gewijzigd dat de bevoegdheden van de Minister van Verkeer en Waterstaat zijn overgeheveld naar de raad van bestuur van de NMa. Anders dan de algemene raad veronderstelt is hierbij noch sprake van inperking, noch van verruiming van bevoegdheden. Wel is getracht de regelgeving zo veel mogelijk in omvang te beperken. Evenmin is deze keuze van invloed op het in de Wet markttoezicht registerloodsen geïntroduceerde stelsel van «cost plus» toezicht, met elementen van «price cap». Aan enkele suggesties van de algemene raad tot aanpassing van de nota van toelichting is gevolg gegeven.

De KVNR heeft bezwaar tegen de indexering van het uurtarief van de registerloodsen. Dit bezwaar richt zich in feite tegen de Wet markttoezicht registerloodsen. De indexering is een uit de wet voortvloeiende voorziening. Verder suggereert de KVNR op twee onderdelen van de tariefvaststellingsprocedure formele raadpleging van betrokken partijen op te nemen. Voor zover dit niet in de Loodsenwet is vastgelegd, past het bij de uitgangspunten van de Wet markttoezicht registerloodsen dit zo veel mogelijk aan de raad van bestuur van de NMa over te laten. Dit besluit behoeft dan ook geen verdere procedureverplichtingen te bevatten. De KVNR adviseert overigens de termen «raad van bestuur van de NMa» en «algemene raad van de Nlc» in dit besluit te definiëren. Dit is niet nodig. Artikel 1 van de Loodsenwet bevat deze definities reeds, die

begrippen gelden ook in dit besluit. Tenslotte is op advies van de KVNR artikel 2.12, eerste lid, verduidelijkt.

De Nationale Havenraad heeft meegedeeld geen commentaar op het besluit te hebben.

De raad van bestuur van de NMa is overeenkomstig artikel 12 van Appendix II van het Relatiestatuu t EZ – NMa in de gelegenheid gesteld een uitvoerings- en handhavingstoets op een voorontwerp van dit besluit te verrichten.

De raad van bestuur van de NMa acht het besluit uitvoerbaar en handhaafbaar. Een advies om de tekst van artikel 2.4 aan te scherpen is opgevolgd. Verder acht de raad van bestuur het in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel markttoezicht registerloodsen toegelichte toezichtsbudget, ook in het licht van dit besluit, toereikend. Ook doet de raad van bestuur het voorstel om de verdeling van de tarieven over zes tariefgebieden terug te brengen tot drie. Ontegenzeggelijk is hieraan een administratieve vereenvoudiging voor de uitvoeringspraktijk verbonden. Echter, de gevolgen die hieraan zijn verbonden voor de oplossing van de kruisfinanciering tussen de diverse regio's zouden dan opnieuw berekend moeten worden en daarover zou opnieuw overeenstemming tussen alle betrokken partijen moeten worden bereikt. Gelet op de termijn die daarmee gemoeid is, wordt aan het advies van de NMa nu geen gevolg gegeven. Wel kan het advies worden betrokken bij de verplichte periodieke evaluaties van de Loodsenwet.

Administratieve lasten, bedrijfseffecten en nalevingskosten

De administratieve lasten, bedrijfseffecten en nalevingskosten voor het bedrijfsleven, voortvloeiend uit dit besluit zijn reeds begrepen in de verantwoording van deze effecten, respectievelijk de berekening van deze lasten, bij het voorstel van wet markttoezicht registerloodsen³. Een afzonderlijke berekening van de administratieve lasten van dit besluit is daarom achterwege gelaten. Dit besluit leidt niet tot afzonderlijke administratieve lasten voor burgers en evenmin tot administratieve lasten voortvloeiend uit subsidieverhoudingen. Een voorontwerp van dit besluit is om die redenen niet voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten.

Dit besluit heeft evenmin afzonderlijke bedrijfseffecten.

Artikelsgewijs

Artikel 1.1

De in dit artikel opgenomen begripsbepalingen zijn grotendeels ontleend aan de begripsbepalingen van het Loodsgeldbesluit 1995⁴.

Artikel 2.1 tot en met 2.4

In deze bepalingen zijn de hoofdregels van het kostentoerekeningssysteem neergelegd. In het kostentoerekeningssysteem behoort te worden verantwoord welke kosten in welke mate in bedrijfseconomische zin worden toegerekend aan welke wettelijk gereguleerde activiteit. Indien kosten volledig kunnen worden toegerekend aan één wettelijk gereguleerde activiteit, dan moeten die kosten ook alleen aan die activiteit worden toegerekend. Worden kosten gemaakt die kunnen worden toegerekend aan meer dan één wettelijk gereguleerde activiteit, of aan één of meer wettelijk gereguleerde en één of meer wettelijk niet gereguleerde activiteiten, dan zal moeten worden aangegeven hoe de kosten zich onderling tot elkaar verhouden. Toerekening moet dan plaatsvinden overeenkomstig het beginsel van causaliteit: het daadwerkelijk gebruik of verbruik telt. Het ligt in de rede dat daarbij rekening wordt gehouden met

³ Zie Kamerstukken II 2006/07, 30 913, nr. 3, blz. 39–40.

⁴ Voor een nadere toelichting van de gebruikte begrippen wordt verwezen naar de nota van toelichting bij het Loodsgeldbesluit 1995 in Stb. 1995, 244.

de aard van de kosten. Bij het benutten van een schip zal mede gekeken kunnen worden naar vaaruren, bij het benutten van een gebouw zal mogelijk een evenredig deel van de totale kosten in beeld komen.

Kosten die geheel toegerekend worden aan niet gereguleerde activiteiten worden, behoudens de regeling in artikel 2.5, niet in het kosten-toerekeningssysteem opgenomen.

Artikel 2.5

Dit artikel bevat een zogeheten bagatelbepaling. De omvang van de niet gereguleerde activiteiten die door het Loodswezen worden verricht, lijkt voornamelijk beperkt te zijn. Zou in deze situatie onverkort toepassing worden gegeven aan de artikelen 2.3 en 2.4 dan ontstaat de situatie dat het Loodswezen, mede als gevolg van de op grond van artikel 15ba, tweede lid, van de Scheepvaartverkeerswet verplichte administratieve onderscheiding van alle activiteiten in de boekhouding, geconfronteerd wordt met administratieve lasten die niet in een redelijke verhouding staan tot de uit de niet gereguleerde activiteiten verworven inkomsten. Om dit effect te voorkomen is voorgeschreven dat wanneer de niet gereguleerde activiteiten minder bedragen dan 1% van de totale inkomsten uit alle tarieven, de kosten voor die activiteiten mogen worden toegerekend aan wel gereguleerde kosten.

Voorwaarden zijn wel dat de opbrengsten uit de niet gereguleerde activiteiten niet lager zijn dan de kosten en die opbrengsten dan ook worden toegerekend aan de desbetreffende wel gereguleerde activiteit. Zo wordt voorkomen dat op oneigenlijke wijze verliesgevende activiteiten worden gedekt en blijven de gevolgen voor de tarieven beperkt tot de som van opbrengsten en kosten voor de niet gereguleerde activiteiten.

Artikel 2.6

Omdat artikel 26, tweede lid, van de Loodsenwet uitdrukkelijk aangeeft dat de kosten gemoeid met de uitvoering van de prepensioenregeling, de vereveningsregeling die geldt tussen de verschillende regio's van het Loodswezen en de kosten van de Nlc en de regionale loodsencorporaties worden voldaan uit de loodsgeldopbrengsten, dient ten aanzien van het kostentoerekeningssysteem een corresponderende regel te worden gesteld. Artikel 2.6 voorziet hierin. De desbetreffende kosten mogen dus niet worden gedekt door inkomsten uit de andere tarieven. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de taken van de Nlc en de regionale loodsencorporaties wettelijk gereguleerde taken in de zin van artikel 27a van de Loodsenwet zijn. De vereveningsregel vormt daarmee een geheel.

Artikel 2.7

De kosten van goodwill mogen niet worden toegerekend. Goodwill is in dit geval de netto contante waarde van de in de toekomst door een overnemende partij te behalen overwinst die voortvloeit uit het hebben van een bepaalde marktmacht. Bij een bedrijfsovername wordt er wel een verdeling van die overwinst gemaakt in de vorm van een door de overnemende partij te betalen geldsom. Die geldsommen worden in een concurrerende markt doorgaans niet doorberekend in de prijzen. Dit zou immers kunnen leiden tot verkleining van het marktaandeel. Bij gereguleerde markten wordt door de raad van bestuur van de NMa gewerkt met zogeheten maatstafconcurrentie. Dat betekent dat de raad van bestuur bij de bepaling van de hoogte van het prijsniveau zo veel mogelijk aansluiting zoekt bij niet gereguleerde markten. Aangezien bij de laatste groep markten goodwill niet leidt tot prijsverhoging, moet bij deze specifieke markt expliciet worden geregeld dat goodwill niet mag worden doorberekend in de tarieven.

Evenmin mogen verbeurde bestuurlijke of strafrechtelijke boetes of dwangsommen worden doorberekend in de tarieven. Het spreekt voor zich dat de scheepvaartsector niet behoort op te draaien voor aan het Loodswezen toe te rekenen kosten als gevolg van eigen verwijtbaar handelen.

Artikel 2.8

Dit artikel bevat enige eisen aan de methoden die in het kosten-toerekeningssysteem worden gebruikt. Het is van belang dat voor de toezichthouder en de bij de voorbereiding van het kostentoerekenings-systeem te betrekken partijen een duidelijke wijze van berekenen en toerekenen van kosten wordt gehanteerd. Die berekeningswijzen dienen daarom te worden geëxpliciteerd, voor zover dit besluit daarover geen specifieke regels geeft. Verder moet worden aangegeven of, en zo ja, in hoeverre, de kosten toevallen aan een specifiek organisatieonderdeel van het Loodswezen: de Nlc, een of meer regionale loodsencorporaties, een of meer maatschappen of B.V.'s.

Daarnaast moet worden aangegeven hoe de opbrengsten en kosten gelijktijdig en volgtijdelijk worden toegerekend. Bij gelijktijdige toerekening gaat het om toerekening van opbrengsten en kosten over hetzelfde kalenderjaar voor verschillende diensten. Bij volgtijdelijke toerekening gaat het om toerekening van opbrengsten en kosten aan een dienst, maar dan over meer kalenderjaren.

Artikel 2.9

In artikel 2.9 zijn enige regels vastgesteld met betrekking tot de inhoudelijke wijze van kostentoerekening aan de onderscheiden soorten van productiemiddelen en de te hanteren afschrijvings- en waarderingsmethoden. Deze verplichtingen zijn in overeenstemming met hetgeen algemeen gebruikelijk is in boekhoudkundige voorschriften. Het is in dergelijke voorschriften gebruikelijk de maatstaf «algemeen aanvaarde bedrijfseconomische principes» te gebruiken. De opsteller van het kostentoerekeningssysteem heeft hier dus een keuzevrijheid, mits de gebruikte berekeningsmethode maar bedrijfseconomisch te verantwoorden valt. Het onderscheid tussen de kosten van duurzame en niet-duurzame productiemiddelen moet worden gemaakt, omdat voor deze beide kostensoorten verschillende toerekeningsregels moeten gelden. Voor de kosten van duurzame productiemiddelen (waaronder bijvoorbeeld gebouwen, terreinen en de beloodsingsvloot vallen), geldt als uitgangspunt dat deze moeten worden toegerekend volgens algemeen bedrijfseconomische principes. Voor een bijzondere categorie daarvan, de kosten van de materiële vaste activa, geldt dat deze worden toegerekend op basis van historische kostprijs. Dit is een algemeen gebruikelijke waarderingsmaatstaf.

In het zesde lid is voor het rendement op investeringen van het Loodswezen aangegeven dat de raad van bestuur bij besluit een methode bepaalt voor de berekening daarvan. Het ligt in de rede dat de raad van bestuur de standaard WACC (Weighed Average Cost of Capital), ofwel de gewogen gemiddelde vermogenkostenvoet, zal hanteren. Deze standaard is niet een vast gegeven, maar een algemeen aanvaarde bedrijfseconomische rekenmethode om vermogenskosten vast te stellen. Het uiteindelijk redelijk rendement wordt uitgedrukt in een percentage dat wordt bepaald op basis van een vaste formule. De parameters (variabelen) in die formule worden vastgesteld bij besluit van de raad van bestuur van de NMa. De WACC is de meest gangbare standaard die in dit type verhoudingen (sectorspecifieke mededingingswetgeving) wordt gebruikt om het rendement te berekenen. Een andere methode is CEU (Cost of Equity Unlevered). Het voordeel van de WACC boven andere methodes is dat

met de WACC de totale vermogenskosten tot uitdrukking kunnen worden gebracht. Met behulp van de WACC kunnen de vrije geldstromen contant worden gemaakt, zodat de waarde van de onderneming direct kan worden berekend. In de WACC zijn ook de netto kosten (rente verminderd met belastingvoordeel) voor vreemd vermogen begrepen.

Een besluit van de raad van bestuur tot vaststelling van de methode moet als een besluit van algemene strekking worden aangemerkt, en niet als een algemeen verbindend voorschrift. Tegen een dergelijk besluit staat bezwaar en beroep open op de voet van artikel 60, eerste lid, van de Loodsenwet.

Artikel 2.10

Aan de kosten gemoeid met het loodsen van zeeschepen worden enige specifieke eisen gesteld. De tarieven voor het loodsen van zeeschepen worden regionaal, in zes verschillende zeehavengebieden vastgesteld. Voorlopig is een regionale vaststelling van de tarieven nodig, omdat de kruisfinanciering tussen de diverse regio's binnen het Loodswezen moet worden afgebouwd, zodat per regio een tarief kan worden vastgesteld dat op de kosten is gebaseerd. Om die reden wordt voorgeschreven dat de kosten achtereenvolgens worden toegerekend aan het desbetreffende zeehavengebied en vervolgens inzicht wordt gegeven in de toerekening naar de Z- en B-tarieven, de frequentiekorting en de diverse loodsvergoedingen. Die hieruit voortvloeiende informatie kan, zonodig, door de raad van bestuur van de NMa aan de Minister van Verkeer en Waterstaat worden doorgeleid. De Minister kan dan beoordelen of er aanleiding is de ministeriële regeling, bedoeld in artikel 27d, derde lid, van de Loodsenwet bij te stellen.

Er moet ook inzicht worden geboden in de kosten per klasse zeeschepen. Dit vloeit voort uit het voorschrift van artikel 27c, derde lid, onder b, van de Loodsenwet dat regelt dat opvolgende tariefvoorstellen een bijdrage moeten leveren aan de kostenconformiteit op scheepsniveau. Dit voorschrift is gesteld in verband met het belang van de afbouw van de kruisfinanciering op scheepsniveau. Totale kostenconformiteit op scheepsniveau zal niet onmiddellijk na inwerkingtreding van de Wet markttoezicht registerloodsen kunnen worden bereikt⁵. Vooralnog is het voldoende wanneer inzicht kan worden geboden in kostenconformiteit van klassen van vergelijkbare schepen. Uit artikel VII van de Wet markttoezicht registerloodsen, gelezen in samenhang met artikel 1, eerste lid, onderdeel k, van de Loodsenwet volgt dat de algemene raad van de Nlc inzicht zal moeten geven in de verschillende scheepsklassen. Die klassen zullen dan in de op grond van artikel VII van de Wet markttoezicht registerloodsen vast te stellen ministeriële regeling worden opgenomen. Het ligt in de rede dat de algemene raad zich daarbij oriënteert op de indeling van schepen volgens de Bevoegdheidsverordening registerloodsen 1995. Die indeling is gekoppeld aan het ervaringsniveau van loodsen. Het verwerven van een hogere bevoegdheid door een loods levert een hogere toegevoegde waarde van zijn dienstverlening op. Die hogere toegevoegde waarde behoort zich te vertalen in een hoger tarief per scheepsklasse. Een registerloods die een hogere bevoegdheid verwerft, behoudt overigens zijn bestaande bevoegdheden. De hogere toegevoegde waarde van zijn dienstverlening komt dan ook tot uiting in een bredere inzetbaarheid.

Artikel 2.11

Een kostentoerekeningsstelsel heeft in de regel een geldigheidsduur van vijf jaar. Gelet op het grote belang van dit stelsel voor de vaststelling van de tarieven over een relatief lange periode is een deugdelijke voorbereiding ook van groot belang. De voorbereiding van

⁵ Vgl. Kamerstukken II 2006/07, 30 913, nr. 3, blz. 17.

een nieuw systeem eist dan ook de nodige tijd. Bij de bepaling van de termijn van voorbereiding onder normale omstandigheden moet worden betrokken dat uit artikel 27b, vierde lid, van de Loodsenwet voortvloeit dat de raad van bestuur maximaal een half jaar heeft voordat zij een besluit neemt op het verzoek om instemming met een door de ledenvergadering van de Nlc vastgesteld systeem.

Voor de gevallen waarin wijziging (of een nieuwe vaststelling) van een kostentoerekeningssysteem nodig is ingevolge een opdracht van de raad van bestuur als bedoeld in artikel 27b, zesde lid, van de Loodsenwet kan volstaan worden met te bepalen dat inzending van een aldus vastgesteld systeem uiterlijk een week na de datum van vaststelling moet plaatsvinden.

Artikel 3.1

Dit artikel is in het algemeen gedeelte van deze nota toegelicht.

Artikel 4.1

In artikel 4.1 wordt omschreven wat onder een kostenconform tarief, respectievelijk een kostenconforme vergoeding, moet worden verstaan. Voor elk afzonderlijk tarief geldt dat het moet bestaan uit de aan de desbetreffende dienst of taak toe te rekenen kosten, de daarbij op te tellen vergoeding voor vermogenskosten en het resultaat van een eventuele verrekening die op grond van de Loodsenwet moet plaatsvinden. Dat resultaat kan positief of negatief zijn.

Artikel 4.2

Een tarief moet redelijk zijn in verhouding tot de dienst waarvoor dit tarief wordt gevraagd. Op geaggregeerd niveau geldt dit ook voor het geheel van de tarieven. Het is niet altijd goed mogelijk om in concreto aan te geven wat onder redelijkheid moet worden verstaan. Van de raad van bestuur van de NMa wordt verwacht dat hij bij het gebruik van deze maatstaf in ieder geval rekening houdt met de aard van de dienst en de aard en hoogte van de daaraan bestede kosten, en de verhouding tussen de geleverde kwaliteit en de kosten. Bij dit laatste toetspunt zal de wijze waarop de registerloodsen de nodige efficiency betrachten bij het leveren van de dienst zeker een rol spelen. De uitkomsten van regionale consultaties en de uitkomsten van een vergelijkend onderzoek als bedoeld in artikel 27k van de Loodsenwet leveren daarvoor ook belangrijke informatie op.

Indien de kosten hoger zijn dan voor een adequate vervulling van de taak naar het oordeel van de raad van bestuur nodig is, kan zij besluiten een lager tarief vast te stellen.

Artikel 4.3 tot en met 4.11

In deze artikelen wordt, zo veel mogelijk overeenkomstig hoofdstuk II van het Loodsgeldbesluit 1995, de algemene opzet van het stelsel van de loodsgeldtarieven geregeld. In artikel 4.3 is geregeld dat de loodsgeldtarieven in drie componenten uiteenvallen: het zeeloodsgeldtarief (Z-tarief), het binnenloodsgeldtarief (B-tarief) en de loodsvergoedingen.

In artikel 4.4 zijn de grondslagen voor de heffingsmaatstaven neergelegd. De algemene heffingsmaatstaf voor het Z-tarief is de diepgang van het schip. De algemene heffingsmaatstaf voor het B-tarief is de diepgang van het schip, gecombineerd met de afgelegde afstand. Deze maatstaven zijn al sinds de 19e eeuw in de loodsgeldwetgeving neergelegd⁶. Van recenter datum is de frequentiekorting op de loodsgeldtarieven. Deze korting wordt sinds 1997 door het Loodswezen verleend

⁶ Zie de nota van toelichting bij het Loodsgeldbesluit 1995 in Stb. 1995, 244.

aan schepen die met een vaste regelmaat dezelfde haven bezoeken. De achtergronden en de systematiek van deze korting zijn uitgebreid beschreven in de toelichting bij de regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat tot wijziging van de Regeling loodsgeldtarieven (frequentiekorting loodsgeldtarieven) van 3 februari 1997⁷.

Daarnaast is het niet uitgesloten dat op grond van verdragen, besluiten van volkenrechtelijke organisaties of andere afspraken afwijkende heffingsmaatstaven moeten worden gehanteerd. Een voorbeeld is verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad van de Europese Unie van 21 november 1994 betreffende de tenuitvoerlegging van IMO-resolutie A.747(18) inzake de toepassing van tonnagemeting op de ballastruimten in tankers met gescheiden ballasttanks (PbEG L 319)⁸. Hoewel de voorwaarden voor de toepassing van desbetreffende verordening op de loodsgeldtarieven inmiddels zijn komen te vervallen, is niet uit te sluiten dat in verband van de Europese Unie of de Internationale Maritieme Organisatie nog eens vergelijkbare maatstaven worden vastgesteld.

Ingevolge artikel 4.5 wordt het Z-tarief geheven op het gedeelte van de loodsplichtige scheepvaartweg dat ligt tussen een punt in zee (de zogeheten uiterton) en de eerst aan te lopen of voorbij te varen zeehaven die in de bijlage van het besluit is genoemd. Het B-tarief wordt, ingevolge artikel 4.6 geheven op reizen vanaf de eerst gepasseerde zeehaven tot in de binnenhaven van bestemming. Voor de in Noord-Holland gelegen havens gelden afwijkende maatstaven⁹. Deze afwijkende maatstaven zijn destijds vastgesteld om kleine verschillen in de verhouding tussen het Z- en het B-tarief tussen de regio's van het Loodswezen weg te werken.

Voor het overige blijven een aantal rekenregels gehandhaafd. Deze regels zijn neergelegd in de artikelen 4.7 tot en met 4.11. Met behulp van deze regels kan in concrete gevallen worden beoordeeld of er loodsgeld verschuldigd is, wanneer de omstandigheden van de loodsreis zich wijzigen (artikelen 4.7 en 4.9), wanneer de loodsreis begint of eindigt en het verschuldigd zijn van loodsgeld bij gebruikmaking van de diensten van meer dan één loods, of het afnemen van loodsdiensten door de kapiteins van schepen die niet kunnen worden aangemerkt als zeeschepen (artikelen 4.10 en 4.11).

Artikelen 4.12 en 4.13

In deze bepalingen wordt de grondslag gelegd voor enige bijzondere maatstaven voor de loodsgeldtarieven. In de oude regelgeving golden voor tal van bijzondere loodsreizen afwijkingen van de algemene maatstaven voor de berekening van het tarief. Zo werd bijvoorbeeld voor een loodsreis waarbij loodsden op afstand (vanaf de vaste wal) plaatsvindt 75% van het Z-tarief in rekening gebracht. Bij ijsgang werd 150% van het Z- of B-tarief in rekening gebracht. In dit besluit worden niet meer voor alle afzonderlijke bijzondere loodsreizen de verhogingen of verlagingen in een wettelijke regeling vastgesteld, maar wordt een algemene bevoegdheid van de raad van bestuur van de NMa in het leven geroepen om die verhogingen of verlagingen vast te stellen. Wel blijven alle bijzondere loodsreizen limitatief in het besluit vermeld. De raad van bestuur van de NMa heeft dus niet de bevoegdheid om zelf bijzondere loodsreizen te benoemen. Wel bepaalt zij de in rekening te brengen verhogingen en verlagingen. Het ligt in de rede om ook de reken- en afrondingsregels uit de artikelen 26 en 27 van het Loodsgeldbesluit 1995 ter vaststelling aan de raad van bestuur van de NMa op te dragen.

⁷ Stcrt. 1997, 30.

⁸ Zie de toelichting bij de Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat tot wijziging van de Regeling loodsgeldtarieven van 27 november 1995, Stcrt. 1995, 240.

⁹ Zie de nota van toelichting bij het besluit van 12 november 2004, tot wijziging van het Loodsgeldbesluit 1995 (vereenvoudiging tariefstructuur), Stb. 617.

Artikel 4.14

Sinds 1 maart 2005 worden de Z- en B-tarieven op regionale basis vastgesteld. Voor elke regio wordt dus een afzonderlijke tarief tabel vastgesteld. De in artikel 4.15 genoemde tariefgebieden zijn dezelfde als die, genoemd zijn in artikel 1 van de Regeling loodsgeldtarieven.

Artikel 4.15 tot en met 4.17

Vanwege het grote praktische en financiële belang is de regeling van de frequentiekorting op de loodsgeldtarieven vrijwel volledig overgenomen uit de Regeling loodsgeldtarieven. Het schema met de percentages zal door de raad van bestuur van de NMa worden vastgesteld. Dat is in overeenstemming met het algehele uitgangspunt dat de tariefvaststelling door de raad van bestuur plaatsvindt. Wel is de bevoegdheid van Nederlands Loodswezen B.V. om een frequentiekorting te verlenen vervangen door een verplichting dit doen. Zou dit worden nagelaten dan blijft het theoretische risico bestaan dat de verlening van dergelijke kortingen niet op objectieve en non-discriminatoire voorwaarden geschiedt. De voorwaarden waaraan moet worden voldaan om een frequentiekorting te krijgen blijven overigens ongewijzigd gelden. In artikel 4.15 is het algemene uitgangspunt van de frequentiekorting geregeld. Indien een schip de in het schema aangegeven frequentie in calls («bezoeken») haalt, ontvangt het een korting op het Z- en B-tarief, uitgedrukt in een percentage. Dat geldt niet slechts voor individuele schepen, maar ook voor een cluster van zusterschepen of zusterschepen die deel uitmaken van een consortium. Een reder of een samenwerkingsverband van reders is daarmee in staat om beter op de markt-omstandigheden in te spelen. Voor de Nederlandse havens is het een aantrekkelijke mogelijkheid om de havenaanloopkosten enigszins te drukken.

Er zij op gewezen dat de kapitein overigens ook de mogelijkheid heeft een verklaring van vrijstelling van de loodsplicht of een ontheffing van de loodsplicht te verkrijgen als hij veelvuldig een Nederlandse zeehaven aandoet.

In de artikelen 4.16 en 4.17 zijn enige regels opgenomen betreffende aanvraagprocedure voor de frequentiekorting en de bevoorschottingsmogelijkheid.

Artikel 4.18 tot en met 4.20

Wat de loodsvergoedingen betreft is een met de bijzondere maatstaven voor de loodsgeldtarieven vergelijkbare constructie in het leven geroepen. De raad van bestuur van de NMa stelt een vergoeding vast voor een aantal limitatief opgesomde kostenposten en stelt daarvoor, afhankelijk van de aard van de kostenpost, een forfaitair bedrag of een uurtarief vast.

Voor de eveneens als loodsvergoeding aan te merken reis- en verblijfkosten en de overige kostenvergoedingen geldt hetzelfde. Het enige verschil is dat deze vergoedingen ook per regio verschillend moeten kunnen worden vastgesteld, zoals dit ook onder de Regeling loodsgeldtarieven het geval was.

Wat onder loodsvergoeding wordt verstaan is gedefinieerd in artikel 4.18. De eigenlijke loodsvergoedingen zijn opgesomd in de artikelen 4.19 en 4.20. De in artikel 4.19 opgesomde loodsvergoedingen gelden uniform voor het gehele Loodswezen. In artikel 4.20 zijn de loodsvergoedingen opgesomd die regionaal kunnen verschillen. Het spreekt voor zich dat met name de reisafstanden in de regio's tot grotere verschillen aanleiding kunnen geven.

Artikel 4.21 tot en met 4.23

Bij de vaststelling van de termijnen waarop de voorstellen voor de loodsgeldtarieven uiterlijk aan de raad van bestuur van de NMa moeten zijn gezonden en de termijnen waarbinnen de raad van bestuur van de NMa de voorstellen moet beoordelen is rekening gehouden met verschillende omstandigheden. Enerzijds heeft de algemene raad van de Nic een bepaalde tijd nodig voor de eigen interne voorbereiding en de voorgeschreven consultatie van de regionale overlegcommissies, bedoeld in artikel 27c, vierde lid, van de Loodsenwet. Anderzijds heeft de raad van bestuur van de NMa een bepaalde termijn nodig om het voorstel te bestuderen, door te rekenen en te beoordelen. Aan het slot van dit proces moeten de tarieven bovendien tijdig bekend worden gemaakt in de Staatscourant. Loodsgeldtarieven worden per kalenderjaar vastgesteld. De datum van inwerkingtreding, steeds 1 januari, is dan ook een hard gegeven dat bepalend is voor de termijnen van indiening en beoordeling van de voorstellen. De termijn van 15 juli is, gegeven het geheel aan omstandigheden, een in de rede liggende keuze. Deze termijn verschilt weinig van termijn van 1 juli die gold onder de werking van het vroegere Loodsgeldbesluit 1995. Zonodig kan de algemene raad de raad van bestuur verzoeken een latere datum vast te stellen. Met deze, ook reeds in het Loodsgeldbesluit 1995 voorkomende regeling kan in het proces van tariefsvorming enige flexibiliteit worden ingebouwd.

Ten aanzien van voorstellen voor andere tarieven dan de loodsgeldtarieven kan met kortere termijnen worden volstaan. Deze tarieven worden niet noodzakelijkerwijs elk jaar gewijzigd of hernieuwd vastgesteld. Een termijn van zeventien weken lijkt voor de raad van bestuur van de NMa voldoende voor beoordeling, vaststelling en bekendmaking van het desbetreffende tarief.

Voor de beoordeling van voorstellen voor aanvullende leveringsvoorwaarden op grond van artikel 27h van de wet is aangesloten bij de termijnen die gelden voor aanpassing van de loodsgeldtarieven. De procedure voor de vaststelling van dergelijke voorwaarden is ook in de wet zo veel mogelijk vormgegeven conform de procedure voor vaststelling van de loodsgeldtarieven. Denkbaar is dat die procedures gelijktijdig plaatsvinden in gevallen waarin het nodig wordt geoordeeld dergelijke leveringsvoorwaarden vast te stellen. Anderzijds is dit ook geen gegeven. Om die reden is geregeld dat de raad van bestuur in een uitnodiging als bedoeld in artikel 27h, derde lid, van de Loodsenwet een termijn stelt voor het doen van een voorstel.

Tariefvoorstellen dienen vergezeld te gaan van accountantsverklaringen. De desbetreffende accountant – bijvoorbeeld de externe accountant van het Loodswezen – verklaart dat bij de voorbereiding van het tariefvoorstel in overeenstemming met de voorschriften van het kostentoerekeningsstelsel is opgesteld, en dat ook de ramingen correct zijn. Ook deze laatste bevinding kan door een accountant worden geverifieerd. Het bijvoegen van deze verklaring scheelt veel tijd bij de latere vaststelling van het desbetreffende tarief.

Artikelen 5.1 en 5.2

Ten aanzien van de financiële en de kwalitatieve verantwoording van het Loodswezen behoeft in aanvulling op artikel 27j van de Loodsenwet niet veel te worden geregeld. Volstaan kan worden met het voorschrift dat de verantwoording geschikt dient te zijn voor nacalculatorisch gebruik en dat deze gebaseerd dient te zijn op het van kracht zijnde kosten-toerekeningssysteem.

Artikel 6.1

De wijziging voorziet er in dat het tarief voor het verstrekken van uittreksels uit het Register loodsplicht kleine zeeschepen en het loodsenregister niet langer door de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt vastgesteld. Verder is er, gelet op de eis van kostendekkendheid van tarieven, geen aanleiding meer om bepaalde gebruikersgroepen kosteloos uittreksels ter hand te stellen.

Artikel 6.2

Dit besluit dient mede ter vervanging van het Loodsgeldbesluit 1995. Het Loodsgeldbesluit 1995 berust formeel niet uitsluitend op grondslagen die met de inwerkingtreding van de Wet markttoezicht registerloodsen komen te vervallen. Omwille van de duidelijkheid is besloten het Loodsgeldbesluit 1995 expliciet in te trekken.

Artikel 7.1

Dit besluit treedt op hetzelfde tijdstip in werking als de Wet markttoezicht registerloodsen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings