

## 235

### **Besluit van 19 juni 2013, houdende wijziging van het Besluit markttoezicht registerloodsen in verband met het vaststellen van een nieuwe loodsgeldtariefstructuur (Loodsgeldtariefstructuur 2014)**

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 23 april 2013, nr. IenM/BSK-2013/70157, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 27d, eerste lid, van de Loodsenwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 7 juni 2013, nr. W14.13.0118/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 17 juni 2013, nr. IenM/BSK-2013/119908, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Besluit markttoezicht registerloodsen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.1 komt te luiden:

#### **Artikel 1.1**

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- *A-tarief*: tarief voor de aanvullende diensten, bedoeld in artikel 4.5;
- *bevoegde autoriteit*: voor een scheepvaartweg of gedeelte daarvan krachtens artikel 1, onder a, van het Loodspllichtbesluit 1995 aangewezen autoriteit;
- *bijzonder transport*: hetgeen op grond van artikel 1, vijfde lid, van de Scheepvaartverkeerswet mede wordt verstaan onder schip of zeeschip en hetgeen bij of krachtens artikel 4 van die wet wordt verstaan onder een bijzonder transport;
- *call*: combinatie van een inkomende en uitgaande reis in hetzelfde zeehavengebied;

- *cluster van zusterschepen*: twee of meer zusterschepen die door dezelfde natuurlijke persoon of rechtspersoon worden geëxploiteerd;
- *consortium*: twee of meer zusterschepen die onderdeel vormen van een samenwerkingsverband tussen meerdere natuurlijke personen of rechtspersonen waarin schepen regelmatig volgens een vast lijndienst-schema, dat op een voor de sector gebruikelijke wijze bekend is gemaakt, eenzelfde vooraf bepaald zeehavengebied aanlopen;
- *diepgang*: grootste diepgang van een schip of een bijzonder transport gedurende de loodsdienst, bepaald in decimeters, waarbij meer dan een halve decimeter naar boven wordt afgerond en waarbij geen rekening wordt gehouden met een toename van de diepgang als gevolg van onvoorziene schade of een ongeval danwel met een tijdelijke toename van de diepgang ten behoeve van het systeem van het aan boord nemen van lading of direct voorvloeiende uit het doel waarvoor het bijzonder transport wordt uitgevoerd;
- *frequentiekorting*: korting op de loodsgeldtarieven als bedoeld in artikel 4.9;
- *inkomende reis*: reis met een schip of een bijzonder transport ten behoeve waarvan loodsdiensten worden verricht:
  - a. vanaf zee tot de ligplaats op zee in een ankergebied of andere locatie; of
  - b. vanaf zee of vanaf de ligplaats op zee in een ankergebied of andere locatie tot de ligplaats in een zeehavengebied;
    - *loodsdienst*: dienst van een registerloods, bedoeld in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Loodsenwet;
    - *loodsvergoedingen*: vergoedingen ter dekking van de kosten verbonden aan de situaties genoemd in artikel 4.6, eerste lid;
    - *organisatie*: krachtens artikel 15a, tweede lid, van de Scheepvaartverkeerswet aangewezen organisatie;
    - *rendez-vousreis*: inkomende of uitgaande reis ten behoeve waarvan de loodsdienst begint of eindigt op een daarvoor door de bevoegde autoriteit op zee aanwezige locatie in of nabij de vaargeul die de aanloop vormt tot het betreffende zeehavengebied;
    - *S-tarief*: starttarief als bedoeld in artikel 4.3, derde lid;
    - *schip*: schip als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel b, van de Scheepvaartverkeerswet of een zeeschip als bedoeld in artikel 1, tweede lid, onderdeel c, van die wet dan wel hetgeen daarmee is gelijkgesteld of uitgezonderd op grond van artikel 1, derde lid, van die wet;
    - *T-speciaaltarief*: T-tarief ten behoeve van de situaties, bedoeld in artikel 4.4;
    - *T-tarief*: trajecttarief, bedoeld in artikel 4.3, vierde lid;
    - *uitgaande reis*: reis met een schip of een bijzonder transport ten behoeve waarvan loodsdiensten worden verricht:
      - a. vanaf de ligplaats op zee in een ankergebied of andere locatie, naar zee toe;
      - b. vanaf de ligplaats in een zeehavengebied naar zee toe of naar een ligplaats op zee in een ankerplaats of andere locatie;
        - *verhaalreis*: reis met een schip of een bijzonder transport ten behoeve waarvan loodsdiensten worden verricht anders dan een inkomende of uitgaande reis;
        - *wet*: Loodsenwet;
        - *zee*: Noordzee, de Waddenzee, inclusief de monding van de Eems, het Ranzelgat en het Dukegat en de monding van de Westerschelde inclusief de rede van Vlissingen;
        - *zeehavengebied*: havengebied van Delfzijl-Eemshaven, Harlingen-Terschelling, Den Helder-Den Oever-Oudeschild, Amsterdam-IJmuiden, Rotterdam-Rijnmond inclusief Dordrecht, Moerdijk en Scheveningen of Scheldemonden;
        - *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 in de lengte over alles, de maximale diepgang op de zomerlastlijn, alsmede de maximale breedte van, respectievelijk, niet meer dan 10%, 15% en 20%;
- 3°. overeenkomstige uitrusting en inrichting van de brug en de navigatie-instrumenten, en,
- 4°. overeenkomende manoeuvreereigenschappen, in het bijzonder ten aanzien van de aanwezigheid van boeg- en hekschroeven en het type en het aantal schroeven en roeren.

B

Het opschrift van hoofdstuk 4 komt te luiden:

#### **Hoofdstuk 4. Loodsgeldtarief**

C

De paragrafen 2 tot en met 6 van Hoofdstuk 4 (de artikelen 4.3 tot en met 4.20), worden vervangen door:

#### *§ 2- Loodsgeldtariefstructuur*

#### **Artikel 4.3**

1. De loodsgeldtarieven worden onderscheiden in een S-tarief, een T-tarief, een A-tarief en loodsvergoedingen.
2. Het S-tarief en het T-tarief worden onderscheiden in een afhankelijk van de diepgang te bepalen tarief voor in- of uitgaande reizen, rendez-vousreizen en verhaalreizen.
3. Het S-tarief strekt ter dekking van de kosten die samenhangen met het bestellen van een loods met uitzondering van de kosten die zijn verbonden aan het gebruik van een helikopter, bedoeld in artikel 4.6, eerste lid, onderdeel f.
4. Het T-tarief strekt ter dekking van de kosten die verbonden zijn aan het tijdens de loodsdienst af te leggen traject. Ter nadere bepaling van het T-tarief worden de zeehavengebieden bij ministeriële regeling, ingedeeld in tariefgebieden waaraan steeds een, afhankelijk van de tijd die een in- of uitgaande reis of rendez-vousreis naar dat tariefgebied gebruikelijk in beslag neemt, tariefkolom wordt verbonden.
5. In afwijking van het vierde lid wordt voor de situaties genoemd in artikel 4.4 een T-speciaaltarief vastgesteld.

#### **Artikel 4.4**

- Voor de volgende situaties wordt een T-speciaaltarief vastgesteld:
- a. indien een schip of bijzonder transport bij een geplande inkomende reis of inkomende rendez-vousreis uiteindelijk op zee blijft, zonder dat personen of goederen van of aan boord werden genomen;
  - b. indien een schip of een bijzonder transport een inkomende-, uitgaande- of rendez-vousreis maakt, tussen zee en een ligplaats op zee in een ankergebied of andere locatie;
  - c. indien loodsdienst ten behoeve van een verhaalreis wordt verricht; en
  - d. indien loodsdienst ten behoeve van een proefvaart van een schip wordt verricht.

#### **Artikel 4.5**

- Voor de volgende aanvullende diensten wordt een A-tarief vastgesteld:
- a. indien loodsdienst verricht wordt ten behoeve van een naar het oordeel van de bevoegde autoriteit niet behoorlijk bestuurbaar schip;

- b. indien loodsdienst verricht wordt ten behoeve van een bijzonder transport;
- c. indien de loodsdienst naar het oordeel van de bevoegde autoriteit ernstig bemoeilijkt wordt als gevolg van ijsgang;
- d. indien tijdens de loodsdienst een kompas wordt gesteld;
- e. indien de loods aan boord blijft om ankerwacht te houden of om de wacht te houden in het geval dat stil wordt gelegen, zonder dat het anker is geworpen;
- f. indien door omstandigheden bij een inkomende, uitgaande, of rendez-vousreis een langere dan de kortst mogelijke route wordt gevaren; en
- g. indien door omstandigheden bij een verhaalreis een langere dan de kortst mogelijke route wordt gevaren.

#### **Artikel 4.6**

1. Voor de volgende situaties worden ter dekking van de door een loods gemaakte kosten en van de tijd die niet met het verrichten van loodsdiensten is gemoeid, loodsvergoedingen vastgesteld:
  - a. het afbestellen van een loods of het niet-gebruikmaken van de diensten van een bestelde loods waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen inkomende reizen en inkomende rendez-vousreizen enerzijds en uitgaande reizen, uitgaande rendez-vousreizen en verhaalreizen anderzijds;
  - b. oponthoud tijdens de loodsdienst door een aan het schip of bijzonder transport toe te rekenen omstandigheid die niet van nautische of meteorologische aard is;
  - c. het voor aanvang van en na beëindiging van een loodsdienst aan boord houden van de loods;
  - d. het aan boord nemen of van boord gaan van een loods op een voor het desbetreffende zeehavengebied ongebruikelijke plaats;
  - e. verblijf in quarantaine nadat loodsdienst is verricht op een besmet schip;
  - f. gebruik van een helikopter voor het aan boord brengen of van boord halen van een of meer loodsen bij rendez-vousreizen of op verzoek van de kapitein; en
  - g. reis- en verblijfkosten buiten het betreffende zeehavengebied.
2. Het tarief van een loodsvergoeding kan bestaan uit een forfaitair bedrag of een uurtarief of in het geval bedoeld in eerste lid, onderdeel g, uit werkelijke kosten. Een loodsvergoeding heeft, met uitzondering van de situatie in het eerste lid, onderdeel f, steeds betrekking op de vergoeding per loods.

#### **Artikel 4.7**

1. De Autoriteit Consument en Markt stelt de S-, T-, T-speciaal en A-tarieven alsmede de loodsvergoedingen vast en stelt rekenregels vast voor reizen waarin meerdere aanvullende diensten als bedoeld in artikel 4.5, worden verricht.
2. Onverminderd het eerste lid, stelt de Autoriteit Consument en Markt een schema vast voor het verlenen van frequentiekorting aan:
  - a. een individueel schip indien dat schip binnen een kalenderjaar de in het schema aangegeven frequentie in calls haalt;
  - b. een cluster van zusterschepen of een consortium indien dat cluster of consortium de in het schema aangegeven frequentie in calls binnen een kalenderjaar haalt.

#### **Artikel 4.8**

1. Voor alle reizen ten behoeve waarvan loodsdiensten worden verricht is, afhankelijk van de diepgang van het schip of het bijzondere transport, het bij het type reis behorende S-tarief en een daarbij horend T-tarief verschuldigd. Naast het S- en een T-tarief zijn, indien zich situaties voordoen als bedoeld in artikel 4.5 of 4.6, een A-tarief en loodsvergoedingen verschuldigd.

2. Een reis waarbij de loodsdienst voor een periode van minder dan 6 uur wordt onderbroken, omdat het schip tijdens de reis voor anker gaat of zonder voor anker te gaan stil ligt zonder de bestemming bereikt te hebben en zonder dat personen of goederen van of aan boord werden genomen, wordt aangemerkt als één reis.

3. Onverminderd het eerste lid, is bij rendez-vousreizen waarbij gelijktijdig gebruik wordt gemaakt van de diensten van meer dan twee registerloodsen, voor elke extra loods 42,85% van het voor die loodsdienst van toepassing zijnde T-en A-tarief verschuldigd.

4. Onverminderd het eerste lid, is, indien bij een inkomende of uitgaande reis of een verhaalreis gelijktijdig gebruik wordt gemaakt van de diensten van meer dan een loods, voor elke extra loods 75% op het voor die loodsdienst van toepassing zijnde T-en A-tarief verschuldigd.

5. Indien zich de situatie, bedoeld in artikel 4.6, eerste lid, onderdeel a, voordoet wordt in afwijking van het eerste lid, geen S- en T-tarief in rekening gebracht, maar slechts de in dat onderdeel bedoelde loodsvergoeding.

6. In afwijking van het eerste lid, eerste volzin, worden voor inkomende en uitgaande reizen van schepen die zijn opgenomen in het Register loodsplicht kleine zeeschepen, bedoeld in artikel 6, eerste lid, van het Loodsplichtbesluit 1995, die alleen op zee loodsplichtig zijn en waarbij geen loodsdienst aan boord van het schip wordt verricht, het S-verhaaltarief en de eerste kolom van het T-verhaaltarief in rekening gebracht.

#### **Artikel 4.9**

1. De organisatie verleent op het bedrag dat in één kalenderjaar aan S-, T- en A-tarief aan een schip, een cluster van zusterschepen of een consortium als bedoeld in artikel 4.7, tweede lid, in rekening is gebracht, een frequentiekorting.

2. Een schip maakt tegelijkertijd slechts deel uit van één cluster van zusterschepen of consortium

3. De frequentiekorting wordt verleend nadat daarvoor een aanvraag bij de organisatie is ingediend via een daartoe beschikbaar gesteld aanvraagformulier. De aanvrager maakt daarbij aannemelijk dat door het schip, cluster van zusterschepen of consortium ten minste aan de minimale frequentie in calls, bedoeld in artikel 4.7, tweede lid, wordt voldaan of zal worden voldaan.

4. De korting wordt verleend met ingang van de eerste dag van het kalenderjaar waarin de aanvraag werd gedaan en kan, zolang aan het derde lid wordt voldaan, op voorschotbasis op het te factureren bedrag in mindering worden gebracht.

5. De afrekening van de frequentiekorting vindt plaats na afloop van het betreffende kalenderjaar, waarbij de eventueel verleende voorschotten worden verrekend.

6. Aan een schip, een cluster van zusterschepen of een consortium aan wie voor 1 januari 2014 of op grond van het tweede lid, frequentiekorting is verleend wordt, zolang aan het tweede lid wordt voldaan, steeds zonder

dat daartoe een nieuwe aanvraag als bedoeld in het tweede lid hoeft te worden ingediend, frequentiekorting verleend.

7. De organisatie kan nadere inlichtingen vragen ten behoeve van het verlenen van frequentiekorting.

D

**§ 7. Procedurele bepalingen** wordt vervangen door: **§ 4. Procedurele bepalingen**

E

De artikelen 4.21 tot en met 4.23 worden vernummerd tot 4.10 tot en met 4.12.

F

Hoofdstuk 6 komt te luiden:

## **Hoofdstuk 6. Overgangsrecht**

### **Artikel 6.1**

De artikelen 1.1 en 4.3 tot en met 4.20, zoals deze artikelen op 30 juni 2013 luidden, blijven van toepassing op de voor het jaar 2013 vastgestelde loodsgeldtarieven, kortingen en loodsvergoedingen voor loodsdiensten die in de periode 1 juli 2013 tot en met 31 december 2013 worden geleverd en op tegen de voor het jaar 2013 vastgestelde loodsgeldtarieven, kortingen en loodsvergoedingen ingediende bezwaar- en beroepschriften.

G

De «Bijlage als bedoeld in de artikelen 1.1, 4.5 en 4.6 van het Besluit markttoezicht registerloodsen» vervalt.

## **ARTIKEL II**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2013. Indien het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 30 juni 2013 treedt het in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad en werkt het terug tot en met 1 juli 2013.

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

Wassenaar, 19 juni 2013

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Uitgegeven de *achtentwintigste* juni 2013

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
I.W. Opstelten

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt met de daarbij behorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

# NOTA VAN TOELICHTING

## Algemeen deel

### 1. Inleiding

Dit besluit vervangt de artikelen 4.3 tot en met 4.20 van het Besluit markttoezicht registerloodsen (BMR). In deze artikelen wordt de loodsgeldtariefstructuur vastgesteld. De loodsgeldtariefstructuur bepaalt de opbouw van het loodsgeldtarief dat wordt betaald door de scheepvaart voor de gebruikmaking van de diensten van een registerloods. De wijzigingen volgen op het besluit van de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) tot overname van het advies van de gebruikers van loodsdiensten in Nederland<sup>1</sup> en de Nederlandse zeehavenbeheerders<sup>2</sup> (in het vervolg: de sector) over een nieuwe loodsgeldtariefstructuur<sup>3</sup>.

De belangrijkste wijziging in de opbouw van het loodsgeldtarief is de vervanging van de tariefcomponenten zeeloodsgeldtarief (Z-tarief) en binnenloodsgeldtarief (B-tarief) door respectievelijk een starttarief (S-tarief) en een trajecttarief (T-tarief). Daarnaast wordt een tariefcomponent voor aanvullende diensten geïntroduceerd (A-tarief). De tot op heden geldende loodsvergoedingen blijven, voor zover niet overbodig geworden door de gewijzigde opbouw, bestaan, net als de mogelijkheid tot het verkrijgen van frequentiekorting. De wijzigingen maken de opbouw van het loodsgeldtarief meer inzichtelijk voor de gebruikers van loodsdiensten en verbeteren de samenhang tussen de hoogte van loodsgeldtarief en de geleverde loodsprestatie.

De nieuwe loodsgeldtariefstructuur leidt tot aanpassingen van de loodsgeldtarieven, zodanig dat de tariefverschillen tussen de zeehavengebieden worden opgeheven<sup>4</sup>. De aanpassingen volgen het advies van de sector en voldoen aan de eis dat de totale opbrengst uit de loodsgeldtarieven niet meer mag bedragen dan het door de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa, sinds 1 april 2013 opgegaan in de Autoriteit Consument en Markt (ACM)) toegestane totale kostenniveau van de loodsdienstverlening (het macro loodsgeldtarief). De aanpassingen in de loodsgeldtarieven worden doorgevoerd in de door de ACM vast te stellen tarieftabellen waaruit voor ieder schip het te betalen loodsgeldtarief is af te leiden (micro loodsgeldtarief).

### 2. Aanleiding en achtergrond

#### 2.1 Marktwerking

Omstreeks 2000 ontstond de gedachte om door de introductie van marktwerking in de loodsdienstverlening de totstandkoming van de loodsgeldtarieven aan de markt over te laten<sup>5</sup>. Naast de FLO/FLP problematiek stond de toenmalige loodsgeldtariefstructuur een spoedige

<sup>1</sup> Vertegenwoordigd door de Koninklijke Vereniging van Nederlandse reders en de Vereniging van Nederlandse Cargadoors.

<sup>2</sup> Havenbedrijf Rotterdam NV, Haven Amsterdam, Zeeland Seaports, Groningen Seaports en Zeehaven Harlingen.

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2011/12, 30 490 nr. 23

<sup>4</sup> Dit geldt voor ca. 97% van het totaal aantal door de registerloodsen verleende diensten (ca. 90.000 per jaar). Voor de verleende diensten in de kleinere zeehavengebieden in het Noorden geldt een afwijkend S-tarief. Zie hiervoor paragraaf 2.4.

<sup>5</sup> Zie brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 16 augustus 1999, Kamerstukken II 1998/99, nr. 134, van 11 april 2003, Kamerstukken II 2002/03, 24 036, nr. 281 en van 21 juni 2004, Kamerstukken II 2003/04, 24 036, nr. 302.

invoering echter in de weg. De hoogte van de loodsgeldtarieven werd namelijk bepaald op basis het draagkrachtbeginsel. Volgens dit beginsel is de grootte van het schip bepalend voor de hoogte van het loodsgeldtarief. Uitgangspunten hierbij waren een landelijk kostendekkende loodsdienstverlening en landelijk gelijke loodsgeldtarieven.

Deze opzet van de loodsgeldtariefstructuur leidde tot loodsgeldtarieven die geen rekening hielden met de daadwerkelijke kosten van de loodsdienstverlening per zeehavengebied. De loodsgeldtarieven in het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond, waar de meeste en grootste schepen kwamen, waren te hoog. In de overige zeehavengebieden, waar veel minder en overwegend kleinere schepen kwamen, waren de loodsgeldtarieven te laag. Deze scheve verhouding tussen de opbrengsten uit de loodsgeldtarieven en de kosten van de loodsdienstverlening per zeehavengebied veroorzaakte kruisfinanciering binnen het loodswezen en leidde tot een ongelijke uitgangssituatie tussen het loodswezen en eventuele nieuwe aanbieders.

Voordat marktwerking kon worden ingevoerd moest daarom de kruisfinanciering binnen het loodswezen worden afgebouwd<sup>6</sup>. De afbouw zou worden gerealiseerd door het geleidelijk aanpassen, over een periode van acht à tien jaar, van de loodsgeldtarieven in de zes aangewezen zeehavengebieden tot kostendekkend niveau.<sup>7</sup> De afbouw van de kruisfinanciering startte in 2008 met de inwerkingtreding van de Wet markttoezicht registerloodsen (WMR – een aanpassing van de Loodsenwet). Deze wet verleent de minister van IenM de bevoegdheid om correctiefactoren per zeehavengebied vast te stellen. Dit zijn percentages waarmee de loodsgeldtarieven per zeehavengebied jaarlijks werden aangepast. De eveneens met deze wet ingestelde toezichthouder op de loodsdienstverlening, de NMa, thans ACM, stelt sindsdien jaarlijks het macro loodsgeldtarief vast mede op basis van de afbouwpercentages.

## *2.2 Opbouw loodsgeldtarief*

Bij de inwerkingtreding van de WMR en het daarbij behorende BMR, is, in afwachting van de in te voeren marktwerking, geen wijziging aangebracht in de door de loodsgeldtariefstructuur bepaalde opbouw van het loodsgeldtarief. De opbouw omvatte vijf tariefcomponenten. De belangrijkste componenten waren het zeeloodsgeldtarief (Z-tarief) en het binnenloodsgeldtarief (B-tarief) welke cumulatief in rekening werden gebracht. Het Z-tarief werd geheven over het loodstraject op zee en het B-tarief werd geheven op het loodstraject op de binnenwateren tot de ligplaats in een haven.

Voor de bepaling van de grootte van het schip en daarmee de hoogte van het Z- en B-tarief, werd de parameter actuele diepgang gebruikt. Hoe dieper het schip stak, des te hoger was het loodsgeldtarief. De parameter actuele diepgang gaf daarmee uitvoering aan het draagkrachtbeginsel. De hoogte van het B-tarief werd daarnaast gecombineerd met de parameter afgelegde afstand. De loodsgeldtariefstructuur komt tot uitdrukking in de door de ACM vastgestelde tarieftabellen. Hieruit is voor ieder zeeschip, afhankelijk van de diepgang en afgelegde afstand, het loodsgeldtarief af te leiden.

<sup>6</sup> Zie brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 21 juni 2004, Kamerstukken II 2003/04, 24 036, nr. 302.

<sup>7</sup> In verband daarmee was in 2005 alvast de mogelijkheid gecreëerd tot het vaststellen van loodsgeldtarieven per zeehavengebied: Besluit van 12 november 2004, houdende wijziging van het Loodsgeldbesluit 1995 (vereenvoudiging tariefstructuur) (Stb. 617). Met ingang van 2005 is een bescheiden begin gemaakt met de afbouw van de kruisfinanciering.



Het uiteindelijke loodsgeldtarief werd bepaald na toepassing van de overige drie tariefcomponenten. De bijzondere loodsreizen, loodsvergoedingen en de frequentiekorting. Van bijzondere loodsreizen is sprake indien er zich bijzondere omstandigheden voordoen waardoor de loods langer in functie is. Bijvoorbeeld in het geval van ijsgang en sleepreizen. De loodsvergoeding omvatte de vergoedingen voor kosten of tijdsbesteding waarbij de loods niet als loods optreedt, bijvoorbeeld de reis- en verblijfkosten. De frequentiekorting wordt in mindering op het loodsgeldtarief gebracht en varieert naar gelang het aantal in- en uitgaande bezoeken aan een bepaald zeehavengebied.

### 2.3 Geen marktwerking

In overleg met de Tweede Kamer heeft de toenmalig Minister van Verkeer en Waterstaat in 2010 besloten om, onder voorwaarden, af te zien van het invoeren van marktwerking in de loodsdienstverlening<sup>8</sup>. Het besluit had als gevolg dat het ACM-toezicht op de loodsdienstverlening, aanvankelijk bedoeld tot het moment van het invoeren van marktwerking, permanent werd. De ACM blijft het macro loodsgeldtarief vaststellen en de loodsgeldtariefstructuur blijft het instrument voor de bepaling van de loodsgeldtarieven per schip. De eventuele consequenties van het besluit om af te zien van het invoeren van marktwerking voor de wijze waarop het huidige toezicht is ingericht, is onderdeel van de evaluatie van het ACM toezicht dat in 2013 wordt uitgevoerd en waarover de Tweede Kamer eind 2013 zal worden geïnformeerd<sup>9</sup>.

Door het besluit verviel daarnaast de noodzaak door te gaan met de volledige afbouw van de kruisfinanciering in de loodsgeldtarieven. Omdat de afbouw op toenemende weerstand bij de afnemers stuitte, met name in de kleinere zeehavengebieden in het noorden waar de loodsgeldtarieven meer dan 100% moesten stijgen, is door de minister van IenM van de ontstane beleidsruimte gebruik gemaakt door in overleg met de sector de afbouw van de kruisfinanciering te beperken<sup>10</sup>. Vervolgens is op initiatief van de sector advies uitgebracht over een nieuwe loodsgeldtariefstructuur. Het advies is overgenomen door de Minister van IenM<sup>11</sup> en in het onderhavige besluit vastgelegd.

### 2.4 Advies sector

De sector adviseert de hoogte van het loodsgeldtarief in de nieuwe loodsgeldtariefstructuur niet langer te laten bepalen door de doelstelling van een kostendekkende loodsdienstverlening per zeehavengebied. Het is de uitdrukkelijke wens van de sector om het draagkrachtbeginsel ook in de toekomst weer leidend te laten zijn<sup>12</sup>. De afbouw van de kruisfinanciering en de daardoor ontstane verschillen in loodsgeldtarieven tussen de zeehavengebieden grijpen op een ongewenste wijze in in de onderlinge concurrentieverhoudingen en die met de zeehavens in de omliggende landen. De sector adviseert opnieuw de uitgangspunten te hanteren van een landelijke kostendekkende loodsdienstverlening en gelijke landelijke loodsgeldtarieven.

<sup>8</sup> Kamerstukken II 2010/11, 30.490, nr 18

<sup>9</sup> Zie artikel XIII Wet markttoezicht registerloodsen en de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 30 januari 2013, Kamerstukken II 2012/13, 30.523 nr. 73, pag 7

<sup>10</sup> Zie TK brief juni 2011- voetnoot 3.

<sup>11</sup> Kamerstukken II 2011/12, 30 490, nr. 23

<sup>12</sup> Uit een uitgevoerde benchmark blijkt bovendien dat alhoewel de opbouw van het loodsgeldtarief sterk verschilt per land, de toepassing van het draagkrachtbeginsel gemeengoed is. Niet alleen voor de loodsgeldtarieven maar ook voor bijvoorbeeld het zeehaventarief of de tarieven voor de diensten van andere nautische dienstverleners.

De geadviseerde aanpassingen in de loodsgeldtarieven om aan genoemde uitgangspunten te voldoen, vereisten complexe scenarioberendingen. De belangrijkste variabelen daarbij waren de verhouding tussen de verschillende tariefcomponenten, de mate van progressie in het loodsgeldtarief, de omvang van de kruisfinanciering en de parameter om de grootte van het schip in uit te drukken. Het advies kwam tot stand na overeenstemming over een opslag van 30% op het S-tarief voor de noordelijke zeehavengebieden (Den Helder, Harlingen-Terschelling en Eemshaven-Delfzijl) en een gelijktijdige verhoging van de frequentiekorting.

### *2.5 Oordeel lenM*

De Minister van lenM beoordeelt de opzet van de nieuwe loodsgeldtariefstructuur in lijn met de huidige situatie waarin het loodswezen als enige loodsdiensten mag aanbieden in de Nederlandse zeehavens. Voor een vergelijkbare kwaliteit van dienstverlening aangeboden in alle Nederlandse zeehavens zouden dan zoveel mogelijk gelijke landelijke loodsgeldtarieven moeten gelden. Dat is van groot belang want het maakt het mogelijk om in ieder zeehavengebied een concurrerend loodsgeldtarief in rekening te brengen. De nieuwe loodsgeldtariefstructuur maakt daarmee bovendien een einde aan de omstreden afbouw van de kruisfinanciering.

De opslag van 30% op het S-tarief in de noordelijke zeehavengebieden vormt een uitzondering op het uitgangspunt van gelijke landelijke loodsgeldtarieven. Omdat deze opslag de instemming heeft van alle betrokken partijen en gemiddeld genomen nog steeds leidt tot een verbetering ten opzichte van de afspraken uit 2010 over de afbouw van de kruisfinanciering in de noordelijke zeehavengebieden, is het oordeel onverminderd positief. Bovendien geldt de opslag slechts voor 3% van het totaal aantal loodsverrichtingen. In 97% van het totaal aantal loodsverrichtingen gelden landelijk gelijke loodsgeldtarieven.

De gevolgen van de nieuwe loodsgeldtariefstructuur voor de kruisfinanciering worden ingepast in de afspraken hierover uit 2010. De resterende afbouw wordt gerealiseerd over de periode tot 1 januari 2014. Na die datum komt dan een einde aan de afbouw van de kruisfinanciering. Het gebruik van de correctiefactoren per zeehavengebied wordt na 2014 alleen gebruikt voor het toepassen van de genoemde opslag op het S-tarief in de noordelijke zeehavengebieden. Dit wordt geregeld in artikel 4 van de Regeling markttoezicht registerloodsen (RMR) op basis van artikel 27d, derde lid, van de Loodsenwet. De verhoogde frequentiekorting wordt op voorstel van het loodswezen vastgesteld door de ACM.

## **3. De nieuwe loodsgeldtariefstructuur**

### *3.1 Inleiding*

De nieuwe loodsgeldtariefstructuur bestaat uit een starttarief (S-tarief) en een trajecttarief (T-tarief) en, indien zich met name genoemde situaties voordoen, een tarief voor aanvullende diensten van een loods aan boord (A-tarief) of vergoeding van bepaalde kosten. Een dergelijke tariefopbouw sluit goed aan bij de ontstaansgrond van de kosten die met het verrichten van loodsdiensten zijn gemoeid. In de nieuwe tariefstructuur wordt conform het advies van de sector een schip dat op afstand, vanaf de wal of een ander schip, wordt geloodst (LOA), gelijk gesteld met een reguliere loodsreis en voorzien van een zelfde tarief. Bij LOA is er wel een loods beschikbaar maar deze kan wegens slechte weersomstandigheden (nog) niet aan boord komen. Wel blijft de actuele diepgang van het schip

relevant voor de hoogte van het uiteindelijk te betalen S-, T- of A-tarief. De keuze voor de actuele diepgang sluit aan bij de parameter uit de tot op heden bestaande structuur en is op basis van de wensen vanuit de sector overgenomen in de nieuwe structuur. De progressiviteit in de nieuwe structuur is vrijwel identiek aan die in de oude structuur.

### *3.2 S-tarief (nieuwe artikel 4.3 BMR)*

Het S-tarief omvat de kosten voor het, via land of via het water, aan boord brengen of van boord halen van de loods. Bij de kosten voor het aan boord brengen of van boord halen van een loods moet gedacht worden aan de kosten verbonden aan de logistieke organisatie aan de wal, maar ook aan bijvoorbeeld het taxivervoer of het vervoer met een loodstender en de inzet van het loodsvaarttuig. Afhankelijk van het zogenaamde beloodsingspunt worden drie soorten S-tarief onderscheiden: rendez-vous-, in- of uitgaande reizen en verhaalreizen. Bij rendez-vousreizen komen meestal 2 of meer loodsen op zee in of nabij de (diepe) vaargeul die naar een Nederlandse zeehaven leidt, aan boord. Deze loodsen begeleiden het schip naar een ankerplaats op zee of naar een ligplaats in een zeehavengebied en vice versa. Het gaat hier bijvoorbeeld om diepstekende zeeschepen (zogenaamde bulkcarriers) of LNG-tankers. Vaak worden de loodsen door middel van een helikopter naar het schip gebracht of daar opgehaald. Het helikoptervervoer maakt geen deel uit van het S-tarief, maar wordt als loodsvergoeding apart in rekening gebracht omdat deze dienst door het loodswezen elders wordt ingekocht (nieuwe artikel 4.6, eerste lid, BMR). Omdat de kosten van het helikoptervervoer geen deel uitmaken van het S-rendez-vous-tarief, zal het S-tarief voor deze reizen uiteindelijk lager uitvallen dan het S-tarief voor de andere soorten reizen, waarbij het vervoer van de loods wel deel uitmaakt van het S-tarief.

Bij in- of uitgaande reizen, de meest voorkomende reizen, komt de loods vanaf het reguliere beloodsingspunt op zee (de zogenaamde loodskruispost) aan boord en begeleidt het schip tot aan de ligplaats in het zeehaven gebied en vice versa.

Verhaalreizen tenslotte zijn alle overige reizen. Meest voorkomende is een verplaatsing van een schip binnen een zeehavengebied waarbij loodsdiensten worden verricht.

De ACM zal jaarlijks, op voorstel van de algemene raad van de Nederlandse loodsenorganisatie (Nlc), de S-tarieven vaststellen.

### *3.3 T-tarief (nieuwe artikel 4.3 BMR)*

Het T-tarief omvat de kosten verbonden aan de te verrichten loodsdiensten voor de tijd dat de loods diensten verricht vanaf zee tot de ligplaats van het schip in een zeehavengebied of elders is bereikt en vice versa. Bij het T-tarief wordt ook onderscheid gemaakt tussen een tarief voor rendez-vousreizen, in- en uitgaande reizen en verhaalreizen. Voor de bepaling van het T-tarief worden de zeehavengebieden opgedeeld in tariefgebieden. Deze tariefgebieden worden ingedeeld in een van de 16 tariefkolommen die zijn vastgesteld op basis van gegevens over de «gemiddelde tijd loods aan boord» in de zeehavengebieden over de jaren 2008 tot en met 2010. Met uitzondering van de eerste tariefkolom, staat iedere tariefkolom voor twintig minuten tijd «loods aan boord». De eerste kolom van het T-tarief voor inkomende, uitgaande en rendez-vousreizen staat voor één uur; voor verhaalreizen staat de eerste kolom voor 100 minuten omdat bij dergelijke reizen relatief veel tijd gemoeid is met zowel het af- als aanmeren. Omdat de reistijd tussen de plaats waar de loods aan boord komt (loodskruispost of andere locatie) en de eerste haven in een bepaald zeehavengebied verschillend is, is ook de eerste tariefkolom in elk zeehavengebied verschillend. Voor een schip dat een in- of

uitgaande reis maakt van of naar Den Helder is dit tariefkolom 1 (gemiddelde reistijd 1 uur); voor Europoort betekent dit dat tariefkolom 4 (gemiddelde reistijd 120 minuten= 60 minuten + 3 maal 20 minuten), voor een schip dat onderweg is naar Vlissingen, kolom 9 (220 minuten namelijk 60+ 8 maal 20 minuten). Voor een schip dat een rendez-vousreis maakt en onderweg is naar Europoort betekent dit tariefkolom 16 (6 uur).

De in een zeehavengebied te onderscheiden tariefgebieden en de daarbij behorende tariefkolommen zijn opgenomen in de RMR. De ACM zal jaarlijks, op voorstel van de algemene raad van de Nlc, het tarief voor de verschillende tariefkolommen van het T-tarief vaststellen.

Echter niet alle loodsdiensten die worden verricht laten zich in een T-tarief regelen. Voor niet reguliere reizen, waar een bijzonder traject wordt afgelegd (bijvoorbeeld in het geval van een verhaalreis, een proefvaart of dat onverrichter zake weer naar de locatie van vertrek moet worden teruggekeerd), zal de ACM jaarlijks, op voorstel van de algemene raad van de Nlc, het zogenaamde T-speciaaltarief vaststellen. Het ligt in de rede dat de ACM daarbij zo veel mogelijk rekening zal houden met de afspraken die daaromtrent zijn gemaakt tussen partijen die betrokken waren bij het in punt 1 aangehaalde advies. In de toelichting bij het nieuwe artikel 4.4 BMR zal daar nader op in worden gegaan. Het T-speciaaltarief komt in de plaats van het (reguliere) T-tarief (artikel 4.3, vijfde lid).

### *3.4 A-tarief en loodsvergoedingen (nieuwe artikelen 4.5 en 4.6 BMR)*

Door de introductie van het S- en T-tarief konden veel van de tot op heden bestaande tarieven voor bijzondere situaties, die met name in de artikelen 4.13, 4.18, 4.19 en 4.20 BMR waren opgenomen, komen te vervallen. Echter in een aantal situaties zal een loods aanzienlijk langer loodsdiensten verrichten dan de gemiddelde tijd, overeenkomstig het vastgestelde T-tarief. Dit is bijvoorbeeld het geval in het geval van ijsgang of als moet worden omgevaren omdat bijvoorbeeld de diepgang te groot is om de kortste weg te varen. Voor dergelijke gevallen zal de ACM jaarlijks, op voorstel van de algemene raad van de Nlc, een additioneel, A-tarief, vaststellen. Het ligt in de rede dat de ACM daarbij zo veel mogelijk rekening zal houden met de afspraken die daaromtrent zijn gemaakt tussen de partijen die betrokken waren bij het in punt 1 van deze toelichting aangehaalde advies. In het artikelsgewijze deel zal daar nader op worden ingegaan (nieuwe artikel 4.5 BMR).

Daarnaast zal een aantal van de bestaande loodsvergoedingen vrijwel ongewijzigd gehandhaafd blijven. Het betreft een vergoeding voor de kosten die, alhoewel de loods (nog) niet in functie is, wel (door hem) worden gemaakt. Het betreft bijvoorbeeld het afbestellen van een eerder bestelde loods of het gebruik van een helikopter om aan boord te komen. De hoogte van deze loodsvergoedingen zal door de ACM worden vastgesteld. Ook hierop zal in het artikelsgewijze deel van deze toelichting nader worden ingegaan (nieuwe artikel 4.6 BMR).

### *3.5 In rekening brengen loodsgeldtarieven (nieuwe artikel 4.8 BMR)*

Als gevolg van de in het onderhavige besluit opgenomen wijzigingen in het BMR betaalt elk schip of bijzonder transport ten behoeve waarvan loodsdiensten worden verricht, afhankelijk van de grootste diepgang gedurende die loodsdienst, een S- en een (speciaal) T-tarief. Indien zich een situatie voordoet waarvoor het A-tarief of een loodsvergoeding verschuldigd is, komen de kosten hiervoor boven op het S- en T-tarief (nieuwe artikel 4.8 BMR). In alle gevallen geldt dat het daarbij irrelevant is of de loodsdiensten al dan niet op grond van een wettelijke verplichting

worden verricht. Ook in het geval dat vrijwillig van de diensten van een loods gebruik wordt gemaakt is het in het BMR vastgelegde loodsgeldtarief van toepassing (artikel 15 Scheepvaartverkeerswet). Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat, ter uitvoering van het in punt 1 van deze toelichting genoemde advies van de sector, voor bepaalde kleine zeeschepen, een afwijkend tarief in rekening zal worden gebracht (artikel 4.8, zesde lid). Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar het artikelsgewijze deel van deze toelichting.

#### **4. Uitvoering en handhaving**

Sinds de inwerkingtreding van de WMR stelt de ACM, op voorstel van de algemene raad van de Nlc, de loodsgeldtarieven vast (artikel 27c Loodsenwet). Bij het opstellen van het tariefvoorstel zal rekening moeten worden gehouden met de daarvoor geldende wettelijke bepalingen in hoofdstuk VIA van de Loodsenwet. Voorafgaande aan het indienen van het tariefvoorstel, vraagt de algemene raad van de Nlc, de zienswijzen van de regionale overlegcommissies die zijn samengesteld uit belanghebbende reders en havens (zie artikel 3 RMR). De onderhavige wijzigingen in de loodsgeldtariefstructuur laten deze procedure in stand.

Het voorstel van de algemene raad van Nlc, zal nu betrekking hebben op de S, T, T-speciaal en A-tarieven alsmede op de vaststelling van de loodsvergoedingen.

#### **5. Gevolgen**

Invoering van de nieuwe loodsgeldtariefstructuur werkt voor de gebruikers van loodsdiensten gezamenlijk en voor de ACM neutraal uit. De invoering leidt alleen tot kosten voor het loodswezen. Het betreft eenmalige kosten, noodzakelijk voor de aanpassing van de factureringssystemen. Deze invoeringskosten voor het loodswezen worden geraamd op ca. € 375.000.

De aanpassingen in de loodsgeldtarieven zijn tot op scheepsniveau berekend in alle zes zeehavengebieden. Dat was noodzakelijk voor de sector om te kunnen instemmen met de nieuwe loodsgeldtariefstructuur. Over het algemeen geldt dat in de nieuwe structuur de afgelegde afstand en de tijd dat de loods aan boord is, meer bepalend zijn voor de hoogte van het loodsgeldtarief. Dit betekent in beginsel dat de loodsgeldtarieven in de zeehavens waar het loodstraject langer is, hoger kunnen uitvallen. Andersom, zullen de loodsgeldtarieven in de zeehavens met kortere loodstrajecten lager kunnen uitvallen.

De overeengekomen resterende afbouw in kruisfinanciering wordt over de periode tot 1 januari 2014 gerealiseerd. Dit betekent dat de loodsgeldtarieven in het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond ten opzichte van de huidige loodsgeldtarieven lager uitvallen en de loodsgeldtarieven in de overige zeehavens stijgen, met name in de kleinere zeehavens. Dit betekent dat de kostenconformiteit van de loodsgeldtarieven per zeehavengebied verbetert. De situatie ten aanzien van de afbouw kruisfinanciering tussen de zeehavengebieden en het effect op de loodsgeldtarieven is in de volgende tabel samengevat.

**Tabel 1: afbouw kruisfinanciering in percentages**

Totale tariefstijging in % per zeehavengebied						
Zeehavengebied	2010	na beperking in 2010	Nieuwe loodsgeld tarief- structuur			
				2012	2013	2014
Delfzijl/Eemshaven	+114,5	+22,90	+17,8	+4,58	+4,58	+8,64
Harlingen/Terschelling	+190,5	+38,09	+1,6	+7,62	0,00	-6,02
Den Helder cs	+100,5	+20,10	+24,4	+4,02	+4,02	+16,36
Amsterdam/Jmuiden	+0,7	+0,65	+1,1	+0,13	+0,13	+0,84
Scheldemonden	+6,8	+6,78	+2,2	+1,36	+0,84	0,00
Rotterdam/Rijnmond cs	-4,5	-1,79	-1,0	-0,36	-0,36	-0,28

In bovenstaande tabel staan per zeehavengebied de percentages waarmee de loodsgeldtarieven moesten worden gewijzigd om de kruisfinanciering af te bouwen conform de vigerende afspraken op dat moment. De gerealiseerde afbouw tot 2010 wordt buiten beschouwing gelaten. In de tweede kolom «2010» staan de percentages waarmee de loodsgeldtarieven in 2010 moesten worden aangepast om tot een volledig kostendekkende loodsdienstverlening per zeehavengebied te komen. De derde kolom vermeldt de percentages die zijn overeengekomen in 2010 door de minister van IenM en de sector. Door de nieuwe loodsgeldtariefstructuur zoals opgenomen in dit besluit wijzigen deze percentages. Kolom vier laat de gewijzigde percentages zien en waarmee de loodsgeldtarieven per zeehavengebied worden aangepast. Dit gebeurt over een periode van drie jaar, zoals weergegeven in de drie laatste kolommen. Alleen de laatste kolom moet nog worden doorgevoerd hetgeen gebeurt op het moment van inwerkingtreding op 1 januari 2014. De afbouw in kruisfinanciering komt daarmee aan een eind.

## 6. Advisering en consultatie

Dit besluit vormt de uitwerking van een door de sector uitgebracht advies. Een ontwerp van dit besluit is voor een uitvoerings- en handhavingstoets (u- en h-toets) voorgelegd aan de NMa en ter consultatie aan de Nlc en degenen die betrokken zijn geweest bij het vaststellen van het advies over deze nieuwe tariefstructuur te weten de Koninklijke Vereniging van Nederlandse reders en de Vereniging van Nederlandse Cargadoors, Havenbedrijf Rotterdam NV, haven Amsterdam, Zeeland Seaports, Groningen Seaports en Zeehaven Harlingen, en, voor zover niet genoemd, de overige leden van de regionale commissies die zijn ingesteld ten behoeve van de jaarlijkse consultatie over het tariefvoorstel van het loodswezen. Van de hieronder genoemde partijen is een reactie ontvangen.

De NMa concludeert dat de voorgestelde wijzigingen niet leiden tot nieuwe taken of een uitbreiding van bestaande taken. Zij voorziet dan ook geen gevolgen van personele en financiële aard. Daarnaast stelt de NMa dat artikel 27d, eerste lid, van de Loodsenwet waarin staat dat bij algemene maatregel van bestuur zeehavengebieden worden aangewezen, niet de mogelijkheid biedt tot subdelegatie zoals voorgesteld in dit besluit in de artikelen 1.1 (definities) en 4.3, vierde lid (aanwijzing van tariefgebieden). In reactie hierop wordt opgemerkt dat tot op heden de combinatie van zeehaven (nader aangeduid in de bijlage bij het besluit) en zeehavengebieden (verwijzing naar de loodsplichtige scheepvaartwegen in de bijlage in de Scheepvaartverkeerswet) (mede)bepalend waren voor de hoogte van het loodsgeldtarief in een bepaalde regio. Er waren per zeehavengebied verschillende Z- en B-tarieven om uiteindelijk te kunnen

komen tot een per gebied kostendekkend niveau (zie paragraaf 2.1). In het onderhavige besluit is niet meer bepalend naar welk zeehavengebied het schip onderweg is. Onafhankelijk van welke haven wordt aangedaan en onafhankelijk van het feit of een schip wel of niet loodsplichtig is, is de tijd die gemoeid is met de betreffende loodsdienst (mede) bepalend voor het loodsgeldtarief. De term zeehavengebied wordt in het voorliggende besluit niet meer als tariefonderscheidend criterium gebruikt, maar dient ter ondersteuning van de definities van de verschillende loodsreizen. Om deze reden is er geen aanleiding meer om de zeehavengebieden bij ministeriële regeling nader vast te stellen zoals eerder was voorgesteld. Artikel 1.1 is hierop aangepast. De delegatiebepaling in artikel 4.3 is wel gehandhaafd. Het betreft hier de uitwerking van details nodig voor de uitvoering van dit besluit in de Regeling markttoezicht registerloodsen.

De door de NMa gemaakte opmerking inzake de overgang naar de ACM is niet meer relevant, nu deze overgang op 1 april 2013 heeft plaatsgevonden. Tenslotte verzoekt de NMa, niet alleen te voorzien in overgangsrecht met betrekking tot de voor 2013 vastgestelde tarieven maar ook dat het oude recht van toepassing blijft voor bezwaar- en beroepsprocedures die zijn ingediend tegen die tarieven. Deze suggestie is overgenomen in het nieuwe artikel 6.1 BMR.

De Nlc kan zich in het onderhavige besluit vinden, maar had liever gezien dat in het onderhavige besluit ook het T-speciaal, A-tarief en de rekenregels voor reizen waarin meerdere aanvullende diensten worden verricht, worden vastgelegd. Omdat het onderhavige besluit niet beoogt wijzigingen aan te brengen in de bevoegdheden van de ACM, is ervoor gekozen deze bevoegdheid bij de ACM te laten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse reders (KNVR) verzoekt op enkele onderdelen aanpassing van het besluit. Naar de mening van de KNVR dient het loodsen op afstand (LOA) apart in het besluit genoemd te worden en van een tarief te worden voorzien. In het onderhavige besluit is, zoals de KNVR ook erkent, het advies van de sector inzake LOA echter geheel overgenomen, namelijk door LOA-reizen aan te merken als, en op gelijke voet staande met, een reguliere scheepsreis met eenzelfde tarief. Het hanteren van een lager tarief in de gevallen dat LOA wordt aangeboden aan schepen die zijn opgenomen in Register kleine zeeschepen, maakt hier onderdeel van uit en is eveneens geheel in overeenstemming met het advies van de sector. Het apart benoemen van LOA als tariefcomponent, zoals voorgesteld door de KNVR, is niet in lijn met het advies van de sector. Dit en het feit dat het de registerloodsen, uit het oogpunt van veiligheid, slechts in een beperkt aantal met name genoemde situaties, is toegestaan LOA te verrichten (zie artikel 10 Voorschriftenbesluit registerloodsen), maken dat er geen aanleiding is om voor LOA een apart tariefcomponent in dit besluit op nemen. Een en ander neemt niet weg dat het kabinet, overeenkomstig de opvatting van de KNVR, mogelijkheden ziet in de toekomst voor LOA die kunnen bijdragen aan innovaties en efficiencyverbeteringen in de loodsdienstverlening en daarmee de voor die dienstverlening te hanteren tarieven.

Ook vraagt de KNVR de aandacht voor kleinere schepen die loodsplichtig zijn en de tarieven die deze schepen moeten betalen. De hierover door de sector gemaakte afspraken komen, naar de mening van de KNVR, niet duidelijk genoeg in het ontwerpbesluit naar voren. In reactie hierop is de toelichting van het onderhavige besluit op een aantal punten verduidelijkt. Op grond van het nieuwe artikel 4.8, zesde lid, BMR, wordt bij deze schepen een apart tarief in rekening gebracht.

Daarnaast merkt de KNVR op dat een aantal bijzondere situaties waarvoor een A-tarief of een loodsvergoeding in rekening wordt gebracht afwijkt ten opzichte van het oude besluit en het advies van de sector. Dit

zou onevenredig kostbaar kunnen zijn voor kleinere zeeschepen. Dat is echter niet het geval. In het sectoradvies wordt alleen ingegaan op de bijzondere situaties die wijzigen als gevolg van de nieuwe tariefstructuur. Daarnaast was in het advies een niet-limitatieve opsomming gemaakt van opslagen die ten opzichte van de huidige situatie niet zullen wijzigen. Wat betreft het kompasstellen (dat tot op heden op grond van artikel 4.19, onderdeel c, BMR in rekening werd gebracht en dat in de praktijk meestal wordt verricht voor schepen groter dan 150 meter), is rekening gehouden met het draagkrachtbeginsel omdat dit zal worden afgeleid van voor het betreffende schip van toepassing zijnde T-tarief. Wat betreft het afleggen van een langere dan de kortst mogelijke route in onderdelen f, van artikel 4.5, wordt opgemerkt dat het hier gaat om de zogenaamde Westereems- en Westrondroute. Dit onderdeel vormt de uitwerking van het advies van de sector. Het afleggen van een langere dan de kortst mogelijke route bedoeld in onderdeel g, van artikel 4.5 (in de praktijk met name van toepassing op verhaalreizen via zee (zogenaamde zeezwaaien) van schepen groter dan 180 meter in de regio Rotterdam-Rijnmond) is een besteding van de huidige situatie. Naar verwachting zal het in deze situatie uiteindelijk tot een lager tarief leiden omdat er tot op heden een B-tarief (met extra afstand op grond van het huidige artikel 4.4, tweede lid, BMR) en een half Z-tarief in rekening werden gebracht. Naar aanleiding van de opmerkingen van de KNVR over artikel 4.6, is de tekst van dat artikel, en de daarbij behorende toelichting aangepast. Artikel 4.6 is, in tegenstelling tot artikel 4.5, van toepassing op situaties waarin geen loodsdiens worden verricht maar er wel direct of indirect kosten worden gemaakt. Voor reis- en verblijfskosten (tweede lid, onderdeel g) zullen werkelijke kosten in rekening kunnen worden gebracht; voor de andere in dat lid bedoelde situaties zal een uurtarief of een forfaitair bedrag door de ACM worden vastgesteld.

De Vereniging van Nederlandse Cargadoors (VNC) stelt dat bij het overleg in verband met het advies, nauwelijks stil is gestaan bij het T-speciaal en A-tarief. Ook valt het de VNC op dat verhaalreizen, die met name veel voorkomen in de havens van Amsterdam en Rotterdam deel uitmaken van het T-speciaaltarief. De VNC merkt op dat dit geen probleem hoeft te zijn maar maakt zich daarover wel zorgen daar op dit moment nog geen zicht bestaat op de feitelijke hoogte van de betreffende tarieven; onduidelijk is wat de gevolgen van dit besluit zullen zijn voor de individuele schepen. De VNC hoopt hierover, maar met name over de in artikel 4.5 genoemde aanvullende diensten, voorlichting te ontvangen van het Loodswezen.

Het Havenbedrijf Rotterdam NV en de haven van Amsterdam (met ingang van 1 april 2013 Havenbedrijf Amsterdam NV) konden zich, omdat de voorgestelde wijzigingen in het Besluit in de lijn zijn met hetgeen tussen partijen was overeengekomen, vinden in het onderhavige besluit.

## **7. Inwerkingtreding en overgangsrecht**

Gelet op het feit dat de ACM steeds met ingang van 1 januari van elk kalenderjaar de nieuwe loodsgeldtarieven vaststelt, is het logisch dat de wijzigingen van het BMR als gevolg van de nieuwe tariefstructuur, ook van toepassing worden op een tarief dat op 1 januari van enig jaar in werking treedt. Daarbij moet echter ook nog rekening worden gehouden met de termijn die de ACM nodig heeft om de door de Algemene raad van de Nlc voorgestelde tarieven vast te stellen. Op grond van artikel 4.21 van het BMR (door de wijzigingen in het onderhavige besluit vernummerd tot artikel 4.10 BMR) dient de algemene raad uiterlijk op 15 juli van het jaar voorafgaande aan het jaar waarop de tarieven betrekking hebben, haar voorstel in te dienen bij de ACM. Dit voorstel zal moeten voldoen aan de



in dit besluit opgenomen nieuwe bepalingen van de BMR. Om deze reden zal de onderhavige wijziging van het BMR ten behoeve van de vaststelling van de tarieven voor 2014 ook daaraan voorafgaande in werking moeten treden, namelijk op 1 juli 2013. Omdat publicatie van het onderhavige besluit niet voor 1 mei 2013 heeft plaatsgevonden moet in zoverre worden afgeweken van het stelsel van zogenaamde vaste verandermomenten. Indien publicatie van het onderhavige besluit niet voor 1 juli 2013 heeft plaatsgevonden, zal ten behoeve van de tariefvaststelling voor 2014, aan de inwerkingtreding van dit besluit terugwerkende kracht worden verleend. De voor het jaar 2013 vastgestelde tarieven, kortingen en vergoedingen blijven overigens van toepassing op de loodsdienstverrichtingen die tot 1 januari 2014 worden verricht en op de in verband daarmee lopende bezwaar- en beroepsprocedures (nieuwe artikel 6.1 BMR).

## **Artikelsgewijs deel**

### **Artikel I, onderdeel A (artikel 1.1)**

Als gevolg van de invoering van deze nieuwe tariefstructuur is een aantal definities in artikel 1.1 aangepast en is er ook een aantal nieuwe definities toegevoegd. Een aantal definities is overbodig geworden. Ter vergroting van de leesbaarheid van dit artikel, is het gehele artikel opnieuw geredigeerd.

Het betalen van loodsgelden heeft betrekking op het verrichten van loodsdiensten op schepen of bijzondere transporten. Onder loodsdiensten wordt, zoals blijkt uit artikel 2 van de Loodsenwet, verstaan zowel het aan boord van een (zee)schip verlenen van loodsdiensten als het vanaf een ander schip of vanaf een verkeerspost op land verrichten van zogenaamde loodsdienst op afstand (LOA). Voor de tarifiering wordt geen onderscheid gemaakt tussen deze typen loodsdiensten. Loodsdiensten worden van oudsher met name verricht ten behoeve van zeeschepen die op grond van de artikelen 10 en 11 van de Scheepvaartverkeerswet en het daarbij behorende Loodsplichtbesluit 1995 (Lpb 1995) loodsplichtig zijn op de in die wetgeving genoemde scheepvaartwegen. Er kan echter ook vrijwillig gebruik gemaakt worden van een loods. Daarnaast kan de voor het betreffende gebied aangewezen bevoegde autoriteit (zie artikel 1 Lpb 1995) een ad-hoc loodsplicht opleggen (artikel 2 Lpb 1995) aan schepen die gewoonlijk niet loodsplichtig zijn. Dit is ook mogelijk in het geval er sprake is van een bijzonder transport zoals een sleeptransport van delen voor windmolenparken op een ponton, zelfvarende booreilanden of een schip dat speciaal gebouwd is voor het vervoer van zware lading of bijzondere constructies. Dergelijke samenstellen van schepen (zoals omschreven in artikel 1, vijfde lid, van de Scheepvaartverkeerswet) of bijzondere transporten, zoals bedoeld in de diverse scheepvaartreglementen<sup>13</sup> mogen vaak alleen varen na toestemming van de bevoegde autoriteit<sup>14</sup>. Aan deze toestemming wordt vaak, voor de veiligheid en de bescherming van de infrastructuur en kunstwerken, de verplichting verbonden dat op het gehele of een gedeelte van het af te leggen traject een of meer loodsen aan boord aanwezig moeten zijn.

In de nieuwe tariefstructuur worden 3 typen reizen onderscheiden ten behoeve waarvan loodsdiensten worden verricht namelijk in- en uitgaande reizen, rendez-vousreizen en verhaalreizen (zie punt 3 van het algemeen deel van deze toelichting). Voor het onderscheid tussen de

<sup>13</sup> Zie bijvoorbeeld artikel 1.21 van het Binnenvaartpolitiereglement, artikel 7 van het Scheepvaartreglement territoriale zee, artikel 40 van het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, artikel 52 van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1995 of artikel 1.21 van het Rijnvaartpolitiereglement.

<sup>14</sup> Op grond van de in voetnoot 12 genoemde scheepvaartreglementen zijn steeds bevoegde autoriteiten aangewezen.

verschillende typen reizen zijn de definities van zee en van zeehavengebied relevant. Bij in- en uitgaande reizen en rendez-vousreizen begint of eindigt de loodsdienst op zee. Ten behoeve van de vaststelling van het S-tarief wordt in dit besluit uitgegaan van een ruimere definitie van zee dan in andere wetgeving te doen gebruikelijk is. Dit betekent dat een loodsdienst die verricht wordt vanaf (de loodskruispost op) zee, naar een ankergebied op zee (bijvoorbeeld de ankergebieden Wielingen Noord- of Zuid of het ankergebied Vlissingen Rede) wordt aangemerkt als een inkomende reis. Wordt vervolgens later vanaf die ankerplaats doorgevaren naar een zeehavengebied (bijvoorbeeld de ankergebieden van Everingen), dan wordt die reis wederom als een inkomende reis gekwalificeerd.

Wordt vanaf zee gevaren naar een ankerplaats in een zeehavengebied, dan geldt deze reis als een inkomende reis; wordt later doorgevaren naar een ligplaats in het zeehavengebied, dan geldt dit als een verhaalreis.

Voor de toepassing van dit besluit worden 6 zeehavengebieden onderscheiden. Dit zijn de in Nederland bekende zes zeehavens en daarbij behorende haven- en ankergebieden. Verplaatsingen binnen een zeehavengebied worden aangemerkt als verhaalreizen. Daarnaast is de definitie van zeehavengebied relevant voor de per zeehavengebied te onderscheiden tariefgebieden en daarbij behorende tariefkolommen en voor de beoordeling of er recht bestaat op een zogenaamde frequentiekorting (nieuwe artikel 4.9 BMR). Hiervoor is relevant hoeveel calls er worden gemaakt. De combinatie tussen een inkomende- en uitgaande (rendez-vous) reis binnen eenzelfde zeehavengebied, wordt aangemerkt als call. De definities van call, frequentiekorting en zusterschepen zijn aangepast aan de wijzigingen in de bovenstaande definities.

De grootste diepgang van het schip of het bijzondere transport tijdens de loodsdienst is bepalend voor de hoogte van het te betalen tarief. Onvoorziene omstandigheden en een tijdelijke toename van de diepgang direct voorvloeiende uit het doel waarvoor een bijzonder transport wordt uitgevoerd (bijvoorbeeld een wijziging in de diepgang als gevolg van het op poten zetten van een booreiland of het afzinken van een tunneldeel), worden buiten beschouwing gelaten.

Ter bevordering van de leesbaarheid van het BMR zijn ook de verschillende te onderscheiden tariefcomponenten gedefinieerd.

Als gevolg van de invoering van de nieuwe tariefstructuur bleken de definities van binnenhaven, loodsreis, uiterton, zeehaven, zeemijl en zeewaarts overbodig te zijn geworden. De definities bevoegde autoriteit, cluster van zusterschepen en organisatie (belast met het innen van de loodsgelden) ten slotte zijn niet gewijzigd.

## **Artikel I, onderdeel C (nieuwe artikelen 4.3 tot en met 4.10 BMR)**

### *Artikel 4.3*

In aanvulling op punt 3.2 en 3.3 van het algemeen deel van deze toelichting wordt hier nog opgemerkt dat in de RMR de voor het vaststellen van het T-tarief benodigde tariefgebieden en daarbij behorende tariefkolommen worden vastgesteld omdat het hier de uitwerking van details betreft die nodig zijn voor de uitvoering van dit besluit. Deze wijze van wetgeven leidt niet tot nadelige of onredelijke gevolgen voor de sector. Integendeel indien mocht blijken dat de in die regeling vastgestelde tariefgebieden of daarbij behorende tariefkolommen uiteindelijk tot onredelijke resultaten leiden, kunnen deze op relatief eenvoudige wijze worden aangepast.

#### *Artikel 4.4*

Dit artikel heeft betrekking op de gevallen waarop door de ACM een T-speciaaltarief wordt vastgesteld. Per situatie wordt aangegeven op welke wijze dit tarief, tegen het licht van het in punt 1 van deze toelichting genoemde advies van de sector, zou kunnen worden vastgesteld. Het T-speciaaltarief komt in de plaats van het T-tarief.

Onderdeel a: Het betreft de situatie dat een schip of bijzonder transport bij een inkomende (rendez-vous) reis vanaf zee, onverrichter zake weer naar zee terug gaat. Dit soort situaties doen zich bijvoorbeeld voor in het geval dat de gewenste ligplaats niet beschikbaar is of na een orderwijziging door de agent. In dat geval is het niet mogelijk een regulier T-tarief in rekening te brengen omdat er uiteindelijk geen traject naar een zeehavengebied is afgelegd doordat de reis zowel op zee begint als eindigt. In de lijn van het advies van de sector ligt het in de rede dat in deze situatie de eerste tariefkolom van het op de betreffende reis van toepassing zijnde T-tarief in rekening wordt gebracht. Omdat de afstand en daarmee de benodigde reistijd van de loodskruispost tot aan het eerste tariefgebied in een zeehaven verschillend is, betekent dit dat er uiteindelijk per zeehaven een andere tariefkolom geldt.

Onderdeel b: Het betreft de situatie dat loodsdiensten worden verricht ten behoeve van een schip, tussen de locatie waar de beloodsing op zee begint of eindigt en een ankerplaats op zee (bijvoorbeeld in de Eemsmonding of de monding van de Westerschelde). In de lijn van het advies van de sector ligt het in de rede dat in dat geval als bijzonder T-tarief, de eerste tariefkolom van het zeehavengebied waartoe het betreffende ankergebied behoort, in rekening wordt gebracht.

Onderdeel c: Dit onderdeel heeft betrekking op het T-speciaaltarief dat van toepassing is op verhaalreizen. In de lijn van het advies van de sector ligt het in de rede dat in dat geval het tarief van de tariefkolom die de uitkomst is van het verschil tussen de tariefkolom van de locatie van vertrek en die van de locatie van aankomst vermeerderd met een tariefkolom in rekening wordt gebracht.

Onderdeel d: Met het verrichten van loodsdiensten ten behoeve van een proefvaart is vaak veel extra tijd gemoeid. In de lijn van het advies van de sector ligt het in de rede om het T-speciaaltarief dat daarvoor wordt vastgesteld niet afhankelijk te laten zijn van het af te leggen traject, maar van de tijd die er met de betreffende loodsdienst is gemoeid. De benodigde tijd, afgerond naar het naast hogere halve uur, wordt, ter bepaling van het te betalen tarief, vermenigvuldigd met het T-basistarief. Dit is het tarief van de eerste tariefkolom voor in- en uitgaande reizen. Dit tarief is afhankelijk van de diepgang van het schip, maar zeehavengebied onafhankelijk.

#### *Artikel 4.5*

Dit artikel biedt de ACM de mogelijkheid voor met name genoemde situaties, waarin een loods langer aan boord blijft voor zogenaamde aanvullende diensten, een A-tarief vast te stellen. Per situatie wordt aangegeven op welke wijze dit tarief, tegen het licht van het in punt 1 van deze toelichting genoemde advies van de sector, zou kunnen worden vastgesteld. In de situaties waarin voorgesteld wordt het A-tarief af te leiden van het T-tarief betekent dit dus, dat ook het A-tarief afhankelijk is van de diepgang van het betreffende schip en het zeehavengebied waarin de loodsdiensten worden verricht. Hierdoor zal het op een individueel schip van toepassing zijnde A-tarief voor dezelfde dienst verschillen.

Onderdelen a, b en c: In het geval dat er sprake is van een niet behoorlijk bestuurbaar schip, een bijzonder transport of ijsgang, is uit ervaring gebleken dat dergelijke reizen gemiddeld twee maal zo lang duren dan te doen gebruikelijk is. In de lijn van het advies van de sector ligt het in de rede dat in dat geval de hoogte van het A-tarief gelijk aan het T-tarief dat op de betreffende reis van toepassing is.

Onderdeel d: Met enige regelmaat wordt een loods verzocht tijdens de loodsdienst om het kompas van het schip te stellen. In de lijn van het advies van de sector ligt het in de rede dat de extra tijd die hiermee gemoeid is, afgerond naar het naast hogere halve uur en vermenigvuldigd met het T-basistarief (de eerste tariefkolom voor in- en uitgaande reizen) in rekening wordt gebracht.

Onderdeel e: Een andere situatie waarvoor een A-tarief wordt vastgesteld, is de situatie dat de loods aan boord moet blijven om ankerwacht te houden of wacht moet houden als een schip, niet voor anker, stilligt. In de lijn van het advies van de sector ligt het in de rede dat in dat geval deze extra tijd afgerond naar het naast hogere halve uur en vermenigvuldigd met de helft van het T-basistarief in rekening wordt gebracht.

Onderdeel f en g-algemeen: In sommige gevallen zal tijdens de loodsdienst een langere route dan de kortst mogelijke route moeten worden gevaren.

Onderdeel f: Voor schepen met een grote diepgang of schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren is het niet altijd toegestaan via de kortste route van zee naar het zeehavengebied of vice versa te varen. In de praktijk gaat het om de zogenaamde Westereemsroute in de aanloop Waddenzee-Eems (extra vaartijd 80 minuten) en de Westrond-route in de aanloop naar de Westerschelde (extra vaartijd 120 minuten). In de lijn van het advies van de sector ligt het in de rede dat voor deze situaties het A-tarief wordt vastgesteld aan de hand van de extra tijd, die op grond van ervaringen uit de jaren 2008–2010, met het omvaren is gemoeid. Omdat er in deze gevallen altijd sprake is van een over zee af te leggen traject, waar geen tariefkolommen van toepassing zijn, lijkt het logisch daar uit te gaan van een tijdselement. Dit betekent dat wordt uitgegaan van de extra tijd die normaliter gemoeid is met die langere route, waarbij voor elke 20 minuten eenmaal het verschil tussen de eerste en de tweede tariefkolom van het toepasselijke T-tarief in rekening wordt gebracht.

Onderdeel g: Het is ook bij verhaalreizen is het niet altijd mogelijk de kortst mogelijke route te varen. Dit kan te maken hebben met de diepgang en grootte van het schip. In de praktijk gaat het met name over het zogenaamde zeezwaaien: diepstekende schepen langer dan 180 meter die van Europoort, via zee, naar de Botlek reizen. In de lijn van het advies van de sector ligt het in de rede dat in dat geval wordt uitgegaan van de extra tariefkolommen die worden afgelegd, immers het grootste gedeelte van de reis wordt dan wel afgelegd binnen de vastgestelde tariefkolommen. Dit betekent dat voor elke extra tariefkolom ook eenmaal het verschil tussen de eerste en de tweede tariefkolom van het toepasselijke T-tarief in rekening wordt gebracht. Bij zeezwaaien worden 6 tariefkolommen extra in rekening gebracht. Gebaseerd op de waarnemingen uit de voorafgaande jaren neemt de route over zee gemiddeld circa 2 uur in beslag.

#### *Artikel 4.6*

Onder verwijzing naar paragraaf 3.4 van het algemeen deel van deze toelichting, heeft dit artikel betrekking op met name genoemde situaties waarin, zonder dat door een loods loodsdiensten worden verricht, er wel

kosten worden gemaakt. De hoogte van de daarvoor verschuldigde vergoeding wordt, net zoals dat tot op heden het geval was, door de ACM vastgesteld. In het geval dat een bestelde loods weer wordt afbesteld (eerste lid, onderdeel a) zal, gelet op de daaraan verbonden kosten, onderscheid worden gemaakt tussen de kosten die al zijn gemaakt voor het bij inkomende (rendez-vous)reizen op zee aan boord brengen van een loods en de kosten die zijn gemoeid met het over land aan boord brengen van een loods bij verhaal- en uitgaande (rendez-vous) reizen. Het spreekt voor zich dat in deze situatie geen S- en T-tarief in rekening wordt gebracht (artikel 4.8, vijfde lid).

Van de situatie genoemd in het eerste lid, onderdeel c, is sprake indien het schip bijvoorbeeld bij een inkomende reis deels wordt gelost en korte tijd daarna weer verder vaart (naar een andere losplaats in het betreffende havengebied (een verhaalreis)). In dat geval is het efficiënter als de loods, zonder dat er door hem loodsdiensten worden verricht, aan boord van het schip blijft en na het lossen met een nieuwe loodsdienst begint.

#### *Artikel 4.7*

Dit artikel, waarin de taken van de ACM zijn geregeld, komt overeen met artikel 4.12 BMR, zoals dat artikel tot de inwerkingtreding van het nieuwe artikel 4.7 BMR luidde. Het is alleen (taalkundig) aangepast aan wijzigingen in andere artikelen van het BMR door het onderhavige besluit.

#### *Artikel 4.8*

Dit artikel geeft enkele aanvullende bepalingen ten behoeve van het, door de organisatie die belast is met de inning van de loodsgelden in rekening brengen van het loodstarief. Aan alle schepen of bijzondere transporten die gebruik maken van de diensten van een registerloods, wordt in elk geval een S- en T-tarief in rekening gebracht. Dat is dus ook het geval indien er op verzoek loodsdienst wordt verricht ten behoeve van een schip dat niet-loodsplichtig is of indien loodsdiensten worden verricht op scheepvaartwegen waarop geen loodsplicht van toepassing is (artikel 15 Scheepvaartverkeerswet). Indien zich situaties voordoen die worden genoemd in artikel 4.5 of 4.6 wordt naast het S- en T-tarief ook een A-tarief of een loodsvergoeding in rekening gebracht (eerste lid). Vanzelfsprekend is geen S- en T-tarief verschuldigd indien een bestelde loods is afbesteld. In dat geval is slechts een van de loodsvergoedingen genoemd in het nieuwe artikel 4.6, eerste lid, onder a, BMR van toepassing (vijfde lid).

In dit verband wordt nog gewezen op het Besluit uitzonderingen oorlogsschepen Scheepvaartverkeerswet. Doordat een commandant van een Nederlands of bondgenootschappelijk oorlogsschip, dat zich bevindt op de in de bijlage van de Scheepvaartverkeerswet genoemde scheepvaartwegen, is vrijgesteld van de loodsplicht, bedoeld in artikel 10, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet, zijn zij, zolang zij geen loodsdiensten afnemen, geen loodsgeld verschuldigd. Indien dergelijke schepen wel gebruik maken van de diensten van een loods, betalen zij het tarief dat in het BMR is vastgelegd, met dien verstande dat de commandant van een ander dan Nederlands oorlogsschip is vrijgesteld van de betaling van loodsgeld, indien dit met de vlaggestaat van het desbetreffende schip is overeengekomen.

In de praktijk komt het voor dat het schip onderweg enige tijd voor anker moet gaan liggen omdat bijvoorbeeld de voorziene ligplaats nog niet beschikbaar is. In het geval deze periode minder dan 6 uur duurt en er geen personen of goederen van of aan boord worden genomen, wordt een dergelijke reis aangemerkt als één loodsdienst (tweede lid). In dergelijke gevallen wordt het op die reis van toepassing zijnde S- en

T-tarief in rekening gebracht maar wordt daarnaast ook een A-tarief in rekening gebracht (zie artikel 4.5, onderdeel e, BMR).

In het geval dat de bestemming wel wordt bereikt en de loods minder dan 6 uur aan boord blijft, omdat er snel weer kan worden vertrokken, dan is er bij vertrek wel sprake van een nieuwe reis.

Het derde en vierde lid hebben betrekking op de situatie dat gelijktijdig door meerdere loodsen loodsdiensten worden verricht. Bij rendez-vousreizen is in het T-tarief verdisconteerd dat daar door 2 loodsen loodsdiensten worden verricht; bij andere typen reizen niet. In dergelijke gevallen is het niet logisch voor elke volgende loods het volledige T- en A-tarief in rekening te brengen. Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat het in het derde en vierde lid uitsluitend gaat om het geval dat er meerdere loodsen aan boord zijn die daadwerkelijk bevoegd zijn loodsdiensten te verrichten op het betreffende schip. Na de reguliere loodsenopleiding worden de loodsen steeds verder opgeleid om steeds grotere schepen te mogen beloodsen. Tijdens die vervolgopleidingen worden steeds diverse proefreizen afgelegd. Voor een extra loods in opleiding is geen tarief verschuldigd.

Voor één categorie loodsplichtige schepen zou de nieuwe tariefstructuur kunnen leiden tot onevenredig nadelige gevolgen. Het betreft schepen die in het Register loodsplicht kleine zeeschepen zijn opgenomen en slechts op een beperkt gebied op zee, loodsplichtig zijn. Volgens de definities van inkomende en uitgaande reis, zouden de loodsdiensten die ten behoeve van deze schepen worden verricht, als zodanig moeten worden aangemerkt en zou het (hoge) S- en T-tarief van inkomende en uitgaande reizen moeten worden betaald. Om deze gevolgen te beperken, is in het in het algemeen deel van deze toelichting aangehaalde advies van de sector, geadviseerd om deze reizen, in het geval er geen loodsdienst aan boord van het schip wordt verricht, aan te merken als verhaalreis, waarvoor een lager S- en T-tarief geldt. Het zesde lid voorziet hierin. Indien geen loodsdiensten voor deze schepen worden verricht is vanzelfsprekend geen loodsgeld verschuldigd.

#### *Artikel 4.9*

Dit artikel komt overeen met de artikelen 4.15 tot en met 4.17 van het BMR zoals die artikelen tot op heden luiden. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om de aanvraagprocedure voor een frequentiekorting wat te vergemakkelijken, doordat daarvoor een aanvraagformulier beschikbaar wordt gesteld door de organisatie die op grond van artikel 15a, tweede lid, van de Scheepvaartverkeerswet, belast is met het innen van het loodsgeld. Omdat de frequentiekorting wordt toegekend over het totaal van het in een kalenderjaar in rekening gebrachte S-, T-, T-speciaal en A-tarief, zal, anders dan nu het geval is, de korting over het gehele kalenderjaar waarin de aanvraag werd ingediend, van toepassing zijn, mits wordt voldaan aan de minimumfrequentie zoals door de ACM op grond van artikel 4.7, tweede lid, is bepaald en nog steeds voldaan wordt aan de vereisten om als schip, consortium of als zusterschepen te kunnen worden aangemerkt (derde lid).

Om te voorkomen dat schepen, consortia of zusterschepen die op het moment van inwerkingtreding van het onderhavige besluit of vanaf de inwerkingtreding van dit besluit al eerder gebruik maakten van de frequentiekorting steeds een nieuwe aanvraag moeten indienen, is geregeld dat in dergelijke gevallen in de daarop volgende jaren de korting automatisch wordt verleend (zesde lid). Omdat als gevolg van eigendoms-wisselingen of verbouwingen van schepen, er geregeld mutaties ontstaan in consortia of schepen die als zusterschepen kunnen worden aange-

merkt, kan de organisatie hieromtrent nadere inlichtingen verlangen (zevende lid).

**Artikel I, onderdeel F (artikel 6.1 BMR) en artikel II**

Zie punt 7 van het algemeen deel van deze toelichting.

**Artikel I, onderdeel G**

Als gevolg van de in het onderhavige besluit vastgestelde nieuwe loodsgeldtariefstructuur, is de bijlage bij het BMR overbodig geworden.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus