Efficiencyprikkels in de tariefstructuur voor loodsdiensten

seo economisch onderzoek

Amsterdam, november 2020
In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Efficiencyprikkels in de tariefstructuur voor loodsdiensten

Beoordeling van verschillende tariefmodellen

Bert Tieben
Rob Winkelmolen

seo economisch onderzoek

SEO Economisch Onderzoek - Roetersstraat 29 - 1018 WB Amsterdam - T (+31) 20 525 1630 - www.seo.nl - secretariaat@seo.nl
ABN-AMRO IBAN: NL14ABNA0411744356 BIC: ABNANL2A - ING: IBAN: NL96INGB0004641100 BIC: INGBNL2A
KvK Amsterdam 41197444 - BTW NL 003023965 B01

"De wetenschap dat het goed is"

SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast onderzoek in opdracht van overheid en bedrijfsleven. Ons onderzoek helpt onze opdrachtgevers bij het nemen van beslissingen. SEO Economisch Onderzoek is gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam. Dat geeft ons zicht op de nieuwste wetenschappelijke methoden. We hebben geen winstoogmerk en investeren continu in het intellectueel kapitaal van de medewerkers via promotietrajecten, het uitbrengen van wetenschappelijke publicaties, kennisnetwerken en congresbezoek.

SEO-rapport nr. 2020-95
ISBN 978-90-5220-105-4

Informatie & Disclaimer
SEO Economisch Onderzoek heeft op de verkregen informatie en data geen onderzoek uitgevoerd dat het karakter draagt van een accountantscontrole of due diligence. SEO is niet verantwoordelijk voor fouten of omissies in de verkregen informatie en data.

Copyright © 2020 SEO Amsterdam. Alle rechten voorbehouden. Het is geoorloofd gegevens uit dit rapport te gebruiken in artikelen, onderzoeken en collegesyllabi, mits daarbij de bron duidelijk en nauwkeurig wordt vermeld. Gegevens uit dit rapport mogen niet voor commerciële doeleinden gebruikt worden zonder voorafgaande toestemming van de auteur(s). Toestemming kan worden verkregen via secretariaat@seo.nl

Samenvatting

De Loodsenwet wordt op dit moment herzien. Een belangrijk onderdeel van de vernieuwing is de introductie van een efficiencyprikkel in de tariefregulering van de registerloodsen. Dit rapport onderzoekt de effectiviteit van de voorgestelde efficiencyprikkel en enkele alternatieven.

De conclusie van de analyse is dat de x-factor die is opgenomen in het wetsvoorstel voor herziening van het markttoezicht op de loodsen een kleine efficiencyprikkel geeft. In vier van de zeven onderzochte scenario's is er geen verschil tussen het x-factortarief en het tarief vastgesteld op basis van een cost-plusmethode. De efficiencyprikkel werkt alleen in jaren waarin er een continue toename is in het aantal scheepsreizen, een niet waarschijnlijk scenario op basis van de historische ontwikkeling. De reden voor de beperkte prikkelwerking is de wisselwerking met het cost-plustarief. In jaren met een daling van het aantal scheepsreizen geldt het cost-plustarief.

De vraag is of de werking van de efficiencyprikkel verbeterd kan worden. Dit rapport analyseert diverse varianten voor de x-factorkorting uit het wetsvoorstel. De effecten van deze varianten is berekend tegen achtergrond van diverse scenario's voor de ontwikkeling van het aantal scheepsreizen in de periode 2015-2020. Bij de beoordeling is relevent of de varianten de efficiencyprikkel versterken en wat het effect is op de stabiliteit van de tarieven. Tabel S.1 vat de conclusies samen. De meeste varianten hebben maar een beperkt effect op de efficiencyprikkel. Dit geldt niet voor variant A die juist een te sterke prikkelwerking heeft en tot problemen voor het Loodswezen zou leiden. Variant E genereert een interessante combinatie van een gemiddeld sterkere efficiencyprikkel en een stabielere tariefontwikkeling. De extra prikkelwerking ontstaat echter alleen in jaren met een relatief grote verandering in het aantal scheepsreizen.

Tabel S.1 Variant E levert zowel een sterkere efficiencyprikkel als een stabieler tarief dan de x-factor uit het wetsvoorstel (2019)

Variant	Impact efficiencyprikkel	Impact stabiliteit tarieven	Opmerkingen
A (prijsplafond)	Zeer sterke prikkel	Zeer sterke daling tarieven	Tarief daalt altijd, ook in crisisjaren
B (prijsplafond boven grenswaarde)	Gemiddeld sterkere prikkel	Kan tot grotere fluctuaties leiden	Grenswaarde is subjectief en kan tot onvoorspelbaarheid leiden
C (lineaire korting)	Beperkt sterkere prikkel	Zeer beperkte fluctuaties	Impact vooral merkbaar in jaren met kleine schommelingen qua aantal reizen
D (alternatieve kortingsstaffel)	Beperkt sterkere prikkel	Zeer beperkte fluctuaties	In jaren met grote schommelingen in aantal reizen is er geen verschil met x-factor
E (alternatief prijsplafond)	Gemiddeld sterkere prikkel	Leidt tot stabieler tarief	Extra prikkel alleen merkbaar in jaren met relatief grote verandering in aantal reizen

Voor elke variant geldt echter het nadeel dat de duur van de efficiencyprikkel in principe beperkt is tot de lengte van de tariefcyclus die thans één jaar is. Voor een effectieve efficiencyprikkel kan

gedacht worden aan een alternatief op basis van een langere reguleringsperiode. De langere duur van het plafond genereert een sterkere prikkelwerking. Gedacht kan worden aan een regulerings-periode van drie jaar, waarna herijking van het tarief plaatsvindt op basis van de daadwerkelijke kosten. Het doel van dit alternatief is de voordelen van de diverse varianten te combineren om een beter evenwicht te zoeken tussen kostenbeheersing en stabiliteit van de tarieven.

Inhoud

1 Aanleiding en onderzoeksvraag 1

2 Scenarioanalyse varianten efficiency-prikkel 3

2.1 Varianten en scenario's 3

2.2 Resultaten scenario-analyse per variant 5

2.3 Conclusies 13

3 Alternatieven en conclusies 17

3.1 Alternatieve vormgeving efficiencyprikkel 17

3.2 Conclusies 18

Bijlage A Methodiek bepaling loodsgeldtarieven bij integrale uurtarieven & x-factorkorting 21

1 Aanleiding en onderzoeksvraag

De Loodsenwet wordt op dit moment herzien. Een belangrijk onderdeel van de vernieuwing is de introductie van een efficiencyprikkel in de tariefregulering van de registerloodsen. Dit rapport onderzoekt de effectiviteit van de voorgestelde efficiencyprikkel en enkele alternatieven.

Onderzoeksvraag
De onderzoeksvraag is om varianten voor de aangescherpte efficiencyprikkel door te rekenen. De hoofdvraag is om: "de werking van de maatregelen zichtbaar te maken in diverse scenario's en te beoordelen in welke variant de efficiencyprikkel het sterkst is met een minimum aan onbedoelde negatieve effecten." Concreet gaat het dus om het doorrekenen van varianten voor de efficiencyprikkel tegen de achtergrond van diverse scenario's over de ontwikkeling van het aantal scheepsreizen voor de periode 2015-2021.

Deelvragen
De deelvragen voor het onderzoek zijn:
1. Welke van de varianten van de efficiencyprikkel is het meest optimaal in termen van effectiviteit van de efficiencyprikkel vs. eventueel onbedoelde negatieve effecten?
2. Welke negatieve of onbedoelde effecten kunnen optreden voor de sector en/of het Loodswezen?
3. Op basis van het bovenstaande: welke variant van de efficiencyprikkel voorziet in de beste balans tussen effectiviteit en onbedoelde negatieve effecten?
4. Kan op basis van het inzicht in de verschillende varianten een alternatieve efficiencyprikkel worden voorgesteld die tot betere effectiviteit met een minimum aan onbedoelde negatieve effecten leidt? Bijvoorbeeld door andere percentages van de efficiencykorting of andere staffels van de prognose van het aantal loodsenreizen in combinatie met een maatregel die waarborgt dat onbedoelde negatieve effecten beheerst worden.

Dit rapport doet verslag van de volgende onderzoeksstappen:
- Het vaststellen van de effecten van de verschillende kortingsvarianten op de ontwikkeling van de loodsentarieven;
- Mogelijkheden voor versterking van de efficiencyprikkel.

De scenarioanalyse van de tariefvarianten vindt plaats in Hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 bespreekt een mogelijk alternatief en trekt conclusies.

2 Scenarioanalyse varianten efficiency-prikkel

Dit hoofdstuk rekent de effecten door van diverse varianten voor het vaststellen van de loodsentarieven. Deze berekening vindt plaats tegen de achtergrond van diverse scenario's voor de ontwikkeling van het aantal scheepsreizen. Dit hoofdstuk licht eerst de tariefvarianten en de invulling van de scenario's toe in Hoofdstuk 2.1. Hierbij komen ook de uitgangspunten en aannames van de analyse aanbod. Hoofdstuk 2.2. bespreekt de resultaten van de scenarioanalyse per tariefvariant. Hoofdstuk 2.3 trekt conclusies.

2.1 Varianten en scenario's

2.1.1 Uitgangspunten

Tariefstelling

In de Wet markttoezicht registerloodsen worden loodsgeldtarieven vastgesteld op basis van een cost-plus methodiek. Deze methode is samengevat in Bijlage A. Het wetsvoorstel 2019 bevat een aantal wijzigingen in de manier waarop de cost-plus methodiek wordt toegepast.[1] Dit betreft de wijze waarop arbeidsuren van loodsen worden vergoed. In de huidige systematiek zijn er verschillende vergoedingen voor direct productieve uren, reisuren, wachturen, beschikbaarheidsuren en IPL-taken. Op deze manier wordt elk inzetbaar uur apart vergoed. In de nieuwe systematiek zijn er nog maar twee tarieven: een all-in DPL-uurtarief en een all-in IPL-uurtarief. Met de inkomsten uit deze tarieven moeten in de nieuwe systematiek ook de reisuren, wachturen en andere uren bekostigd worden. Deze tarieven verschillen bovendien niet naar scheepsklasse.[2]

De tweede wijziging die het wetsvoorstel introduceert is invoering van een efficiencyprikkel in de vorm van een generieke doelmatigheidskorting, een x-factor. De korting wordt toegepast in jaren waarin het aantal geraamde scheepsreizen groter is dan in het voorgaande jaar.[3] Als het aantal scheepsreizen stijgt, dan wordt er zowel een cost-plustarief als een x-factorkortingstarief bepaald. Het laagste tarief van de twee geldt.[4] Als het aantal scheepsreizen gelijk blijft of daalt, geldt het cost-plustarief (zie Bijlage A).

Doelen van de tariefregulering

Het wetsvoorstel 2019 voorziet in aanpassing van de tariefregulering voor registerloodsen. Volgens het wetsvoorstel worden de volgende beleidsdoelen nagestreefd met de tariefregulering en de voorgestelde wijzigingen.

---

1 Zie: Wet van [datum] tot wijziging van de Loodsenwet en enige andere wetten in verband met de actualisatie van het markttoezicht op het aanbod van dienstverlening door registerloodsen (Wet actualisatie markttoezicht registerloodsen). Versie internetconsultatie 6 september 2019.

2 De FLO/FLP-verplichtingen zijn volledig gefinancierd en laten we in dit rapport buiten beschouwing.

3 Feitelijk geldt het cost-plustarief ook als de stijging in het aantal scheepsreizen kleiner is dan 500 op jaarbasis. Er wordt dan geen korting opgelegd. Zie Bijlage A.

4 De x-factorkorting geldt daarbij op het tarief van het voorafgaande jaar.

- Bijdragen aan een gelijkmatige tariefontwikkeling;
- Bijdragen aan het bereiken van een optimale verhouding tussen prijs en prestatie van de loodsdienstverlening.

Gelijkmatige tariefontwikkeling betekent hier: kleine schommelingen rond een gemiddelde of rond een trendmatige stijging of daling. Onderzoeksdoel is om te kijken of het nieuwe regime leidt tot gelijkmatiger tarieven dan in het huidige regime.[5] De doelvariabele is de ontwikkeling van de tarieven door de jaren heen.
In dit rapport wordt uitgegaan van gelijkblijvende kwaliteitsdoelen en een constante kwaliteit. Het doel *bijdragen aan een optimale verhouding tussen prijs en prestatie* wordt daarom ingevuld als: bij een gegeven kwaliteitsniveau een zo laag mogelijke prijs (tarief) realiseren. De beoordeling betreft dan: leiden de maatregelen tot een grotere prikkel tot het efficiënter maken van de loodsprocessen en/of lagere tarieven? De doelvariabele is de hoogte van de tarieven en indirect de hoogte van kosten (op kortere en langere termijn).

Een belangrijke vraag hier is of het nieuwe regime alleen zorgt voor tijdelijk lagere inkomsten of ook daadwerkelijk (structurele) kostenbesparingen oplevert. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen de korte en de lange termijn. Op kortere termijn betreft het een efficiënte operatie van loodsen (gegeven de vloot, gebruikte technologie enzovoorts) en op langere termijn ook de efficiëntie van investeringsbeslissingen (bijvoorbeeld met betrekking tot omvang van de vloot en keuze van technologie) en het aantal loodsen.

2.1.2 Varianten voor de efficiencyprikkel

Dit rapport beoordeelt de effecten van diverse varianten voor de efficiencyprikkel zoals voorgesteld in het wetsvoorstel 2019 (basisvariant). De door te rekenen varianten voor de efficiencyprikkel zijn:[6]

1. Variant A is gelijk aan de x-factor uit het wetsvoorstel 2019 (basisvariant) met als toevoeging dat de efficiencykorting ook wordt toegepast bij een daling van het aantal reizen;
2. Variant B hanteert een vast ijkpunt van 82 duizend reizen. Tot dit aantal geldt het tarief conform de cost-plussystematiek. Boven dit aantal wordt de hiervoor genoemde staffel voor de efficiencykorting toegepast met een maximum van 2,5 procent zowel bij stijging als bij daling van het aantal reizen;
3. Variant C is een variant waarbij niet wordt gewerkt met een staffel, maar met een lineair kortingspercentage van 0,001 procent per reis tot het maximum van 2,5 procent. De korting wordt enkel toegepast bij een stijging van het aantal reizen. Na een stijging van het aantal reizen wordt het tarief vergeleken met het tarief onder de cost-plussystematiek en geldt het laagste tarief. Na een daling van het aantal reizen geldt het cost-plustarief;
4. Variant D is een variant vergelijkbaar met variant A, maar met een andere invulling voor de kortingsstaffel. De staffel heeft grotere stappen: bij een toename van 1 t/m 1.000 reizen geldt een korting van 1 procent, bij een toename van 1.001 t/m 2.000 reizen geldt een korting van

---

5 In de praktijk speelt ook voorspelbaarheid van tarieven een rol. Een exacte definitie hiervan is evenwel niet gegeven. Voor de afnemers betekent het al snel dat de prijs van volgend jaar niet te veel afwijkt van de prijs van dit jaar. De crisis van 2008 zorgde bijvoorbeeld voor hogere tarieven, die niet waren verwacht. Extra heffingen, kortingen en verrekeningen bovenop het tarief zorgen ook voor onvoorspelbaarheid.

6 Deze varianten zijn gekozen in overleg met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

2 procent en bij een toename van 2.001 reizen of meer geldt een korting van 2,5 procent, welke de maximale korting is;

5. Variant E is gelijk aan variant A, maar laat bij een daling van het aantal reizen het tarief stijgen in plaats van dalen.

Deze varianten worden vergeleken met de cost-plussystematiek in verschillende scenario's.

2.1.3 Scenario's

Het doel van de scenario's is om op kwantitatieve wijze te illustreren hoe het pakket maatregelen doorwerkt op de doelvariabelen: hoogte en ontwikkeling van de loodsgeldtarieven. Door verschillende scenario's ten aanzien van de ontwikkeling van het (geraamde) aantal loodsreizen te hanteren, wordt duidelijk onder welke omstandigheden de maatregelen wel of niet bijdragen aan de doelen. Het gaat hierbij om berekeningen in grote lijnen, gebaseerd op vereenvoudigende aannames waarbij noodzakelijkerwijs van diverse factoren wordt geabstraheerd.[7]

De scenario's zijn gebaseerd op variaties in het aantal scheepsreizen. Aanname is dat de verdeling van scheepsreizen tussen scheepsklassen niet verandert. Startjaar is het jaar 2015, waaruit het aantal reizen, de uurtarieven, de kosten en de loodsgeldtarieven worden gebruikt. Er wordt dus gerekend met een periode van zes jaar, dus 2015-2021. De scenario's zijn:

1. Gestage toename: continue groei in het aantal loodsenreizen;
2. Gestage afname: continue daling in het aantal loodsenreizen;
3. Evenwicht: constant aantal loodsenreizen (met beperkte afwijkingen);
4. Grote schommelingen: grillig patroon van toe- en afname van het aantal loodsenreizen;
5. Kleine schommelingen: grillig patroon van relatief kleine toe- en afname van het aantal loodsenreizen;
6. Crisis-scenario: na enkele jaren van stijging in het aantal loodsenreizen neemt het aantal drastisch af waarna een periode van wederopbouw begint;
7. Scenario op basis van de daadwerkelijke ontwikkeling van het aantal loodsenreizen tussen 2012 en 2018.

2.2 Resultaten scenario-analyse per variant

Dit hoofdstuk berekent de tarieven voor de loodsendiensten op basis van diverse aannames, die hieronder worden toegelicht. Daarna bespreekt dit hoofdstuk de resultaten van de scenarioanalyse per variant voor vaststelling van de loodsentarieven. De aannames voor de berekening zijn:[8]

- Het IPL-tarief is berekend als gemiddelde van de IPL-uurtarieven uit de tariefvoorstellen voor de periode 2015 tot en met 2020. Het gemiddelde tarief komt neer op € 121.
- Het DPL-tarief is berekend als het gemiddelde van de DPL-uurtarieven uit de tariefvoorstellen voor de periode 2015 tot en met 2020. Voor elk van deze jaren is het gemiddelde tarief voor klasse 1 tot en met klasse 9 berekend, waarbij alle klassen even zwaar wegen. Het gemiddelde tarief komt neer op € 183.

---

7 Het gaat dus niet om een gedetailleerde modelexercitie, niet om voorspellingen en niet om het narekenen of berekenen van tarieven.

8 Alle kwantitatieve informatie is gebaseerd op de tariefvoorstellen voor de loodsentarieven voor de jaren 2015-2020.

- Het IPL-tarief en het DPL-tarief blijven constant voor de periode van zes jaar die wordt gehanteerd in de scenario's.
- Het aantal DPL-uren is gelijk aan het aantal scheepsreizen maal een constante factor. Deze constante factor is berekend als het gemiddelde voor de periode 2015 tot en met 2020 op basis van de tariefvoorstellen. De factor is gelijk aan 3,6.
- Het aantal uren besteed aan IPL-taken blijft gelijk.
- Het totaal aantal beschikbare/inzetbare loodsenuren blijft gelijk.
- Het aantal beschikbaarheidsuren is gelijk aan het aantal beschikbare loodsenuren min het aantal DPL-uren en het aantal IPL-uren, inclusief reis- en wachturen.[9]
- Variabele kosten zijn in deze gelijk aan het aantal scheepsreizen maal een constante factor, die is berekend als gemiddelde voor de periode 2015 tot en met 2021 op basis van de tariefvoorstellen. De variabele kosten bestaan uit de brandstofkosten voor vaartuigen en de overige vervoerskosten.
- Alle andere kosten worden beschouwd als vaste kosten. De vaste kosten zijn berekend als gemiddelde voor de periode 2015 tot en met 2020 op basis van de tariefvoorstellen. De vaste kosten blijven constant voor de periode van zes jaar die wordt gehanteerd in de scenario's.
- Brandstofprijzen en WACC blijven gelijk.[10]
- Het aantal scheepsreizen in het basisjaar is berekend als het gemiddeld aantal scheepsreizen voor de periode 2015 tot en met 2020. Het aantal scheepsreizen in het basisjaar is gelijk aan 83.500.

2.2.1 Resultaten scenario 1: gestage afname

In scenario 1 neemt het aantal scheepsreizen elk jaar met 1.000 reizen af. Over een periode van zes jaar is dit een daling van ongeveer 1,2 procent per jaar. Historisch gezien is een daling van 1,2 procent in het aantal scheepsreizen per jaar een realistische veronderstelling.

Tabel 2.1 Aantal scheepsreizen in scenario 1

	Basisjaar	Y + 1	Y + 2	Y + 3	Y + 4	Y + 5	Y + 6
Aantal scheepsreizen	83.500	82.500	81.500	80.500	79.500	78.500	77.500

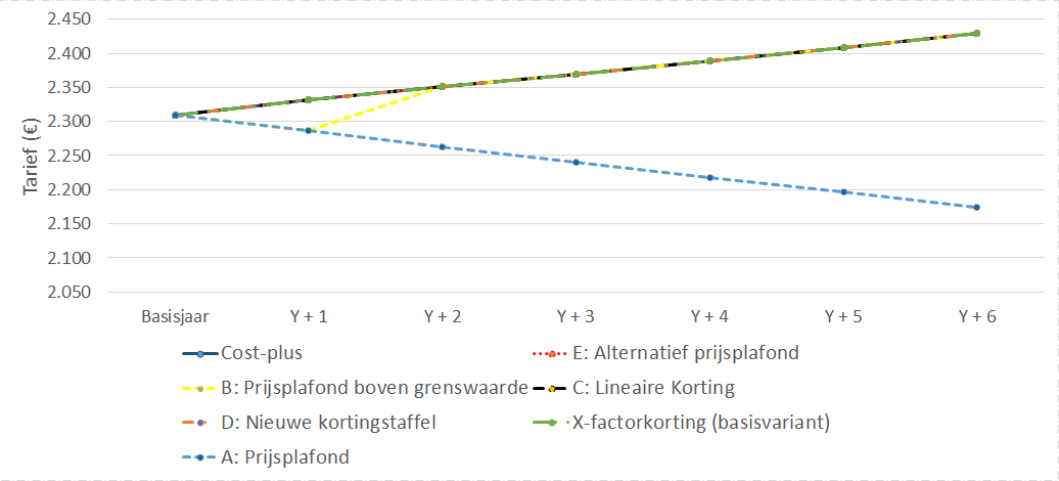
Figuur 2.1 illustreert de consequenties voor de loodsgeldtarieven:

- Bij een gestage daling in het aantal scheepsreizen vallen de meeste tarieven samen met het cost-plustarief. Dit geldt voor de x-factor (basisvariant), variant C (lineaire korting), variant D (nieuwe kortingsstaffel) en variant E (alternatief prijsplafond). Er is sprake van een *daling* in het aantal scheepsreizen, dus geldt voor de meeste van deze varianten dan het cost-plustarief gebruikt moet worden. Voor variant E is van belang dat de gemaximeerde stijging onder de staffel groter is dan de stijging volgens het cost-plustarief, waardoor dit laatste tarief bepalend is;
- Voor variant B geldt dat het tarief het patroon van variant A volgt wanneer een aantal scheepsreizen groter is dan 82.000. Wanneer het aantal reizen lager uitkomt, geldt het cost-plustarief;
- Voor variant A vertaalt de daling van het aantal scheepsreizen zich elk jaar door een lager tarief. Per saldo genereert deze variant het laagste tarief.

9 DPL staat voor Directie Productieve Loodstaken; IPL zijn de Indirecte Productieve Loodstaken.

10 WACC is een afkorting voor "Weigthed Average Costs of Capital", een indicator voor de gemiddelde kosten van kapitaal van de onderneming waarbij rekening wordt gehouden met de mix van vreemd en eigen vermogen.

Figuur 2.1 Bij een gestage daling van het aantal scheepsreizen zorgt variant A voor strikt dalende tarieven



Bron: SEO Economisch Onderzoek

2.2.2 Resultaten scenario 2: gestage toename

In scenario 2 neemt het aantal scheepsreizen elk jaar met 1.000 reizen toe. Over een periode van tien jaar is dit een stijging van 1,1 à 1,3 procent per jaar.

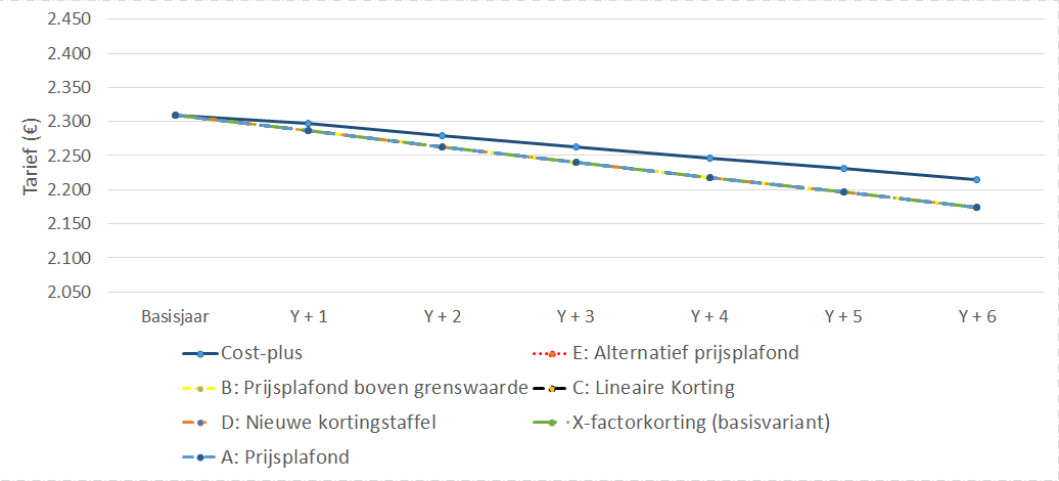
Tabel 2.2 Aantal scheepsreizen in scenario 2

	Basisjaar	Y + 1	Y + 2	Y + 3	Y + 4	Y + 5	Y + 6
Aantal scheepsreizen	83.500	84.500	85.500	86.500	87.500	88.500	89.500

Figuur 2.2 illustreert de consequenties voor de loodsgeldtarieven:

- Alle varianten vallen samen in dit scenario. Dit komt omdat bij een toename van 1.000 reizen voor elk van de varianten eenzelfde kortingspercentage wordt berekend. De varianten zijn in dit scenario met andere woorden niet onderscheidend;
- Bij de cost-plussystematiek daalt het tarief ook, omdat de kosten worden gedeeld door een groter aantal scheepsreizen. Maar deze daling is minder sterk dan de impact van deze efficiencykorting in de varianten.

Figuur 2.2 Bij stijging van het aantal scheepsreizen genereren de methoden dezelfde efficiency-prikkel



Bron: SEO Economisch Onderzoek

2.2.3 Resultaten scenario 3: aantal reizen stabiel

In scenario 3 is het aantal scheepsreizen redelijk stabiel, met lichte schommelingen die kleiner zijn dan 1.000 reizen per jaar.

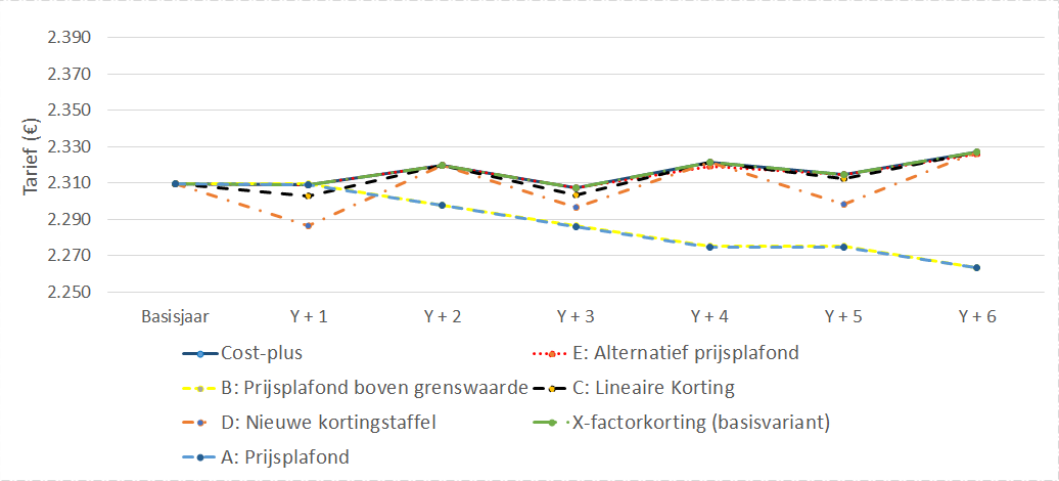
Tabel 2.3 Aantal scheepsreizen in scenario 3

	Basisjaar	Y + 1	Y + 2	Y + 3	Y + 4	Y + 5	Y + 6
Aantal scheepsreizen	83.500	83.800	83.200	83.900	83.100	83.500	82.800

Figuur 2.3 illustreert de consequenties voor de loodsgeldtarieven:

- Bij dit scenario vallen de tarieven voor de cost-plussystematiek, de x-factorkorting en variant E samen. Dit komt omdat de schommelingen dermate klein zijn dat de x-factorkorting niet tot zijn recht komt: het cost-plus tarief is uiteindelijk lager dan het tarief minus de efficiencyprikkel die bij kleine stijgingen nul procent zal bedragen;
- De tarieven in varianten C (lineaire korting) en D (nieuwe kortingsstaffel) fluctueren het meest. Dit komt omdat de korting onder dit tarief eerder en effectief oploopt dan in de overige varianten: er wordt in varianten C en D niet naar beneden afgerond in de berekening van de kortingsfactor. Na een daling van het aantal scheepsreizen geldt het cost-plustarief waardoor de tarieven in die jaren weer samenvallen met de x-factor en variant E. De tarieven in variant C (lineaire korting) fluctueren minder dan in variant D, omdat de lineaire korting simpelweg lager is;
- De tarieven uit variant A en variant B vallen samen. Dit komt doordat het aantal scheepsreizen boven 82.000 blijft. In dit geval is de kortingsfactor die voor variant A en variant B wordt berekend gelijk: in elk jaar dalen de tarieven met 0 of 0,5 procent of het aantal scheepsreizen nu stijgt of daalt. In dit scenario hebben variant A en variant B de laagste tarieven.

Figuur 2.3 Bij een lichte schommeling in het aantal scheepsreizen is het tarief onder variant D relatief instabiel



Bron: SEO Economisch Onderzoek

2.2.4 Resultaten scenario 4: grote schommelingen

In scenario 4 schommelt het aantal scheepsreizen sterk van jaar tot jaar. In alle gevallen is de verandering minimaal gelijk aan 5.000 reizen per jaar. Een dergelijke grote schommeling is de afgelopen 20 jaar slechts één keer voorgekomen. Dit scenario kan dan ook worden gezien als een verkenning van wat zou kunnen gebeuren in een extremere situatie.

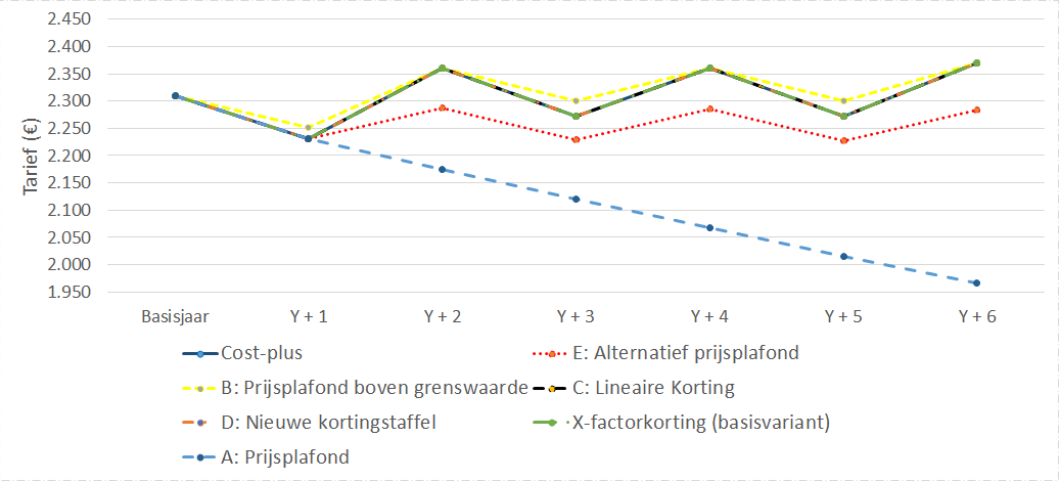
Tabel 2.4 Aantal scheepsreizen in scenario 4

	Basisjaar	Y + 1	Y + 2	Y + 3	Y + 4	Y + 5	Y + 6
Aantal scheepsreizen	83.500	88.500	81.000	86.000	81.000	86.000	80.500

Figuur 2.4 illustreert de consequenties voor de loodsgeldtarieven:

- In dit scenario vallen de tarieven uit de cost-plussystematiek, x-factorkorting en de varianten B, C en D samen. Dit komt omdat na een daling van het aantal scheepsreizen het cost-plustarief geldt. Vervolgens geldt na een stijging van het aantal reizen in al deze varianten het cost-plustarief. De reden hiervoor is dat de stijgingen in dit scenario dermate groot zijn dat het cost-plustarief lager uitvalt dan de tarieven na toepassing van de efficiencykortingen;
- In dit scenario geeft variant B een tarief dat minder fluctueert dan de overige methoden. Dit komt omdat alleen boven de 82.000 scheepsreizen het kortingstarief geldt. Daaronder geldt het cost-plustarief. Het tarief fluctueert minder omdat de korting steeds toegepast wordt op het tarief uit het voorgaande jaar. Wanneer het aantal scheepsreizen schommelt, dan wordt de korting telkens toegepast op het (hogere) cost-plustarief uit het voorgaande jaar;
- Variant E genereert een tarief dat lager is dan de bovengenoemde varianten. De reden hiervoor is dat de stijging van het tarief gemaximeerd is op basis van de staffel: er is geen relatie met het cost-plustarief;
- De tarieven uit variant A illustreren een dalende lijn en komen uiteindelijk veel lager uit dan de overige varianten. Dit komt doordat de efficiencyprikkel wordt toegepast bij zowel een stijging als een daling van het aantal scheepsreizen.

Figuur 2.4 Bij een grote schommelingen in het aantal scheepsreizen vallen de meest tarieven samen met het cost-plustarief



Bron: SEO Economisch Onderzoek

2.2.5 Resultaten scenario 5: combinatie kleine en grote schommelingen

In scenario 5 schommelt het aantal scheepsreizen rond het aantal uit het basisjaar, onder de nieuwe aannames is dit gelijk aan 83.500 scheepsreizen. In dit scenario ligt de verandering van jaar tot jaar echter altijd tussen de 500 en 2.500 scheepsreizen. Hierdoor heeft de x-factorkorting in dit scenario zijn maximale werking. Op basis van de afgelopen 20 jaar is dit een realistisch scenario.

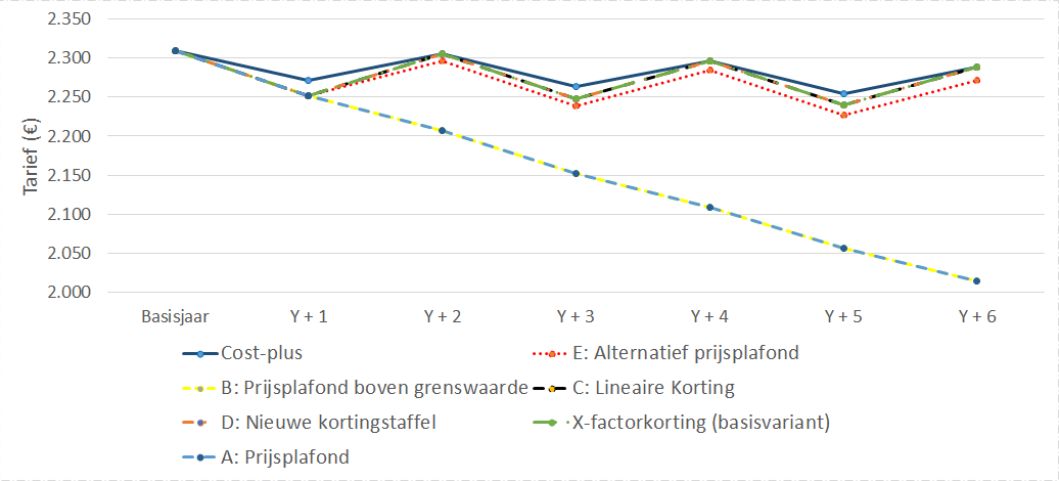
Tabel 2.5 Aantal scheepsreizen in scenario 5

	Basisjaar	Y + 1	Y + 2	Y + 3	Y + 4	Y + 5	Y + 6
Aantal scheepsreizen	83.500	86.000	84.000	86.500	84.500	87.000	85.000

Figuur 2.5 illustreert de consequenties voor de loodsgeldtarieven:

- In dit scenario vallen de tarieven uit de x-factor en varianten C en D vrijwel samen. Dit komt omdat bij een stijging van het aantal reizen voor deze tarieven de maximale korting van 2.5 procent geldt. Na een daling van het aantal reizen geldt voor deze varianten het cost-plustarief;
- Variant E heeft een iets lager tarief dan bovengenoemde varianten door de maximering van de stijging van het tarief in jaren waarin het aantal scheepsreizen daalt;
- In dit scenario vallen de tarieven voor variant A en variant B samen. Dit komt omdat in de nieuwe analyse het aantal scheepsreizen altijd boven 82.000 ligt. Voor zowel variant A als variant B geldt dan dat de maximale korting wordt toegepast na zowel een stijging als daling van het aantal scheepsreizen. Deze varianten generen in dit scenario het laagste tarief.

Figuur 2.5 Bij een combinatie van grote en kleine veranderingen in het aantal scheepsreizen geven variant A en variant B de laagste tarieven



Bron: SEO Economisch Onderzoek

2.2.6 Resultaten scenario 6: crisis

In dit scenario neemt het aantal scheepsreizen aanvankelijk gestaag toe met 2.000 reizen per jaar. Deze toename slaat echter plotseling om in een daling van 8.000 reizen in één jaar. In de latere jaren vertoont het aantal scheepsreizen weer een licht herstel. Dit is een realistische weergave van de gebeurtenissen rond de economische crisis van 2008 en mogelijk de gevolgen van de pandemie van 2020.

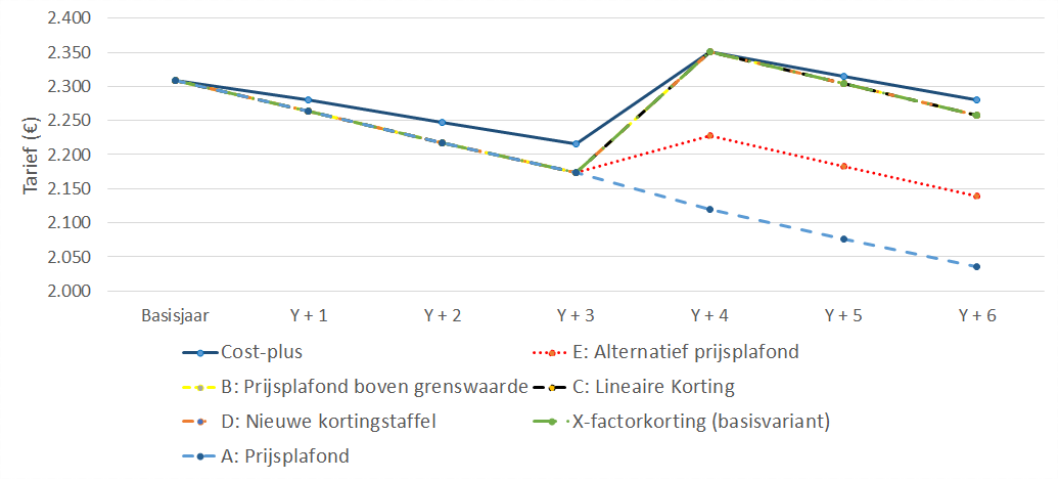
Tabel 2.6 Aantal scheepsreizen in scenario 6

	Basisjaar	Y + 1	Y + 2	Y + 3	Y + 4	Y + 5	Y + 6
Aantal scheepsreizen	83.500	85.500	87.500	89.500	81.500	83.500	85.500

Figuur 2.6 illustreert de consequenties voor de loodsgeldtarieven:

- In dit scenario vallen de tarieven voor varianten B, C, D en de x-factorkorting samen. Dit komt omdat deze tarieven eenzelfde kortingspercentage hanteren bij een stijging van 2.000 scheepsreizen. Bij een daling van het aantal scheepsreizen geldt voor elk van deze varianten het cost-plustarief. Hier zien we de invloed van de crisis in jaar Y+4 terug. Bij variant B is van belang dat door de omvang van de crisis het aantal reizen onder het niveau van 82.000 daalt waardoor voor deze variant in crisisjaar Y+4 het cost-plustarief geldt;
- Variant E daalt eerst gelijk aan variant A vanwege de stijging in het aantal scheepsreizen. Na het crisisjaar Y+4 stijgt het tarief onder deze variant met een percentage uit de staffel. Dit is een gemaximeerde stijging die lager is dan het cost-plustarief. Variant E genereert daardoor in de jaren Y+4, Y+5 en Y+6 een lager tarief dan bij de boven besproken varianten;
- De tarieven onder variant A laten een strikt dalende lijn zien. Dit komt omdat er een korting wordt toegepast op de tarieven bij zowel een stijging als een daling van het aantal scheepsreizen. De korting in de crisis is de maximale korting van 2,5 procent. Dit betekent dat variant A de laagste tarieven heeft in dit scenario.

Figuur 2.6 Na een crisis stijgen de tarieven hard in de meeste varianten (m.u.v. varianten A)



Bron: SEO Economisch Onderzoek

2.2.7 Resultaten scenario 7: daadwerkelijke ontwikkeling van het aantal scheepsreizen

In dit scenario wordt het aantal scheepsreizen dat daadwerkelijk is gerealiseerd in de periode 2012 tot en met 2018 gebruikt.

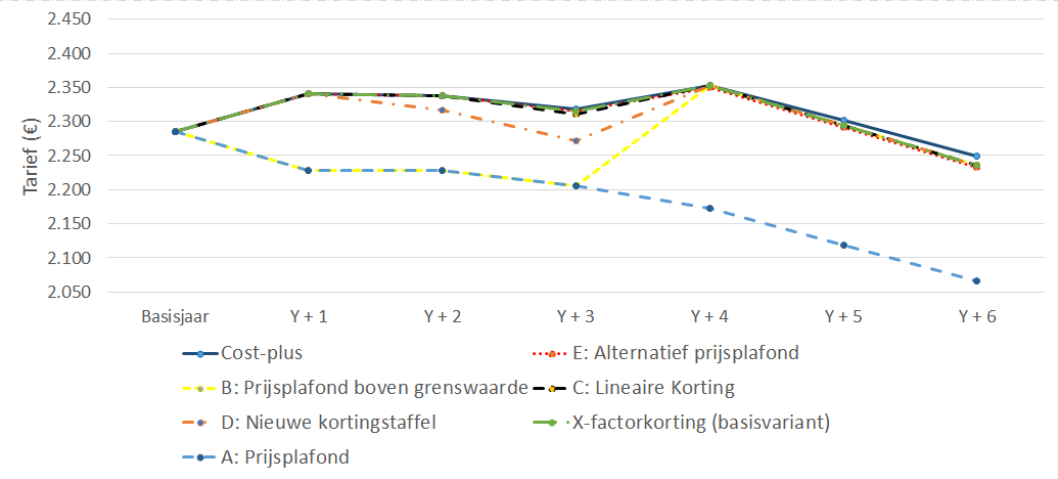
Tabel 2.7 Aantal scheepsreizen in scenario 7

	Basisjaar	Y + 1	Y + 2	Y + 3	Y + 4	Y + 5	Y + 6
Aantal scheepsreizen	84.885	82.033	82.190	83.311	81.405	84.182	87.319

Figuur 2.7 illustreert de consequenties voor de loodsgeldtarieven:

- De tarieven uit varianten E (aangepast prijsplafond) en C (lineaire korting) vallen vrijwel samen met de x-factortarieven. Het cost-plustarief is zeer vergelijkbaar maar ligt qua niveau net iets boven de tarieven voor de varianten C, E en de x-factor;
- De tarieven uit variant D (nieuwe kortingsstaffel) dalen sterker dan de tarieven uit de overige varianten (m.u.v. variant A en variant B). De tarieven weerspiegelen duidelijk het eerder effectief worden van de efficiencyprikkel en het sneller oplopen van de efficiencyprikkel in vergelijking met de x-factor uit de basisvariant;
- De tarieven uit variant B illustreren dat wanneer het aantal scheepsreizen boven de 82.000 reizen uitkomt het tarief sterker daalt dan bij de overige varianten. Dit komt omdat in variant B een korting wordt toegepast bij zowel een stijging als een daling van het aantal scheepsreizen. Wanneer het aantal scheepsreizen onder de 82.000 komt zoals in jaar Y+4 wordt het cost-plustarief toegepast;
- De tarieven onder variant A zijn monotoon dalend. Dit komt omdat er een korting wordt toegepast op de tarieven bij zowel een stijging als een daling van het aantal scheepsreizen.

Figuur 2.7 In het scenario dat de werkelijke cijfers tussen 2012 en 2018 fluctueert het tarief in variant B het meest



Bron: SEO Economisch Onderzoek

2.3 Conclusies

Op basis van de scenarioanalyses kunnen conclusies getrokken worden over de effectiviteit van de tariefmodellen. Zoals eerder toegelicht is het doel van de tariefsystematiek om een efficiencyprikkel te generen: welke efficiencyprikkel is het sterkst met een minimum aan onbedoelde negatieve effecten?

Tabel 2.8 De efficiencyprikkel van de x-factor uit het wetsvoorstel is klein

Scenario	Tariefhoogte	Tariefontwikkeling	Opmerkingen
1. Gestage toename reizen	Geen verschil	Geen verschil	Scenario komt naar verwachting niet vaak voor
2. Gestage afname reizen	Lagere tarieven	Geen verschil	Scenario komt naar verwachting niet vaak voor
3. Stabiel aantal reizen	Geen verschil	Geen verschil	Scenario komt naar verwachting niet vaak voor
4. Grote schommelingen	Geen verschil	Geen verschil	Scenario komt naar verwachting niet vaak voor
5. Middelgrote schommelingen (500-2.500 reizen)	Gemiddeld lager	Iets minder stabiel	Realistisch scenario
6. Forse daling reizen	Gemiddeld lager	Iets minder stabiel	Crisisscenario
7. Daadwerkelijke ontwikkeling aantal reizen	Vrijwel geen verschil	Geen verschil	Daadwerkelijk scenario

Bron: SEO Economisch Onderzoek

De scenarioanalyse laat zien dat de efficiencyprikkel (x-factor) zoals geformuleerd in het wetsvoorstel 2019 een kleine efficiencyprikkel genereert. In vier van de zeven scenario's is er vrijwel geen verschil tussen het tarief met efficiencykorting en het tarief zoals dat op basis van de cost-plusmethode wordt vastgesteld (zie Tabel 2.8). Bijgevolg is er ook geen verschil in de stabiliteit van het tarief voor deze twee methoden. De prikkel is vooral merkbaar in jaren waarin het aantal scheepsreizen continue stijgt, zoals in scenario's 2, 5 en 6 van dit rapport. In jaren met fluctuaties in het aantal scheepsreizen is de afwijking ten opzichte van het cost-plustarief vrijwel afwezig. Dit komt door de afronding naar beneden in de staffel waardoor de korting bij kleine veranderingen in het

aantal reizen nul procent is. In jaren waarin het aantal scheepsreizen daalt geldt per definitie het cost-plustarief. De vraagt is of de varianten die zijn doorgerekend in dit rapport voor een aanscherping van de efficiencyprikkel zorgen in vergelijking met de x-factor. Tabel 2.9 vat de conclusies van de scenarioanalyse per tariefvariant samen.

Variant A werkt in dit systeem als een prijsplafond door de efficiencykorting die wordt toegepast in zowel situaties waarin het aantal loodsenreizen stijgt als daalt. Dit houdt in dat sprake is van een prijsplafond. Dit genereert een sterke prikkel tot kostenbeheersing. Deze prikkel beoordeelt SEO als te sterk, omdat er geen relatie is met de ontwikkeling van het aantal reizen en dus met de kostenontwikkeling. Ook in een crisisjaar wordt een korting toegepast op de tarieven, door de omvang van de daling in het aantal scheepsreizen zelfs met het maximale kortingspercentage.

Variant B kan in theorie voor een sterke efficiencyprikkel zorgen in jaren dat het aantal loodsenreizen hoger is dan 82 duizend. Dit effect is vooral zichtbaar in scenario's 3 en 5. In de realiteit is het aantal jaren met een aantal loodsenreizen boven de 82 duizend echter beperkt waardoor de prikkelwerking van variant B ook beperkt is. De gekozen grenswaarde is bovendien subjectief: welke grenswaarde is nodig om de prikkelwerking te optimaliseren? Deze vraag is voor deze variant vrijwel niet te beantwoorden. Bovendien kan de variant door deze grenswaarde grote fluctuaties in het tarief kennen zoals zichtbaar is in scenario 7.

Variant C genereert een sterkere efficiencyprikkel dan de x-factor in de basisvariant door de werking van de lineaire korting. De scenarioanalyse laat zien dat dit effect alleen merkbaar is bij beperkte schommelingen in het aantal loodsenreizen zoals in scenario 3. Bij grotere veranderingen in het aantal reizen is het effect van de lineaire korting niet merkbaar. Het effect van variant C is met andere woorden beperkt.

Variant D biedt het meest zicht op versterking van de efficiencyprikkel doordat de staffel een grotere stap kent en het kortingspercentage sneller zichtbaar is in de tarieven. Bij grote veranderingen in het aantal reizen verdwijnt dit effect. Uiteindelijk is de keuze voor de vormgeving van de efficiencyprikkel dus afhankelijk van de inschatting van de mate van fluctuaties in het aantal toekomstige scheepsreizen.

Variant E kan voor een aangescherpte efficiencyprikkel zorgen, omdat de stijging van het tarief gemaximeerd wordt door de staffel. Dit effect treedt echter alleen op in jaren met een relatief grote daling van het aantal loodsenreizen zoals in een jaar met een economische crisis (scenario 6). Deze eigenschap beperkt het vermogen van deze variant om te zorgen voor een sterkere efficiencyprikkel. De variant heeft ook als eigenschap dat het de fluctuaties van het tarief beperkt door de maximering van de stijging van het tarief conform de staffel.

Tabel 2.9 Variant E levert zowel een sterkere efficiencyprikkel als een stabieler tarief

Variant	Impact efficiencyprikkel	Impact stabiliteit tarieven	Opmerkingen
A (prijsplafond)	Zeer sterke prikkel	Zeer sterke daling tarieven	Tarief daalt altijd, ook in crisisjaren
B (prijsplafond boven grenswaarde)	Gemiddeld sterkere prikkel	Kan tot grotere fluctuaties leiden	Grenswaarde is subjectief en kan tot onvoorspelbaarheid leiden
C (lineaire korting)	Beperkt sterkere prikkel	Zeer beperkte fluctuaties	Impact vooral merkbaar in jaren met kleine schommelingen qua aantal reizen
D (alternatieve kortingsstaffel)	Beperkt sterkere prikkel	Zeer beperkte fluctuaties	In jaren met grote schommelingen in aantal reizen is er geen verschil met x-factor
E (alternatief prijsplafond)	Gemiddeld sterkere prikkel	Leidt tot stabieler tarief	Extra prikkel alleen merkbaar in jaren met relatief grote verandering in aantal reizen

Bron: SEO Economisch Onderzoek

Voor zowel de x-factor uit het wetsvoorstel als varianten C en D geldt dat de invloed van de efficiencyprikkel per definitie beperkt is doordat de korting alleen wordt toepast in jaren waarin het aantal loodsenreizen stijgt. Voor andere jaren geldt het cost-plustarief. De efficiencyprikkel wordt pas significant als de stijging van het aantal loodsenreizen enkele jaren aanhoudt, zoals in jaren met een hoogconjunctuur. Dit heeft tot gevolg dat het Loodswezen in deze varianten te maken krijgt met een prijsplafond waarvan de duur lastig te voorspellen is. De meeste modellen voor tariefregulering werken daarom met vaste periodes voor de duur van een prijsplafond, waarna herziening van het tariefplafond volgt. De impact van de efficiencyprikkel kan dus ook worden versterkt door de reguleringsperiode te verlengen van thans één jaar naar meerdere jaren. Daarbij geldt de voorwaarde dat het tarief daarna wordt herijkt op basis van de kosten om te voorkomen dat de prikkel voor kostenbeheersing te sterk wordt en de kwaliteit van de dienstverlening hierdoor onder druk komt te staan. Dit zou een ongewenst negatief effect zijn van de efficiencyprikkel.

3 Alternatieven en conclusies

3.1 Alternatieve vormgeving efficiencyprikkel

Bij de vormgeving van de tariefregulering voor de loodsen is het zoeken naar de optimale balans tussen efficiencyprikkel en behoud van de kwaliteit van de dienstverlening. Hoofdstuk 2 sloot af met de conclusie dat een langere reguleringsperiode een aanknopingspunt biedt voor een sterkere efficiencyprikkel. De kern van een prijsplafond is dat het tarief vastligt. Een eventuele kostenbesparing vormt daarmee een bron van extra winst voor het bedrijf omdat het tarief niet overeenkomstig daalt. Maar dan moet het bedrijf wel kunnen inspelen op de mogelijkheden tot verbetering van de kostenefficiëntie in de organisatie. Dit vraagt meestal meer tijd dan een jaar, de huidige duur van de tariefcyclus voor de loodsen. Bovendien moet vooraf duidelijk zijn hoe lang het prijsplafond geldig is om onzekerheid over de impact op de toekomstige kosten te vermijden. Deze onzekerheid kan juist voorkomen dat wordt geïnvesteerd in maatregelen ter verbetering van de kostenefficiëntie.

Behoud van de kwaliteit van de dienstverlening vraagt dat de tarieven niet te sterk dalen als gevolg van de efficiencyprikkel maar periodiek herijkt moeten worden op basis van de kosten. Op lange termijn moeten de loodsen in staat zijn hun kosten uit het tarief te dekken.

Deze observaties leiden tot het volgende advies voor een mogelijk alternatief systeem voor de efficiencyprikkel. Zorg voor een x-factor die langer werkt dan één jaar. Een periode van drie jaar is niet ongebruikelijk in andere sectoren waarvoor tariefregulering geldt. Na afloop van deze periode wordt het tarief herijkt op basis van de daadwerkelijke kosten in dat jaar. Dit voorkomt dat tarieven structureel uit de pas gaan lopen met de kosten. Na de herijking wordt voor de komende drie jaar een nieuwe efficiencyprikkel bepaald waarna de volgende reguleringsperiode begint.

Voor de werking van de efficiencyprikkel in dit systeem is de keuze van het kortingspercentage cruciaal. Dit percentage hoeft niet negatief te zijn. Ook een x-factor van nul procent genereert een prikkel voor kostenbeheersing, mits dit prijsplafond geldt voor een langere periode. Voor de loodstarieven zou voor elke reguleringsperiode een voorspelling gemaakt kunnen worden van de doelmatige kosten in jaar T+3. Doelmatige kosten houdt in dat gebruik is gemaakt van de mogelijkheden om kosten te besparen. Het doel van de x-factor zou zijn om in drie jaar naar dit doelmatige kostenniveau te groeien. Dus stel dat het huidige kostenniveau € 10.000 is en de inschatting van de doelmatige kosten in jaar T+3 € 9.500. Dit is een verschil van 5 procent. Als de kosten in drie jaar naar dit niveau moeten groeien, is de jaarlijkse efficiencykorting 5/3 = 1,67 procent. De loodsen kunnen extra winst maken door de kosten met een nog sterker percentage te verlagen.

De onderbouwing van de te bereiken doelmatigheid kan plaatshebben door te analyseren wat de productiviteitsgroei in de economie als geheel is en in hoeverre de loodsen deze groei zouden moeten kunnen volgen. Een alternatief is om te analyseren wat de productiviteitsgroei is in sectoren die kenmerken delen met het Loodswezen. Op basis van de productiviteitsontwikkeling in deze sectoren kan een benchmark worden opgesteld, niet om het tarief te bepalen maar om te analyseren wat een realistisch percentage is voor de productiviteitsgroei. Een derde methode is om de interne organisatie periodiek te laten beoordelen door externe experts om te bezien waar kostenbeheersing

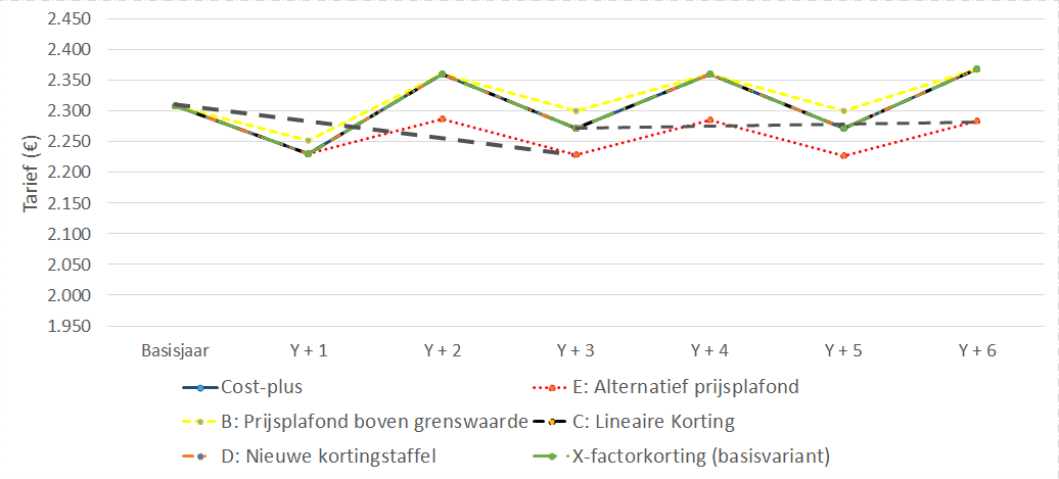
mogelijk is. Welke methode ook wordt gehanteerd, kern is dat het percentage voor de efficiency-korting goed wordt onderbouwd en kan worden aangepast in de volgende reguleringsperiode.

Een complicerende factor voor de loodsen is dat de gerealiseerde kosten mede afhangen van het aantal loodsenreizen. Daarom is het aan te bevelen te werken met de doelmatige kosten per reis. Dit vraagt een inschatting van het aantal reizen voor de komende drie jaar. Bij afwijking van het aantal geschatte reizen kan nacalculatie plaatsvinden om hiervoor te corrigeren.

De grijs gestreepte lijn in Figuur 3.1 geeft aan hoe dit alternatief zou kunnen werken in scenario 4: Grote schommelingen. In de jaren tot en met Y+3 is de efficiencykorting in dit voorbeeld elk jaar -1 procent. In de daarop volgende periode van drie jaar is de korting +0,33 procent en dus feitelijk een bonus. In jaar Y+3 wordt het tarief gelijkgesteld aan het cost-plustarief. De kern is dat het plafond vastligt voor een periode van drie jaar waardoor de werking op de kostenbeheersing sterker is dan voor de overige varianten. De kosten in Y+3 zullen bij toepassing van dit alternatief dus waarschijnlijk lager uitkomen dat het hier getoonde cost-plustarief.

Per saldo is de korting zo gekozen dat de prikkel sterker is dan in de varianten B, C en D. De werking lijkt sterk op variant E, maar kent een grotere stabiliteit. Het alternatief kan zo de voordelen van de verschillende varianten combineren.[11]

Figuur 3.1 Alternatief op basis van een efficiencyprikkel voor een langere periode



Bron: SEO Economisch Onderzoek

3.2 Conclusies

Doel van dit rapport is de werking van de efficiencyprikkel voor de loodsentarieven te onderzoeken. Hiervoor zijn verschillende varianten vergeleken met het voorstel voor een x-factor uit het wetsvoorstel. De conclusies van de scenarioanalyse zijn dat de varianten de efficiencyprikkel maar beperkt verbeteren ten opzichte van de x-factor. Een alternatieve staffel op basis van 1 procent

[11] Variant A is in dit figuur weggelaten om de verschillen tussen het alternatief en de overige varianten beter inzichtelijk te maken.

korting per 1.000 reizen of een alternatief prijsplafond (variant E) bieden hiervoor de beste mogelijkheden.

Voor elke variant geldt echter het nadeel dat de duur van de efficiencyprikkel in principe beperkt is tot de lengte van de tariefcyclus die thans één jaar is. Voor een effectieve efficiencyprikkel kan gedacht worden aan een alternatief op basis van een langere reguleringsperiode. De werking van dit alternatief is in dit hoofdstuk toegelicht. Het doel is de voordelen van de diverse varianten te combineren om een beter evenwicht te zoeken tussen kostenbeheersing en stabiliteit van de tarieven.

Bijlage A Methodiek bepaling loodsgeldtarieven bij integrale uurtarieven & x-factorkorting

De basisvariant voor de tariefbepaling in dit rapport is gebaseerd op het wetsvoorstel 2019.[12] Conform het wetsvoorstel 2019 vindt vaststelling van tarieven op twee manieren plaats: via een cost-plus methode en via een generieke doelmatigheidskorting, de x-factor. Als er een stijging van het aantal scheepsreizen verwacht wordt ten opzichte van de raming van het huidige jaar, dan worden de tarieven via beide methoden bepaald en geldt de laagste van de twee. Als er een daling van het aantal scheepsreizen verwacht wordt, dan gelden de cost-plus tarieven. Hieronder worden beide methoden beschreven.

Cost-plus methode

Binnen de tariefbepaling kunnen twee rekenstappen worden onderscheiden:

1. het bepalen van de totale kosten die in de loodsgeldtarieven kunnen worden doorberekend;
2. het op basis van de gelijkheid totale kosten = totale opbrengsten vaststellen van de loodsgeldtarieven.

Stap 1. Bepaling van de totale kosten.

De door te berekenen kosten bestaan uit drie soorten kosten:

- De arbeidsvergoeding voor de loodsen;
- De kosten voor beloodsen en plannen;
- De overige kosten, voornamelijk bestaande uit overheadkosten en de vermogensvergoeding.

Deze drie soorten kosten worden hieronder uitgebreider beschreven.

Arbeidsvergoeding

De arbeidsvergoeding bestaat uit twee soorten vergoedingen. De vergoedingen voor directe loodsuren en indirecte loodsuren:

- De directe loodsuren worden bepaald op basis van de raming van het aantal te loodsen scheepsreizen. Vervolgens worden deze vermenigvuldigd met een (wettelijk vast te leggen) all-in uurtarief voor directe loodsuren. Dit all-in uurtarief is inclusief DPL-reisuren, DPL-wachturen en DPL-beschikbaarheidsuren.
- De indirecte loodsuren worden bepaald op basis van een inschatting van de te verrichten indirecte loodstaken zoals managementtaken, het leiden van loodsdiensten en het volgen/geven van opleidingen. Vervolgens worden deze vermenigvuldigd met een (wettelijk vast te leggen) all-in uurtarief voor indirecte loodsuren. Dit all-in uurtarief is inclusief IPL-reisuren en IPL-wachturen.

De optelsom van deze vergoedingen vormt de totale arbeidsvergoeding.

[12] Zie: Wet van [datum] tot wijziging van de Loodsenwet en enige andere wetten in verband met de actualisatie van het markttoezicht op het aanbod van dienstverlening door registerloodsen (Wet actualisatie markttoezicht registerloodsen). Versie internetconsultatie 6 september 2019.

Kosten beloodsen en plannen
Deze bestaan uit kosten voor de vaartuigen en andere kosten van beloodsen en plannen. De vaartuigkosten bestaan uit brandstofkosten (welke afhankelijk zijn van de brandstofprijs en het geraamde aantal te loodsen scheepsreizen), kosten voor de bemanning van de vaartuigen (anders dan de loodsen), onderhoudskosten en afschrijvingskosten. De andere kosten van beloodsen en plannen bestaan uit overige vervoerskosten (welke afhankelijk zijn van het geraamde aantal te loodsen scheepsreizen), kosten voor het gebruik van helikopters, planningskosten, kosten voor de ligplaatsen en de kosten van de technische dienst.

Overige kosten
De overige kosten zijn indirecte kosten en de vermogensvergoeding. De indirecte kosten bestaan uit overige landelijke kosten, overige regionale kosten, de kosten van de publiekrechtelijke organisatie en de FLO/FLP. Deze laatste vervalt per 1-1-2017. De vermogensvergoeding wordt bepaald door de totale kapitaalbasis te bepalen en deze te vermenigvuldigen met een WACC-percentage.

Stap 2. Van totale kosten naar loodsgeldtarieven.
De totale kosten zijn het startpunt voor de bepaling van de totale toegestane opbrengsten. Deze opbrengsten zijn gelijk aan de totale kosten minus vier aftrekposten. Dit zijn:

1. De kostentoerekening aan de Scheldevaart. Deze kosten worden gedekt uit het tarief voor de Scheldevaart, zoals vastgesteld door de Minister van MOB van het Vlaams gewest.
2. Verrekening investeringen en eventuele andere effecten van eerdere jaren. Het verschil tussen de geraamde investeringen en de gerealiseerde investeringen in eerdere jaren, tezamen met eventuele andere effecten uit eerdere jaren, wordt verrekend met de totale kosten van het komende jaar. NB: deze post kan dus zowel positief als negatief zijn.
3. Inkomsten uit andere tarieven. Het loodswezen heeft inkomsten uit een aantal activiteiten waarvoor in een apart proces tarieven worden vastgesteld. Dit betreft drie activiteiten: de examinering van verklaringhouders, het verstrekken van een afschrift uit het loodsenregister en het afgeven van een EU-loodsverklaring.
4. Overige inkomsten. Dit betreft inkomsten uit andere bronnen dan de hierboven genoemde. Zolang deze minder dan 1% van de omzet bedragen, worden ze volgens de Bagatelbepaling niet apart gereguleerd en worden ze opgevoerd onder de overige inkomsten.

Hiermee zijn de totale toegestane opbrengsten bekend. De loodsgeldtarieven worden zodanig vastgesteld dat deze tarieven gegeven de raming van het aantal te loodsen scheepsreizen zorgen voor gelijkheid van totale kosten en totale toegestane opbrengsten. Er bestaan verschillende tarieven voor verschillende verrichtingen. Er wordt onderscheid gemaakt naar:

- Zeehavengebied;
- Starttarief (S-tarief) en trajecttarief (T-tarief);
- A-tarieven (factoren bijzondere situaties en aanvullende loodsdiensten);
- Loodsvergoedingen;
- In-/uitgaande reizen, rendez-vousreizen, verhaalreizen.

Ook zijn er nog twee kortingen van toepassing op de tarieven:

- Een frequentiekorting voor herhaalde reizen;
- Een betalingskorting voor betalingen via automatische incasso.

Generieke doelmatigheidsfactor (x-factor)

De loodsgeldtariefbepaling via de x-factorkorting neemt de loodsgeldtarieven in het huidige jaar als uitgangspunt. Op deze tarieven worden drie aanpassingen gedaan:

1. Er wordt een gemiddelde index bepaald door een weging van een (CBS-)loonindex (70%) en een (nog niet ander vastgestelde) prijsindex (30%). De huidige tarieven worden vermenigvuldigd met deze index.
2. X-factorkorting: eerst wordt de stijging van het geraamde aantal scheepsreizen voor het komende jaar ten opzichte van het geraamde aantal scheepsreizen voor het huidige jaar bepaald. Het aantal extra reizen gedeeld door duizend geeft het kortingspercentage, naar beneden afgerond op 0,5% nauwkeurig.[13] De maximum korting bedraagt 2,5%. De tarieven bepaald onder (1) worden vervolgens verlaagd met dit kortingspercentage. Dit heeft de volgende kortingsstaffel tot gevolg:

Prognose toename aantal reizen t.o.v. het lopende jaar	Op te leggen x-factorkorting
0 – 499	0%
500 – 999	0,5%
1.000 – 1.499	1%
1.500 – 1.999	1,5%
2.000 – 2.499	2,0%
> 2.500	2,5%

NB: wanneer het aantal scheepsreizen stijgt, dalen de kosten per scheepsreis voor het Loodswezen. De vaste kosten kunnen dan namelijk worden omgeslagen over meer scheepsreizen. Via dit mechanisme wordt 'automatisch' een deel van de opgelegde x-factorkorting behaald. Het resterende deel van de korting moet worden terugverdiend via daadwerkelijke efficiencyverhoging.

[13] Dit rapport hanteert het kortingspercentage van 0,5 procent per 500 reizen. Het wetsvoorstel 2019 stelt in artikel 27ca lid 2 dat het kortingspercentage "bij of krachtens algemene maatregel van bestuur" wordt bepaald.

seo economisch onderzoek

Roetersstraat 29 . 1018 WB Amsterdam . T (+31) 20 525 16 30 . F (+31) 20 525 16 86 . www.seo.nl