



Besluit

Loodsgeldtarieven en overige tarieven 2022

Ons kenmerk : ACM/UIT/568213
Zaaknummer : ACM/21/167234
Datum : 17 december 2021

Besluit van de Autoriteit Consument en Markt op grond van artikel 27f, eerste en tweede lid, Loodsenwet tot vaststelling van de loodsgeldtarieven en de tarieven en vergoedingen voor de overige diensten en taken voor het jaar 2022

Samenvatting

Met dit besluit stelt de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) de loodsgeldtarieven en de tarieven en vergoedingen voor de overige diensten en taken vast voor 2022. 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.

Als gevolg van de coronacrisis en de brexit daalde in 2021 het aantal loodsverrichtingen. Naar verwachting stijgt in 2022 het aantal loodsverrichtingen met 2,38%. Dit dempt het effect van enkele kostenstijgingen waardoor de loodsgeldtarieven per 1 januari 2022 met 1,66% stijgen ten opzichte van 2021.

Inhoud

1	Inleiding en procedure	4
2	Wettelijk kader	4
3	Beoordeling tariefvoorstel	5
3.1	Redelijke en kostengeoriënteerde tarieven	5
3.1.1	Accountantsverklaring	5
3.1.2	Rendement op vermogen	6
3.1.3	Raming aantal loodsverrichtingen	6
3.1.4	Voorgenomen kwaliteitsniveau	7
3.1.5	Raming arbeidsvergoeding	8
3.1.6	Raming wijzigingen materiële activa en raming investeringen	9
3.1.7	Raming overige omzet	9
3.1.8	Verrekening verschil raming en realisatie materiële activa en investeringen	10
3.1.9	Frequentiekorting	11
3.1.10	Toerekening kosten Scheldevaart	11
3.1.11	Conclusie	11
3.2	Non-discriminatoire tarieven	12
3.3	Conclusie	12
4	Beoordeling efficiëntie	12
4.1	Inleiding	12
4.2	Beoordelingskader meest efficiënte werkwijze registerloodsen	13
4.3	Eerste fase van het onderzoek	14
4.4	Tweede fase van het onderzoek	16
4.4.1	Efficiëntie primair proces	16
4.4.2	Efficiëntie secundair proces a en b	17
4.4.3	Efficiëntie secundair proces c en d	17
4.4.4	Efficiëntie overhead	18
4.4.5	Efficiëntie beroepsorganisatie	19
4.4.6	Algemene kostenbesparing	19
4.5	Conclusie	20
5	Restitutie FLO/FLP	20
5.1	Voorgeschiedenis	20
5.2	Conclusie	21
6	Beoordeling tarievenvoorstel andere tarieven	22
6.1	Beoordeling accountantsverklaring	22
6.2	Beoordeling artikel 27c, tweede en zevende lid Lw	22
6.2.1	Tarieven examinering verklaringhouders	23
6.2.2	Tarief verstrekken gegevens uit loodsenregister	25
6.2.3	Tarief EU-verklaring registerloods	25
6.2.4	Redelijkheid, non-discriminatie of kostenoriëntatie	26
6.3	Beoordeling artikel 27g Lw	26
7	Vaststelling loodsgeldtarieven en tarieven overige diensten	27
7.1	Inleiding	27
7.2	Loodsgeldtarieven	27
7.3	Frequentiekorting	28
7.4	Factoren voor bijzondere situaties en aanvullende loodsdiensten	28
7.5	Loodsvergoedingen	28
7.6	Betalingskorting vanwege automatische incasso	29

7.7	Tarieven en vergoedingen voor overige diensten en taken	29
7.8	Omzetbelasting	29
8	Besluit	30
	Bijlage A: Wettelijk kader	31
	Loodsenwet	31
	Besluit markttoezicht registerloodsen	32
	Regeling markttoezicht registerloodsen (Rmr)	33

1 Inleiding en procedure

1. De ACM heeft op 15 oktober 2021 het 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 2022 ontvangen (hierna: het tariefvoorstel).¹
2. Op die datum is tevens het voorstel van de NLc voor de tarieven van overige diensten en taken voor 2022 ontvangen (hierna: het tariefvoorstel overige diensten).² Het betreft hier de tarieven voor de examinering van verklaringhouders³ en het verstrekken van een afschrift uit het loodsenregister.
3. In het onderhavige besluit beoordeelt de ACM of zij de loodsgeldtarieven voor het jaar 2022 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.
4. In het onderhavige besluit beoordeelt de ACM tevens of de tarieven voor de overige diensten en taken voldoen aan de wettelijke eisen. Mocht dit niet het geval zijn, dan kan de ACM tarieven vaststellen die afwijken van het tariefvoorstel.
5. De ACM heeft met e-mails van 4, 11 en 29 november vragen aan de NLc gesteld.⁴ Deze vragen heeft de NLc beantwoord met een brief van 18 november en een brief van 2 december.⁵

2 Wettelijk kader

6. 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 de meest relevante wettelijke bepalingen.
7. Artikel 27c, tweede lid, Lw bepaalt dat elk afzonderlijk tarief redelijk en non-discriminatoir moet zijn. Artikel 4.2 van het Besluit markttoezicht registerloodsen (Bmr) bepaalt dat een tarief redelijk moet zijn in verhouding tot de geleverde dienst.

¹ ACM/IN/661819. Gezien de impact van de coronacrisis op de raming van het aantal loodsverrichtingen heeft de NLc de ACM evenals vorig jaar verzocht om het tariefvoorstel gecombineerd met het bijgestelde tariefvoorstel uiterlijk 15 oktober bij de ACM in te dienen, in plaats van de wettelijke termijn van uiterlijk 15 juli voor het tariefvoorstel en 15 oktober voor het bijgestelde tariefvoorstel. Hierdoor heeft de consultatie met de sector plaatsgevonden in september in plaats van in juni. De ACM heeft met dit verzoek ingestemd.

² ACM/IN/661819

³Verklaringhouders zijn de houders van een certificaat waarmee zij onder de zogenoemde 'loodsplicht nieuwe stijl' zijn vrijgesteld van de loodsplicht.

⁴ Respectievelijk ACM/UIT/566448, ACM/UIT/566449 en ACM/UIT/566455.

⁵ Respectievelijk ACM/IN/661830 en ACM/IN/662730.

8. Artikel 27c, derde lid, Lw bepaalt dat het de tarieven over het geheel kostengeoriënteerd moeten zijn, waarbij gelet op artikel 2.9 Bmr ook de vermogenskosten worden betrokken (als het zogenoemde redelijke rendement op investeringen).
9. De ACM moet 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.
10. Voor het tariefvoorstel overige diensten zijn de volgende bepalingen het meest relevant.
11. Artikel 27c, tweede lid, Lw bepaalt dat elk afzonderlijk tarief redelijk en non-discriminatoir moet zijn. Artikel 27c, zevende lid, Lw bepaalt dat elk afzonderlijk tarief kostengeoriënteerd moet zijn.

3 Beoordeling tariefvoorstel

3.1 Redelijke en kostengeoriënteerde tarieven

12. 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.
13. Ook beoordeelt de ACM of de in het tariefvoorstel opgenomen ramingen, als bedoeld in artikel 27c, zesde lid, Lw voldoende zijn onderbouwd en of de NLc daarbij is uitgegaan van correcte gegevens. Daarnaast is nagegaan of de NLc de juiste verrekeringen 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.

3.1.1 Accountantsverklaring

14. Het tariefvoorstel is voorzien van de vereiste accountantsverklaring. De accountant stelt in zijn "rapport van feitelijke bevindingen" onder meer het volgende vast:
 1. dat de onderzochte geprognosticeerde informatie als basis heeft gediend voor de door de NLc berekende tarieven die zijn opgenomen in het (bijgesteld) tariefvoorstel;
 2. dat het 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. dat het aantal geloodste scheepsreizen per zeehavengebied en de frequentiekorting in het tariefvoorstel, in overeenstemming is met de raming van Ecorys;
 4. dat de onderlinge kostenverrekening met het Vlaams Loodswezen in overeenstemming is met het (concept) tariefmutatievoorstel Scheldevaart 2022, met de Samenwerkingsovereenkomst met het Vlaams Loodswezen van 24 december 2015 en de verwerking in het tariefvoorstel voldoet aan het KTS;
 5. dat het cijfermateriaal zoals opgenomen in het tariefvoorstel rekenkundig juist is.

15. De accountant heeft in zijn “onderzoeksrapport” de in het tariefvoorstel opgenomen prognoses onderzocht en verklaart 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 geprognoseerde informatie. Naar het oordeel van de accountant is de geprognoseerde 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 verklaringen van de accountant en de eigen beoordeling van het tariefvoorstel, stelt de ACM vast dat het tariefvoorstel is gebaseerd op het door de ACM goedgekeurde kostentoekeningssysteem (KTS).⁶

3.1.2 Rendement op vermogen

17. De NLc is 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 redelijk rendement, zoals de ACM dit bij haar besluit van 30 juli 2019 voor de NLc heeft vastgesteld voor de jaren 2020 tot en met 2022.⁷

3.1.3 Raming aantal loodsverrichtingen

18. Het tariefvoorstel bevat een raming van het aantal loodsverrichtingen dat is gebaseerd op onderzoek en advies van onderzoeksbureau Ecorys. Ecorys maakt gebruik van een model waarin een raming wordt gemaakt van het aantal loodsverrichtingen per goederenstroom en per zeehavengebied. Een goederenstroom is een specifieke categorie van lading zoals container, natte bulk (vervoerd door tankers), etc.
19. In de normale toepassing van het model wordt het aantal loodsverrichtingen, oftewel reizen, geschat door historische trends die het aantal reizen bepalen, door te trekken. Die onderliggende trends zijn het totale volume van de goederenstromen (tonnen lading), de scheepsgrootte en de beladingsgraad. Bij grotere goederenstromen zal het aantal reizen hoger zijn. Bij een gegeven volume aan goederen zal een grotere scheepsgrootte en/of hogere beladingsgraad, resulteren in een lager aantal reizen.
20. Om de impact van de coronapandemie in te schatten heeft Ecorys aansluiting gezocht bij het herstelpad dat het Centraal Planbureau (CPB) voorziet voor de economie. In de meest recente economische raming van het CPB was de verwachting dat de economie in het laatste kwartaal van 2021 weer op het niveau van vóór corona zit. Na 2021 gaat de raming uit van een ontwikkeling van de goederenoverslag in de Nederlandse havens conform de trends die

⁶ Zie het besluit van de ACM van 17 mei 2018, ACM/UIT/494384.

⁷ ACM/DTVP/2016/205358, verzonden op 22 september 2016.

zichtbaar waren in de periode voor de coronacrisis. Deze trends worden verrijkt aan de hand van de marktinzichten van de havens.

21. Voor de scheepsgrootte en beladingsgraad gaat Ecorys wel uit van de trendmatige ontwikkeling.
22. Daarnaast heeft Ecorys de impact van de in 2021 ingevoerde Loodsplicht Nieuwe Stijl (hierna: LNS)⁸ onderzocht.
23. Ecorys heeft in de juni raming voor de schatting van de impact van LNS de ontwikkeling in de regio Rotterdam - Rijnmond tot uitgangspunt genomen. De impact van LNS is toen geraamd op een vermindering van 2.276 scheepsreizen. In de met de sector besproken september raming heeft Ecorys op basis van actuelere informatie de aanvankelijke impact van de LNS naar beneden bijgesteld en geschat op een vermindering van 729 scheepsreizen. Na de hiertegen ingebrachte bedenkingen vanuit de sector in combinatie met twijfel bij de NLc, heeft Ecorys in een memo van 8 oktober 2021 op basis van een nadere onderbouwing deze laatste raming toch gehandhaafd.
24. Ecorys heeft geen afzonderlijke impactschatting opgesteld voor brexit, aangezien deze impact voor 2022 reeds is verwerkt in de overslagcijfers en de ontwikkeling van het aantal reizen in de eerste 8 maanden van 2021, die de basis vormen voor de raming van het aantal reizen in 2022.
25. Hiermee komt Ecorys tot een totale raming voor 2022 van 83.649 reizen (en daarmee loodsverrichtingen). Dat betreft een stijging van 1.943 reizen ten opzichte van de raming van het aantal reizen in 2021 (81.706) en daarmee een stijging van 2,38%.
26. De NLc onderschrijft deze raming en gebruikt die voor de berekeningen die ten grondslag liggen aan het tariefvoorstel 2022.
27. De ACM acht de door de NLc overgenomen raming van Ecorys voor het aantal reizen (en daarmee loodsverrichtingen) voor 2022 van Ecorys redelijke schatting gebaseerd op een redelijke methode en daarmee een aanvaardbaar uitgangspunt voor het bepalen van de tarieven voor 2022.

3.1.4 Voorgenomen kwaliteitsniveau

28. 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.
29. 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 van het kwaliteitsniveau niet aan de orde is. De tarieven dienen, volgens de NLc, op een dusdanige wijze te

⁸De Loodsplicht Nieuwe Stijl houdt kort gezegd in dat een kapitein of eerste stuurman van een zeeschip, na afronding van een daartoe strekkende opleiding, voor een bepaald zeeschip op een bepaald traject is vrijgesteld van de loodsplicht.

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 2022 voorgenomen kwaliteitsniveau van de levertijd is gelijk aan het voor 2021 voorgenomen niveau.

30. Eerder is in overleg met de NLC een indicator ontwikkeld die aangeeft in hoeveel procent van de gevallen loodsdiensdiensten tijdig worden geleverd ten opzichte van de met de havens afgesproken levertijdnormen (huidige werkwijze). Uitgaande van de huidige werkwijze ligt het voorgenomen kwaliteitsniveau voor 2022 voor alle zeehavengebieden op 96 procent. Ten opzichte van het tariefvoorstel 2021 is het voorgenomen kwaliteitsniveau in alle regio's gelijk gebleven.
31. 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 niet is gebleken dat het kwaliteitsniveau onredelijk is.

3.1.5 Raming arbeidsvergoeding

32. In paragraaf 3.3 van het tariefvoorstel is de raming van de arbeidsvergoeding voor 2022 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 indirect productieve loodstaken,⁹ uren reizen en wachten¹⁰ en beschikbaarheidsuren.¹¹ 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.
33. De voor 2022 geraamde arbeidsvergoeding bestaat uit het product van het aantal voor de verschillende uursoorten geschatte uren en de uurtarieven die zijn gebaseerd op hetgeen daarover is opgenomen in artikel 6 van de Rmr. De uurtarieven worden bepaald door indexering van de in de Rmr opgenomen tarieven.
34. Het aantal directe loodsuren worden geraamd op basis van de door Ecorys geschatte loodsverrichtingen per zeehavengebied (tariefgebied) en de gemiddelde tijden per reis per tariefgebied en per scheepsklasse gebaseerd op de werkelijke gegevens van scheepsreizen en tijden per reis in 2020.

⁹ 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.

¹⁰ Uren reizen en wachten (tussen activiteiten) zijn uren waarin de registerloods tussen meerdere reizen moet wachten op een vervolgreis en moet reizen van het afstappunt van het ene schip naar het opstappunt van het volgende schip.

¹¹ Beschikbaarheidsuren thuis zijn de uren dat de registerloods thuis beschikbaar (oproepbaar) is in afwachting van zijn inzet voor een te loodsen schip.

35. De uren voor de indirect productieve loodsuren (IPL) zijn uren besteed aan taken door loodsen die niet direct betrekking hebben op het loodsen van zeeschepen, zoals bestuur en management, loodsdienstleider, opleidingen en dergelijke. De raming is gebaseerd op de voor 2022 verwachte uren voor de IPL-taken.
36. Het aantal uren reizen en wachten is gebaseerd op het geraamde aantal loodsverrichtingen in 2022 met de daarbij bijbehorende uren reizen en wachten per zeehavengebied en de bij de indirect productieve loodsuren horende reistijd.
37. Het aantal beschikbaarheidsuren is in eerste instantie een resultante van de voorgaande uursoorten. Deze resultante wordt berekend door op het totaal aantal inzetbare uren het aantal directe uren, indirect productieve uren en uren reizen en wachten in mindering te brengen. Het aantal inzetbare uren wordt berekend door van het totaal aantal uren per jaar de roostervrije uren,¹² verplichte rusturen, ziekteuren en verlofuren in mindering te brengen.
38. In tweede instantie beoordeelt de NLC de verhouding tussen het aantal beschikbaarheidsuren en directe uren rekening houdend met de efficiëntie, kwaliteit en continuïteit van de loodsdienstverlening.
39. De ACM stelt vast dat de door de NLC gebruikte uurtarieven voldoen aan de wettelijke eisen van artikel 6 van de Rmr. Het aantal directe uren en reis- en wachturen volgt uit de eerder beoordeelde raming van het aantal reizen. Het aantal indirect productieve loodsuren is ongeveer 2,8% hoger dan de raming in het tariefvoorstel 2021. De ACM heeft geen reden om aan de redelijkheid van deze raming te twijfelen. De ACM beoordeelt de efficiëntie van het aantal beschikbaarheidsuren in paragraaf 4.4.

3.1.6 Raming wijzigingen materiële activa en raming investeringen

40. De raming van wijzigingen in de materiële activa, de geraamde investeringen en het geraamde rendement voor 2022 heeft op dezelfde wijze plaatsgevonden als in het kader van eerdere tariefvoorstellen. Het rendement op materiële activa is al eerder beoordeeld (zie paragraaf 3.1.2).
41. Bijlage 5b van het tariefvoorstel bevat de specificatie van de wijzigingen in materiële activa c.q. van de investeringen.
42. De ACM acht dit onderdeel van het tariefvoorstel toereikend onderbouwd.

3.1.7 Raming overige omzet

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

¹² Minus de "extra uren" van loodsen in roostervrije periodes.

44. 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 2022 voor de andere tarieven dan de loodsgeldtarieven (tariefvoorstel overige diensten).
45. 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 bagatelbepaling) vallen. Dit betreft het vervoer van personen en goederen. Deze inkomsten worden in mindering gebracht op de kosten van vaartuigen, omdat de opbrengsten worden verkregen door de inzet van deze vaartuigen. Ook is sprake van een doorberekening aan het bedrijfspensioenfonds voor de kosten administratie, huisvesting, kantoor en automatisering. Deze omzet is in mindering gebracht op de "overige landelijke kosten".
46. Gelet op de in het tariefvoorstel gegeven toelichting is de ACM van oordeel dat hiermee is voldaan aan de in artikel 2.5 Bmr opgenomen bagatelbepaling.

3.1.8 Verrekening verschil raming en realisatie materiële activa en investeringen

47. De Lw bepaalt dat het tariefvoorstel een verrekening bevat voor het verschil tussen de geraamde en daadwerkelijk uitgevoerde wijzigingen in de materiële activa en investeringen.¹³ De verrekening heeft betrekking op de geraamde en daadwerkelijke investeringen in het jaar voorafgaande aan het jaar waarin het tariefvoorstel wordt gedaan.¹⁴ In dit geval is dat het jaar 2020. 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.¹⁵
48. Het te verrekenen verschil tussen de geraamde en de daadwerkelijk uitgevoerde wijzigingen in materiële activa en investeringen in 2020, zoals opgenomen in het tariefvoorstel, bedroeg € 775.000 (raming minus daadwerkelijk, en daarmee dus in mindering te brengen op de tarieven in 2022).¹⁶ De ACM heeft vastgesteld dat dit bedrag overeenkomt met het in de financiële verantwoording over 2020 opgenomen bedrag voor de verrekening.¹⁷

¹³ Artikel 27c, zesde lid, onder i, Lw.

¹⁴ Kamerstukken II, vergaderjaar 2006-2007, nr. 30 913, paragraaf 4.2.5.7, p. 26.

¹⁵ 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.

¹⁶ Tariefvoorstel 2022, p. 75.

¹⁷ Financiële verantwoording 2020, 23 april 2020, bijlage 5.

3.1.9 Frequentiekorting

49. Artikel 4.9, eerste lid, Bmr bepaalt dat de NLc op het bedrag dat in één kalenderjaar aan S-, T- en A-tarief¹⁸ aan een schip, een cluster van zusterschepen of een consortium in rekening wordt gebracht, een frequentiekorting verleent.
50. Naar aanleiding van het tariefvoorstel 2018 heeft een overleg tussen de betrokken sectorpartijen geleid tot een unaniem aan de NLc uitgebracht voorstel 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 vanaf 2020. Voor het jaar 2022 is het maximale kortingspercentage van 38 procent overgenomen in het tariefvoorstel.
51. 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.¹⁹

3.1.10 Toerekening kosten Scheldevaart

52. 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. Dit wordt de Scheldevaart genoemd. De tarieven van de Scheldevaart 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 de Scheldevaart zonder meer op de Nederlandse havens worden afgewenteld.²⁰
53. De ACM heeft tot en met het tariefvoorstel voor 2017 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.
54. Gelet op het voorgaande heeft de ACM voor de beoordeling van de tariefvoorstellen vanaf 2018 een dergelijk onderzoek naar eventuele kruissubsidiëring van de Scheldevaart achterwege gelaten.

3.1.11 Conclusie

55. 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

¹⁸ Zie het wettelijk kader, opgenomen in bijlage A: S=starttarief, T=trajecttarief en A=tarief voor de aanvullende diensten.

¹⁹ Zie ACM/17/019962, randnummer 109.

²⁰ Kamerstukken II, 2006-2007, 30 931, nr. 3 p. 25.

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 2020. 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.

3.2 Non-discriminatoire tarieven

56. 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.
57. In de door de NLc voorgestelde tarieven wordt een onderscheid gemaakt naar zeehavengebieden. Dit onderscheid is bij wet voorgeschreven. 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

58. 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

59. 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.²¹
60. 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).²²

²¹ CBb 6 december 2010, ECLI:NL:CBB:BO6669, r.o. 3.2.4.

²² <https://www.acm.nl/nl/publicaties/publicatie/7180/Beoordelingskader-meest-efficiënte-werkwijze-registerloodsen>.

61. In het beoordelingskader worden de uitgangspunten beschreven die de ACM hanteert bij de beoordeling van de efficiëntie van de NLc. Tevens is in het beoordelingskader beschreven welke werkwijze hierbij gevolgd wordt. De ACM past dit beoordelingskader toe bij de vaststelling van de loodsgeldtarieven. Hiertoe wordt in paragraaf 4.2 van dit besluit nader ingegaan op de inhoud van het beoordelingskader. In de paragrafen 4.3 en 4.4 is de beoordeling aan de hand van het beoordelingskader opgenomen.
62. 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

63. Het beoordelingskader is opgesteld met het uitgangspunt van de wetgever dat de NLc moet streven naar een zo groot mogelijk aantal bruguren (onderdeel van de directe uren) en een zo gering mogelijk aantal wachturen en beschikbaarheidsuren (onderdeel van de indirecte uren). Daarnaast heeft de wetgever overwogen dat de NLc 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 de NLc zijn werkzaamheden zodanig inricht dat dit bijdraagt aan de meest efficiënte werkwijze van de registerloodsen.
64. Gelet op de beperkt beschikbare informatie en de complexiteit van de NLc 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.
65. Deze beoordeling wordt in twee fases gedaan. In eerste instantie wordt gekeken naar indicatoren uit het beoordelingskader. Hiermee kan de efficiëntie van de hoofdprocessen van de NLc 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 geïndexeerd. De ACM maakt eerst een vergelijking tussen de waardes van indicatoren voor 2022 en waardes van de indicatoren uit het tariefvoorstel 2021. Vervolgens vergelijkt de ACM de waardes van de indicatoren voor 2022 met waardes van de indicatoren uit eerdere jaren en zet zij deze af tegen het aantal scheepsreizen door de jaren heen, om rekening te houden met het effect van schaalvoordelen bij een groter of kleiner aantal scheepsreizen. Op die manier kan de ACM de waardes van de indicatoren uit verschillende jaren vergelijken, zonder het versturende effect van variatie in het aantal scheepsreizen. De

uitkomsten van deze vergelijking geven een eerste beeld van de ontwikkeling van de efficiëntie van de werkwijze op de hoofdprocessen van de NLc.

66. 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.
67. 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.
68. 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. 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.
69. 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.²³ 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.

4.3 Eerste fase van het onderzoek

70. De ACM stelt op basis van de eerste fase van het onderzoek vast dat voor het tariefvoorstel geldt dat vier efficiëntie-indicatoren verslechteren (toenemen) ten opzichte van het tariefvoorstel 2021. Een verhoging (verslechtering) van de indicatoren kan duiden op een verslechtering van de efficiëntie van de werkwijze van de registerloodsen. Dit wordt in paragraaf 4.4 nader onderzocht.
71. De indicatoren volgen uit het beoordelingskader. In Tabel 1 zijn de vijf hoofdindicatoren met bijbehorende berekeningswijzen overgenomen.

²³ CBb 6 december 2010, ECLI:NL:CBB: BO6669.

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 ²⁴ / arbeidsvergoeding directe uren inclusief Scheldevaart
Indicator secundair proces	a. totale kosten beloodsen en plannen exclusief afschrijvingskosten vaartuigen en onderhoudskosten vaartuigen b. totale kosten beloodsen en plannen exclusief afschrijvingskosten vaartuigen en onderhoudskosten vaartuigen / totaal aantal geloodste scheepsreizen c. totale kosten afschrijvingen vaartuigen en onderhoudskosten vaartuigen 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.

72. In Tabel 2 zijn de uitkomsten op basis van het tariefvoorstel van 2022 en het tariefvoorstel 2021 per indicator opgenomen en wordt het procentuele verschil van de indicator in 2022 ten opzichte van 2021 weergegeven. Daarbij is rekening gehouden met inflatie, oftewel er is sprake van een vergelijking in reële termen.²⁵ Ter illustratie: per percentage -1,7 procent bij 'totaal proces' betekent dat het gemiddelde kosten per geloodste scheepsreis (oftewel het gemiddelde tarief per geloodste scheepsreis) in reële termen met 1,7 procent daalt.

Indicator	Vershil	TV 2022	TV 2021	eenheid
Totale proces	-1,7%	€ 1.950	€ 1.983	euro / geloodste scheepsreis
Primair proces	1,1%	2,198	2,174	verhouding (zonder eenheid)
Secundair proces a.	1,9%	€ 45,7	€ 44,9	mln euro
Secundair proces b.	-0,5%	€ 547	€ 549	euro / geloodste scheepsreis
Secundair proces c.	-2,2%	€ 12,1	€ 12,4	mln euro
Secundair proces d.	-4,4%	€ 145	€ 152	euro / geloodste scheepsreis
Overhead	3,8%	0,167	0,161	verhouding (zonder eenheid)
Beroepsorganisatie	10,9%	€ 5,1	€ 4,6	mln euro

²⁴ Totale arbeidsvergoeding (inclusief Scheldevaart) is de optelsom van arbeidsvergoeding directe uren, arbeidsvergoeding indirecte uren en afrekening samenwerking Scheldevaart.

²⁵ De indexering van kosten is conform het beoordelingskader.

**Tabel 2: Uitkomsten per indicator voor 2022 vergeleken met 2021
(euro's in reële termen op prijspeil 2016).**

73. Een deel van de indicatoren verbetert in 2022 ten opzichte van 2021. Dit zijn de volgende indicatoren: totaal proces, secundair proces b, secundair proces c en secundair proces d. De ACM heeft de ontwikkeling van de onderliggende kostenposten nader geanalyseerd en op basis daarvan geen aanleiding gezien voor nader onderzoek.
74. Op basis van de bovenstaande uitkomsten heeft de ACM nader onderzoek gedaan naar de indicatoren die in 2022 verslechteren. Dit zijn de indicatoren primair proces (+1,1 procent), secundair proces a (+1,9 procent), overhead (+3,8 procent) en beroepsorganisatie (+10,9 procent). In paragraaf 4.4 licht de ACM het nader onderzoek naar deze indicatoren toe.
75. De ontwikkeling van de indicator voor het totale proces is een resultante van de overige indicatoren. De ACM gaat daarom in de tweede fase van het onderzoek niet separaat in op deze indicator.

4.4 Tweede fase van het onderzoek

76. In deze paragraaf beschrijft de ACM de uitkomsten van het onderzoek naar de in 2022 verslechterde indicatoren primair proces, secundair proces a, overhead en beroepsorganisatie.

4.4.1 Efficiëntie primair proces

77. 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 een opleiding.
78. De indicator primair proces stijgt met 1,1 procent ten opzichte van 2021. In de raming voor 2022 vormt van de indirecte uren, het aantal IPL-uren het belangrijkste verschil met de raming voor 2021.
79. Het aantal beschikbaarheidsuren daalt met 5.666. De verhouding tussen het aantal beschikbaarheidsuren en het aantal directe uren in het tariefvoorstel 2022 is 1,52 tegenover 1,53 in het tariefvoorstel 2021. Ten aanzien van deze verhouding acht de ACM relevant dat bij de aanstaande wijziging van de Loodsenwet wordt gekozen voor een systematiek met all-in (directe) uurtarieven, waarbij de indirecte uren (zoals beschikbaarheidsuren) worden omgeslagen over de directe uren. Voor de samenstelling van het all-in uurtarief voor de directe uren is 2015 als zogenoemd ijkjaar genomen. In dat jaar was de verhouding tussen directe uren en beschikbaarheidsuren 1,53.
80. Omdat de verhouding tussen beschikbaarheidsuren en directe uren niet hoger is dan in het ijkjaar 2015, ziet de ACM geen aanleiding om te concluderen dat het aantal voor 2022 geraamde

beschikbaarheidsuren en daarmee de geraamde kosten voor het primaire proces niet bijdragen aan de meest efficiënte werkwijze.

4.4.2 Efficiëntie secundair proces a en b

81. De indicator secundair proces a betreft de kosten voor beloodsen en plannen, exclusief afschrijvingskosten en onderhoudskosten. Indicator secundair proces b deelt deze kosten door het totaal aantal geloodste scheepsreizen.
82. De indicator secundair proces a stijgt 1,9 procent ten opzichte van 2021. De indicator secundair proces b daalt daarentegen met 0,5 procent. Per scheepsreis dalen de kosten, dus de totale hogere kosten worden verklaard door een hoger aantal scheepsreizen.
83. Gelet op de bovenstaande verklaringen 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.

4.4.3 Efficiëntie secundair proces c en d

84. 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.
85. De indicator secundair proces c is met 2,2 procent gedaald ten opzichte van 2021. De indicator secundair proces d is met 4,4 procent gedaald ten opzichte van 2021. De indicator secundair proces d daalt meer ten opzichte van de indicator secundair proces c. Dit heeft te maken met de stijging van het geraamde aantal reizen in 2022 ten opzichte van 2021, waardoor de kosten over een groter aantal reizen verdeeld worden.
86. Hoewel de indicatoren een verbetering laten zien, heeft de ACM de NLc gevraagd een toelichting te geven voor de stijging van de onderhoudskosten met € 497.000. De onderhoudskosten worden gevormd door de geraamde kosten van het onderhoud van de vaartuigen, waarbij het merendeel van het onderhoud is uitbesteed aan derden zoals scheepswerven en onderhoudsbedrijven. De eigen landelijke technische dienst van de NLc verricht klein onderhoud, lost storingen op en draagt zorg voor de coördinatie van het uitbesteden van het onderhoud.
87. De stijging van de onderhoudskosten vindt volgens NLc plaats op vrijwel alle typen vaartuigen. Dit heeft te maken met het feit dat oudere tenders langer in gebruik blijven dan voorzien. Hierdoor worden er extra onderhoudskosten gemaakt. Tevens stijgen de materiaalkosten voor onderhoud.
88. Hier staat tegenover dat er minder afschrijvingskosten zijn gemaakt. De oude tenders blijven immers langer in gebruik dan voorzien. Zij zijn al afschreven of worden afgeschreven over een langere periode waardoor de afschrijvingskosten in 2022 dalen. Deze effecten werken tegen elkaar in.

89. Op basis van de bovenstaande uitkomsten ziet de ACM geen aanleiding om te veronderstellen dat de kosten die ten grondslag liggen aan de indicatoren voor secundair proces a en b niet bijdragen aan de meest efficiënte werkwijze.

4.4.4 Efficiëntie overhead

90. De indicator overhead bestaat uit de overige regionale en landelijke kosten, gedeeld door de arbeidsvergoeding loodsen en de kosten voor beloodsen en plannen.
91. De indicator overhead is met 3,8 procent gestegen ten opzichte van 2021. De ACM heeft de NLc vragen gesteld over de volgende kostenposten die ten grondslag liggen aan de indicator overhead: algemene regionale en landelijke kosten, kosten van landelijke ICT-systemen en overige landelijke bedrijfskosten.
92. De ACM heeft de NLc gevraagd om een toelichting op de kostenstijging van de algemene landelijke kosten met € 794.000. Het gaat hierbij om een stijging van kosten personeel wat met € 646.000 in 2022 ten opzichte van 2021. Daarnaast is er een netto toename van de formatie, waardoor de algemene landelijke kosten met € 90.000 stijgen. Ook is er toename geweest van de inhuur bij ICT, waar tijdelijke besparingen op de inhuur waren doorgevoerd in 2020/2021. In 2022 is deze tijdelijke besparing op de inhuur bij ICT weer teruggedraaid. Naast meer inhuur is er ook een toename geweest in het gemiddelde uurtarief bij inhuur, welke eveneens bijdraagt aan de kostenstijging.
93. De landelijke ICT-kosten voor 2022 stijgen van € 2.702.000 in 2021 naar € 2.847.000 in 2022. Het grootste deel van deze kostenstijging wordt veroorzaakt door de aanschaf van licenties voor gebruik van nieuwe applicaties. Daarnaast heeft de NLc meer standaard cloud applicaties en diensten afgenomen waardoor de kosten stijgen.
94. De geraamde overige landelijke bedrijfskosten nemen toe met € 275.000. De NLc heeft € 300.000 begroot voor projectkosten onder andere voor de tender Enterprise voor onderzoek naar innovatieve aandrijfsystemen. De ACM heeft de NLc gevraagd toe te lichten waarom in 2022 € 300.000 heeft begroot voor deze kostenpost. De projectkosten van € 300.000 zijn volgens de NLc onder andere bedoeld om innovatieve oplossingen te bedenken ten behoeve van het reduceren van het brandstofverbruik en uitstoot en het testen van het vaargedrag in andere opstellingen. In de consultatie met de marktpartijen is door de sector ook aangegeven dat ze inspanningen van het Nederlands Loodswezen verwachten op dit gebied. In de begroting van 2021 is het bedrag voor innovatieprojecten éénmalig verlaagd van € 300.000 naar € 100.000 in verband met de onzekerheid die rond Covid-19 heerste op het moment van het opstellen van de begroting 2021. Voor de begroting van 2022 is het budget hiervoor weer op het reguliere niveau van € 300.000 gesteld (de laatste realisatie voor Covid-19 in 2019 bedroeg € 275.000).

95. Gezien de uitleg die de NLc heeft gegeven bij de verschillende kostenposten heeft de ACM geen aanleiding om te veronderstellen dat de kosten niet bijdragen aan de meest efficiënte werkwijze.

4.4.5 Efficiëntie beroepsorganisatie

96. 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.
97. De indicator beroepsorganisatie stijgt met 10,9 procent ten opzichte van 2021. De voornaamste oorzaak van de kostenstijging is een stijging van de kosten van de NLc met € 541.000. Enerzijds ontstaat deze stijging door een toename van de personeelsformatie en anderzijds door een toename van advieskosten. De ACM heeft de NLc verzocht de kostenstijging van de NLc nader te verklaren. De NLc heeft toegelicht dat de stijging het gevolg is van de uitbreiding van de staf in 2021. Deze was nodig omdat het takenpakket van de NLc door de jaren heen verder is uitgebreid en van de NLc meer werd gevraagd dan de formatie toeliet. Deze uitbreiding van het takenpakket is terug te leiden op de wet- en regelgeving en de wettelijke taken waaraan de NLc vanuit haar verschillende rollen invulling dient te geven. Zo zijn vanuit het Normenkader Financieel Beheer nieuwe eisen geformuleerd die moeten worden ingevuld, zoals een publiek jaarverslag. Daarnaast ziet de NLc dat de instroom van nieuwe registerloodsen meer onder druk staat waarvoor extra wervingsinspanningen nodig zijn.
98. Om op een duurzame wijze een kwalitatief goede dienstverlening te borgen heeft de NLc er voor gekozen om de personele bezetting uit te breiden door de secretarisrol te verzwaren en een aparte bestuursadviseur aan te stellen. Daarnaast is een additionele ondersteuner aangetrokken
99. De ACM constateert zoals gezegd dat de kosten voor de beroepsorganisatie met ca € 541.000 zijn gestegen (10,9%). In het tariefvoorstel 2021 waren deze kosten weliswaar met 7,4% gedaald, maar op een langere termijn laat de trend een stijgende lijn zien. De ACM heeft op dit moment nog geen reden om tot bijstelling over te gaan. De efficiëntie ontwikkelt echter niet gunstig en dit draagt op termijn mogelijk niet bij aan de meest efficiënte werkwijze.

4.4.6 Algemene kostenbesparing

100. 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.

101. De ACM stelt vast dat de wetgever met artikel 27c, zesde lid, onder g, Lw²⁶ een efficiëntieprikkel heeft willen inbouwen. Daarbij wordt aan de NLc de ruimte gelaten om de kostenbesparing in beginsel in de door haar gewenste omvang en in het door haar gewenste tempo door te voeren.²⁷ De ACM concludeert dat hieraan in het tariefvoorstel is voldaan.
102. 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.

4.5 Conclusie

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

5 Restitutie FLO/FLP

5.1 Voorgeschiedenis

104. 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 de NLc 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 actuair 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.
105. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft na overleg met de NLc en de ACM besloten om dit FLO/FLP-overschot via de loodsgeldtarieven terug te laten vloeien naar de sector. In het wetsvoorstel “Wet actualisatie markttoezicht registerloodsen” is daarvoor de wettelijke grondslag gelegd.²⁸
106. 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 gebaseerd op rekenregels. Uitgangspunt hierbij is dat de teruggave geen sterke tariefschommelingen mag veroorzaken.

²⁶ Het tariefvoorstel moet tenminste een raming van de voor het desbetreffende kalenderjaar voorziene algemene besparing op de kosten bevatten.

²⁷ Kamerstukken II, 30 931, nr. 3, paragraaf 4.2.5.5.

²⁸ Artikel 27c, zevende lid, onder k (nieuw).

-
107. 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.²⁹
108. 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 de NLc 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 in beginsel maximaal 1% van de jaarlijkse omzetbasis van de NLc. De NLc heeft daarom conform de voorwaarden en rekenregels in het bijgestelde tariefvoorstel voorgesteld om de tariefsverhoging voor 2022 te verminderen met 0,5% van de geraamde omzetbasis, zijnde € 870.000. Dit voorstel wordt gesteund door belanghebbenden die op de consultatie van het tariefvoorstel hebben gereageerd.

5.2 Conclusie

109. De ACM ziet geen aanleiding om af te wijken van het door de sector gesteunde voorstel van de NLc en bepaalt de hoogte van de restitutie van het FLO/FLP-overschot voor 2021 op 0,5% van de voor dat jaar geraamde omzetbasis, zijnde € 870.000. Daarmee komt de tariefmutatie uit op 1,66%.

²⁹ IENW/BSK-2019/217461.

6 Beoordeling tarievenvoorstel andere tarieven

110. Het tariefvoorstel andere tarieven heeft betrekking op de volgende tarieven:

- het tarief voor deelname aan de opleiding (introductie en verstrekken materiaal) en het examen voor verklaringhouders;
- het tarief voor de EU-verklaring loods;
- het tarief voor een afschrift uit het loodsregister.

111. In het tariefvoorstel andere tarieven wordt in hoofdstuk 2 een onderbouwing gegeven van de ramingen van de kosten voor overige diensten en taken in 2022. De raming van de inkomsten uit overige wettelijke taken is uiteengezet in hoofdstuk 3. Het voorstel bevat ook drie bijlagen met daarin de voorgestelde tarieven (bijlage 1), de onderbouwing van de kostprijs per tarief 2022 (bijlage 2) en het accountantsverslag (bijlage 3).

112. De raming van de kosten die in hoofdstuk 2 is gegeven, komt neer op een totaalbedrag van € 203.000 aan kosten. Deze kosten worden veroorzaakt door de examinering van verklaringhouders in de volgende drie regio's: € 171.000 voor de regio Rotterdam-Rijnmond, € 12.000 voor de regio Amsterdam-IJmuiden en € 20.000 voor de regio Scheldemonden. Dat laatste bedrag was voor 2021 nog geraamd op € 5.000 euro. De raming is steeds gebaseerd op de laatste realisatie voorafgaande aan het jaar waarop de raming betrekking heeft. Voor de raming van 2022 is dat het jaar 2020. Door meer examinering van verklaringhouders in Scheldemonden in 2020 dan in 2019, is de realisatie van kosten in 2020 (en daarmee de raming voor 2022) gestegen naar €20.000. Voor het verstrekken van uittreksels uit het loodsregister en voor de EU-verklaringen loods zijn geen kosten geraamd. Het verstrekken van uittreksels komt zeer zelden voor, het afgeven van EU-verklaringen is tot nu toe helemaal nog niet voorgekomen.

6.1 Beoordeling accountantsverklaring

113. Bij het tariefvoorstel is een rapportage van de accountant gevoegd. De accountant heeft onder meer vastgesteld dat het tariefvoorstel is opgesteld in overeenstemming met het KTS 2019-2023, de geldende wet- en regelgeving en de relevante ACM-besluiten.

114. Nu het tariefvoorstel vergezeld gaat van een verklaring van een onafhankelijke accountant en deze heeft verklaard dat het voorstel is opgesteld in overeenstemming met het van kracht zijnde KTS en geldende wet- en regelgeving, is de ACM van oordeel dat is voldaan aan het bepaalde in artikel 4.11 Bmr.

6.2 Beoordeling artikel 27c, tweede en zevende lid Lw

115. De ACM toetst of de onderbouwde ramingen van de kosten en de omzet voor elke afzonderlijke dienst of taak in het voorstel voldoen aan het gestelde in artikel 27c, tweede en zevende lid, Lw.

6.2.1 Tarieven examinering verklaringhouders

116. Sinds 2021 is de LNS ingegaan en daarin worden nieuwe eisen gesteld en vindt meer differentiatie plaats in verklaringhouders. Hierbij wordt de Engelse term PEC (Pilot Exemption Certificate) gebruikt. Dit is ter vervanging van het tot en met 2020 geldende regime.

Kostenraming

117. In het tariefvoorstel is een onderbouwing gegeven van de raming van de kosten voor de opleiding en examinering van verklaringhouders. Voor het afnemen van het examen vaart een registerloods mee met een of meer aspirant-verklaringhouders. De geraamde uren van de registerloodsen gemoeid met het opleiden en examineren van verklaringhouders maken deel uit van de raming van de arbeidsvergoeding indirecte loodsuren, zoals opgenomen in het voorstel Loodsgeldtarieven 2022 (het tariefvoorstel).³⁰

118. In het tariefvoorstel andere tarieven is het totaal van de arbeidsvergoeding voor de indirecte uren geraamd op € 172.000. De opslag voor indirecte kosten is geraamd op € 30.000, zodat het totaal van kosten geraamd voor de examinering van verklaringhouders € 203.000 bedraagt.³¹

119. De ACM stelt vast dat de opslag voor indirecte kosten gelijk is aan de voor die opslag op basis van het KTS vastgestelde 17,60 procent. Uit het tariefvoorstel overige diensten blijkt dat de tarieven voor de IPL-uren en de uren reizen en wachten conform het KTS zijn geïndexeerd. Bovendien blijkt uit het tariefvoorstel dat de uren reizen en wachten forfaitair zijn bepaald, zoals vastgelegd in het KTS.

120. De ACM vindt de in het tariefvoorstel opgenomen ramingen en de onderbouwing daarvan plausibel. De onderbouwing van de ramingen geeft ook voldoende inzicht in de samenstelling van de kosten. Gelet op het voorgaande en op de inhoud van het accountantsverslag acht de ACM de raming van de NLc met betrekking tot de kosten voor de examinering van verklaringhouders aannemelijk. De ACM ziet dan ook geen aanleiding om het tariefvoorstel en de onderbouwing daarvan op dit onderdeel ontoereikend te achten.

Tarieven

121. Onder de LNS zijn er meerdere PEC-regimes (A, B, C of D). De opleidingseis per regime hangt af van het risicoprofiel van het schip en het vaargebied. Het risicoprofiel van het schip hangt in de meeste gevallen samen met de lengte van het schip. Naarmate het schip een hoger risicoprofiel heeft, stijgt de opleidingseis die bij de PEC hoort.

122. In de situatie tot 2021 was er een regionaal basistarief per deelnemer, waarop een korting van toepassing was naarmate meer deelnemers tegelijk de opleiding volgden. Daardoor was voor een deelnemer niet vooraf bekend welk tarief een kandidaat moest betalen en was het tarief

³⁰ Voorstel Loodsgeldtarieven 2022 (tariefvoorstel), onder 3.3.5: Arbeidsvergoeding 2022 indirecte uren.

³¹ In het voorstel is in dit verband opgemerkt dat door rekenkundige afronding sprake is van kleine afrondingsverschillen.

ook in elke regio verschillend. Het feit dat per 2021 door de ingang van de LNS een nieuwe situatie ontstond, was volgens de NLc een goed moment om per 2021 over te gaan op vaste landelijke tarieven per deelnemer.

123. Hierdoor bestaat vanaf 2021 een tariefstructuur met vaste landelijke tarieven per deelnemer per module. Daarmee is het voor deelnemers vooraf duidelijk welk tarief zij betalen en is er ook geen onderscheid tussen de regio's waarin zij een PEC-opleiding volgen. Deze landelijke tarieven gelden voor de regio's Noord, Amsterdam-IJmond en Rotterdam-Rijnmond. In de regio Scheldemonden is de LNS nog niet van kracht.
124. De nieuwe tarieven zijn berekend op basis van de verwachte tijdsbesteding van het Loodswezen voor de nieuwe modules. Om van vaste tarieven uit te kunnen gaan, zijn de berekende tarieven gebaseerd op een gemiddelde bezetting van 8 cursisten per opleiding. Dit aantal sluit aan bij het gemiddeld aantal examenkandidaten in de twee jaren voor invoering van LNS in de regio Rijnmond. Het aantal deelnemers dat een opleiding startte in Rotterdam-Rijnmond lag iets hoger, maar niet alle deelnemers doen examen. In de regio Amsterdam-IJmond was het gemiddeld aantal deelnemers lager dan 8. In de regio Noord is het aantal cursisten nog lager. Een landelijk gemiddelde van 8 wordt thans als een redelijke aanname beschouwd voor het berekenen van de tarieven.
125. Vanaf 2021 wordt zodoende met vaste prijzen per verklaringhouder gewerkt voor de gehele opleiding of voor herexamens van bepaalde modules. Dit sluit aan bij het modulaire karakter van de nieuwe PEC-opleidingen. De kortingsregeling die voorheen gold afhankelijk van het aantal deelnemers, vervalt daarmee. Voor module 2 geldt dat er naast de inzet van het Loodswezen een taalmodule moet worden gevolgd. Deze wordt door een extern bureau verzorgd. De werkelijke kosten daarvan zullen worden doorbelast.
126. Gebaseerd op het voorgaande zijn de inkomsten voor de opleiding en examinering van verklaringhouders geraamd op € 263.000.
127. De totale inkomsten (€ 263.000) overstijgen de totale kosten (€ 203.000) omdat de berekening van de tarieven is gebaseerd op een gemiddelde bezetting van 8 cursisten per opleiding, terwijl de inkomsten zijn gebaseerd op een door de invoering van LNS naar verwachting in 2021 incidenteel hogere gemiddelde bezetting van 14 cursisten per opleiding. Indien voor de tarieven voor 2021 zou worden uitgegaan van de incidenteel hogere bezetting, zouden de tarieven voor 2021 lager uitkomen maar zouden die in de volgende jaren weer fors verhoogd moeten worden. De NLc acht dit niet gewenst. De NLc geeft aan dat de meerinkomsten uit de tarieven voor overige diensten bij de berekening van de loodsgeldtarieven worden verrekend, zodat de additionele inkomsten (inkomsten boven de kosten) voor de overige diensten niet aan het Loodswezen zelf ten goede komen.

128. Gelet op het voorgaande en op de inhoud van het accountantsverslag, acht de ACM de raming van de NLc van de inkomsten voor de opleiding en examinering van verklaringhouders aannemelijk. De ACM acht het evenals de NLc onwenselijk dat voor 2022 incidenteel lagere tarieven voor de overige diensten worden gerekend, die in latere jaren weer fors zouden stijgen. De ACM stemt in met het verrekenen van de meerinkomsten in de loodsgeldtarieven. De ACM ziet vooralsnog geen aanleiding om het tariefvoorstel en de onderbouwing daarvan op dit onderdeel ontoereikend te achten.

6.2.2 Tarief verstrekken gegevens uit loodsenregister

129. Uit het tariefvoorstel overige diensten blijkt dat voor het verstrekken van uittreksels uit het loodsenregister voor 2022 geen kosten en inkomsten worden voorzien. De afgelopen jaren zijn slechts zeer incidenteel afschriften opgevraagd. Bovendien wordt aangegeven dat het verstrekken van een uittreksel een geringe administratieve inspanning vergt. Hiervoor wordt in 2022 een tarief van € 15,00 gehanteerd. Dit tarief is gebaseerd op de kostprijs voor het verstrekken van een uittreksel uit het loodsenregister, bestaande uit 0,25 uren inzet administratief medewerker tegen een tarief van € 52,00 en een toeslag algemene kosten van 17,60 procent.

130. Gelet op het voorgaande en op de inhoud van het accountantsverslag, acht de ACM de raming van de NLc van de kosten en omzet voor het verstrekken van gegevens uit het loodsenregister aannemelijk. De ACM ziet dan ook geen aanleiding om het tariefvoorstel en de onderbouwing daarvan op dit onderdeel ontoereikend te achten.

6.2.3 Tarief EU-verklaring registerloods

131. In de jaren voor 2022 zijn geen kosten en inkomsten voor de afgifte van een EU-verklaring loods voorzien omdat niet eerder gebruik is gemaakt van de mogelijkheid tot aanvraag van een EU-verklaring. Voor 2022 worden evenmin aanvragen verwacht.

132. Wanneer in 2022 toch een aanvraag voor een EU-verklaring wordt gedaan, zal de NLc zorg dragen voor het vereiste programma van opleiding, stage en proeven van bekwaamheid. De te besteden tijd zal per aanvrager verschillen omdat rekening gehouden wordt met het ingangsniveau van de aanvrager. De NLc zal de aanvrager daarom een kostenopgave doen. Het tarief per dag is gebaseerd op 8 uren inzet loods tegen een tarief van € 129,88, 2 uren reizen en wachten tegen een tarief van € 86,59 en een opslag voor indirecte kosten van 17,60 procent. Deze tarieven zijn conform het KTS geïndexeerd. De kostprijs voor 2022 is € 1.426 per dag (8 uur) of een gedeelte daarvan. Achteraf wordt op basis van nacalculatie een factuur opgesteld.

133. Gelet op het voorgaande en op de inhoud van het accountantsverslag, acht de ACM de raming van de NLc van de kosten en omzet voor afgifte van een EU-verklaring aannemelijk. De ACM ziet dan ook geen aanleiding om het tariefvoorstel en de onderbouwing daarvan op dit onderdeel ontoereikend te achten.

6.2.4 Redelijkheid, non-discriminatie of kostenoriëntatie

134. Het voorgaande in aanmerking nemend, ziet de ACM geen indicatie dat de voorgestelde tarieven niet elk afzonderlijk redelijk, non-discriminatoire of kostengeoriënteerd zouden zijn. De ACM ziet dan ook geen aanleiding om het tariefvoorstel en de onderbouwing daarvan op dit onderdeel ontoereikend te achten.

6.3 Beoordeling artikel 27g Lw

135. Zoals hierboven is aangegeven, is niet gebleken dat de voorgestelde tarieven niet elk afzonderlijk redelijk, non-discriminatoire of kostengeoriënteerd zouden zijn. De ACM heeft daarnaast geen aanwijzingen gevonden dat het voorstel onvoldoende zou bijdragen aan het bereiken van de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdiensverlening. De ACM ziet daarom geen aanleiding om de tarieven en vergoedingen, gelet op het bepaalde in artikel 27g Lw in afwijking van het voorstel vast te stellen of om daarin correcties aan te brengen.

136. Nu het tariefvoorstel voldoet aan de daaraan bij of krachtens de Lw te stellen eisen zal de ACM de tarieven en vergoedingen conform het tariefvoorstel vaststellen. Deze zijn opgenomen in bijlage 10 van dit besluit.

7 Vaststelling loodsgeldtarieven en tarieven overige diensten

7.1 Inleiding

137. Gelet op het voorgaande ziet de ACM geen aanleiding af te wijken van de door de NLc voorgestelde tarieven, zoals die volgden uit het tariefvoorstel en het tariefvoorstel andere tarieven.
138. De ACM stelt voor het kalenderjaar 2022 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.
139. De ACM stelt de tarieven vast met de daarin verwerkte verrekening van een deel van het FLO/FLP-overschot, zoals dat in paragraaf 5.2 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.
140. Op basis van het bovenstaande stijgen de loodsgeldtarieven met 3,66 procent ten opzichte van de loodsgeldtarieven voor 2021.

7.2 Loodsgeldtarieven

141. 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)

142. 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 2022.

S- en T-tarief Noordelijke havens – verhalend

143. 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 2022.

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

144. 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 2022.

S- en T-tarief overige havens – verhalend

145. 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 2022.

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

146. 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 2022.

7.3 Frequentiekorting

147. Ingevolge artikel 27f, eerste lid, Lw juncto artikel 4.7, tweede lid, Bmr stelt de ACM tevens het schema voor de frequentiekorting vast.
148. 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 2022.

7.4 Factoren voor bijzondere situaties en aanvullende loodsdiensten

149. 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.
150. De ACM stelt de factoren voor bijzondere situaties en aanvullende loodsdiensten vast overeenkomstig bijlage 2.h van het 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 2022.

7.5 Loodsvergoedingen

151. Ingevolge artikel 27f, eerste lid, Lw juncto artikel 4.7, eerste lid, Bmr stelt de ACM tevens de loodsvergoedingen vast.
152. 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.

153. De ACM stelt de loodsvergoedingen vast overeenkomstig bijlage 2i van het 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 2022.

7.6 Betalingskorting vanwege automatische incasso

154. Ingevolge artikel 27f, eerste lid, Lw stelt de ACM de betalingskorting vanwege automatische incasso vast overeenkomstig bijlage 2j van het 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 2022.

7.7 Tarieven en vergoedingen voor overige diensten en taken

155. De ACM stelt de tarieven en vergoedingen voor overige diensten en taken vast conform het tariefvoorstel. Deze tarieven zijn opgenomen in **bijlage 10** van dit besluit. Deze bijlage maakt deel uit van dit besluit en geldt als de vaststelling voor de vergoedingen voor overige diensten en taken voor het kalenderjaar 2022.

7.8 Omzetbelasting

156. Alle tariefcalculaties en tarieftabellen van de loodsgeldtarieven en overige tarieven van de NLc zoals opgenomen in het tariefvoorstel 2022 en in dit tariefbesluit betreffen bedragen exclusief omzetbelasting.

8 Besluit

157. Gelet op het voorgaande besluit de ACM om op basis van artikel 27f, eerste lid en tweede lid, Lw en artikel 4.7 Bmr voor het kalenderjaar 2022 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;
 - e. de betalingskorting als opgenomen in bijlage **9** bij dit besluit;
 - f. de tarieven en vergoedingen voor de overige diensten en taken als opgenomen in bijlage **10** bij dit besluit.

De Autoriteit Consument en Markt
namens deze,

w.g.

S. Hibbert
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 Juridische Zaken, 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 2010.³²

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.

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

³² CBb, 6 december 2010, ECLI:NL:CBB:2010:BO6669, r.o. 3.2.4.

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.³³ 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.³⁴

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 kostentoekening als bedoeld in artikel 27b Lw en dat de bijbehorende ramingen correct zijn opgesteld.

Regeling markttoezicht registerloodsen (Rmr)

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

³³ Stb. 2013, 235.

³⁴ 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.

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.³⁵

³⁵ Staatscourant 2013, 16365.