

Recueil de résolutions CPC de la réunion du 18 décembre 2019

Communication du Secrétariat

CDNI	<i>Résolutions CDNI</i>
2019-II-1	Programme de travail 2020-2021
2019-II-2	Péréquation financière internationale 2018
2019-II-3	Rétribution d'élimination 2020
2019-II-4	Correction d'une incohérence dans l'article 1 de la Convention dans la résolution CDNI 2017-I-4
2019-II-5	Attestation de déchargement : différences dans les versions linguistiques
2019-II-6	Composition et présidence de la CPC et composition de l'IIPC
IIPC	<i>Résolutions IIPC</i>
2019-II-1	Constat de la péréquation provisoire 2^{ème} trimestre 2019
2019-II-2	Constat de la péréquation provisoire 3^{ème} trimestre 2019

Résolution CDNI 2019-II-1

Programme de travail CDNI 2020-2021

La Conférence des Parties Contractantes,

rappelant le mandat qui lui est donné en vertu de la Convention,

adopte le programme de travail 2020 - 2021,

invite les délégations des Parties Contractantes, l'IIPC et le Groupe de travail CDNI/G à soumettre des propositions concernant les thèmes inscrits au programme de travail,

invite le Secrétariat à appuyer la mise en œuvre de ce programme.

Annexe

Programme de travail CDNI 2020-2021

N°	Mandat / Objet	Durée		Références	Priorité
		de	à		
Partie A : déchets huileux et graisseux					
1.	Système de financement selon l'article 6 de la CDNI				
	1.1. Évaluation du tarif de 7,50 € / 1000 litres au vu des coûts globaux du réseau des stations de réception et évaluation du réseau des stations de réception			Rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement IIPC (18) 40 final corr. = CPC (18) 38 final corr	Tâche permanente
	1.2. Élaboration des péréquations financières trimestrielles et annuelles				Tâche permanente
2.	Optimisation de l'exploitation du réseau des stations de réception				
	2.1 Élaboration d'une stratégie pour l'avenir du réseau de stations de réception des déchets huileux et graisseux, de la prévention des déchets et de la rétribution d'élimination, notamment organisation d'une table ronde en coopération avec la profession	2020	-	Résolution CDNI 2018-II-3	I
	2.2 Enregistrement électronique du dépôt des déchets huileux et graisseux en tenant compte d'un carnet de contrôle des huiles usagées électronique. Examen du cadre juridique nécessaire et le cas échéant, modification des dispositions concernées du Règlement d'application	2020	2021	IIPC (19) 21 interne rev. 1 IIPC (19) 32	I

N°	Mandat / Objet	Durée		Références	Priorité
2.3	Poursuite du Benchmarking CDNI / Partie A – déchets huileux et graisseux Analyse des processus d'élimination (critères qualitatifs et quantitatifs)	2020	2021	CPC (16) 26 int IIPC (19) 34 interne = CPC (19) 36 interne (rapport 2018)	I
2.4	Finaliser l'examen de la possibilité d'établir des lignes directives harmonisées relatives au dépôt des déchets huileux et graisseux Élaboration de spécifications techniques pour ces lignes directrices, en vue notamment de constituer un cahier des charges d'appel d'offre uniforme	2020	-	CINNA (10) 29 rev. 1 = IIPC (10) 14 IIPC (19) 13 rev. 1 = CPC (19) 25	II
2.5	Exploitation statistique des données anonymisées du SPE-CDNI				Tâche permanente
Partie B : déchets liés à la cargaison					
3.	Suivi de la ratification et de la mise en œuvre de la modification de la Convention intégrant des dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide	2020	2021	Résolution CDNI 2017-I-4 CPC (19) 11 rev. 2	I
4.	Suivi de la mise en œuvre de la Partie B :				
4.1	Constitution d'une liste des autorités compétentes pour publication sur le site Internet	2020	-		Tâche permanente
4.2	Préparation d'une synthèse de l'état des lieux de la mise en œuvre des dispositions au sein des Parties contractantes			CPC (16) 20 final (résultats publiés de l'enquête en ligne)	II

N°	Mandat / Objet	Durée		Références	Priorité
	4.3 Finalisation d'un catalogue des sanctions applicables	2020	2021	CPC (14) 29 intern rev. 1	II
	4.4 Mise à jour de l'information disponible sur les infrastructures (carte des stations de réception sur le site Internet)			CPC (14) 29 intern rev. 1	Tâche permanente
5.	Rédaction d'un guide relatif à la liste des marchandises de la CDNI	2020	2021	CDNI/G (16) 46	II
Partie C : autres déchets liés à l'exploitation du bateau					
6.	Harmonisation internationale pour les déchets de la Partie C : développement de pictogrammes pour le tri des déchets ménagers à bord et à terre, qui pourraient être adoptées sous forme de recommandations	2020	2021	IIPC (18) 04 CDNI/G (19) 7	II
7.	Extension aux bateaux à passagers avec plus de 12 personnes du champ d'application de l'interdiction visée à l'article 9.01, paragraphe 3 : élaboration de dispositions transitoires pour les bateaux en service au 30 décembre 2008.	2020	2020	CPC (19) 16 rev. 2	I
8.	Examen de la nécessité d'établir des dispositions pour le contrôle du volume des eaux usées et des dispositifs de vidange des stations d'épuration de bord ; le cas échéant, préparation des dispositions correspondantes (dans le cadre de l'atelier international avec les autorités compétentes)	2020	2021	CDNI/G (18) 32 CDNI/G (18) 33	I

N°	Mandat / Objet	Durée		Références	Priorité
9.	Toiletage de la réglementation : renvoi aux prescriptions techniques de l'ES-TRIN en ce qui concerne les installations de bord	2020	2021		II
10.	Suivi de la mise en œuvre de la Partie C :				
	10.1 Constitution d'une liste des autorités compétentes pour publication sur le site Internet	2020	2021		Tâche permanente
	10.2 Préparation d'une synthèse de l'état des lieux de la mise en œuvre des dispositions au sein des Parties contractantes				Tâche permanente
	10.3 Finalisation d'un catalogue des sanctions applicables	2020	2021	CPC (14) 29 intern rev. 1	Tâche permanente
	10.4 Mise à jour de l'information disponible sur les infrastructures (carte des stations de réception sur le site Internet)				Tâche permanente
Questions générales					
11.	Examen du cadre juridique nécessaire pour permettre l'utilisation de documents CDNI par voie électronique, et le cas échéant, modification des dispositions concernées (attestation de déchargement, carnet huiles usées)	2020	2021	CDNI/G (18) 40 + CDNI/G (19) 23	I
12.	Préparation et organisation d'un atelier international avec les autorités compétentes pour la mise en œuvre des Parties B et C (2021)	2020	2021	CPC (17) 34 interne	I

N°	Mandat / Objet	Durée		Références	Priorité
13.	Préparation d'un bilan d'activité « 10 ans de mise en œuvre de la Convention » (2009-2019)	2020	-	Bilan d'activité 2012-2015	I
14.	Communication relative à la mise en œuvre de la Convention (mise à jour du contenu du site Internet, communiqués de presse et lettres d'actualité, maintenance de WaSTo, etc.)				Tâche permanente
15.	FAQ : élaboration et mise à jour de FAQ			CPC (16) 19 rev. 7	Tâche permanente
16.	Relations avec des États tiers intéressés par une adhésion à la Convention	2020	2021	CPC (19) 3 +add	Tâche permanente
17.	Coopération avec d'autres organisations fluviales et internationales <ul style="list-style-type: none"> - Commission centrale pour la navigation du Rhin (synchronisation des dispositions du chapitre 15 du Règlement de police pour la navigation du Rhin et de la CDNI) - Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) : travaux d'harmonisation du CEVNI avec les dispositions de la CDNI et de l'ADN - Commission du Danube - Commission Internationale pour la Protection du Rhin 				Tâche permanente
18.	Harmonisation internationale, notamment par rapport aux dispositions applicables sur le Danube				Tâche permanente
19.	Examen d'un amendement de l'annexe 1 de la Convention pour une extension du champ d'application en France	2020	2021	CPC (19) 50	II

Résolution CDNI 2019-II-2

Péréquation financière internationale 2018

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 2018, arrêtée par l'Instance internationale de péréquation et de coordination,

rappelle :

- que 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, stipule 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 » ;
- qu'aucun bénéfice ne doit être réalisé dans ce cadre ;
- qu'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 18 décembre 2019.

Annexe

Synthèse des données annuelles 2018

CDNI		Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens							
2018		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	32	6 100	11 474	407	17	7 150	25 180	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	410	1 870	181	4	1 601	4 066	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	63	4 250	16 109	546	24	16 468	37 460
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	120	31 497	71 695	1 686	39 963	+ 144 961	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	138	142 336	202 100	14 649	167	+ 209 981	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	30	91 101	179 159	4 786	143	+ 41 974	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der öhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	288	264 934	452 954	21 121	310	291 918 1 031 525	
	Réceptifs huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		20 703	11 950	1 887		+ 34 540	
	Réceptifs huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		10 242	50 555		79	+ 18 654	
5	Total réceptifs / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	59	30 945	62 505	1 887	79	18 654 114 129	
Zn-	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	55 060	1 731 450	3 633 057	253 000	8 923	5 550 864	+ 11 232 355
	Intérêts / Zinsen / Rente	€					- 246	+/- - 246	
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	55 060	1 731 450	3 633 057	253 000	8 923	5 550 619 11 232 110	
Xn-	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	109 101	936 433	6 543 873	268 066	177 176	2 185 906	+ 10 220 555
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 8 982				-/- - 8 982	
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€		- 3 545				+/- - 3 545	
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€			- 268			- 268	
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	109 101	923 906	6 543 605	268 066	177 176	2 185 906 10 207 760	
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³	4 717	149 978			223 417	378 112	
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	14 548	124 858	990 678	35 740	314	215 497	1 381 635

Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Calcul de la péréquation finale annuelle et la distribution

Article 4.03 Annexe 2 de la Convention / Übereinkommen Artikel 4.03 Anlage 2 / Verdrag Artikel 4.03 bijlage 2								
IIPC PA 2018								
	Données IN/ Angabe IN/ Gegevens NI			Péréquation financière/ Finanzausgleich / Financiële verevening				
Etat/IN	coûts/Kosten Zn	recettes/Einnahmen/ Opbrengsten Xn	part coûts/Anteil Kosten/Andeei in Kosten Zn/ΣZn	part convent. Recettes/vertraglicher Anteil Einnahmen/Andeei opbrengsten cnfrm. Vertrag Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Péréquation/ Ausgleich/ Verevening Cn = Ω - Xn	somme des péréquations provisoires/Summe vorläufige Ausgleiche/totaal van de voorlopige vereveningen Cnsq=Σ(CnT1 à CnT4)	Péréquation complémentaire/ Restausgleich/ Additioneele verevening ΔCn=Cn-Cnsq	Excédents ou déficits/ Mehreinnahme oder Defizit/ Overschot of tekort U=Xn-Zn+Cnsq+ΔCn
DE	5 550 618,89 €	2 185 906,26 €	0,4941742061994	5 044 411,19 €	2 858 504,93 €	2 870 570,66 €	- 12 065,73 €	- 506 207,70 €
BE	1 731 450,12 €	923 905,00 €	0,1541518172264	1 573 544,60 €	649 639,60 €	632 516,04 €	17 123,56 €	- 157 905,52 €
FR	55 060,44 €	109 100,75 €	0,0049020568281	50 039,01 €	- 59 061,74 €	- 58 944,92 €	- 116,82 €	- 5 021,43 €
LUX	8 923,24 €	177 175,97 €	0,0007944402473	8 109,45 €	- 169 066,52 €	- 169 047,73 €	- 18,79 €	- 813,79 €
NL	3 633 057,00 €	6 543 605,00 €	0,3234527706967	3 301 727,92 €	- 3 241 877,08 €	- 3 237 494,62 €	- 4 382,46 €	- 331 329,08 €
CH	253 000,00 €	268 066,00 €	0,0225247088021	229 926,80 €	- 38 139,20 €	- 37 599,43 €	- 539,77 €	- 23 073,20 €
Σ	11 232 109,69 €	10 207 758,98 €	1,00	10 207 758,98 €	- 0,00 €	0,00 €		- 1 024 350,71 €
	Solde/Saldo/ 31.12.2018		- 1 024 350,71 €					

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage							
Zahlungsleistende IN/ 2018 IN débitrices / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00
DE	12 065,73						12 065,73
FR	116,82						116,82
LUX	18,79						18,79
NL	4 382,46						4 382,46
CH	539,77						539,77
SUMME / TOTAL	17 123,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
							17 123,57
							17 123,57

Résolution CDNI 2019-II-3

Partie A

Maintien du montant de la rétribution d'élimination des déchets huileux et graisseux à 7,50 euros en 2020 et augmentation à 8,50 euros à compter du 1^{er} janvier 2021

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, notamment son article 6 et l'article 3.03 du Règlement d'application de la Convention ;

vu la proposition de l'IIPC du 14 novembre 2019, soumise conformément à l'article 4.01 paragraphe 1 du Règlement d'application de la Convention susmentionnée ;

vu le rapport de l'IIPC du 20 novembre 2019 relatif à la gestion du système de financement conformément à l'article 6 de la CDNI, joint à la présente résolution ;

ayant pris acte du fait que les coûts de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et graisseux liés à l'exploitation des bateaux ne sont plus couverts par les recettes de la rétribution d'élimination,

ayant pris acte du fait que le déficit en résultant ne pourra plus être couvert dans un avenir proche par l'excédent cumulé depuis 2011,

décide de maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 7,50 euros pour 1000 l de gazole détaxé en 2020 et de porter le montant à 8,50 euros au 1^{er} janvier 2021 au moyen d'une résolution pour amender l'article 3.03.

prévoit de porter le montant à 8,50 euros au 1^{er} janvier 2021 et d'amender l'article 3.03 du Règlement d'application par résolution de la Conférence des Parties Contractantes en juillet 2020,,

décide d'informer la profession dès à présent de l'augmentation de la rétribution d'élimination à 8,50 euros au 1^{er} janvier 2021.

Annexe : Rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2020 et 2021 (articles 10 et 14).

Partie A
Rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2020 et 2021 (Articles 10 et 14)

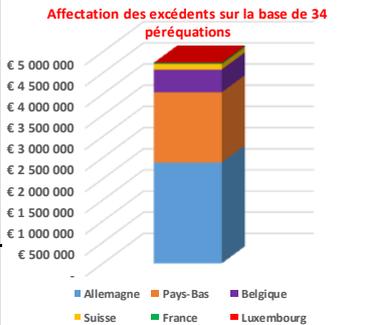
1. Recettes et dépenses de 2011 à 2017

Lors de la signature de la CDNI en 1996, les États contractants se sont accordés sur une rétribution d'élimination de 7,50 euros pour 1 000 litres de gazole détaxé avarié. Avec ce montant, les recettes ont été supérieures au montant nécessaire pour couvrir les coûts (excédent) et ont donc généré un excédent au cours des 7 premières années de fonctionnement du SPE-CDNI (système de paiement électronique de la CDNI).

Au total, cet excédent a atteint environ 4 700 000 euros en 2017, somme redistribuée aux États contractants suivant la clé de répartition fixée dans la CDNI.

Recettes et dépenses de 2011 à 2017

	Rétributions	Dépenses	Excédent	Allemagne	Pays-Bas	Belgique	Suisse	France	Luxembourg
	€	€	€	€	€	€	€	€	€
Sur la base de 34 péréquations, les excédents ont été affectés comme suit :									
2011	10 448 843	9 603 593	845 250	430 268	306 798	80 995	26 428	-	761
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	449 389	311 751	77 802	24 876	2 474	823
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	476 401	331 705	78 630	19 556	13 986	875
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	431 623	303 194	124 147	19 574	6 738	555
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	359 028	247 165	103 604	22 220	5 922	651
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	170 100	114 131	52 689	8 810	798	298
2017	10 781 939	10 647 265	134 674	65 573	45 031	19 988	3 188	800	93
Total	72 806 287	68 066 849	4 739 438	2 382 382	1 659 775	537 855	124 652	30 718	4 056
Si l'excédent cumulé en 2011-2017 avait fait l'objet d'une péréquation en une fois, l'excédent aurait été comme suit :									
2011-2017	72 806 287	68 066 849	4 739 438	2 364 206	1 638 093	581 673	123 537	27 975	3 954
Différence	-	-	-	- 18 176	- 21 682	43 818	- 1 115	- 2 743	- 102



Au cours de cette même période, la profession de la navigation a contribué au système à hauteur de 72,8 millions d'euros (les recettes correspondent à la rétribution d'élimination). Le coût des systèmes de collecte, de dépôt et de réception mis en place par les institutions nationales (IN) des six États contractants s'est élevé à environ 68,1 millions d'euros.

Le réseau de stations de réception existant, créé à l'entrée en vigueur de la CDNI, n'a guère évolué entre 2011 et 2017. Un seul État a développé de manière significative le réseau existant en 2011.

2. Évolution financière en 2018-2019

Pour la première fois depuis l'entrée en vigueur de la CDNI, l'année 2018 se solde par un déficit d'environ 1 million d'euros. Après déduction de ce montant l'excédent cumulé entre 2011 et 2017 se réduit à environ 3,7 millions d'euros au terme de l'exercice 2018.

Au cours des deux premiers trimestres de 2019, les recettes se sont élevées à 5 125 551 euros et les coûts de réception à 5 512 704 euros. Il est probable que les coûts restent supérieurs aux recettes durant le dernier trimestre de l'année 2019. Celle-ci devrait donc également se solder par un déficit proche d'un million d'euro en 2019.

Au cours de la période 2011-2018, les coûts de collecte et d'élimination sont passés de 9,6 millions € à 11,2 millions €. Les coûts de collecte et d'élimination devraient continuer à augmenter dans les années à venir.

Les raisons de cette évolution constante sont multiples :

- Les revenus tirés des huiles usées sont à un niveau extrêmement bas.
- Le coût de l'élimination des eaux de fond de cale est en hausse.
- Les coûts d'exploitation des stations de réception suivent les indices du coût de la vie.
- Le réseau de stations de réception est en extension ou nécessite un renouvellement.
- La mise en service de bateaux déshuileurs à double coque qui deviendra obligatoire au 31 décembre 2038.
- L'inflation.

3. Prévisions pour 2020

Pour 2020, les IN prévoient des recettes à hauteur de 10,6 millions d'euros et des dépenses à hauteur de 11,7 millions d'euros. Si ces montants se confirment, l'année 2020 se terminera également par un déficit de plus d'un million d'euros et, après déduction de ce montant de l'excédent cumulé entre 2011 et 2019, porterait le solde à un excédent d'environ 1,6 millions d'euros au terme de l'exercice 2020 (voir aussi point 5).

Les raisons de cette évolution sont les suivantes :

- La situation concernant les huiles usagées n'évoluera guère.
- Il est probable que le coût de l'élimination des eaux de fond de cale continuera d'augmenter.
- Les évolutions du prix du gazole.
- Les coûts fixes représentent une part importante des coûts globaux de collecte et de traitement des déchets huileux et graisseux.
- Le renouvellement des marchés de collecte et de traitement des huiles usagées auront des coûts supérieurs aux marchés actuels.
- Les nouveaux investissements. Il n'est cependant prévu aucun investissement majeur en 2020.
- L'inflation.

Estimation des recettes et dépenses pour 2019 et 2020

Etat	Dépense PF définitive 2017	Estimation dépenses 2018	Estimation dépenses 2019	Estimation dépenses 2020	Recettes PF définitive 2017	Estimation recettes 2018	Estimation recettes 2019	Estimation recettes 2020
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
DE	5 184 025,00	5 550 864,00	5 600 000,00	5 700 000,00	2 391 753,00	2 185 906,00	2 200 000,00	2 250 000,00
BE	1 582 015,00	1 715 860,00	1 650 000,00	1 750 000,00	976 074,00	930 522,00	900 000,00	1 000 000,00
FR	63 282,00	55 060,00	60 000,00	60 000,00	116 913,00	109 101,00	110 000,00	110 000,00
LUX	7 365,00	8 923,00	9 000,00	9 000,00	170 119,00	177 176,00	220 000,00	225 000,00
NL	3 563 741,00	3 629 359,00	3 778 102,00	3 913 837,00	6 839 735,00	6 543 605,00	6 763 219,00	6 753 742,00
CH	252 061,00	253 000,00	255 000,00	255 000,00	302 212,00	268 066,00	270 000,00	270 000,00
Total	10 652 489,00	11 213 066,00	11 352 102,00	11 687 837,00	10 796 806,00	10 214 376,00	10 463 219,00	10 608 742,00

- **Situation en Allemagne** : L'augmentation des coûts en 2018 est principalement due à la mise en service d'un bateau déshuileur à double coque. Aucun nouveau bateau ni aucun changement dans le réseau de stations de collecte du BEV n'est toutefois prévu en 2019 et 2020.
- **Situation en Belgique** : Le réseau a été adapté en 2019 au regard d'une extension depuis janvier 2019 en ce qui concerne la mise en place d'un service de collecte géré par le Port de Bruxelles en région Bruxelles – Capitale. L'impact budgétaire reste limité. Il est estimé à 8 000 euros en 2020 et 12 000 euros en 2021.

Depuis juillet 2019, De Vlaamse Waterweg a un nouveau cahier des charges pour son bateau déshuileur et son camion, ce qui aura clairement un impact sur les coûts et le rapport coût variable / coût fixe.

D'autre part, le Port d'Anvers a lancé une procédure de mise en concurrence de son marché concernant les bateaux avitailleurs. Le Service Public de Wallonie entamera une procédure identique de nouveau marché sur l'ensemble de son réseau wallon à l'échéance du mois d'août 2020 (zones est et ouest).

Pour l'année 2021, De Vlaamse Waterweg, le Port de Gand et la région Bruxelles-Capitale ne s'attendent pas à ce que leurs coûts augmentent fortement. Les coûts du Port d'Anvers et du Service Public de Wallonie dépendront de l'appel d'offres réalisé en 2020.

- **Situation en France** : Les coûts de collecte devraient augmenter sur la part exploitation (coûts fixes) en fonction de l'indexation des prix. Une nouvelle mise en concurrence débutera fin 2020.
- **Situation au Luxembourg : Le réseau de collecte reste inchangé. Il ne devrait pas y avoir d'augmentation des coûts.**
Les hausses de recettes sont plus significatives au Luxembourg probablement en raison d'une reprise du transport des bateaux-citernes qui a connu une hausse plus marquée que dans les autres secteurs fluviaux. Le Luxembourg gère de nombreux ECO-comptes détenus par des compagnies pétrolières.
- **Situation des Pays-Bas** : Le réseau de collecte n'évoluera pas en 2020. Cependant les coûts de collectes connaîtront une hausse de 3 % environ à partir du 1^{er} janvier 2020 pour suivre l'indexation des prix.
- **Situation de la Suisse** : Le niveau des coûts suivra l'indexation des prix, soit une hausse de 0,5 à 1 %.

4. Evaluation des conséquences des basses eaux et de l'évolution conjoncturelle en 2018

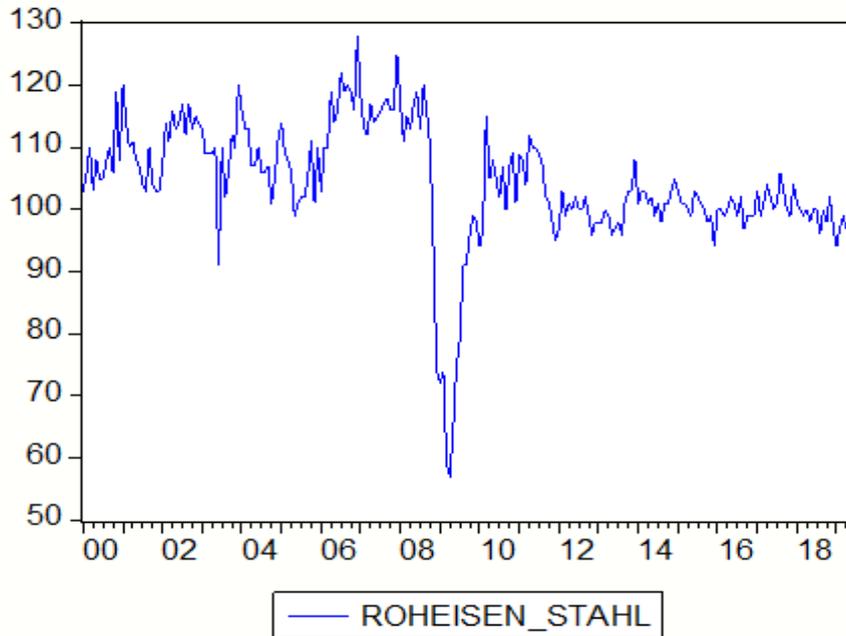
Selon les études de l'observation du marché de la CCNR, alors qu'en 2011, les situations de basses eaux au printemps et en automne, couplées à une demande soutenue, ont conduit à une forte activité de la flotte se traduisant par une consommation importante de gazole, l'année 2018, au contraire, a connu la plus faible consommation de gazole depuis 2011.

Le trafic de marchandises sur le Rhin traditionnel a baissé de 30 % au dernier trimestre de 2018 par rapport au dernier trimestre de 2017. Sur l'ensemble de l'année 2018, le trafic de marchandises (en tonnes) sur le Rhin a diminué d'environ 12 % par rapport à 2017.

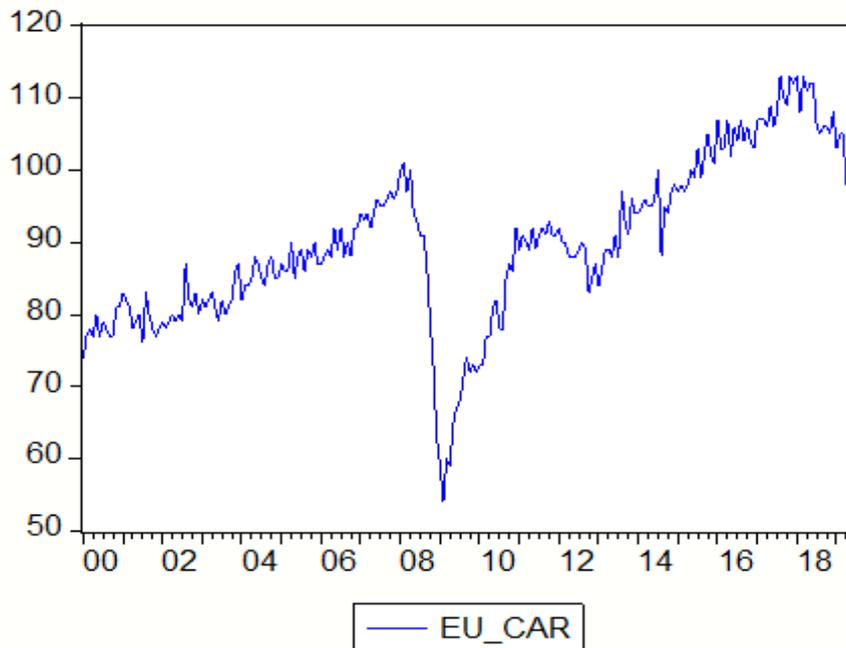
Les effets des basses eaux en 2018 ont contribué de manière décisive à la baisse de 11,1 % du volume des marchandises et de 15,5 % du volume du trafic (en tonnes-kilomètres) sur les voies navigables allemandes. En effet, il semble très probable que les chiffres d'octobre 2018, qui représentent un écart d'environ 21 % par rapport à la moyenne 2015-2018, soient dus au faible niveau des eaux. En tout état de cause, en 2018 le trafic est plus faible que durant les années antérieures, même en période de pleines eaux. En juillet, par exemple, on remarque un écart de 12 % par rapport à la moyenne 2015-2018. Alors qu'en novembre 2018 - un mois encore marqué par de fortes basses eaux - il semble qu'il n'y ait eu qu'un léger écart de trafic. Cela laisse à penser que les basses eaux n'expliquent pas à elles seules la baisse de trafic et de consommation de gazole.

Le recul du trafic de marchandises sur le Rhin et du trafic sur les voies navigables allemandes en 2018 s'explique également par la situation économique, qui s'est sensiblement détériorée au second semestre. Cela s'est principalement reflété dans la production d'acier. Ce ralentissement est largement imputable à la baisse de la production automobile européenne. Une baisse de la production d'acier (et de la production automobile) est d'une grande importance pour le transport fluvial sur le Rhin, notamment pour le transport de minerai de fer, d'acier et de charbon.

Indice de la production allemande de fonte et d'acier, source : Eurostat



Indice de la production automobile européenne, source : Eurostat



Par ailleurs, l'Institut pour l'Économie mondiale (Institut für Weltwirtschaft) à Kiel écrit dans son rapport économique publié en septembre 2019 [Kieler Konjunkturbericht nr 59 (2019, Q3)] : « Bien que les baisses [de l'économie allemande] au second semestre soient probablement dues en grande partie à des facteurs particuliers tels que les problèmes des constructeurs automobiles [...] et le faible débit du Rhin, la dynamique économique industrielle fondamentale a également considérablement faibli au cours de la même période. »

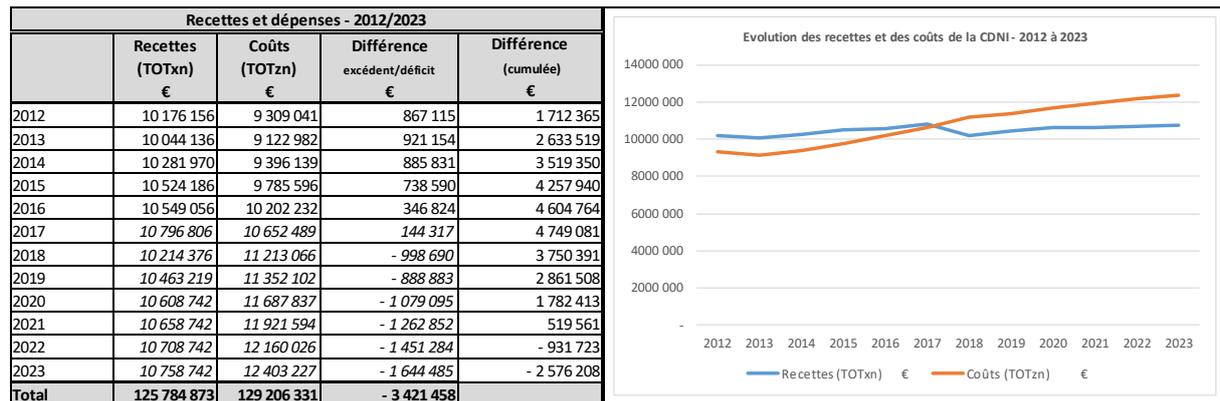
Un autre facteur qui explique cette baisse de consommation de gazole est la modernisation de la flotte avec des bateaux plus grands, plus performants avec des systèmes techniques permettant de réduire la consommation de gazole.

5. Analyse des données agrégées depuis 2012 et perspectives

Sur la base des enseignements acquis depuis 2012 (Appendice 1), et des estimations fournies par les IN, une projection estimée a été réalisée pour les exercices 2019 à 2023 du système de financement de la collecte et de l'élimination des déchets de la partie A de la Convention.

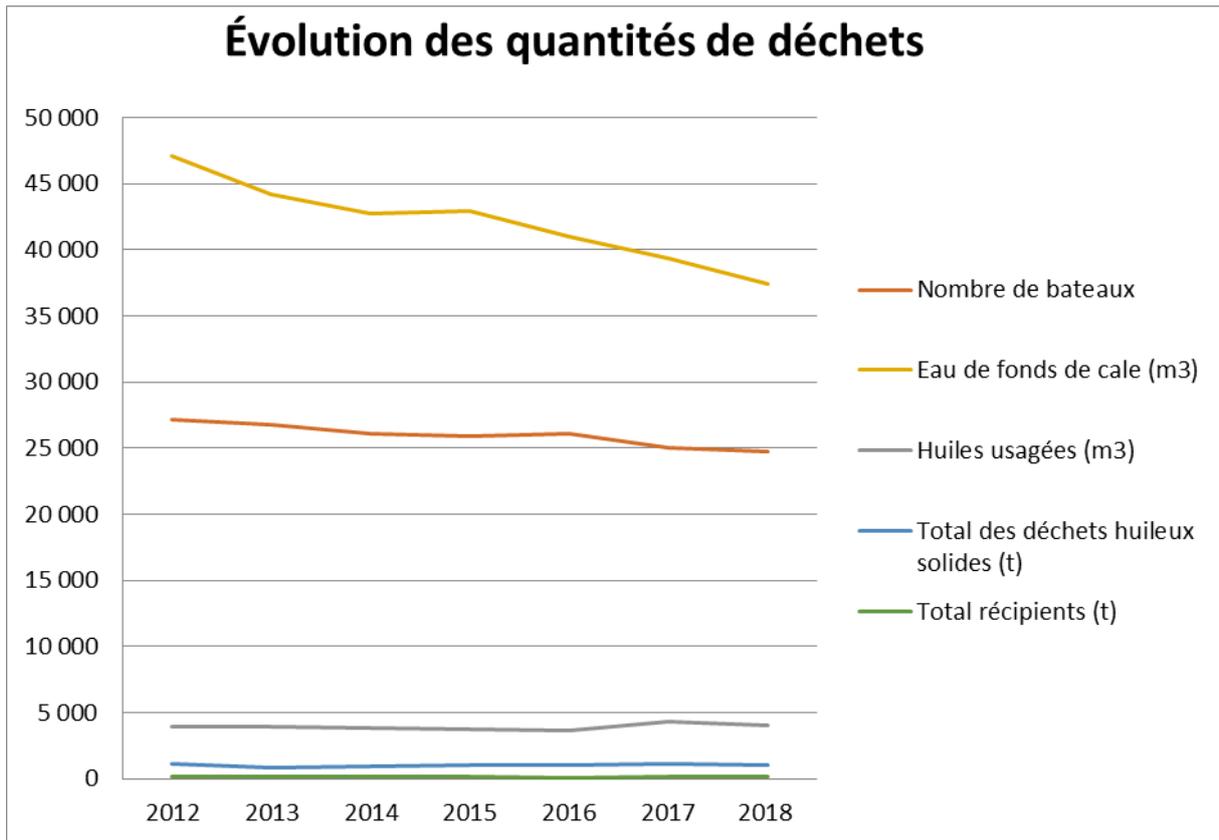
Les données provisoires de l'exercice 2018 présentent un excédent cumulé depuis 2011 d'environ 3 700 000 euros. Les recettes sont globalement stables, tandis que les coûts augmentent régulièrement. L'année 2018 devrait s'achever pour la première fois avec un déficit d'un million d'euros. Cela signifie que les recettes provenant de la rétribution d'élimination ne couvrent plus le coût de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et graisseux. Cette tendance se poursuit au premier semestre 2019.

Les IN ont communiqué les prévisions ci-après pour les années 2019 - 2020. Les données prévisionnelles manquantes ont été complétées dans le tableau ci-après sur la base des données des années antérieures et de la tendance actuelle. Cette hypothèse ne prend pas en compte une éventuelle augmentation de la rétribution d'élimination (aujourd'hui fixée à 7,50 euros pour 1 000 litres de gazole).



Les rétributions d'élimination depuis 2011 varient entre 10 200 000 € et 10 800 000 €. 2017 a connu les plus fortes recettes avec 10 796 806 € et 2018 les plus faibles avec 10 214 376 € (montant provisoire).

En ce qui concerne la quantité de déchets huileux et graisseux collectés, en nombre d'opérations et en volume, la tendance générale est en légère baisse, avec une baisse continue des eaux de fond de cale.



Cette tendance (augmentation des coûts malgré la baisse des quantités de déchets) peut s'expliquer par plusieurs facteurs :

1. une partie importante des coûts est fixe et n'évolue pas en fonction des volumes de déchets collectés ;
2. les prix de rachat des huiles usées ont très largement baissé. Par conséquent, les recettes qui pouvaient jusqu'alors être tirées de la revente des huiles usées ont baissé également ;
3. l'extension du réseau de collecte en Belgique, dans une moindre mesure ;
4. en Allemagne, un ancien bateau déshuileur a été remplacé par un bateau déshuileur à double coque ;
5. l'inflation s'est également traduite par une augmentation des coûts ;
6. la modernisation de la flotte par des bateaux produisant moins de déchets ;
7. l'augmentation des coûts d'élimination et de traitement (taxes sur l'incinération...)
8. enfin, l'impact du taux de change entre le Franc suisse et l'Euro.

6. Réflexions en cours pouvant impacter la péréquation financière

- L'IIPC constate que la hausse des coûts se poursuit. Elle s'attend à ce que le réseau d'élimination soit au moins maintenu ou qu'il doive être développé, ce qui signifie qu'une hausse des coûts est probable. Une vision stratégique sur l'avenir du réseau de stations de réception de déchets huileux et graisseux sera établie en partenariat avec la profession en 2020.
- La France mène actuellement une réflexion sur l'extension de la Convention à l'ensemble du territoire métropolitain. Cette extension impliquerait la création de stations de réception supplémentaires. La France a pris en compte la rétribution d'élimination dans son évaluation et vise un système qui assure un équilibre entre les recettes et les dépenses.
- Au sein de la Commission du Danube ont été concrètement entamées des discussions sur une possible adhésion à la CDNI. La première réunion commune des experts de la CDNI et de la Commission du Danube s'est tenue à Vienne le 31 octobre 2018. ([Lien vers le communiqué de](#)

[presse](#)) Il n'est pas encore possible de prévoir quand l'adhésion d'un ou plusieurs Etats pourrait avoir lieu.

- La question de la prise en charge des coûts du SPE-CDNI par la profession et d'une possible modification de l'article 6 a été soulevée. Une majorité des délégations s'est prononcée contre une telle mesure, soulignant que la prise en charge des coûts administratifs participait à l'équilibre trouvé et à la bonne acceptation de la CDNI par la profession.
- Il convient également de considérer les besoins de modernisation de la flotte des bateaux déshuileurs¹. Actuellement environ 80 % des bateaux déshuileurs en service ont été construits avant 1980. A long terme, ces bateaux ne seront plus conformes à la réglementation en vigueur : en effet - à compter du 1^{er} janvier 2038, tous les bateaux déshuileurs devront être équipés d'une double coque en vertu des prescriptions de l'ADN (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures). Les registres concernant les flottes des États contractants font état d'un total de 46 bateaux déshuileurs, dont environ 40 bateaux ayant fait l'objet d'un contrat avec les institutions nationales. Selon les informations disponibles, seulement trois bateaux possèdent actuellement une double coque.
Des concertations seront entreprises au niveau national en prenant en considération le renouvellement de la flotte des bateaux déshuileurs notamment avec l'élaboration d'un plan stratégique pluriannuel.
Il est rappelé ici l'importance des investissements et de l'innovation qui peuvent avoir des effets positifs sur la structure des prix et la stabilité des coûts.

7. Adaptation du montant de la rétribution d'élimination

7,50 € +  **= environ 1,3 à 1,4 million d'euros de revenus supplémentaires**

Une augmentation de la rétribution d'élimination de 1 euro (13,33 %) pour passer de 7,50 euros à 8,50 euros par m³ de gazole avitaillé entraînera une augmentation des revenus d'environ 1,3 à 1,4 million d'euros ; une augmentation de 2 euros se traduirait par une hausse de 2,6 à 2,8 millions d'euros, etc.

Sur la base des estimations communiquées par les institutions nationales pour les années 2019-2020 et des prévisions de recettes basées sur la moyenne des recettes des huit dernières années pour les années 2021 à 2025, le Secrétariat présente deux scénarios avec une augmentation du montant de la rétribution d'élimination en 2021.

¹ Point traité dans le rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2019

Hypothèse 1 : augmentation du montant de la rétribution d'élimination de manière progressive par palier de 0,50 euro par an dès 2021 :

	2018 - 7,50€	2019 - 7,50€	2020 - 7,50€	2021 - 8,00€	2022 - 8,50€	2023 - 9,00€	2024 - 9,00€	2025 - 9,00€
Coût collecte et élimination	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Rétribution d'élimination	10 895 334	10 463 219	10 608 742	11 369 325	12 136 574	12 910 490	12 970 490	13 030 490
Excédent /Déficit	-317 733	-888 883	-1 079 095	-552 269	-23 451	507 264	319 200	126 174
Excédent /déficit cumulé	3 750 391	2 861 508	1 782 413	1 230 144	1 206 693	1 713 957	2 033 157	2 159 330

Hypothèse 2 : augmentation du montant de la rétribution d'élimination en 2021 pour un maintien pluriannuel :

à 7.50€

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Coût collecte et élimination	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Rétribution d'élimination	10 214 376	10 463 219	10 608 742	10 658 742	10 708 742	10 758 742	10 808 742	10 858 742
Excédent /Déficit	-998 691	-888 883	-1 079 095	-1 262 852	-1 451 284	-1 644 484	-1 842 549	-2 045 574
Excédent /déficit cumulé	3 750 391	2 861 508	1 782 413	519 561	-931 723	-2 576 207	-4 418 755	-6 464 330

à 8.00€

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Coût collecte et élimination	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Rétribution d'élimination	10 895 334	10 463 219	10 608 742	11 369 325	11 422 658	11 475 991	11 529 325	11 582 658
Excédent /Déficit	-317 733	-888 883	-1 079 095	-552 269	-737 367	-927 235	-1 121 966	-1 321 658
Excédent /déficit cumulé	3 750 391	2 861 508	1 782 413	1 230 144	492 776	-434 458	-1 556 424	-2 878 082

à 8.50€

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Coût collecte et élimination	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Rétribution d'élimination	10 214 376	10 463 219	10 608 742	12 079 908	12 136 574	12 193 241	12 249 908	12 306 574
Excédent /Déficit	-998 691	-888 883	-1 079 095	158 314	-23 451	-209 985	-401 383	-597 742
Excédent /déficit cumulé	3 750 390,79	2 861 508	1 782 413	1 940 727	1 917 275	1 707 290	1 305 907	708 165

à 9.00€

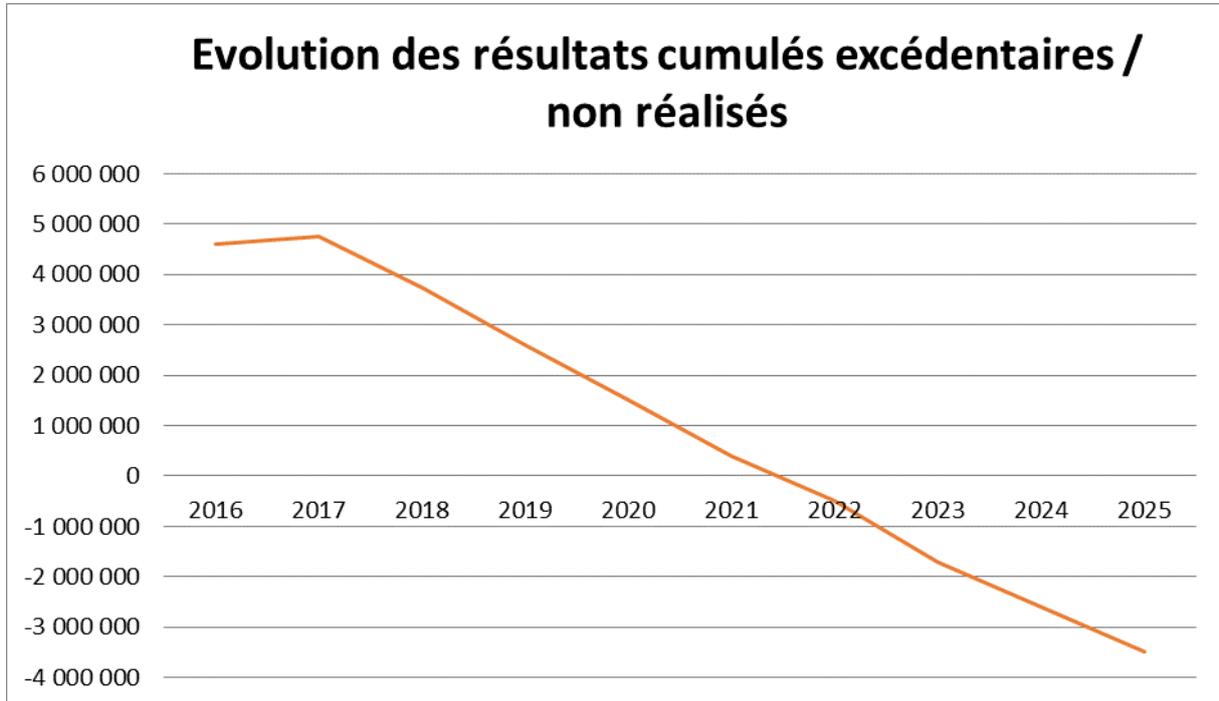
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Coût collecte et élimination	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Rétribution d'élimination	10 214 376	10 463 219	10 608 742	12 790 490	12 850 490	12 910 490	12 970 490	13 030 490
Excédent /Déficit	-998 691	-888 883	-1 079 095	868 897	690 465	507 264	319 200	126 174
Excédent /déficit cumulé	3 750 390,79	2 861 508	1 782 413	2 651 309	3 341 774	3 849 039	4 168 238	4 294 412

Les recettes provenant de la rétribution d'élimination ne couvrent plus le coût de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et graisseux depuis 2018 et dès 2021 les excédents seront épuisés. L'augmentation de la rétribution d'élimination semble donc inévitable et devra intervenir au plus tard au 1^{er} janvier 2021. Les hypothèses ci-dessus, font apparaître que plus l'augmentation de la rétribution d'élimination interviendra tardivement, plus celle-ci devra être importante.

Pour mémoire, lors de l'audition des organisations agréées du 14 décembre 2017, la profession s'est exprimée non pour une augmentation progressive de la rétribution d'élimination, mais une hausse directe à 8,00 € lorsque cela s'avérera nécessaire et de viser en conséquent un maintien pluriannuel. La profession est invitée à une nouvelle audition le 17 décembre 2019.

Compte tenu des dernières tendances constatées, l'IIPC propose une augmentation à 8,50 euros afin de permettre une perspective pluriannuelle.

8. Proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2020



En tenant compte de ce qui précède, et sur proposition de l'IIPC, la CPC pourrait

- décider de maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 7,50 euros (article 3.03) jusqu'au 31 décembre 2020, le porter à 8,50 euros à compter du 1^{er} janvier 2021 ;
- de publier le présent rapport sans les présentes conclusions ;
- communiquer sur l'augmentation à venir du montant de la rétribution d'élimination ;
- inviter l'IIPC à appliquer une approche globale, avec un réseau comportant un nombre suffisant de stations de réception et assurant l'efficacité de l'élimination ;
- inviter l'IIPC à porter attention à la maîtrise des coûts ;
- inviter l'IIPC à lui soumettre une stratégie pour l'avenir du réseau de stations de réception de déchets huileux et graisseux et de la rétribution d'élimination tenant compte des concertations menées avec la profession, notamment lors de la table ronde prévue en mars 2020, au plus tard pour sa session d'automne 2020.

Appendices :

Appendice 1 : Données cumulées et variation en %, 2012-2018

Appendice 2 : Description comparative entre les Etats

**Données cumulées et variations en %
2012 - 2018**

CDNI											
2012-2018		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2018
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	23 618	27 192	26 795	26 144	25 936	26 127	25 059	24 730	205601	-9,05%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie :	m3 4 625	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	32046	3,67%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3 10 908	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 452	305768	-20,53%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T 959	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	7967	-4,45%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T 152	162	141	129	124	107	110	114	1039	-29,53%
	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung /</u> <u>Zn - Kosten inzameling & verwijdering</u>										
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€ 9 603 593	9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 232	10 652 489	11 213 067	79285140	20,45%
	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren /</u> <u>Xn - geïnde verwijderingsbijdrage</u>										
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€ 10 448 843	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 214 376	83035530	0,38%

*provisoire / Vorläufig / voorlopig

Descriptions comparatives entre les États

Étant donné que les disparités en liaison avec la collecte et l'élimination des déchets huileux et graisseux ne se limitent pas au déroulement des processus mais concernent aussi d'autres aspects importants, par exemple les ressources disponibles ou le cadre juridique, est nécessaire tout d'abord une description de la situation actuelle dans chaque État.

Description par État - Allemagne



Secteur d'intervention :

En Allemagne, le déshuilage des fonds de cale est assuré essentiellement par 12 bateaux déshuileurs (environ 7.000 assèchements par an) exploités par quatre entreprises privées dans les différentes régions. Huit bateaux sont gérés par des entreprises assurant exclusivement le déshuilage des fonds de cale de bateaux de la navigation intérieure. Les autres bateaux déshuileurs sont aussi utilisés pour l'élimination des déchets de navires de mer et pour l'approvisionnement de bateaux de navigation intérieure. Les bateaux déshuileurs exploités en Allemagne possèdent tous un équipage composé de deux personnes. En règle générale, les bateaux déshuileurs sont exploités à l'échelle régionale (rayon d'action de 50 km depuis leur port d'attache). Pour le compte du Bilgenentwässerungsverband (BEV), trois bateaux assurent en service régulier des éliminations sur des secteurs à moyenne distance (dont deux bateaux assurant un service sur env. 200 km) et au-delà (env. 1 000 km).

Collecte et élimination :

Les services soumissionnés et attribués par le BEV portent principalement sur la collecte des déchets huileux et graisseux conformément à la Partie A de la CDNI. La réalisation de prestations supplémentaires de recyclage, par exemple la séparation du mélange d'eau et d'huile ou le déchetage des récipients vides, dépend des conditions générales applicables au niveau régional. Dans le bassin du Rhin, sur le Danube et sur le canal Dortmund-Ems est autorisé à ce jour le déversement dans la voie d'eau de l'eau restant après séparation de l'huile et ultrafiltration. Dans les autres régions (Weser, Hambourg, entre Elbe et Oder), l'eau résiduelle doit être déversée dans le réseau d'assainissement ou l'eau de fond de cale non épurée doit être déposée à terre dans une installation de traitement. Les prestations fournies par les entreprises participant au système facilitent la tâche des tiers pour la suite du traitement et se traduisent par des facturations correspondantes ou des chiffres d'affaires plus élevés. Les eaux de fond de cale collectées en Allemagne dans trois stations de réception stationnaires (env. 400 assèchements) ou par trois points d'élimination mobiles par camion (env. 200 assèchements) sont aussi déposées intégralement aux installations de traitement. Lorsque l'eau et l'huile sont séparées dans le cadre du système organisé par le BEV, l'huile séparée est recyclée avec les autres huiles usées collectées séparément à bord de bateaux de la navigation intérieure en tenant compte des recettes correspondantes. Les autres déchets solides huileux et graisseux sont confiés à des tiers après leur collecte, moyennant facturation. Après leur collecte, les récipients vides peuvent être déposés par les partenaires contractuels du BEV dans un système organisé par l'industrie pétrolière, en vue d'un recyclage gratuit.

Attribution du marché :

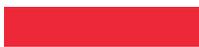
Le BEV fait appel à des entreprises à la suite d'appels d'offres à l'échelle européenne. Le BEV ignore le détail de l'offre globale des prestataires en termes d'amortissement, d'administration, d'exploitation, de coûts salariaux, d'entretien et de maintenance des bateaux. Le BEV prend en charge l'ensemble des coûts pour les prestations fournies.

Particularités spécifiques aux États :

L'Allemagne possède un réseau très étendu, essentiellement desservi par des bateaux déshuileurs. Le mélange de fond de cale collecté par les bateaux déshuileurs sur la partie allemande du bassin du Rhin fait l'objet d'une séparation par gravité à bord, puis l'huile de fond de cale, qui présente encore une teneur en eau, est déposée dans des sites de stockage intermédiaires à terre (Duisbourg) en vue de son traitement. L'élimination par les bateaux déshuileurs permet d'économiser la desserte des stations de réception fixes uniquement aux fins de l'élimination.

La rémunération pour les prestations fournies par les entreprises mandatées ne dépend pas de la quantité de mélange de fond de cale prise en charge dans la partie allemande du bassin fluvial du Rhin. En revanche, cette rémunération se base sur la quantité d'huile usée séparée.

Description par État - Luxembourg



Au Luxembourg, le déshuilage est effectué sur la Moselle germano-luxembourgeoise, d'une longueur d'environ 36 kilomètres (gestion commune), par un bateau déshuileur sous contrat en Allemagne avec le BEV. A cet effet, le bateau déshuileur prolonge ses trois voyages de secteur annuels en ajoutant deux journées de présence à chaque voyage afin de desservir les bateaux présents sur la Moselle au Luxembourg. En 2014, 12 assèchements ont ainsi été effectués. Aucun autre assèchement n'a eu lieu au Luxembourg en 2014 en d'autres endroits ou par camion.



Particularités spécifiques aux États :

Le Luxembourg, État signataire de la CDNI, n'entretient aucune infrastructure d'élimination dans le cadre de la CDNI. Le BEV allemand a été mandaté pour la réalisation des prestations et tâches nécessaires incombant à l'Institution nationale. Cette synergie est pertinente compte tenu de l'étendue modeste du secteur de voie d'eau à couvrir.

Description par État - Suisse :



Secteur d'intervention :

En Suisse, le déshuilage des fonds de cale est assuré sur un secteur d'une longueur d'environ 25 kilomètres par le bateau-déshuileur BIBO REGIO des Ports rhénans suisses (SRH). Outre la prise en charge des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux, le BIBO REGIO est aussi utilisé pour des missions de dépollution en cas d'accident et pour d'autres prestations techniques générales. Les différentes tâches réalisées sont enregistrées séparément et facturées par les Ports rhénans suisses suivant le principe du pollueur payeur.

Collecte et élimination :

Aucune quantité maximale n'est fixée pour l'eau de fond de cale, l'huile usée et les déchets solides. Le BIBO REGIO effectue annuellement environ 450 assèchements. Après prise en charge de l'eau de fond de cale des bateaux de navigation intérieure, l'huile de fond de cale est séparée à bord. L'huile de fond de cale fait ensuite l'objet d'un stockage intermédiaire avec les autres huiles usées collectées dans les différentes citernes des bateaux de navigation intérieure. Au terme d'autres étapes de traitement est obtenu un produit final homogène composé d'huile de fond de cale et d'huile usée, qui est ensuite revendu pour la

combustion. Conformément à la réglementation, l'eau séparée de l'huile peut être déversée directement dans l'effluent. En Suisse, il n'existe pas de collecte effectuée par camion ou par des stations à terre. La totalité des frais occasionnés par l'élimination des déchets huileux et gras survenant lors de l'exploitation du bâtiment au sens de la Partie A de la CDNI incluent l'exploitation, l'entretien, l'administration et les coûts salariaux pour le BIBO REGIO. L'équipage du BIBO REGIO est généralement composé de deux personnes. A cela s'ajoutent aussi les coûts liés à la collecte de ces déchets d'exploitation et à leur stockage intermédiaire à bord, au prétraitement de l'eau de fond de cale et de l'huile usée, les coûts du transport à terre des produits ainsi séparés et les coûts d'une élimination respectueuse de l'environnement.

Attribution du marché :

Les marchés sont attribués directement par les Ports rhénans suisses à des sociétés d'élimination agréées pour le type de déchets concerné, dans la région de Bâle ou en Suisse.

Particularités spécifiques aux États :

Conformément aux dispositions légales relatives au déversement, l'eau de fond de cale est déversée dans l'effluent (Rhin zone portuaire) après deux étapes d'épuration à bord du BIBO REGIO, par gravité puis par séparation en émulsion, de sorte que ne subsiste à bord que la part d'huile de fond de cale / huile usée qui est ensuite déposée à terre pour une élimination conforme.

Conformément aux dispositions environnementales applicables en Suisse, les déchets d'exploitation des bateaux doivent être séparés en différentes catégories de déchets avant leur dépôt dans les entreprises d'élimination.

Description par État - Pays-Bas



Secteur d'intervention :

La fondation "Déchets et documents de navigation intérieure (SAB) est compétente pour la perception de la rétribution d'élimination, l'enregistrement du dépôt, la surveillance des coûts d'élimination, la péréquation financière provisoire et la coordination. Conformément à la réglementation nationale, elle est aussi compétente pour la collecte et le traitement des déchets. A cet effet, l'Institution nationale des Pays-Bas attribue des marchés à des tiers. Les Pays-Bas disposent d'un réseau de collecte à l'échelle nationale composé de 24 bateaux et d'une station à terre. En raison de cette couverture très dense, le rayon d'action des bateaux déshuileurs est peu étendu. Pour desservir les bateaux exploités au-delà de la zone couverte par l'élimination des déchets, on utilise des camions. Toutes les stations de réception de déchets collectent tous les déchets relevant de la Partie A.



Collecte et élimination :

Contrairement à l'Allemagne et à la Suisse, les Pays-Bas n'autorisent pas le déversement dans les eaux de surface de l'eau de fond de cale épurée à bord des bateaux déshuileurs. L'eau est collectée et déposée à terre. La collecte est assurée par aspiration et aucune séparation n'est effectuée. Aux Pays-Bas s'appliquent des exigences restrictives (quantités maximales) pour la réception d'eau de fond de cale. Les conducteurs sont tenus de trier autant que possible les déchets avant leur dépôt. La plupart des bateaux assurent la séparation de l'huile usée (conformément à la réglementation relative aux déchets). Lors de la réception de déchets doit être présentée l'ECO-carte. Le dépôt est possible en continu du lundi au vendredi de 07h00 à 17h00.

Attribution du marché :

La SAB est tenue de lancer un appel d'offre à l'échelle européenne (en raison des valeurs seuils). Le marché est attribué à la meilleure des offres conformes à la description des prestations et aux critères de l'appel d'offre. Le fonctionnement est assuré par cinq entreprises. Les contrats sont conclus pour une période de trois ans, avec possibilité de trois renouvellements d'un an (six ans au maximum). Les coûts variables sont indiqués par la mention d'un prix maximum dans l'appel d'offre. Les coûts fixes ne font pas l'objet d'une répartition explicite dans l'appel d'offre, mais ils sont indiqués par les soumissionnaires.

Particularités spécifiques aux États :

Il n'existe pas de particularités régionales. Les exploitants des bateaux déshuileurs pour les différents marchés se tiennent à la description des prestations faite par la SAB, pour toutes les prestations attribuées, cette description étant identique pour toutes les prestations.

Description par État - Belgique



Secteur d'intervention :

En tant qu'Institution nationale, l'ITB est responsable de l'organisation d'un système de financement uniforme pour la collecte et l'élimination de déchets huileux et graisseux résultant de l'exploitation des bateaux. En font partie : la perception de la rétribution d'élimination, l'enregistrement des dépôts, la surveillance des coûts d'élimination, la péréquation financière provisoire et la coordination internationale. Conformément à la teneur du plan de gestion des déchets en Flandre, des donneurs d'ordre chargés de la collecte et du traitement des déchets sont désignés. Ces donneurs d'ordre sont les autorités portuaires et des gestionnaires de voies d'eau qui font partie du réseau de collecte au sens de la Partie A. Les donneurs d'ordre peuvent organiser eux-mêmes la collecte des déchets ou confier cette tâche à des prestataires externes. Les autorités flamandes (OVAM, MOW) surveillent la mise en œuvre du plan de gestion des déchets (qui contient les dispositions de la CDNI et de la réglementation environnementale flamande). En Région Wallonne, la collecte et le traitement des déchets liés à l'exploitation des bateaux sont assurés par les donneurs d'ordre sous la surveillance du Service Public de Wallonie – Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques. Enfin, le Port de Bruxelles agit en tant que donneur d'ordre au sein de la Région Bruxelles-Capitale.

Collecte et élimination :

Lors de la collecte des déchets s'appliquent à la fois des quantités minima et des quantités maxima, afin d'assurer une prise de conscience du problème et d'assurer une maîtrise des coûts. Comme aux Pays-Bas, aucune partie de l'eau de fond de cale nettoyée ne peut être déversée dans les eaux de surface. Les quantités collectées sont déposées à terre pour traitement (élimination).

Attribution du marché :

En Belgique, les donneurs d'ordre pour la collecte et l'élimination des déchets au sens de la Partie A sont les régions. L'Institution nationale ne participe pas à cette procédure. Il existe en tout cinq donneurs d'ordre (Flandre : deux ports et une autorité de la voie d'eau, Bruxelles : un port et Wallonie : une autorité de la voie d'eau). Les appels d'offre sont réalisés conformément aux critères applicables sur la base de valeurs seuils. Le nombre des offres reçues en réponse aux appels d'offres à l'échelle européenne est peu élevé, avec par conséquent peu de concurrence, de sorte que l'on peut parler d'un marché de niche. Les exigences

portent sur les critères suivants : horaires d'ouverture / de service des stations de réception (variables, mais de préférence en journée), des quantités minima sont prescrites en fonction de la prestation de service, détermination du réseau de stations de collecte (fixes et mobiles) et de caractéristiques techniques (aspiration, pompes, qualité de l'aspiration).

Particularités spécifiques aux États :

Pour la collecte, la Belgique est subdivisée en six zones régionales distinctes. Pour le port d'Anvers, le port tient lieu de station de réception (en proposant trois points d'élimination en gestion interne) et intervient aussi en tant que donneur d'ordre pour un bateau déshuileur. Dans le port de Gand, la collecte et l'élimination au moyen d'un bateau déshuileur ont été confiées à des tiers. Dans le secteur de collecte de déchets relevant de l'administration flamande des voies d'eau De Vlaamse Waterweg NV, un camion intervient en trois points de dépôt. Sur le canal Albert, un parc à déchets a été créé à Ham en 2018. En Wallonie, ces tâches sont confiées à des prestataires externes. La collecte est assurée par un bateau déshuileur sur le canal Albert en Région liégeoise. En Région Bruxelles-Capitale, le Port de Bruxelles prévoit une collecte à l'écluse de Molenbeek.

Description par État - France



Secteur d'intervention :

En France, le secteur d'intervention est limité, les déchets huileux et gras sont collectés que dans des zones prédéfinies du port de Strasbourg. La collecte est assurée par un bateau déshuileur exploité en semaine durant les heures de bureau. Ce bateau peut aussi intervenir en dehors des heures d'ouverture dans des situations exceptionnelles (avarie, danger de pollution, etc.). L'Institution nationale a mandaté un tiers à cet effet. Il n'existe pas de collecte sur le Rhin, le bateau déshuileur ne possédant pas l'agrément nécessaire.

Collecte et élimination :

Aucune quantité maximale n'est fixée pour l'eau de fond de cale, l'huile usée et les déchets solides. Aucune séparation n'est assurée à bord du bateau déshuileur. La séparation de l'eau huileuse et le traitement des déchets huileux et gras solides sont assurés à terre après dépôt auprès d'un prestataire de service.

Attribution du marché :

VNF (Voies navigables de France) est tenu d'attribuer le marché suivant une procédure de mise en concurrence avec indication des conditions techniques, opérationnelles et financières pour la collecte des déchets huileux.

Particularités spécifiques aux États :

Aucune collecte de déchets huileux et gras n'est effectuée dans le champ d'application de la CDNI en France, à l'exception du port de Strasbourg.

Résolution CDNI 2019-II-4

Correction d'une incohérence dans l'article 1 de la Convention dans la résolution CDNI 2017-I-4 Dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide

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 (CDNI) et notamment ses articles 14 et 19,

adopte la correction apportée à l'article 1 de la Convention figurant dans la résolution CDNI 2017-I-4.

La présente résolution entre en vigueur avec effet immédiat.

L'article 1 de la CDNI tel que libellé dans la résolution CDNI 2017-I-4 est corrigé comme suit :

« Article 1

Définitions

- f) "**déchets liés à la cargaison**" : déchets et eaux usées survenant à bord du bâtiment du fait de la cargaison ; n'en font pas partie la cargaison restante, les vapeurs et les résidus de manutention tels que définis dans le Règlement d'application, Partie B ;
- ff) "**vapeurs**" : composés gazeux qui s'évaporent d'une cargaison liquide (résidus gazeux de cargaison liquide) ;
- j) "**station de réception**" : installation fixe ou mobile agréée par les autorités compétentes pour recueillir les déchets survenant à bord ou les vapeurs ;
- [...]
- nn) "**exploitant d'une station de réception**" : personne qui exploite à titre professionnel une station de réception ;
- o) "**exploitant de l'installation de manutention**" : personne effectuant à titre professionnel le chargement ou le déchargement de bâtiments ;
- p) "**affréteur**" : personne ayant donné l'ordre de transport ;
- q) "**le transporteur**" : personne qui, à titre professionnel, prend en charge l'exécution du transport de marchandises ;
- r) "**destinataire de la cargaison**" : personne habilitée à prendre livraison de la cargaison.
- s) "**libération de vapeurs**" : tout dégagement de vapeurs d'une citerne à cargaison fermée, sauf lors de la détente de la citerne en vue de l'ouverture des écoutilles de cale et afin de réaliser des mesurages de la concentration de vapeurs, ainsi que lors du déclenchement des soupapes de sécurité. »

**Correction d'une incohérence à l'article 1 de la Convention dans la résolution CDNI 2017-I-4
Dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (Version consolidée)**

N°	Prescription	Texte dans la résolution 2017-I-4	Texte proposé	Modification	Motif
1.	Article 1	<p>Article 1 <i>Définitions</i> Aux fins de l'application de la présente Convention les termes suivants désignent :</p> <p>[...]</p> <p>f) "déchets liés à la cargaison" : déchets et eaux usées survenant à bord du bâtiment du fait de la cargaison ; n'en font pas partie la cargaison restante, les vapeurs et les résidus de manutention tels que définis dans le Règlement d'application, Partie B ;</p> <p>ff) "vapeurs" : composés gazeux qui s'évaporent d'une cargaison liquide (résidus gazeux de cargaison liquide) ;</p> <p>j) "station de réception" : installation fixe ou mobile agréée par les autorités compétentes pour recueillir les déchets survenant à bord ou les vapeurs ;</p> <p>[...]</p> <p>nn) "exploitant d'une station de réception" : personne qui exploite à titre professionnel une station de réception ;</p> <p>o) "libération de vapeurs" : tout dégagement de vapeurs d'une citerne à cargaison fermée, sauf lors de la détente de la citerne en vue de l'ouverture des écoutes de cale et afin de réaliser des mesurages de la concentration de vapeurs, ainsi que lors du déclenchement des soupapes de sécurité.</p>	<p>Article 1 <i>Définitions</i> Aux fins de l'application de la présente Convention les termes suivants désignent :</p> <p>[...]</p> <p>f) "déchets liés à la cargaison" : déchets et eaux usées survenant à bord du bâtiment du fait de la cargaison ; n'en font pas partie la cargaison restante, les vapeurs et les résidus de manutention tels que définis dans le Règlement d'application, Partie B ;</p> <p>ff) "vapeurs" : composés gazeux qui s'évaporent d'une cargaison liquide (résidus gazeux de cargaison liquide) ;</p> <p>j) "station de réception" : installation fixe ou mobile agréée par les autorités compétentes pour recueillir les déchets survenant à bord ou les vapeurs ;</p> <p>[...]</p> <p>nn) "exploitant d'une station de réception" : personne qui exploite à titre professionnel une station de réception ;</p> <p>o) "exploitant de l'installation de manutention" : personne effectuant à titre professionnel le chargement ou le déchargement de bâtiments ;</p> <p>p) "affréteur" : personne ayant donné l'ordre de transport ;</p> <p>q) "le transporteur" : personne qui, à titre professionnel, prend en charge l'exécution du transport de marchandises ;</p> <p>r) "destinataire de la cargaison" : personne habilitée à prendre livraison de la cargaison ;</p> <p>s) "libération de vapeurs" : tout dégagement de vapeurs d'une citerne à cargaison fermée, sauf lors de la détente de la citerne en vue de l'ouverture des écoutes de cale et afin de réaliser des mesurages de la concentration de vapeurs, ainsi que lors du déclenchement des soupapes de sécurité.</p>	Résolution	Correction d'une incohérence

*

Résolution CDNI 2019-II-5

**Correction linguistique dans l'appendice IV du Règlement d'application de la
Convention
Attestation de déchargement**

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 (CDNI) et notamment ses articles 14 et 19,

considérant qu'il importe de mettre en œuvre une réglementation uniforme afin de garantir la sécurité juridique,

sur la proposition de son groupe de travail,

adopte la correction apportée à l'appendice IV du Règlement d'application de la Convention (attestation de déchargement) telle que présentée en annexe.

La présente résolution entre en vigueur avec effet immédiat.

Les attestations de déchargement déjà imprimées peuvent être utilisées jusqu'à épuisement du stock.

**Correction linguistique dans l'appendice IV du Règlement d'application de la Convention
Attestation de déchargement**

N° Nr.	Vorschrift Prescription Voorschrift	Sprache Langue Taal	Bestehender Text Texte actuel Bestaande tekst	Vorgeschlagener Text Texte proposé Voorgestelde tekst	Änderung Modification Wijziging	Begründung Motif Motivering
1.	Annexe 2, Appendice IV, Modèles Attestation de déchargem ent (navigation à cale sèche C.7	DE	7. Die Laderäume Nr. wurden a) <input type="checkbox"/> besenrein übergeben (Entladungsstandard A nach Anhang III der Anlage 2); b) <input type="checkbox"/> vakuumrein übergeben (Entladungsstandard B nach Anhang III der Anlage 2); c) <input type="checkbox"/> gewaschen übergeben.	Pas de modification	Résolution	Correction linguistique
		NL	7. De laadruimen nr..... zijn a) <input type="checkbox"/> bezemschoon opgeleverd (standaard A volgens Aanhangel III van Bijlage 2); b) <input type="checkbox"/> vacuümschoon opgeleverd (standaard B volgens Aanhangel III van Bijlage 2); c) <input type="checkbox"/> wasschoon opgeleverd.	Pas de modification		
		FR	7. Les cales n°. a) <input type="checkbox"/> ont été balayées (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III de l'annexe 2) ; b) <input type="checkbox"/> ont été aspirées (standard de déchargement B en vertu de l'appendice III de l'annexe 2) ; c) <input type="checkbox"/> ont été lavées.	7. Les cales n°. ont été restituées a) <input type="checkbox"/> dans un état balayé (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III de l'annexe 2) ; b) <input type="checkbox"/> dans un état aspiré (standard de déchargement B en vertu de l'appendice III de l'annexe 2) ; c) <input type="checkbox"/> dans un état lavé.		

N° Nr.	Vorschrift Prescription Voorschrift	Sprache Langue Taal	Bestehender Text Texte actuel Bestaande tekst	Vorgeschlagener Text Texte proposé Voorgestelde tekst	Änderung Modification Wijziging	Begründung Motif Motivering
2.	Annexe 2, Appendice IV, Modèles	DE	7. Die Ladetanks Nr. wurden a) <input type="checkbox"/> nachgelentz übergeben (Entladungsstandard A nach Anhang III der Anwendungsbestimmung); b) <input type="checkbox"/> gewaschen übergeben.	Keine Änderung	Résolution	Correction linguistique
	Attestation de déchargem ent	NL	7. De ladingtanks nr..... zijn a) <input type="checkbox"/> nagelensd opgeleverd (standaard A volgens Aanhangsel III van de Uitvoeringsregeling); b) <input type="checkbox"/> wasschoon opgeleverd.	Keine Änderung		
	(navigation à cale citerne) C.7	FR	7. Les citernes à cargaison n°..... a) <input type="checkbox"/> ont été asséchées (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III du Règlement d'application) ; b) <input type="checkbox"/> ont été lavées.	7. Les citernes à cargaison n°..... ont été restituées a) <input type="checkbox"/> dans un état asséché (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III du Règlement d'application) ; b) <input type="checkbox"/> dans un état lavé.		
3.	Annexe 2, Appendice IV, Modèles	DE	15..... (Datum) (Name in Blockschrift und Unterschrift des Schiffsführers)	15..... (Ort) (Datum) (Name in Blockschrift und Unterschrift des Schiffsführers)	Résolution	Correction linguistique
	Attestation de déchargem ent	NL	15..... (Datum) (Naam schipper in blokletters en ondertekening)	15..... (Plaats) (Datum) (Naam schipper in blokletters en ondertekening)		
	(navigation à cale sèche et navigation à cale citerne) 15.	FR	15..... (Lieu) (Cachet / Nom en capitales d'imprimerie et signature)	15..... (Lieu) (Date) (Cachet / Nom en capitales d'imprimerie et signature)		

Résolution CDNI 2019-II-6

Composition et présidence de la CPC et composition de l'IIPC

La Conférence des Parties Contractantes,

à l'occasion de la Conférence du 18 décembre 2019 au siège de la Commission centrale pour la navigation du Rhin,

constate, selon l'article 3 du Règlement intérieur de la CPC, la composition des délégations des Parties Contractantes suivante :

pour

Allemagne :	M. KLICHE (Chef de délégation) M. LINDEMANN (membre) Mme GRÜTER (membre) M. SPITZER (expert) M. HÖTTE (expert)
Belgique :	M. DE SPIEGELEER (Chef de délégation) M. EL KAHLOUN (membre) M. TILEMANS (membre) M. GHYSBRECHT (suppléant) M. VERLINDEN (suppléant)
France :	Mme BOULDOUYRE (Cheffe de délégation) M. THIÉBAUT (membre)
Luxembourg :	M. NILLES (Chef de délégation) M. SCHROEDER (membre)
Pays-Bas :	M. TEN BROEKE (Chef de délégation) M. SPUIJ (suppléant) M. STEIJVEN (suppléant)
Suisse :	M. NUSSER (Chef de délégation) M. MARTIN (membre)

Pour 2020 la présidence sera assurée par la délégation française et la vice-présidence par la délégation néerlandaise.

Les représentants de l'institution nationale au sein de l'Instance internationale de péréquation et de coordination sont admis en tant qu'observateurs permanents.

Composition de l'IIPC

La Conférence des Parties Contractantes,

prend acte de la composition suivante de l'IIPC en application de l'article 3 du Règlement Intérieur de l'IIPC :

pour

Allemagne :	M. SPITZER (représentant, Chef de délégation) M. HÖTTE (expert) M. STAATS (représentant de la profession)
Belgique :	M. SWIDERSKI (représentant, Chef de délégation) Mme MYLLE (suppléante) M. VAN LANCKER (représentant de la profession) M. ROLAND (suppléant de la profession)
France :	M. DECOSTER (représentant, Chef de délégation) M. KLEIN (représentant de la profession) M. CARPENTIER (suppléant) M. KISTLER (suppléant)
Luxembourg :	M. SCHROEDER (représentant, Chef de délégation) M. SPITZER (suppléant)
Pays-Bas :	M. KLEIBERG (représentant, Chef de délégation) M. VOGELAAR (représentant de la profession)
Suisse :	M. NUSSER (représentant, Chef de délégation) M. BLESSINGER (suppléant) Mme GEBHARD (suppléant) M. AMACKER (représentant de la profession)

Résolution IIPC 2019-II-1

Constat de la péréquation provisoire 2^{ème} trimestre 2019

Résolution arrêtée le 23 août 2019

Déroulement de la procédure

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 2^{ème} trimestre 2019 :
 - a) Le tableau « données trimestrielles » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1^{er} août 2019.
 - b) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 2**).
 - c) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 3**).

2. Particularités
Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.

Paiement dû au titre de la péréquation du 2^{ème} trimestre 2019

3. L'IIPC approuve la péréquation du 2^{ème} trimestre 2019 sur la base de ce qui suit :
 - a) Charges totales : 5 512 704,41 €
 - b) Recettes totales : 5 125 551,59 €
 - c) Résultat : - 387 152,82 €
 - d) Distribution :
 - SAB à
 - ITB : 34 715,39 €
 - BEV : 667 811,21 €

 - LUX à
 - BEV : 43 586,34 €

 - VNF à
 - ITB : 25 006,04 €

 - SRH à
 - ITB : 34 589,65 €

Compte selon l'article 14 du Règlement intérieur de l'IIPC

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2019, état 2^{ème} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Verevening T2/2019	Overgedragen saldi 2018 (voorlopig)	Overgedragen saldi 2011-2017	Voorlopige cumulatie
	Dn T2			
DE	- 193 634,11 €	-494 387,41 €	2387040,7	1 699 019,18 €
BE	- 49 925,03 €	-152 822,97 €	539299,31	336 551,32 €
FR	- 1 553,04 €	-4 903,95 €	30775,91	24 318,91 €
LUX	- 203,29 €	-794,75 €	4063,5	3 065,46 €
NL	- 134 393,05 €	-323 248,64 €	1663024,43	1 205 382,73 €
CH	- 7 444,30 €	-22 533,43 €	124878,1	94 900,37 €
Σ	- 387 152,82 €	- 998 691,16 €	4 749 081,95 €	3 363 237,97 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

Annexe 1

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven						
PT 2 2019		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	4	1 780	2 968	61	4	1 617	6434
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie :	m3	78	492	22	1	348	941
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3	2	860	4 109	41	3 255	8273
	Huile arbre à hélice / de lubrification) / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	0	9 399	23 590	100	8 080	41179
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	10	28 988	61 088	1 956	38 246 +	130378
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	0	14 297	44 674	1 100	9 420 +	69536
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	10	52 684	129 352	3 156	145 55 746	241093
	Réipients huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		6 859	2 961	240		+ 10060
	Réipients huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter/ Oliehoudende emballage kunststof	kg		2 536	13 109		12 4 344 +	20001
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	52	9 395	16 070	240	12 4 344	30113
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	10 800	358 312	965 915	46 000	2 895 1 381 443 +	2765365
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€						
	Intérêts / Zinsen/ Rente	€ +/-				+/-	+/-	+/- 0
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	10 800	358 312	965 915	46 000	2 895 1 381 443	2765365
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage	€	35 136	241 604	1 608 044	77 830	46 278 583 824 +	2592716
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€						
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitief)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€						-/ 0
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr. (+ ou/oder/of -/-)* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen*	€						+/- 0
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€						0
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	35 136	241 604	1 608 044	77 830	46 278 583 824	2592716
	Volume de gasoil pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m3	1 083					1083
	Volume de gasoil IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m3	4 675	32 214	252 947	10 377	82 53 011	353306
Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:								
* fakultatif / fakultativ / facultatief								

Calcul de péréquation

Année 2019/2. Trimestre

IIPC PT 2019-2

Etat/IN	Données IN 2T2018			Péréquation financière			
	coûts Zn	recettes Xn	part coûts Zn/ΣZn	part convent. Recettes Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Péréquation Cn = Ω - Xn	Péréquation T1 Cn T1	Péréquation T2 Cn T2
DE	2 757 173,80 €	1 101 776,56 €	0,5001490366504	2 563 539,69	1 461 763,13 €	750 365,58 €	711 397,55 €
BE	710 887,00 €	450 135,00 €	0,1289543111926	660 961,97	210 826,97 €	116 515,88 €	94 311,09 €
FR	22 113,90 €	56 196,27 €	0,0040114430877	20 560,86	35 635,41 €	10 629,37 €	25 006,04 €
LUX	2 894,71 €	93 824,76 €	0,0005250979891	2 691,42	91 133,34 €	47 547,00 €	43 586,34 €
NL	1 913 635,00 €	3 287 622,00 €	0,3471317991454	1 779 241,95	1 508 380,05 €	805 853,46 €	702 526,60 €
CH	106 000,00 €	135 997,00 €	0,0192283119348	98 555,70	37 441,30 €	2 851,64 €	34 589,65 €
Σ	5 512 704,41 €	5 125 551,59 €	1,00	5 125 551,59 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Tableau de distribution

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage							
Zahlungsleistende IN/ 2t2019 IN débitrices / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00
DE							0,00
FR	25 006,04						25 006,04
LUX		43 586,34					43 586,34
NL	34 715,39	667 811,21					702 526,60
CH	34 589,65						34 589,65
SUMME / TOTAL	94 311,08	711 397,55	0,00	0,00	0,00	0,00	
							805 708,63
							805 708,63

Résolution IIPC 2019-II-2

Constat de la péréquation provisoire 3^{ème} trimestre 2019

Résolution arrêtée le 14 novembre 2019

Déroulement de la procédure

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 3^{ème} trimestre 2019 :
 - a) Le tableau « données trimestrielles » (annexe 1) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1er novembre 2019.
 - b) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 2**).
 - c) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 3**).

2. Particularités

Pour l'IN belge, par suite d'un bug informatique les coûts de collecte et d'élimination n'ont pas été enregistrés dans leur totalité pour les deux premiers trimestres. La régularisation de ces coûts a été opérée au troisième trimestre 2019.

Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.

Les reports présentés ne tiennent pas compte de la péréquation financière annuelle 2018 (IIPC (19) 36).

Païement dû au titre de la péréquation du 3^{ème} trimestre 2019

3. L'IIPC approuve la péréquation du 3^{ème} trimestre 2019 sur la base de ce qui suit :
 - a) Charges totales : 8 472 215,88 €
 - b) Recettes totales : 7 774 756,41 €
 - c) Résultat : - 697 459,47 €
 - d) Distribution :

SAB à	
→ ITB:	223 238,99 €
→ BEV:	623 260,11 €
LUX à	
→ BEV:	47 924,16 €
VNF à	
→ ITB :	12 319,31 €
SRH à	
→ ITB :	20 738,97 €

Compte selon l'article 14 du Règlement intérieur de l'IIPC

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2019, état 3^{ème} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T3/2019	Report provisoire 2018	Solde reporté 2011-2017	Etat Cumulé
	Dn T3			
DE	- 343 461,57 €	- 494 387,41 €	2 387 040,70 €	1 549 191,71 €
BE	- 103 033,76 €	- 152 822,97 €	539 299,31 €	283 442,58 €
FR	- 2 817,67 €	- 4 903,95 €	30 775,91 €	23 054,29 €
LUX	- 462,05 €	- 794,75 €	4 063,50 €	2 806,70 €
NL	- 233 607,16 €	- 323 248,64 €	1 663 024,43 €	1 106 168,63 €
CH	- 14 077,26 €	- 22 533,43 €	124 878,10 €	88 267,41 €
Σ	- 697 459,47 €	- 998 691,16 €	4 749 081,95 €	3 052 931,32 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

Annexe 1

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 3 2019		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	5	1 936	2 929	114	3	1 834	6 821	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	110	478	50		417	1 055	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	6	949	3 831	82	4	3 915	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	10 630	22 044	300	8 924	+ 41 898	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	20	27 153	57 396	4 359	40 320	+ 129 313	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	17	20 312	35 063	1 150	11 526	+ 68 068	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	37	58 095	114 503	5 809	60 770	239 279	
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 118	4 034	150		+ 7 302	
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 803	14 468		4 687	+ 20 958	
5	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	15	4 921	18 502	150	4 687	28 275	
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	12 113	540 690	924 050	65 000	2 718	1 414 940	+ 2 959 511
	Intérêts / Zinsen / Rente	€							+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	12 113	540 690	924 050	65 000	2 718	1 414 940	2 959 510
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	23 168	231 284	1 671 335	79 106	50 383	593 929	+ 2 649 205
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€							-/-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€							+/-
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€							-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	23 168	231 284	1 671 335	79 106	50 383	593 929	2 649 205
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³							-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	3 089	30 838	258 829	10 547	139	58 976	362 418

Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Calcul de péréquation

Année 2019/3. Trimestre								
IIPC PT 2019-3								
Etat/IN	Données IN 3T2019			Péréquation financière				
	coûts Zn	recettes Xn	part coûts Zn/ΣZn	part convent. Recettes Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Péréquation Cn = Ω - Xn	Péréquation T1 Cn T1	Péréquation T2 Cn T2	Péréquation T3 CnT3
DE	4 172 114,27 €	1 695 705,30 €	0,4924466431325	3 828 652,70	2 132 947,40 €	750 365,58 €	711 397,54 €	671 184,27 €
BE	1 251 577,00 €	681 419,00 €	0,1477272318986	1 148 543,24	467 124,24 €	116 515,88 €	94 311,09 €	256 297,27 €
FR	34 226,94 €	79 363,99 €	0,0040399041390	31 409,27	47 954,72 €	10 629,37 €	25 006,04 €	12 319,31 €
LUX	5 612,67 €	144 208,12 €	0,0006624795779	5 150,62	139 057,50 €	47 547,00 €	43 586,34 €	47 924,16 €
NL	2 837 685,00 €	4 958 957,00 €	0,3349401195853	2 604 077,84	2 354 879,16 €	805 853,46 €	702 526,60 €	846 499,10 €
CH	171 000,00 €	215 103,00 €	0,0201836216666	156 922,74	58 180,26 €	2 851,64 €	34 589,65 €	20 738,97 €
Σ	8 472 215,88 €	7 774 756,41 €	1,00	7 774 756,41 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Tableau de distribution

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage							
3t2019 : Zahlungsleistende IN IN débitrices / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00
DE							0,00
FR	12 319,31						12 319,31
LUX		47 924,16					47 924,16
NL	223 238,99	623 260,11					846 499,10
CH	20 738,97						20 738,97
SUMME / TOTAL	256 297,27	671 184,27	0,00	0,00	0,00	0,00	
							927 481,54
							927 481,54
