



Recueil de résolutions de la réunion de la CPC du 19 décembre 2023

Communication du Secrétariat

CDNI	<i>Résolutions CDNI</i>
2023-II-1	Composition et présidence de la CPC et composition de l'IIPC
2023-II-2	Programme de travail CDNI 2024-2025
2023-II-3	Péréquation financière internationale 2022
2023-II-4	Partie A - Rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2024 (Articles 10 et 14)
2023-II-5	Partie B - Amendement de l'article 7.04 du Règlement d'application de la CDNI
2023-II-6	Partie B - Amendement de l'article 6.03 du Règlement d'application de la CDNI Simplification des dispositions relatives à l'attestation de déchargement en ce qui concerne le transport de conteneurs, de cargaisons mobiles (bateaux rouliers), de colis, de colis lourds et de grands appareils et le transport de sable et de gravier
IIPC	<i>Résolutions IIPC</i>
2023-II-1	Constat de la péréquation provisoire 2 ^{ème} trimestre 2023
2023-II-2	Constat de la péréquation provisoire 3 ^{ème} trimestre 2023

Résolution CDNI 2023-II-1

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

La Conférence des Parties Contractantes,

à l'occasion de la Conférence des Parties Contractantes du 19 décembre 2023,

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

pour

Allemagne :	M. LINDEMANN (Chef de délégation) Mme KÖPPEN (membre) M. SPITZER (expert) M. HÖTTE (expert)
Belgique :	M. DE SPIEGELEER (Chef de délégation) Mme RENAUX (membre) M. EL KAHLOUN (membre) M. MILCAMPS (suppléant) M. VERLINDEN (suppléant)
France :	Mme BOULDOUYRÉ (Cheffe de délégation)
Luxembourg :	M. NILLES (Chef de délégation) M. SCHROEDER (membre)
Pays-Bas :	M. TEN BROEKE (Chef de délégation) M. KORTMAN (membre) M. SPUIJ (suppléant) Mme POP (suppléante)
Suisse :	M. NUSSER (Chef de délégation) M. KOLTSIDAS (membre)

Pour 2024 la présidence sera assurée par la délégation suisse et la vice-présidence par la délégation allemande.

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

Composition de l'IIPC

La Conférence des Parties Contractantes,

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

pour

Allemagne :	M. SPITZER (représentant, Chef de délégation) M. HÖTTE (suppléant) M. STAATS (représentant de la profession) Mme SIEBRECHT (Représentante de la profession - suppléante)
Belgique :	Mme MYLLE (représentante, Cheffe de délégation) M. VAN LANCKER (représentant de la profession) M. ROLAND (représentant de la profession)
France :	Mme HENNION (représentant, Chef de délégation) M. FLIPO (suppléant) M. FIORILLO (représentant de la profession) Mme BILLIG (Représentante de la profession - suppléante)
Luxembourg :	M. SCHROEDER (représentant, Chef de délégation) M. SPITZER (suppléant)
Pays-Bas :	M. KLEIBERG (représentant, Chef de délégation) M. DE HOOGE (suppléant) M. WINGELAAR (représentant de la profession)
Suisse :	M. NUSSER (représentant, Chef de délégation) M. BLESSINGER (suppléant) Mme GEBHARD (suppléante) M. METZGER (représentant de la profession)

Résolution CDNI 2023-II-2

Programme de travail CDNI 2024-2025

La Conférence des Parties Contractantes,

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

adopte le programme de travail 2024 - 2025,

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

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

Annexe

Programme de travail 2024-2025 de la CDNI

N°	Mandat / Objet	Durée		Références	Priorité
		de	à		
Partie A : déchets huileux et graisseux					
1.	Système de financement selon l'article 6 de la CDNI				
	1.1. Évaluation du montant de la rétribution d'élimination au vu des coûts globaux du réseau des stations de réception et évaluation du réseau des stations de réception			Rapports de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement CPC (22) 19 = IIPC (22) 22 rev. 1 = CDNI/G (22) 34	Tâche permanente
	1.2. Élaboration des péréquations financières internationales trimestrielles et annuelles				Tâche permanente
	1.3. Examen des montants reportés dans le cadre de la péréquation	2024	2025		I
	1.4. Studie über neue Antriebsarten und Abfallerzeugung zur besseren Abschätzung der Auswirkungen auf das System*	2024	2025	CPC (21) 18 final (Point 2.4) CPC (22) 55	II
	1.5. Analyse de la possibilité et des modalités de prise en compte de nouveaux carburants dans le système de financement de la partie A	2024	2025	CPC (21) 18 final (Point 2.4) CPC (22) 55	II
	1.6. Fixation des modalités pour le dépôt des déchets de bateaux équipés de nouveaux types de systèmes de propulsion.	2024	2025	CPC (21) 18 final (Point 2.4) CPC (22) 55	II
	1.7. Evaluation du nouveau système de paiement électronique de la CDNI (SPE-CDNI)	2024	2025	CPC (21) 20 IIPC (23) 24 lenk rev. 3	I
2.	Optimisation de l'exploitation du réseau des stations de réception				
	2.1. Définition d'un cadre pour la collecte et fourniture de données représentatives pour décrire les systèmes et faciliter les décisions stratégiques *	2024	-	CPC (21) 18 final (Point 1.2) IIPC (21) 46 CPC (23) 2 = IIPC (23) 2	I
	2.2. Poursuite du Benchmarking CDNI (financier et opérationnel) : analyse des processus d'élimination (critères qualitatifs et quantitatifs) *	2024	2025	CPC (16) 26 int. IIPC (19) 34 intern = CPC (19) 36 intern (rapport 2018) CPC (21) 18 final (Point 1.3) IIPC (23)m 23 (Point 4.6)	I

* Tâche issue des recommandations de la table ronde sur l'avenir de la Partie A de la CDNI qui s'est tenue le 8 avril 2021.

N°	Mandat / Objet	Durée		Références	Priorité
		de	à		
2.3	Ateliers réguliers des « bonnes pratiques » entre les institutions nationales (bilatéraux au besoin) pour explorer les possibilités de synergies pour optimiser le système de la Partie A *	2024	2025	CPC (21) 18 final (Point 1.4) CPC (23) 12= CDNI/G (23) 18	I
2.4	Examen et rapport sur les avancées et mesures techniques contribuant à la réduction du volume des déchets (groupe de réflexion interne) *	2024	2025	CPC (21) 18 final (Point 1.5)	II
2.5	Accompagnement de la mise en œuvre du nouveau module d'enregistrement du dépôt des déchets	2024	-		I
2.6	Evaluation du nouveau module d'enregistrement du dépôt des déchets	-	2025		I
3.	Questions générales liées à la Partie A				
3.1	Dématérialisation du carnet de contrôle des huiles usagées : examen du cadre juridique nécessaire et des conditions techniques pour y répondre ; et le cas échéant, modification des dispositions concernées du Règlement d'application	2024	2025	IIPC (19) 21 intern rev. 1 IIPC (19) 32 CDNI/G (20) 39 = IIPC (20) 29 CDNI/G (22) 46 = IIPC (22) 43	
Partie B : déchets liés à la cargaison					
4.	Amendement de la Convention intégrant des dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide Résolution CDNI 2017-I-4; CPC (19) 11 rev. 2				
4.1	Suivi de la ratification et de la mise en œuvre de la modification	2024	2025	CPC (20) 10 rev. 4 CPC (22) 15 rev. 1 = CDNI/G (22) 32 rev. 1 CPC (20) 54 rev. 2 = CDNI/G (20) 33 rev. 3 CP CPC (23) 4	I
4.2	Préparation de l'évaluation des dispositions relatives au traitement des résidus gazeux	2024	-	Résolution CDNI 2017-I-4 CDNI/G (21) 38 rev. 3 CDNI/G (22) 37 rev. 2 CDNI/G (22) 47 CDNI/G (22) 15 rev. 3 + add. CDNI/G (23) 21	I

N°	Mandat / Objet	Durée		Références	Priorité
		de	à		
5.	Suivi de la mise en œuvre de la Partie B :				
	5.1 Actualisation de la liste des points de contact nationaux pour publication sur le site Internet				Tâche permanente
	5.2 Mise à jour de l'information disponible sur les infrastructures (carte des stations de réception sur le site Internet) sur une base régulière			CPC (14) 29 intern rev. 1 CPC (20) 54 rev.1 = CDNI/G (20) 33 rev. 2 (dégazage)	Tâche permanente
Partie C : autres déchets liés à l'exploitation du bateau					
6.	Intégration des « eaux usées provenant de l'exploitation des piscines à bord des bateaux à passagers comme nouvelle catégorie de déchets de la Partie C et définition d'un cadre pour le traitement et le rejet de ces eaux	2024	2025	CDNI/G (19) 39 rev. 2 CDNI/G (22) 50	II
7.	Examen de la pertinence de maintenir la distinction entre bateaux à passagers et bateaux à cabines	2024	2025	Résolution CDNI 2021-I-6	II
8.	Examen de la nécessité d'établir des dispositions pour le contrôle du volume des eaux usées et des dispositifs de vidange des stations d'épuration de bord ; le cas échéant, préparation des dispositions correspondantes	2024	2025	CDNI/G (18) 32 CDNI/G (18) 33	II
9.	Toiletage de la réglementation : renvoi aux prescriptions techniques de l'ES-TRIN en ce qui concerne les installations de bord	2024	2025		II
10.	Suivi de la mise en œuvre de la Partie C :				
	10.1 Constitution d'une liste des points de contact nationaux pour publication sur le site Internet				Tâche permanente
	10.2 Mise à jour de l'information disponible sur les infrastructures (carte des stations de réception sur le site Internet) sur une base régulière				Tâche permanente
Questions générales					
11.	Suites de l'atelier international avec les autorités compétentes consacré à la mise en œuvre des Parties B et C (2023)	2024	2025		I
12.	Communication relative à la mise en œuvre de la Convention (mise à jour du contenu du site Internet, communiqués de presse et lettres d'actualité, maintenance de WaSTo, etc.)				Tâche permanente
13.	FAQ : élaboration et mise à jour de FAQ			CPC (21) 25 rev. 1 CPC (22) 46 = CDNI/G (21) 59 rev. 1	Tâche permanente
14.	Examen des Règlements intérieurs				
	14.1 Examen du Règlement intérieur de la CPC	2024	2025		II
	14.2 Examen du Règlement intérieur de l'IIPC	2024	2025		II

N°	Mandat / Objet	Durée		Références	Priorité
		de	à		
	14.3 Examen du Règlement financier de la CDNI	2024	2025		II
15.	<p>Coopération avec d'autres organisations fluviales et internationales en vue d'assurer l'harmonisation des règles internationales</p> <ul style="list-style-type: none"> - Commission centrale pour la navigation du Rhin (synchronisation des dispositions du chapitre 15 du Règlement de police pour la navigation du Rhin et de la CDNI) - Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) : travaux d'harmonisation du CEVNI avec les dispositions de la CDNI et de l'ADN - Commission du Danube - Commission Internationale pour la Protection du Rhin - Union européenne 				Tâche permanente
16.	Examen d'un amendement de l'annexe 1 de la Convention pour une extension du champ d'application en France	2024	2025	CPC (19) 50	II
17.	Relations avec des États tiers intéressés par une adhésion à la Convention			CPC (19) 3 + add	Tâche permanente
18.	Aperçu de la mise en œuvre au niveau national, y compris la désignation des responsables en cas d'infraction et le catalogue des amendes mis à jour				Tâche permanente

Résolution CDNI 2023-II-3

Péréquation financière internationale 2022

La Conférence des Parties contractantes,

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

approuve la péréquation financière 2022, arrêtée par l'Instance internationale de péréquation et de coordination,

rappelle :

- que l'article 6 alinéa 1 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, stipule que « les rétributions d'élimination versées seront exclusivement affectées au financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bâtiments » ;
- qu'aucun bénéfice ne doit être réalisé dans ce cadre ;
- qu'il appartient aux institutions nationales de prendre toutes les dispositions nécessaires afin que les montants à reporter restent intégralement disponibles pour être employés exclusivement aux fins précitées.

Cette résolution prend effet le 19 décembre 2023.

Annexe

Synthèse des données annuelles 2022

CDNI		Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens							
2022		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	26	6 446	9 760	382	12	5 851	22 477	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	1	514	1 783	151	1 725	4 177	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	31	4 044	11 520	346	11 667	27 619	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	40	14 547	73 908	1 785	28 132	+ 118 412	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	265	124 618	224 232	14 429	153 487	+ 517 181	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	20	67 792	157 495	5 004	40 499	+ 270 895	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der öhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	325	206 957	455 635	21 218	235	222 118 906 488	
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		14 971	8 777	876		+ 24 624	
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		7 305	52 276		46	+ 14 451 74 078	
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	102	22 276	61 053	876	46	14 451 98 804	
Zn	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	86 336	1 979 056	3 665 730	294 989	10 207	5 272 210	+ 11 308 527
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			9 565				+/- 9 565
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	86 336	1 979 056	3 675 295	294 989	10 207	5 272 210	11 318 092
Xn	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	101 125	1 067 580	7 021 480	351 564	225 811	2 194 998	+ 10 962 557
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 1 758					-/- - 1 758
	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	€	101 125	1 065 822	7 021 480	351 564	225 811	2 194 998	10 960 799
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³					200 000		200 000
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	11 899	125 598	956 572	41 504	106	192 969	1 328 648

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Calcul de la péréquation finale annuelle et la distribution

Article 4.03 Annexe 2 de la Convention / Übereinkommen Artikel 4.03 Anlage 2 / Verdrag Artikel 4.03 bijlage 2								
IIPC PA 2022								
	Données IN/ Angabe NI/ Gegevens NI			Péréquation financière/ Finanzausgleich / Financiële verevening				
IN	Coûts/ Kosten/ kosten	Recettes/ Einnahmen/ Opbrengsten	Part coûts/ Anteil Kosten/ Andeei in Kosten	Part convent. Recettes/ vertraglicher Anteil Einnahmen/ Andeei opbrengsten cnfrm. Vertrag	Péréquation/ Ausgleich/ Verevening	Somme des péréquations provisoires/ Somme vorläufige Ausgleiche/ totaal van de voorlopige vereveningen	Péréquation complémentaire/ Restausgleich/ Additioneele verevening	Excédents ou déficits/ Mehreinnahme oder Defizit/ Overschot of tekort
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	Cnsq=Σ(CnT1 à CnT4)	ΔCn=Cn-Cnsq	U=Xn-Zn+Cnsq+ΔCn
DE	5 272 209,82 €	2 194 997,53 €	0,4658214128072	5 105 775,10 €	2 910 777,57 €	2 950 450,82 €	- 39 673,24 €	- 166 434,72 €
BE	1 979 056,00 €	1 065 822,33 €	0,1748577339330	1 916 580,56 €	850 758,23 €	828 856,39 €	21 901,84 €	- 62 475,44 €
FR	86 335,57 €	101 125,02 €	0,0076281025540	83 610,10 €	- 17 514,92 €	-16 865,25 €	- 649,67 €	- 2 725,47 €
LUX	10 207,07 €	225 810,61 €	0,0009018365980	9 884,85 €	- 215 925,76 €	-217 069,10 €	1 143,34 €	- 322,22 €
NL	3 675 295,00 €	7 021 480,00 €	0,3247274231934	3 559 272,17 €	- 3 462 207,83 €	-3 434 550,50 €	- 27 657,33 €	- 116 022,83 €
CH	294 989,00 €	351 564,00 €	0,0260634909144	285 676,70 €	- 65 887,30 €	-110 822,37 €	44 935,05 €	- 9 312,31 €
Σ	11 318 092,46 €	10 960 799,49 €	1,00	10 960 799,49 €	0,00 €	- 0,00 €		- 357 292,98 €
	Solde/Saldo/ 31.12.2022		- 357 292,97 €					

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage							
2022 IN débitrices / Zahlungsleistende IN / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00
DE				1 143,34		38 529,90	39 673,24
FR	649,67						649,67
LUX							0,00
NL	21 252,17					6 405,16	27 657,33
CH							0,00
SUMME / TOTAL	21 901,84	0,00	0,00	1 143,34	0,00	44 935,06	
							67 980,24
							67 980,24

Résolution CDNI 2023-II-4

Partie A

Maintien du montant de la rétribution d'élimination des déchets huileux et graisseux à 10 euros pour 1000 l de gazole délivré en 2024

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, notamment son article 6 et l'article 3.03 du Règlement d'application de la Convention ;

vu la proposition de l'IIPC du 23 novembre 2023, soumise conformément à l'article 4.01 paragraphe 1 du Règlement d'application de la Convention susmentionnée ;

vu le rapport de l'IIPC du 4 décembre 2023 relatif à la gestion du système de financement conformément à l'article 6 de la CDNI, joint à la présente résolution ;

tenant compte de l'avis de la profession, qui se dit satisfaite du déploiement actuel du réseau des stations de réception ;

prenant acte du fait que les effets de la hausse de la rétribution d'élimination à 10 euros pour 1000 l de gazole délivré au 1^{er} janvier 2023 sur la stabilité du financement du système ne peuvent pas encore être mesurés ;

sachant que les coûts d'exploitation de plusieurs stations de réception sont indexés sur l'inflation, le coût de la vie et le prix du gazole ;

prenant acte qu'il serait opportun, au vu du caractère volatile de la conjoncture économique, de planifier une concertation à ce sujet à la session d'été prochaine ;

considérant que l'excédent cumulé depuis l'année 2011 devrait encore être suffisant pour couvrir un éventuel déficit pour l'année 2024 ;

décide de maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 10 euros pour 1000 l de gazole délivré.

Annexe : Rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2024 (articles 10 et 14).

Partie A
Rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement
et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2024
(Articles 10 et 14)

1. Recettes et dépenses de 2011 à 2022

Lors de la signature de la CDNI en 1996, les États contractants de la CDNI se sont accordés sur une rétribution d'élimination de 7,50 euros pour 1 000 l de gazole détaxé délivré. Avec ce montant pour la rétribution d'élimination, les recettes ont été supérieures au montant nécessaire pour couvrir les coûts (excédent) au cours des sept premières années de fonctionnement du SPE-CDNI. Néanmoins dès 2015 il est observé une augmentation continue des coûts sans conséquence majeure sur le système, étant donné que les recettes augmentaient en parallèle jusqu'en 2017.

L'année 2018, marquée par une période de basses eaux, s'est soldée par un déficit d'environ un million d'euros.

Le trafic de marchandises sur le Rhin a baissé de 30 % au dernier trimestre par rapport à la même période en 2017.

Sur l'ensemble de l'année 2018, le trafic de marchandises (en volume) sur le Rhin a diminué d'environ 12 % par rapport à 2017. Cependant, les basses eaux n'ont pas expliqué à elles seules la baisse de trafic et de consommation de gazole. Elle s'est expliquée également par la situation économique, qui s'est sensiblement détériorée au second semestre.

D'autre part, en 2018, a été mis en service un bateau déshuileur double coque qui a eu un impact non négligeable sur les coûts.

2020 a également fortement marqué le système de financement. La pandémie virale de Covid-19 a occasionné une restriction inédite de l'activité de la navigation à passagers et dans une moindre mesure des échanges marchands. Les effets sur le système de financement de la Partie A de la CDNI ont été conséquents avec un recul record des revenus issus des rétributions d'élimination de l'ordre de 5,7 % par rapport à 2019.

En parallèle, à partir de 2015 les coûts ont sensiblement augmenté pour atteindre environ un million d'euros supplémentaire par an pour un réseau de stations de réception sensiblement stable.

Les raisons de cette évolution sont multiples :

- les revenus tirés des huiles usées sont à un niveau extrêmement bas ;
- le coût de l'élimination des eaux de fond de cale est en hausse ;
- les coûts d'exploitation des stations de réception suivent les indices du coût de la vie ainsi que ceux du gazole ;
- l'inflation avec les salaires qui augmentent et les clauses contractuelles de révision des prix ;
- l'augmentation des coûts d'élimination et de traitement comme de nouvelles taxes (les taxes sur l'incinération...) ;
- les nouveaux investissements.

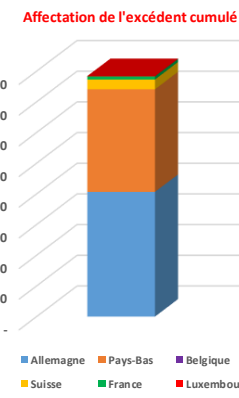
L'augmentation des coûts et la diminution des recettes a conduit à une augmentation du montant de la rétribution d'élimination d'un euro au 1^{er} janvier 2021 pour permettre la continuité du financement du système. Cette augmentation a permis d'enregistrer près de 1 340 000 euros de recettes supplémentaires en 2021.

Cependant il est à remarquer que les recettes augmentent mécaniquement par l'augmentation du montant de la rétribution d'élimination et non par une augmentation des volumes avitaillés. Ces derniers restent proche de ceux de 2019.

Les coûts sont quant à eux à un niveau élevé. Ils dépendent notamment des prix du gazole, de l'inflation et du coût de la vie qui ont tous augmenté en 2021 et 2022. **En 2022, le système de financement est à nouveau déficitaire de l'ordre de 357 000 euros.**

Recettes et dépenses de 2011 à 2022¹

	Rétributions	Dépenses	Excédent	Allemagne	Pays-Bas	Belgique	Suisse	France	Luxembourg
	€	€	€	€	€	€	€	€	€
2011	10 448 843	9 603 593	845 250	430 268	306 798	80 995	26 428	-	761
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	449 389	311 751	77 802	24 876	2 474	823
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	476 401	331 705	78 630	19 556	13 986	875
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	431 623	303 194	124 147	19 574	6 738	555
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	359 028	247 165	103 604	22 220	5 922	651
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	170 100	114 131	52 689	8 810	798	298
2017	10 796 806	10 652 489	144 317	70 232	48 281	21 433	3 415	857	100
2018	10 207 760	11 232 109	- 1 024 349	- 506 207	- 331 329	- 157 905	- 23 073	- 5 021	- 814
2019	10 273 487	11 320 745	- 1 047 258	- 516 814	- 346 371	- 154 402	- 24 581	- 4 261	- 829
2020	9 685 925	11 428 181	- 1 742 256	- 852 871	- 579 984	- 260 048	- 39 189	- 9 245	- 918
2021	11 423 301	11 293 811	129 490	61 559	45 125	18 969	3 145	620	71
2022	10 960 799	11 318 092	- 357 293	- 166 435	- 116 023	- 62 475	- 9 312	- 2 725	- 322
Total	125 372 426	124 665 011	707 415	406 273	334 443	- 76 561	31 869	10 143	1 251



A fin 2022 le système enregistre un excédent cumulé d'environ 707 000 euros, somme versée aux Etats contractants suivant la clé de répartition fixée par la CDNI, comme suit :

Reports cumulés de 2011 à 2022

Etat/IN	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (provisoire)	Etat Cumulé
DE	430 267,67 €	449 389,10 €	476 401,58 €	431 623,22 €	359 027,53 €	170 099,86 €	70 231,74 €	- 506 207,70 €	- 516 814,27 €	- 852 870,87 €	61 558,79 €	- 166 434,72 €	406 271,93 €
BE	80 994,61 €	77 801,95 €	78 630,03 €	124 147,02 €	103 603,79 €	52 689,20 €	21 432,71 €	- 157 905,52 €	- 154 401,83 €	- 260 048,45 €	18 969,13 €	- 62 475,44 €	- 76 562,80 €
FR		2 474,28 €	13 986,45 €	6 737,65 €	5 922,47 €	797,73 €	857,33 €	- 5 021,43 €	- 4 261,28 €	- 9 244,84 €	620,43 €	- 2 725,47 €	10 143,33 €
LUX	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	- 813,79 €	- 829,15 €	- 917,84 €	71,11 €	- 322,22 €	1 251,61 €
NL	306 797,89 €	311 751,20 €	331 705,02 €	303 193,68 €	247 165,17 €	114 130,88 €	48 280,59 €	- 331 329,08 €	- 346 370,74 €	- 579 984,00 €	45 125,30 €	- 116 022,83 €	334 443,09 €
CH	26 427,57 €	24 875,35 €	19 556,12 €	19 574,64 €	22 219,90 €	8 809,67 €	3 414,85 €	- 23 073,20 €	- 24 580,73 €	- 39 188,53 €	3 145,25 €	- 9 312,31 €	31 868,57 €
Σ	845 249,24 €	867 115,03 €	921 154,47 €	885 831,21 €	738 590,00 €	346 825,00 €	144 317,00 €	- 1 024 350,71 €	- 1 047 258,00 €	- 1 742 254,54 €	129 490,02 €	- 357 292,98 €	707 415,74 €

Ces excédents relativement faibles, voire inexistant, rendent le financement des stations de réception tendu.

Entre 2011 et 2022, la profession de la navigation a contribué au système à hauteur de 125 millions d'euros. Le coût des systèmes de collecte, de dépôt et de réception mis en place par les institutions nationales (IN) des six États contractants s'est monté à plus de 124 millions d'euros.

Au total, cet excédent a atteint environ 707 415 euros entre 2011 et 2022, somme redistribuée aux États contractants.

Le réseau de stations de réception existant, créé à l'entrée en vigueur de la CDNI, n'a guère évolué entre 2011 et 2022 (sauf en Belgique).

2. Évolution financière en 2023

Des coûts élevés dans une conjoncture d'inflation inédite ont à nouveau mené à une situation déficitaire en 2022. Afin de garantir la stabilité du système et de couvrir les coûts du système, la Conférence des Parties Contractantes, sur proposition de l'IIPC et en concertation avec la profession, a décidé de porter le montant de la rétribution d'élimination à 10,00 euros pour 1 000 l. de gazole détaxé délivré au 1^{er} janvier 2023.

Les effets de cette augmentation sont observés sur les résultats provisoires de la péréquation financière internationale. **2023 enregistrera vraisemblablement un résultat proche de l'équilibre.**

¹ Sauf avis contraire, toutes les données sont extraites des péréquations financières internationales de la CDNI. Les données 2022 sont des données provisoires.

En raison de la modification des modalités pour la perception de la rétribution d'élimination lors du passage au SPE-CDNI 3.0, il n'existe pas encore de données fiables pour le 2^e trimestre de l'année 2023. Cependant il est à remarquer que les recettes augmentent mécaniquement par l'augmentation du montant de la rétribution d'élimination et non par une augmentation des volumes avitaillés. Ces derniers restent proche de ceux de 2022. Les volumes avitaillés marquent même une baisse de 0,55 % sur le premier semestre par rapport au premier semestre 2022.

Les coûts sont quant à eux à un niveau élevé et continuent d'augmenter. Sur la même période l'augmentation était de 8,00 %. Ils dépendent notamment des prix du gazole, de l'inflation et du coût de la vie. Cette augmentation devrait se poursuivre en 2024.

3. Prévisions pour 2024 et au-delà

Les institutions nationales (IN) ont communiqué les prévisions ci-après. Les données prévisionnelles manquantes ont été complétées par le Secrétariat dans le tableau ci-après sur la base des données des années antérieures et de la tendance actuelle. Il a appliqué un taux de 2% pour les coûts pour le Luxembourg et la Belgique.

Pour 2024, les estimations font part d'un résultat proche de l'équilibre. Si ce résultat se confirme il **resterait un excédent d'environ 763 000 euros** au terme de l'exercice 2024. Cet excédent relativement bas peut provoquer des situations de trésorerie tendue au moment du règlement des prestations de collecte et de traitement qui interviennent plusieurs fois par an. Certaines IN peuvent avoir recours à des prêts bancaires ou autres instruments de financement (comme des garanties) pour palier à un manque de trésorerie temporaire.

Les raisons de cette évolution sont les suivantes :

- la situation concernant les huiles usées n'évoluera guère ;
- l'augmentation des coûts d'élimination et de traitement comme de nouvelles taxes (les taxes sur l'incinération...) ;
- il est probable que le coût de l'élimination des eaux de fond de cale continuera d'augmenter ;
- l'augmentation du prix des matières premières et notamment ceux de l'énergie ;
- une diminution des besoins de transport avec l'augmentation des prix des matières premières et une baisse de la production alimentaire ;
- dans une moindre mesure, l'introduction de nouveaux carburants ;
- le renouvellement des marchés de collecte et de traitement des huiles usagées aura des coûts supérieurs aux marchés actuels ;
- il est probable que les coûts indexés (notamment pour le personnel et le gazole) continueront d'augmenter. Les coûts d'exploitation des stations de réception suivent notamment les indices du coût de la vie et les coûts salariaux pour l'équipage des bateaux déshuileurs.
- aucun État n'a prévu des investissements majeurs jusqu'en 2025.

Estimation des recettes et dépenses pour 2022-2025

Etat	Dépense PF provisoire 2022	Estimation dépenses 2023	Estimation dépenses 2024	Estimation dépenses 2025	Recettes PF provisoire 2022	Estimation recettes 2023	Estimation recettes 2024	Estimation recettes 2025
DE	5 272 209,82	5 900 000,00	6 000 000,00	6 100 000,00	2 194 997,53	2 500 000,00	2 600 000,00	2 700 000,00
BE	1 979 056,00	1 989 346,97	2 059 769,29	2 100 964,37	1 065 822,33	1 253 910,00	1 420 000,00	1 500 000,00
FR	86 335,57	90 221,00	94 281,00	95 000,00	101 125,02	119 000,00	125 000,00	130 000,00
LUX	10 207,07	10 411,00	10 619,01	10 831,00	225 810,61	394 986,00	402 886,00	410 944,00
NL	3 675 295,00	4 000 000,00	4 320 000,00	4 666 000,00	7 021 480,00	7 667 000,00	7 820 000,00	7 976 000,00
CH	294 989,00	239 000,00	265 000,00	275 000,00	351 564,00	380 000,00	380 000,00	400 000,00
Total	11 318 092,46	12 228 978,97	12 749 669,31	13 247 795,37	10 960 799,49	12 314 896,00	12 747 886,00	13 116 944,00

Commentaire pour l'Allemagne : en Allemagne, un ancien bateau déshuileur a été remplacé par un nouveau bateau déshuileur à double coque tandis qu'un autre bateau déshuileur qui opérait sur la Weser a été remplacé par un bateau déshuileur stationné à Duisbourg qui opère maintenant sur les canaux allemands entre Breme et Emden et les ports situés sur le Mittellandkanal.

Le réseau de stations de réception restera stable en 2023 et 2024. Cependant il y a une forte augmentation des coûts entre 2022 et 2023 dû par la conjoncture économique, liée à la guerre menée par la Russie contre l'Ukraine et qui a fait exploser les prix de l'énergie et l'inflation élevée qui en a découlé. En 2023 les prix de l'énergie et l'inflation ont diminué, mais restent à un niveau élevé.

Il n'y a pas eu d'augmentation de salaire en 2023. Pour 2024, le BEV prévoit toujours un niveau élevé mais stable de dépenses.

En ce qui concerne les recettes, le passage du SPE-CDNI version 2 à la version 3 a entraîné des effets exceptionnels en 2023 :

- L'enregistrement de nombreuses transactions hors ligne laissées en souffrance dans les terminaux après le retour de ces derniers à l'IN. Ce qui a eu un impact positif sur les recettes.
- De nombreux titulaires d'ECO-Comptes détenus au BEV se sont enregistrés sur la version 3 du SPE-CDNI avec beaucoup de retard ce qui a conduit les avitailleurs à passer des procédures écrites. Il n'est pas exclu que des transactions n'aient pas été toutes saisies à ce jour.

Pour conclure, le BEV s'attend à une augmentation des recettes. Celles-ci restent toutefois inférieures à ce que le BEV aurait pu espérer après l'augmentation de la rétribution d'élimination à 10,00 euros pour 1 000 litres de gazole détaxé délivré, au 1^{er} janvier 2023.

Commentaire pour la France : La France mène actuellement une réflexion sur l'extension de la Convention à l'ensemble du territoire métropolitain. Cette extension impliquerait la création de stations de réception supplémentaires. La France a pris en compte la rétribution d'élimination dans son évaluation et vise un système qui assure un équilibre entre les recettes et les dépenses. Les données 2025 ne tiennent pas compte de cette possible extension.

Commentaire pour la Suisse : Les montants sont impactés par le taux de change Franc Suisse / Euro.

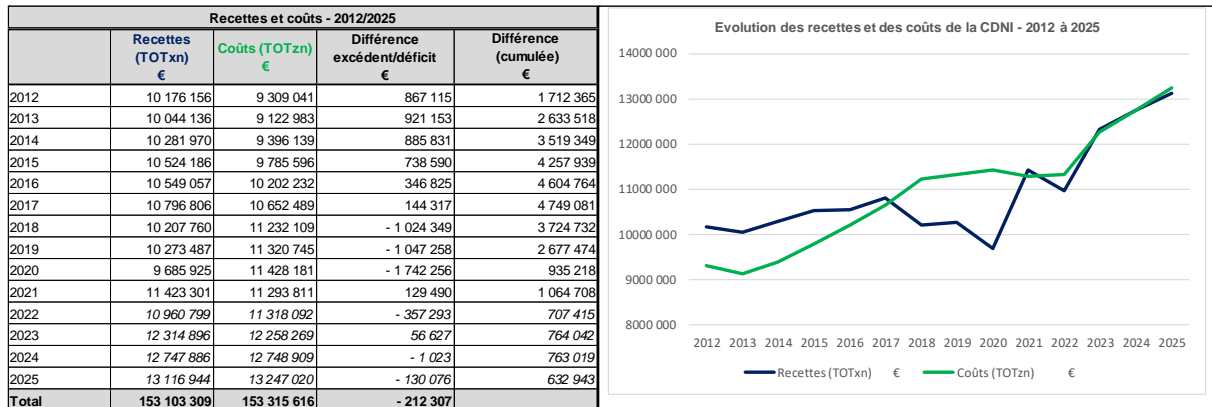
Commentaire pour les Pays-Bas : aux Pays-Bas a été arrêté le service des bateaux déshuileurs sur les secteurs Den Helder, IJmuiden et IJsselmeer.

4. Analyse des données agrégées depuis 2012 et perspectives

Sur la base des enseignements acquis depuis 2012 (Appendice 1), et des estimations fournies par les IN, a été réalisée une projection estimée des exercices 2022 à 2025 du système de financement de la collecte et de l'élimination des déchets de la partie A de la Convention.

Les données provisoires de l'exercice 2022 présentent un excédent cumulé depuis 2011 d'environ 707 000 euros. Toutefois, une baisse considérable des recettes excédentaires annuelles a déjà été constatée au cours des dernières années. Les recettes sont restées globalement stables, tandis que les coûts restent élevés. L'année en cours (2023) devrait s'achever à l'équilibre avec l'augmentation de la rétribution d'élimination d'un euro cinquante pour 1000 litres de gazole détaxé délivré au premier janvier 2023. Cela signifie que les recettes provenant de la rétribution d'élimination couvrent à peine le coût de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et graisseux. Il est même très probable que les recettes ne couvriront plus les dépenses à court terme.

Les IN ont communiqué les prévisions ci-après. Les données prévisionnelles manquantes ont été complétées dans le tableau ci-après sur la base des données des années antérieures et de la tendance actuelle, avec un maintien de la rétribution d'élimination à 10,00 euros pour 1 000 litres de gazole détaxé délivré.

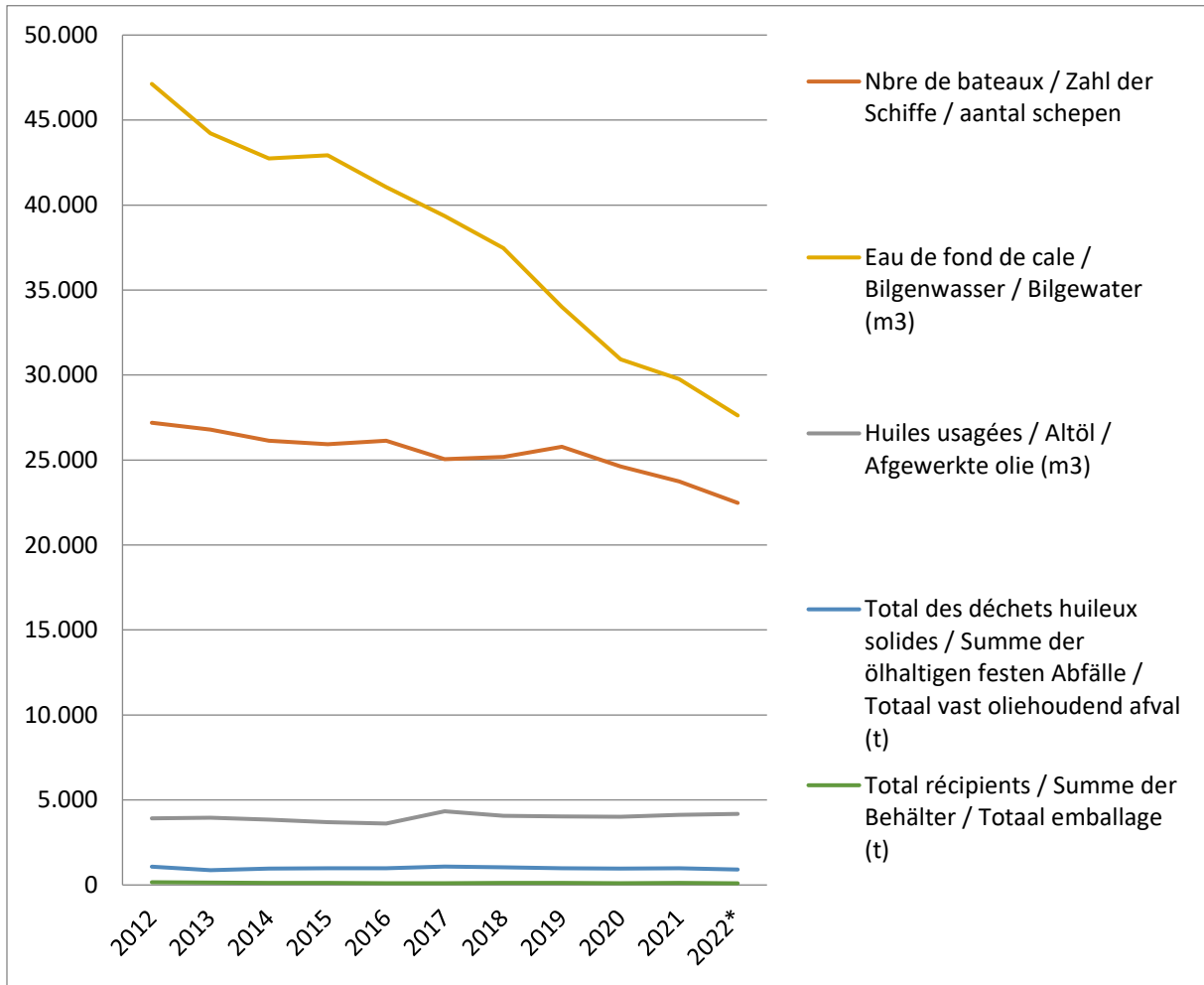


En ce qui concerne le volume de déchets huileux et graisseux collectés, en nombre d'opérations et en volume, la tendance générale est en baisse avec une collecte d'eaux de fond de cale en net recul.

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

1. une partie importante des coûts est fixe et n'évolue pas en fonction des volumes de déchets collectés ;
2. les prix de rachat des huiles usées a très largement baissé. Par conséquent, les recettes qui pouvaient jusqu'alors être tirées de la revente des huiles usées ont baissé également (l'augmentation du prix des produits pétroliers pourrait à l'avenir avoir à nouveau un impact positif sur ces recettes, bien que modéré) ;
3. le réseau belge a été complété en 2018 ;
4. enfin, les coûts de l'énergie et l'inflation se sont également traduits par une augmentation.

Evolution des volumes de déchets



* provisoire / vorläufig / voorlopig

5. Réflexions pouvant impacter la péréquation financière

- L'IIPC constate que les coûts restent élevés. Elle s'attend à ce que le réseau d'élimination soit au moins maintenu ou qu'il doive être développé, ce qui signifie qu'une hausse des coûts est probable aussi à l'avenir.
- Une **table ronde sur l'avenir de la Partie A** s'est tenue le 8 avril 2021. Elle a permis d'identifier les axes prioritaires² qui devraient être retenus pour les prochaines années en vue d'élaborer une stratégie pour assurer la pérennité du système de financement international.

Axes prioritaires évoqués :

- tout au moins maintien du réseau de stations de réception à son niveau actuel, ce qui signifie qu'une hausse des coûts est probable. Toutefois, un ajustement du réseau peut être envisagé si les recettes et les dépenses connaissent des changements significatifs³ ;
- exploitation de synergies innovantes dans la collecte ;
- réduction des déchets collectés ;
- collecte et mise à disposition de données ;
- examen de la structure de financement.

² CPC (21) 18 final = CDNI/G (21) 31 final = IIPC (21) 25 final

³ CPC (21)m 35

- Le **secteur** pourrait mener une réflexion sur la couverture du réseau de stations de réception.
- Le BEV informe des modifications survenues sur les canaux du Nord de l'Allemagne et sur la Weser qui ont permis de réduire les coûts de réception dans cette région importante du pays (Kanalviereck). Sur le Danube un bateau déshuileur double coque a été mis en service.
- La **France** mène actuellement une réflexion sur **l'extension de la Convention** à l'ensemble du territoire métropolitain. Cette extension impliquerait la création de stations de réception supplémentaires. La France a pris en compte la rétribution d'élimination dans son évaluation et vise un système qui assure un équilibre entre les recettes et les dépenses.
- Il convient également de considérer **les besoins de modernisation de la flotte des bateaux déshuileurs**⁴. Actuellement, environ 80 % des bateaux déshuileurs en service ont été construits avant 1980. À long terme, ces bateaux ne seront plus conformes à la réglementation en vigueur : en effet, à compter de 2039, tous les bateaux déshuileurs devront être équipés d'une double coque en vertu des prescriptions de l'ADN (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures). Les registres concernant les flottes des États contractants font état d'un total de 46 bateaux déshuileurs, dont environ 40 bateaux ayant fait l'objet d'un contrat avec les Institutions nationales. Selon les informations disponibles, seulement trois bateaux possèdent actuellement une double coque. Des concertations seront entreprises au niveau national en prenant en considération le renouvellement de la flotte des bateaux déshuileurs notamment avec l'élaboration d'un plan stratégique pluriannuel.

6. Evaluation du montant de la rétribution d'élimination

- Constatant, après une première année d'application, que l'augmentation de la rétribution d'élimination d'un euro cinquante pour 1 000 litres de gazole détaxé délivré au 1^{er} janvier 2023 permet à peine de trouver l'équilibre financier ;
- sachant que les coûts d'exploitation des stations de réception suivent l'inflation et les indices du coût de la vie ainsi que ceux du gazole ;
- consciente que les estimations convergent vers une augmentation du coût de la vie et des prix du gazole et des autres biens à la consommation ;
- et suivant les estimations des institutions nationales, il pourrait être assez probable que les recettes provenant de la rétribution d'élimination ne couvriront plus le coût de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et graisseux à court terme avec un montant de rétribution d'élimination à 10 euros.

L'IIPC restera très attentive aux évolutions (coûts/recettes) afin de garantir la pérennité du système et propose d'actualiser ce rapport lors de sa réunion de mai de 2024.

7. Proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2024

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

- décider de publier le présent rapport avec la mention que compte tenu de l'évolution actuelle des coûts et des recettes le maintien du montant de la rétribution d'élimination ne pourra pas être maintenu ;
- décider de maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 10,00 euros au moins jusqu'à sa prochaine session (juin 2024) et l'élaboration du prochain rapport ;

⁴ Point traité dans le rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2019

- inviter l'IIPC à appliquer une approche globale, avec un réseau comportant un nombre suffisant de stations de réception et assurant l'efficacité de l'élimination ;
- inviter l'IIPC à porter attention à l'évolution des coûts ;
- inviter le secteur à se positionner sur les besoins futurs de couverture du réseau de stations de réception ;
- inviter l'IIPC à présenter un nouveau rapport au mois de mai 2024.

Appendices :

Appendice 1 : Données cumulées et variation en %, 2012-2022



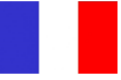







Appendice 2 : Description comparative entre les Etats par son réseau de stations de réception

Données cumulées et variations en %
2012 - 2022

CDNI															
2012-2022		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2022	
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	23 736	22 477	302 673	-17,34%
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	4 127	4 177	48 405	6,50%
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	29 765	27 619	428 081	-41,39%
	Total des déchets huileux solides / Summe der öhaltigen festen Abfälle /														
4	Totaal vast oliehoudend afval	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	977	906	7 967	-16,07%
	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	119	99	1 039	-38,88%
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung /														
	Zn - Kosten inzameling & verwijdering														
	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	11 428 180	11 293 811	11 318 092	124 665 010	21,58%
	Recettes des rétributions d'élimination /														
	eingenommene Entsorgungsgebühren / geinde														
	Xn - verwijderingsbijdrage														
	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	9 685 926	11 423 301	10 960 799	125 372 426	7,71%

* provisoire / Vorläufig / voorlopig

Mise en œuvre de la Partie A dans le champ d'application de la CDNI par son réseau de stations de réception⁵

						
						
	11	3	1	1	21	1
	2	7			1	
	<i>Selon les besoins Nach Bedarf naar behoefte</i>	2				

Source : CDNI (2023)

Les États Contractants de la CDNI mettent à disposition du secteur de la navigation des solutions permettant la collecte et l'élimination des déchets huileux et graisseux.

Il s'agit de près de **50 stations de réception, réparties comme suit :**

38 bateaux déshuileurs,

10 stations à terre.

Camions pour l'élimination mobile : si aucun bateau déshuileur n'est disponible et si aucune station à terre n'est accessible, l'élimination est assurée au moyen de camions.

Les informations relatives au réseau de stations de réceptions sont publiées sur le site internet de la CDNI avec les indications détaillées pour chaque station de réception. (<https://www.cdni-iwt.org/>). Ces Informations sont également accessibles depuis les sites internet des Institutions Nationales (IN).

Ces stations de réception se répartissent comme suit :

13 en Allemagne dont deux bateaux déshuileurs avec une double coque,

12 en Belgique,

1 en France,

1 au Luxembourg,

22 aux Pays-Bas et

1 en Suisse.

⁵ Un bateau déshuileur paraît sur le réseau allemand et luxembourgeois

Descriptions comparatives entre les États

Lors de l'évaluation de la situation financière, il convient également de tenir compte du déroulement des processus, des ressources et du cadre juridique. Ci-dessous est décrite la situation actuelle dans chaque pays.

Description par État - Allemagne



Secteur d'intervention :

L'Allemagne dispose du plus grand réseau de voies d'eau dans le champ d'application de la CDNI. La réception des déchets de la partie A est principalement assurée par des bateaux déshuileurs. Sur un total de 11 bateaux déshuileurs, 8 interviennent au niveau régional (dans un rayon d'environ 50 km). 3 bateaux assurent la collecte (suivant un itinéraire programmé) pour le compte du BEV (Bilgenentwässerungsverband), avec un rayon d'action moyen (entre 100 et 400 km) et plus étendu (jusqu'à environ 1000 km).

Collecte et élimination :

Du point de vue de la navigation intérieure, le pompage de l'eau de fond de cale constitue la principale prestation assurée par les bateaux déshuileurs. Le traitement ultérieur des eaux de fond de cale ainsi collectées varie selon les réglementations régionales.

- Normalement, l'eau de fond de cale est séparée à bord en phase huileuse et phase aqueuse. L'eau épurée est rejetée dans la voie d'eau ou dans le réseau d'assainissement à terre. L'huile séparée des eaux de fond de cale est déposée pour retraitement avec les huiles usées, lesquelles sont collectées séparément.
- Exceptionnellement, l'eau de fond de cale peut être intégralement déposée à terre pour un traitement ultérieur (par exemple lorsque la séparation de l'huile et de l'eau n'est pas possible à bord).

Attribution du marché :

Le BEV mandate des entreprises au terme d'appels d'offres à l'échelle européenne et sur la base de valeurs seuils. Le BEV ignore le détail de l'offre globale des prestataires en termes d'amortissement, d'administration, d'exploitation, de coûts salariaux, d'entretien et de maintenance des bateaux. Le marché est attribué à la meilleure des offres, parmi celles qui sont conformes à la description des prestations et aux critères de l'appel d'offre.

Le BEV fait actuellement intervenir trois entreprises privées dans cinq régions. 7 bateaux sont exploités par des entreprises assurant exclusivement la collecte de déchets relevant de la Partie A. Les autres bateaux déshuileurs sont aussi utilisés pour l'élimination des déchets de navires de mer et pour l'approvisionnement de bateaux de navigation intérieure (avitaillement en carburants, eau potable, huile, et fourniture de défenses en bois).

Particularités spécifiques aux États :

Conformément à l'ADN, un équipage de deux personnes est obligatoire en Allemagne pour l'exploitation des bateaux déshuileurs.

La rémunération des prestations des entreprises mandatées ne dépend pas de la quantité d'eau de fond de cale collectée sur le secteur allemand du bassin fluvial rhénan. La rémunération dépend plutôt de la quantité d'huile usée qui a été collectée et séparée. Les huiles usées remises aux entreprises chargées de leur élimination génèrent des recettes, lesquelles sont déduites des frais occasionnés par la collecte.

Description par État - Luxembourg



Secteur d'intervention :

Au Luxembourg, le déshuilage des fonds de cale est effectué sur la Moselle germano-luxembourgeoise, d'une longueur d'environ 36 kilomètres (gestion commune), par un bateau déshuileur sous contrat en Allemagne avec le BEV. À cet effet, le bateau déshuileur prolonge ses trois voyages de secteur annuels en ajoutant deux journées de présence à chaque voyage afin de desservir les bateaux présents sur la Moselle au Luxembourg. À ce jour, aucun assèchement n'a eu lieu au Luxembourg en d'autres endroits ou par camion.



Particularités spécifiques aux États :

Le Luxembourg, État signataire de la CDNI, n'entretient aucune infrastructure d'élimination dans le cadre de la CDNI. Le BEV allemand a été mandaté pour la réalisation des prestations et tâches nécessaires incombant à l'Institution nationale.

Description par État - Suisse :



Secteur d'intervention :

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

Collecte et élimination :

Aucune quantité maximale n'est fixée pour l'eau de fond de cale, l'huile usée et les déchets solides. Le BIBO REGIO effectue annuellement environ 450 assèchements. Après prise en charge de l'eau de fond de cale des bateaux de navigation intérieure, l'huile de fond de cale est séparée à bord. L'huile de fond de cale fait ensuite l'objet d'un stockage intermédiaire avec les autres huiles usées collectées dans les différentes citernes des bateaux de navigation intérieure. Au terme d'autres étapes de traitement est obtenu un produit final homogène composé d'huile de fond de cale et d'huile usée, qui est ensuite revendu pour la combustion. Conformément à la réglementation, l'eau séparée de l'huile peut être déversée directement dans l'effluent. En Suisse, il n'existe pas de collecte effectuée par camion ou par des stations à terre. La totalité des frais occasionnés par l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment au sens de la Partie A de la CDNI incluent l'exploitation, l'entretien, l'administration et les coûts salariaux pour le BIBO REGIO. L'équipage du BIBO REGIO est généralement composé de deux personnes. À cela s'ajoutent aussi les coûts liés à la collecte de ces déchets d'exploitation et à leur stockage intermédiaire à bord, au prétraitement de l'eau de fond de cale et de l'huile usée, les coûts du transport à terre des produits ainsi séparés et les coûts d'une élimination respectueuse de l'environnement.

Attribution du marché :

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

Particularités spécifiques aux États :

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

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

Description par État - Pays-Bas

Secteur d'intervention :

La fondation "Déchets et documents de navigation intérieure (SAB) est compétente pour la perception de la rétribution d'élimination, l'enregistrement du dépôt, la surveillance des coûts d'élimination, la péréquation financière provisoire et la coordination. Conformément à la réglementation nationale, elle est aussi compétente pour la collecte et le traitement des déchets. À cet effet, l'Institution nationale des Pays-Bas attribue des marchés à des tiers. Les Pays-Bas disposent d'un réseau de collecte à l'échelle nationale composé de 21 bateaux et d'une station à terre. En raison de cette couverture très dense, le rayon d'action des bateaux déshuileurs est peu étendu. Pour desservir les bateaux exploités au-delà de la zone couverte par l'élimination des déchets, on utilise des camions. Toutes les stations de réception de déchets collectent tous les déchets relevant de la Partie A.

Collecte et élimination :

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

Attribution du marché :

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

Particularités spécifiques aux États :

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

Description par État - Belgique



Secteur d'intervention :

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

Collecte et élimination :

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

Attribution du marché :

En Belgique, les donneurs d'ordre pour la collecte et l'élimination des déchets au sens de la Partie A sont les régions. L'Institution nationale ne participe pas à cette procédure. Il existe en tout cinq donneurs d'ordre (Flandre : deux ports et une autorité de la voie d'eau, Bruxelles : un port et Wallonie : une autorité de la voie d'eau). Les appels d'offre sont réalisés conformément aux critères applicables sur la base de valeurs seuils. Le nombre des offres reçues en réponse aux appels d'offres à l'échelle européenne est peu élevé, avec par conséquent peu de concurrence, de sorte que l'on peut parler d'un marché de niche. Les exigences portent sur les critères suivants : horaires d'ouverture / de service des stations de réception (variables, mais de préférence en journée), des quantités minima sont prescrites en fonction de la prestation de service, détermination du réseau de stations de collecte (fixes et mobiles) et de caractéristiques techniques (aspiration, pompes, qualité de l'aspiration).

Particularités spécifiques aux États :

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

aspirant pour les eaux de fond de cale depuis la mi-2022 (coopération avec De Vlaamse Waterweg).

Description par État - France



Secteur d'intervention :

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

Collecte et élimination :

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

Attribution du marché :

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

Particularités spécifiques aux États :

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

Résolution CDNI 2023-II-5

Partie B

Amendement de l'article 7.04 du Règlement d'application de la CDNI

Prise en compte des dispositions relatives au traitement des résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs) et du lavage en cours de voyage dans l'attestation de déchargement pour la navigation citerne

La Conférence des parties contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 3, 8, 14 et 19,

consciente du fait que la résolution 2017-I-4 a complété la CDNI par l'ajout de dispositions relatives au traitement des résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs),

rappelant que ces dispositions entreront en vigueur le premier jour du sixième mois après le dépôt auprès du dépositaire du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation par les États signataires,

convaincue que les transports exclusifs et les transports compatibles permettent de renoncer au dégazage dans certaines conditions énoncées à l'article 7.04 du Règlement d'application de la CDNI,

considérant que les citernes à cargaison ne peuvent être considérées comme exemptes de vapeurs nocives que si les trois cargaisons suivantes ont consisté en un produit non soumis à l'interdiction prévue dans l'appendice IIIa et à condition que ces citernes étaient remplies au moins à 50 %,

considérant qu'un niveau de remplissage de 95 % est suffisant pour refouler les vapeurs nocifs et que la rédaction incluant "au moins" est par conséquent plus explicite,

sur proposition du groupe de travail CDNI/G avec la participation des organisations non gouvernementales agréées,

décide d'amender l'article 7.04 du Règlement d'application de la CDNI comme indiqué dans l'annexe.

La présente résolution entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2024.

Annexe

Amendement de l'article 7.04

« Article 7.04

Restitution du bâtiment

(...)

(3) b) Le paragraphe 2 ne s'applique pas aux cales et citernes à cargaison de bâtiments effectuant des transports compatibles pour autant que lors d'un chargement suivant, les vapeurs au sens de l'Appendice Iiia soient recueillies par l'installation de manutention et ne soient pas libérées dans l'atmosphère. Le transporteur doit être en mesure de fournir un justificatif écrit. Dans ce cas doit être cochée la case 6b) de l'attestation de déchargement. Le justificatif doit être conservé à bord jusqu'au déchargement de la cargaison suivante compatible.

Les dispositions de l'appendice IIIa ne s'appliquent plus si le conducteur peut, une fois le chargement terminé et avant de quitter l'installation de manutention, démontrer

- que, pour chaque citerne à cargaison séparée, les trois cargaisons suivantes étaient constitués d'un produit qui ne tombe pas sous l'interdiction énoncée à l'appendice IIIa, si ces citernes étaient remplies au moins à 50 %, ou
- que chaque citerne à cargaison séparée était remplie au moins à 95 % d'un produit qui ne tombe pas sous une interdiction énoncée à l'appendice IIIa,
- ou que les vapeurs ont été recueillies dans les conditions prévues à l'appendice IIIa. ».

« Article 7.04

Restitution du bâtiment

(...)

(3) c) Si la cargaison suivante n'est pas encore connue au moment du déchargement, mais qu'il s'agira selon toute vraisemblance d'une cargaison compatible, l'application du paragraphe 2 peut être reportée. L'affrètement (en cas de cargaison liquide) ou le destinataire de la cargaison (en cas de cargaison sèche) doit désigner à titre provisoire une station de réception pour l'eau de lavage ou pour un dégazage, qui doit être inscrite dans l'attestation de déchargement. En outre doit être cochée la case 6c) de l'attestation de déchargement. Si la compatibilité de la cargaison suivante est établie et peut être démontrée avant que le transporteur ou le conducteur ne gagne la station de réception indiquée dans l'attestation de déchargement, cela doit être indiqué au numéro 13 de l'attestation de déchargement. Et si, lors d'un chargement suivant, il est possible de recueillir les vapeurs dont la libération dans l'atmosphère est interdite conformément à l'appendice IIIa (tableaux I à III), le conducteur l'indique au numéro 13 de la partie 2 b) de l'attestation de déchargement. Dans ce cas, un lavage ou un dégazage n'est pas nécessaire. Si tel n'est pas le cas, les dispositions relatives au lavage ou au dégazage sont pleinement applicables.

Le justificatif concernant la cargaison suivante compatible doit être conservé à bord jusqu'au déchargement de la cargaison suivante compatible.

Les dispositions de l'appendice IIIa ne s'appliquent plus si le conducteur peut, une fois le chargement terminé et avant de quitter l'installation de manutention, démontrer

- que, pour chaque citerne à cargaison séparée, les trois cargaisons suivantes étaient constitués d'un produit qui ne tombe pas sous l'interdiction énoncée à l'appendice IIIa, si ces citernes étaient remplies au moins à 50 %, ou
- que chaque citerne à cargaison séparée était remplie au moins à 95 % d'un produit qui ne tombe pas sous une interdiction énoncée à l'appendice IIIa,
- ou que les vapeurs ont été recueillies dans les conditions prévues à l'appendice IIIa. ».

Résolution CDNI 2023-II-6

Partie B

Amendement de l'article 6.03 du Règlement d'application de la CDNI

Simplification des dispositions relatives à l'attestation de déchargement en ce qui concerne le transport de conteneurs, de cargaisons mobiles (bateaux rouliers), de colis, de colis lourds et de grands appareils et le transport de sable et de gravier

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 3, 14 et 19,

considérant que la prévention des déchets est une nécessité pour des raisons de protection de l'environnement ainsi que de sécurité et de santé des personnels et des usagers de la navigation intérieure ainsi que pour les secteurs de l'économie qui y sont liés,

considérant qu'il convient d'éviter les lavages inutiles,

considérant qu'après des transports exclusifs et compatibles, quel que soit le type et la construction des bâtiments, le lavage des cales n'est pas nécessaire,

considérant que les conteneurs, les cargaisons mobiles (bateaux rouliers), les colis, les colis lourds et les grands appareils ne génèrent pas de résidus et que le lavage des cales n'est donc pas nécessaire,

convaincue que ce n'est pas seulement le cas pour les transports exclusifs, mais aussi pour les transports occasionnels de ces marchandises,

considérant, par conséquent, qu'une attestation de déchargement n'est pas non plus nécessaire pour le transport occasionnel de ces marchandises,

considérant qu'après des transports exclusifs et compatibles, quel que soit le type et la construction des bâtiments, le lavage des cales n'est pas nécessaire,

considérant que du sable, du gravier et des mélanges de sable et de gravier, ainsi que parfois des tas de sable et de gravier qui s'entremêlent, sont généralement transportés en alternance, des sites de dragage jusqu'à un site de déchargement,

considérant que l'ensemble de la cargaison est criblée dans les installations de manutention des ports de destination, avant la formation de tas en fonction de la granulométrie,

considérant, par conséquent, que le transport de sable, le transport de gravier et le transport de mélanges de sable et de gravier peuvent être considérés comme le transport exclusif de la même marchandise au regard de l'attestation de déchargement requise,

souhaitant alléger la charge administrative pour la profession,

sur proposition du groupe de travail CDNI/G, notamment des organisations non-gouvernementales agréées,

décide d'amender l'article 6.03 du Règlement d'application de la CDNI comme indiqué dans l'annexe.

La présente résolution entre en vigueur immédiatement.

Avec l'entrée en vigueur de la présente résolution, la question fréquemment posée (FAQ) « Nécessité d'une attestation de déchargement pour les colis » sera supprimée.

Annexe

Amendement à l'article 6.03, chiffre 7

Les paragraphes 1 et 4 ne s'appliquent pas aux bateaux qui sont utilisés pour :

- a) le transport de conteneurs,
- b) le transport de cargaisons mobiles (bateaux rouliers), de colis, de colis lourds et de grands appareils,

Les chiffres 1 et 4 ne s'appliquent pas aux bateaux uniquement utilisés pour :

- a) la livraison de carburants, d'eau potable et d'avitaillements de bord à des navires de mer et bateaux de la navigation intérieure (bateaux avitailleurs),
- b) la collecte de déchets huileux et graisseux provenant de navires de mer et bateaux de la navigation intérieure,
- c) le transport de gaz liquéfiés (ADN, Type G),
- d) le transport de soufre brut liquide (à 180 °C), de ciment, de cendres volantes et de matières comparables qui sont transportées en vrac ou pouvant être pompées, lorsqu'un système approprié exclusivement pour la catégorie de cargaison concernée est utilisé pour le chargement, le déchargement et le stockage à bord,
- e) le transport de sable, de graviers et/ou de produits de dragage depuis le lieu d'extraction vers le site de déchargement.

La présente disposition ne s'applique pas au transport de cargaisons mixtes à bord de tels bateaux.

L'autorité compétente peut exonérer au cas par cas un bâtiment de l'application des paragraphes 1 et 4 dans le cadre de l'exécution de transports spécifiques si prévalent des conditions comparables. La preuve de cette exonération doit se trouver à bord du bâtiment.

Résolution IIPC 2023-II-1

Constat de la péréquation provisoire 2^{ème} trimestre 2023

Résolution arrêtée le 17 août 2023

Déroulement de la procédure

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 2^{ème} trimestre 2023.
 - a) Le tableau « données trimestrielles provisoires » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1 août 2023.
 - b) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 2**).
 - c) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 3**).
2. Particularités
 - a) Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.
 - b) Les volumes de gazole pays signataires seront reportés sur la péréquation financière internationale.

Paiement dû au titre de la péréquation du 2^{ème} trimestre 2023

3. L'IIPC approuve la péréquation du 2^{ème} trimestre 2023 sur la base de ce qui suit :

a) Charges totales :	6 007 659,15 €
b) Recettes totales :	6 394 578,41 €
c) Résultat :	386 919,26 €
d) Distribution :	
SAB à :	
ITB :	189 966,60 €
BEV :	761 753,73 €
LUX à :	
BEV :	1 10 943,94 €
VNF à :	
ITB :	11 264,06 €
SRH à :	
ITB :	58 828,83 €

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2023, état 2^{ème} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T2/2023	Report provisoire 2022	Solde reporté 2011-2021	Etat Cumulé
	Dn T2			
DE	179 107,18 €	- 126 761,70 €	572 706,65 €	625 052,13 €
BE	64 024,33 €	- 46 676,73 €	14 087,35 €	3 260,25 €
FR	2 923,56 €	- 2 075,80 €	12 868,79 €	13 716,55 €
LUX	199,98 €	- 215,36 €	1 573,84 €	1 558,45 €
NL	132 774,68 €	- 88 366,50 €	450 465,91 €	494 874,09 €
CH	7 889,53 €	- 5 746,37 €	41 180,89 €	43 324,06 €
Σ	386 919,26 €	- 269 842,45 €	1 064 708,72 €	1 181 785,53 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

Annexe 1

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven								
PT 2 2023		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL		
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	3	1 502	2 444	73	-	1 427	5 449		
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	-	98	465	36	-	429	1 028	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	2	732	2 693	45	-	2 640	6 112	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	4 472	15 586	300	-	11 873	+	32 231
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	-	32 872	51 818	2 353	-	35 206	+	122 249
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	-	16 772	36 593	750	-	10 589	+	64 704
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	-	54 116	103 997	3 403	-	57 668		219 184
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 393	1 339	90	-		+	4 822
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 848	10 629		-	3 933	+	16 410
5	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	4	5 241	11 968	90	-	3 933		21 236
Zn-	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering									
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	25 047	509 268	1 004 825	62 500	-	1 432 076	+	3 033 716
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 1 894				+/-	
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	25 047	509 268	1 002 931	62 500	-	1 432 076		3 031 822
Xn-	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage									
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	38 124	286 766	2 029 635	125 943	110 974	664 850	+	3 256 292
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uoneinbringliche 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	€	38 124	286 766	2 029 635	125 943	110 974	664 850		3 256 292
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³								-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	3 813	28 677	246 177	12 644	81	46 342		337 734

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Annexe 2

Calcul de péréquation							
Année 2023/2. trimestre							
IIPC PT 2023-2							
Etat/IN	Données IN 2T2023			Péréquation financière			
	coûts Zn	recettes Xn	part coûts Zn/ΣZn	part convent. Recettes Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Péréquation Cn = Ω - Xn	Péréquation T1 Cn T1	Péréquation T2 Cn T2
DE	2 780 980,50 €	1 270 039,90 €	0,4629058391237	2 960 087,68	1 690 047,78 €	817 350,11 €	872 697,67 €
BE	994 099,76 €	589 091,03 €	0,1654720641067	1 058 124,09	469 033,06 €	208 973,57 €	260 059,49 €
FR	45 393,89 €	59 030,33 €	0,0075560029067	48 317,45 -	10 712,88 €	551,18 € -	11 264,06 €
LUX	3 105,00 €	204 470,15 €	0,0005168402405	3 304,98 -	201 165,17 € -	90 221,23 € -	110 943,94 €
NL	2 061 580,00 €	4 043 175,00 €	0,3431586161142	2 194 354,68 -	1 848 820,32 € -	897 099,99 € -	951 720,33 €
CH	122 500,00 €	228 772,00 €	0,0203906375081	130 389,53 -	98 382,47 € -	39 553,64 € -	58 828,83 €
Σ	6 007 659,15 €	6 394 578,41 €	1,00	6 394 578,41 € -	0,00 €	0,00 € -	0,00 €

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2023-2 (01/04 - 30/06)							
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	11 264,06						11 264,06
LUX		110 943,94					110 943,94
NL	189 966,60	761 753,73					951 720,33
CH	58 828,83						58 828,83
SUMME / TOTAL	260 059,49	872 697,67	0,00	0,00	0,00	0,00	
							1 132 757,16
							1 132 757,16

Résolution IIPC 2023-II-2

Constat de la péréquation provisoire 3^{ème} trimestre 2023

Résolution arrêtée le 30 novembre 2023

Déroulement de la procédure

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 3^{ème} trimestre 2023.
 - a) Le tableau « données trimestrielles provisoires » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 22 novembre 2023.
 - b) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 2**).
 - c) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 3**).
2. Particularités
 - a) Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.
 - b) Les reports présentés ne tiennent pas compte de la péréquation financière annuelle 2022.
 - c) Les volumes de gazole pays signataires seront reportés sur la péréquation financière internationale.

Paielement dû au titre de la péréquation du 3^{ème} trimestre 2023

3. L'IIPC approuve la péréquation du 3^{ème} trimestre 2023 sur la base de ce qui suit :
 - a) Charges totales : 9 083 975,79 €
 - b) Recettes totales : 9 265 182,07 €
 - c) Résultat : 181 206,28 €
 - d) Distribution :
 - SAB à :
 - ITB : 268 394,84 €
 - BEV : 731 332,03 €
 - VNF : 1 404,03 €
 - LUX à :
 - BEV : 95 788,35 €
 - SRH à :
 - ITB : 21 941,66 €

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2023, état 3^{ème} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T3/2023	Report provisoire 2022	Solde reporté 2011-2021	Etat Cumulé
	Dn T3			
DE	85 031,65 €	-126 761,70 €	572 706,65 €	530 976,60 €
BE	30 225,82 €	-46 676,73 €	-14 087,35 €	30 538,26 €
FR	1 324,22 €	-2 075,80 €	12 868,79 €	12 117,21 €
LUX	130,94 €	-215,36 €	1 573,84 €	1 489,42 €
NL	60 613,78 €	-88 366,50 €	450 465,91 €	422 713,19 €
CH	3 879,87 €	-5 746,37 €	41 180,89 €	39 314,39 €
Σ	181 206,28 €	- 269 842,45 €	1 064 708,72 €	976 072,55 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

Annexe 1

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven						
PT 3 2023		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	6	1 717	2 440	98	5	1 501	5 767
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	-	116	486	35	1	1 008
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	4	898	2 700	86	6	6 653
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	-	4 776	17 572	220	80	30 719
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	150	30 516	47 299	3 980	158	118 818
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	12	18 382	34 544	450	62	63 763
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	162	53 674	99 415	4 650	300	213 300
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 339	1 812	75		5 226
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 800	10 504		37	16 866
5	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	21	5 139	12 316	75	37	22 113
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	€	20 990	521 138	980 015	72 000	3 459	1 481 705
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 2 991			+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	20 990	521 138	977 024	72 000	3 459	1 481 705
Xn -	<u>Recettes des rétributions d'élimination / ingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>							
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	17 987	197 003	1 905 994	89 932	99 178	560 509
	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	€	17 987	197 003	1 905 994	89 932	99 178	560 509
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³						-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	1 840	19 700	241 709	8 925	96	35 536

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Annexe 2

Année 2023/3. Trimestre								
IIPC PT 2023-3								
Etat/IN	Données IN 3T2023			Péréquation financière				
	coûts Zn	recettes Xn	part coûts Zn/ΣZn	part convent. recettes Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Péréquation Cn = Ω - Xn	Péréquation T1 Cn T1	Péréquation T2 Cn T2	Péréquation T3 CnT3
DE	4 262 685,77 €	1 830 549,25 €	0,4692533168893	4 347 717,42	2 517 168,17 €	817 350,11 €	872 697,67 €	827 120,38 €
BE	1 515 237,99 €	786 094,25 €	0,1668033936933	1 545 463,81	759 369,56 €	208 973,57 €	260 059,49 €	290 336,50 €
FR	66 383,90 €	77 016,97 €	0,0073078023912	67 708,12	9 308,85 €	551,18 €	11 264,06 €	1 404,03 €
LUX	6 564,13 €	303 648,60 €	0,0007226054045	6 695,07	296 953,53 €	90 221,23 €	110 943,94 €	95 788,35 €
NL	3 038 604,00 €	5 949 169,00 €	0,3345015519906	3 099 217,78	2 849 951,22 €	897 099,99 €	951 720,33 €	1 001 130,90 €
CH	194 500,00 €	318 704,00 €	0,0214113296310	198 379,87	120 324,13 €	39 553,64 €	58 828,83 €	21 941,66 €
Σ	9 083 975,79 €	9 265 182,07 €	1,00	9 265 182,07 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2023-3 (01/07 - 30/09)							
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							0,00 €
LUX		95 788,35 €					95 788,35 €
NL	268 394,84 €	731 332,03 €	1 404,03 €				1 001 130,90 €
CH	21 941,66 €						21 941,66 €
SUMME / TOTAL	290 336,50 €	827 120,38 €	1 404,03 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	
							1 118 860,91 €
							1 118 860,91 €
