

Kenmerk	W09.04.0345/V
Datum advies	6 augustus 2004
Vindplaats	Bijvoegsel Staatscourant 11 januari 2005, nr 7

Volledige tekst

Ontwerpbesluit houdende wijziging van het Loodsgeldbesluit 1995 (vereenvoudiging tariefstructuur), met nota van toelichting.

Bij Kabinetsmissive van 19 juli 2004, no.04.002868, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het ontwerpbesluit houdende wijziging van het Loodsgeldbesluit 1995 (vereenvoudiging tariefstructuur), met nota van toelichting.

Het ontwerpbesluit strekt tot vereenvoudiging van de structuur van de loodsgeldtarieven. Daartoe wordt het zogenoemde H-tarief (het havenloodsgeldtarief, dat geldt in de havenbekkens van de haven van Rotterdam) afgeschaft en wordt voorzien in een grondslag voor per havengebied verschillende Z-tarieven (zeeloodsgeldtarieven), B—tarieven (binnenloodsgeldtarieven) en loodsvergoedingen.

De Raad van State onderschrijft de strekking van het ontwerpbesluit maar plaatst kanttekeningen bij (a) de toelichting van de noodzaak om, vooruitlopend op voorgenomen samenhangende maatregelen, nu reeds over te gaan tot afschaffing van het havenloodsgeldtarief en regionalisering van de overige tarieven en (b) bij het ontbreken in de nota van toelichting van een uiteenzetting van de zogenoemde Schelde-problematiek en de mogelijke consequenties daarvan voor de tarieven.

Het ontwerpbesluit maakt onderdeel uit van een geruime tijd geleden in gang gezet beleid om tot marktwerking binnen het Loodswezen te komen. *(zie noot 1)* Recent heeft de huidige Minister van Verkeer en Waterstaat besloten om de invoering van marktwerking binnen het loodswezen op te schorten met een periode van maximaal 15 jaar. Dit hangt samen met een binnen het loodswezen bestaand probleem over de financiering van het prepensioen van loodsen. *(zie noot 2)* Wat de loodsgeldtarieven betreft heeft de Minister onder andere het voornemen om ten aanzien van de Eems en de Schelde een nauwere samenwerking met Duitse respectievelijk Belgische loodsdiensten te bevorderen. Voorts bestaat het voornemen om de kruisfinanciering op een termijn van 8 tot 10 jaar te beëindigen. *(zie noot 3)* In de nota van toelichting *(zie noot 4)* wordt erop gewezen dat de loodsgeldtariefstructuur, en de daarmee gegenereerde opbrengst van loodsgelden, feitelijk geen reële band meer heeft met de exploitatielasten van het loodswezen en dat de regio Rotterdam-Rijnmond winst maakt, terwijl de regio's Scheldemonden en Noord verliesgevend zijn. Met de nieuwe tariefstructuur wordt beoogd deze onevenwichtigheid op te heffen. Tegen deze achtergrond behoeft de nota van toelichting naar het oordeel van de Raad aanvulling op de volgende punten.

(a) Weliswaar wordt daarin verwezen naar de eerdere brieven van de Minister van Verkeer en Waterstaat, maar niet duidelijk wordt waarom in het licht van de beëindiging van de kruisfinanciering op een termijn van 8 tot 10 jaar, de voorgestelde maatregelen reeds op 1 januari 2005 zouden moeten worden gerealiseerd. De Raad adviseert de noodzaak om de voorgestelde maatregelen per 1 januari 2005 in werking te laten treden nader te motiveren.

(b) De nota van toelichting gaat evenmin in op de gevolgen van de voorgestelde maatregelen in het licht van de bestaande verdragsrechtelijke verplichtingen ten aanzien van de Schelde (zie noot 5). In het bijzonder is daarbij van belang de vraag in hoeverre de thans beoogde wijzigingen ook ten aanzien van de regio Scheldemonden kunnen worden verwezenlijkt. De Raad adviseert de toelichting op dit punt aan te vullen.

De Raad van State geeft U in overweging in dezen een besluit te nemen, nadat aan het vorenstaande aandacht zal zijn geschonken.

De Vice-President van de Raad van State

Nader rapport (reactie op het advies) van 8 november 2004

De Raad van State kan zich met de strekking van het ontwerp verenigen, maar adviseert de nota van toelichting aan te vullen met:

- a. een nadere motivering van de noodzaak de voorgestelde maatregelen per 1 januari 2005 in werking te laten treden, en,
- b. een nadere toelichting van de voorgestelde maatregelen in het licht van de bestaande verdragsrechtelijke verplichtingen ten aanzien van de Schelde en de mogelijkheid de voorgestelde maatregelen ook ten aanzien van de Schelderegio te kunnen verwezenlijken.

1. In het recent vastgestelde kabinetsbesluit inzake de voortgang van de invoering van marktwerking bij het loodsen van zeeschepen (zie noot 6) is als een van de beleidsvoornemens opgenomen dat de kruissubsidies gedurende een langere termijn moeten worden afgebouwd. Doelstelling is te komen tot transparante, zo veel mogelijk kostenconforme en regionaal gedifferentieerde tarieven. Vooralsnog wordt gedacht aan een periode van 8 tot 10 jaar om deze doelstelling te verwezenlijken. Hoewel de duur van deze periode zodanig lang lijkt dat afbouw van de kruissubsidies zou kunnen wachten op een voorafgaande invoering van de noodzakelijke formele wetgeving die benodigd is om de bovenbedoelde beleidsdoelstelling volledig uit te voeren, is het mijn overtuiging dat zonder verder uitstel aan de afbouw van de kruissubsidies moet worden begonnen. Het voorbereiden en vaststellen van de nodige formele wetgeving zal naar verwachting enige tijd vergen. Het nalaten om in deze periode op afbouw van de kruissubsidies gerichte maatregelen te nemen die binnen de geldende formele wetgeving mogelijk zijn, leidt in ieder geval totodeloos tijdverlies. Daarnaast acht ik het in het belang van de haven- en scheepvaartsector om een zo ruim mogelijke periode te nemen voor de feitelijke afbouw van de kruissubsidies. Op die manier kunnen schoksgewijze effecten in de tariefontwikkeling het meest effectief worden opgevangen (zie noot 7). De nota van toelichting is, overeenkomstig het advies van de Raad, uitgebreid met een passage waarin aandacht aan dit punt wordt

besteed.

De voorgestelde maatregelen zullen in alle Nederlandse zeehavengebieden effect hebben. Dat geldt dus ook voor de Nederlandse Scheldehavens, zoals overigens in de nota van toelichting was beschreven. Wat betreft de financiering van de beloodsing van de Scheldevaart(*zie noot 8*) is tariefsvorming geen onderwerp van regeling van het Loodsgeldbesluit 1995 of enige andere Nederlandse wettelijke regeling, maar van het verdragsregime van het Scheldereglement(*zie noot 9*). Dat neemt niet weg dat in gemeenschappelijk Nederlands - Vlaams overleg gewerkt wordt aan vergaande samenwerking van de Nederlandse en de Vlaamse loodsdiensten, mede met het doel te komen tot kostendekkende tariefsvorming. De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart heeft op 15 oktober 2004 een akkoord bereikt over de uitgangspunten van de financiering van deze samenwerking. Uitvoering van dit akkoord draagt in belangrijke mate bij tot verwezenlijking van de voorgenomen maatregelen, waarop de Raad doelt. Overeenkomstig het advies van het college is de nota van toelichting aangevuld met een vermelding van deze maatregelen.

2. Naast de hierboven aangegeven aanvullingen zijn het ontwerpbesluit en de nota van toelichting op enkele onderdelen aangepast aan de actualiteit en zijn enige kleine misstellingen hersteld.

Ik moge U hierbij het gewijzigde ontwerpbesluit en de gewijzigde nota van toelichting doen toekomen en U verzoeken overeenkomstig dit ontwerp te besluiten.

De Minister van Verkeer en Waterstaat

(1) TK 1998-1999, 24 036, nr. 134.

(2) Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 21 juni 2004 aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, TK 2003-2004, 24 036, nr. 302, blz. 4.

(3) TK 2003-2004, 24 036, nr. 302, blz. 5; in deze brief wordt het begrip "kruisfinanciering" overigens aangeduid met het begrip "kruissubsidies".

(4) Par. 2. Knelpunten huidige tariefstructuur.

(5) TK 1998-1999, 24 036, nr. 134, blz. 18.

(6) Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 21 juni 2004 aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Kamerstukken II 2003/04, 24 036, nr. 302).

(7) Ook in het beleidsvoornemen navigatie ondersteunende dienstverlening in de zeehavengebieden is dit reeds onderkend. Zie brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 16 augustus 1999 aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, Kamerstukken II 1998/99, 24 036, nr. 134, blz. 25.

(8) De beloodsing van de vaart op de Vlaamse havens aan de Schelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen wordt voor 27,5% door Nederlandse loodsen verricht.

(9) Trb. 1995, 48.