

Bundel van de besluiten van de CVP van 22 juni 2021

Mededeling van het secretariaat

CDNI	Besluiten CDNI
2021-I-1	CDNI – begroting 2022
2021-I-2	Verslag van het secretariaat over de jaarrekeningen 2020 van het CDNI
2021-I-3	Deel A Verslag van het IVC inzake de jaarlijkse evaluatie van het financieringssysteem en voorstel inzake het tarief van de verwijderingsbijdrage voor 2022 (artikelen 10 en 14)
2021-I-4	Deel A Huidig SPE-CDNI-contract: verlenging met een extra jaar
2021-I-5	Deel B Gebruik van de losverklaring langs elektronische weg: wijziging van artikel 6.03 van de Uitvoeringsregeling behorende bij het CDNI
2021-I-6	Deel C Wijziging van de artikelen 8.02 en 9.01 van de Uitvoeringsregeling behorende bij het CDNI met het oog op een regeling voor passagiersschepen met meer dan 12 passagiers en hotelschepen met meer dan 12 slaappleatsen
2021-I-7	Deel C Internationale harmonisatie voor huisvuil en uniformering van de symbolen Wijziging van artikel 9.03 en richtsnoeren
IIPC	Besluiten IIPC
2021-I-1	Vaststelling van de voorlopige verevening 4de kwartaal 2020
2021-I-2	Vaststelling van de voorlopige verevening 1ste kwartaal 2021

Besluit CDNI 2021-I-1

CDNI – Begroting 2022

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien de gedetailleerde begroting die door het secretariaat is voorbereid (CPC (21) 07 intern) en overeenkomstig artikel 1 van het Financieel Reglement van het CDNI,

aanvaardt krachtens artikel 14, zesde lid, van het Verdrag de begroting voor 2022 van de CVP, alsmede krachtens artikel 10, zesde lid, van het Verdrag de begroting voor 2022 van het IVC, ten bedrage van in totaal € 520 800,

besluit een bedrag van € 85 000 toe te wijzen aan het investeringsfonds,

legt voor de bijdragen van de Verdragsluitende Partijen op basis van het totale bedrag van € 605 800 de onderstaande verdeling vast. De hoogte van de bijdragen is als volgt:

Land	2022
Duitsland	€ 139 566,67
België	€ 81 666,67
Frankrijk	€ 55 611,67
Luxemburg	€ 52 716,67
Nederland	€ 217 731,67
Zwitserland	€ 58 506,67
TOTAAL	€ 605 800,00

De bijdragen zullen uiterlijk op 31 maart 2022 worden overgemaakt op de rekening van het CDNI bij de bank CIC Est te Straatsburg.

Dit besluit treedt op 1 januari 2022 in werking.

Besluit CDNI 2021-I-2

Verslag van het secretariaat over de jaarrekeningen 2020 van het CDNI

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien het verslag van de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart over de financiële situatie van het CDNI in het boekjaar 2020,

gezien het verslag van het accountantskantoor PWC over de rekeningen voor het boekjaar 2020,

hecht haar goedkeuring aan de bijgaande balans van het boekjaar 2020 met een totaal van 479.403,38 euro en

verleent kwijting aan de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Niet-gepubliceerde bijlagen

Besluit CDNI 2021-I-3

Deel A

Handhaving in 2022 van het tarief van de verwijderingsbijdrage voor olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval op 8,50 euro per 1000 l geleverde gasolie

De Conferentie van Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart en met name artikel 6 en artikel 3.03 van de Uitvoeringsregeling van genoemd Verdrag;

gezien het voorstel van IVC van 27 mei 2021 dat krachtens artikel 4.01, eerste lid, van de Uitvoeringsregeling van het eerder genoemde Verdrag is voorgelegd;

gezien het verslag van het IVC van 3 juni 2021 met betrekking tot het beheer van het financieringssysteem overeenkomstig artikel 6 van het CDNI, hier bijgevoegd;

rekening houdend met het advies van het bedrijfsleven dat te kennen geeft tevreden te zijn met de huidige omvang en dienstverlening van het netwerk van ontvangstinrichtingen, maar tevens de wens te kennen gegeven heeft dat de verwijderingsbijdrage slechts in beperkte mate en alleen met bepaalde tussenpozen zou moeten worden verhoogd;

wetende dat de gevolgen van de verhoging van de verwijderingsbijdrage tot 8,50 euro per 1000 l geleverde gasolie vanaf 1 januari 2021 voor het financieringssysteem gezien de uitzonderlijke context van de Covid-19-pandemie nog niet in kaart kunnen worden gebracht;

na kennis te hebben genomen van het feit dat het jaar 2020 wordt afgesloten met een aanzienlijk tekort als gevolg van de pandemie waardoor de opbrengsten fors gedaald zijn;

in de veronderstelling dat eventuele tekorten na 2021 nog gedekt zijn door het sinds 2011 gecumuleerde overschot;

besluit voor de verwijderingsbijdrage in 2022 het tarief van 8,50 euro per 1000 l geleverde gasolie te handhaven.

Bijlage: Verslag van het IVC met betrekking tot de jaarlijkse evaluatie van het financieringssysteem en voorstel voor het tarief van de verwijderingsbijdrage voor 2022 (artikelen 10 en 14).

Deel A
Verlag van het IVC met betrekking tot de jaarlijkse evaluatie van het
financieringssysteem en voorstel voor het tarief van de verwijderingsbijdrage voor
2022
(artikelen 10 en 14)

1. Inkomsten en uitgaven van 2011 tot 2017

Toen de Verdragsluitende Partijen bij het CDNI in 1996 het CDNI ondertekenden stemden zij in met een verwijderingsbijdrage ter hoogte van 7,50 € per 1000 liter geleverde gasolie. De op deze hoogte vastgelegde bijdrage maakte het mogelijk om in de eerste zeven jaar meer inkomsten te genereren dan wat nodig was om de kosten te dekken, hetgeen een overschot heeft opgeleverd.

In 2017 bedroeg het overschot ca. 4.700.000 €, dat overeenkomstig de in het CDNI vastgelegde verdeelsleutel over de Verdragsluitende Partijen werd verdeeld. In 2020 is dit overschot gedaald tot minder dan 1 miljoen euro.

Voor de eerste keer sinds het van kracht worden van het CDNI werd in 2018 het jaar afgesloten met een tekort van circa 1 miljoen euro.

2018 was echter een jaar dat gekenmerkt werd door een laagwaterperiode.

In 2018 daalde het vrachtvervoer over de traditionele Rijn met 30% in vergelijking met het vierde kwartaal van 2017.

Over het gehele jaar 2018 gezien, is het vervoer van goederen (qua hoeveelheden) over de Rijn met circa 12% afgenomen ten opzichte van 2017. Het laagwater is echter niet de enige verklaring voor de afname in vervoer en gasolieverbruik. Een en ander hangt ook samen met de economische situatie, die in de tweede helft van het jaar aanzienlijk slechter was.

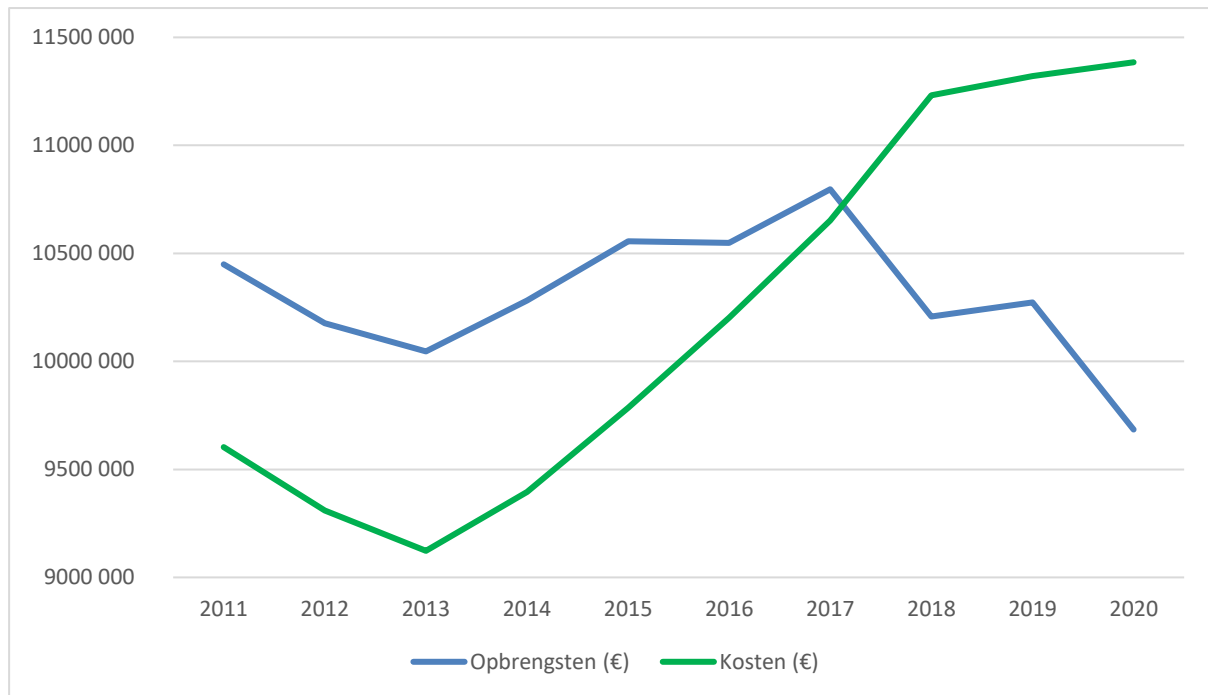
Daar komt nog bij dat in 2018 een dubbelwandige bilgeboot in gebruik werd genomen, hetgeen niet te veronachtzamen consequenties voor de kosten heeft gehad.

Ook het jaar 2019 werd afgerond met een tekort van ongeveer 1 miljoen euro. Ondanks gunstigere waterstanden, zijn de inkomsten slechts marginaal gestegen in vergelijking met 2018, dat gekenmerkt werd door lage waterstanden. De kosten bleven op hetzelfde peil liggen als het jaar ervoor (met een lichte stijging).

Ook 2020 is het financieringssysteem zwaar onder druk komen te staan. De Covid-19-pandemie had ernstige consequenties voor het handelsvolume. De reisbeperkingen hebben de activiteiten van de riviercruise-ondernemingen verregaand stilgelegd, maar ook het vervoer van goederen kreeg te kampen met de gevolgen, zij het in mindere mate. De gevolgen voor het financieringssysteem van Deel A van het CDNI zijn dienovereenkomstig, met een nooit eerder vastgestelde daling van de opbrengsten uit de verwijderingsbijdragen in de orde van grootte van 5,7% in vergelijking met 2019.

Hoewel dit samenhangt met een zwakke daling van de vraag naar vervoer van goederen en de afname van de activiteiten bij de riviercruises, moet worden vastgesteld dat de kosten niet naar verhouding zijn afgenomen.

▪ **AFBEELDING 1: ONTWIKKELING VAN DE OPBRENGSTEN EN KOSTEN IN 2011-2020¹**



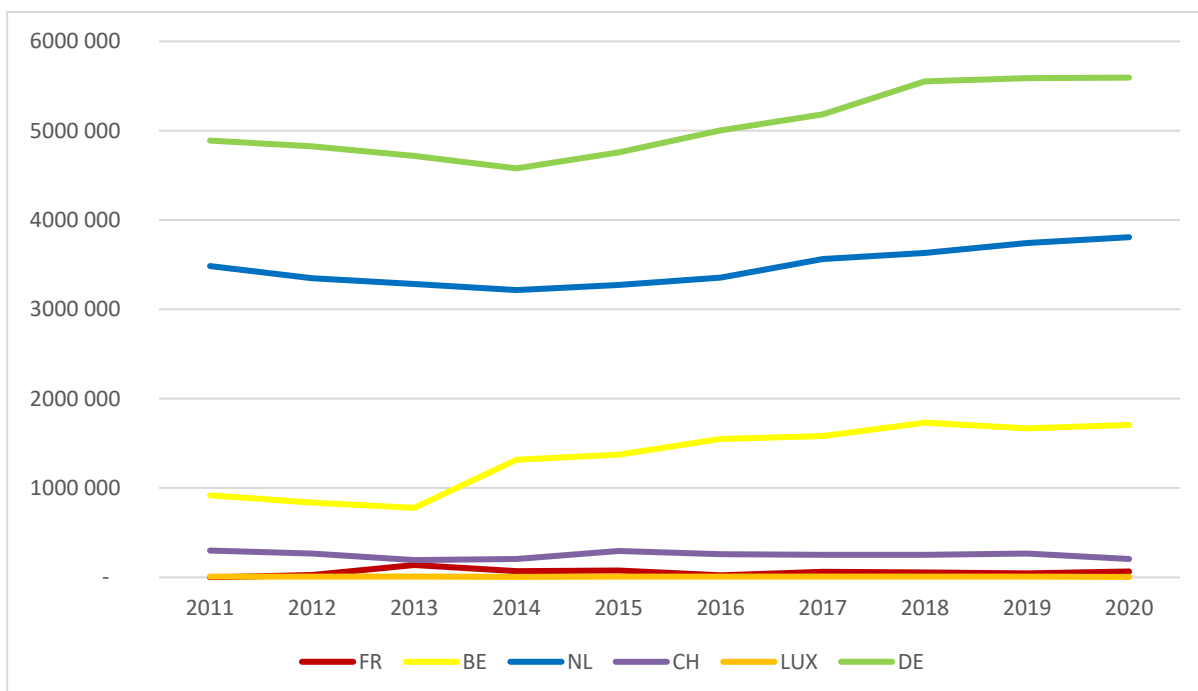
In de periode 2011-2020, zijn de kosten voor de inzameling en verwijdering gestegen van **9.600.000** euro naar **11.385.000** euro.

De verwijderingsbijdragen liggen sinds 2011 tussen **9.680.500²** euro (2020) en **10.796.800** euro (2017).

¹ Tenzij anders vermeld, zijn alle gegevens afkomstig van de internationale financiële vereveningen van het CDNI. De gegevens voor 2020 zijn voorlopige gegevens.

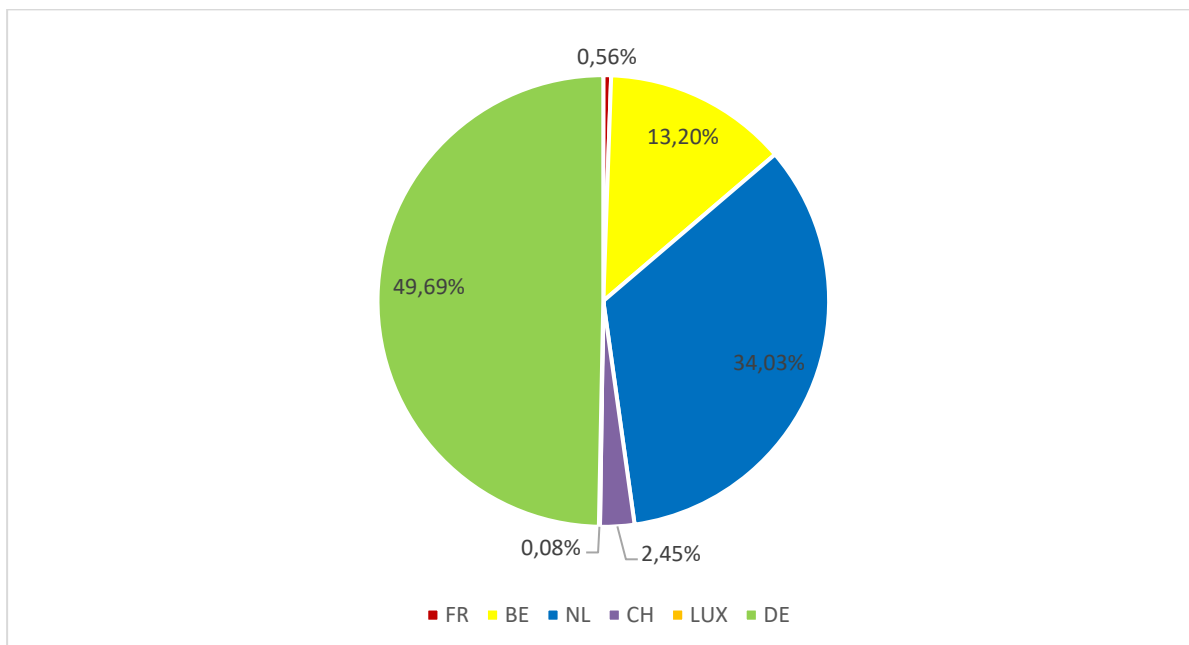
² Voorlopig bedrag

▪ **AFBEELDING 2: ONTWIKKELING VAN DE KOSTEN per NI 2011-2020**



De hier vermelde kosten zijn uitsluitend de kosten die samenhangen met de financiering van de inname en verwijdering van olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen.

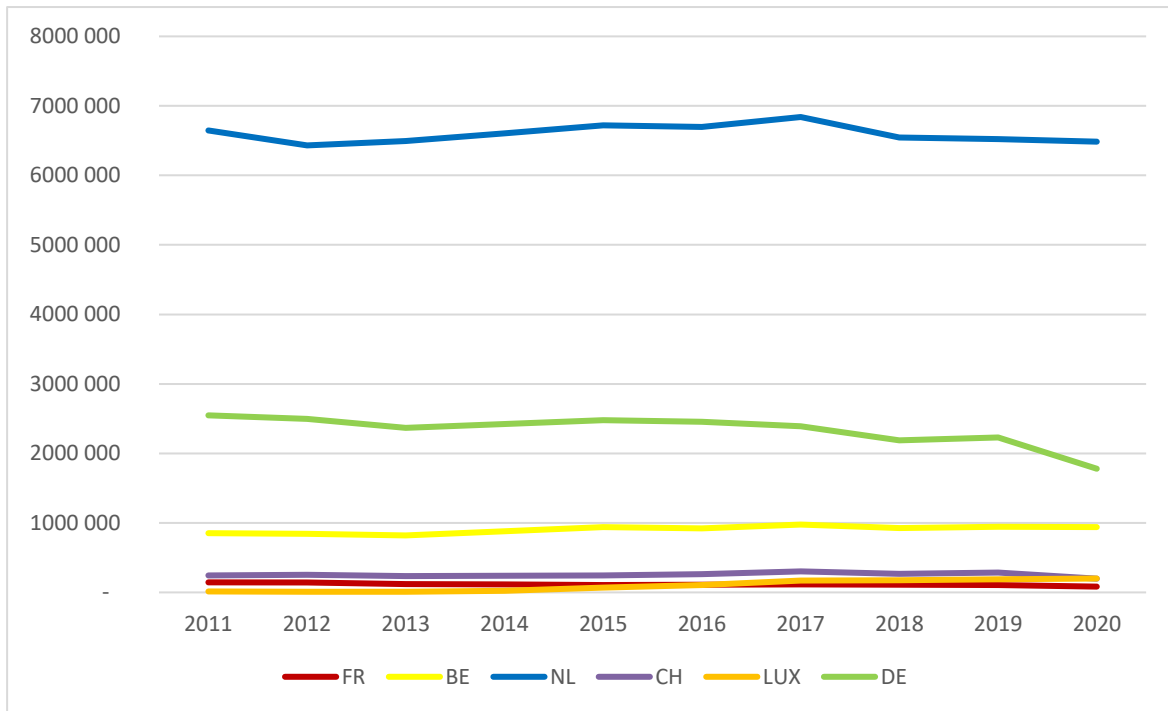
▪ **AFBEELDING 3: VERDELING VAN DE KOSTEN per NI 2011-2020**



In de genoemde periode werden de volgende hoeveelheden ingezameld:

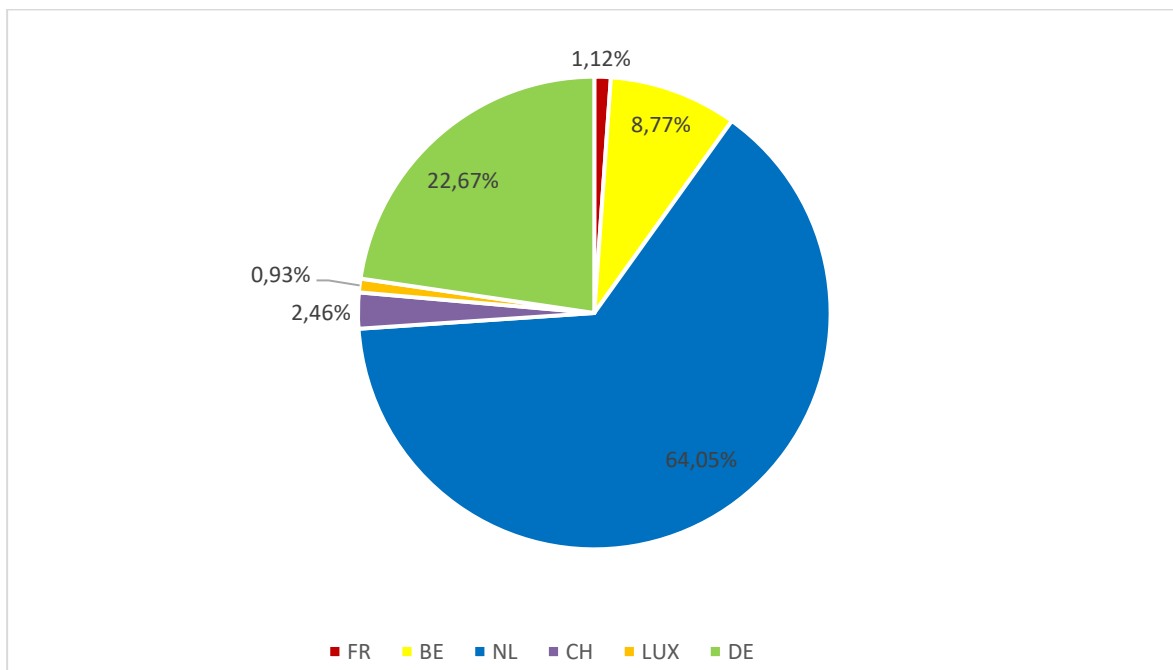
- **409.615 m³** bilgewater;
- **40.035 m³** afgewerkte olie;
- **10,165 ton** vaste oliehoudende afvalstoffen;
- **1,276 ton** afvalrecipiënten.

▪ **AFBEELDING 4: ONTWIKKELING VAN DE OPBRENGSTEN per NI 2011-2020**



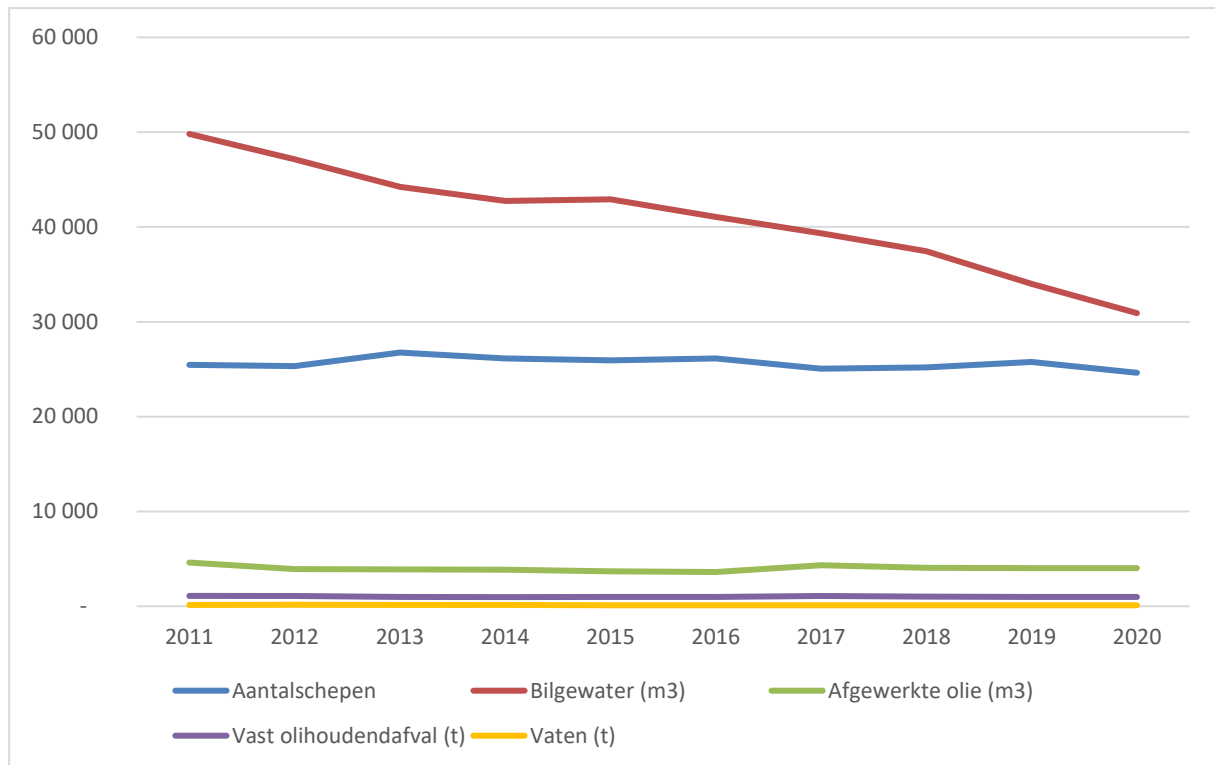
De opbrengsten zijn afkomstig van de verwijderingsbijdrage, de ontvangen rente (verschuldigde rente is in mindering gebracht) en eventuele andere opbrengsten, zoals die uit de verkoop van afgewerkte olie.

▪ **AFBEELDING 5: VERDELING VAN DE OPBRENGSTEN per NI 2011-2020**



Het binnenvaartbedrijfsleven heeft in de genoemde periode **103.000.000** euro aan het systeem bijgedragen (inkomsten uit hoofde van de verwijderingsbijdrage). De door de Nationale Instituten (NI's) in de zes landen van het verdrag georganiseerde systemen voor de inzameling, afgifte en inname hebben kosten met zich meegebracht ter hoogte van ca. **102.000.000** euro.

▪ **AFBEELDING 6: ONTWIKKELING VAN DE INGENOMEN HOEVEELHEDEN AFVALSTOFFEN 2011-2020**



Het netwerk van ontvangstinrichtingen is tussen 2011 en 2020 nauwelijks aan veranderingen onderhevig geweest. Er werd ongeveer **256.000** keer gebruik gemaakt van de aangeboden dienstverlening waarbij de schepen bij elke transactie een of meer afvalfracties hebben afgegeven.

Voor wat betreft de hoeveelheid olie- en vethoudend afval dat werd ingenomen, is de algemene tendens van het aantal afgiftrantacties en de afgegeven hoeveelheden **licht dalend**, terwijl de hoeveelheden bilgewater een **ononderbroken daling** laten zien.

2. Overzicht van de economische situatie voor het vervoer over de Rijn in 2020 en gevolgen van de Covid-19-pandemie³

2.1 Vervoer van goederen

In 2020 is het vervoer van goederen over de Rijn **significant gedaald met - 8,50%** in vergelijking met 2019. De sterkste daling werd geregistreerd in mei (- 17,30% vergeleken met mei 2019). Het laatste kwartaal pakte beter uit en toonde slechts een kleine vermindering van maar 1% ten opzichte van 2019.

▪ AFBEELDING 7: VERVOER VAN GOEDEREN OVER DE TRADITIONELE RIJN 2019-2020 (per maand)



Bron: Analyse van de CCR op basis van gegevens van Destatis

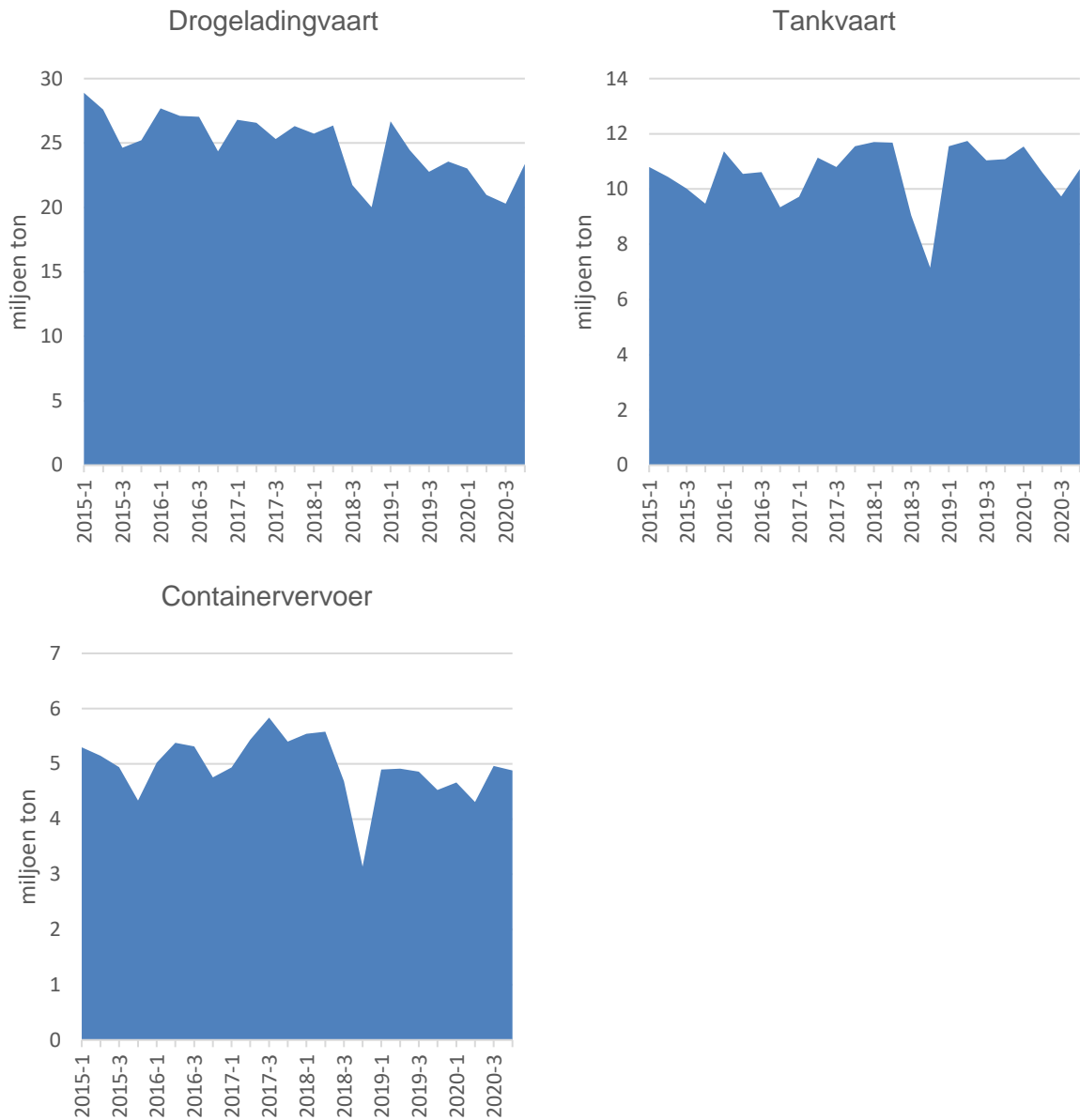
Bekijkt men de cijfers per soort goederen, dan moet worden vastgesteld dat **steenkolen het zwaarst getroffen werd (- 23,8%)**, alsmede ijzerertsen (- 14,2%).

Het vervoer van containers toonde slechts een geringe afname van 1,4%.

Daar staat tegenover dat er bij landbouwproducten en levensmiddelen een verhoging werd geboekt van 10,2%.

³ Alle rapporten van de Marktobservatie zijn beschikbaar op de volgende website: <https://inland-navigation-market.org/>

■ **AFBEELDING 8: VERVOER VAN GOEDEREN OVER DE RIJN NAAR SOORT LADING 2015-2020 (kwartaalcijfers)**

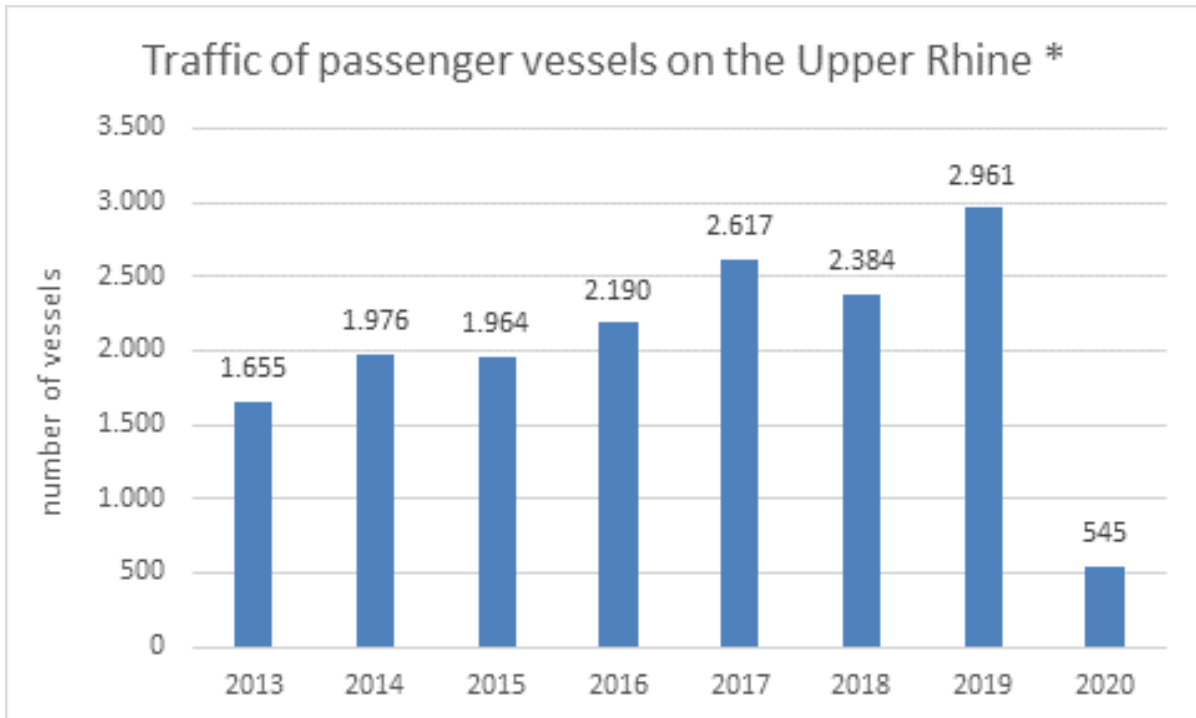


Vervoer van goederen over de Rijn naar soort lading (T1 2015-T4 2020) (Bron: Marktobservatie, CCR)

2.2 Passagiersvaart

Het vervoer van passagiers werd zeer zwaar getroffen door de pandemie. Vanaf maart 2020 werden alle riviercruises geannuleerd en vonden er ook geen dagtochtexcursies meer plaats. Dit segment werd geconfronteerd met een **dramatische daling van 81,6%** in vergelijking met 2019.

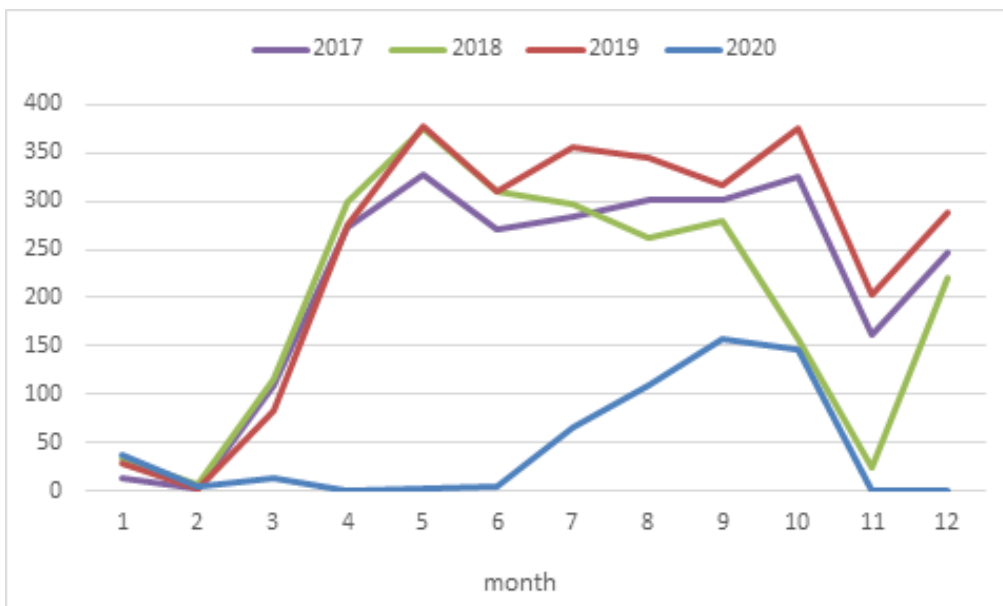
AFBEELDING 9: AANTAL PASSAGIERSSCHEPEN DAT DE SLUIS VAN IFFEZHEIM PASSEERDE 2013-2020



Bron: Marktobservatie, CCR

* Aantal passagiersschepen dat de sluis bij Iffezheim passeerde

AFBEELDING 10: VERGELIJKING VANAF 2017



Bron: Marktobservatie, CCR

2.3 Gevolgen voor de verwijderingsbijdrage

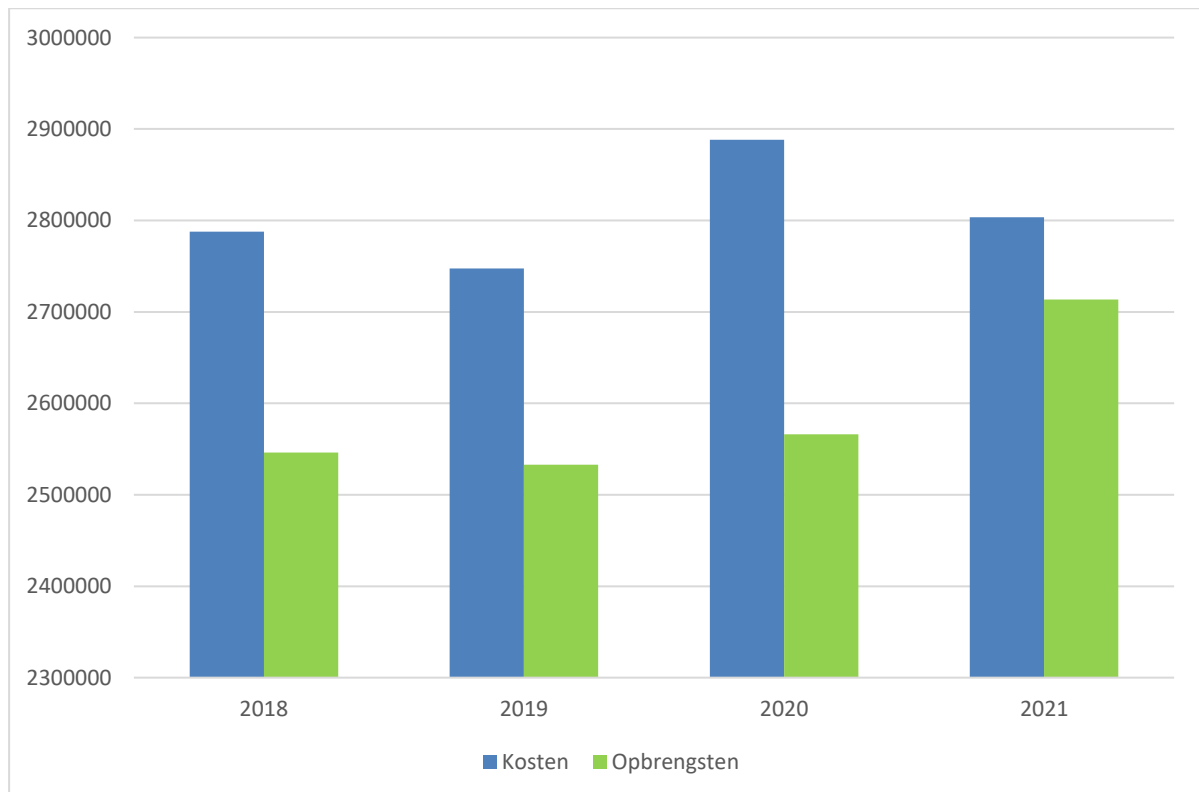
In vergelijking met 2019 zijn de opbrengsten uit hoofde van de verwijderingsbijdrage duidelijk gedaald (- 5,74%) (bijna 600.000 €). Het beeld is het slechtst in het tweede en derde kwartaal. Dit hangt rechtstreeks samen met de daling in de economische activiteit en het vervoer over de binnenwateren, alsook de ongekende teruggang in de riviercruises.

	2019	2020	Variaties in %	Variaties in €
T1	2 532 835 €	2 565 992 €	1,31%	+ 33 157 €
T2	2 592 716 €	2 279 806 €	-12,07%	-312 910 €
T3	2 649 205 €	2 318 826 €	-12,47%	-330 379 €
T4	2 504 245 €	2 532 242 €	1,12%	+ 27 997 €
TOTAL	10 277 300 €	9 687 867 €	-5,74%	-589 433 €

3. Aanpassing van de verwijderingsbijdrage in 2021

Vastgesteld kan worden dat de kosten op middellange termijn nog steeds veel hoger uitvallen dan de opbrengsten, zodat de CVP op voorstel van het IVC en na raadpleging van de erkende organisaties, besloten heeft de verwijderingsbijdrage vanaf 1 januari 2021 te verhogen tot 8,50 euro per 1.000 l accijnsvrije, gebunkerde gasolie, om ervoor te zorgen dat het systeem in evenwicht blijft. De gevolgen van deze verhoging kunnen vastgesteld worden in de resultaten van de verevening voor het eerste kwartaal van 2021.

AFBEELDING 11: VERGELIJKING VAN DE KOSTEN EN OPBRENGSTEN IN DE EERSTE KWARTALEN 2018-2020



Na deze eerste aanpassing van de verwijderingsbijdrage tot een bedrag van 8,50 euro vanaf 1 januari 2021 zou het systeem langzaam maar zeker weer in evenwicht moeten komen.

4. Perspectieven

Op basis van de gegevens en ervaringen vanaf 2012 (aangangsel 1) en de ramingen die verstrekt werden door de NI's, is er voor de jaren 2021 en 2022 een raming gemaakt voor het financieringssysteem van de verzameling en verwijdering van afvalstoffen van Deel A van het verdrag.

IN	Raming uitgaven	Raming uitgaven	Raming uitgaven	Raming uitgaven	Raming uitgaven	Raming opbrengsten	Raming opbrengsten	Raming opbrengsten	Raming opbrengsten	Raming opbrengsten
	2021	2022	2023	2024	2025	2021	2022	2023	2024	2025
DE	5 800 000	5 850 000	5 900 000	5 950 000	6 000 000	2 150 000	2 350 000	2 400 000	2 450 000	2 500 000
BE	1 700 000	1 765 000	1 800 000	1 820 000	1 850 000	1 050 000	1 135 000	1 135 000	1 135 000	1 135 000
FR	61 000	61 000	61 000	61 000	61 000	102 000	125 000	125 000	125 000	125 000
LUX	9 000	9 000	9 000	9 000	9 000	255 000	255 000	255 000	255 000	255 000
NL	3 900 000	4 000 000	4 100 000	4 200 000	4 300 000	7 300 000	7 300 000	7 300 000	7 300 000	7 300 000
CH	255 000	260 000	260 000	260 000	260 000	306 000	306 000	306 000	306 000	306 000
TOTAL	11 727 021	11 947 022	12 132 023	12 302 024	12 482 025	11 165 021	11 473 022	11 523 023	11 573 024	11 623 025

Raming van de opbrengsten en uitgaven voor 2021 en 2022

De NI's gaan voor 2021 uit van opbrengsten ter hoogte van 11.165.000 euro en uitgaven ter hoogte van 11.727.000 euro. Als deze bedragen inderdaad bevestigd worden, wordt het jaar 2021 afgesloten met een tekort van meer dan 590.000 euro. Na aftrek van het gecumuleerd overschot uit de jaren tussen 2011 en 2020, zal er aan het einde van het boekjaar 2021 nog een overschot zijn van circa 400.000 euro.

De redenen voor deze ontwikkeling zijn de volgende:

- Minder inkomsten als gevolg van de pandemie.
- De verkoop van afgewerkte olie levert minder op.
- Het valt te verwachten dat de kosten voor de verwijdering van bilgewater zullen blijven stijgen.
- De kosten voor de inzameling en verwijdering nemen toe als gevolg van nieuwe heffingen (heffing op verassing door verbranding...).
- De prijsontwikkeling van gasolie. De prijsdaling in 2020 kan snel omslaan in een prijsverhoging.
- De vaste lasten vormen een groot deel van de algemene kosten voor de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval.
- Als er nieuwe contracten worden afgesloten voor de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval liggen de kosten hoger dan in de huidige contracten.
- De bedrijfskosten van de ontvangstinrichtingen volgen de consumentenprijsindices en de salariskosten voor de bemanningsleden van de bilgeboden.
- Er zullen nieuwe bilgeboden in gebruik genomen moeten worden omdat zij vanaf 31 december 2038 dubbelwandig moeten zijn, met dien verstande dat er hierin geïnvesteerd zal moeten worden.

5. Diverse overwegingen die gevolgen kunnen hebben voor de financiële verevening

- Op 8 april 2021 heeft er een **rondetafelconferentie plaatsgevonden over Deel A**. Deze conferentie heeft ertoe bijgedragen de bakens te plaatsen voor de komende jaren om tot een strategie te komen die nodig is om te kunnen zorgen voor een bestendig internationaal financieringssysteem.

Als speerpunten werden de volgende aspecten genoemd:

- In ieder geval het huidige inname- en verwijderingsnetwerk handhaven, hetgeen waarschijnlijk betekent dat de kosten zullen stijgen;
 - zoeken naar nieuwe synergieën voor de inzameling;
 - zorgen voor minder afval dat ingezameld moet worden;
 - de financieringsstructuur tegen het licht houden.
- **Frankrijk overweegt momenteel het Verdrag uit te breiden** tot het volledige Franse grondgebied. Deze uitbreiding zal naar verwachting leiden tot meer afgifteplaatsen. Frankrijk heeft in zijn evaluatie rekening gehouden met de hoogte van de verwijderingsbijdrage en men streeft naar een systeem waarin de inkomsten en uitgaven met elkaar in evenwicht zijn.
 - Er moet ook gedacht worden aan de **eventueel vereiste modernisering van de bilgeboden**⁴. Ongeveer 80% van de bilgeboden die nu in gebruik zijn, is voor 1980 gebouwd. Over een aantal jaren zullen deze schepen niet meer aan de voorschriften voldoen: vanaf 2039 moeten alle bilgeboden op grond van de voorschriften van het ADN (Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren) dubbelwandig zijn. In de scheepsregisters van de Verdragsluitende Staten staan 46 bilgeboden geregistreerd, waarvan er veertig een contract hebben met de Nationale Instituten. Voor zover nu bekend zijn er slechts drie dubbelwandige schepen.

Op nationaal niveau wordt er nagedacht over de vervanging van de bilgeboden. Daarvoor zou echter een strategie voor de komende jaren opgesteld moeten worden.

Er moet in dit kader op gewezen worden dat deze investeringen belangrijk zijn, omdat de innovatie positieve gevolgen kan hebben voor de prijsstructuur en kostenstabiliteit.

6. Evaluatie van de hoogte van de verwijderingsbijdrage

De opbrengsten uit de verwijderingsbijdragen zijn sinds 2018 niet meer voldoende om de kosten van de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval te dekken. Vastgesteld kan worden dat ook na de verhoging van de verwijderingsbijdrage met een euro vanaf 1 januari 2021 en na de toepassing van het hogere tarief in het eerste kwartaal - dat echter nog steeds door de pandemie wordt beïnvloed – dit tarief nog niet voldoende is om alle kosten te dekken.

Het is nu nog te vroeg om conclusies te trekken over de gevolgen van de verhoging van de verwijderingsbijdrage tot 8,50 euro per 1.000 l gebunkerde gasolie vanaf 1 januari 2021, omdat de situatie nu uitzonderlijk is vanwege de Covid-19-pandemie (minder inkomsten).

Gezien de wijze waarop het systeem de afgelopen tijd ontwikkeld heeft, zal dit op middellange termijn waarschijnlijk betekenen dat de verwijderingsbijdrage opnieuw verhoogd zal moeten worden.

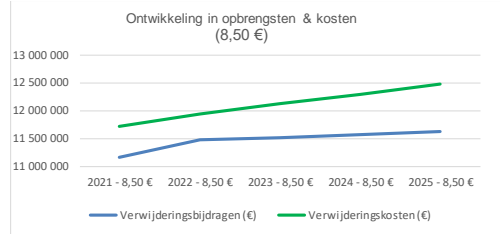
Het IVC zal de ontwikkelingen (kosten/opbrengsten) zorgvuldig in de gaten houden om ervoor te zorgen dat het systeem blijft functioneren.

⁴ Dit aspect komt tevens aan bod in het verslag van het IVC over 2019 met betrekking tot de jaarlijkse evaluatie van het financieringssysteem en het voorstel voor de verwijderingsbijdrage.

Het secretariaat heeft op basis van de ramingen voor de jaren 2021-2025 verschillende scenario's opgesteld om in te kunnen schatten hoe hoog de verwijderingsbijdrage moet zijn om de kosten van het systeem te kunnen dekken.

Hypothese 1: behoud van de verwijderingsbijdrage op 8,50 euro:

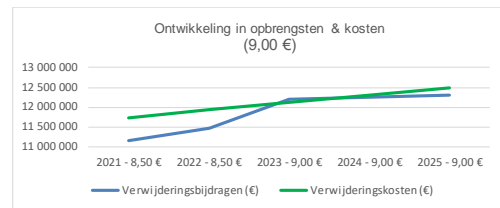
	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 8,50 €	2024 - 8,50 €	2025 - 8,50 €
Verwijderingskosten (€)	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Verwijderingsbijdragen (€)	11 165 021	11 473 022	11 523 023	11 573 024	11 623 025
Overschot/Tekort (€)	-562 000	-474 000	-609 006	-729 000	-859 000
Overschot/Tekort (€) Cumul	418 722	-55 278	-664 284	-1 393 284	-2 252 284



Hypothese 2: verhoging van de verwijderingsbijdrage in 2023 tot een bedrag dat vervolgens meerdere jaren gelijk kan blijven:

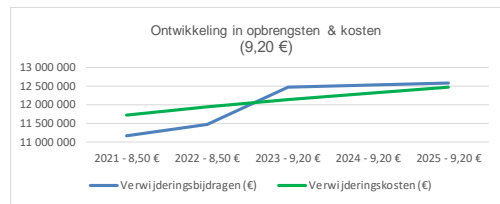
Scenario ad 9,00€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,00 €	2024 - 9,00 €	2025 - 9,00 €
Verwijderingskosten (€)	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Verwijderingsbijdragen (€)	11 165 021	11 473 022	12 200 848	12 253 790	12 306 732
Overschot/Tekort (€)	-562 000	-474 000	68 819	-48 234	-175 293
Overschot/Tekort (€) Cumul	418 722	-55 278	13 541	-34 693	-209 986



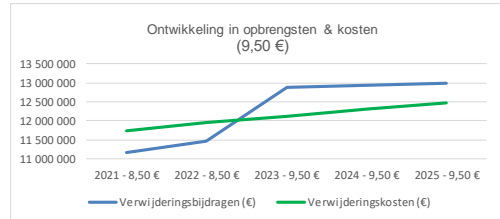
Scenario ad 9,20€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,20 €	2024 - 9,20 €	2025 - 9,20 €
Verwijderingskosten (€)	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Verwijderingsbijdragen (€)	11 165 021	11 473 022	12 471 978	12 526 097	12 580 215
Overschot/Tekort (€)	-562 000	-474 000	339 949	224 073	98 190
Overschot/Tekort (€) Cumul	418 722	-55 278	284 671	508 743	606 934



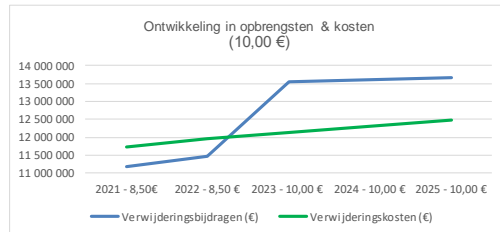
Scenario ad 9,50€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,50 €	2024 - 9,50 €	2025 - 9,50 €
Verwijderingskosten (€)	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Verwijderingsbijdragen (€)	11 165 021	11 473 022	12 878 673	12 934 556	12 990 440
Overschot/Tekort (€)	-562 000	-474 000	746 644	632 532	508 415
Overschot/Tekort (€) Cumul	418 722	-55 278	691 366	1 323 898	1 832 313



Scenario ad 10,00€

	2021 - 8,50€	2022 - 8,50 €	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €
Verwijderingskosten (€)	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Verwijderingsbijdragen (€)	11 165 021	11 473 022	13 556 498	13 615 322	13 674 147
Overschot/Tekort (€)	-562 000	-474 000	1 424 469	1 313 298	1 192 122
Overschot/Tekort (€) Cumul	418 722	-55 278	1 369 191	2 682 489	3 874 611



Conclusies van het IVC:

Rekening houdend met 1) het standpunt van het bedrijfsleven – dat aangeeft tevreden te zijn met de huidige omvang en diensten van het netwerk van ontvangstinrichtingen, maar tevens de wens te kennen gegeven heeft dat de verwijderingsbijdrage slechts in beperkte mate zou moeten worden verhoogd – en 2) de laatste tendensen die werden vastgesteld, doet het IVC het volgende voorstel:

- behoud in 2022 van het huidige tarief van de verwijderingsbijdrage ter hoogte van 8,50 € per 1000 l geleverde gasolie;
- de ontwikkeling van de cijfers in 2021 en begin 2022 zorgvuldig volgen, omdat op deze manier een beter zicht gekregen kan worden op de uitzonderlijke situatie vanwege de pandemie en op grond van de zo verkregen inzichten een beslissing genomen kan worden over een eventuele verhoging van de verwijderingsbijdrage en wanneer deze verhoging zou moeten plaatsvinden.

7. Aanbevelingen aan de CVP

In het licht van het bovenstaande en op voorstel van het IVC, zou de CVP

- kunnen besluiten de verwijderingsbijdrage in 2022 te handhaven op 8,50 euro per 1000 l gebunkerde gasolie (artikel 3.03);
- het IVC kunnen verzoeken de ontwikkeling van de opbrengsten in 2021 en de gevolgen van de crisis nauwlettend te volgen;
- het onderhavige verslag zonder deze conclusies op de website van het CDNI te plaatsen;
- gevolg kunnen geven aan de resultaten van de rondetafelconferentie op 8 april 2021 door de transparantie met betrekking tot het functioneren van het systeem te verhogen.

Aanhangsels:

Aanhangsel 1: Gecumuleerde gegevens en variaties 2012-2020 in %



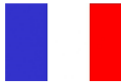







Aanhangsel 2: Beschrijving en vergelijking van het netwerk van ontvangstinrichtingen in elk land

**Gecumuleerde gegevens en variaties
2012 – 2020 in %**

			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2020
	2012-2020												
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		27 192	26 795	26 144	25 936	26 127	25 059	25 180	25 781	24 628	256 460	-9,43%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m3	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	40 101	2,50%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 460	34 004	30 917	370 697	-34,40%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	7 967	-10,05%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	1 039	-30,85%
	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Zn - Kosten inzameling & verwijdering</u>												
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 232	10 652 489	11 232 110	11 320 744	11 381 237	102 006 164	22,26%
	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / Xn - geïnde verwijderingsbijdrage</u>												
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 207 760	10 273 486	9 684 486	102 986 886	-4,83%

*provisoire / Vorläufig / voorlopig

Tenuitvoerlegging van Deel A in het toepassingsgebied van het CDNI door het netwerk van ontvangstinrichtingen

						
						
	12	3	1	1	24	1
	1	7			1	
	30	2				

De Verdragsluitende Staten van het CDNI bieden de scheepvaart verschillende mogelijkheden voor de inname en verwijdering van olie- en vethoudend afval.

Er zijn **202 plaatsen waar afval afgegeven kan worden** in de vorm van **42 bilgeboden**, **32 vrachtwagens** en **9 vaste stations**.

Meer informatie over het inzamelingsnetwerk is beschikbaar op de website van het CDNI, waar voor elke afgifteplaats gedetailleerde informatie verstrekt wordt (<https://www.cdni-iwt.org/>). Deze informatie is tevens te vinden via de websites van de NI's.

De ontvangstinrichtingen zijn als volgt over de landen verdeeld:

43 in Duitsland waarvan twee dubbelwandige bilgeboden,
12 in België,
1 in Frankrijk,
1 in Luxemburg,
25 in Nederland en
1 in Zwitserland.

Vergelijking en beschrijving van de situatie in elk land

Aangezien de verschillen bij de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval niet alleen terug te vinden zijn in de manier waarop de processen verlopen, maar ook andere, belangrijke kenmerken bevatten, zoals bijvoorbeeld de beschikbare resources of de wettelijke randvoorwaarden, wordt om te beginnen een beschrijving gegeven van de situatie zoals deze zich momenteel in elk land voordoet.

Beschrijving van de situatie in Duitsland



Interventiebereik:

In Duitsland wordt de bilge-verwijdering voornamelijk verzorgd door 12 bilgeboden (ca. 7000 lenzingen per jaar), die door in totaal 4 particuliere ondernemingen in verschillende regio's geëxploiteerd worden. 8 Boten zijn eigendom van ondernemingen die uitsluitend actief zijn op het gebied van de bilge-verwijdering van binnenschepen. De overige bilgeboden worden eveneens ingezet voor de inname van afval van zeeschepen en het verzorgen van binnenschepen. In Duitsland moet op grond van de voorschriften op de bilgeboden een bemanning worden ingezet die uit twee personen bestaat. Normaal gesproken worden bilgeboden regionaal ingezet (met een actieradius van ca. 50 km ten opzichte van hun standplaats). 3 boten zorgen in opdracht van de Bilgenentwässerungsverband (BEV) voor de inzameling op middellange afstand (waarvan twee tot ca. 200 km) en lange afstand (ca. 1000 km) met een vaste route en een vaste lijndienst.

Inzameling en verwijdering:

Het zwaartepunt van de diensten die door de BEV worden aanbesteed en in opdracht worden gegeven, is de inzameling van olie- en vethoudend afval conform Deel A van het CDNI. In hoeverre er ook nog aanvullende werkzaamheden verricht worden voor bijvoorbeeld hergebruik, dus door het olie-water-mengsel te scheiden of lege verpakkingen te shredderen, hangt af van de desbetreffende, regionaal geldende randvoorwaarden. In het Rijnstroomgebied, op de Donau en op het Dortmund-Ems-kanaal is lozing van het afvalwater na verwijdering van de olie op stromend water na een ultrafiltering tot nu toe toegestaan. In andere gebieden (Weser, Hamburg, tussen Elbe en Oder) moet het afgescheiden water hetzij op het riool of het bilgewater ongereinigd aan een installatie aan land voor verdere verwerking worden afgegeven. Diensten die door een tot het systeem behorende onderneming worden verricht, maken de verdere verwerking door derden gemakkelijker en leiden daardoor tot dienovereenkomstig lagere kosten, resp. tot hogere inkomsten. Het bilgewater dat door de 3 overige stationaire ontvangstinrichtingen (ca. 400 lenzingen) of bij mobiele inzameling per vrachtwagen (ca. 200 lenzingen) ontstaat, kan in deze vorm in Duitsland bij diverse verwerkingsinstallaties worden afgegeven. Als binnen het door de BEV georganiseerde systeem olie en water gescheiden worden, wordt de afgescheiden olie samen met de op de binnenschepen apart ingezamelde en afgegeven afgewerkte olie hergebruikt, waarbij de opbrengsten worden verrekend. Vast olie- en vethoudend bedrijfsafval wordt na de inzameling voor recycling aan derden afgegeven, waar echter voor betaald moet worden. Lege verpakkingen kunnen na de inzameling door contractpartners van de BEV worden afgegeven voor een verder, gratis hergebruik in een door de aardoliemaatschappijen georganiseerd stelsel.

Aanbestedingsprocedure:

De BEV geeft de opdracht aan ondernemingen na een aanbesteding op Europese schaal. Hoe de gegadigden hun offertes samenstellen in het licht van afschrijvingen, administratiekosten, operationele kosten, arbeidsloon, onderhoud- en vaste kosten van de schepen, is de BEV niet bekend. De BEV betaalt de verrichte diensten overeenkomstig de contractueel overeengekomen bedragen.

Specifieke nationale bijzonderheden:

Duitsland heeft een zeer groot waterwegennet, dat voor het merendeel door bilgeboden bediend wordt. Het door de bilgeboden in het Duitse gedeelte van het Rijnstroomgebied ingezamelde bilgemengsel wordt aan boord door zwaartekrachtafscheiders gescheiden en de nog waterhoudende bilge-olie wordt aan land (Duisburg) tijdelijk opgeslagen om nog meer water te verwijderen. De inzameling door bilgeboden voorkomt dat de scheepvaart speciaal naar vaste ontvangstinrichtingen moet varen om daar de afvalstoffen af te geven.

De diensten van de ondernemingen die in het Duitse gedeelte van het Rijnstroomgebied onder contract staan worden niet betaald op basis van de ingezamelde hoeveelheid bilgemengsel, maar eerder uitgaande van de hoeveelheid gewonnen oude olie.

Beschrijving van de situatie in Luxemburg:



De inzameling van bilge geschiedt in Luxemburg op de circa 36 kilometer lange Duits-Luxemburgse Moezel (condominium-gedeelte) door een bilgeboot die een contract heeft met de BEV in Duitsland. Om de schepen op de Moezel in Luxemburg van dienst te zijn, verlengt de bilgeboot drie keer per jaar zijn vaste route voor een aanwezigheidsduur op de Moezel van steeds 2 dagen. In 2014 vonden er 12 lenzingen plaats. Lenzingen op andere plaatsen of per vrachtwagen hebben in 2014 in Luxemburg niet plaatsgevonden.

Specifieke nationale bijzonderheden:

Luxemburg is weliswaar een Verdragsluitende partij bij het CDNI, maar heeft geen eigen verwijderingsinfrastructuur in het kader van het CDNI. Luxemburg heeft de BEV in Duitsland de opdracht gegeven de vereiste diensten en taken van een NI uit te voeren. Gezien de korte lengte van de waterweg is deze synergie zonder meer zinvol.

Beschrijving van de situatie in Zwitserland:



Interventiebereik:

In Zwitserland wordt de inzameling van bilge op het rond 25 kilometer lange riviergedeelte verzorgd door de BIBO REGIO, de bilgeboot/oliebestrijdingsboot van de brandweer, van de Schweizerische Rheinhäfen (SRH). Afgezien van de inzameling van olie- en vethoudend scheepsafval wordt de BIBO REGIO indien nodig in dit gebied ook ingezet voor de verwijdering van olie in het water en voor andere, algemeen technische assistentie. De arbeidstijd voor deze taken wordt gescheiden geboekt, uitgesplitst en overeenkomstig het beginsel van “de vervuiler betaalt” door de SRH gefactureerd.

Inzameling en verwijdering:

Voor bilgewater, afgewerkte olie en vaste afvalstoffen gelden geen maximale hoeveelheden. De BIBO REGIO verzorgt ongeveer 450 lenzingen per jaar. Aan boord wordt de bilge-olie van het bilgewater dat van de binnenvaartschepen wordt overgenomen, gescheiden. De bilge-olie wordt tijdelijk opgeslagen, samen met de afgewerkte olie die de binnenschepen in aparte vaten aanbieden. Na een aantal verdere behandelingen wordt een homogeen eindproduct, bestaand uit bilge-olie en afgewerkte olie, voor verbranding verkocht, waar dus een betaling tegenover staat. Het van de olie gescheiden water wordt geloosd op het afvoerkanaal, onder inachtneming van de wettelijke bepalingen. In Zwitserland wordt niet met behulp van vrachtwagens of een stationaire installatie aan land ingezameld. De totale verwijderingskosten van olie- en vethoudende scheepsafvalstoffen overeenkomstig Deel A van het CDNI omvatten de inzet, het onderhoud, alsook de administratieve en personeelskosten van de BIBO REGIO. De bemanning van de BIBO REGIO bestaat in de regel uit 2 personen. Verder ontstaan er kosten voor de inzameling van deze scheepsafvalstoffen met tussenopslag aan boord, voor de voorbehandeling van het bilgewater en de afgewerkte olie, alsook voor het verdere, hiervan gescheiden, vervoer aan land en de milieubewuste verwijdering.

Gunning:

De opdracht wordt rechtstreeks door de SRH aan de voor de desbetreffende afvalstof toegelaten verwijderingsonderneming in de regio Bazel of binnen Zwitserland gegeven.

Specifieke nationale bijzonderheden:

Op grond van de wettelijke bepalingen inzake lozingen wordt het bilgewater dat aan boord van de bilgeboot BIBO REGIO in twee stappen door zwaartekrachtafscheider en emulsiescheiding wordt behandeld, in zijn totaliteit op het afvoerkanaal (Rijn, havengebied) geloosd en alleen het gedeelte bilge-olie/oude olie blijft aan boord en wordt voor verwijdering aan land afgegeven.

Beschrijving van de situatie in Nederland:

Interventiebereik:

De stichting "Afvalstoffen en vaardocumenten binnenvaart" (SAB) is verantwoordelijk voor de inning van de verwijderingsbijdrage, de registratie van de afgifte, de controle op de verwijderingskosten, de voorlopige verevening en de coördinatie. Op grond van de nationale wetgeving is de SAB ook verantwoordelijk voor de inzameling en verwerking van de afvalstoffen. Voor de tenuitvoerlegging van deze taken geeft de SAB als Nationaal Instituut voor NL opdrachten aan derden. Nederland beschikt over een afvalinzamelingsnetwerk dat zich over het gehele land uitstrekt en uit 24 schepen en een stationair station bestaat. Op grond van deze zeer fijnmazige dekking is het vaargebied van de bilgeboten relatief klein. Voor schepen die buiten het inzamelingsgebied varen, wordt gebruik gemaakt van een vrachtwagen. Alle ontvangstinrichtingen nemen de onder Deel A vallende afvalstoffen in ontvangst.

Inzameling en verwijdering:

In Nederland mag in tegenstelling tot Duitsland en Zwitserland het aan boord van een bilgeboot gereinigde bilgewater niet op het oppervlaktewater geloosd worden. Het wordt ingezameld en in zijn totaliteit aan land afgegeven. Bij de inzameling door middel van vacuümtechniek wordt de bilge niet gescheiden. In Nederland gelden beperkingen (maximale hoeveelheden) voor de afgifte van bilgewater. De schippers zijn verplicht de afvalstoffen zo veel mogelijk voor de afgifte te sorteren. De meeste schepen houden oude olie apart (dit op grond van de afvalvoorschriften). Bij de afgifte van afval moet de ECO-kaart overgelegd worden. De afgifte is doorlopend mogelijk, van maandag tot vrijdag, van 7 tot 17 uur.

Gunning:

De SAB is verplicht Europees aan te besteden (op grond van de drempelwaarde). De opdracht wordt gegund aan de laagste aanbieder die voldoet aan het bestek en de aanbestedingscriteria. De diensten worden verzorgd door 5 opdrachtnemers. De contracten worden gesloten voor een periode van 3 jaar, met de mogelijkheid om het contract drie maal steeds een jaar te verlengen (maximaal 6 jaar). Voor de variabele kosten wordt in de aanbesteding een maximale prijs aangeboden. Vaste kosten worden in de aanbesteding niet expliciet uitgesplitst, maar worden wel door de bidders aangegeven.

Specifieke nationale bijzonderheden:

Er zijn geen regionale bijzonderheden. De exploitanten van de bilgeboden in de verschillende aanbestedingspercelen houden zich aan het door de SAB opgestelde bestek en dit is voor alle, per perceel aangeboden diensten steeds hetzelfde.

Beschrijving van de situatie in België:



Interventiebereik:

De ITB is als Nationaal Instituut verantwoordelijk voor de organisatie van het uniforme financieringssysteem en voor de inzameling en verwijdering van de olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen. Meer in detail valt daar het volgende onder: inning van de verwijderingsbijdrage, registratie van de afgifte, beheer van de verwijderingskosten, voorlopige financiële verevening en internationale coördinatie. In het Vlaamse gewest werden overeenkomstig de bepalingen van het Vlaamse afvalstoffenbeheersplan zogenoemde opdrachtgevers aangewezen die voor de inzameling en verwerking van de afvalstoffen verantwoordelijk zijn. Bij deze opdrachtgevers gaat het om de haven- en waterwegautoriteiten die deel uitmaken van het inzamelingsnet voor Deel A. De opdrachtgevers kunnen in eigen regie de afvalinzameling organiseren of deze taak uitbesteden aan externe dienstverleners. De Vlaamse autoriteiten (OVAM, MOW) houden toezicht op de correcte uitvoering van het afvalbeheersplan (dat de bepalingen van het CDNI en de Vlaamse (milieu-) wetgeving omvat). In het Waals Gewest treedt men als opdrachtgever voor de inzameling en verwerking van scheepsbedrijfsafvalstoffen op onder toezicht van de Service Public de Wallonie – Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques. Tot slot fungeert de Haven van Brussel als opdrachtgever binnen het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest.

Inzameling en verwijdering:

Om het probleembewustzijn te scherpen en de kosten beheersbaar te houden, gelden voor de afvalinzameling zowel minimale als maximale hoeveelheden. Net als in Nederland mogen bestanddelen van het gereinigde bilgewater niet op het oppervlaktewater geloosd worden. De ingezamelde hoeveelheden worden in hun totaliteit ter verwerking aan land afgegeven (verwijdering).

Gunning:

In België zijn de gewesten de opdrachtgever voor de inzameling en verwijdering van de afvalstoffen van Deel A. Het NI is in deze procedure geen partij. Er zijn in totaal vijf verschillende opdrachtgevers (Vlaanderen: 2 havens en 1 waterwegautoriteit, Brussel: 1 haven en in Wallonië 1 waterwegbeheerder). De aanbestedingen vinden plaats overeenkomstig vaste criteria met vaste drempelwaarden. Het aantal offertes dat in het kader van de Europese aanbestedingsprocedure ontvangen wordt, is laag. Er is dus niet veel concurrentie, zodat er hier sprake is van een nichemarkt. Voor de gestelde eisen gelden de volgende criteria: openingstijden/bedrijfstitijden van de ontvangstinrichtingen (variabel, maar bij voorkeur overdag), afhankelijk van de geboden diensten worden minimale hoeveelheden voorgeschreven, vastlegging van het netwerk van inzamelingspunten (stationair of mobiel) en technische kenmerken (zoals vacuümtechniek, pompen, kwaliteit van de vacuümtechniek).

Specifieke nationale bijzonderheden:

In België zijn er voor de inzameling zes verschillende deelregio's. Voor de haven van Antwerpen fungeert de haven zelf als ontvangstinrichting (door het aanbod van 3, door de haven zelf beheerde afgifteplaatsen) en als opdrachtgever voor een bilgeboot. In de haven van Gent werd voor de inzameling en verwijdering met een bilgeboot een opdracht aan een derde verstrekt. In het afvalinzamingsgebied van de Vlaamse waterwegbeheerder, De Vlaamse Waterweg NV wordt op 3 afgifteplaatsen een vrachtwagen ingezet. Op het Albertkanaal, is een afvalpark te Ham gecreëerd in 2018. In Wallonië worden deze taken door een externe dienstverlener verzorgd. De inzameling geschiedt daar door een bilgeboot op het Albertkanaal in de Luikse regio. In het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest voorziet de Haven van Brussel een inzameling aan de sluis van Molenbeek.

Beschrijving van de situatie in Frankrijk:



Interventiebereik:

In Frankrijk is het interventiebereik klein, alleen in bepaalde zones van de haven van Straatsburg wordt er olie- en vethoudend afval ingezameld. De inzameling vindt plaats met behulp van een bilgeboot, die op werkdagen tijdens kantooruren ter beschikking staat. In uitzonderlijke gevallen (averij, risico van verontreinigingen, etc.) kan de boot ook buiten openingstijden worden ingezet. Het NI heeft de taken aan een derde uitbesteed. Er is geen afvalinzameling op de Rijn, aangezien de bilgeboot daarvoor niet over de vereiste vergunningen en toelatingen beschikt.

Inzameling en verwijdering:

Voor bilgewater, afgewerkte olie en vaste afvalstoffen gelden geen maximale hoeveelheden. Aan boord van de bilgeboot wordt de bilge niet eerst gescheiden. De scheiding van oliehoudend water en de verwijdering van vaste olie- en vethoudende afvalstoffen wordt na de afgifte aan een dienstverlener aan land verzorgd.

Gunning:

VNF (Voies navigables de France) is verplicht verschillende concurrerende partijen aan te vragen, waarbij de technische, organisatorische en financiële voorwaarden voor de inzameling van olie- en vethoudende afvalstoffen zijn vastgelegd.

Specifieke nationale bijzonderheden:

Afgezien van de haven van Straatsburg vindt in het Franse gebied dat valt onder het toepassingsgebied van het CDNI geen inzameling plaats van olie- en vethoudend afval.

Besluit CDNI 2021-I-4

Deel A

SPE-CDNI-contract (elektronisch betalingssysteem) Verlenging met een extra jaar

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gelet op artikel 6 van het Verdrag en artikel 3.03, vierde lid, van de Uitvoeringsregeling, moet de betaling van de verwijderingsbijdrage mogelijk zijn met een elektronisch betaalmiddel,

gezien Besluit CDNI 2017-1-1,

overwegende dat de geldigheidsduur van het huidige contract inzake het elektronische betalingssysteem van het CDNI (SPE-CDNI) afliep op 31 maart 2020 en dat dit contract kon worden verlengd voor een periode van ten hoogste drie jaar,

gezien Besluit CDNI 2019-I-4 waarbij zij had besloten de looptijd van het contract met twee jaar te verlengen, dat wil zeggen tot en met 31 maart 2022,

kennismemend van het positieve advies van het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan,

besluit de looptijd van het contract met een laatste extra jaar te verlengen, namelijk tot en met 31 maart 2023,

machtigt het secretariaat om de dienstverlener van deze verlenging in kennis te stellen.

Dit besluit treedt onmiddellijk in werking.

Besluit CDNI 2021-I-5

Deel B

Gebruik van de losverklaring van het CDNI in elektronisch formaat Wijziging van artikel 6.03, eerste lid, van de Uitvoeringsregeling

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en met name de artikelen 12, 13, 14 en 19,

overwegende dat het belangrijk is de digitalisering in de Rijn- en binnenvaart te bevorderen,

vaststellend dat een elektronische versie van de losverklaring zal bijdragen aan een betere kwaliteit van de informatie, de logistieke efficiency en de uniforme toepassing van het document, met name voor controledoeleinden,

vaststellend dat de digitalisering van de losverklaring tegemoetkomt aan de behoefte van het bedrijfsleven, leidt tot een lastenverlichting en bijdraagt aan een betere acceptatie door de gebruikers,

op voorstel van haar werkgroep CDNI/G,

besluit het gebruik van de losverklaring van het CDNI in elektronisch formaat toe te staan,

besluit artikel 6.03, eerste lid, van de Uitvoeringsregeling overeenkomstig te wijzigen.

De bijgevoegde wijziging treedt in werking op 1 juni 2022.

Bijlage: Wijziging van artikel 6.03 van de Uitvoeringsregeling

**Gebruik van de losverklaring van het CDNI in elektronisch formaat
Wijziging van artikel 6.03, eerste lid, van de Uitvoeringsregeling**

Artikel 6.03, eerste lid, van de Uitvoeringsregeling wordt als volgt gewijzigd:

“(1a) Ieder schip dat binnen het toepassingsgebied van dit Verdrag is gelost, moet een geldige losverklaring aan boord hebben overeenkomstig het in Aanhangsel IV opgenomen model.

Deze losverklaring moet ten minste zes maanden na afgifte aan boord worden bewaard.

Bij schepen zonder stuurhuis en woonruimte mag de losverklaring ook op een andere plaats dan aan boord door de vervoerder worden bewaard.

(1b) Er mag gebruik worden gemaakt van een losverklaring in elektronisch formaat, mits voldaan wordt aan:

- a) de gegevensbescherming overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679¹ (algemene verordening gegevensbescherming) in de versie die van kracht is of overeenkomstig vergelijkbare nationale voorschriften van de Zwitserse Bondsstaat;
- b) een tegen vervalsing beschermde handtekening overeenkomstig Verordening (EU) Nr. 910/2014 (eIDAS)² in de versie die van kracht is of overeenkomstig vergelijkbare nationale voorschriften van de Zwitserse Bondsstaat;
- c) de bescherming van de gegevens door implementatie van de dienovereenkomstige eisen in de onder a) genoemde voorschriften gewaarborgd is en het daardoor eveneens zeker is dat ongeoorloofde toegang wordt voorkomen;
- d) de controleerbaarheid van de losverklaring aan boord dan wel in de bedrijfsadministratie van de exploitant van het schip mogelijk is;
- e) de controleerbaarheid in de bedrijfsadministratie van de identiteit van degene die de losverklaring heeft opgesteld en degene die een ontvangstinrichting exploiteert, mogelijk is.

Op verzoek van de controlerend ambtenaar van de bevoegde autoriteiten moet de losverklaring ter beschikking kunnen worden gesteld. De losverklaring mag in een leesbare elektronische versie ter beschikking worden gesteld.”

¹ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming)

² Verordening (EU) Nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 betreffende elektronische identificatie en vertrouwensdiensten voor elektronische transacties in de interne markt en tot intrekking van Richtlijn 1999/93/EG

Besluit CDNI 2021-I-6

Deel C

Wijziging van de artikelen 8.02 en 9.01 van de Uitvoeringsregeling behorende bij het CDNI met het oog op een regeling voor passagiersschepen met meer dan 12 passagiers en hotelschepen met meer dan 12 slaappleatsen

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en met name de artikelen 14 en 19 van dit Verdrag,

beseffende dat de bescherming van het milieu alsmede de veiligheid en gezondheid van scheepspersoneel en verkeersdeelnemers absolute vereisten voor de binnenvaart vormen,

gezien het feit dat nieuw gebouwde schepen die onder het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) en Richtlijn (EU) 2016/1629 vallen uiterlijk sinds 31 december 2008 moeten zijn uitgerust met verzameltanks voor afvalwater of met boordzuiveringsinstallaties,

overwegende dat in dit kader het lozingsverbod voor huishoudelijk afvalwater van schepen uitgebreid zou moeten worden tot passagiersschepen met meer dan 12 passagiers en tot hotelschepen met meer dan 12 slaappleatsen,

overwegende dat het van belang is een zo uniform mogelijke regelgeving op internationaal en Europees niveau ten uitvoer te leggen, maar dat de uitbreiding van het lozingsverbod aanpassingsmaatregelen op het gebied van de infrastructuur vereist en om deze reden niet onmiddellijk geïmplementeerd kan worden,

gezien het feit dat het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) op instigatie van de Conferentie der Verdragsluitende Partijen nader overleg voert over de verkorting van de overgangsbepalingen inzake de inbouw van boordzuiveringsinstallaties of verzameltanks voor afvalwater in passagiersschepen als voorzien in de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN),

na raadpleging van de erkende organisaties,

op voorstel van haar werkgroep,

gezien de effectbeoordeling in samenhang met het besluit,

neemt de wijzigingen van de artikelen 8.02 en 9.01 van de Uitvoeringsregeling aan.

Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2022.

1) *Artikel 8.02, derde lid, van de Uitvoeringsregeling behorende bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart komt als volgt te luiden:*

"(3) De Verdragsluitende Staten verplichten zich overeenkomstig de voorschriften van artikel 4, eerste lid, van dit Verdrag ontvangstinrichtingen voor huishoudelijk afvalwater in te richten of te laten inrichten bij bepaalde als vaste of voor overnachting dienende ligplaatsen.

Bij ligplaatsen voor schepen als bedoeld in artikel 9.01, derde lid, moeten vóór het in artikel 9.01, derde lid, genoemde tijdstip ontvangstinrichtingen worden ingericht.

2) *Artikel 9.01, derde en vierde leden, van de Uitvoeringsregeling behorende bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart komt als volgt te luiden:*

"(3) De lozing van huishoudelijk afvalwater is verboden voor passagiersschepen met meer dan 12 passagiers en voor hotelschepen met meer dan 12 slaappleatsen. Dit verbod geldt met ingang van 1 januari 2025 voor hotelschepen met minder dan 50 slaappleatsen en voor passagiersschepen, die toegelaten zijn voor het vervoer van minder dan 50 passagiers.

(4) Dit verbod is niet van toepassing op passagiersschepen die

- niet vallen onder de technische voorschriften met betrekking tot de verplichting om uitgerust te zijn met verzameltanks voor huishoudelijk afvalwater of met boordzuiveringsinstallaties, of
- op individuele basis zijn vrijgesteld van deze verplichting,

overeenkomstig de toepasselijke bepalingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn of Richtlijn (EU) 2016/1629¹."

¹ Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG.

Effectbeoordeling en raming van de kosten voor de naleving van een uitbreiding van het lozingsverbod van huishoudelijk afvalwater tot passagiersschepen met meer dan 12 passagiers en tot hotelschepen met meer dan 12 slaapplekken

1) Effectbeoordeling

Noodzaak van de regeling

Het CDNI strookt op het gebied van de behandeling van het huishoudelijk afvalwater niet met de bepalingen en doelstellingen van de Europese wetgeving – te weten Richtlijn (EU) 2016/1629, bijlage II, laatstelijk gewijzigd bij de gedelegeerde Richtlijn (EU) 2018/970, en het ROSR, stand 7.10.2018 – waarbij de standaard ES-TRIN, editie 2017/1, van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart ("CESNI") op een juridisch bindende wijze werd ingevoerd.

Deze inconsistentie met de Europese wetgeving gold ook voor de voorloperregelingen van de huidige bepalingen van de EU (Richtlijn 2006/87/EG, bijlage II, artikel 15.14) en van de CCR (ROSR van vóór 7.10.2018).

De inconsistentie betreft vooral de lozing van huishoudelijk afvalwater.

Artikel 19.14, eerste lid, van ES-TRIN, editie 2017/1, geldt krachtens het materiële toepassingsgebied van de richtlijn in afwijking van het CDNI voor passagiersschepen met meer dan 12 passagiers (zie de definitie van passagiersschip in artikel 3, onder f, van Richtlijn (EU) 2016/1629, in samenhang met artikel 1.01, lid 18, van ES-TRIN).

De Duitse delegatie heeft deze problematiek sinds 2007 herhaald aangekaart, zowel bij de organen ED/G en ED van de CCR (voorlopers van de organen van het CDNI) en de CVP als bij de werkgroep CDNI/G, voor het eerst met document ED/G (07) 20 en het laatst met document CDNI/G (14) 19. Het onderwerp staat sinds 2011 op het werkprogramma van het CDNI (zie Besluit CDNI-2010-V-5).

Deze inconsistentie moet worden opgeheven door middel van een aanpassing van artikelen 8.09 en 9.01 van het CDNI in overeenstemming met het bijgaande voorstel.

Gevolgen van dit voorstel overeenkomstig de raming van de nalevingsinspanning
(zie onder 2 voor de details)

a) Eenmalige omschakelingsinspanningen

Tabel 1: Overzicht van de eenmalige nalevingskosten in het gehele toepassingsgebied van het CDNI

1	2	3	4	5	6	7
	$[Ko2=PSKo1 \cdot X^1]$		$[Ko4=Ko2 \cdot Ko3]$	$[Ko5=Ko1 \cdot Y^2]$	$[Ko6=Ko4+Ko5]$	$[Ko7=Ko6/PSKo1]$
Verwijdering van huishoudelijk afvalwater (PS)	Arbeidstijd eenmalig	Uurloon	Personeelskosten eenmalig	Materiële kosten eenmalig	Totale eenmalige nalevingskosten	Eenmalige nalevingskosten per geval
	(h)	(€/h)	(€)	(€)	(€)	(€)
Uitrusting achteraf met afvalwaterverzamel tank (371)	2.968	63,40	188.171	4.266.500	4.454.671	12.007
Aansluiting voor passagiersschepen met bestaande verzamel tank voor afvalwater (159)	159	63,40	10.080	79.500	89.580	563
Aansluiting op riolering bij ligplaatsen (53)	1.060	63,40	67.204	1.060.000	1.127.204	21.268

- 1) X: a) Uitrusting achteraf met een tank: 8 uur planning.
 b) Installatie van aansluitingen voor passagiersschepen met bestaande tank: 1 uur planning.
 c) Aansluiting op plaatselijke riolering: 20 uur planning (gunning aan bouwbedrijven en coördinatie met bevoegde autoriteiten).
- 2) Y: a) Uitrusting achteraf met een tank: € 11.500 (aansluiting, afvoerslang, pomp en eventuele hefinstallatie (circa € 10.000) en nieuwe stabiliteitsberekening (circa € 1.500).
 b) Installatie van aansluitingen voor passagiersschepen met bestaande tank: circa € 500.
 c) Aansluiting op plaatselijke riolering: circa € 20.000 per aansluiting (inclusief grondwerkzaamheden, leggen van een drukleiding, installatie van aansluitingen bij ligplaats en op riolering, beschikbaarstelling van de aansluiting).

b) Jaarlijkse nalevingskosten

Tabel 2: Overzicht van de lopende nalevingskosten voor Duitsland

1	2	3	4	5	6	7
	$[Ko2=PSKo1 \cdot X^1]$		$[Ko4=Ko2 \cdot Ko3]$	$[Ko5=Ko1 \cdot Y^2]$	$[Ko6=Ko4+Ko5]$	$[Ko7=Ko6/PSKo1]$
Verwijdering van huishoudelijk afvalwater (PS)	Jaarlijkse arbeidstijd ¹⁾ (h)	Uurloon (€/h)	Jaarlijkse personeelskosten (€)	Jaarlijkse materiële kosten (€)	Totale jaarlijkse nalevingskosten (€)	Jaarlijkse nalevingskosten per geval (€)
	(h)	(€/h)	(€)	(€)	(€)	(€)
Lozing op riolering (477)	143.100	27,50	3.935.250	190.800	4.126.050	8.650
Afzuigwag en (53)	6.360	27,50	174.900	5.088.000	5.262.900	99.300
Nieuwe schepen (8)	2.400	27,50	66.000	3.200	69.200	8.650

- 1) X a) Lozing op riolering: 477 passagiersschepen * 1 arbeidsuur * 300 werkdagen (slang installeren, pomp inschakelen, afvalwater wegzuigen en systeem weer in orde brengen).
 b) Afzuigwag en: 120 afzuigingen per jaar (gebaseerd op twee passages per week bij 300 werkdagen, aangezien zowel de geringe tankinhoud als de hygiënische maatregelen (geurvorming) een regelmatige verwijdering noodzakelijk maken).

- c) Nieuwe schepen: 8 passagiersschepen * 1 arbeidsuur * 300 werkdagen (slang installeren, pomp inschakelen, afvalwater wegzuigen en systeem weer in orde brengen).
- 2) Y
- a) Lozing op riolering: € 400 per passagiersschip (afgegeven hoeveelheid tot 10 m³ per afvoer).
 - b) Afzuigwaggen: € 800 per keer (inclusief voorrijkosten, leegpompen, vervoer en verwijdering van het huishoudelijk afvalwater door een verwijderingsonderneming).
 - c) Nieuwe schepen: geen jaarlijkse nalevingskosten, aangezien deze passagiersschepen op grond van ES-TRIN met een verzamel tank voor afvalwater uitgerust moeten zijn. Uitgegaan wordt van een verwijdering door afgifte aan de riolering bij een ligplaats.

Alternatieven

Geen. Het verder afhouden van een aanpassing aan de technische bepalingen van de Europese Unie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart zou rechtstreeks in tegenspraak staan met de verwoorde doelstelling van beide organisaties van een verbeterde waterkwaliteit en bovendien tot een confrontatie met ten minste de Europese Unie leiden.

Motivering van de overgangsbepalingen

De huidige voorschriften van artikel 3 voor passagiersschepen die toegelaten zijn voor het vervoer van meer dan 50 passagiers en voor hotelschepen met meer dan 50 slaapplekken kunnen komen te vervallen, aangezien de overgangstermijnen verstreken zijn.

De technische bepalingen van de EU (RL 2006/87/EG) en van de CCR (ROSR) leggen vast dat nieuw gebouwde passagiersschepen die voor meer dan 12 passagiers voorzien zijn, en

- a) op de Rijn varen, met ingang van 01.01.2006
- b) uitsluitend buiten de Rijn varen, met ingang van 31.12.2008

met verzamel tanks voor huishoudelijk afvalwater of boordzuiveringsinstallaties uitgerust moeten zijn.

De schepen die al in de vaart genomen zijn, zijn tot ten minste 2045 vrijgesteld van deze bepalingen, aangezien de uitrusting achteraf moeilijk of zelfs onmogelijk is.

Met het oog op de harmonisatie met de overgangsbepalingen van het ROSR en Richtlijn (EU) 2016/1629 wordt voorgesteld een verwijzing naar deze bepalingen op te nemen in het CDNI. Deze verwijzing waarborgt de juridische overeenstemming van het CDNI met zowel de Rijnregels als de Europese bepalingen op het gebied van de technische voorschriften. In de praktijk zorgt dit ervoor dat een schip in technisch opzicht is uitgerust om aan de milieueisen van het CDNI te kunnen voldoen.

De opname van een verwijzing maakt het mogelijk om onmiddellijk rekening te houden met een wijziging die in ES-TRIN wordt aangebracht met betrekking tot de termijnen. CESNI werkt momenteel op initiatief van de CVP aan een aanzienlijke verkorting van deze overgangstermijnen met het oog op de milieubescherming (van 2045 naar 2030).

De nieuwe bepalingen brengen het CDNI in lijn met de technische voorschriften.

Het lozingsverbod voor schepen met meer dan 12 passagiers of meer dan 12 slaapplekken die uiterlijk sinds 2008 over een verzamel tank voor afvalwater moeten beschikken, dient redelijkerwijs pas toepassing te vinden vanaf het moment waarop ook de ontvangstinrichtingen moeten bestaan.

Deze inrichtingen moeten door middel van de herziening van het CDNI tot stand komen. Destijds voorzag het CDNI op dit gebied een overgangstermijn van vijf jaar voor schepen met meer dan 50 passagiers of meer dan 50 slaapplekken. Het huidige voorstel gaat uit van ongeveer vier jaar.

De wijzigingen van artikelen 8.01 en 9.01 vormen een aanpassing aan de afvalbepalingen van de Donaucommissie. Dit vergroot de internationale harmonisatie.

2) Raming van de kosten

Ex-ante-raming ter vaststelling van de kosten om te voldoen aan een uitbreiding van Bijlage 2, artikel 9.01, derde lid, van het CDNI tot passagiersschepen met meer dan 12 passagiers of hotelschepen met meer dan 12 slaapplekken

1. Samenvatting

Burgers

Voor de burgers ontstaan er geen kosten in verband met de naleving van de voorgestelde voorschriften.

Bedrijfsleven

Voor de Duitse binnenvaart ontstaan voor de verwijdering van huishoudelijk afvalwater via de plaatselijke riolering, respectievelijk door het laten voorrijden van een fecaliëntankwagen, eenmalige kosten ter hoogte van 900.000 euro. Daarnaast ontstaan er nog lopende kosten ter hoogte van 1.400.000 euro per jaar.

Wanneer wordt uitgegaan van alle Verdragsluitende Partijen bij het CDNI ontstaan er voor het bedrijfsleven voor de verwijdering van huishoudelijk afvalwater eenmalige kosten ter hoogte van 5.700.000 euro en lopende kosten ter hoogte van 9.500.000 euro per jaar.

Overheid

Voor de overheid zal er slechts een geringe wijziging zijn in de werkzaamheden die verricht moeten worden om vergunningen af te geven voor de aanleg van aansluitingen op de riolering bij de ligplaatsen.

2. Overzicht van de kosten

Tabel 1: Kosten ten gevolge van de uitbreiding van Bijlage 2, artikel 9.01, derde lid, van het CDNI

Toepassingsgebied	Bekendmaking van respectievelijk voorlichting over nieuwe voorschriften aan geadresseerden	Saldo jaarlijkse kosten in euro	Eenmalige conversie-kosten in euro
Duitsland	Verwijdering huishoudelijk afvalwater (wW)	1.400.000	900.000
CDNI-toepassingsgebied	Verwijdering huishoudelijk afvalwater (wW)	9.500.000	5.700.000

3. Uitgangspunt en gevolgde methode voor de raming van de kosten

Het Duitse Bondsministerie voor Verkeer en digitale Infrastructuur, en met name afdeling WS25, heeft het Statistische Bundesamt (Duitse bureau voor de statistiek) in het kader van de voorgestelde uitbreiding van de voorschriften van Bijlage 2, artikel 9.01, derde lid, van het Verdrag inzake de inzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart van 9 september 1996 (CDNI) de opdracht gegeven een raming van de kosten te maken. De raming van de kosten ten gevolge van de voorgestelde wijziging van het CDNI, en dus van een overeenkomst die niet rechtstreeks een wettelijke regeling van de Duitse centrale overheid betreft, is een opdracht die buiten het gewone kader valt. Wijzigingen aan Bijlage 2 van het CDNI moeten echter op nationaal vlak één-op-één worden geïmplementeerd, zodat te verwachten valt dat de regeling rechtstreeks in het Duitse recht (CDNI-V) zal worden overgenomen.

De opdracht om een raming te maken omvat derhalve de eenmalige en lopende kosten voor de verwijdering van huishoudelijk afvalwater van passagiersschepen met meer dan twaalf passagiers, respectievelijk hotelschepen met meer dan twaalf slaapplekken voor Duitsland, en, gescheiden daarvan, voor het hele toepassingsgebied van het CDNI (Duitsland, België, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland). Daarbij is uitgegaan van de ontwerptekst van de wijziging in de versie van 29.08.2014.

De voor de raming relevante parameters werden verkregen aan de hand van bronnen die zowel door het Bondsministerie voor Verkeer en digitale Infrastructuur werden verstrekt, alsmede door eigen onderzoek, waarvoor onder andere de WSV (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, de Duitse waterwegbeheerder en scheepvaartautoriteit) werd geraadpleegd. Aangezien op het moment dat de raming werd gemaakt nog niet voor alle deelstaten gegevens over de relevante kostenaspecten beschikbaar waren, is ter aanvulling voor de berekening gebruik gemaakt van cijfers die wel al beschikbaar waren en plausibel waren. Daarom moet erop gewezen worden dat de extrapolatie van de kosten om aan de voorgestelde voorschriften te voldoen, tot stand gekomen is door te veronderstellen dat de kosten voor alle deelstaten min of meer dezelfde zouden zijn. De toegepaste ramingsmethode komt overeen met de richtsnoeren voor de berekening en beschrijving van nalevingskosten bij geplande nieuwe regelgeving van de Bondsregering (stand oktober 2012).

4. Toelichting van de kosten voor naleving voor het bedrijfsleven

Verwijdering huishoudelijk afvalwater van passagiersschepen met 13 tot 50 passagiers, respectievelijk slaapplekken (artikel 9.01, derde lid, Bijlage 2, CDNI).

a) Eenmalige verbouwingkosten

Er zijn twee mogelijkheden huishoudelijk afvalwater van passagiersschepen te verwijderen. Op de eerste plaats is het mogelijk om een verzameltank voor huishoudelijk afvalwater in te bouwen. Door middel van een aansluiting, een afvoerslang en een pomp kan het huishoudelijk afvalwater vanuit deze verzameltank op een ligplaats in de plaatselijke riolering worden gepompt. Het is ook mogelijk het huishoudelijk afvalwater op de ligplaats weg te pompen door middel van een pompwagen en vervolgens door een vrachtwagen te laten afvoeren voor verdere verwijdering. A priori wordt ervan uitgegaan dat een groot deel van de betrokken schepen het huishoudelijk afvalwater op de riolering zal lozen, aangezien de kosten voor lozing op de riolering op lange termijn lager uitvallen dan het laten voorrijden van een fecaliëntankwagen.

Aantal gevallen

In Duitsland zijn er circa **80 passagiersschepen** waar deze regeling consequenties voor zou hebben. Er wordt vanuit gegaan dat zeventig procent van de betrokken passagiersschepen – dit komt overeen met **56 passagiersschepen** – achteraf nog voorzien zou moeten worden van verzameltanks voor huishoudelijk afvalwater (inclusief aansluiting, afvoerslang en pomp), omdat zowel voor een lozing op de riolering als voor het wegpompen door middel van een fecaliëntankwagen een tank aanwezig moet zijn. Op **24 passagiersschepen** zijn er al tanks ingebouwd, waarvoor alleen de aansluitingen nog gemonteerd zouden moeten worden. Voor elk tiende schip – oftewel voor **8 passagiersschepen** – moet op de ligplaats een verbinding met de riolering worden aangelegd; voor de meeste passagiersschepen kan gebruik gemaakt worden van de reeds beschikbare aansluitingen voor de lozing op de riolering bij de ligplaatsen.

In het gehele toepassingsgebied van het CDNI zullen circa **530 passagiersschepen** betroffen zijn. Daarvan uitgaand zullen **371 passagiersschepen** vuilwatertanks moeten inbouwen. Voor **159 passagiersschepen** gaat het daarbij om het achteraf inbouwen van aansluitingen op al bestaande vuilwatertanks. De aanleg van een aansluiting op de riolering voor tien procent van de passagiersschepen komt voor het gehele toepassingsgebied van het verdrag neer op **53 passagiersschepen**.

Benodigde tijd

Voor de planning van het inbouwen van een vuilwatertank moet ongeveer één werkdag (**8 uur**) worden gerekend. Hierin meegeteld is de tijd die nodig is om een fabrikant de opdracht te geven een tank te bouwen en om een ingenieursbureau in de arm te nemen voor het controleren en wijzigen van de stabiliteitsberekening. Daar komt nog een speciaal onderzoek bij door de Commissie van deskundigen.

In het kader van dit onderzoek moet gecontroleerd worden of voldaan wordt aan de eisen van de “Binnenschiffsuntersuchungsordnung” (regelgeving inzake het onderzoek van binnenvaartschepen), zowel qua eigenschappen en uitvoering van de tank en de aansluitingen, als qua stabiliteit.

Om aan een reeds bestaande tank een aansluiting te voorzien, zal naar schatting **één uur planning** vergen.

Voor de planning van de aansluiting op de riolering wordt **20 werkuur** gerekend. Daarbij gaat het om het in opdracht geven van de werkzaamheden aan een bouwfirmat en de coördinatie met de desbetreffende autoriteiten.

De **arbeidskosten** zijn overgenomen uit de loonkostentabel “Wirtschaft des Leitfadens zur Ermittlung des Erfüllungsaufwands, Wirtschaftszweig H” (Richtsnoeren voor de vaststelling van nalevingskosten, economische sector H), stand 2018.

Materiële kosten

De kosten voor de verbouwing van een schip door het inbouwen van een tank met de bijbehorende aansluiting, afvoerslang, pomp en eventueel ook hefinstallatie belopen circa 10.000 euro per schip. Het gaat daarbij om individuele oplossingen met een tank die is aangepast aan de situatie aan boord van het schip (soms kan een tank niet rechtstreeks onder de sanitaire ruimten worden geplaatst). Voor de controle op de stabiliteitsberekening en de eventuele wijziging daarvan door een ingenieursbureau vereisen twee-en-een-halve dag werk à 600 euro per dag en liggen per schip rond de 1500 euro. Als de bijzondere keuring door de Commissie van deskundigen plaatsvindt in het kader van een regulier onderzoek dat sowieso regelmatig plaatsvindt, ontstaan er geen extra kosten voor het onderzoek. Als het onderzoek buiten een regulier onderzoek plaatsvindt, zal daar een dienovereenkomstige vergoeding voor gevraagd worden (zie navolgend). Alles bij elkaar genomen liggen de materiële kosten voor de inbouw van een verzameltank voor huishoudelijk afvalwater op reeds bestaande passagiersschepen bij **11.500 euro** per schip.

De montage van aansluitingen op passagiersschepen die al over een tank beschikken, bedragen **500 euro** per schip.

De aanleg van aansluitingsmogelijkheden op de plaatselijke riolering kost in totaal **20.000 euro** per aansluiting. Het gaat hierbij om grondwerkzaamheden, het leggen van een drukleiding, de installatie van aansluitingen bij de ligplaats en op de riolering, alsook de kosten voor de beschikbaarstelling van de aansluiting.

Vergoedingen

De kosten van een speciaal onderzoek door de Commissie van deskundigen worden berekend volgens de “Binnenschiffahrtkostenverordnung” (verordening inzake door de binnenvaart te dragen kosten) in de versie van 1.1.2018. De benodigde tijd zal in rekening worden gebracht à 12,50 euro per aangevallen kwartier (50 euro/uur). Naar schatting is daar 1,5 uur voor nodig, waar nog de kosten bijkomen voor de reis van de plaats waar de Commissie van deskundigen gevestigd is naar de plaats waar het schip onderzocht wordt. De gemiddelde reistijd van een deskundige van de Commissie van deskundigen (heen en terug) ligt bij 180 minuten (50 euro/uur), hetgeen neerkomt op 150 euro. Daar komen nog de kosten bij voor de administratieve werkzaamheden op kantoor en “nevenkosten”. Per schip komt men uit op een gemiddeld bedrag van 400 euro.

Rekenvoorbeeld

De **eenmalige arbeidskosten** voor de planning van een tank zijn als volgt berekend:

$(56 \text{ passagiersschepen} * 8 \text{ uur}) * 63,40 \text{ euro arbeidsloon} = 28.400 \text{ euro}$

De **eenmalige materiële kosten** voor het achteraf inbouwen van een tank zijn als volgt:

$56 \text{ passagiersschepen} * 11.500 \text{ euro verbouwingskosten} = 644.000 \text{ euro}$

Tabel 2: Overzicht eenmalige kosten voor de naleving in Duitsland

Verwijdering huishoudelijk afvalwater (FZ)	Eenmalige arbeidstijd in aantal uren	Uurloon in euro/uur	Eenmalige arbeidskosten in euro	Eenmalige materiële kosten in euro	Totale eenmalige kosten voor de naleving in euro	Eenmalige kosten voor de naleving per geval in euro
Verzameltank (56)	448	63,40	28.403	644.000	672.403	12.007
Aansluiting (24)	24	63,40	1.521	12.000	13.521	563
Aansluiting op riolering (8)	160	63,40	10.144	160.000	170.144	21.268

Om aan de geplande voorschriften te voldoen zouden voor de Duitse binnenvaart eenmalige kosten ontstaan ter hoogte van circa **900.000 euro**. Dit bedrag bestaat uit eenmalige kosten voor het inbouwen van verzameltanks ter hoogte van 672.403 euro, het maken van aansluitingen ter hoogte van 13.521 euro en de aanleg van aansluitingen op de riolering van 170.144 euro. Al naar gelang de werkzaamheden die verricht moeten worden, ontstaan per schip eenmalige kosten om aan de voorschriften te voldoen die liggen tussen de 563 en 21.268 euro.

Tabel 3: Overzicht eenmalige kosten voor de naleving in het gehele toepassingsgebied van het CDNI

Verwijdering huishoudelijk afvalwater (FZ)	Eenmalige arbeidstijd in aantal uren	Uurloon in euro/uur	Eenmalige arbeidskosten in euro	Eenmalige materiële kosten in euro	Totale eenmalige kosten voor de naleving in euro
Verzameltank (371)	2.968	63,40	188.171	4.266.500	4.454.671
Aansluiting (159)	159	63,40	10.080	79.500	89.580
Aansluiting op riolering (53)	1.060	63,40	67.204	1.060.000	1.127.204

Om aan de geplande voorschriften te voldoen zouden voor de binnenvaart in het gehele toepassingsgebied van het CDNI eenmalige kosten ontstaan ter hoogte van **5.700.000 euro**. Dit bedrag bestaat uit eenmalige kosten voor het inbouwen van verzameltanks ter hoogte van 4.454.671 euro, het maken van aansluitingen ter hoogte van 89.580 euro en de aanleg van aansluitingen op de riolering van 1.127.204 euro.

b) Jaarlijkse kosten om aan de voorgestelde voorschriften te voldoen

Aantal gevallen

Voor de berekening van de jaarlijkse kosten om aan de voorschriften te voldoen, zijn drie factoren in overweging genomen. In Duitsland wordt ervan uitgegaan dat negentig procent van de passagiersschepen jaarlijkse kosten krijgen voor de lozing van huishoudelijk afvalwater op de riolering overeenkomstig de voorschriften, hetgeen neerkomt op **72 passagiersschepen**. Voor één op de tien passagiersschepen ontstaan jaarlijkse kosten voor de verwijdering van huishoudelijk afvalwater door middel van een fecaliëntankwagen (**8 passagiersschepen**). Afgezien daarvan wordt jaarlijks circa **één nieuw passagiersschip** in gebruik genomen waar de bepalingen van de hier voorgestelde regeling op van toepassing zijn.

Voor het toepassingsgebied van het CDNI gaat het om **477 passagiersschepen** die huishoudelijk afvalwater op de plaatselijke riolering lozen.

Voor in totaal **53 passagiersschepen** zal het huishoudelijk afvalwater door middel van een tankwagen worden verwijderd. Er wordt vanuit gegaan dat in het toepassingsgebied van het CDNI jaarlijks circa **8 nieuwe passagiersschepen** in gebruik worden genomen waar de bepalingen van de hier voorgestelde regeling op van toepassing zijn.

Benodigde tijd

Voor de lozing van huishoudelijk afvalwater op de plaatselijke riolering moet **één uur arbeidstijd** worden gerekend, om de slang aan te sluiten, de pomp in te schakelen, het huishoudelijk afvalwater weg te pompen en tot slot alles weer af te koppelen. Bij een schip dat 300 werkdagen per jaar vaart, wordt ervan uitgegaan dat de tank **één keer per dag** moet worden geleegd.

Voor een verwijdering van het huishoudelijk afvalwater door middel van een fecaliëntankwagen wordt **één uur arbeidstijd** gerekend. Dit is de tijd die nodig is voor het personeel om het schip voor te bereiden op de afgifte, het afpompen in het oog te houden en de formaliteiten af te wikkelen met de verwijderingsfirma. Het afpompen zelf duurt ongeveer twee uur en wordt door de firma gedaan die voor de verwijdering zorgt, zodat dit geboekt wordt onder de materiële kosten. In dit geval wordt bij een schip dat 300 werkdagen per jaar vaart, uitgegaan van **twee maal leegpompen per week** (120 maal leegpompen), omdat zowel de beperkte inhoud van de tank alsook hygiënische maatregelen (stankoverlast) een regelmatig afpompen vereisen.

De **arbeidskosten** zijn overgenomen uit de loonkostentabel "Wirtschaft des Leitfadens zur Ermittlung des Erfüllungsaufwands, Wirtschaftszweig H" (Richt snoeren voor de vaststelling van nalevingskosten, economische sector H), stand 2018.

Materiële kosten

De kosten voor de verwijdering van huishoudelijk afvalwater door lozing op de riolering bedragen **400 euro** per jaar per schip, uitgaand van een afgegeven hoeveelheid van 10 m³ per keer.

De kosten voor de verwijdering door middel van een fecaliëntankwagen liggen bij **800 euro** per keer en omvatten voorrijkosten, leegpompen tank, vervoer en verwijdering van het huishoudelijk afvalwater door een verwijderingsonderneming.

Voor passagiersschepen die nieuw gebouwd zijn en in de vaart komen, ontstaan **geen jaarlijkse kosten voor de naleving** in de vorm van materiële kosten, omdat deze passagiersschepen op grond van de "Binnenschiffsuntersuchungsordnung" (regelgeving voor onderzoeken van binnenvaartschepen) al van een verzameltank voor huishoudelijk afvalwater voorzien moeten zijn. Er wordt vanuit gegaan dat de verwijdering plaatsvindt door afgifte aan de riolering bij een ligplaats.

Rekenvoorbeeld

De **jaarlijkse arbeidskosten** voor verwijdering door lozing op de riolering zijn als volgt:

$(72 \text{ passagiersschepen} * 1 \text{ arbeidsuur} * 300 \text{ werkdagen}) * 27,50 \text{ euro arbeidsloon} = 594.000 \text{ euro}$

De **jaarlijkse materiële kosten** voor een verwijdering door lozing op de riolering zijn als volgt:

$400 \text{ euro lozingskosten} * 72 \text{ passagiersschepen} = 28.800 \text{ euro}$

Tabel 4: Overzicht van de lopende nalevingskosten voor Duitsland

Verwijdering huishoudelijk afvalwater (FZ)	Arbeidstijd per jaar in aantal uren	Uurloon in euro/uur	Arbeidskosten per jaar in euro	Jaarlijkse materiële kosten in euro	Totale jaarlijkse kosten voor de naleving in euro	Jaarlijkse kosten voor de naleving per schip in euro
Lozing op riolering (72)	21.600	27,50	594.000	28.800	622.800	8.650
Tankwag en (8)	960	27,50	26.400	768.000	794.400	99.300
Nieuw schip (1)	300	27,50	8.250	400	8.650	8.650

Om aan de voorgestelde voorschriften te voldoen ontstaan voor de Duitse binnenvaart per jaar kosten ter hoogte van **1.400.000 euro**. Inbegrepen in deze kosten zijn de jaarlijkse kosten voor de verwijdering van huishoudelijk afvalwater door middel van aansluiting op de riolering bij een ligplaats ter hoogte van 622.800 euro, de verwijdering met behulp van een fecaliëntankwag en ter hoogte van 794.400 euro, alsmede kosten van jaarlijks 8.650 euro voor nieuwe passagiersschepen die in de vaart komen. Al naar gelang op welke wijze de verwijdering plaatsvindt, ontstaan om aan de voorgestelde voorschriften te voldoen per schip kosten per jaar ter hoogte van 8.650, respectievelijk 99.300 euro.

Tabel 5: Overzicht van de lopende nalevingskosten voor het gehele toepassingsgebied van het CDNI

Verwijdering huishoudelijk afvalwater (FZ)	Arbeidstijd per jaar in aantal uren.	Uurloon in euro/uur	Arbeidskosten per jaar in euro	Jaarlijkse materiële kosten in euro	Totale jaarlijkse kosten voor de naleving in euro
Lozing op riolering (477)	143.100	27,50	3.935.250	190.800	4.126.050
Tankwag en (53)	6.360	27,50	174.900	5.088.000	5.262.900
Nieuwe passagiersschepen (8)	2.400	27,50	66.000	3.200	69.200

Om aan de voorgestelde voorschriften te voldoen ontstaan voor de binnenvaart in het hele toepassingsgebied van het CDNI kosten per jaar ter hoogte van **9.500.000 euro**. Inbegrepen in deze kosten zijn de jaarlijkse kosten voor de verwijdering van huishoudelijk afvalwater door middel van aansluiting op de riolering bij een ligplaats ter hoogte van 4.126.050 euro, de verwijdering met behulp van een fecaliëntankwag en ter hoogte van 5.262.900 euro, alsmede jaarlijkse kosten van 69.200 euro voor nieuwe passagiersschepen die in de vaart komen.

Bron:

Statistisches Bundesamt
A 303/11302000
Stefanie Brinkwerth, Sabrina Roski
Bonn, 06.06.2018

Besluit CDNI 2021-I-7

Deel C

Internationale harmonisatie voor huisvuil en uniformering van de symbolen Wijziging van artikel 9.03 en richtsnoeren

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en met name de artikelen 14 en 19,

wetende dat de bescherming van het milieu alsmede de veiligheid en het welzijn van het scheepvaartpersoneel en de gebruikers van de waterweg voor de binnenvaart het hoogste gebod vormen,

overwegende dat duidelijke regels voor de verzameling en scheiding van het afval aan boord een factor vormen die bijdraagt aan de verduurzaming van de binnenvaart,

overwegende dat het wat dit betreft goed zou zijn om te komen tot uniforme internationale regelgeving,

in de overtuiging dat het gebruik van duidelijke en transparante pictogrammen waardoor de verzamelreservoirs aan boord zonder problemen herkend kunnen worden een essentieel aspect vormen voor een uniforme tenuitvoerlegging van deze bepalingen,

rekening houdend met de ervaringen die in de praktijk hiermee zijn opgedaan,

op voorstel van haar werkgroep en teneinde tegemoet te komen aan een uitdrukkelijk verzoek van het bedrijfsleven,

gaat over tot goedkeuring van de wijziging van artikel 9.03 zoals bijgevoegd in bijlage 1,

stemt in met de richtsnoeren in bijlage 2 en verzoekt haar werkgroep te zorgen voor een ruime verspreiding hiervan.

Het onderhavige besluit wordt van kracht op 1 januari 2022.

Bijlagen

Deel C

Wijziging van artikel 9.03 van de Uitvoeringsregeling

Artikel 9.03 van de Uitvoeringsregeling behorende bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart komt als volgt te luiden:

- “(1) De schipper dient zeker te stellen dat het in artikel 9.01, eerste lid, genoemde afval gescheiden wordt verzameld en afgegeven. Huisvuil dient, indien mogelijk, gescheiden naar de categorieën papier, glas, harde (plastic) kunststoffen, verpakkingsafval (plastic, metaal en drankkartons), restafval en overig afval te worden afgegeven.
- (2) Het is verboden het in artikel 9.01, eerste lid, genoemde afval aan boord te verbranden.
- (3) De exploitanten van passagiersschepen die over boordzuiveringsinstallaties beschikken welke voldoen aan Aanhangsel V, dienen zelf op passende wijze te zorgen voor de correcte afgifte van het zuiveringsslib tegen ontvangstbewijs volgens de nationale voorschriften.
- (4) De schipper van een passagiersschip dat krachtens artikel 9.01, derde lid, onder het lozingsverbod voor huishoudelijk afvalwater valt, dient zeker te stellen dat het huishoudelijk afvalwater op een passende wijze aan boord van het schip wordt verzameld en overeenkomstig artikel 8.02 derde lid, bij een installatie of inzamelstation wordt afgegeven, voor zover het passagiersschip niet over een zuiveringsinstallatie overeenkomstig artikel 9.01, vierde lid, beschikt.
- 5) De in het eerste lid bedoelde ingezamelde afvalstoffen dienen aan boord opgeslagen te worden in daarvoor geschikte verzamelreservoirs die voorzien zijn van geëigende pictogrammen.”

Richtsnoeren CDNI
Met betrekking tot de opslag van gescheiden afvalstromen aan boord en de etikettering c.q.
hiervoor gebruikte pictogrammen

Artikel 9.03 van Deel C van het CDNI schrijft voor hoe de onder artikel 9.01, eerste lid, genoemde afvalstoffen verzameld, afgegeven en indien mogelijk gescheiden dienen te worden in diverse categorieën. Deze richtsnoeren vormen een uitwerking van het nieuwe vijfde lid en leggen uit hoe de verzameling aan boord moet plaatsvinden en welke pictogrammen daarvoor gebruikt kunnen worden.

Om kleur- en taalbarrières te voorkomen is gekozen voor neutrale, goed herkenbare pictogrammen. De toepassing daarvan is echter vrijblijvend.

Gebruik pictogrammen:

De pictogrammen kunnen geplaatst worden op geschikte verzamelreservoirs aan boord van het schip die bestemd zijn om de afvalstromen papier, glas, verpakkingsafval (van plastic, metaal (blikjes) en drankkartons, organisch afval (groente, fruit- en tuinafval), en restafval gescheiden te kunnen opslaan. De verzamelreservoirs dienen te worden voorzien van een sticker of uitgeprinte afbeelding die weergeeft welke soort afvalstof in welk reservoir thuishoort.

Aanwijzingen voor het opslaan van afval:

Verpakkingen moeten goed geleegd, leeggegoten of leeggeschraapt zijn.

Bij de inzameling van organisch afval moet ervoor gezorgd worden dat er geen afval wordt toegevoegd waarin zich plastic zou kunnen bevinden.

Door de bovenstaande afvalstromen maximaal te scheiden van het restafval kan de schipper het volume restafval verminderen.

Papier



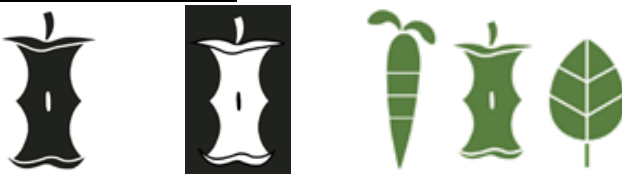
Glas



Verpakkingsafval van plastic, metaal en drankkartons



Organisch afval



Restafval



IIPC

Besluit IIPC 2021-I-1

Vaststelling van de voorlopige verevening 4^{de} kwartaal 2020

Besluit (vastgesteld 26 februari 2021)

Verloop van de procedure

1. Op de grondslag van artikel 4.02 van Deel A CDNI en het Huishoudelijk Reglement (HR) heeft het secretariaat uitvoering gegeven aan de voorlopige financiële verevening van het 4^{de} kwartaal 2020:
 - a) Het overzicht "Tabel kwartaalopgaven" geeft de door de NI tegen de datum van 1 februari 2021 verstrekte gegevens weer (**Bijlage 1**).
 - b) Het overzicht "Tabel voorlopige jaargegevens" geeft de jaargegevens 2020. (**Bijlage 2**).
 - c) Het resultaat van de kwartaalverevening wordt gepresenteerd in de tabel "berekening verevening" (**Bijlage 3**).
 - d) De verdeling van de opbrengst in het kader van deze verevening is weergegeven in de tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage (**Bijlage 4**).
2. Bijzonderheden:
 - a) Het secretariaat heeft rekening gehouden met de rente indien deze zijn gespecificeerd door de NI.
 - b) De overgeboekte bedragen houden rekening met de internationale financiële verevening 2019 (Besluit CDNI 2020-II-2).
 - c) De hoeveelheden gasolie Verdragsluitende Staten zullen worden overgeboekt naar de internationale financiële verevening.

Betalingsverplichtingen op grond van de financiële verevening van het 4^{de} kwartaal 2020

3. Aldus is de verevening van het 4^{de} kwartaal 2019 door het IVC als volgt vastgesteld:

a) Totale kosten:	11 381 237,00 €
b) Totale opbrengsten:	9 684 485,30 €
c) Resultaat:	- 1 696 751,70 €
d) Overdrachten:	
SAB aan:	
→ ITB:	113 506,53 €
→ BEV:	719 243,49 €
LUX aan:	
→ BEV:	50 732,30 €
VNF aan:	
→ ITB:	26 460,40 €
→ SRH:	2 411,94 €

Rekening overeenkomstig artikel 14 van het Huishoudelijk Reglement van het IVC

4. De overgeboekte bedragen in het kader van de financiële verevening 2020 stand 4^{de} kwartaal zijn de volgende:

Staat/NL	Verevening T4/2020	Overgedragen saldi 2011-2019	Voorlopige cumulatie
	Dn T4		
DE	- 834 027,51 €	1 364 018,73 €	529 991,22 €
BE	- 254 301,27 €	226 991,96 €	- 27 309,32 €
FR	- 9 647,97 €	21 493,20 €	11 845,22 €
LUX	- 897,63 €	2 420,56 €	1 522,93 €
NL	- 567 166,17 €	985 324,61 €	418 158,44 €
CH	- 30 711,15 €	77 224,17 €	46 513,02 €
Σ	- 1 696 751,70 €	2 677 473,23 €	980 721,53 €

Bijlagen

Bijlage 1: Tabel kwartaalsopgaven

Bijlage 2: Tabel jaargegevens

Bijlage 3: Tabel berekening verevening

Bijlage 4: Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 4 2020		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	-	2 403	2 689	99	-	1 683	6 874	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	94	517	37	-	392	1 040	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	3	984	3 108	105	-	3 241	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas/smeervet	kg	-	13 149	22 042	504	-	7 975	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	30	32 721	66 160	3 465	-	43 583	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	-	20 029	45 784	1 367	-	10 055	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	30	65 899	133 986	5 336	-	61 613	
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		5 131	2 886	1 010	-	+	
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		2 558	15 529	-	4 430	+	
5	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	5	7 689	18 415	-	4 430	31 549	
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	12 414	440 055	964 043	61 000	-	0	1 385 894
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			1 026				+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	12 414	440 055	965 069	61 000	-	0	1 385 894
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	39 942	250 119	1 681 436	50 898	50 791	450 056	+
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitief)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 381					-/-
	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	€	39 942	246 738	1 681 436	50 898	50 791	450 056	2 519 861
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdraastaat	m ³							-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	-	33 349	250 624	6 787	8	48 918	339 686

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

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Bijlage 2

CDNI		Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens							
2020		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	20	7 296	10 458	395	11	6 448	24 628	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	367	1 941	117	2	1 593	4 020	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	40	4 213	13 145	354	29	13 136	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	15	37 973	79 574	1 784	100	31 401 +	150 847
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	127	121 638	241 236	15 048	50	159 424 +	537 523
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	35	76 520	161 465	3 787	44	40 843 +	282 694
4	Total des déchets huileux solides / Summe der öhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	177	236 131	482 275	20 619	194	231 668	971 064
	Réceptifs huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		18 458	11 049	2 005		+	31 512
	Réceptifs huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		8 252	55 246		22	16 341 +	79 861
5	Total réceptifs / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	157	26 710	66 295	2 005	22	16 341	111 530
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	64 715	1 705 767	3 802 671	206 000	6 021	5 594 375 +	11 379 549
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			1 688			+/-	1 688
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	64 715	1 705 767	3 804 359	206 000	6 021	5 594 375	11 381 237
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	83 333	943 918	6 484 581	197 448	199 359	1 779 227 +	9 687 867
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 381				-/-	- 3 381
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€						+/-	-
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€							-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	83 333	940 537	6 484 581	197 448	199 359	1 779 227	9 684 486
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³							-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	8 125	125 856	967 681	26 327	120	189 134	1 317 243

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

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Bijlage 3

Tabel berekening verevening									
Jaar 2020 /4. kwartaal									
IIPC PT 2020-4									
Staat/IN	Gegevens NI kwartaal 4T2020			Financiële verevening					
	Kosten Zn	Opbrengsten Xn	Aandeel in kosten Zn/ΣZn	Aandeel opbrngstn cnfrm. Verdrag Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Verevening Cn = Ω - Xn	Verevening T1 CnT1	Verevening T2 CnT2	Verevening T3 CnT3	Verevening T4 CnT4=Cn-CnT1-CnT2-CnT3
DE	5 594 374,66 €	1 779 227,00 €	0,4915436397643	4 760 347,15 €	2 981 120,15 €	733 915,61 €	782 352,57 €	694 876,19 €	769 975,79 €
BE	1 705 767,00 €	940 536,87 €	0,1498753606484	1 451 465,73 €	510 928,86 €	199 117,00 €	11 909,88 €	159 935,05 €	139 966,93 €
FR	64 715,34 €	83 333,43 €	0,0056861429034	55 067,37 €	- 28 266,06 €	285,45 €	5 996,91 €	- 5 676,08 €	- 28 872,34 €
LUX	6 021,00 €	199 359,00 €	0,0005290286109	5 123,37 €	- 194 235,63 €	- 52 059,47 €	- 47 035,82 €	- 44 408,03 €	- 50 732,30 €
NL	3 804 359,00 €	6 484 581,00 €	0,3342658623136	3 237 192,83 €	- 3 247 388,17 €	- 883 457,08 €	- 758 157,99 €	- 773 023,08 €	- 832 750,02 €
CH	206 000,00 €	197 448,00 €	0,0180999657594	175 288,85 €	- 22 159,15 €	2 198,50 €	4 934,46 €	- 31 704,05 €	2 411,94 €
Σ	11 381 237,00 €	9 684 485,30 €	1,00	9 684 485,30 €	0,00 €	0,00 €	- 0,00 €	- 0,00 €	0,00 €

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage							
4t2020 - 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	26 460,40					2 411,94	28 872,34
LUX		50 732,30					50 732,30
NL	113 506,53	719 243,49					832 750,02
CH							0,00
SUMME / TOTAL	139 966,93	769 975,79	0,00	0,00	0,00	2 411,94	
							912 354,66
							912 354,66

Besluit IPC 2021-I-2

Vaststelling van de voorlopige verevening 1^{ste} kwartaal 2021

Besluit (vastgesteld 20 mei 2021)

Verloop van de procedure

1. Op de grondslag van artikel 4.02 van Deel A CDNI en het Huishoudelijk Reglement (HR) heeft het secretariaat uitvoering gegeven aan de voorlopige financiële verevening van het 1^{ste} kwartaal 2021:
 - a) Het overzicht "Tabel kwartaalopgaven" geeft de door de NI tegen de datum van 1 mei 2021 verstrekte gegevens weer (**Bijlage 1**).
 - b) Het resultaat van de kwartaalverevening wordt gepresenteerd in de tabel "berekening verevening" (**Bijlage 2**).
 - c) De verdeling van de opbrengst in het kader van deze verevening is weergegeven in de tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage (**Bijlage 3**).

2. Bijzonderheden

Het secretariaat heeft rekening gehouden met de rente indien deze zijn gespecificeerd door de NI.

Betalingsverplichtingen op grond van de financiële verevening van het 1^{ste} kwartaal 2021

3. Aldus is de verevening van het 1^{ste} kwartaal 2021 door het IVC als volgt vastgesteld:

e) Totale kosten:	2 803 364,68 €
f) Totale opbrengsten:	2 713 548,99 €
g) Resultaat:	- 89 815,69 €
h) Overdrachten:	
- SAB aan:	
→ ITB:	139 295,25 €
→ BEV:	724 680,23 €
-	
- LUX aan:	
→ BEV:	50 389,49 €
-	
- VNF aan:	
→ ITB:	18 656,97 €
→ SRH:	3 511,65 €

Rekening overeenkomstig artikel 14 van het Huishoudelijk Reglement van het IVC

4. De overgeboekte bedragen in het kader van de financiële verevening 2021 stand 1^{ste} kwartaal zijn de volgende:

NI	Verevening T1/2021	Overgedragen saldi 2020 (voorlopig)	Overgedragen saldi 2011-2019	Voorlopige cumulatie
	Dn T1			
DE	- 42 399,61 €	-834 027,51 €	1 364 018,73 €	487 591,62 €
BE	- 12 911,26 €	-254 301,27 €	226 991,96 €	- 40 220,57 €
FR	- €	-9 647,97 €	21 493,20 €	11 845,22 €
LUX	- €	-897,63 €	2 420,56 €	1 522,93 €
NL	- 32 550,48 €	-567 166,17 €	985 324,61 €	385 607,96 €
CH	- 1 954,35 €	-30 711,15 €	77 224,17 €	44 558,67 €
Σ	- 89 815,69 €	- 1 696 751,70 €	2 677 473,23 €	890 905,84 €

Bijlagen

Bijlage 1: Tabel kwartaalsopgaven

Bijlage 2: Tabel berekening verevening

Bijlage 3: Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 1 2021		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		1 726	2 702	96	-	1 508	6 032	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	64	567	41	-	384	1 056	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	805	3 501	99	-	3 087	7 492	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	8 791	21 301	500	-	7 081	+ 37 673	
	Chiffons usagés / Alttappen / Poetsdoeken	kg	32 023	74 788	4 415	-	38 823	+ 150 049	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	18 286	47 578	700	-	10 844	+ 77 408	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	-	59 100	143 667	5 615	-	56 748 265 130	
	Réceptifs huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg	3 043	4 255	270	-	-	+ 7 568	
	Réceptifs huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	1 822	16 198	-	-	4 156	+ 22 176	
5	Total réceptifs / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	-	4 865	20 453	270	-	4 156 29 744	
Zn -	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering</u>								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	402 991	1 015 979	61 000	-	1 323 394	+ 2 803 365	
	Intérêts / Zinsen / Rente	€						+/-	
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	-	402 991	1 015 979	61 000	-	1 323 394 2 803 365	
Xn -	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	22 169	232 128	1 847 404	55 534	50 389	505 925	+ 2 713 549
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€							-/-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€							+/-
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€							-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	22 169	232 128	1 847 404	55 534	50 389	505 925	2 713 549
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³							-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	2 612	30 950	242 755	6 615	26	50 785	333 743

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

* fakultatif / fakultatief / facultatief

Tabel berekening verevening

Jaar 2021 /1. kwartaal					
IIPC PT 2021-1					
	Gegevens NI kwartaal 1T2021			Financiële verevening	
Etat/IN	Kosten	Opbrengsten	Aandeel in kosten	Aandeel opbrngstn cnfrm. Verdrag	Verevening
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn
DE	1 323 394,20 €	505 924,87 €	0,4720735084670	1280994,592	775 069,72 €
BE	402 991,48 €	232 128,00 €	0,1437527849570	390080,2244	157 952,22 €
FR	- €	22 168,63 €	0,0000000000000	0	22 168,63 €
LUX	- €	50 389,49 €	0,0000000000000	0	50 389,49 €
NL	1 015 979,00 €	1 847 404,00 €	0,3624141401396	983428,5239	863 975,48 €
CH	61 000,00 €	55 534,00 €	0,0217595664364	59045,64953	3 511,65 €
Σ	2 803 364,68 €	2 713 548,99 €	1,00	2 713 548,99 €	0,00 €

Tabel distributie

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage							
Zahlungsleistende IN/ 1t2021 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	18 656,97					3 511,65	22 168,62
LUX		50 389,49					50 389,49
NL	139 295,25	724 680,23					863 975,48
CH							0,00
SUMME / TOTAL	157 952,22	775 069,72	0,00	0,00	0,00	3 511,65	
							936 533,59
							936 533,59
