Autoriteit Consument & Markt

Openbaar

# Besluit Loodsgeldtarieven 2020

Ons kenmerk : ACM/UIT/523481 OV
Zaaknummer : ACM/19/036099
Datum : 3 december 2019

**Besluit van de Autoriteit Consument en Markt op grond van artikel 27f, eerste lid, Loodsenwet tot vaststelling van de Loodsgeldtarieven voor het jaar 2020**

## Samenvatting

Met dit besluit stelt de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) de loodsgeldtarieven vast voor 2020. De ACM is van oordeel dat de voorgestelde tarieven redelijk zijn, voldoen aan het vereiste van kostenoriëntatie, in voldoende mate bijdragen aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening en zijn gebaseerd op een redelijk rendement

Op basis van het (bijgestelde) tariefvoorstel zouden de loodsgeldtarieven per 1 januari 2020 generiek toenemen met 4,06 procent ten opzichte van 2019. Als gevolg van een geringe correctie en de restitutie van het overschot van de reservering voor het functioneel leeftijdsontslag (FLO) en het functioneel leeftijdspensioen (FLP) nemen de loodsgeldtarieven per 1 januari 2020 generiek toe met 3,03 procent ten opzichte van 2019.

Muzenstraat 41 www
2511 WB Den Haag 070

# Inhoud

1 Inleiding en procedure 3

2 Wettelijk beoordelingskader 4

3 Beoordeling tariefvoorstel 4
3.1 Redelijke en kostengeoriënteerde tarieven 4
3.2 Non-discriminatoire tarieven 11
3.3 Conclusie 11

4 Beoordeling efficiëntie 11
4.1 Inleiding 11
4.2 Beoordelingskader meest efficiënte werkwijze registerloodsen 12
4.2.1 Eerste fase van het onderzoek 13
4.2.2 Tweede fase van het onderzoek 15
4.2.2.1 Efficiëntie primair proces 15
4.2.2.2 Efficiëntie secundair proces a en b 15
4.2.2.3 Efficiëntie secundair proces c en d 16
4.2.2.4 Efficiëntie overhead 17
4.2.2.5 Efficiëntie beroepsorganisatie 17
4.3 Conclusie 19

5 Restitutie FLO/FLP 19
5.1 Voorgeschiedenis 19
5.2 Conclusie 20

6 Vaststelling van de loodsgeldtarieven 20
6.1 De loodsgeldtarieven 20
6.2 De loodsgeldtarieven nader gespecificeerd 21
6.3 Schema voor de frequentiekorting 22
6.4 Factoren voor bijzondere situaties en aanvullende loodsdiensten 22
6.5 Loodsvergoedingen 23
6.6 Betalingskorting vanwege automatische incasso 23
6.7 Omzetbelasting 23

**7 Besluit 24**

**Bijlage A: Wettelijk kader 25**
Loodsenwet 25
Besluit markttoezicht registerloodsen 27
Regeling markttoezicht registerloodsen 28

# 1 Inleiding en procedure

1. De ACM heeft op 15 juli 2019 een voorstel van de Algemene Raad van de Nederlandse Loodsencorporatie (hierna: NLc) in de zin van artikel 27c, eerste lid, Loodsenwet (hierna: Lw) voor de loodsgeldtarieven voor het jaar 2020 ontvangen.[1]

2. Het tariefvoorstel is eerder van 5 juni tot en met 28 juni 2019 ter consultatie voorgelegd aan de regionale overlegcommissies. Op 20 juni 2019 is een landelijke consultatiebijeenkomst belegd.

3. Op 15 oktober 2019 heeft de NLc, met instemming van de ACM, een concept-voorstel tot bijstelling van het tariefvoorstel opgesteld in verband met de onzekerheid van de uittreding van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie (de Brexit).[2] Het bijgestelde tariefvoorstel 2020 (hierna ook: het bijgestelde tariefvoorstel) is ingediend op 15 november 2019. In het bijgestelde tariefvoorstel worden onder meer de meest recente macro-economische gegevens gebruikt. Het tariefvoorstel en het bijgestelde tariefvoorstel worden hierna gezamenlijk aangeduid als het tariefvoorstel.

4. In het onderhavige besluit wordt beoordeeld of de ACM de loodsgeldtarieven voor het jaar 2020 conform het tariefvoorstel van de NLc kan vaststellen dan wel ingevolge artikel 27g Lw de tarieven in afwijking van het tariefvoorstel dient vast te stellen. Daartoe heeft onderzoek plaatsgevonden naar het tariefvoorstel.

5. De ACM heeft bij brieven van respectievelijk 6 september, 4 oktober, 25 oktober, 31 oktober en 12 november 2019 de NLc schriftelijke vragen gesteld.[3] Deze vragen heeft de NLc beantwoord bij brieven van respectievelijk 19 september, 23 oktober, 6 november en 21 november 2019.[4] Naar aanleiding van het tariefvoorstel heeft op 9 en 28 oktober 2019 en op 25 november 2019 overleg plaatsgehad tussen de ACM en de NLc.

6. Ecorys heeft, evenals in voorgaande jaren, in opdracht van de NLc de raming van het aantal te loodsen scheepsreizen voor 2020 en de raming voor de in 2020 te verwachten omvang van de frequentiekorting uitgevoerd. De voor deze raming gehanteerde berekeningsmodellen heeft Ecorys desgevraagd aan de ACM beschikbaar gesteld. Met tussenkomst van de NLc heeft de ACM aan Ecorys over de raming vragen voorgelegd. Ecorys heeft deze vragen beantwoord.[5]

7. Dit besluit heeft uitsluitend betrekking op de loodsgeldtarieven als bedoeld in artikel 27f, eerste lid, Lw. De tarieven voor de overige diensten en taken als bedoeld in artikel 27f, tweede lid, Lw stelt de ACM - gelijktijdig - maar bij afzonderlijk besluit vast.

[1] ACM/IN/435843.
[2] ACM/IN/440082.
[3] Respectievelijk ACM/UIT/518600, ACM/UIT/520155, ACM/UIT/ 521704 en ACM/UIT/521747 en ACM/UIT/522788.
[4] Respectievelijk ACM/IN/438950, ACM/IN/440479, ACM/IN/441364 en ACM/IN/443756.
[5] ACM/UIT/518481 respectievelijk ACM/IN/438752.

# 2 Wettelijk beoordelingskader

8. De ACM verwijst voor de volledige tekst van het wettelijk kader, dat op de beoordeling van het tariefvoorstel van toepassing is, naar bijlage A bij dit besluit. De ACM volstaat hier met de vermelding van enkele wettelijke bepalingen, die voor haar beoordeling het meest relevant zijn.

9. Op grond van artikel 27c, tweede lid, Lw dient de ACM te beoordelen of het tariefvoorstel voldoet aan het uitgangspunt dat elk afzonderlijk tarief redelijk en non-discriminatoir is. In artikel 4.2 van het Besluit markttoezicht registerloodsen (Bmr) is bepaald dat een tarief redelijk moet zijn in verhouding tot de geleverde dienst.

10. Ook dienen de voorgestelde loodsgeldtarieven op grond van artikel 27c, derde lid, Lw voor het geheel kostengeoriënteerd te zijn, waarbij gelet op artikel 2.9 Bmr ook de vermogenskosten worden betrokken (als het zogenoemde redelijke rendement op investeringen). Voorts moet de ACM op grond van artikel 27g, eerste lid, onder b, Lw beoordelen of het tariefvoorstel bijdraagt aan de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening.

# 3 Beoordeling tariefvoorstel

## 3.1 Redelijke en kostengeoriënteerde tarieven

11. In dit hoofdstuk gaat de ACM na of de loodsgeldtarieven elk afzonderlijk redelijk zijn in verhouding tot de (kwaliteit van de) geleverde dienst en of de loodsgeldtarieven voor het geheel kostengeoriënteerd zijn. Daarbij dient de ACM ook te beoordelen of de NLc in het tariefvoorstel is uitgegaan van het juiste redelijke rendement op investeringen.

12. Ook beoordeelt de ACM of de in het tariefvoorstel opgenomen ramingen, als bedoeld in artikel 27c, zesde lid, Lw voldoende zijn onderbouwd en dat de NLc daarbij is uitgegaan van correcte gegevens. Daarnaast is nagegaan of de NLc de juiste verrekeningen en correcties heeft verwerkt in het tariefvoorstel en of bij de wijze van toerekening van de kosten voor de Scheldevaart geen sprake is van kruissubsidiëring.

*Accountantsverklaring*

13. Het tariefvoorstel is voorzien van de vereiste accountantsverklaring. De ACM gaat op basis van deze accountantsverklaring en eigen onderzoek na of het voorstel is opgesteld in overeenstemming met het van kracht zijnde kostentoerekeningssysteem en of is getoetst of de ramingen correct zijn opgesteld.

14. De werkzaamheden die de accountant heeft verricht zijn onder meer:

1. Nagaan dat de onderzochte geprognosticeerde informatie als basis heeft gediend voor de door de NLc berekende tarieven die zijn opgenomen in het (bijgesteld) tariefvoorstel;
2. Nagaan dat het (bijgestelde) tariefvoorstel is opgesteld in overeenstemming met de vereisten uit de Lw, het Bmr, de Rmr, het KTS en de relevante besluiten van de ACM;
3. Nagaan dat het aantal geloodste scheepsreizen per zeehavengebied en de geraamde frequentiekorting in overeenstemming is met de raming van Ecorys;
4. Nagaan dat de onderlinge kostenverrekening met het Vlaams Loodswezen in overeenstemming is met de (concept) tariefmutatievoorstellen Scheldevaart 2019 respectievelijk 2020, met de Samenwerkingsovereenkomst met het Vlaams Loodswezen van 24 december 2015 en de verwerking in het (bijgestelde) tariefvoorstel voldoet aan het KTS;
5. Nagaan dat het cijfermateriaal zoals opgenomen in het (bijgestelde) tariefvoorstel rekenkundig juist is.

15. De accountant heeft verklaard dat op grond van het onderzoek van de gegevens waarop de prognoses gebaseerd zijn, niets is gebleken op grond waarvan de accountant zou moeten concluderen dat de veronderstellingen geen redelijke basis vormen voor de geprognosticeerde informatie. Naar het oordeel van de accountant is de geprognosticeerde informatie op een juiste wijze op basis van veronderstellingen opgesteld en toegelicht in overeenstemming met de vereisten uit het KTS. Daarbij zijn tevens de van toepassing zijnde grondslagen voor waardering en resultaatbepaling zoals genoemd in het KTS in aanmerking genomen.

16. Op grond van deze verklaring en de eigen beoordeling van het tariefvoorstel stelt de ACM vast dat het tariefvoorstel is gebaseerd op het door de ACM goedgekeurde kostentoerekeningssysteem (KTS).[6]

17. Voorts is de NLc in het tariefvoorstel bij de berekening van de loodsgeldtarieven uitgegaan van een redelijk rendement, zijnde de vergoeding voor de vermogenskosten, ook wel *Weighted Average Cost of Capital* (WACC), van 4,6 procent. Dit is in overeenstemming met het redelijke rendement, zoals de ACM dit bij haar besluit van 30 juli 2019 voor het Loodswezen heeft vastgesteld voor de jaren 2020 tot en met 2022.[7] De NLc heeft tegen dit besluit bezwaar gemaakt. Ten tijde van dit besluit is op dit bezwaar nog niet beslist. In het tariefvoorstel is dus terecht uitgegaan van een redelijk rendement van 4,6 procent.

*Raming omzet loodsdienstverrichtingen*

18. Het tariefvoorstel bevat een raming van het aantal loodsverrichtingen dat is gebaseerd op onderzoek en advies van onderzoeksbureau Ecorys. Het doel van de ramingsmethodiek is om tot een zo betrouwbaar mogelijke puntschatting van het aantal loodsreizen te komen.

19. In het model van Ecorys is een raming gemaakt van het aantal loodsverrichtingen per

[6] Zie het besluit van de ACM van 17 mei 2018, ACM/UIT/494384.
[7] ACM/DTVP/2016/205358, verzonden op 22 september 2016.

goederenstroom en per zeehavengebied. Behalve de goederenstromen is ook rekening gehouden met de ontwikkeling van de factoren scheepsgrootte en beladingsgraad, die ook een rol spelen in de raming van het aantal te beloodsen schepen voor 2020. Voor de raming van de goederenstromen zijn vijf categorieën goederenstromen onderscheiden. Voor elk van deze goederenstromen heeft Ecorys een specifieke berekening op basis van historische data en huidige trends gemaakt die naar het inzicht van Ecorys een zo goed mogelijke schatting van de desbetreffende goederenstroom geeft voor het lopende en het komende jaar.

20. De ACM heeft het door Ecorys ontwikkelde model integraal beoordeeld. Naar aanleiding hiervan heeft de ACM een vraag gesteld aan Ecorys in verband met het aanvankelijk door Ecorys berekende negatieve effect van de Brexit op het aantal loodsreizen. Bij het bijgestelde tariefvoorstel heeft de NLc daarvan afgezien als gevolg van het tussen de Europese Unie en het Verenigd Koninkrijk bereikte uitstel van de Brexit.

21. De ACM heeft naar aanleiding van de septemberraming van Ecorys geconstateerd dat ten opzichte van de eerdere raming bij het Tariefvoorstel het aantal reizen in de Delfzijl-Eemshaven (regio Noord) aanzienlijk gedaald was (ca. 11%). De ACM heeft hierover een vraag gesteld aan Ecorys.[8] De beantwoording door Ecorys houdt in dat deze daling met name ingegeven is door de onvoorziene afname van het aantal loodsreizen in de eerste 8 maanden van 2019 in Delfzijl-Eemshaven; de offshoremarkt kan een belangrijke driver zijn voor deze afname.[9] Met deze afname is in de trendmatige raming voor het tariefvoorstel geen rekening gehouden, maar in de septemberraming is deze ontwikkeling wel verdisconteerd.

22. Gelet op het rapport van Ecorys acht de ACM de raming van de NLc voor het aantal loodsreizen voor 2020[10] een aanvaardbaar uitgangspunt voor het bepalen van de tarieven voor 2020.

23. De ACM stelt vast dat de raming van de omzet voor 2020, conform de wettelijke eisen, gebaseerd is op het verwachte aantal loodsverrichtingen in 2020, de samenstelling van het aantal in 2018 gerealiseerde loodsreizen en de tarieven die in 2020 volgens het tariefvoorstel in rekening worden gebracht.

*Voorgenomen kwaliteitsniveau*

24. De ACM dient toezicht te houden op de “economische kwaliteit” van de loodsdienstverlening. De ACM dient er derhalve op toe te zien dat de klant een behoorlijke prestatie krijgt die in een passende verhouding staat tot het bedrag dat hij daarvoor moet betalen. Een van de instrumenten voor de uitoefening van dit toezicht is de bevoegdheid van de ACM om de tarieven vast te stellen.[11]

25. In paragraaf 3.2.2.3 van het tariefvoorstel is ten aanzien van het voorgenomen kwaliteitsniveau van de dienstverlening voor het onderdeel levertijd aangegeven dat een verhoging of verlaging

[8] ACM/UIT/521747.
[9] ACM/IN/441364.
[10] Het aantal loodsreizen (inclusief bijzondere reizen) wordt geraamd op 86.442.
[11] Kamerstukken II 2006-2007, 30 913, nr. 3, p. 15.

van het kwaliteitsniveau niet aan de orde is. De tarieven dienen, volgens de NLc, op een dusdanige wijze te worden vastgesteld dat het huidige kwaliteitsniveau ook op de lange termijn in stand kan worden gehouden. Het kwaliteitsniveau dat momenteel wordt geboden voldoet naar het oordeel van de NLc aan de wensen van de belanghebbenden, zonder dat sprake is van bovenmatige kwaliteit. Het voor 2020 voorgenomen kwaliteitsniveau van de levertijd is gelijk aan het voor 2019 voorgenomen niveau.

26. Reeds eerder is in overleg met de NLc een indicator ontwikkeld die aangeeft in hoeveel procent van de gevallen loodsdiensten tijdig worden geleverd ten opzichte van de met de havens afgesproken levertijdnormen (huidige werkwijze). Uitgaande van de huidige werkwijze ligt het voorgenomen kwaliteitsniveau voor 2020 voor alle zeehavengebieden op 96 procent. Ten opzichte van het tariefvoorstel 2019 is het voorgenomen kwaliteitsniveau in alle regio's gelijk gebleven.

27. De ACM acht de hoogte van de in het tariefvoorstel opgenomen waarden voor de kwaliteitsniveaus per zeehavengebied redelijk. Hierbij gaat de ACM uit van de overweging dat het kwaliteitsniveau in de afgelopen jaren (ongeveer) gelijk is geweest en dat uit de consultatie is gebleken dat dit over het algemeen het gewenste kwaliteitsniveau is.

*Raming arbeidsvergoeding*

28. In paragraaf 3.3 van het tariefvoorstel is de raming van de arbeidsvergoeding voor 2020 opgenomen. De NLc heeft de raming voor de arbeidsvergoeding nader uitgesplitst voor de verschillende uursoorten, te weten directe loodsuren, indirecte uren en externe uren. Directe loodsuren zijn verder uitgesplitst in reguliere bruguren, bijzondere bruguren, uren voor loodsen op afstand (LOA) en afbestellingen. De indirecte uren zijn uitgesplitst in uren reizen en wachten, beschikbaarheidsuren en indirect productieve loodstaken.[12] De ramingen van de verschillende uursoorten zijn per zeehavengebied opgenomen. De ramingen van de reguliere bruguren en de arbeidsvergoeding voor totale indirecte uren zijn ook weergegeven per scheepsklasse.

29. Gelet op het bepaalde in artikel 27c, zesde lid, aanhef en onder c, Lw dient de raming van de arbeidsvergoeding voor 2020 mede gebaseerd te zijn op de daadwerkelijk ontvangen arbeidsvergoeding in 2018. De ACM overweegt dat voor de beoordeling hiervan met name de daadwerkelijke urenbesteding van de loodsen in 2018 van belang is, nu het uurtarief voor de verschillende uursoorten is vastgelegd in de Rmr. Uit paragraaf 3.3.4 van het tariefvoorstel blijkt dat de realisatie 2018 uitgangspunt is geweest voor het tariefvoorstel 2020.

*Raming wijzigingen materiële activa, investeringen en rendement*

[12] Indirect productieve loods (IPL) taken zijn taken die niet direct betrekking hebben op het loodsen van zeeschepen, zoals bestuur en management, loodsdienstleider, opleidingen en dergelijke.

30. De raming van wijzigingen in de kosten van de materiële activa, de geraamde investeringen en het geraamde rendement voor 2020 heeft op dezelfde wijze plaatsgevonden als in het kader van eerdere tariefvoorstellen.

31. In het tariefvoorstel is in paragraaf 3.8 de verloopstaat voor de vermogensvergoeding opgenomen voor het jaar 2020. In bijlage 5a en bijlage 5b is een nadere onderbouwing van respectievelijk de materiële activa en de investeringen opgenomen.

32. Op grond van het voorgaande acht de ACM dit onderdeel van het tariefvoorstel toereikend onderbouwd.

*Raming overige omzet en kosten*

33. In paragraaf 5.2 en 5.3 van het tariefvoorstel zijn de ramingen weergegeven van de overige omzet.

34. De raming in paragraaf 5.2 betreft de omzet van overige vergoedingen voor wettelijke taken. Voor de overige wettelijke taken worden slechts zeer incidenteel activiteiten uitgevoerd. De hier opgenomen inkomsten zijn gebaseerd op een afzonderlijk bij de ACM ingediend voorstel voor 2020 voor de andere tarieven dan de loodsgeldtarieven (voorstel overige tarieven).

35. De ramingen in paragraaf 5.3 betreffen de omzet van andere diensten en taken die buiten de regulering, maar binnen artikel 2.5 Bmr (de zogenoemde bagatelbepaling) vallen. Dit betreft het doorbelasten aan derden van huur en huisvestingskosten, het doorbelasten van externe loodsuren en overige opbrengsten. De ramingen in paragraaf 5.3 betreffen ook de opbrengsten van het vervoer van personen en goederen. Deze opbrengsten worden in mindering gebracht op de kosten van vaartuigen, omdat de opbrengsten worden verkregen door de inzet van deze vaartuigen. Ten slotte is sprake van een doorberekening voor het voeren van de administratie van de pensioenfondsen. Dit bedrag is in mindering gebracht op de “overige landelijke kosten”.

36. De kosten van de overige diensten zijn verhoudingsgewijs zeer gering. Het zijn geen integrale kosten, omdat het incidentele additionele activiteiten betreft. Aangezien de opbrengsten hoger zijn dan deze marginale kosten worden gebruikers niet benadeeld door het meenemen van deze ramingen in de kosten van de NLc. Hiermee is voldaan aan de in artikel 2.5 Bmr opgenomen bagatelbepaling. Dit betekent dat de kosten voor deze overige diensten en taken niet hoger zijn dan de inkomsten.

*Verrekening verschil ramingen en realisatie materiële activa en investeringen*

37. In artikel 27c, zesde lid, aanhef, Lw is bepaald dat het tariefvoorstel een verrekening bevat voor het verschil tussen de geraamde en daadwerkelijk uitgevoerde wijzigingen in de materiële activa en investeringen. De verrekening heeft betrekking op het jaar voorafgaande

aan het jaar waarin het tariefvoorstel wordt gedaan.[13] In dit geval is dat het jaar 2018. Tussen de ACM en de NLc zijn nadere afspraken gemaakt over de wijze waarop deze verrekening dient te worden uitgevoerd en welke rentevergoeding daarbij toegepast dient te worden.[14]

38. Het te verrekenen verschil tussen de geraamde en de daadwerkelijk uitgevoerde wijzigingen in de kosten van materiële activa en investeringen in 2018, zoals opgenomen in het tariefvoorstel, bedroeg € 1.047.000.[15] Dit bedrag is in het tariefvoorstel in mindering gebracht op de loodsgeldtarieven. De ACM heeft vastgesteld dat dit bedrag overeenkomt met het in de financiële verantwoording over 2018 opgenomen bedrag voor de verrekening. In het te verrekenen bedrag heeft de NLc de te betalen rente verdisconteerd. In het tariefvoorstel is deze becijferd op € 79.000.

*Toepassing frequentiekorting*

39. In artikel 4.9, eerste lid, van het Bmr is bepaald dat het Loodswezen op het bedrag dat in één kalenderjaar aan S-, T- en A-tarief[16]aan een schip, een cluster van zusterschepen of een consortium in rekening wordt gebracht, een frequentiekorting verleent.

40. In het verleden werd het kortingspercentage voor clusters die gedurende het jaar werden beëindigd, bepaald aan de hand van het daadwerkelijke aantal calls dat het cluster had gerealiseerd in het deel van het jaar waarin het cluster actief was. Vanaf 2017 wordt dit aantal calls geëxtrapoleerd naar het volledige jaar. Daarmee wordt bereikt dat ook een beëindigd cluster het kortingspercentage aangerekend krijgt dat het ook zou krijgen als het cluster het gehele jaar was blijven bestaan.

41. Deze wijziging houdt verband met het feit dat er de laatste jaren sprake is van een alliantievorming in de containervaart. Deze alliantievorming leidt meestal ook tot nieuwe clusters van schepen. In tegenstelling tot hetgeen in het verleden gebeurde, worden schepen uit opgeheven clusters in de regel opgenomen in nieuw gevormde clusters en blijven ze de Nederlandse havens gewoon bezoeken. De NLc acht het onredelijk als schepen door de overgang van de ene naar de andere alliantie plotseling hun ‘opgebouwde kortingsrechten’ zouden verliezen.

42. Zoals de ACM al in voorgaande besluiten tot vaststelling van de loodsgeldtarieven heeft geoordeeld, is deze uitwerking van de frequentiekorting niet in strijd met de geldende regelgeving.

[13] Kamerstukken II, vergaderjaar 2006-2007, nr. 30 913, paragraaf 4.2.5.7, p. 26.
[14] Deze afspraken zijn laatstelijk vastgelegd in de brief van de NLc van 22 maart 2016, kenmerk NLC/NH/4837 en de brief van de ACM van 1 april 2016, kenmerk ACM/DTVP/2016/201851.
[15] De daadwerkelijk gerealiseerde kapitaallasten (afschrijvingen, vermogensvergoeding en boekwinsten/-verliezen) in 2018 waren € 968.000,- lager dan geraamd in het Tv 2018. Zie paragraaf 4.2.5 van het tariefvoorstel.
[16] Zie het wettelijk kader, opgenomen in bijlage A: S=starttarief, T=trajecttarief en A=tarief voor de aanvullende diensten.

*Toerekening kosten Scheldevaart*

43. De tariefregulering van de registerloodsen heeft uitsluitend betrekking op de loodsgeldtarieven voor het loodsen van schepen van en naar de Nederlandse havens. In de regio Scheldemonden verzorgen de daar werkzame loodsen echter ook een deel van de loodsdienstverlening van en naar de Vlaamse Scheldehavens. De tarieven van de loodsdienstverlening van en naar de Vlaamse Scheldehavens worden door de Vlaamse overheid vastgesteld. De Nederlandse wetgever heeft in de Memorie van Toelichting aangegeven dat vermeden moet worden dat eventuele tekorten van een niet-kostendekkende loodsdienstverlening van en naar de Vlaamse Scheldehavens zonder meer op de Nederlandse havens worden afgewenteld.[17]

44. De ACM heeft tot en met het tariefvoorstel voor 2014 Ernst & Young periodiek laten onderzoeken of dit het geval is. Uit deze onderzoeken is steeds naar voren gekomen dat er geen kruissubsidiëring plaatsvindt van inkomsten uit gereguleerde activiteiten voor de Nederlandse havens naar niet-gereguleerde activiteiten voor de Vlaamse Scheldehavens. Gelet op deze consistente uitkomsten zag de ACM vanaf het tariefbesluit 2015 geen aanleiding om dit onderzoek jaarlijks uit te laten uitvoeren. Dit paste ook in het streven naar een beperking van de administratieve lasten. Omdat de NLc op 24 december 2015 een nieuwe samenwerkingsovereenkomst heeft gesloten met het Vlaamse gewest over de loodsdienstverlening voor de Vlaamse Scheldehavens, heeft de ACM besloten voor het tariefvoorstel 2017 opnieuw onderzoek te laten doen door Ernst & Young. Uit het rapport van Ernst & Young is gebleken dat ook onder de nieuwe afspraken geen sprake is van kruissubsidiëring van inkomsten uit de loodsenactiviteiten voor de Nederlandse havens naar de loodsenactiviteiten voor de Vlaamse Scheldehavens.[18] Gelet op de uitkomsten van dat rapport heeft de ACM voor de beoordeling van het (bijgestelde) tariefvoorstel 2020, mede op basis van de daarbij door de NLc verstrekte toelichting, een nader onderzoek naar eventuele kruissubsidiëring van de Vlaamse Scheldehavens achterwege gelaten.

45. De ACM concludeert op basis van de beschikbare informatie dat er geen aanleiding is om te veronderstellen dat sprake is van kruissubsidiëring van de Nederlandse havens ten gunste van de Vlaamse Scheldehavens.

*Conclusie*

46. Gelet op hetgeen hiervoor is overwogen, is de ACM van oordeel dat de door de NLc voorgestelde tarieven redelijk zijn in verhouding tot de geleverde dienst. De ACM baseert dit oordeel ook op het door de NLc nagestreefde kwaliteitsniveau, de uitkomsten van de consultatie zoals deze bij het tariefvoorstel zijn gevoegd en de financiële verantwoording over 2018. Ook stelt de ACM vast dat de ramingen voldoende zijn onderbouwd en de correcties en verrekeningen juist zijn toegepast. Daarmee voldoen de loodsgeldtarieven aan het vereiste dat zij voor het geheel kostengeoriënteerd zijn.

[17] Kamerstukken II, 2006-2007, 30 931, nr. 3 p. 25.
[18] Kenmerk 2016310044.

### 3.2 Non-discriminatoire tarieven

47. De verplichting dat de loodsgeldtarieven niet discriminatoir mogen zijn, betekent dat de NLc aan de afnemers van gelijke loodsdiensten dezelfde tarieven in rekening dient te brengen, tenzij sprake is een objectieve rechtvaardiging voor een eventuele differentiatie. Een eventuele differentiatie in loodsgeldtarieven mag echter nooit tot doel of effect hebben dat de ene afnemer direct of indirect wordt benadeeld ten opzichte van een andere afnemer.

48. In de door de NLc voorgestelde tarieven wordt een onderscheid gemaakt naar zeehavengebieden. Dit onderscheid is bij wet voorgeschreven. Daarbij wordt bij en krachtens de wet voorzien in afbouw van de kruisfinanciering tussen de onderscheiden zeehavengebieden. De tarieven in het voorstel zijn weergegeven in tabellen. Deze tabellen gelden zonder onderscheid voor iedere gebruiker in een bepaalde klasse. De ACM is van oordeel dat daarmee sprake is van non-discriminatoire tarieven.

### 3.3 Conclusie

49. Gelet op het voorgaande ziet de ACM geen aanleiding om op grond van artikel 27g, eerste lid, aanhef en onder a, Lw af te wijken van het tariefvoorstel.

## 4 Beoordeling efficiëntie

### 4.1 Inleiding

50. De ACM heeft op grond van artikel 27g, eerste lid, aanhef en onder b, Lw de bevoegdheid een besluit vast te stellen dat afwijkt van het door de NLc gedane voorstel voor de tarieven indien het tariefvoorstel onvoldoende bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van de registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de dienstverlening. Het CBb heeft vastgesteld dat de bevoegdheid van de ACM bij de toepassing van artikel 27g van de Lw niet beperkt is tot een marginale beoordeling van het tariefvoorstel.[19]

51. Het CBb heeft daarin ook overwogen dat de ACM een heldere en op zijn aanvaardbaarheid toetsbare visie dient te hebben over, kort gezegd, de meest efficiënte werkwijze van de loodsen. Daarbij moet de ACM ook ingaan op de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening, het verband tussen deze begrippen en het verband met de tariefvoorstellen. Op 24 mei 2012 heeft de ACM de door het CBb gevraagde visie gepubliceerd onder de naam “Beoordelingskader meest efficiënte werkwijze registerloodsen” (hierna: beoordelingskader).[20]

52. In het beoordelingskader worden de uitgangspunten beschreven die de ACM hanteert bij de beoordeling van de efficiëntie van het Loodswezen. Tevens is in het beoordelingskader

[19] CBb 6 december 2010, ECLI:NL:CBB:BO6669, r.o. 3.2.4.
[20] https://www.acm.nl/nl/publicaties/publicatie/7180/Beoordelingskader-meest-efficiente-werkwijze-registerloodsen.

beschreven welke werkwijze hierbij gevolgd wordt. De ACM past dit beoordelingskader toe bij de vaststelling van de loodsgeldtarieven. Hiertoe wordt in paragraaf 5.2 van dit besluit nader ingegaan op de inhoud van het beoordelingskader. In de paragrafen 5.3 en 5.4 is de beoordeling aan de hand van het beoordelingskader opgenomen.

53. Hierna schetst de ACM welk kader zij hanteert bij de beoordeling of het tariefvoorstel voldoet aan het bepaalde bij artikel 27g, eerste lid, aanhef en onder b, Lw. Vervolgens toetst de ACM het tariefvoorstel op grond van dit kader.

## 4.2 Beoordelingskader meest efficiënte werkwijze registerloodsen

54. Het al in paragraaf 2.4.4 genoemde beoordelingskader is opgesteld conform het uitgangspunt van de wetgever dat het Loodswezen zal moeten streven naar een zo groot mogelijk aantal bruguren (directe uren) en een zo gering mogelijk aantal wachturen en beschikbaarheidsuren (indirecte uren). Daarnaast heeft de wetgever overwogen, dat het Loodswezen jaarlijks ernaar moet streven om kosten te besparen. Als gevolg daarvan moet de NLc in het tariefvoorstel aangeven op welke wijze het voorgaande kan worden bereikt. Oftewel, het tariefvoorstel dient inzichtelijk te maken op welke wijze het Loodswezen zijn werkzaamheden zodanig inricht dat dit bijdraagt aan de meest efficiënte werkwijze van de registerloodsen.

55. Gelet op de beperkt beschikbare informatie en de complexiteit van het Loodswezen kan de ACM niet vaststellen wat in een gegeven jaar de *meest* efficiënte werkwijze is. Wel kan de ACM de efficiëntie van de werkwijze zoals voorgesteld in het tariefvoorstel vergelijken met de efficiëntie van de werkwijze in eerdere jaren. Daarbij hanteert de ACM als uitgangspunt dat de efficiëntie van de werkwijze zoals deze ten grondslag ligt aan het voorliggende tariefvoorstel, niet minder mag zijn dan in voorgaande jaren. Het bereiken van de meest efficiënte werkwijze is dan ook volgens de ACM een continu proces waarbij de ontwikkeling van de meest efficiënte werkwijze ten opzichte van voorgaande jaren door de ACM op basis van het tariefvoorstel wordt beoordeeld.

56. Deze beoordeling wordt in twee stappen gedaan. In eerste instantie wordt gekeken naar indicatoren uit het beoordelingskader. Hiermee kan de efficiëntie van de hoofdprocessen van het Loodswezen worden gevolgd. Deze processen zijn: het totale proces, het primaire proces (het loodsen), het secundaire proces (het beloodsen en de planning), de overhead en de beroepsorganisatie. Om een goede vergelijking met de voorgaande jaren te kunnen maken, worden de indicatoren van eerdere jaren geïndexeerd. De ACM maakt eerst een vergelijking tussen de indicatoren voor 2020 en de indicatoren uit het (bijgestelde) tariefvoorstel 2019. Vervolgens vergelijkt de ACM de indicatoren voor 2020 met de indicatoren uit eerdere jaren en zet zij deze af tegen het aantal scheepsreizen door de jaren heen, om te corrigeren voor het effect van schaalvoordelen bij een groter aantal scheepsreizen. Op die manier kan de ACM de indicatoren uit verschillende jaren vergelijken, zonder het verstorende effect van variatie in het aantal scheepsreizen. De

uitkomsten van de indicatoren geven een eerste beeld van de ontwikkeling van de efficiëntie van de werkwijze op de hoofdprocessen van het Loodswezen.

57. Een verslechtering van de indicatoren leidt niet automatisch tot de conclusie van de ACM dat niet wordt bijgedragen aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze. Van de NLc wordt echter verwacht dat hij kan toelichten wat de achtergrond en de oorzaak is van een eventuele verslechtering of verbetering van de efficiëntie van de werkwijze op basis van de indicatoren.

58. De indicatoren hebben dan ook vooral een signalerende functie. De uitkomst van de indicatoren kan bij een verslechtering aanleiding geven tot nader onderzoek door de ACM. Dat geldt ook voor de situatie dat een indicator verbetert. Ook in een dergelijk geval kan nader onderzoek toch noodzakelijk zijn als het tariefvoorstel daartoe aanleiding geeft. Het nadere onderzoek is fase twee in de beoordeling van de efficiëntie.

59. In fase twee wordt meer gedetailleerd onderzocht of het tariefvoorstel bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze. De wijze waarop het nader onderzoek wordt ingevuld, hangt af van de concrete omstandigheden van het geval, waaronder de inhoud van het tariefvoorstel en de van de NLc verkregen informatie. Het nader onderzoek is daarmee niet te vangen in een standaard werkwijze. Mocht het nader onderzoek daar aanleiding toe geven, kan de ACM op grond van artikel 27g, eerste lid, aanhef en onder b, Lw bepaalde kosten (deels) buiten beschouwing laten en de loodsgeldtarieven vaststellen in afwijking van het tariefvoorstel.

60. De ACM houdt er daarbij rekening mee dat het CBb heeft geoordeeld dat afwijking van het tariefvoorstel alleen mogelijk is indien met enige evidentie blijkt dat een bepaalde kostenpost in onvoldoende mate bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van de registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening.[21] Onder enige evidentie verstaat de ACM dat er met een redelijke mate van zekerheid of aannemelijkheid vastgesteld moet worden dat een kostenpost niet voldoet aan de eisen van efficiëntie. Tevens verstaat de ACM hieronder dat sprake moet zijn van een zeker materieel effect op de tarieven.

### 4.2.1 Eerste fase van het onderzoek

61. De ACM stelt op basis van de eerste fase van het onderzoek vast dat voor het (bijgestelde) tariefvoorstel geldt dat vijf efficiëntie-indicatoren verslechteren (toenemen) ten opzichte van het (bijgestelde) tariefvoorstel 2019. Een verhoging (verslechtering) van de indicatoren kan duiden op een verslechtering van de efficiëntie van de werkwijze van de registerloodsen. Dit wordt in paragraaf 5.4 nader onderzocht.

[21] CBb 6 december 2010, ECLI:NL:CBB: BO6669.

62. De indicatoren volgen uit het beoordelingskader. In Tabel 1 zijn de vijf hoofdindicatoren met bijbehorende berekeningswijzen overgenomen:

| Omschrijving indicator | Berekening |
|---|---|
| Indicator totale proces | Totale kosten exclusief FLO en FLP en exclusief Scheldevaart / totaal aantal geloodste scheepsreizen exclusief Scheldevaart |
| Indicator primair proces | Totale arbeidsvergoeding inclusief Scheldevaart / arbeids-vergoeding directe uren inclusief Scheldevaart |
| Indicator secundair proces | a. totale kosten beloodsen en plannen exclusief afschrijvingskosten vaartuigen en onderhoudskosten vaartuigen<br>b. totale kosten beloodsen en plannen exclusief afschrijvingskosten vaartuigen en onderhoudskosten vaartuigen / totaal aantal geloodste scheepsreizen<br>c. totale kosten afschrijvingen vaartuigen en onderhoudskosten vaartuigen<br>d. totale kosten afschrijving vaartuigen en onderhoudskosten vaartuigen / totaal aantal geloodste scheepsreizen |
| Indicator overhead | (overige regionale kosten + overige landelijke kosten) / (arbeidsvergoeding loodsen + kosten beloodsen en plannen) |
| Indicator beroepsorganisatie | kosten NLc + kosten Regionale Loodsencorporatie + kosten Stichting Opleiding en Deskundigheidsbevordering Registerloodsen (STODEL) |

**Tabel 1: Indicatoren en berekeningswijzen.**

63. In Tabel 2 zijn de uitkomsten op basis van de (bijgestelde) tariefvoorstellen van 2019 en 2020 per indicator vergeleken. Bij de berekening van de indicatoren is de wijze van indexering van kosten toegepast zoals vastgelegd in het beoordelingskader.

| Indicator | Verschil 2020-2019 | Bijgesteld Tv 2020 | Bijgesteld Tv 2019 |
|---|---|---|---|
| Totale proces | 2,3% | 1,902 | 1,859 |
| Primair proces | 3,3% | 2,115 | 2,047 |
| Secundair proces a. | 3,0% | 44.711.715 | 43.412.498 |
| Secundair proces b. | 4,6% | 0,517 | 0,494 |
| Secundair proces c. | -6,2% | 13.153.258 | 14.024.618 |
| Secundair proces d. | -4,7% | 0,152 | 0,160 |
| Overhead | -3,6% | 0,165 | 0,171 |
| Beroepsorganisatie | 20,0% | 4.992.897 | 4.160.341 |

**Concept Tabel 2: Uitkomsten per indicator voor 2020 vergeleken met 2019.**

64. Een deel van de indicatoren verbetert in 2020 ten opzichte van 2019. Dit zijn de volgende indicatoren: secundair proces c, secundair proces d en overhead.

65. Op basis van de bovenstaande uitkomsten heeft de ACM nader onderzoek gedaan naar de indicatoren secundair proces a tot en met d, de indicator overhead en de indicator beroepsorganisatie. Aangezien de indicator totale proces een resultante is van de overige indicatoren, behandelt de ACM deze indicator in het onderstaande niet separaat. In paragraaf 5.4 licht de ACM het nader onderzoek naar de indicatoren toe.

### 4.2.2 Tweede fase van het onderzoek

#### 4.2.2.1 Efficiëntie primair proces

66. De indicator primair proces betreft de totale arbeidsvergoeding (inclusief Scheldevaart) gedeeld door de totale arbeidsvergoeding voor directe uren (inclusief Scheldevaart). Directe uren zijn uren waarin de registerloodsen daadwerkelijk loodsdiensten verrichten, op het schip zelf (bruguren) of vanaf de wal (loodsen op afstand). Daarnaast maken indirecte uren deel uit van de totale arbeidsvergoeding. Indirecte uren betreffen beschikbaarheidsuren, reis- en wachturen, en indirect productieve loodsuren (IPL) die worden besteed aan taken zoals management, loodsdienstleider en het volgen van opleiding.

67. De indicator primair proces is met 3,3 procent gestegen ten opzichte van 2019. In de raming voor 2020 veroorzaakt het aanzienlijk gestegen aantal beschikbaarheidsuren het belangrijkste verschil met de raming voor 2019.

68. De stijging van het aantal beschikbaarheidsuren wordt volgens de door de NLc verstrekte toelichting veroorzaakt door de uitbreiding van de loodsenformatie. Als gevolg van de doorlooptijd, die is gemoeid met de selectie en opleiding van nieuwe loodsen kon de loodsenformatie voor 2019 niet worden aangepast aan het toenemend aantal te loodsen scheepsreizen. De uitbreiding van de loodsenformatie is nodig om het voorgenomen kwaliteitsniveau van de loodsdienstverlening te kunnen handhaven bij een hoger aantal te loodsen scheepsreizen. Om hieraan een invulling te geven zijn meer nieuwe loodsen in opleiding genomen, waardoor de loodsenformatie toeneemt in 2020.

69. De verhouding tussen het aantal beschikbaarheidsuren en het aantal directe uren volgens het bijgestelde tariefvoorstel uit op 1,33 tegenover 1,35 in het tariefvoorstel. Gelet op hetgeen hierover in het beoordelingskader is bepaald, acht de ACM deze verhouding aanvaardbaar.

70. Gelet hierop ziet de ACM geen aanleiding om te concluderen dat de geraamde kosten voor het primair proces niet bijdragen aan de meest efficiënte werkwijze.

#### 4.2.2.2 Efficiëntie secundair proces a en b

71. De indicator secundair proces a betreft de kosten voor beloodsen en plannen, exclusief afschrijvingskosten en onderhoudskosten. Indicator secundair proces b relateert deze kosten aan het totaal aantal geloodste scheepsreizen. De ACM heeft nader onderzoek gedaan naar de efficiëntie van het secundaire proces.

72. De indicator secundair proces a is met 3,0 procent gestegen ten opzichte van 2019. De indicator secundair proces b is met 4,6 procent gestegen. De grotere stijging van de indicator secundair proces b valt te verklaren doordat het aantal geraamde scheepsreizen iets lager is in 2020 dan in 2019. De kosten worden hierdoor over een kleiner aantal reizen verdeeld.

73. De kosten voor beloodsen en plannen nemen in het bijgestelde tariefvoorstel met € 2.678.000 toe ten opzichte van 2019. Het grootste deel van deze kostenstijging komt voort uit een toename van de kosten bemanning vaartuigen. De belangrijkste oorzaken voor de stijging van deze kostenpost zijn de salarissen, die stijgen met de door het CBS vastgestelde index cao-lonen, en door de uitbereiding van de personeelsformatie. Daarnaast zijn de variabele exploitatiekosten gestegen ten opzichte van het bijgestelde tariefvoorstel 2019. Het hogere brandstofverbruik en de stijging in de brandstofprijzen hebben geleid tot deze kostenstijging. Tot slot wordt een deel van de kostenstijging veroorzaakt door hogere personeelskosten en overige vervoerskosten.

74. De ACM acht de kostenstijging hiermee voldoende toegelicht en constateert dat het in overeenstemming is met paragraaf 4.4.3 van het beoordelingskader om de lonen jaarlijks met de index cao-lonen te laten stijgen.

75. De ACM heeft de NLc bevraagd over de stijging van de personeelskosten van de afdeling loodsdienstencoördinatie bij een gelijkblijvend personeelsformatie ten opzichte van 2019. De NLc heeft de kostenstijging toegeschreven aan hogere salariskosten en werkgeverslasten, als gevolg van indexaties en treden binnen de schaal, en uitbetaalde toeslagen.

76. Tot slot heeft de ACM de NLc bevraagd over de stijging van de overige vervoerskosten. De NLc heeft toegelicht dat de kostentoename wordt veroorzaakt door de vervoerskosten in de regio Rijnmond en Scheldemonden. In de regio Rijnmond zijn de vervoerskosten gestegen door een aanhoudende stijging van het aantal reizen in de voorgaande jaren waardoor extra capaciteit noodzakelijk bleek. Daarnaast zijn de uurtarieven van de loodsen verhoogd. De kostenstijging in de regio Scheldemonden wordt verklaard door een stijging in de contractprijzen in de jaren daarvoor en door een toename van het aantal scheepsreizen.

77. Gelet op de bovenstaande verklaringen voor de gestegen kosten ziet de ACM geen aanleiding om te veronderstellen dat de kosten die ten grondslag liggen aan de indicatoren secundair proces a en b niet bijdragen aan de meest efficiënte werkwijze.

#### 4.2.2.3 Efficiëntie secundair proces c en d

78. De indicator secundair proces c heeft betrekking op de afschrijvingskosten en de onderhoudskosten van de vaartuigen. De indicator secundair proces d relateert deze kosten

aan het totaal aantal geloodste scheepsreizen. De ACM heeft nader onderzoek gedaan naar de efficiëntie van het secundaire proces c en d.

79. De indicator secundair proces c is met 6,2 procent gedaald ten opzichte van 2019. De indicator secundair proces d is met 4,7 procent gedaald ten opzichte van 2019. De daling van de indicator secundair proces d is lager dan de daling van de indicator secundair proces c. Dit heeft te maken met een geringe daling van het geraamde aantal reizen in 2020 ten opzichte van 2019, waardoor de kosten over een wat kleiner aantal reizen verdeeld worden.

80. De ACM stelt vast dat de afschrijvingskosten voor vaartuigen in 2020 afnemen, ondanks dat voor 2020 de oplevering van een nieuwe tender is geraamd, zoals de NLc heeft toegelicht. Ook de onderhoudskosten voor vaartuigen dalen ten opzichte van 2019. Dit is volgens de toelichting van de NLc het gevolg van de verjonging van de vloot en het feit dat er in 2020 geen groot onderhoud aan de P-klasse vaartuigen is gepland.

81. Op basis van de bovenstaande uitkomsten en toelichting heeft de ACM het niet nodig geacht hier in het kader van dit tariefbesluit vragen over te stellen. Gelet op het feit dat de afschrijvings- en onderhoudskosten in 2020 onder het niveau van 2019 liggen, heeft de ACM geen aanleiding om te veronderstellen dat de kosten niet bijdragen aan de meest efficiënte werkwijze.

#### 4.2.2.4 Efficiëntie overhead

82. De indicator overhead bestaat uit de overige regionale en landelijke kosten, gedeeld door de arbeidsvergoeding loodsen plus de kosten voor beloodsen en plannen. De ACM heeft nader onderzoek verricht naar de efficiëntie van de overhead.

83. Met 0,165 is de indicator overhead voor 2020 3,6 procent lager dan de indicator overhead van 0,171 in 2019. Gelet hierop en de in het tariefvoorstel verstrekte toelichting van de NLc heeft de ACM ervan afgezien hierover aan de NLc nog vragen te stellen.

84. De ACM heeft geen aanleiding gezien om te veronderstellen dat deze kosten niet bijdragen aan de meest efficiënte werkwijze.

#### 4.2.2.5 Efficiëntie beroepsorganisatie

85. De indicator beroepsorganisatie bestaat uit de kosten van de NLc, de regionale loodsencorporatie (RLc) en de kosten van beroepsopleiding STODEL. De kosten beroepsorganisatie zijn deel van het ondersteunende proces en dienen niet hoger te zijn dan het niveau dat noodzakelijk is om de loodsdienstverlening te realiseren. De ACM heeft nader onderzoek verricht naar de efficiëntie van de beroepsorganisatie.

86. De indicator beroepsorganisatie is met 20,0 procent gestegen ten opzichte van 2019. De voornaamste oorzaak van de kostenstijging is een stijging van de kosten van de NLc met € 211.000 en van de kosten van de beroepsopleiding STODEL met € 780.000.

87. Desgevraagd heeft de NLc de geraamde stijging van de kosten van de NLc toegeschreven aan de gestegen personeelskosten in dienst van de NLc, de deelname aan een tweejaarlijks internationaal congres in 2020 en de kosten van de voorbereiding van dat congres, dat het Loodswezen zelf in 2022 zal organiseren. Ook is er een toename van de kosten in verband met het uitvoeren van het tweejaarlijkse klanttevredenheidsonderzoek, de kosten voor extern juridisch advies in verband met veranderende wetgeving en de kosten voor het opstellen en implementeren van het beleidsplan van de NLc.

88. Naar aanleiding van deze toelichting heeft de ACM de NLc nadere vragen gesteld over de geraamde kosten voor congresbezoek en voor voorlichting en PR. Naar aanleiding hiervan heeft de NLc de geraamde kosten voor congresbezoek na een heroverweging significant verlaagd[22] en een deugdelijke onderbouwing verstrekt voor de geraamde kosten voor voorlichting en PR, die samenhangen met de voorbereiding van een internationaal congres in 2022.

89. De stijging van de kosten voor de beroepsopleiding laten zich volgens de toelichting in het tariefvoorstel verklaren door het hoger aantal studenten in 2020, waardoor een hoger bedrag aan studievergoeding moet worden uitgekeerd. Daarnaast is de kostenstijging toe te schrijven aan de toegenomen kosten voor deskundigheidsbevordering, de toegenomen kosten voor simulatortrainingen en het gebruik van het opleidingsvaartuig. Op verzoek van de ACM om deze kostenstijging meer inzichtelijk te maken, heeft de NLc de kostenstijging van de beroepsopleiding gespecificeerd per individuele kostenpost.

90. Gelet op de verstrekte toelichting en specificatie met betrekking tot de stijging van de kosten NLc en de kosten van de beroepsopleiding STODEL ziet de ACM, met uitzondering van de geraamde kosten voor congresbezoek geen aanleiding om te veronderstellen dat de kosten beroepsorganisatie niet bijdragen aan de meest efficiënte werkwijze.

91. In paragraaf 3.10 van het tariefvoorstel is onder de noemer “Algemene kostenbesparing” een overzicht gegeven van verwachte besparingen. Hierin worden voorbeelden genoemd van maatregelen die in voorgaande jaren zijn genomen en die ook de komende jaren kostenbesparingen opleveren.

92. De ACM stelt vast dat de wetgever met artikel 27c, zesde lid, onder g, Lw een efficiëntieprikkel heeft willen inbouwen. Wel wordt daarbij aan de NLc de ruimte gelaten om de kostenbesparing in beginsel in de door haar gewenste omvang en in het door haar

[22] De geraamde kosten voor het congresbezoek zijn verlaagd met € 37.000.

gewenste tempo door te voeren.[23] De ACM concludeert dat hieraan in het tariefvoorstel is voldaan.

93. Gelet op het voorgaande ziet de ACM geen aanleiding te veronderstellen dat de algemene besparing op de kosten zoals opgenomen en toegelicht in het tariefvoorstel onvoldoende is.

### 4.3 Conclusie

94. Gelet op hetgeen is vermeld in de randnummers 87 en 88, ziet de ACM ten aanzien van de geraamde kosten voor de NLc aanleiding om op grond van artikel 27g, aanhef en eerste lid onder b, Lw af te wijken van het (bijgestelde) tariefvoorstel. Het effect van de neerwaartse bijstelling van deze kosten op de voorgestelde tariefmutatie is dat deze afneemt van + 4,06% naar + 4,03%.

## 5 Restitutie FLO/FLP

### 5.1 Voorgeschiedenis

95. Sinds 2009 heeft de ACM op grond van artikel 27e, eerste en tweede lid, Lw jaarlijks bij besluit een opslagpercentage vastgesteld voor de verplichtingen voor het Loodswezen tot financiering van de kosten voor het Functioneel Leeftijdsontslag (FLO) voor het varend personeel van het Nederlands Loodswezen B.V. en het Functioneel Leeftijdspensioen (FLP) voor de registerloodsen. Deze opslag werd jaarlijks doorberekend in de loodsgeldtarieven. De jaarlijkse opslag was gebaseerd op het uitgangspunt dat de dekking uiterlijk in 2019 zou zijn bereikt. Omdat op grond van actuarieel onderzoek in 2016 is voorzien dat deze stortingen tot een overschot zouden leiden, is het jaarlijkse opslagpercentage voor FLO/FLP vanaf het tariefjaar 2017 steeds op nul bepaald. Het FLO/FLP-overschot is blijkens het tariefvoorstel inmiddels gewaardeerd op ruim € 9 miljoen.

96. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft na overleg met het Loodswezen en de ACM het standpunt ingenomen om dit FLO/FLP-overschot via de loodsgeldtarieven terug te laten vloeien naar de sector. In het - inmiddels geconsulteerde - wetsvoorstel “Wet actualisatie markttoezicht registerloodsen” is daarvoor de wettelijke grondslag gelegd.[24]

97. De sector heeft na consultatie door het ministerie van IenW de voorkeur uitgesproken voor een gefaseerde teruggave, die afhankelijk is van een aantal voorwaarden en rekenregels. Uitgangspunt hierbij is dat de teruggave geen sterke tariefschommelingen mag veroorzaken.

[23] Kamerstukken II, 30 931, nr. 3, paragraaf 4.2.5.5.
[24] Artikel 27c, zevende lid, onder k (nieuw).

98. Bij brief van 21 oktober 2019 heeft het ministerie van IenW de belanghebbende partijen geïnformeerd op welke wijze het FLO/FLP-overschot via de loodsgeldtarieven naar de sector terugvloeit.[25]

99. Voor deze restitutie zijn voorwaarden en rekenregels opgesteld. Kort gezegd houden deze voorwaarden en rekenregels in dat, indien sprake is van een tariefsverhoging, een bepaald percentage van de omzetbasis van het Loodswezen in mindering wordt gebracht op de tarieven voor dat jaar. Het daarvoor benodigde bedrag wordt aan het FLO/FLP-overschot onttrokken. De omvang van deze restitutie is afhankelijk van de mate van de tariefsverhoging en bedraagt maximaal 1% van de jaarlijkse omzetbasis van het Loodswezen. De NLc heeft daarom conform de voorwaarden en rekenregels in het bijgestelde tariefvoorstel voorgesteld om de tariefsverhoging voor 2020 te verminderen met 1% van de geraamde omzetbasis, zijnde € 1.663.000.

### 5.2 Conclusie

100. De ACM ziet geen aanleiding om van dit voorstel van de NLc af te wijken en bepaalt de hoogte van de restitutie van het FLO/FLP-overschot voor 2020 op 1% van de voor dat jaar geraamde omzetbasis, zijnde € 1.663.000. Daarmee komt de tariefmutatie uit op + 3,03%.

## 6 Vaststelling van de loodsgeldtarieven

### 6.1 De loodsgeldtarieven

101. Gelet op hetgeen in randnummer 94 is overwogen, ziet de ACM aanleiding af te wijken van de door de NLc voorgestelde tarieven, zoals die volgden uit het (bijgestelde) tariefvoorstel. Op verzoek van de ACM heeft de NLc de tarieftabellen aangepast. Deze tarieftabellen zijn opgenomen als bijlagen 1 tot en met 5 bij dit besluit.

102. De ACM stelt voor het kalenderjaar 2020 de volgende tarieven vast:
- ingevolge artikel 27f, eerste lid Lw juncto artikel 4.7, eerste lid Bmr: de S-, T-, T-speciaal- en A-tarieven alsmede de loodsvergoedingen;
- ingevolge artikel 27f, eerste lid Lw juncto artikel 4.7, tweede lid Bmr: het schema voor de frequentiekorting; en
- ingevolge artikel 27f, eerste lid Lw: de betalingskorting vanwege de automatische incasso.

103. De ACM stelt de tarieven vast met de daarin verwerkte verrekening van een deel van het FLO/FLP-overschot, zoals dat in paragraaf 6.2 van dit besluit is vastgesteld. De verrekening van dit FLO/FLP-overschot is een integraal onderdeel van de vastgestelde tarieven en geen korting op of verlaging van de vastgestelde tarieven.

[25] IENW/BSK-2019/217461

104. Op basis van het bovenstaande stijgen de loodsgeldtarieven generiek met 3,03 procent ten opzichte van de loodsgeldtarieven voor 2019.

## 6.2 De loodsgeldtarieven nader gespecificeerd

105. De tarieftabellen, die zijn opgenomen als bijlage 1 tot en met 5 bij dit besluit, heeft de ACM als uitgangspunt genomen voor de vaststelling van de loodsgeldtarieven op grond van artikel 27f, eerste lid Lw juncto artikel 4.7, eerste lid, Bmr. Deze hebben betrekking op het S- en T-tarief. Daarbij is overeenkomstig het bepaalde in het Bmr en Rmr een onderscheid gemaakt tussen het S-tarief voor de Noordelijke havens (Delfzijl-Eemshaven, Harlingen-Terschelling en Den Helder-Den Oever-Oudeschild) en het S-tarief voor de overige havens.

*S- en T-tarief Noordelijke havens – inkomend en uitgaand (kruispost)*

106. Het S- en T-tarief Noordelijke havens – inkomend en uitgaand (kruispost) wordt door de ACM vastgesteld, zoals weergegeven in bijlage 1 bij dit besluit. Deze bijlage maakt deel uit van dit besluit en geldt als de vaststelling van het S- en T-tarief Noordelijke havens – inkomend en uitgaand (kruispost) voor het kalenderjaar 2020.

*S- en T-tarief Noordelijke havens – verhalend*

107. Het S- en T-tarief Noordelijke havens – verhalend wordt door de ACM vastgesteld, zoals weergegeven in **bijlage 2** bij dit besluit. Deze bijlage maakt deel uit van dit besluit en geldt als de vaststelling van het S- en T-tarief Noordelijke havens – verhalend voor het kalenderjaar 2020.

*S- en T-tarief overige havens – inkomend en uitgaand (kruispost)*

108. Het S- en T-tarief overige havens – inkomend en uitgaand (kruispost) wordt door de ACM vastgesteld, zoals weergegeven in **bijlage 3** bij dit besluit. Deze bijlage maakt deel uit van dit besluit en geldt als de vaststelling van het S- en T-tarief overige havens – inkomend en uitgaand (kruispost) voor het kalenderjaar 2020.

*S- en T-tarief overige havens – verhalend*

109. Het S- en T-tarief overige havens – verhalend wordt door de ACM vastgesteld, zoals weergegeven in **bijlage 4** bij dit besluit. Deze bijlage maakt deel uit van dit besluit en geldt als de vaststelling van het S- en T-tarief overige havens – verhalend voor het kalenderjaar 2020.

*S- en T-tarief overige havens – rendez-vous*

110. Het S- en T-tarief overige havens – rendez-vous wordt door de ACM vastgesteld, zoals weergegeven in **bijlage 5** bij dit besluit. Deze bijlage maakt deel uit van dit besluit en geldt als de vaststelling van het S- en T-tarief overige havens – rendez-vous voor het kalenderjaar 2020.

## 6.3 Schema voor de frequentiekorting

111. Ingevolge artikel 27f, eerste lid Lw juncto artikel 4.7, tweede lid, Bmr stelt de ACM tevens het schema voor de frequentiekorting vast.

112. De ACM heeft als gevolg van de eerdergenoemde uitspraak van het CBb van 9 maart 2015 de loodsgeldtarieven voor de jaren 2014 en 2015 moeten corrigeren.[26] Daarbij is de frequentiekorting aangepast en is de verhouding tussen het S- en het T-tarief gewijzigd. Omdat deze correctie achteraf plaatshad traden voor bepaalde scheepsklassen eerder niet voorziene tariefswijzigingen op. Daarom heeft de ACM heeft bij de vaststelling van de loodsgeldtarieven besloten om wat betreft de frequentiekorting eenmalig voor 2016 een overgangsregeling te treffen. Deze overgangsregeling is op verzoek van de betrokken sectorpartijen voor 2017 voortgezet.

113. Naar aanleiding van het tariefvoorstel 2018 heeft een overleg tussen de betrokken sectorpartijen geleid tot een unaniem uitgebracht voorstel aan de NLc om het schema voor de frequentiekorting aan te passen en de maximale frequentiekorting vanaf 2018 te verlagen en vast te stellen op 42 procent. Voorts bevatte dat voorstel, onder voorbehoud, een verdere afbouw van de maximale frequentiekorting naar 40 procent in 2019 en naar 38 procent in 2020. Voor het jaar 2020 is het maximale kortingspercentage van 38 procent overgenomen in het (bijgestelde) tariefvoorstel. De ACM ziet geen aanleiding om voor het jaar 2020 van het schema af te wijken en stelt de frequentiekorting voor 2020 vast overeenkomstig bijlage 2.g van het tariefvoorstel.

114. Het schema voor de frequentiekorting is als **bijlage 6** opgenomen bij dit besluit. De tabel in deze bijlage maakt deel uit van dit besluit en geldt als de vaststelling van de frequentiekorting voor het kalenderjaar 2020.

## 6.4 Factoren voor bijzondere situaties en aanvullende loodsdiensten

115. Ingevolge artikel 27f, eerste lid Lw juncto artikel 4.7, eerste lid, Bmr stelt de ACM tevens de factoren voor bijzondere situaties en aanvullende diensten vast.

116. De ACM stelt de factoren voor bijzondere situaties en aanvullende loodsdiensten vast overeenkomstig bijlage 2.h van het bijgestelde tariefvoorstel. Deze zijn als **bijlage 7** opgenomen bij dit besluit. Het overzicht in deze bijlage maakt deel uit van dit besluit en geldt als de vaststelling van de factoren voor het loodsgeld voor bijzondere situaties en aanvullende diensten voor het kalenderjaar 2020.

[26] Besluiten van de ACM van 10 december 2015 naar aanleiding van een uitspraak van het CBb van 9 maart 2015 (ECLI:NL:CBB:2015:50). Daarbij heeft de ACM de opdracht gekregen voor de loodsgeldtarieven 2014 een nieuw besluit te nemen. Als gevolg hiervan heeft de ACM ook de loodsgeldtarieven voor 2015 opnieuw moeten vaststellen.

## 6.5 Loodsvergoedingen

117. Ingevolge artikel 27f, eerste lid Lw juncto artikel 4.7, eerste lid, Bmr stelt de ACM tevens de loodsvergoedingen vast.

118. Loodsvergoedingen zijn vergoedingen die worden gehanteerd in bepaalde bijzondere situaties, bijvoorbeeld als een loodsreis niet tijdig wordt afbesteld, bij oponthoud van de loods, wanneer de loods in quarantaine moet verblijven, voor het gebruik van een helikopter bij het beloodsen of afhalen of reis-en verblijfskosten buiten het betreffende zeehavengebied.

119. De ACM stelt de loodsvergoedingen vast overeenkomstig bijlage 2i van het bijgestelde tariefvoorstel. Deze tabel is als **bijlage 8** opgenomen bij dit besluit. De tabel in deze bijlage maakt deel uit van dit besluit en geldt als de vaststelling van de loodsvergoedingen voor het kalenderjaar 2020.

## 6.6 Betalingskorting vanwege automatische incasso

120. Ingevolge artikel 27f, eerste lid, Lw stelt de ACM de betalingskorting vanwege automatische incasso vast overeenkomstig bijlage 2j van het bijgestelde tariefvoorstel. Deze betalingskorting is als **bijlage 9** opgenomen bij dit besluit. Deze bijlage maakt deel uit van dit besluit en geldt als de vaststelling van de betalingskorting vanwege automatische incasso voor het kalenderjaar 2020.

## 6.7 Omzetbelasting

121. Eind 2017 is er een wijziging in de Wet Omzetbelasting 1968 doorgevoerd, die is ingegaan per 1 januari 2019. Door deze wijziging mag het nulprocenttarief voor de omzetbelasting bij dienstverlening aan zeeschepen alleen nog worden toegepast als de zeeschepen waaraan de diensten worden verricht voldoen aan een aantal aanvullende voorwaarden qua feitelijk gebruik op volle zee. Voor diensten geleverd aan schepen die niet aan deze aanvullende voorwaarden voldoen mag voor de omzetbelasting het nulprocenttarief voor dienstverlening aan de zeescheepvaart niet meer worden toegepast.

122. Alle tariefcalculaties en tarieftabellen van de loodsgeldtarieven en overige tarieven van het Loodswezen zoals opgenomen in het (bijgestelde) tariefvoorstel 2020 en in dit tariefbesluit betreffen bedragen exclusief omzetbelasting.

# 7 Besluit

123. De ACM besluit, gelet op het voorgaande, om op basis van artikel 27f, eerste lid, Lw en artikel 4.7 Bmr voor het kalenderjaar 2020 de volgende tarieven vast te stellen:
    a. de S- en T-tarieven als opgenomen in bijlage **1** tot en met **5** bij dit besluit;
    b. het schema voor de frequentiekorting als opgenomen in bijlage **6** bij dit besluit;
    c. de factoren voor bijzondere situaties en aanvullende diensten als opgenomen in bijlage **7** bij dit besluit;
    d. de loodsvergoedingen als opgenomen in bijlage **8** bij dit besluit; en
    e. de betalingskorting als opgenomen in bijlage **9** bij dit besluit.

De Autoriteit Consument en Markt
namens deze,

w.g.

mw. A.M. Schilperoort,
Teammanager Directie Telecom, Vervoer en Post

*Als u belanghebbende bent, kunt u bezwaar maken tegen dit besluit. Stuur uw gemotiveerde bezwaarschrift naar de Autoriteit Consument en Markt, Directie Telecom Vervoer en Post, postbus 16326, 2500 BH Den Haag. Graag ontvangen wij uw bezwaarschrift* ***binnen zes weken*** *na de dag waarop dit besluit bekend is gemaakt. In uw bezwaarschrift kunt u de Autoriteit Consument en Markt verzoeken in te stemmen met rechtstreeks beroep bij de bestuursrechter.*

# Bijlage A: Wettelijk kader

## Loodsenwet

In artikel 27a Lw is onder meer bepaald dat de loodsgeldtarieven worden vastgesteld overeenkomstig hoofdstuk VIA (Tarieven en markttoezicht).

Ingevolge artikel 27c, eerste lid, Lw doet de NLc een voorstel aan de ACM voor de tarieven en vergoedingen voor de diensten en taken, bedoeld in artikel 27a Lw.

Een tariefvoorstel dient ingevolge het tweede lid van artikel 27c Lw te worden opgesteld met inachtneming van het uitgangspunt dat elk afzonderlijk tarief redelijk en non-discriminatoir is. Het derde lid van dit artikel voegt daaraan toe dat het tariefvoorstel voor de loodsgeldtarieven wordt opgesteld met inachtneming van de volgende uitgangspunten:

a. de loodsgeldtarieven zijn voor het geheel kostengeoriënteerd, en
b. bij een voorstel voor gedifferentieerde aanpassing van de tarieven per zeehavengebied wordt een bijdrage geleverd aan een meer kostengeoriënteerd tarief per individueel schip.

Voorafgaand aan het indienen van een voorstel bij de ACM dient de NLc ingevolge artikel 27c, vierde lid, Lw een zienswijze te vragen aan een bij ministeriële regeling te bepalen aantal regionale overlegcommissies. In artikel 3 van de Regeling markttoezicht registerloodsen (hierna: Rmr) zijn deze regionale overlegcommissies aangewezen. Deze commissies bestaan uit het bestuur van de desbetreffende regionale loodsencorporatie, vertegenwoordigers van openbare lichamen, betrokkenen bij het bestuur van een of meer zeehavens, en representatieve organisaties van ondernemers in het scheepvaart- en havenbedrijf.

Ingevolge artikel 27c, vijfde lid, Lw is een voorstel met betrekking tot de loodsgeldtarieven mede gebaseerd op de financiële verantwoording van het aan de indiening voorafgaande kalenderjaar. Het tariefvoorstel heeft betrekking op het daarop volgende kalenderjaar.

In artikel 27c, zesde lid, Lw is bepaald dat een tariefvoorstel ten minste moet bevatten:

a. een raming van alle in het desbetreffende kalenderjaar te leveren loodsverrichtingen per tarief en het voorgenomen kwaliteitsniveau;
b. een raming van de met de loodsverrichtingen, bedoeld onder a, te behalen omzet, die mede is gebaseerd op de daadwerkelijk gerealiseerde omzet in het kalenderjaar voorafgaande aan het kalenderjaar waarin het voorstel wordt gedaan;
c. een raming van de arbeidsvergoeding die is gebaseerd op de daadwerkelijk ontvangen vergoeding in het kalenderjaar voorafgaande aan het kalenderjaar waarin het voorstel wordt gedaan;
d. een raming van de wijzigingen in de kosten van de materiële vaste activa, de geraamde investeringen en het geraamde rendement;

e. een raming van de overige omzet en kosten, die mede is gebaseerd op de daadwerkelijk gerealiseerde omzet en kosten in het kalenderjaar voorafgaande aan het kalenderjaar waarin het voorstel wordt gedaan;
f. een raming van de kosten, de stortingen en het rendement van de gestorte bedragen, gemoeid met de verplichtingen, bedoeld in artikel 26, tweede lid, onder a, voor het desbetreffende kalenderjaar;
g. een raming van de voor het desbetreffende kalenderjaar voorziene algemene besparing op de kosten;
h. de voor het desbetreffende kalenderjaar voorziene correctie in verband met bestaande onregelmatigheden in de mate van kostendekkendheid van de tarieven voor de verschillende zeehavengebieden;
i. een verrekening van het verschil tussen de geraamde en de daadwerkelijk uitgevoerde wijzigingen in de materiële activa en investeringen in het kalenderjaar voorafgaande aan het jaar waarin het voorstel wordt gedaan;
j. een onderbouwing van de ramingen, bedoeld onder a tot en met g.

Ingevolge artikel 27d, eerste lid, Lw kunnen bij algemene maatregel van bestuur in het belang van de vaststelling van kostengeoriënteerde loodsgeldtarieven nadere regels worden gesteld. Hierin kunnen regels met betrekking tot de redelijkheid, de kostenoriëntatie en overige maatstaven voor de structuur van deze tarieven worden vastgesteld. Deze regels zijn neergelegd in het Besluit markttoezicht registerloodsen (hierna: Bmr).

Ingevolge artikel 27g, eerste lid, Lw stelt de ACM de tarieven vast in afwijking van het desbetreffende voorstel, indien het voorstel naar het oordeel van de ACM:
a. niet voldoet aan de bij of krachtens de artikelen 27c tot en met 27e gestelde eisen;
b. in onvoldoende mate bijdraagt aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening, of,
c. niet is gebaseerd op een redelijk rendement op investeringen.

De ACM heeft bij de toepassing van artikel 27g Lw beoordelingsvrijheid, zoals het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBb) heeft bevestigd in zijn uitspraak van 6 december 2010.[27]

De ACM heeft op basis van artikel 27g, tweede respectievelijk derde lid, Lw de bevoegdheid ambtshalve of op verzoek van de NLc bij de vaststelling van de tarieven en vergoedingen correcties aan te brengen. De ACM kan van deze bevoegdheid gebruikmaken als sprake is van bijzondere omstandigheden of als gevolg van juridische procedures of als bij de eerdere vaststelling van de tarieven en vergoedingen sprake is geweest van onjuiste of onvolledige gegevens.

[27] CBb, 6 december 2010, ECLI:NL:CBB:2010:BO6669, r.o. 3.2.4.

## Besluit markttoezicht registerloodsen

Het Bmr voorziet in een regeling voor overige inkomsten uit andere diensten of taken dan die in artikel 27a Lw zijn genoemd. In artikel 2.5 is bepaald dat deze overige inkomsten kunnen worden toegerekend aan de diensten of taken genoemd in artikel 27a Lw (de loodsdiensten en de andere bij of krachtens de wet opgedragen taken) indien deze inkomsten niet meer bedragen dan 1 procent van de totale inkomsten uit alle tarieven. Het gaat derhalve om inkomsten met een bagatelkarakter. Daarbij geldt dat er geen sprake mag zijn van een negatief saldo. Dit betekent dat de kosten gemoeid met het genereren van de overige inkomsten die inkomsten niet mogen overtreffen.

In hoofdstuk 4 Bmr worden nadere voorschriften gegeven ten aanzien van de loodsgeldtarieven. Deze nadere voorschriften dienen in acht te worden genomen bij het opstellen van het voorstel en bij de vaststelling van de tarieven.

Met de wijziging van het Bmr per 1 juli 2013 is een nieuwe loodsgeldtariefstructuur geïntroduceerd.[28] In deze nieuwe tariefstructuur wordt op grond van artikel 4.3, eerste lid, Bmr onderscheid gemaakt tussen een starttarief (S-tarief), een trajecttarief (T-tarief), een T-speciaaltarief en een tarief voor aanvullende diensten (A-tarief). Voor wat betreft het S- en T-tarief kan op grond van artikel 4.3, tweede lid, Bmr een verder onderscheid gemaakt worden naar in- of uitgaande reizen, rendez-vousreizen en verhaalreizen.[29]

Het S-tarief en het T-tarief betreffen uniforme tarieven die voor alle loodsreizen gelden. Voor een aantal specifieke situaties wordt op grond van artikel 4.4 Bmr voorzien in een T-speciaaltarief. Het A-tarief wordt vastgesteld voor de aanvullende diensten, zoals genoemd in artikel 4.5 Bmr.

In aanvulling op de voornoemde tarieven stelt de ACM op grond van artikel 4.7, eerste lid, Bmr de loodsvergoedingen vast. Deze loodsvergoedingen dienen ter dekking van kosten die door een loods worden gemaakt en de tijd die niet met het verrichten van loodsdiensten is gemoeid voor de situaties zoals deze in artikel 4.6 Bmr zijn opgenomen.

Tot slot stelt de ACM op grond van artikel 4.7, tweede lid, Bmr de frequentiekorting vast.

Het voorstel voor de loodsgeldtarieven dient op grond van artikel 4.10, derde lid, Bmr vergezeld te gaan van een verklaring van een onafhankelijke accountant als bedoeld in artikel 393, eerste lid, van boek 2 van het Burgerlijk Wetboek (BW). Daarin dient de accountant te verklaren dat het voorstel is opgesteld in overeenstemming met het van kracht zijnde systeem van kostentoerekening als bedoeld in artikel 27b Lw en dat de bijbehorende ramingen correct zijn opgesteld.

[28] Stb. 2013, 235.
[29] Rendez-vous reis: inkomende of uitgaande reis waarvan de loodsdienst begint of eindigt op een daarvoor door de bevoegde autoriteit op zee aangewezen locatie in of nabij de vaargeul die de aanloop vormt tot het betreffende zeehavengebied. Verhaalreis: reis met een schip of een bijzonder transport ten behoeve waarvan loodsdiensten worden verricht anders dan een inkomende of uitgaande reis.

## Regeling markttoezicht registerloodsen

Per 1 juli 2013 is de Rmr gewijzigd. Na deze wijziging zijn met artikel 3a Rmr tariefgebieden en tariefkolommen vastgesteld voor de toepassing van het T-tarief. Tevens is per 1 januari 2014 artikel 4 Rmr aangepast, waardoor de correctiefactor als bedoeld in artikel 27d, derde lid, Lw voor de noordelijke havengebieden (Delfzijl-Eemshaven, Harlingen-Terschelling en Den Helder-Den Oever-Oudeschild) is vastgesteld op +30 procent van het voor de desbetreffende reis vastgestelde S-tarief.[30]

[30] Staatscourant 2013, 16365.