

Recueil de résolutions CPC de la réunion du 25 juin 2013

Communication du Secrétariat

2013-I-1	CDNI – Budget 2014
2013-I-2	Révision des modalités de tarification du système de financement de la collecte des déchets huileux et grasseyés survenant lors de l'exploitation d'un bâtiment
2013-I-3	Péréquation financière annuelle 2011

Résolution CDNI 2013-I-1

CDNI – Budget 2014

La Conférence des Parties Contractantes,

vu le Budget détaillé, préparé par le Secrétariat (CPC (13) 4 final), et conformément à l'article 1^{er} du règlement financier de la CDNI,

adopte son budget 2014 au titre de l'article 14 paragraphe 6 de la Convention ainsi que le budget 2014 de l'IIPC au titre de l'article 10 paragraphe 6 de la Convention, s'élevant à un total de 632 502 € (six cent trente deux mille cinq cent deux Euros) ;

arrête la répartition suivante des contributions des Parties Contractantes :

PAYS	2014 (montant en euros)
Allemagne	156 417
Belgique	79 917
France	45 492
Luxembourg	41 667
Pays-Bas	259 692
Suisse	49 317
Total	632 502

Les cotisations seront versées au compte de la CDNI auprès de la banque CIC Est domiciliée à Strasbourg.

Les Etats contractants rappellent que ce versement est soumis à l'approbation des budgets nationaux par leurs Parlements respectifs.

Cette résolution prend effet au 1^{er} janvier 2014.

Résolution CDNI 2013-I-2

Révision des modalités de tarification du système de financement de la collecte des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation d'un bâtiment

La Conférence des Parties contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et son article 6 stipulant que des critères soient élaborés en vue d'une réduction des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation d'un bâtiment,

prend acte du rapport de son groupe de travail sur cette question en annexe,

constate que l'objectif de prévention escompté ne peut être réalisé à ce jour d'une manière satisfaisante ni par des dispositions réglementaires complémentaires, ni par le biais d'une rétribution d'élimination différenciée,

consciente que la prévention reste un aspect important dans la contexte du système de financement prévu par l'article 6 CDNI,

constate par ailleurs que la collecte et l'élimination des déchets huileux ainsi que le financement de ceux-ci n'appellent pas d'observations particulières,

constate qu'une partie de la profession a exprimé le souhait d'adapter le système tarifaire de sorte que pour tout bateau un rapport plus évident apparaisse entre la rétribution d'élimination et la quantité de déchets produite .

prend acte de l'engagement du groupe CDNI/G en vue d'une évaluation du réseau des stations de réception et de la collecte des déchets concernés vers 2015,

invite

- le groupe CDNI/G :
 - o à lui faire rapport en vue de l'évaluation du réseau au plus tard à l'automne 2015 ;
 - o à lui soumettre en décembre 2013 un rapport sur l'opportunité d'adapter le système tarifaire de la rétribution d'élimination en vue d'une meilleure adéquation entre recours au réseau des stations de réception par des bateaux individuels et montant total de la rétribution d'élimination due pour un type de bateau et, le cas échéant, de faire des propositions pertinentes ;
- les catégories professionnelles concernées à poursuivre leurs initiatives en vue de la prévention par l'introduction de guides de bonnes pratiques confirmées.

Annexe

Rapport concernant la prise en compte de critères susceptibles de contribuer à la réduction des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment.

Introduction

1. Le présent rapport résume les délibérations et la recherche concernant des critères permettant de mettre en œuvre l'objectif prévu par l'article 6 CDNI relatif à la prévention des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment. Cet objectif trouve son origine dans le contexte du financement de la réception et de l'élimination de ces déchets dans la mesure où le système de rétribution défini par la convention prive la profession fluviale, sur le plan individuel, d'incitations à entreprendre des mesures en vue d'une telle prévention.
2. La réflexion menée au sein de la Conférence des parties contractantes et de son groupe de travail CDNI/G a été basée sur les premières expériences relatives à l'élimination de ce type de déchets et à son financement. Si cette expérience ne couvre que deux années, elle a néanmoins permis d'établir les caractéristiques au niveau des volumes réceptionnés, la fréquence des dépôts auprès des stations de réception ainsi que les coûts globaux engendrés par le système.
3. Comme le laisse entendre l'article 6 CDNI, les critères d'ordre pratique, à établir dans le but de la prévention, seraient destinés à servir d'élément pour la fixation des montants de la rétribution d'élimination. Cette approche donnerait ainsi lieu à une différenciation du montant de la rétribution d'élimination pour les catégories de bateaux à distinguer à cet égard. La différenciation devrait également tenir compte de la nécessité d'assurer un équilibre entre recette globale du système de financement et des dépenses nécessaires pour l'exploitation du réseau des stations de réception.
4. Outre la question concernant la prévention, des réflexions ont été entamées en vue
 - d'une baisse globale des coûts liés à l'exploitation du réseau des stations de réception et
 - une meilleure adéquation de la rétribution d'élimination due par rapport au respect de l'environnement par le bateau. .

Méthodologie

5. Pour la prise en compte de critères visant la réduction du volume des déchets et servant d'élément pour une tarification relative à la rétribution d'élimination adaptée, les éléments suivants doivent être distingués dans une approche prospective :
 - a) La définition de bateaux considérés comme « nettement plus propre » par rapport aux bateaux correspondants à la moyenne ;
 - b) L'identification et la définition des équipements, voire des procédures à bord des bateaux en vue de la réduction des volumes de déchets, permettant d'atteindre le niveau « nettement plus propre » ;
 - c) La définition d'un cadre réglementaire ou para-réglementaire pour la mise en application de tels critères dans la pratique, et ceci en tenant compte du suivi administratif nécessaire pour un fonctionnement équitable de ce régime ;
 - d) La mise au point d'une tarification qui incite réellement à investir et à appliquer des procédures, visant la réduction du volume des déchets pour atteindre le niveau « nettement plus propre », tout en assurant l'équilibre entre coût et recette au niveau global du système de financement. Ce volet devra également comprendre le suivi au plan administratif nécessaire pour assurer le respect des règles contraignantes et notamment la prévention d'un usage abusif d'un tarif différencié, alors qu'il faudra en même temps parvenir à l'acceptation d'une tarification différenciée par la profession fluviale.

Les 4 volets de l'approche ainsi analysée ont fait l'objet d'un examen qui, du fait d'un manque de données suffisamment détaillées concernant la pratique à bord des différentes classes et types de bateaux, est resté approximatif. Les constats sur ce point peuvent être résumés comme suit.

6. Les données sur le comportement des bateaux au niveau du dépôt des déchets huileux et graisseux permettent de constater une différence nette entre les bateaux d'une année de construction récente par rapport aux autres bateaux. Cependant, en l'absence de statistiques fiables et de références précises quant à l'origine des performances respectives, il n'était pas possible de déterminer avec précision les caractéristiques de bateaux « nettement plus propre », ni celles des autres bateaux. L'absence de profils de dépôt suivant les différentes classes de bateaux n'a pas permis d'apporter suffisamment d'éléments pour la définition envisagée.

7. En regardant de plus près l'équipement à bord des bateaux intérieurs, il a été constaté que la flotte, dans son ensemble, est à considérer comme globalement harmonisée. Ainsi, l'installation de réservoirs pour les huiles usées et de systèmes d'étanchéité du passage d'arbres à hélices a été considérée comme largement généralisée. Comme il n'y a pas d'autre équipement ou de procédure déterminant de manière significative le volume des déchets huileux et graisseux lors de l'exploitation du bateau, c'est avant tout la qualité des installations à bord et le degré d'usure de celles-ci qui détermineront les volumes constatés. Dans cette hypothèse, il est évidemment fait abstraction du degré d'exploitation du bateau. En effet, le volume occasionné dépend en large mesure de la gestion assurée par l'équipage du bateau. Il s'agit d'un ensemble de mesures et de recours à un ensemble de procédures et de prise en compte d'équipements qui explique la quantité des déchets produits. Cette situation rend difficile la détermination, d'une manière objective, des critères renvoyant aux installations et aux procédures appliquées.

8. La possibilité d'une prévention à travers une récompense des bateaux ayant déposés des volumes nettement moindres par rapport à la moyenne, a été explorée. Cette approche nécessiterait l'installation à bord d'un dispositif permettant l'enregistrement d'une manière sécurisée des volumes des eaux de fond de cale. Bien que de tels dispositifs soient disponibles sur le marché, l'ensemble des mesures à prévoir a été considéré comme à la fois trop complexe et pas assez sûr quant aux possibilités de contournement des obligations de la convention. Ainsi, cette approche a été abandonnée.

9. Indépendamment de la définition de critères techniques et opérationnels, il se pose la question de la validation de ceux-ci au regard de l'objectif de la prévention. En l'absence d'une référence précise à un seul équipement ou à une seule procédure, facile à contrôler il a été considéré que, dans l'hypothèse d'une mise en place d'un mécanisme comprenant plusieurs éléments techniques et de procédure, le suivi administratif nécessaire pour les contrôles et les certifications aurait été d'une telle ampleur que les charges en découlant ne se justifieraient aucunement. A cet égard, il convient de rappeler qu'une différenciation du système tarifaire en vue de la prévention nécessiterait à deux niveaux un suivi administratif adéquat : au niveau des bateaux et leurs installations, d'une part, et au niveau de l'imputation de la rétribution d'élimination et notamment lors de la procédure d'avitaillement en gazole, d'autre part.

10. Par ailleurs, il se pose la question du potentiel d'un tarif différencié au regard de l'objectif escompté. Sur la base de l'exploitation durant les exercices 2011 et 2012 du réseau des stations de réception, des scénarii ont été élaborés afin de pouvoir déterminer à la fois la marge et l'effet potentiel d'un tarif différencié. Cet exercice a permis de constater que même un écart significatif entre le tarif modéré par rapport au tarif standard ne permettrait pas un effet incitatif suffisamment important pour les investissements nécessaires en vue d'une baisse de volume des déchets huileux et graisseux.

11. Dans ce contexte, le groupe de travail, de concert avec les représentants de la profession de la navigation, a constaté que l'objectif de la prévention ne pouvait pas être atteint par moyen d'une tarification adaptée, mais devrait être recherché au niveau du comportement des équipages lors de l'exploitation des bateaux.

12. A cet égard, il convient de poursuivre les démarches déjà engagées par plusieurs Institutions nationales en vue d'établir des guides de bonnes pratiques en vue de la prévention. En résumé, le groupe CDNI/G propose à la Conférence des Parties Contractantes l'adoption d'une résolution en vue d'une position commune quant à l'objectif stipulé dans l'article 6 de la convention.

13. Quant aux questions relevées au paragraphe 4, le groupe de travail réitère l'objectif d'une évaluation intégrale de l'exploitation du réseau des stations de réception en 2015 au plus tard, sur la

base d'un inventaire et d'analyses à réaliser en tenant compte de l'exploitation dans la période 2011-2013. Cette évaluation vise le rapport entre les coûts liés à la mise en place d'un réseau de stations de réception étendu sur l'ensemble des voies navigables couvertes par la convention, d'une part, et les prestations individuelles des stations, d'autre part, en vue d'une optimisation du réseau.

14. Par ailleurs, le groupe de travail propose d'effectuer une analyse de la variation des rétributions d'élimination par bateau en vue d'une évaluation restreinte du rapport entre le recours au réseau des stations de réception et le montant total de la rétribution d'élimination redevable par un type de bateau

Résolution CDNI 2013-I-3

Péréquation financière annuelle 2011

La Conférence des Parties Contractantes,

vu l'article 14 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et l'article 2 de son Règlement Intérieur,

approuve la péréquation financière 2011, arrêtée par l'Instance Internationale de Péréquation et de Coordination (résolution IIPC 2013-II-1).

rappel qu'au vu de l'Article 6 alinéa 1 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, stipulant que « les rétributions d'élimination versées seront exclusivement affectées au financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bâtiments », il appartient aux institutions nationales de prendre toutes les dispositions nécessaires afin que les montants à reporter restent intégralement disponibles pour être employés exclusivement aux fins précitées.

Cette résolution prend effet le 1 juillet 2013.

Annexe

Annexe résolution CDNI 2013-I-3

Tableau 1 : Volumes et quantités des matières éliminés

		CDNI							TOTAL
		VNF	ITB	SAB	SRH	LUX	BEV (DE)		
Données annuelles / Jahresangaben / Jaargegevens									
Année : 2011 / Trimestre : 1 - 4									
	Nombre de bateaux/ Zahl der Schiffe / aantal schepen			16 762	534	14	8 162	25 472	
01	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie :	m3	/	253	2 526	228	3	1 601	4 611
02	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3	/	4 414	21 523	1 163	17	22 699	49 816
03	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg		184 934	663 890	21 252	336	224 706	1 095 118
04	Summe der Behälter / Totaal emballage	kg		19 848	113 026	2 131	64	19 959	155 028

Tableau 2 : Système de financement – Entrées et sorties

05	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	Euro	0 €	920 248 €	3 485 791 €	300 266 €	8 652 €	4 888 636 €	9 603 593 €
06	Rétribution d'élimination / Entsorgungsgebühr / Afvalbeheersbijdrage	Euro	144 612 €	853 505 €	6 645 603 €	246 235 €	11 415 €	2 547 473 €	10 448 843 €

Tableau 3 : Calcul de la péréquation annuelle, 2011

IIPC PA 2011								
Etat/IN	Données IN Année 2011			Péréquation financière			Péréquation complémentaire 2011	Reports 2011
	coûts	recettes	part coûts	part convent. Recettes	Péréquation	Péréquation T4		
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	CnT4=Cn-CnT3		
DE	4 888 635,87 €	2 547 473,00 €	0,5090423643260	5 318 903,54 €	2 771 430,54 €	2 711 665,10 €	59 765,44 €	430 267,67 €
BE	920 248,44 €	853 505,69 €	0,0958233450234	1 001 243,05 €	147 737,36 €	129 303,94 €	18 433,42 €	80 994,61 €
FR	- €	144 611,80 €	0,0000000000000	- €	144 611,80 €	144 611,80 €	- €	- €
LUX	8 652,05 €	11 414,10 €	0,0009009179872	9 413,55 €	2 000,55 €	2 076,17 €	75,62 €	761,50 €
NL	3 485 791,00 €	6 645 603,00 €	0,3629673674563	3 792 588,89 €	2 853 014,11 €	2 943 855,87 €	90 841,76 €	306 797,89 €
CH	300 266,00 €	246 235,00 €	0,0312660052070	326 693,57 €	80 458,57 €	249 574,81 €	- 169 116,24 €	26 427,57 €
Σ	9 603 593,36 €	10 448 842,59 €	1,00	10 448 842,59 €	0,00 €	0,00 €	- 0,00 €	845 249,23 €
	Solde / 31.12.2011	845 249,23 €						

Tableau 4 : Tableau de distribution

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2011-Y							
Zahlungsleistende IN/ IN débitrices / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LU	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00 €
DE							
FR							0,00 €
LU							
NL							
CH	18 433,42 €	59 765,44 €		75,62 €	90 841,76 €		169 116,24 €
SUMME / TOTAL	18 433,42 €	59 765,44 €		75,62 €	90 841,76 €		
							169 116,24 €
							169 116,24 €
