

Bundel van de besluiten van de CVP van 25 juni 2013

Mededeling van het secretariaat

2013-I-1	CDNI – Begroting 2014
2013-I-2	Herziening van de tariefmodaliteiten van het financieringssysteem voor de verzameling van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval
2013-I-3	Jaarlijkse financiële verevening 2011

Besluit CDNI 2013-I-1

CDNI – Begroting 2014

De Conferentie van Verdragsluitende Partijen,

gezien de uitvoerige begroting die door het secretariaat is voorbereid (CPC (13) 4 def.) en overeenkomstig artikel 1 van het financieel reglement van het CDNI,

aanvaardt krachtens artikel 14, zesde lid van het Verdrag haar begroting 2014, alsmede krachtens artikel 10, zesde lid van het Verdrag de begroting 2014 van het IVC, ten bedrage van in totaal € 632 502 (zeshonderd tweeëndertigduizend vijfhonderdtwee euro);

legt de volgende verdeling vast voor de bijdragen van de Verdragsluitende Partijen:

LAND	2014 (bedrag in euro)
Duitsland	156 417
België	79 917
Frankrijk	45 492
Luxemburg	41 667
Nederland	259 692
Zwitserland	49 317
Totaal	632 502

De bijdragen zullen worden overgemaakt op de rekening van het CDNI bij de bank CIC Est te Straatsburg.

De Verdragsluitende Staten wijzen erop dat deze overmaking slechts kan geschieden als de nationale begrotingen door hun respectieve parlementen zijn goedgekeurd.

Dit besluit wordt van kracht op 1 januari 2014.

Besluit CDNI 2013-I-2

Herziening van de tariefmodaliteiten van het financieringssysteem voor de verzameling van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval

De Conferentie van Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, en artikel 6 daarin dat bepaalt dat criteria ontwikkeld dienen te worden met het oog op een beperking van het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval,

neemt kennis van het verslag in de bijlage van haar werkgroep over dit vraagstuk,

stelt vast dat het nagestreefde doel van afvalpreventie momenteel noch door aanvullende voorschriften, noch door een gedifferentieerde verwijderingsbijdrage in bevredigende mate kan worden bereikt,

erkennende dat het voorkomen van afval binnen de context van de financieringsregeling zoals voorzien in artikel 6 van het CDNI een belangrijk aspect blijft,

stelt vast dat de verzameling en verwijdering van oliehoudend afval alsmede de financiering daarvan geen aanleiding geeft tot specifieke opmerkingen,

stelt vast dat bij een gedeelte van het bedrijfsleven de wens bestaat om het tariefsysteem aan te passen opdat voor ieder schip een duidelijker verhouding ontstaat tussen de verwijderingsbijdrage en de geproduceerde hoeveelheid afval,

neemt kennis van het voornemen van de werkgroep CDNI/G om tegen 2015 het netwerk van ontvangstinrichtingen en de verzameling van afval aan een evaluatie te onderwerpen,

verzoekt

- de werkgroep CDNI/G:
 - o op zijn laatst in het najaar van 2015 verslag aan haar te doen met betrekking tot de evaluatie van het netwerk;
 - o in december 2013 een verslag aan haar voor te leggen met betrekking tot de zinvolheid van een aanpassing van het tariefsysteem voor de verwijderingsbijdrage met het oog op een betere afstemming tussen het gebruik van het netwerk van ontvangstinrichtingen door individuele schepen en het totale bedrag van de verwijderingsbijdragen dat een type schip verschuldigd is en in het voorkomende geval, een desbetreffend voorstel voor te leggen;
- de betrokken sector haar initiatieven ter voorkoming van afval door de opstelling van richtsnoeren voor de praktijk voort te zetten.

Bijlage

Verslag over de eventuele toepassing van criteria ter bevordering van de vermindering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval.

Inleiding

1. Het onderhavige verslag is een samenvatting van het overleg en het onderzoek naar criteria voor de tenuitvoerbrenging van de bepaling van artikel 6 CDNI waarin het voorkomen van olie- en vethoudend bedrijfsafval beoogd wordt. De oorsprong hiervan hangt samen met de wijze waarop de financiering van de inname en verwijdering van het afval is opgezet, waarbij het systeem van de bijdragen zoals voorzien in het Verdrag, het bedrijfsleven, of beter gezegd de individuele ondernemers, niet rechtstreeks aanzet om zelf maatregelen te treffen om afval te voorkomen.

2. De overwegingen die hier omtrent in de Conferentie van Verdragsluitende Partijen en in de werkgroep CDNI/G besproken werden, zijn gebaseerd op de eerste ervaringen met de verwijdering van deze afvalstoffen en de financiering daarvan. Hoewel de ervaringen slechts twee jaar beslaan, geeft dit toch al een zeker beeld van de ingenomen hoeveelheden, de regelmaat waarmee afval bij de ontvangstinrichtingen wordt afgegeven en de kosten die in zijn totaliteit met het systeem gepaard gaan.

3. Zoals verwoord in artikel 6 CDNI, is het de bedoeling dat er concrete criteria worden uitgewerkt om het voorkomen van afval te bevorderen, die tevens bij de vaststelling van de hoogte van de verwijderingsbijdrage in acht genomen zouden moeten worden. Deze benadering zou het dus mogelijk moeten maken de hoogte van de verwijderingsbijdrage voor verschillende categorieën schepen te differentiëren. Bij de differentiatie moet tevens rekening worden gehouden met het feit dat de totale inkomsten van het financieringssysteem en de uitgaven die nodig zijn voor de exploitatie van de ontvangstinrichtingen met elkaar in evenwicht moeten zijn.

4. Afgezien van het vraagstuk van afvalpreventie, werden de volgende punten in overweging genomen

- een algemene reductie van de kosten die gepaard gaan met de exploitatie van het net van ontvangstinrichtingen
- een betere afstemming van de verschuldigde verwijderingsbijdrage op de milieuvriendelijkheid van het schip.

Methodologie

5. Als ter vermindering van de hoeveelheid afval criteria moeten worden toegepast die als uitgangspunt genomen kunnen worden voor een aanpassing van de tarieven voor de verwijderingsbijdrage, moeten met het oog op de toekomst de volgende aspecten van elkaar onderscheiden worden:

- a) de vaststelling van de schepen die als “veel schoner” worden beschouwd dan de andere, gemiddelde schepen;
- b) de keuze en omschrijving van installaties, of wellicht procedures aan boord van de schepen waardoor minder afval ontstaat, zodat men dit “veel schonere” niveau kan bereiken;
- c) vastlegging van een reglementair (of semi-reglementair) kader voor de toepassing van deze criteria in de praktijk, waarbij tevens rekening moet worden gehouden met de administratieve implicaties om te kunnen zorgen voor een eerlijke toepassing van de regeling;
- d) de totstandkoming van een tarifiering die echt een aansporing vormt om te investeren en maatregelen te treffen waardoor minder afval ontstaat en men dus een “veel schoner schip” bereikt, terwijl het evenwicht tussen inkomsten en uitgaven binnen het financieringssysteem niet in gevaar wordt gebracht. In dit kader moet ook gedacht worden aan de begeleidende, administratieve maatregelen, waardoor de naleving van de bindende voorschriften gewaarborgd wordt en met name ook voorkomen wordt dat er

misbruik wordt gemaakt van het gedifferentieerde tarief, terwijl er tegelijkertijd voor gezorgd moet worden dat het gedifferentieerde tarief voor de sector aanvaardbaar is.

De vier hier geanalyseerde benaderingen werden onderzocht, waarbij dit onderzoek vanwege een tekort aan voldoende gedetailleerde gegevens met betrekking tot de reële situatie aan boord van de verschillende klassen en type schepen, slechts een benadering is gebleven. De vaststellingen ten aanzien van dit punt kunnen als volgt worden samengevat.

6. Aan de hand van de gegevens die over het gedrag van de schepen bij de afgifte van olie- en vethoudend afval beschikbaar zijn, kan worden vastgesteld dat er een duidelijk verschil is tussen schepen van een recent bouwjaar en de overige schepen. Bij gebrek aan betrouwbare statistieken en nauwkeurige informatie waaruit duidelijk naar voren komt, wat de achterliggende redenen hiervoor zijn, is het niet mogelijk precies te bepalen welke eigenschappen van een schip ertoe leiden dat het "veel schoner" is dan een ander schip. De "afvalprofielen" van de verschillende scheepsklassen zijn niet bekend, zodat hier geen criteria aan ontleend kunnen worden die voor de beoogde vaststelling nuttig zouden zijn geweest.

7. Wanneer men de installaties aan boord van de binnenvaartschepen meer in detail bekijkt, kan men vaststellen dat de vloot, alles bij elkaar genomen, een vrij gelijkmatig beeld vertoont. In de regel wordt afwerkte olie opgevangen en zijn de schroeven voorzien van schroefasdictringen. Aangezien er geen andere installaties of maatregelen zijn die de hoeveelheden olie- en vethoudend afval tijdens de vaart echt significant beïnvloeden, zijn vooral de kwaliteit van de installaties aan boord en de slijtage daarvan bepalend voor de omvang waarin afvalstoffen ontstaan. Het spreekt vanzelf dat hier de exploitatiewijze van het schip buiten beschouwing blijft. De hoeveelheden afvalstoffen hangen immers in grote mate af van de zorgvuldigheid waarmee de scheepsbemanning te werk gaat. Het gaat om een combinatie van maatregelen, procedures en installaties, die samen bepalen hoeveel afval geproduceerd wordt. Deze situatie maakt het moeilijk om op objectieve wijze criteria te kiezen die met bepaalde installaties of toegepaste maatregelen samenhangen.

8. Onderzocht werd of preventie gestimuleerd kan worden door schepen tegemoet te komen die veel minder afval afgeven dan het gemiddelde. Hiervoor zou aan boord van de schepen echter apparatuur geïnstalleerd moeten worden waarmee de hoeveelheid bilgewater precies kan worden gemeten. Hoewel dit soort apparatuur op de markt beschikbaar is, was men van mening dat alle maatregelen die dit met zich mee zou brengen, het geheel te complex zouden maken. Bovendien biedt dit onvoldoende zekerheid, omdat er toch mogelijkheden zouden bestaan om de verplichtingen van het Verdrag te omzeilen. Besloten werd deze optie niet verder te vervolgen.

9. Afgezien van de keuze van technische en operationele criteria, rijst hier de vraag hoe deze met het oog op de preventie gewogen zouden moeten worden. Er zijn geen precieze gegevens over de doeltreffendheid van een bepaalde installatie of een bepaalde handelwijze, die ook nog eens gemakkelijk te controleren zou zijn. Men was daarom van mening, dat als er al gekozen zou worden voor de invoering van een mechanisme dat gestoeld zou zijn op verschillende technische en operationele aspecten, de administratieve lasten voor de controles en certificering een dusdanige omvang zouden hebben, dat dit op generlei wijze nog te rechtvaardigen zou zijn. Wat dit betreft moet er de nadruk op worden gelegd dat een differentiatie van het tariefsysteem met het oog op de preventie, op twee niveaus adequate administratieve maatregelen vereist : enerzijds ten aanzien van de schepen en hun installaties, en anderzijds omdat met name tijdens het bunkeren van gasolie een en ander in de hoogte van de verwijderingsbijdrage moet worden doorberekend.

10. Verder rijst de vraag in hoeverre het tarief in functie van het beoogde doel kan worden gedifferentieerd. Uitgaande van de cijfers van de boekjaren 2011 en 2012 van het netwerk van ontvangstinrichtingen, werden er twee scenario's opgesteld om de speelruimte en de mogelijke gevolgen van een tariefdifferentiatie te kunnen beoordelen. Aan de hand van de berekeningen bleek dat zelfs een significant verschil tussen een laag en standaardtarief, niet voldoende stimuli en speelruimte oplevert om de investeringen te doen die nodig zijn om de hoeveelheden olie- en vethoudend afval te verlagen.

11. Gezien deze resultaten heeft de werkgroep in overleg met de vertegenwoordigers van het binnenvaartbedrijfsleven vastgesteld dat de beoogde preventie momenteel niet door middel van een tariefaanpassing kan worden bereikt, maar eerder gezocht moet worden in gedragsregels voor de bemanning tijdens de vaart.

12. Hier kan gedacht worden aan een voortzetting van de initiatieven die al door verschillende nationale instituten zijn ontplooid, namelijk om met het oog op de preventie een gids van goede praktijken op te stellen. De werkgroep CDNI/G stelt dus de Conferentie van Verdragsluitende Partijen voor een besluit te nemen, waarin een gemeenschappelijk standpunt wordt verwoord met betrekking tot het in artikel 6 van het Verdrag bepaalde doel.

13. In verband met de in punt 4 genoemde vraagstukken, wijst de werkgroep nogmaals op het belang van een veelomvattende evaluatie van de exploitatieresultaten van het netwerk van ontvangstinrichtingen, die op zijn laatst in 2015 zou moeten plaatsvinden aan de hand van een inventarisatie en analyse van de resultaten in de periode 2011 tot en met 2013. Deze evaluatie betreft de verhouding tussen enerzijds de kosten voor het opbouwen van het netwerk van ontvangstinrichtingen voor het gehele waterwegennet dat onder het Verdrag valt, en anderzijds de kosten van de individuele prestaties van de inrichtingen, met het oog op een optimalisering van het netwerk.

14. De werkgroep stelt voor de variatie in verwijderingsbijdrage per schip te onderzoeken, zodat enig zicht verkregen kan worden in de verhouding tussen het gebruik van het netwerk van ontvangstinrichtingen en het totale bedrag van de verwijderingsbijdragen dat een type schip verschuldigd is.

Besluit CDNI 2013-I-3

Jaarlijkse financiële verevening 2011

De Conferentie van Verdragsluitende Partijen,

gezien artikel 14 van het Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart en gezien artikel 2 van haar Huishoudelijk Reglement,

keurt de door het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan aangenomen jaarlijkse financiële verevening 2011 (Besluit IVC 2013-II-1) goed,

wijst op het feit dat het, overeenkomstig artikel 6, eerste lid, van het Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart, volgens welke “de betaalde verwijderingsbijdragen uitsluitend voor de financiering van de inname en de verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval aan te wenden zijn”, aan de Nationale Instituten toebehoort alle vereiste maatregelen te treffen teneinde de over te brengen bedragen volledig en uitsluitend voor de eerder genoemde doeleinden beschikbaar te houden.

Dit besluit treedt op 1 juli 2013 in werking.

Bijlage

Bijlage besluit CDNI 2013-I-3

Tabel 1: Volumina en verwijderde hoeveelheden

 Données annuelles / Jahresangaben / Jaargegevens								
Année : 2011 / Trimestre : 1 - 4								
		VNF	ITB	SAB	SRH	LUX	BEV (DE)	TOTAL
	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
02	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3	/	4 414	21 523	1 163	17	22 699
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
04	Summe der Behälter / Totaal emballage	kg		19 848	113 026	2 131	64	19 959

Tabel 2 : Financieringssysteem – Ontvangsten en uitgaven

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 €

Tabel 3: Berekening jaarlijkse verevening 2011

Jaar 2011								
IIPC PA 2011								
	Gegevens NI Jaar 2011			Financiële verevening				
Etat/IN	Kosten	Opbrengsten	Andeel in Kosten	Andeel opbrengsten cnfrm. Verdrag	Verevening	Verevening T4	Additioneele verevening 2011	Verevening 2011
	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 €	-	845 249,23 €
	Saldo /31.12.2011	845 249,23 €						

Tabel 4 : Distributie

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 €
