



**CONVENTION RELATIVE A LA COLLECTE,
AU DEPÔT ET A LA RECEPTION DES DECHETS
SURVENANT EN NAVIGATION
RHENANE ET INTERIEURE**

CONFERENCE DES PARTIES CONTRACTANTES

**RECUEIL DES RESOLUTIONS
2021 - 2022**

SOMMAIRE

2021

RESOLUTIONS CDNI 2021 I et CDNI 2021 II

Résolutions adoptées lors de la Conférence des Parties Contractantes du 22 juin 2021

CDNI 2021-I	Pages
CDNI 2021-I-1 CDNI – Budget 21	01
CDNI 2021-I-2 Rapport du secrétariat sur les comptes de l'exercice 2020 de la CDNI	02
CDNI 2021-I-3 Partie A - Maintien du montant de la rétribution d'élimination des déchets huileux et graisseux à 8,50 euros pour 1000 l de gazole délivré en 2022... ..	03
CDNI 2021-I-4 Contrat SPE-CDNI (système de paiement électronique) Prolongation pour une année supplémentaire.....	24
CDNI 2021-I-5 Partie B -Utilisation de l'attestation de déchargement de la CDNI au format électronique Amendement de l'article 6.03, paragraphe 1 du Règlement d'application.	25
CDNI 2021-I-6 Amendement aux articles 8.02 et 9.01 du Règlement d'application de la CDNI en vue de la prise en compte de bateaux à passagers de plus de 12 passagers et de bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage.....	27
CDNI 2021-I-7 Partie C - Harmonisation internationale pour les ordures ménagères et uniformisation des pictogrammes utilisés Amendement de l'article 9.03 et lignes directrices.	38
IIPC 2021-I-1 Constat de la péréquation provisoire 4ème trimestre 2020.....	42
IIPC 2021-I-2 Constat de la péréquation provisoire 1er trimestre 2021.....	48

Résolutions adoptées lors de la Conférence des Parties Contractantes du 13 décembre 2021

CDNI 2021-II	Pages
CDNI 2021-II-1 Programme de travail CDNI 2022-2023	53

CDNI 2021-II-2	Péréquation financière internationale 2020	59
CDNI 2021-II-3	Composition et présidence de la CPC et composition de l'IIPC.....	63
IIPC 2021-II-1	Constat de la péréquation provisoire 2 ^{ème} trimestre 2021	65
IIPC 2021-II-2	Constat de la péréquation provisoire 3 ^{ème} trimestre 2021	70

2022

RESOLUTIONS CDNI 2022 I et CDNI 2022 II

Résolutions CPC et IIPC adoptées lors de la Conférence des Parties Contractantes du 22 juin 2022

CDNI 2022-I		Pages
CDNI 2022-I-1	CDNI – Procédures d'appel d'offres pour le renouvellement du SPE-CDNI Mission de la Commission d'examen de la CCNR	75
CDNI 2022-I-2	CDNI – Budget 2023.....	76
CDNI 2022-I-3	Partie A – Rapport du Secrétariat sur les comptes de l'exercice 2021 de la CDNI	77
CDNI 2022-I-4	Augmentation du montant de la rétribution d'élimination des déchets huileux et graisseux à 10,00 euros pour 1000 l de gazole délivré au 1 ^{er} janvier 2023	78
CDNI 2022-I-5	Partie A - Clarification de la définition des eaux de fond de cale Amendement de l'article 2.02	100
CDNI 2022-I-6	Partie A Contrat SPE-CDNI (système de paiement électronique de la CDNI) Amendement	101
CDNI 2022-I-7	Appendice III (Standards de déchargement) Amendement aux dispositions pour l'utilisation du tableau concernant l'eau de précipitations et l'eau de ballastage	102
IIPC 2022-I-1	Constat de la péréquation provisoire 4 ^{ème} trimestre 2021	104
IIPC 2022-I-1	Constat de la péréquation provisoire 1 ^{er} trimestre 2022.....	110

**Résolutions adoptées de la Conférence des Parties Contractantes du
20 décembre 2022**

CDNI 2022-II	Pages
CDNI 2022-II-1 Composition et présidence de la CPC et composition de l'IIPC	115
CDNI 2022-II-2 Renouvellement du système de paiement électronique pour l'acquittement de la rétribution d'élimination - Signature d'un contrat avec FrontForce pour le développement, la mise en œuvre et la maintenance du SPE-CDNI 3.0	117
CDNI 2022-II-3 Péréquation financière internationale 2021	118
CDNI 2022-II-4 Désignation d'un organe de contrôle des comptes.....	122
IIPC 2022-II-1 Constat de la péréquation provisoire 2 ^{ème} trimestre 2022	123
IIPC 2022-II-2 Constat de la péréquation provisoire 3 ^{ème} trimestre 2021	128

2021

**Résolutions adoptées lors de la Conférence des Parties Contractantes
du 22 juin 2021**

Résolution CDNI 2021-I-1

CDNI – Budget 2022

La Conférence des Parties Contractantes,

vu le budget détaillé, préparé par le Secrétariat (CPC (21) 07 interne), et conformément à l'article 1^{er} du Règlement financier de la CDNI,

adopte le budget 2022 de la CPC au titre de l'article 14 paragraphe 6 de la Convention ainsi que le budget 2022 de l'IIPC au titre de l'article 10 paragraphe 6 de la Convention, s'élevant à un total de 520 800 €,

décide l'abondement au fonds d'investissement de 85 000 €,

arrête la répartition suivante des cotisations des Parties contractantes sur la base du montant total de 605 800 €. Les cotisations seront les suivantes :

Pays	2022
Allemagne	139 566,67 €
Belgique	81 666,67 €
France	55 611,67 €
Luxembourg	52 716,67 €
Pays-Bas	217 731,67 €
Suisse	58 506,67 €
TOTAL	605 800,00 €

Les contributions seront versées au compte de la CDNI auprès de la banque CIC Est domiciliée à Strasbourg au plus tard le 31 mars 2022.

Cette résolution prend effet au 1^{er} janvier 2022.

Rapport du Secrétariat sur les comptes de l'exercice 2020 de la CDNI

La Conférence des Parties Contractantes,

vu le rapport du Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin sur la situation financière de la CDNI relative à l'exercice 2020,

vu également le rapport des comptes sur cet exercice 2020 de l'organisme de contrôle PWC,

adopte le bilan de l'exercice 2020 en annexe présentant un total de 479 403,38 € et

donne quitus au Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Annexes non publiées

Partie A

Maintien du montant de la rétribution d'élimination des déchets huileux et graisseux à 8,50 euros pour 1000 l de gazole délivré en 2022

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 27 mai 2021, soumise conformément à l'article 4.01 paragraphe 1 du Règlement d'application de la Convention susmentionnée ;

vu le rapport de l'IIPC du 3 juin 2021 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 et se dit favorable aux nécessaires augmentations de la rétribution d'élimination dès lors qu'elles sont modérées et échelonnées dans le temps ;

prenant acte du fait que les effets de la hausse de la rétribution d'élimination à 8,50 euros pour 1000 l de gazole délivré au 1^{er} janvier 2021 sur le financement du système ne peuvent pas encore être mesurés dans le contexte exceptionnel de la pandémie virale de la Covid-19 ;

prenant acte que l'année 2020 est marquée par un déficit important, et ce en conséquence de la pandémie qui a impacté significativement les recettes ;

considérant que l'excédent cumulé depuis l'année 2011 devrait encore être suffisant pour couvrir un éventuel déficit pour l'année 2021 ;

décide de maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 8,50 euros pour 1000 l de gazole délivré en 2022.

Annexe : Rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2022 (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 2022
(Articles 10 et 14)

1. Évolution financière de 2011 à 2020

Lors de la signature de la CDNI en 1996, les Parties contractantes se sont accordées sur une rétribution d'élimination de 7,50 euros pour 1 000 l de gazole délivré. Avec ce montant, les recettes ont été supérieures au montant nécessaire pour couvrir les coûts et ont donc généré un excédent au cours des sept premières années de mise en œuvre de la Partie A.

Au total, cet excédent a atteint environ 4 700 000 d'euros en 2017, somme redistribuée aux États contractants suivant la clé de répartition fixée dans la CDNI. En 2020, cet excédent est passé sous 1 000 000 d'euros.

Pour la première fois depuis l'entrée en vigueur de la CDNI, l'année 2018 se solde par un déficit d'environ 1 000 000 d'euros.

L'année 2018 avait été marquée par une période de basses eaux.

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'expliquent pas à elles seules la baisse de trafic et de consommation de gazole elle s'explique également par la situation économique, qui s'est sensiblement détériorée au second semestre.

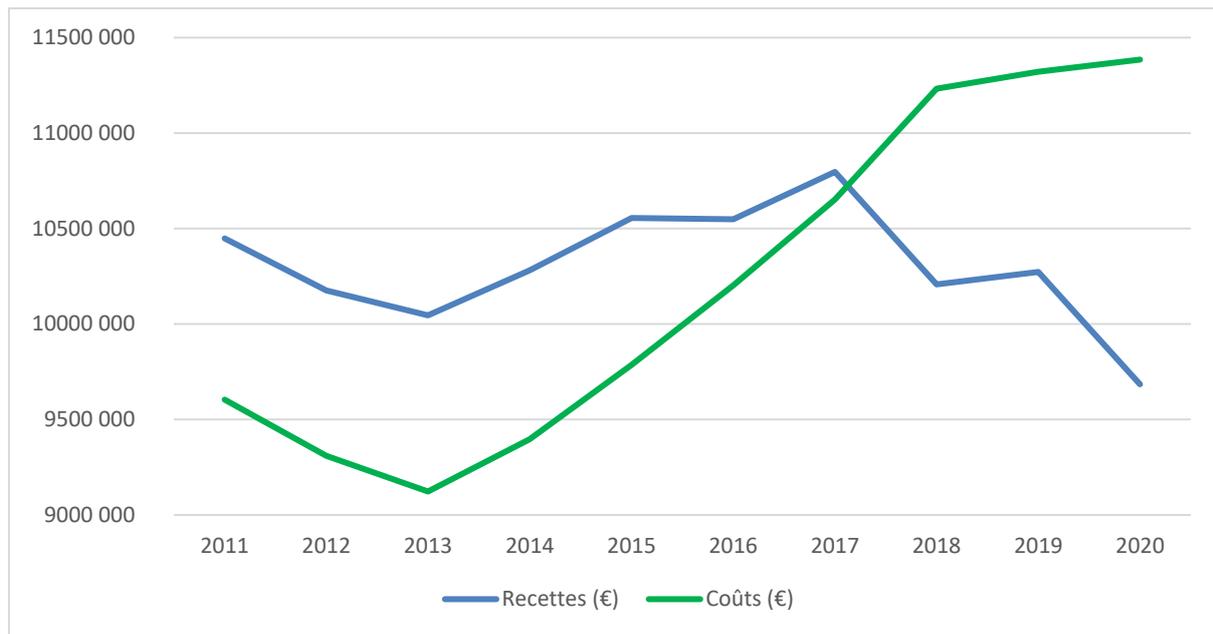
D'autre part, en 2018, a été mis en service un bateau déshuileur double coque qui a eu un impact non négligeable sur les coûts.

L'année 2019 s'est également achevée avec un manque à gagner d'environ 1 000 000 d'euros. Malgré l'amélioration des niveaux d'eau, les recettes n'ont augmenté que marginalement par rapport à l'année 2018, marquée par les basses eaux. Les coûts sont restés au même niveau que l'année précédente (avec une légère augmentation).

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

La demande de prestations d'élimination a diminué en corrélation avec le recul du transport de marchandises et avec la baisse de l'activité de la navigation à passagers. Néanmoins, en raison de la part élevée des coûts fixes dans les coûts totaux, les coûts n'ont pas diminué et ont même légèrement augmenté.

■ **FIGURE 1 : ÉVOLUTION DES RECETTES ET DES COÛTS 2011-2020¹**



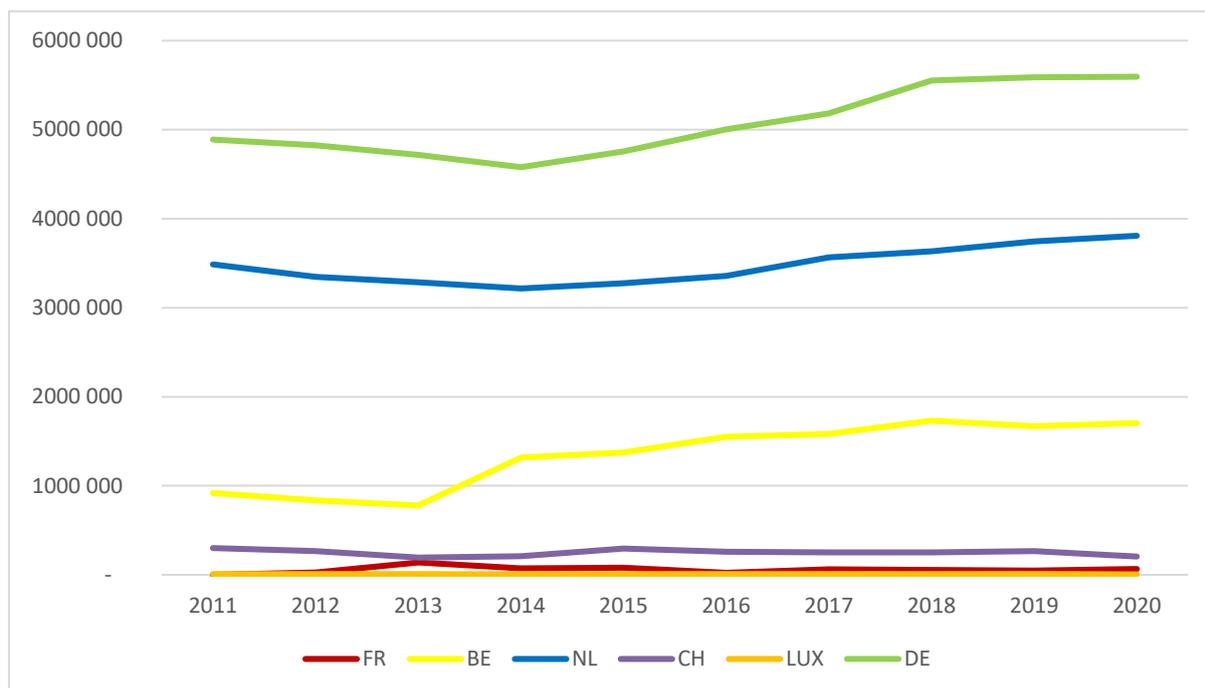
Au cours de la période 2011-2020, les coûts de collecte et d'élimination sont passés de **9 600 000 euros** à **11 385 000 euros**.

Les rétributions d'élimination depuis 2011 varient entre **9 680 500² euros** (2020) et **10 796 800 euros** (2017).

¹ Sauf avis contraire, toutes les données sont extraites des péréquations financières internationales de la CDNI. Les données 2020 sont des données provisoires.

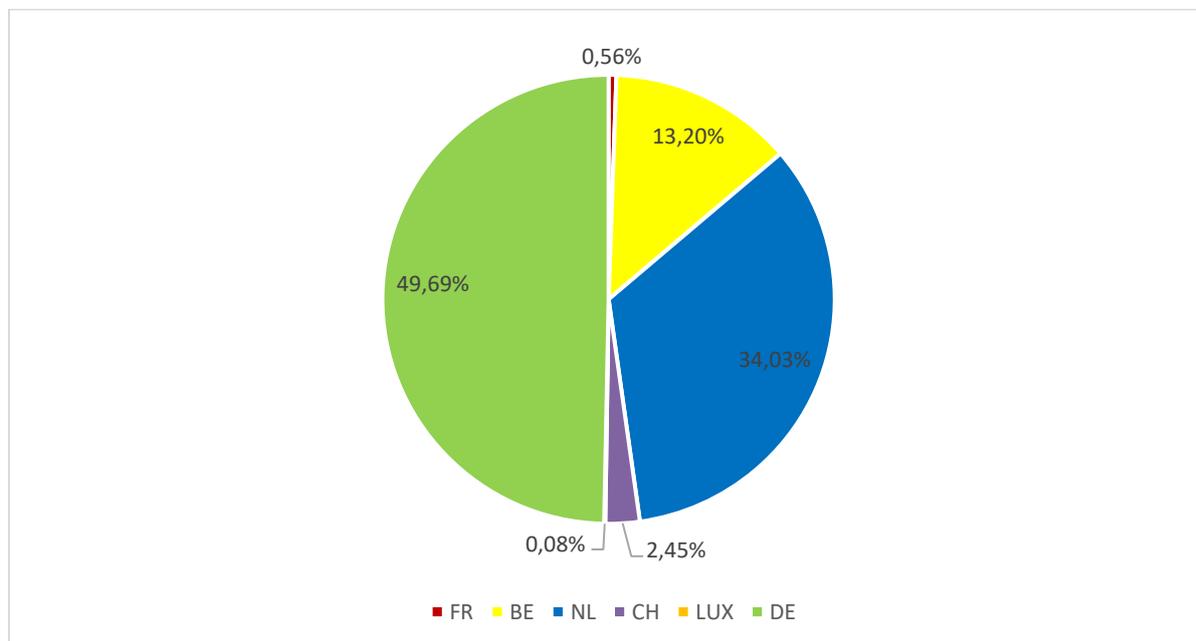
² Montant provisoire

FIGURE 2 : ÉVOLUTION DES COÛTS par IN 2011-2020



Les coûts sont issus du seul financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bâtiments.

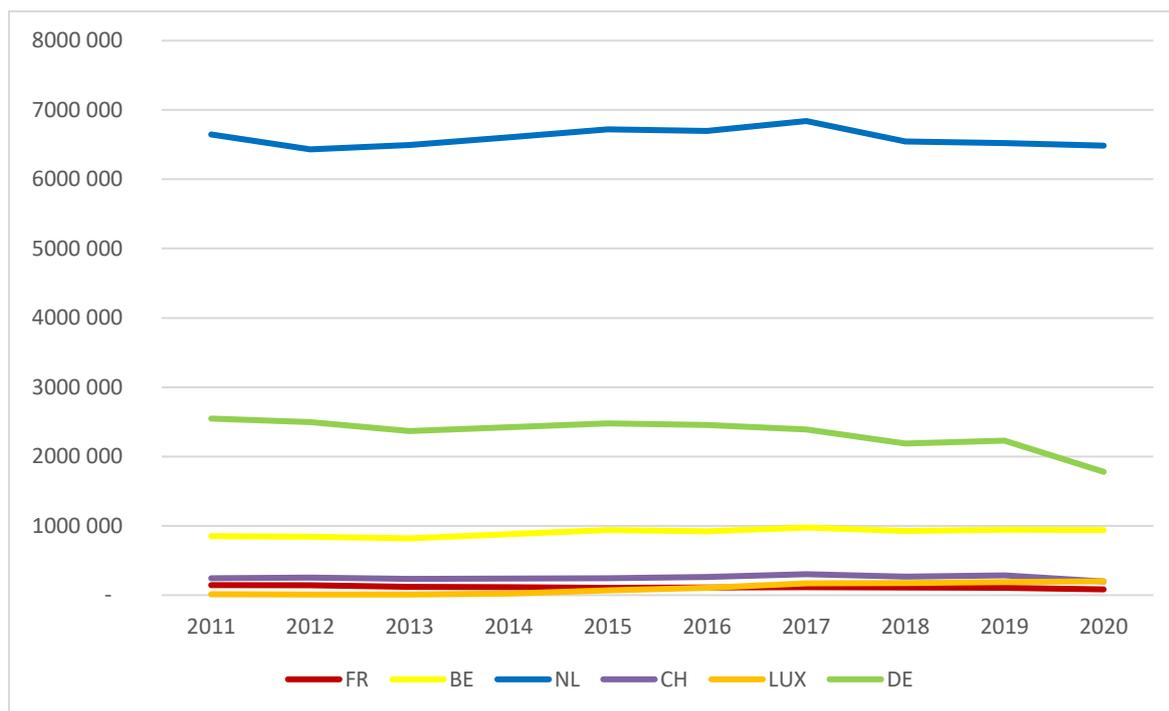
FIGURE 3 : RÉPARTITION DES COÛTS par IN 2011-2020



Au cours de cette période ont été collectés :

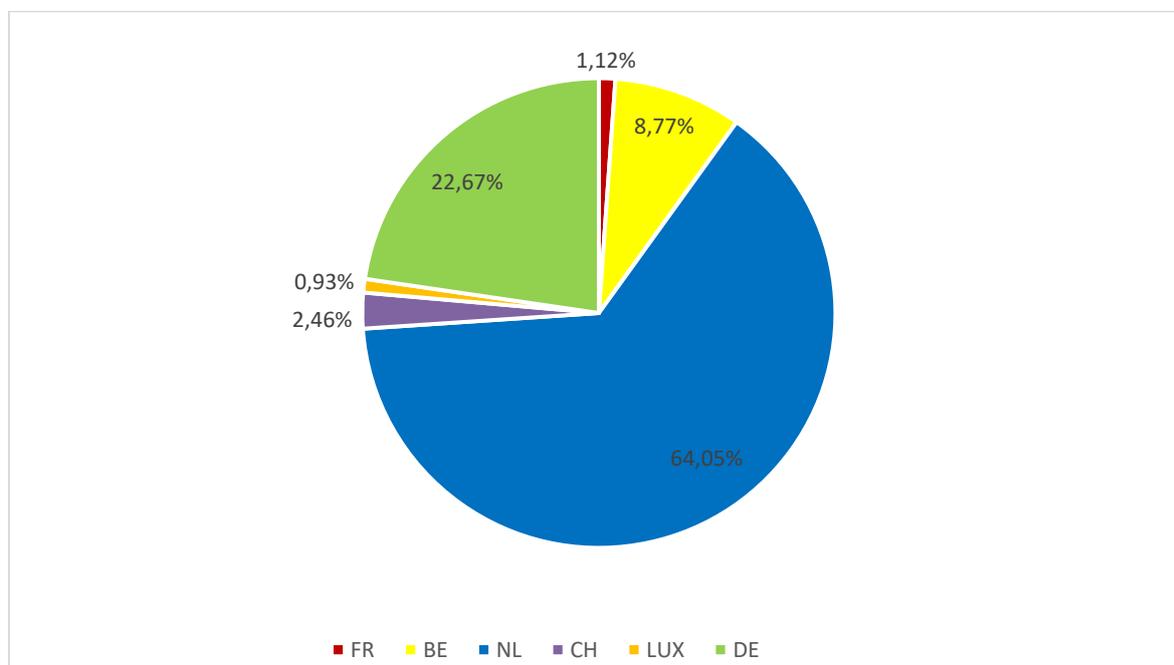
- **409 615 m³** d'eaux de fond de cale ;
- **40 035 m³** d'huiles usagées ;
- **10,165 tonnes** de déchets huileux solides ;
- **1,276 tonne** de récipients.

FIGURE 4 : ÉVOLUTION DES RECETTES par IN 2011-2020



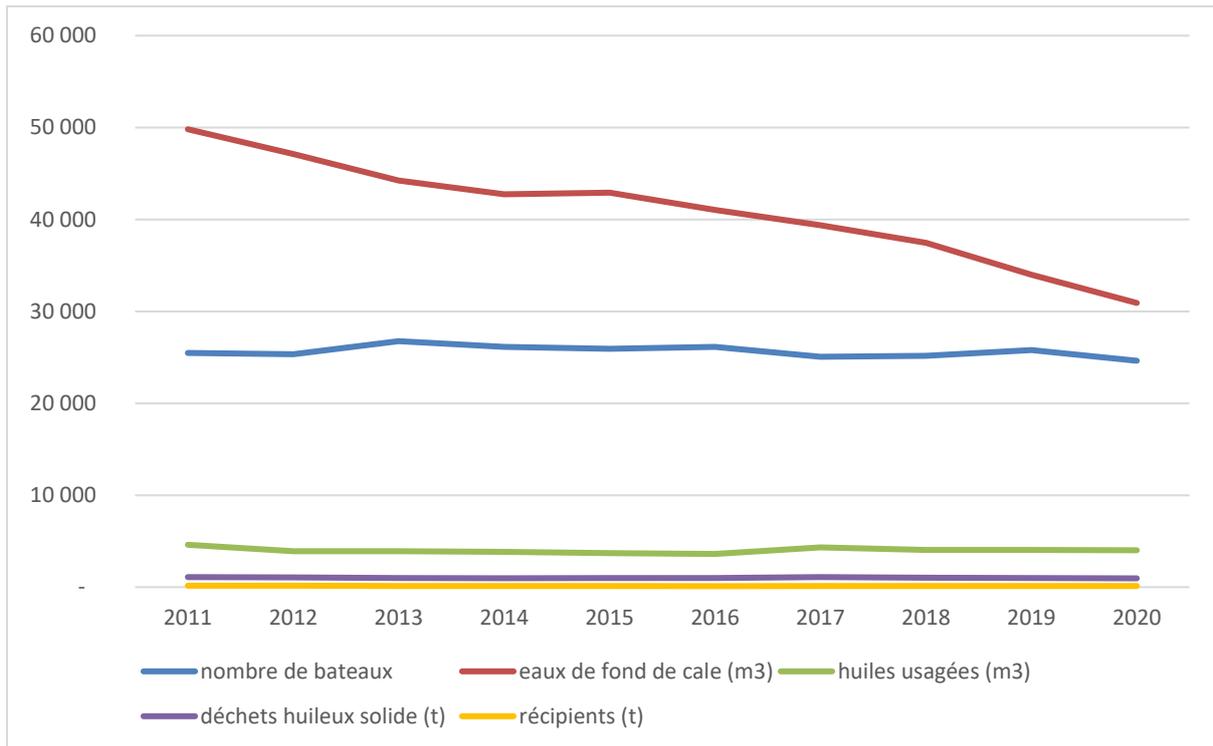
Les recettes proviennent des rétributions d'élimination des déchets, des intérêts perçus ou dus et d'éventuelles autres recettes comme la revente d'huiles usagées.

FIGURE 5 : RÉPARTITION DES RECETTES par IN 2011-2020



Au cours de cette même période, la profession de la navigation a contribué au système à hauteur de **103 000 000** d'euros, correspondant aux rétributions d'élimination perçues. Le coût des systèmes de collecte, de dépôt et de réception mis en place par les institutions nationales (IN) des six États contractants s'est élevé à environ **102 000 000** d'euros.

FIGURE 6 : ÉVOLUTION DES VOLUMES DE DÉCHETS COLLECTÉS 2011-2020



Le réseau de stations de réception existant n'a que peu évolué entre 2011 et 2020. Au cours de cette période, **256 000** éliminations ont été effectuées par des bateaux déshuileurs. Lors de ces éliminations, un ou plusieurs types de déchets ont été déposés.

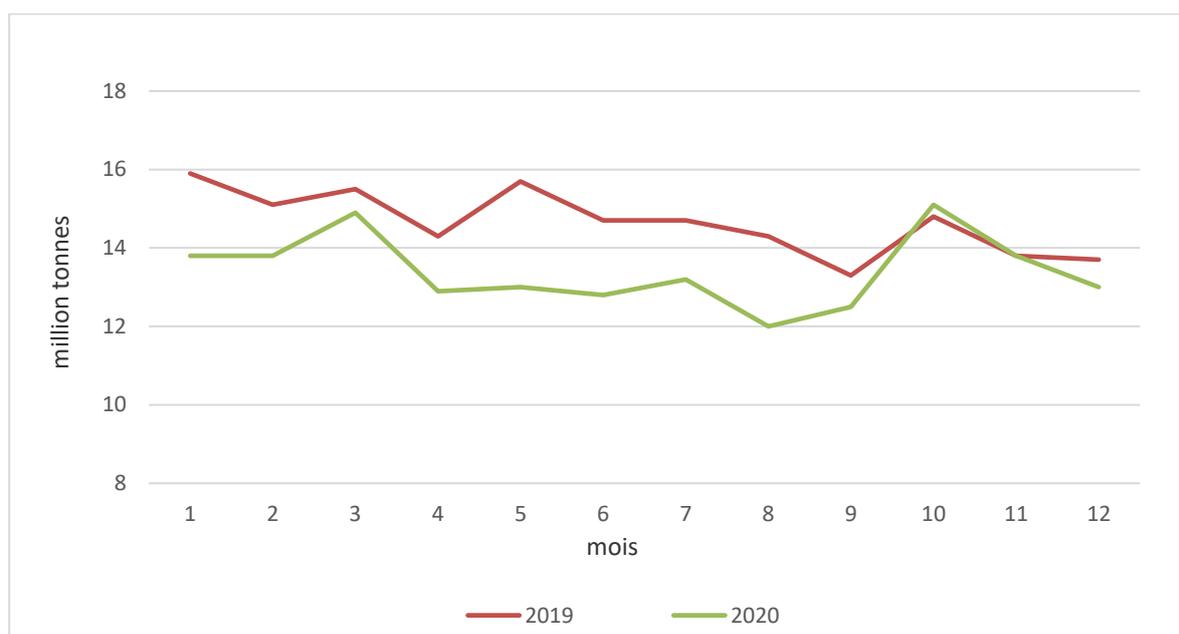
En ce qui concerne la quantité de déchets huileux et graisseux collectés, en nombre d'opérations et en volume, la tendance générale est en **légère baisse**, avec une **baisse continue des eaux de fond de cale**.

2. Aperçu de la situation économique du transport sur le Rhin en 2020 et impact de la pandémie virale de la Covid-19³

2.1 Transport de marchandises

En 2020, le transport de marchandises sur le Rhin a connu un **recul significatif de - 8,50 %** en comparaison à 2019. La plus forte baisse a été enregistrée en mai (- 17,30 % par rapport au mois de mai 2019). Le dernier trimestre a été le moins austère avec une différence négative de seulement 1% par rapport à 2019.

■ FIGURE 7 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RHIN TRADITIONNEL 2019-2020 (mensuel)



Source : Analyse de la CCNR sur la base des données Destatis

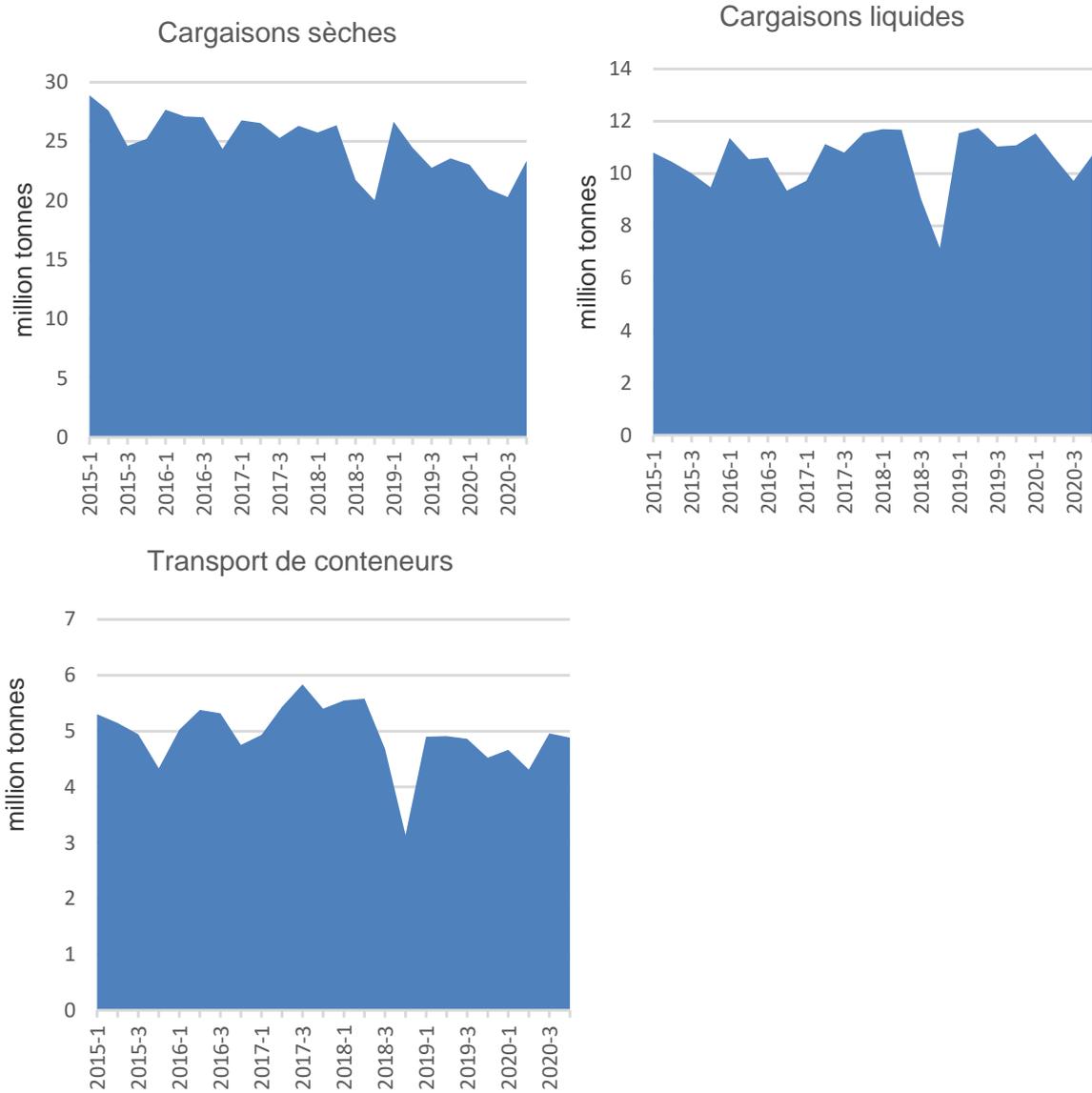
Par type de marchandise, **le charbon a été le plus fortement impacté (- 23,80 %)** ainsi que le minerai de fer (- 14,20 %).

Le transport de containers n'a diminué que d'1,40 %.

À contrario, les produits agricoles et alimentaires ont connu une hausse de 10,20 %.

³ Tous les rapports de l'Observation du marché sont disponibles sur le site Internet : <https://inland-navigation-market.org/>

■ **FIGURE 8 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RHIN PAR TYPE DE CARGAISON 2015-2020 (trimestriel)**

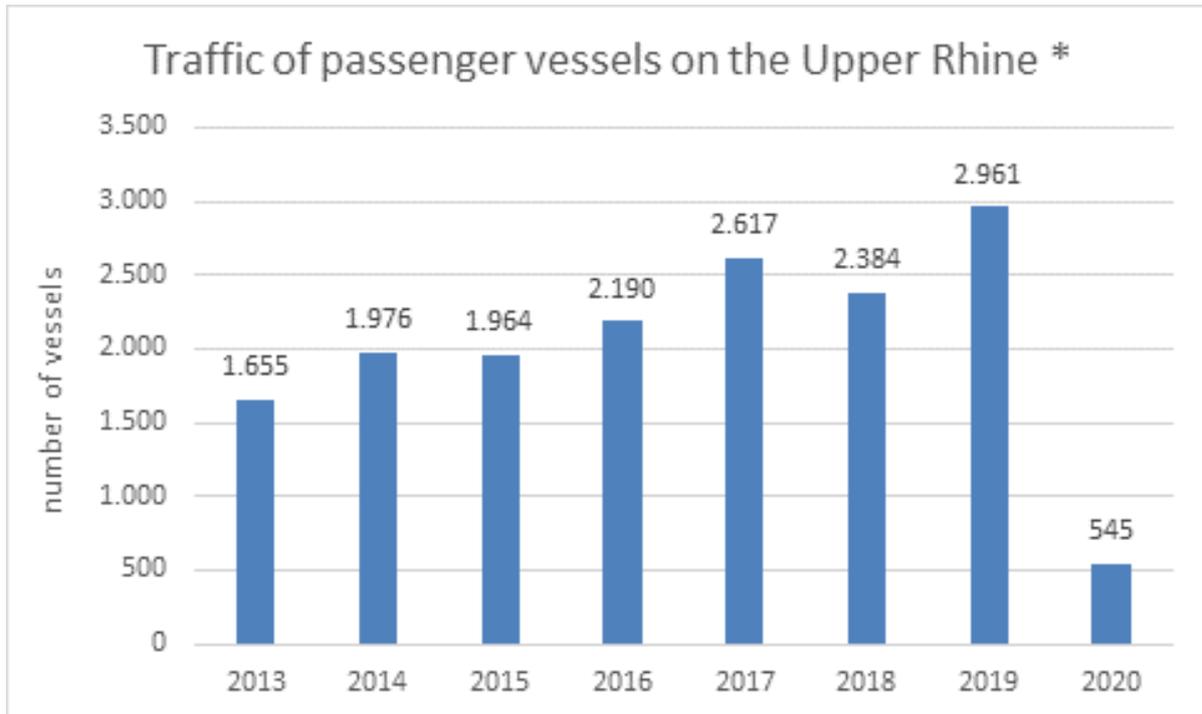


Transport de marchandises sur le Rhin par type de cargaison (T1 2015-T4 2020) (Source : Observation du marché, CCNR)

2.2 Transport de passagers

Le transport de passagers a été le plus sévèrement touché par la pandémie, en raison de l'annulation de la quasi-totalité des croisières fluviales et des excursions journalières à partir de mars 2020. Le secteur a connu une **baisse vertigineuse de 81,60 %** comparé à 2019.

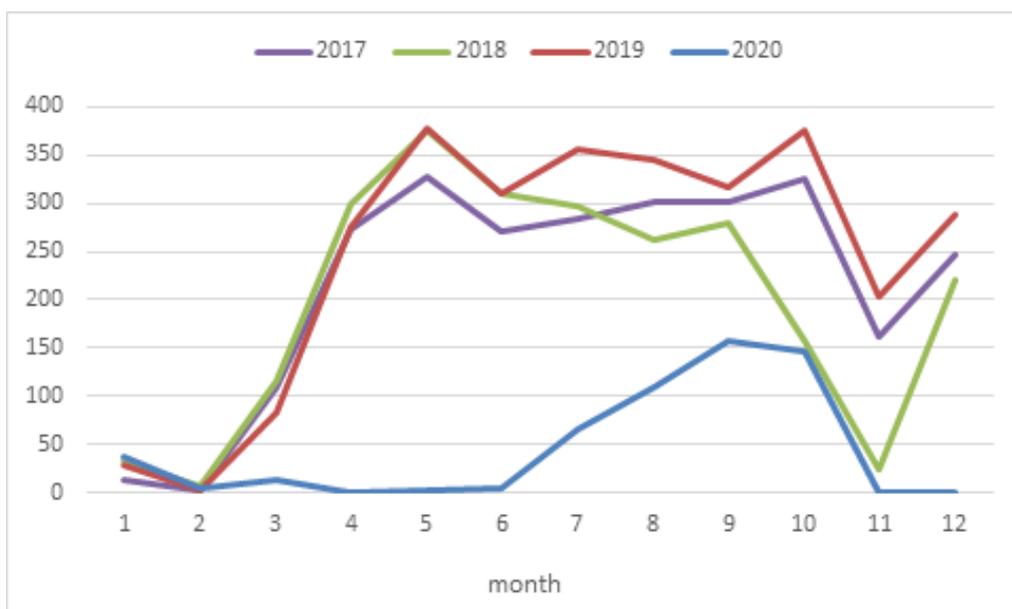
FIGURE 9 : NOMBRE DE BATEAUX À PASSAGERS PASSANT L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM 2013-2020



Source : Observation du marché, CCNR

* Nombre de bateaux à passagers passant l'écluse d'Iffezheim

FIGURE 10 : COMPARAISON DEPUIS 2017



Source : Observation du marché, CCNR

2.3 Impact sur la rétribution d'élimination

Comparé à 2019, **les recettes provenant de la rétribution d'élimination ont baissé significativement de 5,74 %** (près de 600 000 €). Les 2^e et 3^e trimestres ont été les plus austères, en corrélation avec la baisse de l'activité économique, du transport sur les voies fluviales et d'une restriction inédite de l'activité de croisière fluviale.

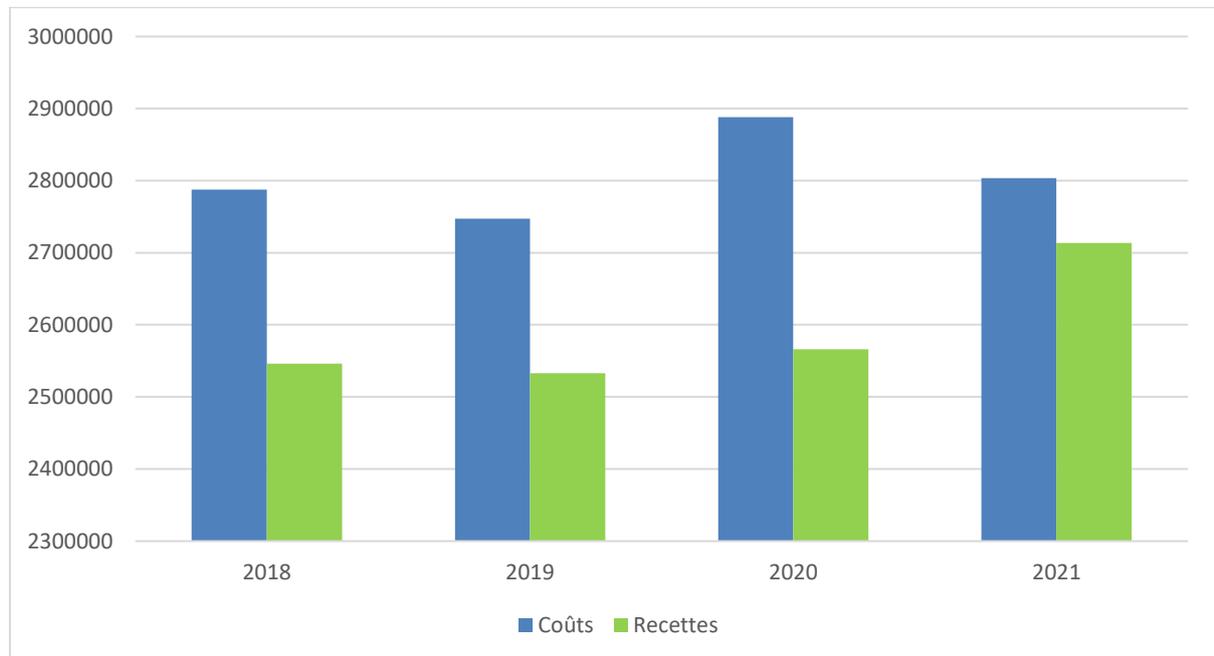
	2019	2020	Comparaison en %	Comparaison en €
T1	2 532 835 €	2 565 992 €	1,31%	+ 33 157 €
T2	2 592 716 €	2 279 806 €	-12,07%	-312 910 €
T3	2 649 205 €	2 318 826 €	-12,47%	-330 379 €
T4	2 504 245 €	2 532 242 €	1,12%	+ 27 997 €
TOTAL	10 277 300 €	9 687 867 €	-5,74%	-589 433 €

3. Ajustement de la rétribution d'élimination en 2021

Considérant que les coûts seront également supérieurs aux recettes à moyen terme, la CPC, sur proposition de l'IIPC et en concertation avec les organisations agréées a décidé de porter le montant de la rétribution à 8,50 euros pour 1 000 l. de gazole détaxé avitaillé, à partir du 1er janvier 2021 afin de garantir la stabilité du système.

Les effets de cette augmentation sont observés sur le résultat de la péréquation du 1er trimestre 2021.

■ FIGURE 11 : COMPARAISON DES COÛTS ET RECETTES DES PREMIERS TRIMESTRES 2018-2020



Avec un premier ajustement de la rétribution d'élimination à 8,50 euros au 1^{er} janvier 2021 le système pourrait progressivement retrouver l'équilibre.

4. Perspectives

Sur la base des enseignements acquis depuis 2012 (Appendice 1), et des estimations fournies par les IN, une projection estimée a été réalisée pour les exercices 2021 à 2022 du système de financement de la collecte et de l'élimination des déchets de la partie A de la Convention.

IN	Estimation									
	dépenses	dépenses	dépenses	dépenses	dépenses	recettes	recettes	recettes	recettes	recettes
	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

Estimation des recettes et dépenses pour 2021 et 2022

Pour 2021, les institutions nationales (IN) prévoient des recettes à hauteur de 11 165 000 euros et des dépenses à hauteur de 11 727 000 euros. Si ces montants se confirment, l'année 2021 se soldera par un déficit de plus de 590 000 euros et, après déduction de ce montant de l'excédent cumulé entre 2011 et 2020, porterait le solde à un excédent d'environ 400 000 euros au terme de l'exercice 2021.

Les raisons de cette évolution sont les suivantes :

- Faibles recettes en raison de la pandémie.
- Faibles revenus tirés de la vente des huiles usagées.
- Il est probable que le coût de l'élimination des eaux de fond de cale continuera d'augmenter.
- L'augmentation des coûts d'élimination et de traitement comme de nouvelles taxes (les taxes sur l'incinération...)
- Les évolutions du prix du gazole. La baisse des prix en 2020 peut rapidement s'inverser pour aboutir à une hausse des prix.
- Les coûts fixes représentent une part importante des coûts globaux de collecte et de traitement des déchets huileux et graisseux.
- Le renouvellement des marchés de collecte et de traitement des huiles usagées aura des coûts supérieurs aux marchés actuels.
- 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.
- La mise en service de bateaux déshuileurs à double coque qui deviendra obligatoire au 31 décembre 2038 et les nouveaux investissements.

5. Réflexions en cours pouvant impacter la péréquation financière

- Une **table ronde sur l'avenir de la Partie A** s'est tenue le 8 avril 2021. Elle a permis d'identifier les axes prioritaires 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 ;
 - exploitation de synergies innovantes dans la collecte ;
 - réduction des déchets collectés ;
 - examen de la structure de financement.
- La **France mène 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 du 1^{er} janvier 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.
 - Il est rappelé ici l'importance des investissements et de l'innovation qui peuvent avoir des effets positifs sur la structure des prix et la stabilité des coûts.

6. Évaluation du montant de la rétribution d'élimination

Les recettes provenant de la rétribution d'élimination ne couvrent plus le coût de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et graisseux depuis 2018. Il est constaté après un premier trimestre d'application que l'augmentation de la rétribution d'élimination d'un euro au 1^{er} janvier 2021 ne permet toujours pas de couvrir la totalité des coûts après ce trimestre d'application au cours duquel les effets de la pandémie sont toujours perceptibles.

Il est aujourd'hui prématuré de tirer des conclusions sur les effets de la hausse de la rétribution d'élimination à 8,50 euros pour 1 000 l de gazole délivré au 1^{er} janvier 2021 dans un contexte exceptionnel de crise de pandémie virale de Covid-19 (recettes faibles).

Au vu des derniers développements concernant le système, il est très probable qu'une nouvelle augmentation de la rétribution d'élimination devra intervenir à moyen-terme.

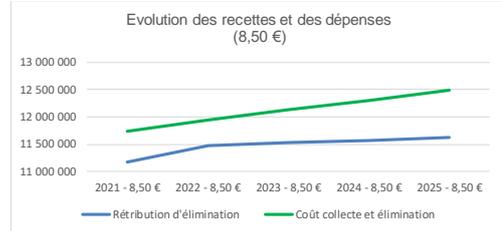
L'IIPC restera très attentive aux évolutions (coûts/recettes) afin de garantir la pérennité du système.

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

Sur la base des estimations pour les années 2021-2025, le Secrétariat présente plusieurs scénarios possibles permettant d'estimer le montant de la rétribution d'élimination nécessaire pour couvrir les coûts du système.

Hypothèse 1 : maintien du montant de la rétribution d'élimination à 8,50 euros

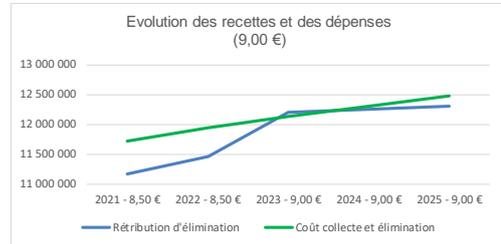
	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 8,50 €	2024 - 8,50 €	2025 - 8,50 €
Coût collecte et élimination	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Rétribution d'élimination	11 165 021	11 473 022	11 523 023	11 573 024	11 623 025
Excédent / déficit	-562 000	-474 000	-609 006	-729 000	-859 000
Excédent / déficit cumulé	418 722	-55 278	-664 284	-1 393 284	-2 252 284



Hypothèse 2 : augmentation du montant de la rétribution d'élimination en 2023 pour un maintien pluriannuel :

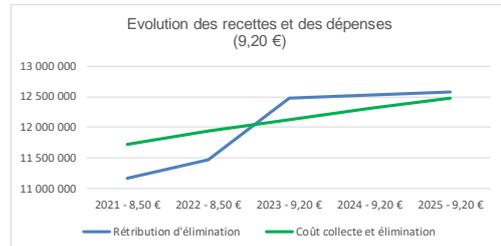
à 9,00€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,00 €	2024 - 9,00 €	2025 - 9,00 €
Coût collecte et élimination	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Rétribution d'élimination	11 165 021	11 473 022	12 200 848	12 253 790	12 306 732
Excédent / déficit	-562 000	-474 000	68 819	-48 234	-175 293
Excédent / déficit cumulé	418 722	-55 278	13 541	-34 693	-209 986



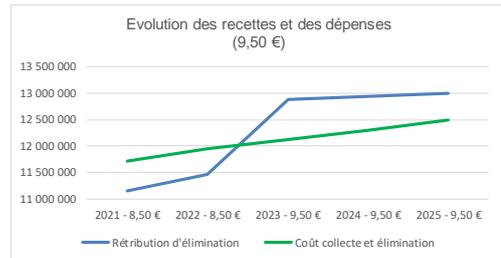
à 9,20€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,20 €	2024 - 9,20 €	2025 - 9,20 €
Coût collecte et élimination	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Rétribution d'élimination	11 165 021	11 473 022	12 471 978	12 526 097	12 580 215
Excédent / déficit	-562 000	-474 000	339 949	224 073	98 190
Excédent / déficit cumulé	418 722	-55 278	284 671	508 743	606 934



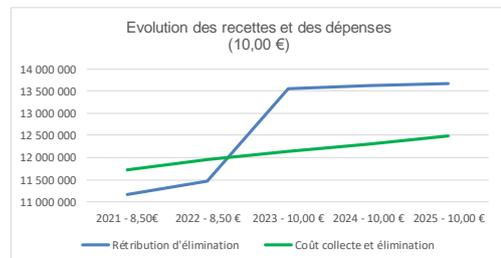
à 9,50€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,50 €	2024 - 9,50 €	2025 - 9,50 €
Coût collecte et élimination	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Rétribution d'élimination	11 165 021	11 473 022	12 878 673	12 934 556	12 990 440
Excédent / déficit	-562 000	-474 000	746 644	632 532	508 415
Excédent / déficit cumulé	418 722	-55 278	691 366	1 323 898	1 832 313



à 10,00€

	2021 - 8,50€	2022 - 8,50 €	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €
Coût collecte et élimination	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Rétribution d'élimination	11 165 021	11 473 022	13 556 498	13 615 322	13 674 147
Excédent / déficit	-562 000	-474 000	1 424 469	1 313 298	1 192 122
Excédent / déficit cumulé	418 722	-55 278	1 369 191	2 682 489	3 874 611



Conclusions de l'IIPC :

Compte tenu 1) de la position de la profession, qui se dit satisfaite du déploiement actuel du réseau des stations de réception, mais qui souhaite que les augmentations de la rétribution restent modérées et 2) des dernières tendances constatées, l'IIPC propose de :

- maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 8,50 euros pour 1000 l délivré en 2022 ;
- suivre attentivement l'évolution des chiffres en 2021, voire début 2022, lesquels permettront d'avoir davantage de recul par rapport à la situation exceptionnelle pour prendre une décision sur une éventuelle augmentation de la rétribution d'élimination et le calendrier échéant.

7. Propositions de recommandations de la CPC

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

- décider de maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 8,50 euros pour 1 000 l de gazole délivré (article 3.03) en 2022 ;
- inviter l'IIPC à suivre attentivement l'évolution des recettes en 2021 et les conséquences de la crise ;
- publier le présent rapport sans les présentes conclusions sur le site internet de la CDNI ;
- accroître la transparence du fonctionnement du système en application des conclusions de la table ronde du 8 avril 2021,

Appendices :

Appendice 1 : Données cumulées et variation en %, 2012-2020

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

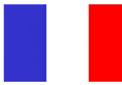
Appendice 1

Données cumulées et variations en %
2012 - 2020

			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 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 /</u> <u>Kosten Sammlung und Entsorgung /</u> <u>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 /</u> <u>ingenommene Entsorgungsgebühren /</u> <u>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

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

						
						
	12	3	1	1	24	1
	1	7			1	
	30	2				

Les États Contractants de la CDNI mettent à disposition des navigants des solutions permettant la collecte et le traitement des déchets huileux et graisseux.

Ce sont **202 points de collectes** assurés par
42 bateaux déshuileurs,
32 camions et
9 stations fixes.

Les informations sur le réseau de collecte sont accessibles depuis le site internet de la CDNI avec les informations détaillées pour chaque point de collecte. (<https://www.cdni-iwt.org/>). Ces Informations sont également accessibles depuis les sites internet des IN.

Ces stations de réception se répartissent de la manière suivante :

43 en Allemagne dont deux bateaux déshuileurs avec une double coque,
12 en Belgique,
1 en France,
1 au Luxembourg,
25 aux Pays-Bas et
1 en Suisse.

Descriptions comparatives entre les États

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

Description par État - Allemagne



Secteur d'intervention :

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

Collecte et élimination :

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

Attribution du marché :

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

Particularités spécifiques aux États :

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

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

Description par État - Luxembourg



Au Luxembourg, le déshuilage est effectué sur la Moselle germano-luxembourgeoise, d'une longueur d'environ 36 kilomètres (gestion commune), par un bateau déshuileur sous contrat en Allemagne avec le BEV. 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. En 2014, 12 assèchements ont ainsi été effectués. Aucun autre assèchement n'a eu lieu au Luxembourg en 2014 en d'autres endroits ou par camion.

Particularités spécifiques aux États :

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

Description par État - Suisse :



Secteur d'intervention :

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

Collecte et élimination :

Aucune quantité maximale n'est fixée pour l'eau de fond de cale, l'huile usée et les déchets solides. Le BIBO REGIO effectue annuellement environ 450 assèchements. Après prise en charge de l'eau de fond de cale des bateaux de navigation intérieure, l'huile de fond de cale est séparée à bord. L'huile de fond de cale fait ensuite l'objet d'un stockage intermédiaire avec les autres huiles usées collectées dans les différentes citernes des bateaux de navigation intérieure. Au terme d'autres étapes de traitement est obtenu un produit final homogène composé d'huile de fond de cale et d'huile usée, qui est ensuite revendu pour la combustion. Conformément à la réglementation, l'eau séparée de l'huile peut être déversée directement dans l'effluent. En Suisse, il n'existe pas de collecte effectuée par camion ou par des stations à terre. La totalité des frais occasionnés par l'élimination des déchets huileux et 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 24 bateaux et d'une station à terre. En raison de cette couverture très dense, le rayon d'action des bateaux déshuileurs est peu étendu. Pour desservir les bateaux exploités au-delà de la zone couverte par l'élimination des déchets, on utilise des camions. Toutes les stations de réception de déchets collectent tous les déchets relevant de la Partie A.

Collecte et élimination :

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

Attribution du marché :

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

Particularités spécifiques aux États :

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

Description par État - Belgique



Secteur d'intervention :

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

Collecte et élimination :

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

Attribution du marché :

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

Particularités spécifiques aux États :

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

Description par État - France



Secteur d'intervention :

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

Collecte et élimination :

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

Attribution du marché :

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

Particularités spécifiques aux États :

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

Partie A

**Contrat SPE-CDNI (système de paiement électronique)
Prolongation pour une année supplémentaire**

La Conférence des Parties Contractantes,

vu l'article 6 de la Convention et l'article 3.03, paragraphe 4 du Règlement d'application, le paiement de la rétribution d'élimination doit être possible par le biais d'un moyen de paiement électronique,

vu la résolution CDNI 2017-1-1,

vu que la durée fixe du contrat actuel relatif au système de paiement électronique de la CDNI (SPE-CDNI) expirait le 31 mars 2020 et que ce contrat peut être prolongé pour une durée maximale de trois ans,

vu la résolution CDNI 2019-I-4 par laquelle elle avait décidé de prolonger la durée du contrat pour une durée de deux ans, soit jusqu'au 31 mars 2022,

prenant acte de l'avis positif de l'Instance internationale de péréquation et de coordination,

décide de prolonger la durée du contrat pour une ultime année supplémentaire, soit jusqu'au 31 mars 2023,

donne mandat au Secrétariat de notifier cette prolongation au prestataire de services.

La présente résolution entre en vigueur avec effet immédiat.

Partie B

**Utilisation de l'attestation de déchargement de la CDNI au format électronique
Amendement de l'article 6.03, paragraphe 1 du Règlement d'application**

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 12, 13, 14 et 19,

considérant qu'il importe de promouvoir la numérisation dans la navigation rhénane et intérieure,

constatant que la dématérialisation de l'attestation de déchargement contribue à l'amélioration de la qualité des informations, l'efficacité logistique et l'application uniforme du document, notamment à des fins de contrôle,

constatant que la numérisation de l'attestation de déchargement correspond à un besoin de la profession, allège la charge administrative et contribue à une meilleure acceptation des usagers,

sur proposition de son groupe de travail CDNI/G,

décide de permettre l'utilisation de l'attestation de déchargement de la CDNI au format électronique,

décide d'amender l'article 6.03, paragraphe 1 du Règlement d'application en conséquence.

L'amendement en annexe entre en vigueur le 1^{er} juin 2022.

Annexe : amendement à l'article 6.03, paragraphe 1 du Règlement d'application

**Utilisation de l'attestation de déchargement de la CDNI au format électronique
Amendement de l'article 6.03, paragraphe 1 du Règlement d'application**

L'article 6.03, paragraphe 1 du Règlement d'application est modifié comme suit :

- « (1a) Tout bâtiment qui a été déchargé dans le champ d'application géographique de la présente Convention doit avoir à son bord une attestation de déchargement valable et conforme au modèle de l'appendice IV.

L'attestation de déchargement doit être conservée à bord au moins six mois après sa délivrance.

Lorsqu'il s'agit d'un bâtiment sans timonerie ni logement, l'attestation de déchargement peut être conservée par le transporteur à un endroit autre qu'à bord.

- (1b) Une attestation de déchargement au format électronique peut être utilisée dès lors :
- a) que la protection des données est assurée conformément au règlement (UE) 2016/679¹ (le règlement général sur la protection des données), dans sa version en vigueur, ou conformément aux prescriptions nationales comparables de la Confédération suisse ;
 - b) qu'une signature infalsifiable est prévue conformément au règlement (UE) n° 910/2014² (eIDAS), dans sa version en vigueur, ou conformément aux prescriptions nationales comparables de la Confédération suisse ;
 - c) que la sécurité des données est assurée par la mise en œuvre des exigences correspondantes des prescriptions mentionnées à la lettre a) et que l'accès non autorisé est ainsi également empêché de manière sûre ;
 - d) que la vérifiabilité de l'attestation de déchargement à bord ou dans les registres de l'exploitant du bâtiment est assurée ;
 - e) que la vérifiabilité, dans les registres, de l'identité de la personne qui a établi l'attestation de déchargement et de l'exploitant de la station de réception est assurée.

L'attestation de déchargement doit pouvoir être mise à la disposition des agents des autorités compétentes sur demande. L'attestation de déchargement peut être mise à disposition dans un format électronique lisible. »

¹ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données)

² Règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE

Partie C

Amendement aux articles 8.02 et 9.01 du Règlement d'application de la CDNI en vue de la prise en compte de bateaux à passagers de plus de 12 passagers et de bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage

La Conférence des Parties Contractantes,

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

consciente que la protection de l'environnement ainsi que la sécurité et le bien-être des personnels et des usagers de la voie d'eau constituent des impératifs pour la navigation intérieure,

constatant que les bâtiments nouvellement construits soumis au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) et à la directive (UE) 2016/1629 doivent être équipés de citernes de collecte des eaux usées ou de stations d'épuration de bord au plus tard depuis le 31.12.2008,

considérant qu'à ce titre, l'interdiction de déversement d'eaux usées domestiques des bateaux devrait être étendue aux bateaux à passagers de plus de 12 passagers et aux bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage,

considérant qu'il importe de mettre en œuvre la réglementation la plus uniforme possible sur le plan international et européen, mais que l'extension de l'interdiction de déversement nécessite des mesures d'adaptation des infrastructures et ne peut donc être appliquée immédiatement,

considérant que, à l'initiative de la Conférence des Parties Contractantes, le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) a engagé des consultations pour raccourcir les dispositions transitoires relatives au montage de stations d'épuration de bord ou de citernes de collecte des eaux usées à bord de bateaux à passagers, prévues dans le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN),

après avoir consulté les organisations agréées,

sur la proposition de son groupe de travail,

vu l'étude d'impact associée à la résolution,

adopte les amendements aux articles 8.02 et 9.01 du Règlement d'application.

La présente résolution entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

1) *L'article 8.02, paragraphe 3 du Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est rédigé comme suit :*

« (3) Les États contractants s'engagent à installer ou à faire installer, conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 1, de la présente Convention, des stations de réception pour les eaux usées domestiques à certains postes d'accostage servant d'aires de stationnement habituelles ou d'aires de stationnement pour la nuit.

Les stations de réception aux postes d'accostage destinés aux bateaux visés à l'article 9.01 paragraphe 3, doivent être installées d'ici la date limite indiquée à l'article 9.01, paragraphe 3. »

2) *L'article 9.01, paragraphes 3 et 4 du Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est rédigé comme suit :*

« (3) Le déversement des eaux usées domestiques est interdit aux bateaux transportant plus de 12 passagers et aux bateaux à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage. Cette interdiction s'applique à partir du 1.1.2025 aux bateaux à passagers à cabines pourvus de moins de 50 emplacements de couchage et aux bateaux à passagers admis au transport de moins de 50 passagers.

(4) Cette interdiction ne s'applique pas aux bateaux à passagers

- non soumis aux prescriptions techniques relatives à l'obligation d'équipement soit de citernes de collecte des eaux usées domestiques, soit de stations d'épuration de bord, ou
- individuellement exemptés de cette obligation,

conformément aux dispositions applicables du Règlement de visite des bateaux du Rhin ou de la directive (UE) 2016/1629¹. »

¹ Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE

Étude d'impact et évaluation des charges liées à la mise en œuvre de l'extension de l'interdiction du déversement d'eaux usées domestiques aux bateaux à passagers de plus de 12 passagers et de bateaux à passagers à cabine pourvus de plus de 12 emplacements de couchage

1) Étude d'impact

Nécessité de cette réglementation

En matière de traitement des eaux usées domestiques, la CDNI ne correspond pas aux dispositions et objectifs du droit européen - ici la directive (UE) 2016/1629 Annexe II, modifiée en dernier lieu par la directive déléguée (UE) 2018/970 et le RVBR dans sa teneur du 7.10.2018, par lesquels est introduit d'une façon légalement contraignante le standard ES-TRIN édition 2017/1 du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI).

Cette incohérence par rapport au droit européen était déjà présente par rapport aux réglementations antérieures aux dispositions actuelles de l'UE (directive 2006/87/CE, annexe II, article 15.14) et de la CCNR (RVBR dans sa teneur antérieure au 7.10.2018).

Cela concerne en particulier le déversement d'eaux usées domestiques.

Conformément au champ d'application matériel de la directive et contrairement à la CDNI, l'article 19.14, chiffre 1, de l'ES-TRIN, édition 2017/1, s'applique aux bateaux à passagers de plus de 12 personnes (voir la définition du bateau à passagers à l'article 3, lettre f), directive 2016/1629, en liaison avec l'article 1.01, chiffre 18, de l'ES-TRIN).

La délégation allemande a soulevé ce problème à plusieurs reprises, d'abord dans le cadre des organes ED/G et ED de la CCNR, antérieurs aux organes de la CDNI et de la CPC, puis dans le cadre du groupe de travail CDNI/G, en premier lieu dans le document ED/G (07) 20 et en dernier lieu dans le document CDNI/G (14) 19.

Le thème est inscrit au programme de travail de la CDNI depuis 2011 (voir la résolution CDNI-2010-V-5).

L'objectif est de supprimer cette incohérence par une adaptation des articles 8.01 et 9.01 de l'annexe 2 à la CDNI par l'introduction de la proposition ci-annexée.

Conséquences de cette proposition selon l'évaluation des charges liées à la mise en œuvre (Pour les détails, voir le chiffre 2)

a) Charges non récurrentes liées à la mise en œuvre

Tableau 1 : aperçu des charges non récurrentes liées à la mise en œuvre dans l'intégralité du champ d'application de la CDNI

1	2	3	4	5	6	7
	$[Sp2=FZSp1 \cdot X^1]$		$[Sp4=Sp2 \times Sp3]$	$[Sp5=Sp1 \times Y^2]$	$[Sp6=Sp4+Sp5]$	$[Sp7=Sp6/FZSp1]$
Élimination des eaux usées domestiques (FZ)	Temps nécessaire Non récurrent	Rémunération	Frais de personnel Non récurrent	Coût matériel Non récurrent	Total des charges non récurrentes	Charges non récurrentes par cas
	(h)	(€/h)	(€)	(€)	(€)	(€)
Installation a posteriori de réservoirs de collecte des eaux usées (371)	2 968	63,40	188 171	4 266 500	4 454 671	12 007
Raccordement pour les bateaux à passagers déjà équipés d'un réservoir de collecte des eaux usées (159)	159	63,40	10 080	79 500	89 580	563
Raccordement au réseau à l'aire de stationnement (53)	1 060	63,40	67 204	1 060 000	1 127 204	21 268

- 1) X: a) Installation a posteriori d'un réservoir : 8h pour la planification.
b) Installation d'embouts de raccordement à bord de bateaux à passagers déjà équipés d'un réservoir : 1h pour la planification.
c) Raccordement au réseau d'assainissement local : 20 h pour la planification (commissionnement d'entreprises de génie civil et coordination avec les autorités compétentes).
- 2) Y: a) Installation a posteriori d'un réservoir : 11 500 € (embout de raccordement, tuyau d'aspiration, pompe et le cas échéant installation de levage (env. 10 000,00) nouveau calcul de stabilité (env. 1 500,00 €)).
b) Installation d'embouts de raccordement à bord de bateaux à passagers déjà équipés d'un réservoir : env. 500,00 €
c) Raccordement au réseau d'assainissement local : env. 20 000,00 € par raccordement (y compris les des travaux de génie civil, la pose d'une conduite sous pression, l'installation des raccordements à l'aire de stationnement et au réseau, ainsi que les frais de mise à disposition du raccordement).

b) Charges annuelles pour la mise en œuvre

Tableau 2 : Aperçu des charges courantes pour la mise en œuvre en Allemagne

1	2	3	4	5	6	7
	$[Sp2=FZSp1 \cdot X^1]$		$[Sp4=Sp2 \times Sp3]$	$[Sp5=Sp1 \times Y^2]$	$[Sp6=Sp4+Sp5]$	$[Sp7=Sp6/FZSp1]$
Élimination des eaux usées domestiques (FZ)	Temps nécessaire sur l'année ¹⁾ (h)	Rémunération (€/h)	Charges annuelles en personnel (€)	Charges annuelles en matériel (€)	Total annuel des charges pour la mise en œuvre (€)	Charges annuelles pour la mise en œuvre, par cas (€)
	(h)	(€/h)	(€)	(€)	(€)	(€)
Élimination dans le réseau d'assainissement (477)	143 100	27,50	3 935 250	190 800	4 126 050	8 650
Camion de collecte (53)	6 360	27,50	174 900	5 088 000	5 262 900	99 300
Bateaux nouvellement agréés (8)	2 400	27,50	66 000	3 200	69 200	8 650

- 1) X a) Élimination dans le réseau d'assainissement : 477 bateaux à passagers * 1 heure de travail * 300 jours travaillés (installation du tuyau, mise en service de la pompe, aspiration des eaux usées et retrait du dispositif).
b) Camion de collecte : 120 vidanges par an (sur la base de deux vidanges par semaine sur 30 jours travaillés, une vidange régulière étant nécessaire à la fois en raison de la faible contenance des réservoirs et pour des raisons d'hygiène (formation d'odeurs)).

- c) Bâtiments nouvellement agréés : 8 bateaux à passagers* 1 heure de travail * 300 jours travaillés ((installation du tuyau, mise en service de la pompe, aspiration des eaux usées et retrait du dispositif).
- 2) Y a) Élimination dans le réseau d'assainissement : 400 € par bateau à passagers (volume déposé jusqu'à 10 m³ par vidange)
- b) Camion de collecte : 800 € par intervention (inclut le trajet, la vidange, le transport et l'élimination des eaux usées domestiques par l'entreprise chargée de l'élimination).
- c) Bâtiments nouvellement agréés : aucune charge annuelle pour la mise en œuvre, ces bateaux à passagers devant déjà être équipés d'un réservoir de collecte des eaux usées conformément à l'ES-TRIN. Il est considéré que l'élimination se fera via le réseau d'assainissement dans une aire de stationnement.

Alternatives

Aucune. Le maintien du refus d'une adaptation aux dispositions techniques de l'Union européenne et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin serait en contradiction avec les objectifs déclarés de ces deux organisations dans le domaine de l'amélioration de la protection des eaux et aboutirait à une confrontation, au moins avec l'Union européenne.

Motif des dispositions transitoires :

Les dispositions actuelles de l'article 3 relatives aux bateaux à passagers admis au transport de plus de 50 passagers ou aux bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 50 emplacements de couchage pourraient être supprimées, les délais transitoires ayant expiré.

Les dispositions techniques de la directive de l'UE (directive 2006/87/CE) et de la CCNR (RVBR) stipulent que les nouvelles constructions de bateaux à passagers construits pour plus de 12 passagers doivent être équipées de réservoirs de collecte des eaux usées ou de stations d'épuration de bord

- a) depuis le 1.1.2006 s'ils sont exploités sur le Rhin
- b) depuis le 31.12.2008 s'ils sont exploités exclusivement hors du Rhin.

Les bateaux déjà en service sont exonérés de ces dispositions jusqu'en 2045 au minimum, un équipement a posteriori étant difficile voire impossible.

Afin d'assurer l'harmonisation avec les dispositions transitoires du RVBR et de la directive (UE) 2016/1629, il est proposé que la CDNI opère un renvoi à ces réglementations. Ce renvoi permet d'assurer la cohérence juridique de la CDNI avec les règles rhénanes et européennes dans le domaine des prescriptions techniques. En pratique, cela permet d'assurer qu'un bateau soumis aux exigences environnementales sera en mesure d'observer les exigences techniques. Le renvoi permet de tenir compte immédiatement d'un changement des échéances dans l'ES-TRIN. À l'initiative de la CPC, le Comité CESNI travaille actuellement à réduire significativement ces délais transitoires dans l'esprit de la protection de l'environnement (2045 à 2030).

Les nouvelles dispositions adaptent ainsi la CDNI aux prescriptions techniques.

L'interdiction de déversement faite aux bâtiments de plus de 12 passagers ou de plus de 12 emplacements de couchage, qui doivent être équipés d'un réservoir de collecte des eaux usées au plus tard depuis 2008, ne devrait logiquement s'appliquer qu'à partir du moment où devront être disponibles aussi les installations de réception.

Ces dernières doivent préalablement être créées par le biais d'une nouvelle rédaction de la CDNI. À cet effet, la CDNI prévoyait un délai transitoire de 5 ans pour les bâtiments de plus de 50 passagers ou de plus de 50 emplacements de couchage. La proposition actuelle retient un délai d'environ 4 ans.

La modification des articles 8.01 et 9.01 constitue une adaptation aux dispositions relatives aux déchets de la Commission du Danube. Cela permet d'assurer une harmonisation sur le plan international.

2) Évaluation des charges

Estimation ex ante destinée à déterminer les charges liées à l'application de l'article 9.01, paragraphe 3 de l'Annexe 2 de la CDNI aux bateaux à passagers de plus de 12 passagers ou aux bateaux à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage

1. Résumé

Citoyens et citoyennes

Aucune charge liée à l'application n'a été identifiée pour les citoyens et citoyennes.

Acteurs de l'économie

Pour la navigation intérieure allemande, l'élimination des eaux usées domestiques par le raccordement au réseau d'assainissement local ou par le recours à un camion de collecte occasionnera une dépense non récurrente de 900 000 euros. À cela s'ajoutera un coût annuel de 1 400 000 euros par an.

Si l'on considère tous les partenaires de la CDNI, les acteurs économiques supporteront pour l'élimination des eaux usées domestiques une dépense non récurrente de 5 700 000 euros ainsi qu'un coût annuel de 9 500 000 euros

Administration

Pour l'administration, la mise en œuvre n'impliquera que des contraintes mineures pour l'approbation des raccordements au réseau d'assainissement à créer dans les aires de stationnement.

2. Aperçu des charges financières

Tableau 1 : charges financières découlant de l'extension de l'article 9.01, paragraphe 3, de l'annexe 2 de la CDNI

Domaine d'application	Spécification ou obligation d'information, destinataire normatif (abréviation)	Coût total annuel en euros	Charges non récurrentes liées à la mise en conformité en euros
Allemagne	Élimination des eaux usées domestiques (wW)	1 400 000	900.000
Champ d'application de la CDNI	Élimination des eaux usées domestiques (wW)	9 500 000	5 700 000

3. Contexte et procédure pour l'estimation des charges

Le Ministère fédéral des transports et des infrastructures numériques, plus particulièrement l'unité WS25, a chargé l'Office fédéral des statistiques de procéder à l'évaluation du projet de prescriptions visant à étendre l'application de l'article 9.01, paragraphe 3, de l'annexe 2 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception de déchets survenant en navigation rhénane et intérieure du 9 septembre 1996 (CDNI). L'évaluation de l'amendement prévu à la CDNI, c'est-à-dire d'une convention qui ne relève pas de la législation fédérale, constitue une tâche inhabituelle. Toutefois, les modifications apportées à l'annexe 2 de la CDNI devant être transposées à l'identique au niveau national, une incorporation directe dans la réglementation allemande (CDNI-V) est probable.

Le mandat pour l'évaluation couvre par conséquent toutes les charges non récurrentes et courantes occasionnées en liaison avec l'élimination des eaux usées domestiques des bateaux à passagers de plus de 12 passagers ou des bateaux à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage en Allemagne et, de manière distincte, pour l'intégralité du champ d'application de la CDNI (Allemagne, Belgique, France, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse). Le projet d'amendement du 29.08.2014 tient lieu de base à cet effet.

Les paramètres pertinents pour l'évaluation proviennent de sources fournies par le Ministère fédéral des transports et de l'infrastructure numérique ainsi que de recherches propres, notamment d'une enquête menée par l'Administration fédérale des voies d'eau et de la navigation (WSV). En l'absence de données concernant les postes de dépenses pertinents dans tous les pays lors de la réalisation de l'évaluation, des données plausibles déjà disponibles ont été utilisées pour la détermination des valeurs manquantes afin de compléter les paramètres. Il convient donc de noter que l'extrapolation des charges liées à la mise en œuvre a été effectuée sur la base d'une hypothèse de coûts constants d'un pays à l'autre. La méthode d'évaluation retenue est conforme aux lignes directrices pour la détermination et la présentation des charges liées à la mise en œuvre des projets de réglementation du gouvernement fédéral (état : octobre 2012).

4. Description des charges liées à la mise en œuvre pour les acteurs économiques

Élimination des eaux usées domestiques des bateaux à passagers de 13 à 50 passagers ou emplacements de couchage (article 9.01, paragraphe 3, annexe 2 de la CDNI)

a) Charges non récurrentes liées à la mise en œuvre

Les eaux usées domestiques des bateaux à passagers peuvent être éliminées de deux façons. D'une part, il est possible d'installer un réservoir de collecte des eaux usées, à partir duquel les eaux usées domestiques sont déversées dans le réseau d'assainissement local au poste de stationnement au moyen d'un raccordement, d'un tuyau d'aspiration et d'une pompe. D'autre part, un camion de collecte peut aspirer les eaux usées domestiques au poste de stationnement, puis les acheminer en vue de leur élimination. De manière générale, il est probable que les bateaux concernés déverseront essentiellement leurs eaux usées domestiques dans le réseau d'assainissement, le coût de ce déversement étant moins élevé sur le long terme que celui qu'impliquerait l'intervention d'un camion de collecte.

Nombre de cas

En Allemagne, environ 80 bateaux à passagers sont concernés par cette exigence. Il est considéré que soixante-dix pour cent des bateaux à passagers concernés - ce qui correspond à **56 bateaux à passagers** - devront être équipés de réservoirs de collecte des eaux usées (y compris le raccord, le tuyau d'aspiration et la pompe), un tel réservoir devant être installé aussi bien pour l'évacuation dans le réseau d'assainissement que pour l'aspiration au moyen de camions de collecte. **24 bateaux à passagers** sont déjà équipés de réservoirs, auxquels il suffira d'ajouter les embouts de raccordement.

Pour **8 bateaux à passagers** - soit un bateau à passagers sur dix - le poste de stationnement devra être équipé d'un point de raccordement au réseau d'assainissement ; les points de raccordement déjà disponibles dans les aires de stationnement peuvent être utilisés par la plupart des bateaux à passagers.

Au total, environ **530 bateaux à passagers** sont concernés par cette exigence dans le champ d'application de la CDNI. Par conséquent, l'installation de réservoirs de collecte des eaux usées sera nécessaire à bord de **371 bateaux à passagers**. À bord de **159 bateaux à passagers, les réservoirs de collecte des eaux usées existants devront être équipés d'embouts de raccordement**. Pour l'intégralité du champ d'application de la Convention, la création de points de raccordement au réseau sera nécessaire pour **53 bateaux à passagers**.

Charges liées au temps consacré à la mesure

La planification pour l'installation d'un réservoir de collecte des eaux usées nécessite environ une journée de travail (**8 heures**). Cela inclut le commissionnement d'un fabricant pour la réalisation d'un réservoir, ainsi que l'intervention d'un bureau d'études pour la modification et la vérification du calcul de stabilité. À cela s'ajoute la demande d'une visite spéciale par la commission de visite.

Lors de cette visite devra être vérifiée la conformité aux exigences du Règlement de visite des bateaux de navigation intérieure, à la fois en ce qui concerne la configuration et l'équipement du réservoir et des raccords et en matière de stabilité.

La planification pour l'installation d'un embout de raccordement sur un réservoir existant est évaluée à **une heure de travail**.

La planification pour la connexion au réseau d'assainissement nécessite **20 heures de travail** et inclut le commissionnement d'une entreprise de génie civil, ainsi que la coordination avec les autorités compétentes.

Les coûts salariaux sont basés sur le tableau des coûts salariaux pour le secteur économique figurant dans le Guide pour la détermination des coûts de mise en œuvre, Secteur économique H à niveau de qualification élevé (état : 2018).

Coût matériel

Le coût de l'installation d'un réservoir, y compris le raccordement, le tuyau d'aspiration, la pompe et, le cas échéant, l'équipement de levage, s'élève à environ 10 000 euros par bateau à passagers et comprend des configurations individuelles des réservoirs, adaptées aux conditions rencontrées à bord du bateau à passagers (dans certains cas, le réservoir ne peut pas être installé directement sous les installations sanitaires). La vérification et la modification du calcul de stabilité par un bureau d'études nécessite environ deux jours et demi à environ 600 euros/jour, soit environ 1 500 euros. Si la visite spéciale effectuée par la commission de visite coïncide avec la visite périodique, la vérification n'occasionnera pas de frais supplémentaires. Si la visite spéciale est effectuée indépendamment de la visite périodique, cela occasionnera des frais administratifs (voir ci-après). Au total, le coût matériel de l'installation d'un réservoir de collecte des eaux usées s'élève à **11 500 euros** par cas.

Le coût de l'installation d'embouts de raccordement à bord de bateaux à passagers déjà équipés d'un réservoir s'élève à **500 euros** par bateau à passagers.

Le coût de la création d'un raccordement au réseau d'assainissement local s'élève au total **20 000 euros** par raccordement et inclut des travaux de génie civil, la pose d'une conduite sous pression, l'installation des raccords à l'aire de stationnement et au réseau, ainsi que les frais de mise à disposition du raccordement.

Frais administratifs

La facturation d'une visite spéciale par la commission de visite s'effectue conformément au règlement allemand relatif aux frais en navigation intérieure, dans sa teneur du 01.01.2018. Pour la facturation est considéré le temps nécessaire, à hauteur de 12,50 euros par quart d'heure entamé (soit 50 euros/heure). Le temps nécessaire est estimé à 1,5 heure, à cela s'ajoutent les frais de déplacement du siège de la commission de visite au lieu de la visite. Une durée moyenne de 180 minutes a été retenue pour le déplacement (aller/retour) d'une commission de visite (50 euros/heure), ce qui correspond à 150 euros. À cela s'ajoutent aussi le temps consacré au traitement au bureau principal et de « petits frais » connexes. Le coût moyen s'élèvera ainsi à environ 400 euros par bateau à passagers.

Exemple de calcul

Les **frais de personnel non récurrents** pour la planification d'un réservoir sont ventilés comme suit :

(56 bateaux à passagers x 8 heures) x 63,40 euros de salaire = 28 400 euros.

Les **frais matériels non récurrents** pour l'installation d'un réservoir sont ventilés comme suit :

56 bateaux à passagers x 11 500 euros de frais d'installation = 644 000 euros.

Tableau 2 : aperçu des frais non récurrents pour l'Allemagne

Élimination des eaux usées domestiques (FZ)	Temps nécessaire Non récurrent en heures	Rémunération en euros/heure	Frais de personnel Non récurrent en euros	Coût matériel Non récurrent en euros	Total des frais non récurrents en euros	Frais non récurrents par cas, en euros
Réservoir de collecte (56)	448	63,40	28 403	644 000	672 403	12 007
Raccordement (24)	24	63,40	1 521	12 000	13 521	563
Connexion au réseau (8)	160	63,40	10 144	160 000	170 144	21 268

Pour la navigation intérieure allemande, cela représentera une dépense non récurrente d'environ **900 000 euros**. Ce montant comprend les frais non récurrents pour l'installation des réservoirs de collecte, soit 672 403 euros, les frais de montage des embouts de raccordement, soit 13 521 euros ainsi que la création des raccordements au réseau, soit 170 144 euros. En fonction du type d'équipement nécessaire, cela représente pour un bateau à passagers des frais compris entre 563 et 21 268 euros.

Tableau 3 : aperçu des frais non récurrents pour la mise en œuvre dans l'intégralité du champ d'application de la CDNI

Élimination des eaux usées domestiques (FZ)	Temps nécessaire Non récurrent en heures	Rémunération en euros/heure	Frais de personnel Non récurrent en euros	Coût matériel Non récurrent en euros	Total des frais non récurrents en euros
Réservoir de collecte (371)	2 968	63,40	188 171	4 266 500	4 454 671
Raccordement (159)	159	63,40	10 080	79 500	89 580
Connexion au réseau (53)	1 060	63,40	67 204	1 060 000	1 127 204

Pour l'intégralité du champ d'application de la CDNI seront occasionnés des frais non récurrents s'élevant à environ **5 700 000 euros**. Ce montant comprend les frais non récurrents pour l'installation des réservoirs de collecte, soit 4 454 671 euros, les frais de montage des embouts de raccordement, soit 89 580 euros ainsi que la création des raccordements au réseau, soit 1 127 204 euros.

b) Coût annuel de la mise en œuvre

Nombre de cas

Pour la détermination du coût annuel de la mise en œuvre ont été pris en considération trois facteurs. En Allemagne, des frais annuels de mise en œuvre pour le déversement des eaux usées domestiques dans le réseau d'assainissement seront occasionnés par quatre-vingt-dix pour cent des bateaux à passagers, soit **72 bateaux à passagers**. Des frais courants de mise en œuvre pour l'élimination des eaux usées domestiques au moyen d'un camion de collecte seront occasionnés par un bateau à passagers sur dix, soit **8 bateaux à passagers**. À cela s'ajoutera chaque année environ **un bateau à passagers** nouvellement agréé, lequel sera aussi soumis aux dispositions considérées.

Pour le champ d'application de la CDNI, le nombre des bateaux à passagers qui déversent leurs eaux usées domestiques dans le réseau d'assainissement s'élève à **477 bateaux à passagers**.

Pour **53 bateaux à passagers**, l'élimination des eaux usées domestiques sera assurée au moyen d'un camion de collecte. Il est considéré que, dans le champ d'application de la CDNI, environ **8 bateaux à passagers** seront nouvellement agréés chaque année et seront soumis aux dispositions considérées.

Temps nécessaire

Le temps nécessaire pour l'élimination des eaux usées dans le réseau d'assainissement local est estimé à **une heure de travail**, pour la pose du tuyau, la mise en fonctionnement de la pompe, l'aspiration des eaux usées, puis pour le retrait du dispositif. Il est considéré qu'aura lieu **une vidange par jour** sur 300 jours ouvrés par an.

Le temps nécessaire pour l'élimination des eaux usées au moyen d'un camion de collecte est estimé à **une heure de travail**, pour la préparation du bateau à passagers en vue de l'aspiration, pour la surveillance de la vidange et pour les formalités auprès de l'entreprise d'élimination. L'aspiration en tant que telle nécessite environ deux heures ; étant donné qu'elle est assurée par l'entreprise d'élimination, elle est comptabilisée dans les frais matériels. Il est considéré qu'auront lieu **deux vidanges par semaine** sur 300 jours ouvrés par an (soit 120 vidanges), étant donné qu'à la fois la faible contenance des réservoirs et les aspects liés à l'hygiène (odeurs nauséabondes) nécessitent une élimination régulière. Les **coûts** salariaux sont basés sur le tableau des coûts salariaux pour le secteur économique figurant dans le Guide pour la détermination des coûts de mise en œuvre, Secteur économique H à niveau de qualification moyen (état : 2018).

Coût matériel

Le coût de l'élimination des eaux usées domestiques s'élève à **400 euros** par bateau à passagers et par an pour le déversement dans le réseau d'assainissement, sur la base d'un volume déversé atteignant jusqu'à 10 m³ par vidange.

Le coût de l'aspiration au moyen d'un camion de collecte s'élève à **800 euros** par intervention et inclut le trajet jusqu'au bateau à passagers, la vidange, le transport et l'élimination des eaux usées domestiques par l'entreprise chargée de l'élimination.

Les bateaux à passagers nouvellement agréés ne sont confrontés à **aucune charge annuelle pour la mise en œuvre** sous la forme de coûts matériels, ces bateaux à passagers étant déjà équipés d'un réservoir de collecte des eaux usées conformément au Règlement allemand de visite des bateaux de navigation intérieure. Il est considéré que l'élimination se fera via le réseau d'assainissement dans une aire de stationnement.

Exemple de calcul

Les **frais de personnel annuels** pour l'élimination dans le réseau d'assainissement sont ventilés comme suit :

$(72 \text{ bateaux à passagers} \times 1 \text{ heure de travail} \times 300 \text{ jours de travail}) \times 27,50 \text{ euros de salaire} = 594\,000 \text{ euros}$

Le **coût matériel annuel** de l'élimination dans le réseau d'assainissement est ventilé comme suit :
 $400 \text{ euros de frais de déversement} \times 72 \text{ bateaux à passagers} = 28\,800 \text{ euros}$

Tableau 4 : aperçu des charges courantes pour la mise en œuvre en Allemagne

Élimination des eaux usées domestiques (FZ)	Temps nécessaire sur l'année en heures	Rémunération en euros/heure	Coûts annuels en personnel en euros	Coûts matériels annuels en euros	Coût total annuel de la mise en œuvre en euros	Coût annuel de la mise en œuvre par cas en euros
Élimination dans le réseau d'assainissement (72)	21 600	27,50	594 000	28 800	622 800	8 650
Camion de collecte (8)	960	27,50	26 400	768 000	794 400	99 300
Bateaux à passagers nouvellement agréés (1)	300	27,50	8 250	400	8 650	8 650

Pour la navigation intérieure allemande, cela représentera une charge annuelle pour la mise en œuvre d'environ **1 400 000 euros**. Ce montant comprend le coût annuel de l'élimination des eaux usées domestiques dans le réseau d'assainissement de l'aire de stationnement, soit 622 800 euros, le coût de l'élimination par un camion de collecte, soit 794 400 euros et le coût pour les bateaux à passagers nouvellement agréés, soit 8 650 euros par an. En fonction des modalités d'élimination retenues, cela représente une charge annuelle pour la mise en œuvre comprise entre 8 650 et 99 300 euros par bateau à passagers.

Tableau 5 : aperçu des charges courantes liées à la mise en œuvre dans l'intégralité du champ d'application de la CDNI

Élimination des eaux usées domestiques (FZ)	Temps nécessaire sur l'année en heures	Rémunération en euros/heure	Coûts annuels en personnel en euros	Coûts matériels annuels en euros	Coût annuel de la mise en œuvre en euros
Élimination dans le réseau d'assainissement (477)	143 100	27,50	3 935 250	190 800	4 126 050
Camion de collecte (53)	6.360	27,50	174 900	5 088 000	5 262 900
Bateaux nouvellement agréés (8)	2.400	27,50	66 000	3 200	69.200

Dans l'intégralité du champ d'application de la CDNI, la mise en œuvre impliquera pour la navigation intérieure une charge annuelle s'élevant à environ **9 500 000 euros**. Ce montant comprend le coût annuel de l'élimination des eaux usées domestiques dans le réseau d'assainissement de l'aire de stationnement, soit 4 126 050 euros, le coût de l'élimination par un camion de collecte, soit 5 262 900 euros et le coût pour les bateaux nouvellement agréés, soit 69 200 euros par an.

Source :

Office fédéral des statistiques (Bonn, Allemagne)
A 303/11302000
Stefanie Brinkwerth, Sabrina Roski
Bonn, 06.06.2018

Partie C

**Harmonisation internationale pour les ordures ménagères
et uniformisation des pictogrammes utilisés
Amendement de l'article 9.03 et lignes directrices**

La Conférence des Parties Contractantes,

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

consciente que la protection de l'environnement ainsi que la sécurité et le bien-être des personnels et des usagers de la voie d'eau constituent des impératifs pour la navigation intérieure,

considérant que des prescriptions claires relatives à la collecte et au tri sélectif des déchets à bord sont vectrices d'une navigation intérieure toujours plus durable,

considérant qu'il importe à cet égard de mettre en œuvre une réglementation internationale uniforme,

convaincue que des pictogrammes clairs et transparents, permettant l'identification sans ambiguïté des récipients de collecte à bord, constituent un outil essentiel pour une mise en œuvre uniforme de ces prescriptions,

tenant compte des enseignements acquis dans la pratique,

sur la proposition de son groupe de travail et afin de répondre à une demande expresse de la profession,

adopte l'amendement à l'article 9.03 telle que présenté en annexe 1,

adopte les lignes directrices en annexe 2 et invite son groupe de travail à en assurer la meilleure dissémination possible.

La présente résolution entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

Annexes

Annexe 1 : Amendement de l'article 9.03 du Règlement d'application

Annexe 2 : Lignes directrices

Partie C

Amendement de l'article 9.03 du Règlement d'application

L'article 9.03 du Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est rédigé comme suit :

« (1) Le conducteur doit assurer la collecte à bord et le dépôt séparé des déchets visés à l'article 9.01, paragraphe 1.

Si possible, les ordures ménagères doivent être déposées séparément selon les catégories suivantes : papier, verre, matières plastiques/synthétiques rigides, déchets d'emballage (synthétiques, métalliques et en carton), déchets résiduels et autres déchets.

(2) L'incinération des déchets visés à l'article 9.01, paragraphe 1, est interdite à bord.

(3) Les exploitants des bateaux à passagers qui disposent d'une station d'épuration de bord conforme à l'appendice V doivent veiller eux-mêmes de manière appropriée au dépôt réglementaire des boues de curage, contre attestation sur la base des dispositions nationales.

(4) Il incombe au conducteur d'un bateau à passagers soumis à l'interdiction du déversement d'eaux usées domestiques conformément à l'article 9.01 paragraphe 3, de s'assurer que les eaux usées domestiques sont collectées à bord du bateau d'une manière appropriée, puis déposées auprès d'une station ou installation prévue à l'article 8.02 paragraphe 3, si le bateau à passagers est dépourvu d'une station d'épuration de bord au sens de l'article 9.01 paragraphe 4.

5) Les déchets collectés visés au paragraphe 1 doivent être stockés à bord dans des récipients de collecte appropriés portant les pictogrammes correspondants. »

**Lignes directrices de la CDNI
relatives aux flux de déchets triés et entreposés à bord, ainsi qu'à la signalétique
correspondante sous la forme de pictogrammes**

L'article 9.03 de la partie C de la CDNI prescrit la manière dont la collecte et le dépôt des déchets visés à l'article 9.01, paragraphe 1, doivent être effectués, en les séparant si possible en différentes catégories de déchets. Les présentes lignes directrices apportent des précisions sur le nouveau cinquième paragraphe, qui contient des éclaircissements concernant la manière dont doit se dérouler la collecte à bord et les pictogrammes à utiliser à cette fin.

Afin d'éviter les barrières linguistiques et liées aux couleurs utilisées, il a été décidé de proposer un système de pictogrammes neutres et aisément reconnaissables. Ces dispositions sont cependant non contraignantes.

Utilisation des pictogrammes :

Les pictogrammes peuvent être fixés sur des récipients de collecte appropriés à bord des bateaux, qui sont destinés au stockage séparé des flux de déchets : papier, verre, déchets d'emballage (en plastique, en métal (cannettes) et en carton (briques alimentaires), déchets organiques (déchets de légumes, de fruits et de jardin) et déchets résiduels. Ces récipients de collecte doivent être munis d'une étiquette ou d'une impression indiquant quel type de déchets doit être placé dans quel conteneur.

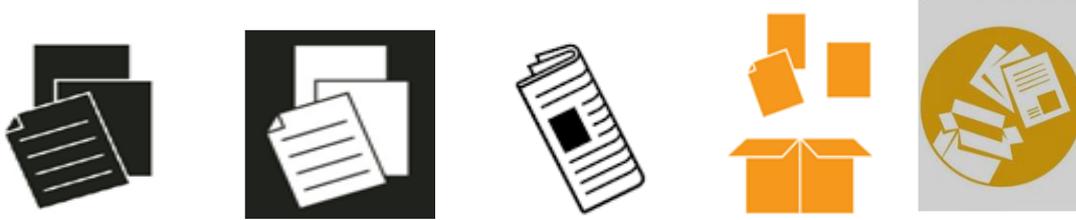
Instructions pour l'élimination des déchets :

Les emballages doivent être correctement vidés, égouttés ou raclés.

Lors de la collecte des déchets organiques, il convient de veiller à ne pas inclure de déchets susceptibles de contenir du plastique.

Séparer autant que possible les déchets susmentionnés des déchets résiduels permet au conducteur de réduire le volume des déchets résiduels.

Papier



Verre



Déchets d'emballages en matière plastique, en métal, et en carton



Déchets organiques



Déchets résiduels



IIPC

Résolution IIPC 2021-I-1

Constat de la péréquation provisoire 4^{ème} trimestre 2020

Résolution (arrêtée le 26 février 2021)

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 4^{ème} trimestre 2020.
 - a) Le tableau « données trimestrielles provisoires » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1^{er} février 2021.
 - b) Le tableau « données annuelles » (**annexe 2**) regroupe les volumes pour 2020.
 - c) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 3**).
 - d) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 4**).
2. Particularités
 - a) Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.
 - b) Les reports tiennent compte de la péréquation financière internationale 2019 (Résolution CDNI 2020-II-2).
 - c) Les volumes de gazole pays signataires seront reportés sur la péréquation financière internationale.

Païement dû au titre de la péréquation du 4^{ème} trimestre 2020

3. L'IIPC approuve la péréquation du 4^{ème} trimestre 2020 sur la base de ce qui suit :
 - a) Charges totales : 11 381 237,00 €
 - b) Recettes totales : 9 684 485,30 €
 - c) Résultat : - 1 696 751,70 €
 - d) Distribution :

SAB à :		
ITB :	113 506,53 €	
BEV :	719 243,49 €	
LUX à :		
BEV :	50 732,30 €	
VNF à :		
ITB :	26 460,40 €	
SRH :	2 411,94 €	

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2020, état 4^{ème} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T4/2020	Solde reporté 2011-2019	Etat Cumulé
	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 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau données annuelles

Annexe 3 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 4 : Tableau de distribution

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 / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	-	13 149	22 042	504	-	7 975
	Chiffons usagés / Altappen / 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 öhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	30	65 899	133 986	5 336	-	61 613
	Réipients huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		5 131	2 886	1 010		+
	Réipients huileux en plastique / Öhaltige 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	1 010	-	4 430
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	€	12 414	440 055	964 043	61 000	-	0
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			1 026			+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	12 414	440 055	965 069	61 000	-	0
Xn -	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>							
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	39 942	250 119	1 681 436	50 898	50 791	450 056
	Créances irrécouvrables (définitivement) * / Uneinbringliche Forderungen (definitiv) * / Oninbare vorderingen (definitief) *	€		- 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	€	39 942	246 738	1 681 436	50 898	50 791	450 056
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³						-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	-	33 349	250 624	6 787	8	48 918

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

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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 / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	15	37 973	79 574	1 784	100	31 401 +
	Chiffons usagés / Altappen / Poetsdoeken	kg	127	121 638	241 236	15 048	50	159 424 +
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	35	76 520	161 465	3 787	44	40 843 +
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
	Réipients huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		18 458	11 049	2 005		+
	Réipients huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		8 252	55 246	22	16 341	+
5	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	157	26 710	66 295	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 +
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			1 688			+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	64 715	1 705 767	3 804 359	206 000	6 021	5 594 375
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geinde verwijderingsbijdrage							
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	83 333	943 918	6 484 581	197 448	199 359	1 779 227 +
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 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
	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

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

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Annexe 3

Calcul de péréquation									
Année 2020/4 trimestre									
IIPC PT 2020-4									
Etat/IN	Données IN 4T2020			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	Péréquation 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 €

Constat de la péréquation provisoire 1^{er} trimestre 2021

Résolution (arrêtée le 20 mai 2021)

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 1^{er} trimestre 2020 :
 - a) Le tableau « données trimestrielles » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1^{er} mai 2021.
 - b) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 2**).
 - c) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 3**).

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

Paiement dû au titre de la péréquation du 1^{er} trimestre 2021

3. L'IIPC approuve la péréquation du 1^{er} trimestre 2021 sur la base de ce qui suit :
 - a) Charges totales : 2 803 364,68 €
 - b) Recettes totales : 2 713 548,99 €
 - c) Résultat : - 89 815,69 €
 - d) Distribution :
 - SAB à :

ITB :	139 295,25 €
BEV :	724 680,23 €

 - LUX à :

BEV :	50 389,49 €
-------	-------------

 - VNF à :

ITB :	18 656,97 €
SRH :	3 511,65 €

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2021, Etat 1^{er} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T1/2021	Report provisoire 2020	Solde reporté 2011-2019	Etat Cumulé
	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 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

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 / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	8 791	21 301	500	-	7 081	+ 37 673	
	Chiffons usagés / Altappen / 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	
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg	-	3 043	4 255	270	-	+ 7 568	
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	-	1 822	16 198	-	4 156	+ 22 176	
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	-	4 865	20 453	270	-	4 156	
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 oninbare 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 / fakultativ / facultatief

Calcul de péréquation

Année 2021/1. Trimestre					
IIPC PT 2021-1					
Etat/IN	Données IN 1T2021			Péréquation financière	
	coûts Zn	recettes Xn	part coûts Zn/ΣZn	part convent. Recettes Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Péréquation Cn = Ω - Xn
DE	1 323 394,20 €	505 924,87 €	0,4720735084670	1 280 994,59	775 069,72 €
BE	402 991,48 €	232 128,00 €	0,1437527849570	390 080,22	157 952,22 €
FR	- €	22 168,63 €	0,0000000000000	0,00	- 22 168,63 €
LUX	- €	50 389,49 €	0,0000000000000	0,00	- 50 389,49 €
NL	1 015 979,00 €	1 847 404,00 €	0,3624141401396	983 428,52	- 863 975,48 €
CH	61 000,00 €	55 534,00 €	0,0217595664364	59 045,65	3 511,65 €
Σ	2 803 364,68 €	2 713 548,99 €	1,00	2 713 548,99 €	0,00 €

**Résolutions adoptées lors de la Conférence des Parties Contractantes
du 13 décembre 2021**

Résolution CDNI 2021-II-1

Programme de travail CDNI 2022-2023

La Conférence des Parties Contractantes,

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

adopte le programme de travail 2022 - 2023,

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

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

Annexe

Programme de travail CDNI 2022-2023

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	Tâche permanente
1.2.	Élaboration des péréquations financières internationales trimestrielles et annuelles				Tâche permanente
1.3	Examen et rapport sur la faisabilité d'une contribution forfaitaire (groupe d'experts interne) ^{§§}	2022	2023	CPC (21) 18 final (point 2.1)	II
1.4	Examen de l'approche actuelle aux fins de la perception de la rétribution d'élimination *	2022	2023	CPC (21) 18 final (point 2.3)	II
1.5	Étude sur les nouveaux modes de propulsion et la production de déchets afin de mieux en estimer l'impact sur le système *	2022	2023	CPC (21) 18 final (point 2.4)	II
1.6	Accompagnement dans la procédure de renouvellement du système de paiement électronique de la CDNI (SPE-CDNI)	2022	2023	CPC (21) 20	I
2.	Optimisation de l'exploitation du réseau des stations de réception				

^{§§} 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		
2.1	Définition d'un cadre pour la collecte et fourniture de données représentatives pour décrire les systèmes et faciliter les décisions stratégiques *	2022	-	CPC (21) 18 final (point 1.2) IIPC (21) 46	I
2.2	Poursuite du Benchmarking CDNI (financier et opérationnel) : analyse des processus d'élimination (critères qualitatifs et quantitatifs) *	2022	2023	CPC (16) 26 int IIPC (19) 34 interne = CPC (19) 36 interne (rapport 2018) CPC (21) 18 final (point 1.3)	I
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 ***	2022	2023	CPC (21) 18 final (point 1.4)	I
2.4	Examen et rapport sur les avancées et mesures techniques contribuant à la réduction du volume des déchets (groupe de réflexion interne) *	2022	2023	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	2022	-		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	2022	2023	IIPC (19) 21 interne rev. 1 IIPC (19) 32 CDNI/G (20) 39 = IIPC (20) 29	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		
	3.2 Organisation d'un atelier sur le suivi des mises en œuvre des recommandations de la table ronde sur l'avenir de la Partie A	-	2023	CPC (21) 18 final	II
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	I
	4.1 Suivi de la ratification et de la mise en œuvre de la modification	2022	2023	CPC (20) 10 rev. 4	I
	4.2 Finalisation de l'attestation de déchargement intégrant l'amendement (consultation des parties prenantes) et mise à jour des références dans les dispositions du Règlement d'application afférentes et les guides	2022	-	Résolution CDNI 2017-I-4 CDNI/G (21) 38 rev. 3	I
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.	Examen de la possibilité de créer un cadre harmonisé pour le financement de la collecte et l'élimination des autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment	2022	2023	CPC (21) 23 corr.	I

N°	Mandat / Objet	Durée		Références	Priorité
		de	à		
7.	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	2022	2023	CDNI/G (19) 39 rev. 2	I
8.	Campagne de promotion des lignes directrices relatives aux flux de déchets triés et entreposés à bord, ainsi qu'à la signalétique correspondante sous la forme de pictogrammes	2022	2023	Résolution CDNI 2021-I-7 CPC (21) 23 corr.	II
9.	Examen de la pertinence de maintenir la distinction entre bateaux à passagers et bateaux à cabines	2022	2023	Résolution CDNI 2021-I-6	II
10.	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	2022	2023	CDNI/G (18) 32 CDNI/G (18) 33	II
11.	Toilettage de la réglementation : renvoi aux prescriptions techniques de l'ES-TRIN en ce qui concerne les installations de bord	2022	2023		II
12.	Suivi de la mise en œuvre de la Partie C :				
	12.1 Constitution d'une liste des points de contact nationaux pour publication sur le site Internet	2022	2023		Tâche permanente
	12.2 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					
13.	Examen du cadre juridique nécessaire pour permettre l'utilisation de documents CDNI par voie électronique, et le cas échéant, modification des dispositions concernées (attestation de déchargement, carnet des huiles usées)	2022	2023	Résolution CDNI 2021-I-5 CDNI/G (20) 39 = IIPC (20) 29	I

N°	Mandat / Objet	Durée		Références	Priorité
		de	à		
14.	Préparation et organisation d'un atelier international avec les autorités compétentes pour la mise en œuvre des Parties B et C (2023) ^{†††}	2022	2023		I
15.	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
16.	FAQ : élaboration et mise à jour de FAQ			CPC (21) 25 rev. 1	Tâche permanente
17.	Coopération avec d'autres organisations fluviales et internationales en vue d'assurer l'harmonisation des règles internationales <ul style="list-style-type: none"> - Commission centrale pour la navigation du Rhin (synchronisation des dispositions du chapitre 15 du Règlement de police pour la navigation du Rhin et de la CDNI) - Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) : travaux d'harmonisation du CEVNI avec les dispositions de la CDNI et de l'ADN - Commission du Danube - Commission Internationale pour la Protection du Rhin 				Tâche permanente
18.	Examen d'un amendement de l'annexe 1 de la Convention pour une extension du champ d'application en France	2022	2023	CPC (19) 50	II
19.	Relations avec des États tiers intéressés par une adhésion à la Convention			CPC (19) 3 +add	Tâche permanente

^{†††} Cet atelier pourrait aussi être adressé aux autorités compétentes pour la mise en œuvre de la Partie A.

Résolution CDNI 2021-II-2

Péréquation financière internationale 2020

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 2020, 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 13 décembre 2021.

Annexe

Synthèse des données annuelles 2020

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	30 917
	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 ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	177	236 131	482 275	20 619	194	231 668	971 064
	Réceptifs huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		18 458	11 049	2 005			+ 31 512
	Réceptifs huileux en plastique / Ölhaltige 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	€	60 641	1 705 767	3 802 671	257 054	6 021	5 594 375	+ 11 426 528
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			1 688			- 36	+/- 1 652
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	60 641	1 705 767	3 804 359	257 054	6 021	5 594 339	11 428 180
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	83 333	943 918	6 484 581	198 743	199 504	1 779 227	+ 9 689 307
	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	198 743	199 504	1 779 227	9 685 926
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³		141 639		26 327		194 000	361 966
	Volume de gazole IN Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	11 113	125 856	967 681		120	189 134	1 293 904

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

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Calcul de la péréquation finale annuelle et la distribution

Article 4.03 Annexe 2 de la Convention / Übereinkommen Artikel 4.03 Anlage 2 / Verdrag Artikel 4.03 bijlage 2								
IIPC PA 2020								
	Données IN/ Angabe NI/ Gegevens NI			Péréquation financière/ Finanzausgleich / Financiële verevening				
	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/ Summe vorläufige Ausgleiche/ totaal van de voorlopige vereveningen	Péréquation complémentaire/ Restausgleich/ Additioneele verevening	Excédents ou déficits/ Mehreinnahme oder Defizit/ Overshot of tekort
IN	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	5 594 338,76 €	1 779 227,28 €	0,4895213981846	4 741 467,89 €	2 962 240,61 €	2 981 120,15 €	- 18 879,55 €	- 852 870,87 €
BE	1 705 767,14 €	940 536,87 €	0,1492597340226	1 445 718,69 €	505 181,82 €	510 928,86 €	- 5 747,03 €	- 260 048,45 €
FR	60 640,79 €	83 333,43 €	0,0053062507619	51 395,95 €	- 31 937,48 €	- 28 266,06 €	- 3 671,42 €	- 9 244,84 €
LUX	6 020,53 €	199 504,11 €	0,0005268144083	5 102,69 €	- 194 401,42 €	- 194 235,63 €	- 165,79 €	- 917,84 €
NL	3 804 359,00 €	6 484 581,00 €	0,3328928076705	3 224 375,00 €	- 3 260 206,00 €	- 3 247 388,17 €	- 12 817,83 €	- 579 984,00 €
CH	257 054,00 €	198 743,00 €	0,0224929949521	217 865,48 €	19 122,48 €	- 22 159,15 €	41 281,62 €	- 39 188,53 €
Σ	11 428 180,22 €	9 685 925,69 €	1,00	9 685 925,69 €	- 0,00 €	0,00 €		- 1 742 254,54 €
	Solde/Saldo/ 31 .12.2020		- 1 742 254,53 €					

Résolution CDNI 2021-II-3

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 13 décembre 2021,

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) M. NAGEL (membre) M. SPITZER (expert) M. HÖTTE (expert)
Belgique :	M. DE SPIEGELEER (Chef de délégation) M. EL KAHLOUN (membre) M. TILEMANS (membre) M. GHYSBRECHT (suppléant) M. VERLINDEN (suppléant)
France :	Mme BOULDOUYRÉ (Cheffe de délégation) Mme GODARD (membre)
Luxembourg :	M. NILLES (Chef de délégation) M. SCHROEDER (membre)
Pays-Bas :	M. TEN BROEKE (Chef de délégation) Mme STEIJVEN (membre) M. SPUIJ (suppléant) M. STEENSMA (suppléant)
Suisse :	M. NUSSER (Chef de délégation) M. KOLTSIDAS (membre)

Pour 2022 la présidence sera assurée par la délégation néerlandaise et la vice-présidence par la délégation suisse.

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 :	M. SWIDERSKI (représentant, Chef de délégation) Mme MYLLE (suppléante) 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. REIJERSE (représentant de la profession)
Suisse :	M. NUSSER (représentant, Chef de délégation) M. BLESSINGER (suppléant) Mme GEBHARD (suppléante) M. METZGER (représentant de la profession)

IIPC

Résolution IIPC 2021-II-1

Constat de la péréquation provisoire 2^{ème} trimestre 2021

Résolution arrêtée le 18 août 2021

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 2021.
 - a) Le tableau « données trimestrielles provisoires » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1^{er} août 2021.
 - 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 2021

3. L'IIPC approuve la péréquation du 2^{ème} trimestre 2021 sur la base de ce qui suit :
 - a) Charges totales : 5 567 313,02 €
 - b) Recettes totales : 5 481 251,87 €
 - c) Résultat : - 86 061,15 €
 - d) Distribution :
 - SAB à :

ITB :	33 019,34 €
BEV :	834 419,01 €
 - LUX à :

BEV :	53 040,19 €
-------	-------------
 - VNF à :

ITB :	21 833,41 €
SRH :	3 956.36 €

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2021, état 2^{ème} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T2/2021	Report provisoire 2020	Solde reporté 2011-2019	Etat Cumulé
	Dn T2			
DE	- 41 579,33 €	-834 027,51 €	1 364 018,73 €	488 411,90 €
BE	- 11 841,00 €	-254 301,27 €	226 991,96 €	- 39 150,32 €
FR	- €	-9 647,97 €	21 493,20 €	11 845,22 €
LUX	- €	-897,63 €	2 420,56 €	1 522,93 €
NL	- 30 785,82 €	-567 166,17 €	985 324,61 €	387 372,62 €
CH	- 1 855,00 €	-30 711,15 €	77 224,17 €	44 658,03 €
Σ	- 86 061,15 €	- 1 696 751,70 €	2 677 473,23 €	894 660,38 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven								
PT 2 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		1 673	2 474	85		1 604		5 836	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	66	578	26		342		1 012	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	853	3 396	77		3 192		7 518	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	12 470	17 934	500		8 419	+	39 323	
	Chiffons usagés / Alt lappen / Poetsdoeken	kg	20 387	64 683	3 739		39 634	+	128 443	
	Filtres à huile / Alt filter / Oliefilters	kg	15 836	35 608	900		9 717	+	62 061	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	-	48 692	118 225	-	57 770		229 826	
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 322	3 122	200		+	6 644	
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 709	13 517		4 125	+	19 351	
5	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	-	5 031	16 639	-	4 125		25 995	
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€		363 006	972 622	59 000		1 366 381	+	2 761 008
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			2 940			+/-		
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	-	363 006	975 562	59 000	-	1 366 381		2 763 948
Xn - /	Recettes des retributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / Reinde verwijderingsbijdragen	€								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	25 789	309 223	1 844 765	55 143	53 040	479 742	+	2 767 703
	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	€	25 789	309 223	1 844 765	55 143	53 040	479 742		2 767 703
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdraagstaat	m ³							-	
	Volume de gazole IN / Gasölmenge IN / Gasolievolume NI	m ³	3 087	32 738	244 386	6 487	11	42 274		328 983

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

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Calcul de péréquation							
Année 2021/2. trimestre							
IIPC PT 2021-2							
Etat/IN	Données IN 2T2021			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	2 689 775,04 €	985 666,79 €	0,4831370232529	2 648 195,71	1 662 528,92 €	775 069,72 €	887 459,20 €
BE	765 996,98 €	541 351,00 €	0,1375882723404	754 155,98	212 804,98 €	157 952,22 €	54 852,75 €
FR	- €	47 958,40 €	0,0000000000000	0,00	47 958,40 €	22 168,63 €	25 789,77 €
LUX	- €	103 429,68 €	0,0000000000000	0,00	103 429,68 €	50 389,49 €	53 040,19 €
NL	1 991 541,00 €	3 692 169,00 €	0,3577203208883	1 960 755,18	1 731 413,82 €	863 975,48 €	867 438,35 €
CH	120 000,00 €	110 677,00 €	0,0215543835184	118 145,00	7 468,00 €	3 511,65 €	3 956,36 €
Σ	5 567 313,02 €	5 481 251,87 €	1,00	5 481 251,87 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Constat de la péréquation provisoire 3^{ème} trimestre 2021

Résolution arrêtée le 15 novembre 2021

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 2021.
 - a) Le tableau « données trimestrielles provisoires » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1^{er} novembre 2021.
 - 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 2020.
 - c) Les volumes de gazole pays signataires seront reportés sur la péréquation financière internationale.

Paiement dû au titre de la péréquation du 3^{ème} trimestre 2021

3. L'IIPC approuve la péréquation du 3^{ème} trimestre 2021 sur la base de ce qui suit :
5. L'IIPC approuve la péréquation du 3^{ème} trimestre 2021 sur la base de ce qui suit :

a) Charges totales :	8 401 048,06 €
b) Recettes totales :	8 331 884,97 €
c) Résultat :	- 69 163,09 €
b) Distribution :	
SAB à :	
ITB :	135 336,98 €
BEV :	696 550,75 €
LUX à :	
BEV :	53 106,71 €
VNF à :	
ITB :	12 930,85 €
SRH à :	
ITB :	36 840,65 €

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2021, état 3^{ème} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T3/2021	Report provisoire 2020	Solde reporté 2011-2019	Etat Cumulé
	Dn T3			
DE	- 33 106,40 €	-834 027,51 €	1 364 018,73 €	496 884,82 €
BE	- 9 847,95 €	-254 301,27 €	226 991,96 €	- 37 157,27 €
FR	- 242,20 €	-9 647,97 €	21 493,20 €	11 603,03 €
LUX	- 26,34 €	-897,63 €	2 420,56 €	1 496,60 €
NL	- 24 466,55 €	-567 166,17 €	985 324,61 €	393 691,89 €
CH	- 1 473,65 €	-30 711,15 €	77 224,17 €	45 039,38 €
Σ	- 69 163,09 €	- 1 696 751,70 €	2 677 473,23 €	911 558,44 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 3 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	9	1 715	2 631	96	6	1 654	6 111	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	-	70	444	31	2	961	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	99	1 021	3 327	88	4	7 663	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	9 483	17 829	350	-	35 135	
	Chiffons usagés / Altappen / Poetsdoeken	kg	5	25 969	65 980	4 236	185	136 171	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg		17 965	38 480	700	53	67 227	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	5	53 417	122 289	5 286	238	238 533	
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		4 197	3 503	160		7 860	
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		2 391	14 206		42	20 721	
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	70	6 588	17 709	160	42	28 651	
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	29 419	430 206	977 546	59 000	3 199	2 830 938	
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			2 797			+/-	
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	29 419	430 206	980 343	59 000	3 199	2 833 735	
Xn - /	Recettes des retributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	42 108	247 091	1 818 550	96 222	56 279	2 850 633	
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€						-	
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of +/-)	€						+/-	
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of +/-)	€						-	
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	42 108	247 091	1 818 550	96 222	56 279	2 850 633	
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³						-	
	Volume de gazole IN / Gasölmenge IN / Gasolievolume NI	m ³	5 055	32 711	242 571	11 483	58	349 319	

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

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Annexe 2

Année 2021/3. Trimestre								
IIPC PT 2021-3								
Etat/IN	Données IN 3T2021			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 Cn T3
DE	4 021 342,75 €	1 576 049,97 €	0,4786715563677	3 988 236,35	2 412 186,38 €	775 069,72 €	887 459,20 €	749 657,45 €
BE	1 196 203,41 €	788 442,00 €	0,1423874023166	1 186 355,46	397 913,46 €	157 952,22 €	54 852,75 €	185 108,48 €
FR	29 418,90 €	90 065,95 €	0,0035018130821	29 176,70	60 889,25 €	22 168,63 €	25 789,77 €	12 930,85 €
LUX	3 199,00 €	159 709,05 €	0,0003807858230	3 172,66	156 536,39 €	50 389,49 €	53 040,19 €	53 106,71 €
NL	2 971 884,00 €	5 510 719,00 €	0,3537515770384	2 947 417,45	2 563 301,55 €	863 975,48 €	867 438,35 €	831 887,73 €
CH	179 000,00 €	206 899,00 €	0,0213068653722	177 526,35	29 372,65 €	3 511,65 €	3 956,36 €	36 840,65 €
Σ	8 401 048,06 €	8 331 884,97 €	1,00	8 331 884,97 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2021-3 (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	12 930,85 €						12 930,85 €
LUX		53 106,71 €					53 106,71 €
NL	135 336,98 €	696 550,75 €					831 887,73 €
CH	36 840,65 €						36 840,65 €
SUMME / TOTAL	185 108,48 €	749 657,45 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	
							934 765,94 €
							934 765,94 €

2022

**Résolutions CPC et IIPC adoptées lors de la Conférence des Parties Contractantes du
22 juin 2022**

Résolution CDNI 2022-I-1

**Procédures d'appel d'offres pour le renouvellement du SPE-CDNI
Mission de la Commission d'examen de la CCNR**

Adoptée par voie de procédure écrite le 8 avril 2022

La Conférence des Parties Contractantes,

constatant la nécessité de renouveler le système de paiement électronique pour la collecte et l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux (SPE-CDNI) ;

constatant la nécessité, dans le cadre de la gestion de projet y afférente, de faire appel à une expertise externe pour l'assister dans les domaines technique et juridique ;

vu le Règlement relatif aux marchés de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) ;

invite la Commission d'examen de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), en vue du renouvellement du SPE-CDNI, à lancer les procédures d'appel d'offres afin de mandater de manière appropriée et conforme à l'article 5 du Règlement relatif aux marchés de la CCNR

- 1) un consultant externe pour l'appui technique et juridique dans la gestion du projet ;
- 2) un prestataire de services informatiques pour les travaux nécessaires sur le matériel et les logiciels.

invite le Secrétariat à l'informer de manière régulière sur l'état et le résultat des procédures.

La présente résolution entre en vigueur avec effet immédiat.

Strasbourg, le 8 avril 2022

CDNI – Budget 2023

La Conférence des Parties Contractantes,

vu le budget détaillé, préparé par le Secrétariat (CPC (22) 06 interne final corr.), et conformément à l'article 1^{er} du Règlement financier de la CDNI,

adopte le budget 2023 de la CPC au titre de l'article 14 paragraphe 6 de la Convention ainsi que le budget 2023 de l'IIPC au titre de l'article 10 paragraphe 6 de la Convention, s'élevant à un total de 1 188 150 euros,

décide l'abondement au fonds d'investissement de 100 000 euros,

décide le prélèvement de 600 000 euros au fonds d'investissement pour le renouvellement du SPE-CDNI,

arrête la répartition suivante des cotisations des Parties contractantes sur la base du montant total de 688 150 euros. Les cotisations seront les suivantes :

Pays	2023
Allemagne	161 758,33 €
Belgique	91 158,33 €
France	59 388,33 €
Luxembourg	55 858,33 €
Pays-Bas	257 068,35 €
Suisse	62 918,33 €
TOTAL	688 150,00 €

Les contributions seront versées au compte de la CDNI auprès de la banque CIC Est domiciliée à Strasbourg au plus tard le 31 mars 2023.

Cette résolution prend effet au 1^{er} janvier 2023.

Rapport du Secrétariat sur les comptes de l'exercice 2021 de la CDNI

La Conférence des Parties Contractantes,

vu le rapport du Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin sur la situation financière de la CDNI relative à l'exercice 2021,

vu également le rapport des comptes sur cet exercice 2021 de l'organisme de contrôle PKF Arsilon,

adopte le bilan de l'exercice 2021 en annexe présentant un total de 611 939,30 € et

donne quitus au Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Annexes non publiées

Résolution CDNI 2022-I-4

Partie A

Augmentation du montant de la rétribution d'élimination des déchets huileux et graisseux à 10,00 euros pour 1000 l de gazole délivré au 1^{er} janvier 2023

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 19 mai 2022 soumise conformément à l'article 4.01 paragraphe 1 du Règlement d'application de la Convention susmentionnée,

vu le rapport de l'IIPC du 20 mai 2022 relatif à la gestion du système de financement conformément à l'article 6 de la CDNI, joint à la présente résolution,

prenant acte du fait que la hausse de la rétribution d'élimination à 8,50 euros pour 1000 l de gazole délivré au 1^{er} janvier 2021 sur le financement du système n'a pas eu l'effet escompté et permet un fragile maintien de l'équilibre du système,

prenant acte que l'année 2022 sera marquée par un fort taux d'inflation, en lien avec la guerre en Ukraine et la crise des produits énergétiques, qui impactera significativement les coûts,

sachant que les coûts d'exploitation des stations de réception sont indexés sur l'inflation et les indices du coût de la vie ainsi que de ceux du gazole,

suivant les estimations des institutions nationales qui indiquent qu'il est très 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 dès 2022 avec un montant à 8,50 euros,

tenant compte de l'avis de la profession, consultée notamment lors de l'audition des organisations agréées le 21 juin 2022, qui souhaite maintenir un haut niveau de qualité de service pour le réseau de stations de réception et d'élimination,

décide de porter le montant de la rétribution d'élimination à 10,00 euros pour 1000 l de gazole délivré au 1^{er} janvier 2023,

décide d'amender l'article 3.03 du Règlement d'application en conséquence,

donne mandat au Secrétariat d'effectuer les démarches nécessaires pour procéder à l'adaptation technique du système de paiement électronique de la CDNI (SPE-CDNI) pour rendre opérationnelle l'augmentation de la rétribution d'élimination au 1^{er} janvier 2023.

L'amendement en annexe 1 entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

Annexe 1 : Amendement de l'article 3.03 du Règlement d'application.

Annexe 2 : Rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2022 (articles 10 et 14).

**Augmentation de la rétribution d'élimination à 10,00 euros à compter du 1er janvier 2023
Amendement de l'article 3.03 du Règlement d'application**

L'article 3.03, paragraphe 1 du Règlement d'application est amendé comme suit :

- « (1) La rétribution d'élimination s'élève à 10,00 euros (augmentée de la TVA) pour 1000 l de gazole délivré. Le calcul du montant doit être basé sur le volume du gazole correspondant au volume à 15 °C. »

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 2023
(Articles 10 et 14)

**Nouvelle augmentation de la rétribution d'élimination à 10,00 euros au 1^{er} janvier 2023 :
Pourquoi ?**

Une nouvelle augmentation de la rétribution d'élimination a été décidée par les instances de la CDNI, et ce, en accord avec les représentants de la profession.

Plusieurs facteurs ont conduit les Parties Contractantes à décider cette augmentation:

- **Des coûts de collecte, de réception et de traitement des déchets huileux et graisseux en constante augmentation dans une conjoncture d'inflation inédite** : on observait depuis 2015 une augmentation constante des coûts pour le système (augmentation des coûts d'élimination, salaires du personnel dédié, augmentation des taxes...). Pour la première fois en 2018, les recettes étaient moins élevées que les coûts, ce qui a conduit la CDNI à décider d'une première augmentation de la rétribution à 8,50 € en 2021.

La conjoncture économique actuelle générale, liée à la guerre en Ukraine et qui a fait exploser les prix de l'énergie en quelques semaines, impacte et impactera de manière forte le système. Les institutions nationales, en charge de la mise en œuvre du système et de la gestion du réseau des stations de réception, s'attendent à une augmentation de 7 à 8% minimum pour les coûts pour 2022 et pour les années qui suivent (voir le tableau 4). En effet, les contrats des prestations sont indexés sur l'inflation qui est galopante depuis le début de l'année.

- **La nécessité de consolider la structure financière du système** : le montant réhaussé à 8,50 € permet à peine et temporairement l'équilibre, et le système reste ainsi fragile. Certaines institutions nationales doivent trouver des mécanismes de financement parallèles (tels que des emprunts) pour couvrir leurs coûts. Cette instabilité financière risque d'être néfaste à court-terme sur le système.

- **Le souhait de maintenir le haut niveau de qualité des prestations** : une des options possibles pour ne pas augmenter la rétribution d'élimination serait de réduire le niveau de services et réduire le maillage des stations de réception. Or, cette option n'est pas en ligne avec le souhait de la profession de maintenir le niveau de qualité des prestations ni avec celui des Parties Contractantes d'offrir un système efficace à la profession pour lui permettre de remplir ses obligations environnementales.

- Compte tenu des éléments ci-dessus, il reste extrêmement difficile et incertain d'établir un montant stable pour une plus longue période à la lumière de la conjoncture économique actuelle, même si un tel effet est - conformément aux souhaits du secteur - souhaitable et désormais espéré.

Dans un esprit de transparence et d'information, un rapport annuel exhaustif sur l'évaluation de la rétribution d'élimination est publié sur le site Internet de la CDNI.

Au travers ce rapport, l'Instance internationale de péréquation et de coordination (IIPC) procède à l'évaluation annuelle du système de financement de la Partie A et de la rétribution d'élimination.

1. Recettes et dépenses de 2011 à 2021

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 € pour 1 000 litres de gazole détaxé avarié. 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 croisière fluviale 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 station de réception stable.

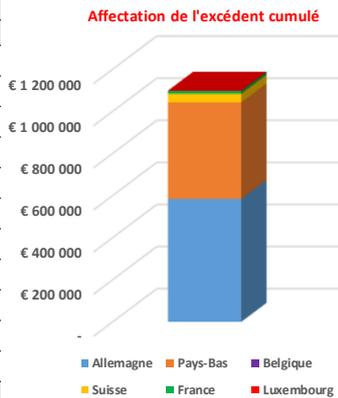
Les raisons de cette évolution sont multiples :

- 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 ;
- 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.

Recettes et dépenses de 2011 à 2021¹¹

	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	11 421 707	11 269 894	151 813	72 325	52 940	22 464	3 273	729	84	
Total	114 410 033	113 323 002	1 087 031	583 474	458 281	-10 591	41 309	12 977	1 586	



A fin 2021 le système enregistre un excédent cumulé d'environ 1 087 000 euros, somme versée aux Etats contractants suivant la clé de répartition fixée par la CDNI, comme suit :

Reports cumulés de 2011 à 2021

Etat/IN	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (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 €	72 324,61 €	583 472,47 €
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 €	22 463,76 €	- 10 592,74 €
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 €	728,94 €	12 977,30 €
LUX	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	- 813,79 €	- 829,15 €	- 917,84 €	83,55 €	1 586,27 €
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 €	52 939,69 €	458 280,30 €
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 €	3 273,39 €	41 309,03 €
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 €	151 813,93 €	1 087 032,63 €

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

Entre 2011 et 2021, la profession de la navigation a contribué au système à hauteur de 114 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 environ 113 millions d'euros.

Au total, cet excédent a atteint environ 1 087 000 euros entre 2011 et 2021, somme redistribuée aux États contractants suivant la clé de répartition fixée par la CDNI.

Le réseau de stations de réception existant, créé à l'entrée en vigueur de la CDNI, n'a guère évolué entre 2011 et 2021 (sauf en Belgique).

2. Évolution financière en 2021 et 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 8,50 euros pour 1 000 l. de gazole avitaillé au 1^{er} janvier 2021. Les effets de cette augmentation sont observés sur les résultats provisoires de la péréquation financière internationale. **2021 enregistre, à nouveau, un résultat provisoire proche de l'équilibre** après trois années consécutives de déficits.

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.

¹¹ Sauf avis contraire, toutes les données sont extraites des péréquations financières internationales de la CDNI. Les données 2021 sont des données provisoires.

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. Cette augmentation devrait se poursuivre en 2022.

Pour cette raison, les institutions nationales n'envisagent **pas de recul, ni même de stagnation des coûts** de collecte et de traitement des déchets huileux et graisseux survenant en navigation rhénane et intérieure. **Elles prévoient dès 2022 un déficit de l'ordre de 260 000 euros.**

3. Prévisions pour 2023 et au-delà

Pour 2023, les IN prévoient des recettes de 12 millions d'euros au total et des dépenses de 13 millions d'euros au total. Si ces montants se confirment, l'année 2023 se soldera à nouveau par un déficit d'un million d'euros. Ce déficit ne pourra alors plus être absorbé par l'excédent cumulé entre 2011 et 2022. Ce qui provoquera des situations de trésorerie tendue au moment du règlement des prestations de collecte et de traitement qui interviennent plusieurs fois par an. Le recours à des prêts bancaires pour pallier au manque de trésorerie deviendra inévitable.

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 ;
- la pandémie de la Covid-19 qui a entraîné une diminution temporaire du transport de passagers et dans une moindre mesure du transport de marchandises ;
- l'augmentation du prix des matières premières et notamment ceux de l'énergie (particulièrement dans le contexte actuel de la guerre en Ukraine qui entraîne une crise inédite dans le secteur de l'énergie) ;
- une diminution des besoins de transport avec l'augmentation des prix des matières premières et une baisse de la production alimentaire (aussi en lien avec la guerre en Ukraine) ;
- 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 2021	Estimation dépenses 2022	Estimation dépenses 2023	Estimation dépenses 2024	Estimation dépenses 2025	Recettes PF provisoire 2021	Estimation recettes 2022	Estimation recettes 2023	Estimation recettes 2024	Estimation recettes 2025
DE	5 369 011,00	5 650 000,00	6 200 000,00	6 400 000,00	6 600 000,00	2 154 429,00	2 300 000,00	2 500 000,00	2 700 000,00	2 900 000,00
BE	1 667 595,00	1 814 106,00	1 995 517,00	2 195 068,00	2 414 575,00	1 110 244,00	1 100 000,00	1 100 000,00	1 100 000,00	1 100 000,00
FR	54 113,00	55 195,00	56 299,00	57 425,00	58 574,00	126 511,00	129 041,00	131 622,00	134 255,00	136 940,00
LUX	6 202,00	9 000,00	9 225,00	9 500,00	9 800,00	217 786,00	170 000,00	173 400,00	180 000,00	183 600,00
NL	3 929 973,00	4 053 793,00	4 459 172,00	4 905 060,00	5 395 598,00	7 522 663,00	7 673 116,00	7 826 579,00	7 983 110,00	8 142 772,00
CH	243 000,00	270 000,00	276 750,00	283 669,00	290 761,00	290 073,00	220 000,00	224 400,00	240 000,00	244 800,00
Total	11 269 894,00	11 852 094,00	12 996 963,00	13 850 722,00	14 769 308,00	11 421 706,00	11 592 157,00	11 956 001,00	12 337 365,00	12 708 112,00

Les contrats de collecte et d'élimination conclus avec les prestataires sont indexés notamment sur l'inflation, les salaires et le coût du gazole. Les coûts tiennent compte d'une indexation des prix estimée par les IN de 2% à 10 % par an.

Il va de soi, cependant, qu'il est difficile de faire des estimations et que des fluctuations peuvent donc se produire.

4. Aperçu de la situation économique du transport sur le Rhin en 2021¹²

4.1 Transport de marchandises

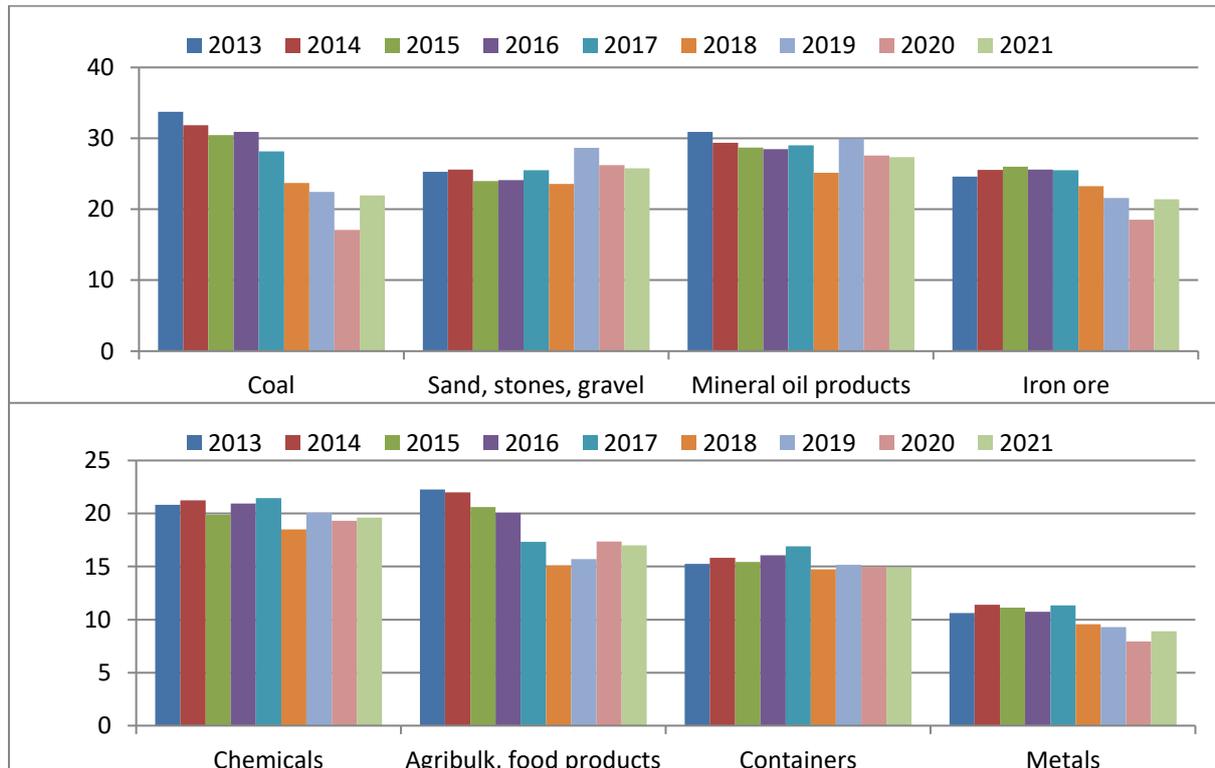
En ce qui concerne la situation économique du transport de marchandises sur le Rhin, **une reprise globale** est visible. En 2021, l'activité marchandises a augmenté de 5,4 % par rapport à 2020. La reprise est notamment à mettre au crédit des deux segments de marchandises sèches, le minerai de fer et le charbon. Tous deux affichent un taux de croissance positif de +15 % pour le minerai de fer et de +28 % pour le charbon. Cela s'explique par deux raisons. L'une est la forte augmentation de la demande de charbon dans le secteur de l'énergie en raison de l'explosion des prix du gaz, l'autre est due à l'augmentation de la production d'acier.

Début avril, la Commission européenne a proposé **d'interdire le charbon russe**, qui représente pourtant **45 %** des importations européennes totales de charbon. Cela pourrait d'une part renforcer le développement des énergies renouvelables, mais d'autre part aussi signifier le report de l'abandon de l'énergie nucléaire. **On s'attend néanmoins à ce que la demande de charbon continue d'augmenter.**

Les segments de marchandises tels que les conteneurs, le sable, la terre et les matériaux de construction ainsi que les denrées alimentaires et les aliments pour animaux restent à un niveau assez stable. Il en va de même du transport de marchandises liquides.

À la crise sanitaire succède une **crise géopolitique majeure** avec la guerre en Ukraine depuis le 24 février 2022. Les sanctions prises à l'encontre de la Russie dans le domaine de l'énergie ainsi que l'arrêt de l'activité agricole en Ukraine engendreront très certainement des **conséquences inédites** qui restent très difficiles à estimer sur le transport des matières énergétiques et agricoles.

Marchandises transportées sur le Rhin traditionnel par type de marchandises (en millions de tonnes)¹³



Source : Analyse de la CCNR sur la base des données Destatis

¹² Ce chapitre est élaboré en collaboration avec le service de l'Observation du marché de la CCNR. Tous les rapports de l'Observation du marché sont disponibles sur le site Internet : <https://inland-navigation-market.org/>

¹³ Pour les conteneurs : poids net

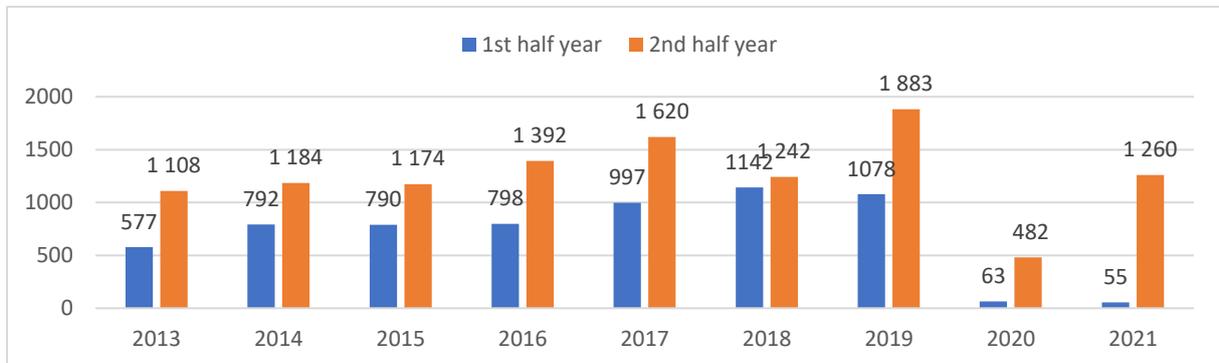
Transport de marchandises sur le Rhin traditionnel en total
et par principaux segments de marchandises (en millions de tonnes)
et taux d'évolution 2020/2019

Segments de marchandises	2019	2020	2021	2021/2020 in%
Rhin traditionnel (total)	174.1	160.0	168.6	+5.4
Produits pétroliers	30.0	27.6	27.3	-1.1
Sable, ballast, gravier	28.6	26.2	25.8	-1.5
Produits chimiques	20.1	19.3	19.6	+1.6
Minerai de fer	21.6	18.5	21.4	+15.7
Produits alimentaires	15.7	17.4	17.0	-2.3
Charbon	22.4	17.1	22.0	+28.6
Marchandises en conteneurs	15.2	15.0	14.9	-0.6
Métaux	9.3	8.0	8.9	+11.2

4.2 Transport de passagers

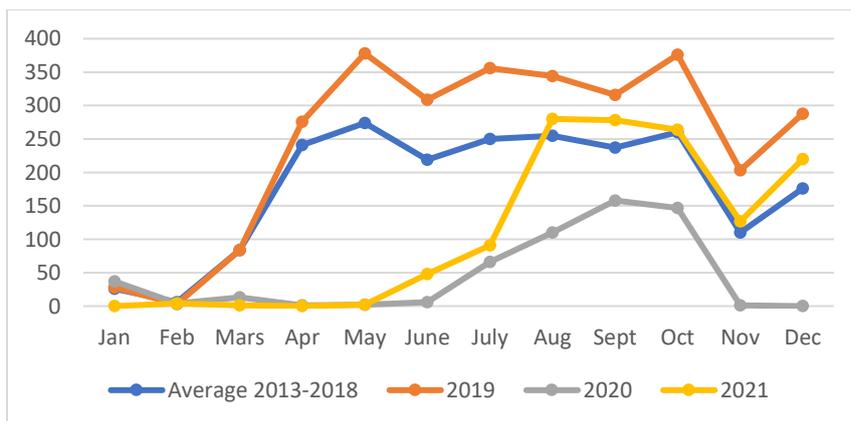
Au premier semestre 2021, l'activité à passagers était encore éloignée de 90 à 95 % du niveau du premier semestre 2019 (!).

Nombre de bateaux à passagers passant l'écluse d'Iffezheim 2013-2021



Source: German Waterway and Shipping Administration

Comparaison depuis 2017



Source: German Waterway and Shipping Administration

La situation de la navigation à passagers s'améliore en 2021.

Selon les données fournies par le BEV, les recettes de ce dernier issues de la navigation à passagers connaissent un net rebond en 2021, avec 224 000 € soit 124% de plus qu'en 2020. Mais ces recettes restent à -47% en deçà du niveau de 2019 :

Rétribution d'élimination, recettes du BEV issues de la navigation à passagers

	2019	2020	2021
Bateaux d'excursion journalière	261 000 €	61 000 €	142 000 €
Bateaux à passagers à cabines	163 000 €	39 000 €	82 000 €
Total navigation à passagers	424 000 €	100 000 €	224 000 €

Source : BEV, 13 avril 2022

4.3 Impact sur la rétribution d'élimination

Les chiffres de l'année 2021 sont positifs. Le total des recettes en 2021 s'élève à **11 421 706 €** (chiffres provisoires), ce qui s'inscrit dans le scénario estimé à l'automne 2021.

Comparaison trimestrielle des recettes (en euros) de la rétribution d'élimination (2019-2020-2021)

	2019	2020	2021*	Comparaison 2020-2021 en %	Comparaison 2019-2021 en %
T1	2 532 835 €	2 565 993 €	2 713 549 €	5,75%	6,66%
T2	2 592 716 €	2 297 338 €	2 767 703 €	20,47%	6,32%
T3	2 649 205 €	2 318 825 €	2 850 633 €	22,93%	7,07%
T4	2 504 245 €	2 503 771 €	3 089 821 €	23,54%	19,04%
TOTAL	10 277 300 €	9 685 927 €	11 421 706 €	17,92%	10,02%

*chiffres issues des péréquations trimestrielles provisoires. La péréquation finale est adoptée dans la péréquation annuelle de l'année +1 (en décembre).

On observe une **nette hausse des recettes** sur les 2^e, 3^e et 4^e trimestres pour un total de près +18% par rapport à l'année précédente.

L'année 2020 ayant été marquée fortement par la crise (sanitaire), il est proposé d'observer la comparaison avec l'année 2019 comme année de référence (dernière colonne). On observe une hausse de 10%, ce qui confirme la hausse des recettes espérée avec l'augmentation de la rétribution d'élimination à 8,50 € / 1000 litres de gazole avitaillé.

Il reste à examiner la marge de progression supplémentaire pour les recettes, lorsque doit reprendre en 2022 la navigation à passagers, particulièrement touchée par les mesures liées à la pandémie de Covid-19.

Le transport des marchandises et notamment des matières énergétiques connaîtra très certainement les conséquences de la guerre en Ukraine mais l'impact n'est pas mesurable aujourd'hui.

Si l'on observe en parallèle les quantités avitaillées (en litres), on remarque que les chiffres sont cependant à la baisse :

Comparaison trimestrielle des quantités avitaillées (en litres) (2019-2020-2021)
(les chiffres sont extrapolés à partir de la rétribution d'élimination)

	2019	2020	2021 (prov)	Comparaison 2020-2021 en %	Comparaison 2019-2021 en %
T1	337 711 333	342 132 400	319 241 059	-6,69%	-5,79%
T2	345 695 467	306 311 733	325 612 118	6,30%	-6,17%
T3	353 227 333	309 176 667	335 368 588	8,47%	-5,33%
T4	333 899 333	333 836 133	363 508 353	8,89%	8,15%
TOTAL	1 370 535 486	1 291 458 953	1 343 730 118	4,05%	-1,99%

On observe une hausse des avitaillements en 2021, et particulièrement aux troisième et quatrième trimestres. Mais si l'on applique la comparaison ici également avec l'année 2019 comme année de référence « ante-crise », **les quantités avitaillées sont en baisse de 2% en 2021**. La hausse du 4^e trimestre ne permet pas de gommer les baisses des trois premiers trimestres.

Balance coûts/recettes 2020-2021

	2020			2021 (prov.)		
	Recettes	Coûts	Balance	Recettes	Coûts	Balance
T1	2 565 993 €	2 908 381 €	-342 388 €	2 713 549 €	2 803 365 €	-89 816 €
T2	2 297 338 €	2 712 658 €	-415 320 €	2 767 703 €	2 763 948 €	3 755 €
T3	2 318 825 €	2 933 189 €	-614 364 €	2 850 633 €	2 833 735 €	16 898 €
T4	2 503 771 €	2 873 952 €	-370 181 €	3 089 821 €	2 829 738 €	263 394 €
TOTAL	9 685 927 €	11 428 180 €	-1 742 253 €	11 421 706 €	11 230 786 €	190 920 €

Tandis que l'année 2020 avait été marquée par un très fort déficit dans la balance coûts / recettes, l'année 2021 indique un retour à l'équilibre, avec une **balance positive à près de 200 000 €**.

L'augmentation est entrée en vigueur à temps pour éviter une aggravation de la situation financière due à la pandémie de Covid-19. Cependant, l'objectif de cette augmentation de la rétribution d'élimination, à savoir **l'amélioration structurelle du rapport entre les recettes et les dépenses reste très fragile**. Les coûts ont diminué de 200 000 € ce qui correspond d'ailleurs au surplus de la balance.

Si le montant des recettes reste inchangé, il ne permettra pas de couvrir l'augmentation des coûts annoncée (voir chapitre suivant).

Conclusions intermédiaires :

- **L'année 2021 est marquée par un rebond économique**, porté par le transport de marchandises tandis que la navigation à passagers est restée à quai ; la situation économique de l'année 2022 sera inédite et il est encore difficile d'estimer les conséquences (positives ou négatives) de la crise sur notamment les produits énergétiques ou agricoles résultant de la guerre en Ukraine ;
- Les **recettes de la rétribution d'élimination connaissent une nette augmentation**, ce davantage **grâce à l'augmentation de la rétribution d'élimination** au 1^{er} janvier 2021 qu'à la reprise de l'activité économique puisque les quantités avitaillées sont inférieures en 2021 par rapport à 2019 ;
- Cette hausse permet d'atteindre un **équilibre** entre les recettes et les coûts en 2021 ; cet équilibre reste néanmoins **très fragile** à la fois en raison des **incertitudes** liées à l'activité de transport qui impactera les avitaillements, et en raison de l'augmentation des coûts du système.

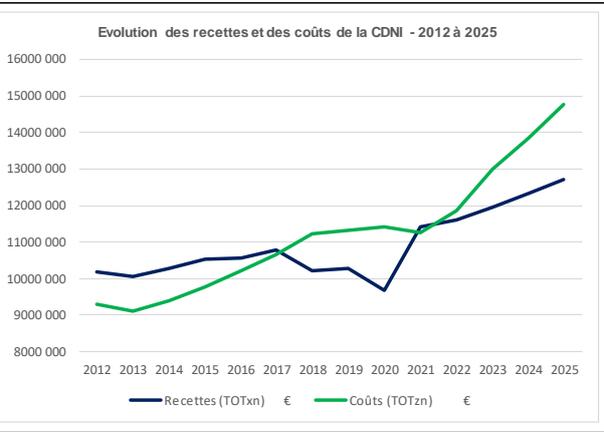
5. Analyse des données agrégées depuis 2012 et perspectives

Sur la base des enseignements acquis depuis 2012 (Appendice 1), et des estimations fournies par les IN, 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 2021 présentent un excédent cumulé depuis 2011 d'environ 1 000 000 d'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 augmentent régulièrement. L'année en cours (2022) devrait à nouveau s'achever par un déficit malgré l'augmentation de la rétribution d'élimination d'un euro au premier janvier 2021. Cela signifie que les recettes provenant de la rétribution d'élimination ne couvrent plus le coût de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et graisseux. Cette tendance se poursuivra probablement pour les années à venir.

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, pour un maintien de la rétribution d'élimination à 8,50 euros pour 1 000 litres de carburant détaxé avitaillé.

Recettes et coûts - 2012/2025				
	Recettes (TOTxn) €	Coûts (TOTzn) €	Différence excédent/déficit €	Différence (cumulée) €
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	1 712 365
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	2 633 518
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	3 519 349
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	4 257 939
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	4 604 764
2017	10 796 806	10 652 489	144 317	4 749 081
2018	10 207 760	11 232 109	- 1 024 349	3 724 732
2019	10 273 487	11 320 745	- 1 047 258	2 677 474
2020	9 685 925	11 428 181	- 1 742 256	935 218
2021	11 421 707	11 269 894	151 813	1 087 031
2022	11 592 157	11 852 094	- 259 937	827 094
2023	11 956 001	12 996 963	- 1 040 962	- 213 868
2024	12 337 365	13 850 722	- 1 513 357	- 1 727 225
2025	12 708 112	14 769 308	- 2 061 196	- 3 788 421
Total	152 554 825	157 188 496	- 4 633 671	



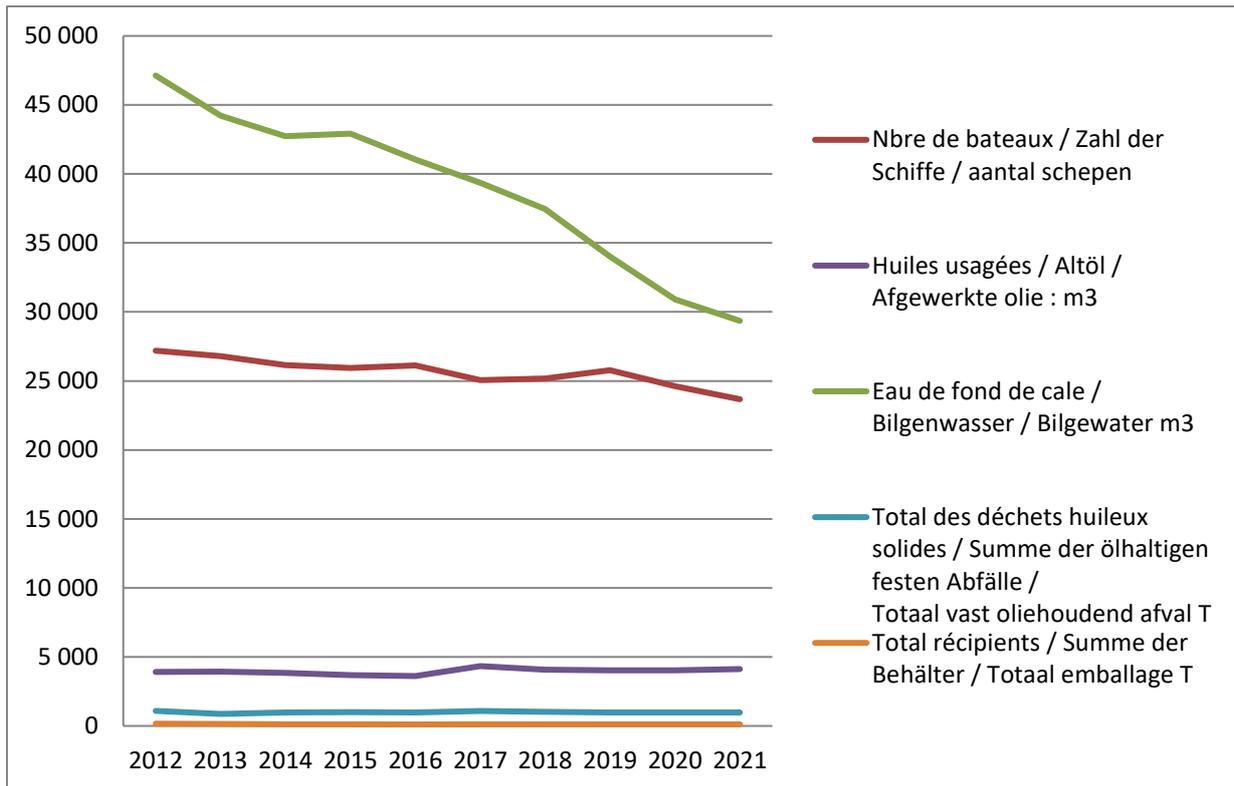
Cette figure montre qu'à partir de 2022, les recettes seront inférieures aux dépenses.

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

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

1. une partie importante des coûts est fixe et n'évolue pas en fonction des volumes de déchets collectés ;
2. les prix de rachat des huiles usées 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 ;
4. en Allemagne, un ancien bateau déshuileur a été remplacé par un nouveau bateau déshuileur à double coque ;
5. enfin, l'inflation s'est également traduite par une augmentation.

Evolution des volumes de déchets



6. Réflexions en cours pouvant impacter la péréquation financière

- L'IIPC constate que la hausse des coûts se poursuit. Elle s'attend à ce que le réseau d'élimination soit au moins maintenu ou qu'il doive être développé, ce qui signifie qu'une hausse des coûts est probable 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 prioritaires 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 ;
 - exploitation de synergies innovantes dans la collecte ;
 - réduction des déchets collectés ;
 - examen de la structure de financement.
- 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**¹⁴. 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 du 1^{er} janvier 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.

¹⁴ 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

Des concertations seront entreprises au niveau national en prenant en considération le renouvellement de la flotte des bateaux déshuileurs notamment avec l'élaboration d'un plan stratégique pluriannuel.

Il est rappelé ici l'importance des investissements et de l'innovation qui peuvent avoir des effets positifs sur la structure des prix et la stabilité des coûts.

7. 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 au 1^{er} janvier 2021 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 ;
- Et 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 est très 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 dès 2022 et de façon durable avec un montant de rétribution d'élimination à 8,50 euros.

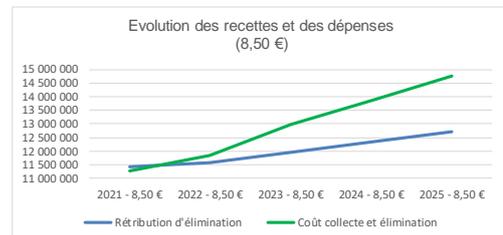
Au vu des derniers développements concernant le système, il est très probable qu'une nouvelle augmentation de la rétribution d'élimination devra intervenir dès 2023.

L'IIPC restera très attentive aux évolutions (coûts/recettes) afin de garantir la pérennité du système.

Sur la base des estimations pour les années 2021-2025, le Secrétariat présente plusieurs scénarios possibles permettant d'estimer le montant de la rétribution d'élimination nécessaire pour couvrir les coûts du système.

Hypothèse 1 : maintien du montant de la rétribution d'élimination à 8,50 euros

à 8,50€					
	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 8,50 €	2024 - 8,50 €	2025 - 8,50 €
Coût collecte et élimination	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Rétribution d'élimination	11 421 706	11 592 157	11 956 001	12 337 365	12 708 112
Excédent / déficit	151 812	-259 937	-1 040 962	-1 513 357	-2 061 196
Excédent / déficit cumulé	1 132 534	872 597	-168 365	-1 681 722	-3 742 918

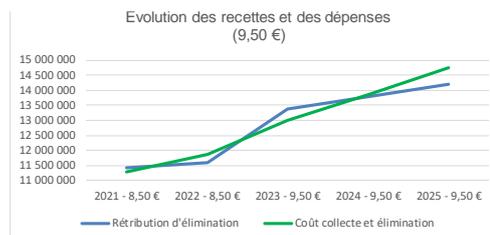


Cette hypothèse ne permet plus le financement du système dès 2022 et les excédents cumulés n'offriront plus la trésorerie nécessaire au financement du système sans recours à l'emprunt bancaire.

Hypothèse 2 : augmentation du montant de la rétribution d'élimination en 2023 pour un maintien pluriannuel

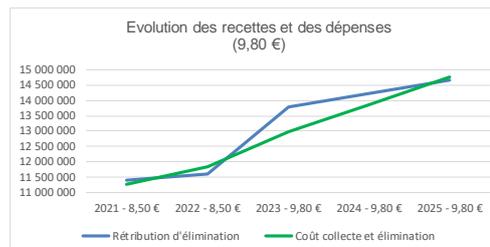
à 9,50€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,50 €	2024 - 9,50 €	2025 - 9,50 €
Coût collecte et élimination	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Rétribution d'élimination	11 421 706	11 592 157	13 362 589	13 788 820	14 203 184
Excédent / déficit	151 812	-259 937	365 626	-61 902	-566 124
Excédent / déficit cumulé	1 132 534	872 597	1 238 223	1 176 321	610 197



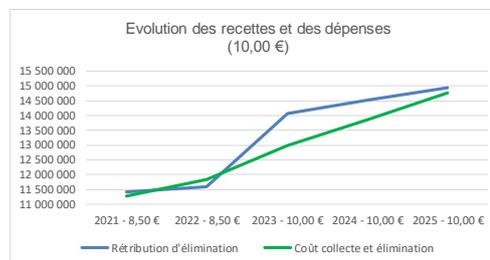
à 9,80€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,80 €	2024 - 9,80 €	2025 - 9,80 €
Coût collecte et élimination	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Rétribution d'élimination	11 421 706	11 592 157	13 784 566	14 224 256	14 651 706
Excédent / déficit	151 812	-259 937	787 603	373 534	-117 602
Excédent / déficit cumulé	1 132 534	872 597	1 660 200	2 033 734	1 916 132



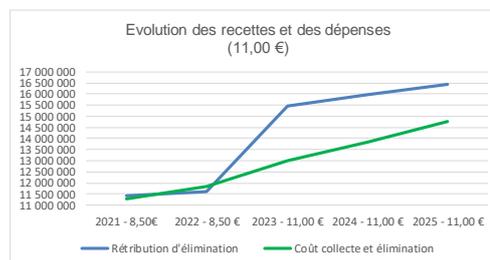
à 10,00€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €
Coût collecte et élimination	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Rétribution d'élimination	11 421 706	11 592 157	14 065 884	14 514 547	14 950 720
Excédent / déficit	151 812	-259 937	1 068 921	663 825	181 412
Excédent / déficit cumulé	1 132 534	872 597	1 941 518	2 605 343	2 786 755



à 11,00€

	2021 - 8,50€	2022 - 8,50 €	2023 - 11,00 €	2024 - 11,00 €	2025 - 11,00 €
Coût collecte et élimination	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Rétribution d'élimination	11 421 706	11 592 157	15 472 472	15 966 002	16 445 792
Excédent / déficit	151 812	-259 937	2 475 509	2 115 280	1 676 484
Excédent / déficit cumulé	1 132 534	872 597	3 348 106	5 463 386	7 139 870



8. Proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2023

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

- décider d'augmenter le montant de la rétribution d'élimination à 10,00 euros dès le 1^{er} janvier 2023 (article 3.03) et de publier le présent rapport ;
- décider de communiquer auprès des acteurs concernés sur cette augmentation du montant de la rétribution d'élimination ;
- inviter l'IIPC à appliquer une approche globale, avec un réseau comportant un nombre suffisant de stations de réception et assurant l'efficacité de l'élimination ;
- inviter l'IIPC à porter attention à la maîtrise des coûts ;
- inviter l'IIPC à présenter un nouveau rapport l'année prochaine en incluant ces éléments.

Appendices :

Appendice 1 : Données cumulées et variation en %, 2012-2021

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

Données cumulées et variations en %
2012 - 2021

CDNI													
2012-2021		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2021
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	23 673	280 133	-12,94%
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	4 117	44 218	4,97%
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	29 352	400 049	-37,72%
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	977	7 967	-9,50%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T 162	141	129	124	107	110	114	122	112	118	1 039	-27,14%
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / 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	11 269 894	113 323 001	21,06%
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde 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	11 421 707	114 410 033	12,24%

* provisoire / Vorläufig / voorlopig

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



Source : CDNI (2022)

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 plus de **50 stations de réception, réparties comme suit :**

41 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,

25 aux Pays-Bas et

1 en Suisse.

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 possède un réseau de voies d'eau relativement étendu, essentiellement desservi par des bateaux déshuileurs. En général, les bateaux interviennent à l'échelle régionale (dans un rayon d'environ 50 km). 3 bateaux effectuent des opérations d'élimination pour le compte du Bilgenentwässerungsverband (association des déshuileurs) selon un calendrier, sur des secteurs d'une étendue moyenne (entre 100 et 400 km) et plus grande (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 offerte par les bateaux déshuileurs. La manière dont l'eau de fond de cale collectée par les bateaux est ensuite traitée varie en fonction de la législation régionale.

- Normalement, l'eau de fond de cale est séparée à bord en phase huileuse et phase aqueuse. L'eau épurée est rejetée soit dans la voie d'eau, soit 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 fait appel à des entreprises à la suite d'appels d'offres à l'échelle européenne. Le BEV ignore le détail de l'offre globale des prestataires en termes d'amortissement, d'administration, d'exploitation, de coûts salariaux, d'entretien et de maintenance des bateaux. Le BEV prend en charge l'ensemble des coûts pour les prestations fournies.

Actuellement, le BEV fait intervenir trois entreprises privées dans cinq régions. Ces entreprises exploitent 7 bateaux qui interviennent exclusivement pour le déshuilage des cales de bateaux de navigation intérieure. Les autres bateaux déshuileurs interviennent également pour l'élimination de déchets des navires de mer et pour l'avitaillement en carburant des bateaux de navigation intérieure et pour la fourniture d'autres produits (eau potable, huile, 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 pour les prestations fournies par les entreprises mandatées ne dépend pas de la quantité d'eau de fond de cale prise en charge dans la partie allemande du bassin fluvial du Rhin. Cette rémunération se base sur la quantité d'huile usée 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 24 bateaux et d'une station à terre. En raison de cette couverture très dense, le rayon d'action des bateaux déshuileurs est peu étendu. Pour desservir les bateaux exploités au-delà de la zone couverte par l'élimination des déchets, on utilise des camions. Toutes les stations de réception de déchets collectent tous les déchets relevant de la Partie A.

Collecte et élimination :

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

Attribution du marché :

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

Particularités spécifiques aux États :

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

Description par État - Belgique



Secteur d'intervention :

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

Partie A
Clarification de la définition des eaux de fond de cale
Amendement de l'article 2.02

La Conférence des Parties Contractantes,

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

consciente que la protection de l'environnement ainsi que la sécurité et le bien-être des personnels et des usagers de la voie d'eau constituent des impératifs pour la navigation intérieure,

rappelant le principe fondateur de l'interdiction de déversement et de rejet des déchets,

considérant que des prescriptions claires relatives à la collecte et au dépôt des déchets huileux et gras permettent à la profession de toujours mieux se conformer à ses obligations,

considérant qu'il importe à cet égard de mettre en œuvre une réglementation internationale uniforme,

considérant qu'une harmonisation des standards de collecte et dépôt des déchets huileux et gras permet une meilleure maîtrise des flux de ces déchets et contribue à la pérennité du système mis en place dans le cadre de la Partie A de la Convention,

sur la proposition de son groupe de travail,

adopte l'amendement à l'article 2.02 telle que présenté en annexe.

La présente résolution entre en vigueur immédiatement.

Annexe

Partie A
Clarification de la définition des eaux de fond de cale
Amendement de l'article 2.02

L'article 2.02 du Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est rédigé comme suit :

« Article 2.02

Collecte et traitement à bord

- (1) L'eau de fond de cale au sens de l'article 1, lettre d), provenant des zones à bord du bateau qui y sont mentionnées, n'est considérée comme de l'eau de fond de cale que si l'eau huileuse a été produite pendant l'exploitation et l'entretien du bateau et n'est pas contaminée par des matières autres que de l'huile. L'eau de fond de cale contaminée d'une autre manière est considérée comme faisant partie des « autres déchets spéciaux » au sens de l'article 8.01, lettre e).

Le conducteur doit assurer la collecte séparée à bord des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment dans des récipients prévus à cet effet ou celle des eaux de fond de cale dans les cales des salles des machines.

Les récipients doivent être stockés à bord de telle manière que toute fuite de matière puisse facilement être constatée et empêchée à temps.

- (2) Il est interdit
- a) d'utiliser des réservoirs mobiles stockés sur le pont comme réservoirs de collecte des huiles usagées ;
 - b) de brûler des déchets à bord ;
 - c) d'introduire dans la cale des salles des machines des produits de nettoyage dissolvant l'huile et la graisse ou à action émulsifiante. Sont exceptés les produits qui ne rendent pas plus difficile l'épuration des eaux de fond de cale par les stations de réception. »

**Partie A Contrat SPE-CDNI (système de paiement électronique de la CDNI)
Amendement**

La Conférence des Parties Contractantes,

vu l'article 6 de la Convention et l'article 3.03, paragraphe 4 du Règlement d'application, le paiement de la rétribution d'élimination doit être possible par le biais d'un moyen de paiement électronique,

vu les résolutions CDNI 2017-I-1, 2019-I-4 et 2021-I-4,

attendu que le renouvellement du système de paiement électronique de la CDNI (SPE-CDNI) ne pourra intervenir au 1^{er} avril 2023,

vu la nécessité subséquente d'assurer une transition sans discontinuité du système,

décide de prolonger la durée du contrat actuel jusqu'à la mise en œuvre du nouveau système de paiement électronique prévue le 2^e semestre 2023,

tenant compte par ailleurs de la fin de la couverture 2G et 3G dans certaines zones géographiques du champ d'application de la CDNI,

donne mandat au Secrétariat de signer un amendement au contrat actuel avec le prestataire afin d'encadrer les conditions de cette prolongation.

La présente résolution entre en vigueur avec effet immédiat.

Appendice III (Standards de déchargement)
Amendement aux dispositions pour l'utilisation du tableau concernant l'eau de précipitations
et l'eau de ballastage

La Conférence des Parties Contractantes,

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

consciente que la protection de l'environnement ainsi que la sécurité et le bien-être des personnels et des usagers de la voie d'eau constituent des impératifs pour la navigation intérieure,

considérant que des prescriptions claires relatives à la collecte et au dépôt des déchets liés à la cargaison permettent à la profession de toujours mieux se conformer à ses obligations,

convaincue qu'il est nécessaire à ce titre de veiller à ne pas imposer à la profession des procédures supplémentaires non justifiées d'un point de vue environnemental,

considérant que les eaux de précipitations et de ballastage peuvent être traitées de manière analogue aux eaux de lavage, dès lors que les standards de déchargement ont été respectés après le déchargement du dernier produit transporté,

sur la proposition de son groupe de travail,

adopte l'amendement aux dispositions pour l'utilisation du tableau de l'appendice III tel que présenté en annexe.

La présente résolution entre en vigueur immédiatement.

Annexe

**Appendice III (Standards de déchargement)
Amendement des dispositions pour l'utilisation du tableau concernant l'eau de
précipitations et l'eau de ballastage**

La lettre e) des dispositions pour l'utilisation du tableau de l'appendice III du Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est rédigé comme suit :

« Dispositions pour l'utilisation du tableau

(...)

8. Autres observations concernant l'utilisation du tableau

(...)

e) Les eaux de précipitation et de ballastage provenant de cales ou citernes lavées peuvent être déversées dans la voie d'eau.

Les eaux de précipitation et de ballastage provenant de cales ou citernes non lavées peuvent être déversées dans la voie d'eau, à condition que le standard de déchargement requis dans la colonne 3 ait été respecté après le déchargement du dernier produit transporté. »

IIPC

Résolution IIPC 2022-I-1

Constat de la péréquation provisoire 4^{ème} trimestre 2021

Résolution (arrêtée le 24 mars 2022)

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 4^{ème} trimestre 2021.
 - a) Le tableau « données trimestrielles provisoires » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 24 mars 2022.
 - b) Le tableau « données annuelles » (**annexe 2**) regroupe les volumes pour 2021.
 - c) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 3**).
 - d) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 4**).
2. Particularités
 - a) Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.
 - b) Les reports tiennent compte de la péréquation financière internationale 2020 (Résolution CDNI 2021-II-2).
 - c) Les volumes de gazole pays signataires seront reportés sur la péréquation financière internationale.

Païement dû au titre de la péréquation du 4^{ème} trimestre 2021

3. L'IIPC approuve la péréquation du 4^{ème} trimestre 2021 sur la base de ce qui suit :
 - a) Charges totales : 11 269 892,99 €
 - b) Recettes totales : 11 421 706,92 €
 - c) Résultat : 151 813,93 €
 - d) Distribution :

SAB à :		
	ITB :	156 693,52 €
	BEV :	819 755,24 €
LUX à :		
	BEV :	54 964,12 €
VNF à :		
	ITB :	10 781,08 €
SRH à :		
	ITB :	14 426,96 €

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2021, état 4^{ème} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T4/2021	Solde reporté 2011-2020	Etat Cumulé
	Dn T4		
DE	72 324,61 €	511 147,86 €	583 472,47 €
BE	22 463,76 €	- 33 056,49 €	10 592,73 €
FR	728,94 €	12 248,36 €	12 977,30 €
LUX	83,55 €	1 502,72 €	1 586,26 €
NL	52 939,69 €	405 340,61 €	458 280,30 €
CH	3 273,39 €	38 035,64 €	41 309,03 €
Σ	151 813,93 €	935 218,69 €	1 087 032,62 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau données annuelles

Annexe 3 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 4 : Tableau de distribution

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 4 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	8	1 529	2 441	106	5	1 605	5 694	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	-	102	473	31	480	1 088	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	-60,85	826	2 929	93	2 888	6 679	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	9 892	19 573	661	8 168	+ 38 294	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	75	26 047	64 757	4 598	37 414	+ 132 981	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg		18 402	41 023	2 128	10 429	+ 72 056	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	75	54 341	125 353	7 387	56 011	243 331	
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		6 389	2 449	495		+ 9 333	
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		3 744	15 875		19	+ 4 368	
5	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	17	10 133	18 324	495	4 368	33 356	
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	24 694	432 284	954 815	64 000	3 003	1 347 668	+ 2 826 464
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			3 274				+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	24 694	432 284	958 089	64 000	3 003	1 347 668	2 829 738
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	36 446	325 112	2 011 944	83 174	58 077	578 379	+ 3 093 132
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 438					-/- - 3 438
	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	€	36 446	321 674	2 011 944	83 174	58 077	578 379	3 089 694
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³						-	
	Volume de gazole IN / Gasölmenge IN / Gasolievolume NI	m ³	4 293	34 607	267 468	9 792	35	55 664	371 859

* facultatif / fakultatief / facultatief

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

CDNI		Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens							
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	17	6 643	10 248	383	11	6 371	23 673	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	302	2 062	129	4	1 620	4 117	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	38	3 504	13 153	357	8	12 292	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroeefas-/smeervet	kg	-	40 636	76 637	2 011	31 141	+ 150 425	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	80	104 427	270 208	16 988	275	+ 155 667	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	-	70 488	162 689	4 428	127	+ 41 019	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	80	215 551	509 534	23 427	402	227 827	
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		16 950	13 329	1 125		+ 31 404	
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		9 666	59 796	61	16 731	+ 86 254	
5	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	87	26 616	73 125	1 125	61	16 731	
Zn	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	54 113	1 628 487	3 920 962	243 000	6 202	5 369 011	+ 11 221 775
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			9 011			+/-	9 011
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	54 113	1 628 487	3 929 973	243 000	6 202	5 369 011	11 230 786
Xn	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	126 511	1 113 554	7 522 663	290 073	217 786	2 154 429	+ 11 425 017
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitief)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 438					-/- - 3 438
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€						+/-	-
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€							-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	126 511	1 110 116	7 522 663	290 073	217 786	2 154 429	11 421 578
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³							-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	15 047	131 006	997 180	34 377	130	206 164	1 383 904

* facultatif / fakultativ / facultatief

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

Calcul de péréquation									
Année 2021/4 trimestre									
IIPC PT 2021-4									
Etat/IN	Données IN 4T2021			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	Péréquation T4 CnT4=Cn-CnT1-CnT2-CnT3
DE	5 369 010,58 €	2 154 429,45 €	0,4764029778068	5 441 335,19 €	3 286 905,74 €	775 069,72 €	887 459,20 €	749 657,45 €	874 719,36 €
BE	1 667 594,81 €	1 110 243,56 €	0,1479690012567	1 690 058,57 €	579 815,01 €	157 952,22 €	54 852,75 €	185 108,48 €	181 901,55 €
FR	54 112,60 €	126 511,86 €	0,0048015185280	54 841,54 €	71 670,32 €	22 168,63 €	25 789,77 €	12 930,85 €	10 781,08 €
LUX	6 202,00 €	217 786,05 €	0,0005503157843	6 285,55 €	211 500,50 €	50 389,49 €	53 040,19 €	53 106,71 €	54 964,12 €
NL	3 929 973,00 €	7 522 663,00 €	0,3487143137461	3 982 912,69 €	3 539 750,31 €	863 975,48 €	867 438,35 €	831 887,73 €	976 448,76 €
CH	243 000,00 €	290 073,00 €	0,0215618728781	246 273,39 €	43 799,61 €	3 511,65 €	3 956,36 €	36 840,65 €	14 426,96 €
Σ	11 269 892,99 €	11 421 706,92 €	1,00	11 421 706,92 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Constat de la péréquation provisoire 1^{er} trimestre 2022

Résolution (arrêtée le 19 mai 2022)

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 1^{er} trimestre 2022 :
 - a) Le tableau « données trimestrielles » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1^{er} mai 2022.
 - b) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 2**).
 - c) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 3**).

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

Paiement dû au titre de la péréquation du 1^{er} trimestre 2022

3. L'IIPC approuve la péréquation du 1^{er} trimestre 2022 sur la base de ce qui suit :
 - a) Charges totales : 2 744 496,23 €
 - b) Recettes totales : 2 710 478,68 €
 - c) Résultat : - 34 017,55 €
 - d) Distribution :

SAB à :		
	ITB :	131 309,06 €
	BEV :	697 326,26 €
LUX à :		
	BEV :	52 871,88 €
VNF à :		
	ITB :	8 882,66 €
SRH à :		
	ITB :	12 112,90 €

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2022, état 1^{er} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T1/2022	Report provisoire 2021	Solde reporté 2011-2020	Etat Cumulé
	Dn T1			
DE	- 15 921,83 €	72 324,61 €	511 147,86 €	567 550,64 €
BE	- 5 576,80 €	22 463,76 €	- 33 056,49 €	- 16 169,53 €
FR	- 249,70 €	728,94 €	12 248,36 €	12 727,60 €
LUX	- €	83,55 €	1 502,72 €	1 586,26 €
NL	- 11 550,33 €	52 939,69 €	405 340,61 €	446 729,97 €
CH	- 718,90 €	3 273,39 €	38 035,64 €	40 590,13 €
Σ	- 34 017,55 €	151 813,93 €	935 218,69 €	1 053 015,07 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 1 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	5	1 615	2 493	91		1 489	5 693	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	1	156	465	33	411	1 066	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	11	1 066	3 184	94	3 020	7 375	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	-	4 030	19 454	200	7 131	+ 30 815	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	10	34 224	56 998	3 731	36 932	+ 131 895	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	40	17 165	39 530	600	9 559	+ 66 894	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	50	55 419	115 982	4 531	-	53 622 229 604	
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 402	2 281	250		+ 5 933	
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 977	13 386		3 243	+ 18 606	
5	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	40	5 379	15 667	250	-	3 243 24 579	
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	20 145	449 929	931 867	58 000	1 284 554	+ 2 744 496	
	Intérêts / Zinsen / Rente	€						+/-	
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	20 145	449 929	931 867	58 000	- 1 284 554	2 744 496	
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	28 778	292 048	1 748 952	69 394	52 572	518 734	+ 2 710 479
	Créances irrécouvrables (définitivement) * / Ueinbringliche 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	€	28 778	292 048	1 748 952	69 394	52 572 518 734	2 710 479	
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³						-	
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	3 386	34 359	232 456	8 164	20 48 314	326 699	

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Calcul de péréquation					
Année 2022/1. Trimestre					
IIPC PT 2022-1					
	Données IN 1T2022			Péréquation financière	
Etat/IN	coûts	recettes	part coûts	part convent. Recettes	Péréquation
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn
DE	1 284 554,40 €	518 734,43 €	0,4680474274144	1 268 632,57	749 898,14 €
BE	449 929,42 €	292 048,00 €	0,1639388005281	444 352,62	152 304,62 €
FR	20 145,41 €	28 778,37 €	0,0073402942878	19 895,71 -	8 882,66 €
LUX	- €	52 571,88 €	0,0000000000000	0,00 -	52 571,88 €
NL	931 867,00 €	1 748 952,00 €	0,3395402732982	920 316,67 -	828 635,33 €
CH	58 000,00 €	69 394,00 €	0,0211332044716	57 281,10 -	12 112,90 €
Σ	2 744 496,23 €	2 710 478,68 €	1,00	2 710 478,68 €	0,00 €

Résolutions CPC et IIPC adoptées de la Conférence des Parties Contractantes du 20 décembre 2022

Résolution CDNI 2022-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 20 décembre 2022,

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) M. HOORNAERT (membre) M. EL KAHLOUN (membre) M. GHYSBRECHT (suppléant) M. VERLINDEN (suppléant)
France :	Mme BOULDOUYRÉ (Cheffe de délégation) Mme GODARD (membre)
Luxembourg :	M. NILLES (Chef de délégation) M. SCHROEDER (membre)
Pays-Bas :	M. TEN BROEKE (Chef de délégation) Mme STEIJVEN (membre) M. SPUIJ (suppléant) M. STEENSMA (suppléant)
Suisse :	M. NUSSER (Chef de délégation) M. KOLTSIDAS (membre)

Pour 2023 la présidence sera assurée par la délégation néerlandaise et la vice-présidence par la délégation suisse.

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. REIJERSE (représentant de la profession)
Suisse :	M. NUSSER (représentant, Chef de délégation) M. BLESSINGER (suppléant) Mme GEBHARD (suppléante) M. METZGER (représentant de la profession)

**Renouvellement du système de paiement électronique
pour l'acquittement de la rétribution d'élimination
Signature d'un contrat avec FrontForce pour le développement, la mise en œuvre et la
maintenance du SPE-CDNI 3.0**

La Conférence des Parties Contractantes,

consciente que

- conformément à l'article 5, les Parties contractantes à la CDNI doivent assurer des modalités uniformes de financement pour la réception et l'élimination des déchets survenant à bord des bateaux,
- conformément à l'article 3.03, paragraphe 4, du Règlement d'application, le paiement de la rétribution d'élimination doit être possible par le biais d'un moyen de paiement électronique,
- le contrat relatif au système de paiement actuel expire le 31 août 2023,

ayant pris acte du rapport de la Commission d'examen du 30 novembre 2022,

donne mandat à la Secrétaire générale de la Commission centrale pour la navigation du Rhin pour l'adjudication sans délai à l'entreprise proposée par la Commission d'examen et pour la conclusion du contrat pour le développement, la mise en œuvre et la maintenance du SPE-CDNI 3.0

autorise la Secrétaire générale, si nécessaire et en concertation avec le groupe de pilotage, à signer d'éventuelles modifications du contrat.

La présente résolution entrera en vigueur le 20 décembre 2022.

Péréquation financière internationale 2021

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 2021, 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 20 décembre 2022.

Annexe

Synthèse des données annuelles 2021

CDNI		Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens								
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	17	6 706	10 248	383	11	6 371	23 736		
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	-	312	2 062	129	4	1 620	4 127	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	382	3 573	13 153	357	8	12 292	29 765	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg		40 696	76 637	2 011		31 141	+	150 485
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	80	104 490	270 208	16 988	275	155 667	+	547 708
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg		70 710	162 689	4 428	127	41 019	+	278 973
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	80	215 896	509 534	23 427	402	227 827		977 166
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		16 967	13 329	1 125			+	31 421
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		10 439	59 796		61	16 731	+	87 027
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	87	27 406	73 125	1 125	61	16 731		118 535
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	€	54 113	1 654 442	3 923 424	274 322	6 202	5 369 011	+	11 281 514
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			12 297				+/-	12 297
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	54 113	1 654 442	3 935 721	274 322	6 202	5 369 011		11 293 811
Xn -	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geinde verwijderingsbijdrage</u>									
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	126 511	1 113 554	7 522 663	291 561	217 892	2 154 429	+	11 426 611
	Créances irrécouvrables (définitivement) * / Uneinbringliche Forderungen (definitiv) * / Oninbare vorderingen (definitief) *	€		- 3 310					-/-	- 3 310
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr. * / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen * / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen * (+ ou/oder/of -/-)	€							+/-	-
	(**) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systemverschil (+ou/oder/of -/-) *	€								-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	126 511	1 110 244	7 522 663	291 561	217 892	2 154 429		11 423 301
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³	-							-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	15 047	131 006	997 180	34 377	130	206 164		1 383 904

* fakultatief / 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 2021								
	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	5 369 010,63 €	2 154 429,45 €	0,4753940691822	5 430 569,42 €	3 276 139,97 €	3 286 905,74 €	- 10 765,77 €	61 558,79 €
BE	1 654 442,34 €	1 110 243,56 €	0,14649106333339	1 673 411,47 €	563 167,91 €	579 815,01 €	- 16 647,09 €	18 969,13 €
FR	54 112,60 €	126 511,49 €	0,0047913500048	54 733,03 €	- 71 778,46 €	-71 670,32 €	- 108,14 €	620,43 €
LUX	6 202,14 €	217 892,24 €	0,0005491627369	6 273,25 €	- 211 618,99 €	-211 500,50 €	- 118,48 €	71,11 €
NL	3 935 721,00 €	7 522 663,00 €	0,3484847675475	3 980 846,30 €	- 3 541 816,70 €	-3 539 750,31 €	- 2 066,39 €	45 125,30 €
CH	274 322,00 €	291 561,00 €	0,0242895871946	277 467,26 €	- 14 093,74 €	-43 799,61 €	29 705,86 €	3 145,25 €
Σ	11 293 810,71 €	11 423 300,74 €	1,00	11 423 300,74 €	0,00 €	- 0,00 €		129 490,02 €
	Solde/Saldo/ 31.12.2020		129 490,03 €					

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage

2021 IN débitrices / Zahlungsleistende IN / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE						16 647,09	16 647,09
DE						10 765,77	10 765,77
FR						108,14	108,14
LUX						118,48	118,48
NL						2 066,39	2 066,39
CH							0,00
SUMME / TOTAL	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	29 705,86	
							29 705,86
							29 705,86

Résolution CDNI 2022-II-4

Désignation d'un organe de contrôle des comptes

La Conférence des Parties Contractantes,

vu l'article 16 de son Règlement financier,

désigne le Cabinet FIBA comme organisme de contrôle des comptes pour les exercices budgétaires 2023-2028.

IIPC

Résolution IIPC 2022-II-1

Constat de la péréquation provisoire 2^{ème} trimestre 2022

Résolution arrêtée le 30 août 2022

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 2022.
 - a) Le tableau « données trimestrielles provisoires » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 19 août 2022.
 - 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 2022

3. L'IIPC approuve la péréquation du 2^{ème} trimestre 2022 sur la base de ce qui suit
 - a) Charges totales : 5 559 533,39 €
 - b) Recettes totales : 5 464 398,87 €
 - c) Résultat : - 95 134,52 €
 - d) Distribution :
 - SAB à :
 - ITB : 156 896,77 €
 - BEV : 680 649,04 €
 - LUX à :
 - BEV : 51 368,78 €
 - VNF à :
 - ITB : 8 045,58 €
 - SRH à :
 - ITB : 57 486,86 €

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2022, état 2^{ème} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T2/2022	Report provisoire 2021	Solde reporté 2011-2020	Etat Cumulé
	Dn T2			
DE	- 44 935,01 €	72 324,61 €	511 147,86 €	538 537,46 €
BE	- 16 127,78 €	22 463,76 €	- 33 056,49 €	- 26 720,51 €
FR	- 711,79 €	728,94 €	12 248,36 €	12 265,50 €
LUX	- 27,04 €	83,55 €	1 502,72 €	1 559,22 €
NL	- 31 382,14 €	52 939,69 €	405 340,61 €	426 898,16 €
CH	- 1 950,76 €	3 273,39 €	38 035,64 €	39 358,27 €
Σ	- 95 134,52 €	151 813,93 €	935 218,69 €	991 898,10 €

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 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	9	1 455	2 365	82	2	1 450	5 363		
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	-	128	431	34	-	382	975	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	13	987	2 789	63	3	2 738	6 593	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	10	3 152	17 024	140	-	7 889	+	28 215
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	110	31 216	55 181	2 890	10	38 818	+	128 225
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	-	16 189	37 980	1 400	-	9 777	+	65 346
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	120	50 557	110 185	4 430	10	56 484	-	221 786
	Réceptifs huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg	-	4 638	2 364	150	-	-	+	7 152
	Réceptifs huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	-	1 494	13 218	-	7	3 825	+	18 544
5	Total réceptifs / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	-	6 132	15 582	150	7	3 825	-	25 696
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering									
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	21 451	492 556	894 741	56 000	1 580	1 341 386	+	2 807 714
	Intérêts / Zinsen / Rente	€	-	-	7 322	-	-	-	+/-	-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	21 451	492 556	902 063	56 000	1 580	1 341 386	-	2 815 036
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage									
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	29 034	259 576	1 719 777	112 255	52 922	580 355	+	2 753 919
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitief)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€	-	-	-	-	-	-	-/-	-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€	-	-	-	-	-	-	+/-	-
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	29 034	259 576	1 719 777	112 255	52 922	580 355	-	2 753 919
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³	-	-	-	-	-	-	-	-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	3 416	30 538	240 161	14 226	23	47 731	-	336 095

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Calcul de péréquation							
Année 2022/2. trimestre							
IIPC PT 2022-2							
Etat/IN	Données IN 2T2022			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	2 625 941,40 €	1 099 090,43 €	0,4723312580015	2 581 006,39	1 481 915,96 €	749 898,14 €	732 017,82 €
BE	942 485,62 €	551 624,00 €	0,1695260292339	926 357,84	374 733,84 €	152 304,62 €	222 429,22 €
FR	41 596,11 €	57 812,56 €	0,0074819426527	40 884,32	16 928,24 €	8 882,66 €	8 045,58 €
LUX	1 580,26 €	105 493,88 €	0,0002842432789	1 553,22	103 940,66 €	52 571,88 €	51 368,78 €
NL	1 833 930,00 €	3 468 729,00 €	0,3298712088498	1 802 547,86	1 666 181,14 €	828 635,33 €	837 545,81 €
CH	114 000,00 €	181 649,00 €	0,0205053179832	112 049,24	69 599,76 €	12 112,90 €	57 486,86 €
Σ	5 559 533,39 €	5 464 398,87 €	1,00	5 464 398,87 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Constat de la péréquation provisoire 3^{ème} trimestre 2021

Résolution arrêtée le 21 novembre 2022

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 2022.
 - a) Le tableau « données trimestrielles provisoires » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1er novembre 2022.
 - 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 2021.
 - c) Les volumes de gazole pays signataires seront reportés sur la péréquation financière internationale.

Paiement dû au titre de la péréquation du 3^{ème} trimestre 2022

3. L'IIPC approuve la péréquation du 3^{ème} trimestre 2022 sur la base de ce qui suit :
 - a) Charges totales : 8 443 289,47 €
 - b) Recettes totales : 8 154 424,72 €
 - c) Résultat : - 288 864,75 €
 - d) Distribution :
 - SAB à :
 - ITB : 220 549,13 €
 - BEV : 665 297,48 €
 - LUX à :
 - BEV : 53 921,94 €
 - VNF à :
 - ITB : 2 919,09 €
 - SRH à :
 - ITB : 34 443,61 €

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2022, état 3^{ème} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T3/2022	Report provisoire 2021	Solde reporté 2011-2020	Etat Cumulé
	Dn T3			
DE	- 136 471,49 €	72 324,61 €	511 147,86 €	447 000,98 €
BE	- 50 254,63 €	22 463,76 €	-33 056,49 €	60 847,36 €
FR	- 2 140,67 €	728,94 €	12 248,36 €	10 836,63 €
LUX	- 154,84 €	83,55 €	1 502,72 €	1 431,42 €
NL	- 93 821,75 €	52 939,69 €	405 340,61 €	364 458,55 €
CH	- 6 021,37 €	3 273,39 €	38 035,64 €	35 287,66 €
Σ	- 288 864,75 €	151 813,93 €	935 218,69 €	798 167,87 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 3 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	5	1 703	2 440	99	3	1 492		5 742
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	-	109	440	35	1	485		1 070
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	3	920	2 836	71	3	3 306		7 139
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	30	3 030	17 466	440	-	6 583	+	27 549
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	75	27 901	56 732	3 313	35	39 862	+	127 918
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters		17 348	40 604	850	18	11 069	+	69 889
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	105	48 279	114 802	4 603	53	57 514		225 356
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal		2 797	2 082	220			+	5 099
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof		1 577	12 928		13	3 627	+	18 145
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	5	4 374	15 010	220	13	3 627		23 249
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€ 20 974	526 418	908 406	62 000	2 946	1 363 013	+	2 883 756
	Intérêts / Zinsen / Rente							+/-	
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€ 20 974	526 418	908 406	62 000	2 946	1 363 013		2 883 756
Xn - /	Recettes des retributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / reñde verwijderingsbijsdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€ 22 464	234 379	1 731 813	92 373	56 740	552 257	+	2 690 026
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitief)* / Oninbare vorderingen (definitief)*							-/-	-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)							+/-	-
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)								-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€ 22 464	234 379	1 731 813	92 373	56 740	552 257		2 690 026
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdraagstaat								-
	Volume de gazole IN / Gasölmenge IN / Gasolievolume NI	m ³ 2 643	27 574	238 174	10 868	34	49 912		329 205

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

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Annexe 2

Année 2022/3. Trimestre								
IIPC PT 2022-3								
Etat/IN	Données IN 3T2022			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	3 988 954,25 €	1 651 347,38 €	0,4724407784636	3 852 482,76	2 201 135,38 €	749 898,14 €	732 017,82 €	719 219,42 €
BE	1 468 903,30 €	786 003,00 €	0,1739728698417	1 418 648,67	632 645,67 €	152 304,62 €	222 429,22 €	257 911,83 €
FR	62 569,99 €	80 276,65 €	0,0074106176535	60 429,32	19 847,33 €	8 882,66 €	8 045,58 €	2 919,09 €
LUX	4 525,93 €	162 233,69 €	0,0005360387105	4 371,09	157 862,60 €	52 571,88 €	51 368,78 €	53 921,94 €
NL	2 742 336,00 €	5 200 542,00 €	0,3247947390343	2 648 514,25	2 552 027,75 €	828 635,33 €	837 545,81 €	885 846,61 €
CH	176 000,00 €	274 022,00 €	0,0208449562964	169 978,63	104 043,37 €	12 112,90 €	57 486,86 €	34 443,61 €
Σ	8 443 289,47 €	8 154 424,72 €	1,00	8 154 424,72 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	- €

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2022-3 (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	2 919,09 €						2 919,09 €
LUX		53 921,94 €					53 921,94 €
NL	220 549,13 €	665 297,48 €					885 846,61 €
CH	34 443,61 €						34 443,61 €
SUMME / TOTAL	257 911,83 €	719 219,42 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	
							977 131,25 €
							977 131,25 €
