



**VERDRAG INZAKE DE VERZAMELING,
AFGIFTE EN INNAME VAN AFVAL
IN DE RIJN- EN BINNENVAART**

CONFERENTIE VAN VERDRAGSLUITENDE PARTIJEN

**BUNDEL VAN DE BESLUITEN
2023 – 2024**

INHOUDSOPGAVE

CDNI BESLUITEN 2023-I, 2023-II 2024-I en 2024-II

Aangenomen besluiten tijdens de Conferentie der Verdragsluitende Partijen van:

- 21 juni 2023
- 19 december 2023
- 27 juni 2024
- 12 december 2024

CDNI 2023-I-1	CDNI – Begroting voor 2024	5
CDNI 2023-I-2	Verslag van het secretariaat over de jaarrekeningen 2022 van het CDNI	6
CDNI 2023-I-3	Deel A inzake de migratie van het elektronische betalingssysteem SPE-CDNI naar de nieuwe applicatie SPE-CDNI 3.0	7
CDNI 2023-I-4	Deel A Heffing van de verwijderingsbijdrage over biobrandstoffen en synthetische brandstoffen (artikelen 1, onderdeel m, 6 en 3.03 van het CDNI)	13
CDNI 2023-I-5	Deel B Wijziging van de artikelen 6.03, 7.04 en 7.09 alsmede van Aanhangsel IV behorende bij de Uitvoeringsregeling van het CDNI Aanpassing van de losverklaring voor de tankvaart in het licht van de bepalingen inzake de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading (dampen) en het wassen tijdens de vaart	14
IIPC 2023-I-1	Vaststelling van de voorlopige verevening 4 ^{de} kwartaal 2022	23
IIPC 2023-I-2	Vaststelling van de voorlopige verevening 1 ^{ste} kwartaal 2023	29
CDNI 2023-II-1	Samenstelling en voorzitterschap van de CVP	34
CDNI 2023-II-2	Werkprogramma CDNI 2024-2025	36
CDNI 2023-II-3	Internationale financiële verevening 2022	41
CDNI 2023-II-4	Deel A Handhaving van het tarief van de verwijderingsbijdrage voor olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval op 10 euro per 1000 l geleverde gasolie in 2024	45
CDNI 2023-II-5	Deel B Wijziging van artikel 7.04 van de Uitvoeringsregeling bij het CDNI Aanpassing van de losverklaring voor de tankvaart in het licht van de bepalingen inzake de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading (dampen) en het wassen tijdens de vaart	61
CDNI 2023-II-6	Deel B Wijziging van artikel 6.03 van de Uitvoeringsregeling van het CDNI Vereenvoudiging van de bepalingen van de losverklaring met betrekking tot het vervoer van containers, verrijdbare lading (Ro-Ro), stukgoed, bijzonder- of zwaar transport, of grote apparaten en het vervoer van zand en grind	63
IIPC 2023-II-1	Vaststelling van de voorlopige verevening 2 ^{de} kwartaal 2023	66
IIPC 2023-II-2	Vaststelling van de voorlopige verevening 3 ^{de} kwartaal 2023	71

CDNI 2024-I-1	CDNI – Begroting voor 2025	76
CDNI 2024 I-2	Verslag van het secretariaat over de jaarrekeningen 2023 van het CDNI	77
CDNI 2024 I-3	Deel A Handhaving van het tarief van de verwijderingsbijdrage voor olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval op 10,00 euro per 1000 l geleverde gasolie in 2025	78
CDNI 2024 I-4	Wijziging van Deel B en Aanhangsel IV van de Uitvoeringsregeling van het CDNI Definitieve vastlegging van de in Besluit 2017-I-4 genoemde bepalingen in het licht van de in de tussentijd opgetreden wijzigingen	96
CDNI 2024 I-5	Wijziging van artikel 9.01 en 9.03 van de Uitvoeringsregeling behorende bij het CDNI om rekening te houden met passagiersschepen met meer dan 12 passagiers en hotelschepen met meer dan 12 slaapplekken	117
IIPC 2024-I-1	Vaststelling van de voorlopige verevening 4 ^{de} kwartaal 2023	119
IIPC 2024-I-2	Vaststelling van de voorlopige verevening 1 ^{ste} kwartaal 2024.....	125
CDNI 2024-II-1	Samenstelling en voorzitterschap van de CVP	130
CDNI 2024-II-2	Internationale financiële verevening 2023	132
CDNI 2024-II-3	Deel A Verhoging van de verwijderingsbijdrage voor olie- en vethoudend bedrijfsafval tot 12,00 euro per 1000 l gebunkerde gasolie vanaf 1 januari 2026.....	136
CDNI 2024-II-4	Deel B Schrapping van de temperatuuraanduiding voor het vervoer van zwavel in vloeibare toestand om op langere termijn de verenigbaarheid van artikel 6.03, zevende lid, onderdeel d, van de Uitvoeringsregeling van het CDNI met het ADN te waarborgen.....	154
IIPC 2024-II-1	Vaststelling van de voorlopige verevening 2 ^{de} kwartaal 2024	156
IIPC 2024-II-2	Vaststelling van de voorlopige verevening 3 ^{de} kwartaal 2024	161

2023

Aangenomen besluiten tijdens de Conferentie der Verdragsluitende Partijen van 21 juni 2023

Besluit CDNI 2023-I-1 CDNI – Begroting voor 2024

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien de gedetailleerde begroting die door het secretariaat is voorbereid (CPC (23) 6 intern) en overeenkomstig artikel 1 van het Financieel Reglement van het CDNI,

aanvaardt krachtens artikel 14, zesde lid, van het Verdrag de begroting voor 2024 van de CVP, alsmede krachtens artikel 10, zesde lid, van het Verdrag de begroting voor 2024 van het IVC, ten bedrage van in totaal 469 550 euro,

besluit een bedrag van 150 000 euro toe te wijzen aan het investeringsfonds,

legt voor de bijdragen van de Verdragsluitende Partijen op basis van het totale bedrag van 619 550 euro de onderstaande verdeling vast. De hoogte van de bijdragen is als volgt:

Land	2024
Duitsland	€ 133.925,00
België	€ 87.925,00
Frankrijk	€ 67.225,00
Luxemburg	€ 64.925,00
Nederland	€ 196.025,00
Zwitserland	€ 69.525,00
TOTAAL	€ 619.550,00

De bijdragen zullen uiterlijk op 31 maart 2024 worden overgemaakt op de rekening van het CDNI bij de bank CIC Est te Straatsburg.

Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2024.

Besluit
CDNI 2023-I-2
Verslag van het secretariaat over de jaarrekeningen 2022 van het CDNI

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien het verslag van de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart over de financiën in het kader van het CDNI voor het boekjaar 2022,

gezien het verslag van het accountantskantoor PKF Arsilon over de rekeningen voor het boekjaar 2022,

hecht haar goedkeuring aan de bijgaande balans van het boekjaar 2022 met een totaal van 604.355,57 euro, en

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

Niet-gepubliceerde bijlagen

**Besluit
CDNI 2023-I-3
Deel A
inzake de migratie van het elektronische betalingssysteem SPE-CDNI
naar de nieuwe applicatie SPE-CDNI 3.0**

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

-gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en met name de artikelen 3, 5, 6, 14 en 19 van dit Verdrag,

-overwegende dat het voorkomen van afval zowel vanwege de bescherming van het milieu als vanwege de veiligheid en gezondheid van het scheepvaartpersoneel en de verkeersdeelnemers een vereiste is voor de binnenvaart en de daarmee samenhangende bedrijfstakken,

-op voorstel van de Werkgroep CDNI,

-besluit tot de wijzigingen van artikelen 3.01, 3.03 en 3.04 van de Uitvoeringsregeling van het CDNI die in de bijlage worden opgevoerd.

Dit besluit treedt op 1 augustus 2023 in werking.

Bijlage

DEEL A

**VERZAMELING, AFGIFTE EN INNAME VAN OLIE- EN VETHOUDEND
SCHEEPSBEDRIJFSAFVAL**

HOOFDSTUK I

Verplichtingen van de ontvangstinrichting

Artikel 1.01

Bevestiging van afgifte

De exploitanten van ontvangstinrichtingen tekenen de afgifte van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval door een schip aan in het olieafgifteboekje, overeenkomstig het model in Aanhangsel I.

HOOFDSTUK II

Verplichtingen van de schipper

Artikel 2.01

Verbod van inbrenging en lozing

- (1) Het is verboden olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval vanaf schepen in de vaarweg te brengen of te lozen.
- (2) Indien het in het eerste lid genoemde afval of afvalwater vrijkomt of dreigt vrij te komen, moet de schipper onverwijld de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit waarschuwen. Daarbij moet hij de plaats van het voorval, alsmede hoeveelheid en aard van de stof zo nauwkeurig mogelijk aangeven.
- (3) Van het in het eerste lid genoemde verbod is uitgezonderd het lozen in de vaarweg door toegelaten bilgeboden van van olie gescheiden water, indien het maximale restoliegehalte in het afgescheiden water constant en zonder voorafgaande verdunning voldoet aan de nationale voorschriften.

Artikel 2.02

Verzameling en behandeling aan boord

Gewijzigd door Besluit CDNI 2022-I-5

- (1) Bilgewater als bedoeld in artikel 1, onderdeel d, dat afkomstig is uit de daar genoemde zones aan boord van het schip, wordt uitsluitend beschouwd als bilgewater indien het oliehoudende water tijdens de scheepsbedrijfsactiviteiten of bij onderhoudswerkzaamheden aan het schip ontstaan is en, afgezien van met olie, niet met andere stoffen verontreinigd is. Bilgewater dat anderszins verontreinigd is, moet worden beschouwd als 'klein gevaarlijk afval' als bedoeld in artikel 8.01, onderdeel e.
De schipper dient zeker te stellen dat olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval aan boord gescheiden in de daarvoor bestemde verzamelreservoirs respectievelijk het bilgewater in de bilge van de machinekamer wordt verzameld.
De verzamelreservoirs moeten aan boord zó opgeslagen worden dat daaruit lekkende stoffen gemakkelijk en tijdig opgemerkt kunnen worden en het lekken gestopt kan worden.

- (2) Het is verboden:
- los aan dek staande verzamelreservoirs te gebruiken voor de opslag van afgewerkte olie;
 - afval aan boord te verbranden;
 - reinigingsmiddelen die olie of vet oplossen dan wel emulgerend zijn in de bilge van de machinekamer te doen geraken. Van dit verbod zijn uitgezonderd reinigingsmiddelen die de verwerking van het bilgewater door de ontvangstinrichtingen niet bemoeilijken.

Artikel 2.03

Olie-afgifteboekje, afgifte aan ontvangstinrichtingen

- (1) Elk gemotoriseerd schip moet, indien het gasolie gebruikt, een geldig olie-afgifteboekje, volgens het model opgenomen in Aanhangsel I, aan boord hebben, dat door de bevoegde autoriteit wordt verstrekt. Dit olie-afgifteboekje moet aan boord worden bewaard. Na verkrijging van een nieuw olie-afgifteboekje moet het voorgaande olieafgifteboekje ten minste zes maanden na de laatste daarin opgenomen vermelding van afgifte aan boord worden bewaard.
- (2) Olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval moet met regelmatige, van de staat en van het gebruik van het schip afhankelijke, tussenpozen tegen ontvangstbewijs worden afgegeven aan de ontvangstinrichtingen. Het bewijs bestaat uit een aantekening door de ontvangstinrichting in het olie-afgifteboekje.
- (3) Zeeschepen die beschikken over een oliejournaal ingevolge het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen (Marpol), zijn vrijgesteld van de verplichting tot het voeren van een olieafgifteboekje als bedoeld in het eerste lid.

HOOFDSTUK III

Organisatie en financiering van de verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval

Artikel 3.01

Begripsbepalingen

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

- "**exploitant** van het schip": de natuurlijke of rechtspersoon die opkomt voor de lopende uitgaven in verband met de exploitatie van het schip en met name voor de aanschaf van de gebruikte brandstof, en bij ontstentenis, de eigenaar van het schip;
- "**SPE-CDNI**": elektronisch betalingssysteem dat rekeningen (ECO-rekeningen), ECO-ID's en een applicatie bestemd voor het betalen van de verwijderingsbijdrage omvat;
- "**ECO-rekening**": een rekening bij een nationaal instituut, op naam gesteld van de exploitant van het schip, bestemd voor het voldoen van de verwijderingsbijdrage zoals bedoeld in artikel 3.03;
- "**ECO-ID**": een uniek identificatienummer gekoppeld aan een schip en aan een bijbehorende ECO-rekening van de exploitant van het schip dat toegang geeft tot rechtmatig gebruik van de applicatie;

- e) **"Applicatie"**: een softwareapplicatie die bestemd is voor het betalen van de verwijderingsbijdrage en beschikbaar is als toepassing via een mobiel apparaat of via een internetwebsite en bedoeld is voor:
- het genereren en tonen van de 2D-barcode die het ECO-ID bevat,
 - het initiëren van een transactie voor de verwijderingsbijdrage door het bunkerbedrijf, en
 - het accorderen van het betalen van de verwijderingsbijdrage door de schipper of de exploitant van het schip;
- f) **"2D-barcode"**: een unieke streepjescode, bedoeld om identificatie mogelijk te maken. Een 2D-barcode kan getoond worden op een smartphone, tablet, PC of analoog afgedrukt zijn.

Artikel 3.02

Nationaal instituut

Het nationale instituut heft de verwijderingsbijdrage en legt aan het internationale verevenings- en coördinatieorgaan voorstellen voor ter vaststelling van het vereiste nationale net van ontvangstinrichtingen. Het instituut heeft voorts in het bijzonder de taak, op internationaal eenvormige wijze, regelmatig de hoeveelheden verwijderd olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval, alsmede het totaal van de geheven verwijderingsbijdragen te registreren. Het nationale instituut of de bevoegde autoriteit ziet toe op de verwijderingskosten. Het nationale instituut is vertegenwoordigd in het internationale verevenings- en coördinatieorgaan en dient met name de door dit orgaan vastgestelde voorlopige en definitieve vereveningsbedragen op het daartoe vastgestelde tijdstip aan de andere nationale instituten af te dragen.

Artikel 3.03

Heffing van de verwijderingsbijdrage

Gewijzigd door Besluit CDNI 2022-I-4

- (1) De verwijderingsbijdrage bedraagt 10,00 euro (te vermeerderen met BTW) per 1000 l geleverde gasolie. De berekening van het bedrag moet worden gebaseerd op het volume van de gasolie bij 15°C.
- (2) De exploitant van het schip is de verwijderingsbijdrage verschuldigd.
- (3) De verwijderingsbijdrage wordt bij het bunkeren voldaan. Het bedrag van de afgedragen verwijderingsbijdrage moet evenredig zijn met de geleverde hoeveelheid gasolie.
- (4) De betaling van de verwijderingsbijdrage wordt door middel van het SPE-CDNI verricht. Het SPE-CDNI wordt geëxploiteerd door de nationale instituten.
- (5) De procedure voor de betaling van de verwijderingsbijdrage door middel van het SPE-CDNI is gebaseerd op het principe van de storting van een passend bedrag door de exploitant van het schip of diens vertegenwoordiger bij een nationaal instituut, waarmee de in de toekomst verschuldigde verwijderingsbijdragen worden verrekend en voorzien in:
 - a) het openen op verzoek van de exploitant van het schip of diens vertegenwoordiger van een ECO-rekening bij het nationaal instituut van zijn keuze;
 - b) de invoer van de afzonderlijke bunkerstations in het elektronische systeem door de exploitanten van de bunkerbedrijven;
 - c) de invoer in het elektronische systeem van het e-mailadres dat nodig is voor de registratie van de schippers in het elektronische systeem door de houder van de ECO-rekening;
 - d) de invoer in het elektronische systeem van het e-mailadres dat nodig is voor de registratie van de bunkerstations in het elektronische systeem door de exploitant van het bunkerbedrijf;
 - e) de verstrekking van de gegevens die nodig zijn voor de registratie in het elektronische systeem aan de schippers en de bunkerstations door het elektronische systeem;
 - f) het aanmaken van een ECO-ID voor elk schip van de exploitant of diens vertegenwoordiger die is gekoppeld aan de ECO-rekening voor de toekomstige transacties betreffende de verwijderingsbijdragen door het elektronische systeem;

- g) de overmaking van een passend bedrag op de bankrekening van het nationaal instituut door de exploitant van het schip of zijn vertegenwoordiger ter opwaardering van de desbetreffende ECO-rekening en bestemd voor de betaling van de verwijderingsbijdragen;
 - h) de afboeking van de verwijderingsbijdrage van de desbetreffende ECO-rekening bij het bunkeren en de afhandeling van de transactie door middel van het elektronische systeem. Hiertoe toont de schipper de 2D-barcode aan het bunkerbedrijf.
- (6) In afwijking van bovenstaand lid vier, wordt voor de betaling van de verwijderingsbijdrage door de exploitant van het schip in de volgende bijzondere gevallen gebruik gemaakt van een schriftelijke procedure:
- a) het SPE-CDNI is niet beschikbaar of buiten werking;
 - b) de schipper kan geen 2D-barcode overleggen of de overgelegde 2D-barcode is niet geldig;
 - c) het saldo op de betreffende ECO-rekening is niet toereikend.
- (7) Het bunkerbedrijf stelt het nationale instituut van het land waarin de bunkering heeft plaatsgevonden de voor de betaling van de verwijderingsbijdrage noodzakelijke informatie betreffende de transacties in de in bovenstaand lid zes bedoelde gevallen binnen de termijn van zeven kalenderdagen ter beschikking. Het nationale instituut onderneemt de voor de inning van de verschuldigde verwijderingsbijdrage noodzakelijke stappen. In het voorkomende geval kan de inning overgedragen worden aan een van de andere nationale instituten.
- (8) Voor de transacties in de onder letter b) en c) van bovenstaand lid zes genoemde gevallen, is de exploitant van het schip het innende nationale instituut administratiekosten verschuldigd; de hoogte van deze administratiekosten wordt voor alle Verdragspartijen uniform door het internationaal verevenings- en coördinatieorgaan bepaald.
- (9) Een nationaal instituut kan in de gevallen, waarbij de onverkorte toepassing van de in de leden 4 en 5 bedoelde procedure uit oogpunt van doelmatigheid zijns inziens niet geëigend is, individuele afwijkende regelingen treffen met betrekking tot de levering van gasolie en het voldoen van de overeenkomstige verwijderingsbijdrage. Deze afwijkende regelingen, die aan het internationale verevenings- en coördinatieorgaan bekend gemaakt moeten worden, dienen met de overige bepalingen van dit hoofdstuk overeen te stemmen.
- (10) De bijzonderheden betreffende de toepassing van de in dit artikel genoemde procedures worden na afstemming in het internationale verevenings- en coördinatieorgaan op nationaal niveau vastgesteld.

Artikel 3.04

*Controle van de heffing van de verwijderingsbijdrage
en van de kosten van inname en verwijdering*

- (1) Bij iedere afname van gasolie dient door het bunkerbedrijf een bunkerverklaring te worden opgemaakt. Deze verklaring moet ten minste de volgende gegevens bevatten: de naam van het schip, het uniek Europese scheepsidentificatienummer of een andere vermelding ter identificatie van het schip, naam van de exploitant van het schip of van de schipper, betrokken/geleverde hoeveelheid gasolie (in liter bij 15°C, naar beneden of naar boven afgerond op de hele liter), plaats en datum, handtekeningen van de schipper en het bunkerbedrijf.
- (2) Het transactiebewijs met betrekking tot de verwijderingsbijdrage wordt door het SPE-CDNI elektronisch opgesteld. De schipper ontvangt een afschrift van de bunkerverklaring en een elektronisch transactiebewijs als bedoeld in de eerste zin. De schipper moet zowel de bunkerverklaring als het transactiebewijs te allen tijden kunnen tonen en deze moeten twaalf maanden aan boord worden bewaard. Het bunkerbedrijf moet een afschrift van de bunkerverklaring en het elektronisch transactiebewijs te allen tijden kunnen tonen en deze twaalf maanden in zijn administratie bewaren.
- (3) In het geval de schriftelijke procedure conform artikel 3.03, lid 6 wordt toegepast, vermeldt het bunkerbedrijf op de desbetreffende bunkerverklaring dat de exploitant van het schip de verwijderingsbijdrage niet heeft voldaan.
- (4) De overeenstemming tussen de door de schepen betrokken hoeveelheden gasolie en de hoogte van de betaalde verwijderingsbijdragen wordt door het nationale instituut of de bevoegde autoriteit gecontroleerd aan de hand van de door de bunkerbedrijven te overleggen afschriften van de bunkerverklaringen.
- (5) De bevoegde autoriteit kan aan boord van de schepen of op afstand via inzage in het elektronische betalingssysteem de betaling van de verwijderingsbijdrage, alsmede de hoeveelheden afgegeven olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval controleren, in het bijzonder door de aantekeningen over de afgelegde reizen in de daartoe vereiste boorddocumenten met de op de bunkerverklaring vermelde gegevens te vergelijken.
- (6) Het nationale instituut of de bevoegde autoriteit kan bij de ontvangstinrichtingen de gegevens over de verwijderde hoeveelheden, alsmede de kosten van de verwijdering aan de hand van daartoe geschikte documenten controleren.
- (7) Het nationale instituut of de bevoegde autoriteit kan bij het bunkerbedrijf de opgave controleren van de hoeveelheid gasolie die geleverd is aan schepen die verplicht zijn de verwijderingsbijdrage te voldoen.
- (8) De bijzonderheden van de in dit artikel genoemde procedures worden na afstemming in het internationale verevenings- en coördinatieorgaan op nationaal niveau vastgesteld.

**Besluit
CDNI 2023-I-4
Deel A
Heffing van de verwijderingsbijdrage
over biobrandstoffen en synthetische brandstoffen
(artikelen 1, onderdeel m, 6 en 3.03 van het CDNI)**

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

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

overwegende dat overeenkomstig artikel 6, in samenhang met bijlage 2, artikel 3.03, van het CDNI, een verwijderingsbijdrage moet worden geheven van gemotoriseerde schepen die gasolie gebruiken,

overwegende dat van douanerechten en andere belastingen vrijgestelde gasolie ten tijde van de ondertekening van het CDNI in 1996 de enige brandstof was die door de Rijn- en binnenvaart werd gebruikt in de staten bij het CDNI,

overwegende dat, zoals uiteengezet in de routekaart van de CCR voor het terugdringen van de emissies in de binnenvaart, in de toekomst steeds meer alternatieve brandstoffen zullen worden gebunkerd,

overwegende dat al steeds meer alternatieve brandstoffen worden gebruikt in de binnenvaart,

overwegende dat biobrandstoffen en synthetische brandstoffen (geheel of gedeeltelijk) worden gebruikt ter vervanging van gasolie van fossiele oorsprong,

rekening houdend met de omstandigheid dat het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval dat ontstaat bij het gebruik van biobrandstoffen en synthetische brandstoffen in inwendige verbrandingsmotoren algemeen bekend is, dat dit afval ook terecht komt in het bestaande netwerk van ontvangstinrichtingen voor olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval,

gezien haar wens om de financieringsbasis van het CDNI te behouden teneinde te blijven bijdragen tot de bescherming van het milieu alsmede de veiligheid en gezondheid van scheepspersoneel en verkeersdeelnemers van de binnenvaart,

geeft aan dat de begrippen 'biobrandstoffen' en 'synthetische brandstoffen' methylesters van vetzuren en paraffinische dieselbrandstof uit synthese of waterstofbehandeling omvatten,

op voorstel van haar Werkgroep CDNI,

stelt vast dat biobrandstoffen en synthetische brandstoffen onder het begrip 'gasolie' in de zin van artikel 1, onderdeel m, van het CDNI vallen en dat om deze reden een verwijderingsbijdrage krachtens artikel 6, in samenhang met bijlage 2, artikel 3.03, van het CDNI moet worden geheven,

wijst erop dat dit besluit een aanvulling vormt op Besluit CDNI 2017-I-6, waarin wordt gesteld dat GTL (gas-to-liquids) onder het begrip 'gasolie' in de zin van artikel 1, onderdeel m, van het CDNI valt en dat om deze reden een verwijderingsbijdrage krachtens artikel 6, in samenhang met bijlage 2, artikel 3.03, van het CDNI moet worden geheven.

Dit besluit treedt onmiddellijk in werking.

**Besluit
CDNI 2023-I-5
Deel B**

**Wijziging van de artikelen 6.03, 7.04 en 7.09 alsmede van Aanhangsel IV
behorende bij de Uitvoeringsregeling van het CDNI
Aanpassing van de losverklaring voor de tankvaart in het licht van de bepalingen
inzake de behandeling van gasvormige restanten
van vloeibare lading (dampen) en het wassen tijdens de vaart**

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en meer in het bijzonder de artikelen 3 ,8, 14 en 19 van dit Verdrag,

overwegende dat het voorkomen van afval zowel vanwege de bescherming van het milieu als vanwege de veiligheid en gezondheid van het scheepvaartpersoneel en de verkeersdeelnemers een vereiste is voor de binnenvaart en de daarmee samenhangende bedrijfstakken,

zich bewust van de omstandigheid dat het CDNI bij Besluit 2017-I-4 is aangevuld met bepalingen inzake de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading (dampen),

brengt in herinnering dat deze bepalingen van kracht worden op de eerste dag van de zesde maand na de nederlegging bij de depositaris van de laatste akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring door de ondertekenende staten,

overwegende dat de losverklaring een onmisbaar instrument is voor de correcte toepassing van deze bepalingen en de controle op de naleving ervan,

zich ervan bewust dat de laadruimen ook tijdens de vaart worden gewassen en dat in bepaalde gevallen de losverklaringen bijgevolg tijdens de vaart worden ingevuld,

in de overtuiging dat in dit kader eenvoudige regelingen en gebruiksvriendelijke bepalingen moeten worden voorzien die rekening houden met de terugkoppeling uit de praktijk,

overwegende dat de gewijzigde losverklaring voor de tankvaart aan deze eisen voldoet,

op voorstel van de Werkgroep CDNI, waarbij de erkende niet-gouvernementele organisaties betrokken zijn geweest,

besluit de artikelen 6.03, 7.04 en 7.09 alsmede Aanhangsel IV behorende bij de Uitvoeringsregeling van het CDNI te wijzigen overeenkomstig de bijlage.

Dit besluit treedt uiterlijk op 1 juli 2024 in werking.

Bijlage 1: Gewijzigde Uitvoeringsregeling

Bijlage 2: Gewijzigde presentatie van de losverklaring

Bijlage 3: Gewijzigde aanwijzingen om de losverklaring in te vullen

1. Wijziging 1: artikel 6.03

"Artikel 6.03

Losverklaring

(...)

- (4a) Het schip mag na het lossen de reis pas voortzetten, indien,
- een losverklaring is voorgelegd door de ladingontvanger of indien de ladingontvanger of verlader gebruikt maakt van een overslaginstallatie, door de exploitant van die overslaginstallatie (artikel 7.08);
 - de schipper door ondertekening van deel 2 a) van de losverklaring bevestigd heeft dat alle maatregelen ten aanzien van het lossen van het schip zoals door de ladingontvanger of overslaginstallatie vermeld zijn in de vakken 1 tot en met 10, zijn uitgevoerd. Hiertoe behoort ook de toewijzing van een ontvangstinrichting voor het in ontvangst nemen van scheepsafval of dampen (artikel 7.01, eerste lid).
- (4b) Tijdens de vaart is de schipper verplicht door ondertekening van deel 2 b) van de losverklaring te verklaren:
- of er waswater is ontstaan (bij het wassen tijdens de vaart);
 - hoeveel waswater aan boord is ontstaan en de locatie daarvan;
 - of na het vertrek bij de overslaginstallatie alsnog een verenigbare vervolglading is aangeboden (7.04, derde lid 3, onderdeel c).
- (5) Voor schepen die eenheidstransporten uitvoeren, geldt slechts het verwijderen en overnemen van de overslagresten.
- (6) Indien laadruimen of ladingtanks gewassen worden en indien het waswater dat daarbij ontstaat overeenkomstig de losstandaarden en de afgifte- en innamevoorschriften van Aanhangel III niet in het water mag worden geloosd, mag het schip de reis pas voortzetten nadat in de losverklaring is bevestigd dat:
- de overslaginstallatie het waswater heeft overgenomen, of
 - aan de schipper een ontvangstinrichting is toegewezen en
 - de schipper heeft meegedeeld of hij tijdens de vaart de laadruimen of ladingtanks al dan niet zal wassen."

2. Wijziging 2: artikel 7.04, derde lid, onderdeel a

"Artikel 7.04

Oplevering van het schip

(...)

- (3) a) Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op laadruimen en ladingtanks van schepen die eenheidstransporten uitvoeren voor zover bij een volgende belading de dampen overeenkomstig Aanhangel IIIa door de overslaginstallatie worden opgevangen en niet in de atmosfeer terechtkomen. De vervoerder dient dit schriftelijk te kunnen aantonen. In dit geval moet in de losverklaring het vakje 6a) worden aangekruist. Het bewijs dient aan boord aanwezig te zijn."

3. Wijziging 3: artikel 7.04, derde lid, onderdeel b

"Artikel 7.04

Oplevering van het schip

(...)

- (3) b) Het tweede lid is niet van toepassing op (na)ladingtanks van schepen die verenigbare transporten uitvoeren voor zover bij een volgende belading de dampen overeenkomstig Aanhangsel IIIa door de overslaginstallatie worden opgevangen en niet in de atmosfeer terechtkomen. De vervoerder dient dit schriftelijk te kunnen aantonen. In dit geval moet in de losverklaring het vakje 6b) worden aangekruist. Het bewijs dient tot en met het lossen van de verenigbare vervolglading aan boord aanwezig te zijn.

De bepalingen van Aanhangsel IIIa zijn niet meer van toepassing als de schipper kan aantonen dat na belading en voor vertrek bij de overslaginstallatie:

- iedere afzonderlijke ladingtank voor meer dan 95% gevuld was met een product dat niet onder een verbodsbepaling van Aanhangsel IIIa valt, of
- voor iedere afzonderlijke ladingtank drie opvolgende beladingen bestonden uit een product dat niet onder een verbodsbepaling van Aanhangsel IIIa valt, of
- indien de dampen aantoonbaar overeenkomstig de voorwaarden van aanhangsel IIIa zijn opgevangen."

4. Wijziging 4: artikel 7.04, derde lid, onderdeel c

"Artikel 7.04

Oplevering van het schip

(...)

- (3) c) Indien op het ogenblik van het lossen de vervolglading niet bekend is, maar verwacht wordt dat die verenigbaar zal zijn, kan de toepassing van het tweede lid worden uitgesteld. De verlader (bij vloeibare lading) of de ladingontvanger (bij droge lading) dient ten voorlopige titel een ontvangstinrichting voor waswater of voor het ontgassen aan te wijzen, die in de losverklaring aangegeven dient te worden. Bovendien moet in de losverklaring het vakje 6 c) worden aangekruist.

Indien aantoonbaar vaststaat, alvorens de in de losverklaring aangegeven ontvangstinstallatie wordt aangelopen door de vervoerder/schipper, dat de vervolglading verenigbaar is, en bij een volgende belading dampen kunnen worden opgevangen die niet in de atmosfeer mogen worden uitgestoten volgens Aanhangsel IIIa (tabel I tot en met III) vermeldt de schipper dit in vak 13 van deel 2 b) van de losverklaring. In dit geval hoeft niet gewassen of ontgast te worden. In alle andere gevallen zijn de bepalingen voor het wassen of ontgassen onverkort van toepassing. Het bewijs van de verenigbare vervolglading dient tot en met het lossen van de verenigbare vervolglading aan boord aanwezig te zijn.

De bepalingen van Aanhangsel IIIa zijn niet meer van toepassing als de schipper kan aantonen dat na belading en voor vertrek bij de overslaginstallatie:

- iedere afzonderlijke ladingtank voor meer dan 95% gevuld was met een product dat niet onder een verbodsbepaling van Aanhangsel IIIa valt, of
- voor iedere afzonderlijke ladingtank drie opvolgende beladingen bestonden uit een product dat niet onder een verbodsbepaling van Aanhangsel IIIa valt, of
- indien de dampen aantoonbaar overeenkomstig de voorwaarden van aanhangsel IIIa zijn opgevangen."

5. Wijziging 5: artikel 7.09

“Artikel 7.09

Vervoersdocumenten

De verlader vermeldt in de vervoersovereenkomst en vervoersdocumenten de volgende informatie:

- de naam en het viercijferige nummer overeenkomstig Aanhangsel III van elke goederensoort die hij voor vervoer heeft aangeboden en,
- het UN-nummer overeenkomstig Aanhangsel IIIa en,
- de variabele AVFL-waarde (afhankelijk van de samenstelling van het mengsel) indien deze niet is vermeld in kolom 3 van de tabellen I tot en met III van Aanhangsel IIIa.”

Deel 1: Verklaring ladingontvanger / overslaginstallatie (artikel 7.08)**A Naam / onderneming:** **adres:**1. Wij hebben van het schip
(Naam)(ENI) (Ladingtank nr.)2. ☐ ton / ☐ m³ gelost.
(Hoeveelheid) (Goederensoort en -nummer volgens Aanhangsel III en UN-nummer*)

AVFL-waarde variabel*: (volgens opgave van de verlader i.v.m. samenstelling).

3. Aangemeld op: (Datum DD/MM/JJJJ) (Tijd) 4. Begin lossen op?: (Datum DD/MM/JJJJ) (Tijd)

5. Einde lossen: (Datum DD/MM/JJJJ) (Tijd)

B Eenheidstransporten / verenigbare lading / uitstel reiniging schip (of ladingtank)

6. Het schip

a) ☐ voert eenheidstransporten uit – art. 7.04, lid 3, onderdeel a);b) ☐ vervoert als volgende lading verenigbare lading – art. 7.04, lid 3, onderdeel b);

c) *wordt in afwachting van beslissing over de verenigbaarheid van de volgende lading volgens art. 7.04, lid 3, onderdeel c)

☐ niet gewassen.☐ niet ontgast.**C Reiniging van het schip**

7.* De ladingtanks bij overslaginstallatie na lossen zijn

a) ☐ nagelensd opgeleverd (losstandaard A volgens Aanhangsel III van de Uitvoeringsregeling);b) ☐ wasschoon opgeleverd; hoeveelheid waswater: ☐ m³ / ☐ literc) ☐ ontgast opgeleverd.**D Overname van de overslagresten**8.* ☐ Overslagresten overgenomen**E Waswater en afgifte**

9. Waswater

a) ☐ kan in het oppervlaktewater worden geloosd overeenkomstig Aanhangsel III van de Uitvoeringsregeling (kolom 3);b) * ☐ is overgenomen bij de overslaginstallatie/de ladingontvanger;c) * ☐ moet overeenkomstig de vervoersovereenkomst worden afgegeven bij de door de verlader aangewezen ontvangstinrichting (art. 7.05, lid 2);De schipper wast tijdens de vaart: ☐ ja ☐ nee

Indien nee, wordt het schip gewassen bij de door de verlader aangewezen ontvangstinrichting

d) * ☐ moet bij de ontvangstinrichting (naam) afgegeven worden, die door ons daartoe is aangewezen (art. 7.08);De schipper wast tijdens de vaart: ☐ ja ☐ nee

Indien nee, wordt het schip gewassen bij de toegewezen ontvangstinrichting

F Ontgassing en afgifte

10.* De ontgassing

a) ☐ is door ons uitgevoerd binnen de overslaginstallatie/ladingontvanger (ontvangstinrichting).b) ☐ moet overeenkomstig de vervoersovereenkomst worden uitgevoerd bij de door de verlader aangewezen ontvangstinrichting (art. 7.05, lid 2a).c) ☐ moet bij de ontvangstinrichting voor dampen (naam) worden uitgevoerd die door ons daartoe is aangewezen (art. 7.08).**G* Ondertekening door ladingontvanger / overslaginstallatie**.....
(Plaats)(Datum DD/MM/JJJJ, tijdstip) (Naam in blokletters / Stempel en ondertekening)

* Zie opmerking voor deze vraag in de bijlage bij de losverklaring tankvaart

Deel 2 a): Verklaring van de schipper na lossen bij vertrek van de overslaginstallatie*

De vermeldingen onder de nummers 1 tot en met 10 worden bevestigd door ondertekening door de schipper.

Ondertekening door de schipper

.....
(Datum DD/MM/JJJJ) (Naam in blokletters en ondertekening)

Deel 2 b): Verklaring van de schipper tijdens de vaart

11.* ☐ Het waswater is ontstaan bij wassen tijdens de vaart (9c of d).

12.* Locatie en hoeveelheid waswater

- a) ☐ tank voor restproducten / IBC; hoeveelheid: ☐ m³ / ☐ liter
 b) ☐ ladingtank; hoeveelheid: ☐ m³ / ☐ liter
 c) ☐ andere houder voor restproducten, namelijk; Hoeveelheid: ☐ m³ / ☐ liter

13.* ☐ De vervolglading is verenigbaar zodat er niet gewassen of ontgast wordt (art. 7.04, lid 3, onderdeel c)).

14.* Opmerkingen

Ondertekening door de schipper

.....
(Datum DD/MM/JJJJ) (Naam schipper in blokletters en ondertekening)

Deel 3: Verklaring afgifte en inname waswater bij ontvangstinrichting (slechts noodzakelijk indien nr. 9 c of d) werden aangekruist)

Naam ontvangstinrichting:.....

Adres:

Bevestiging van afgifte

15.* ☐ De afgifte van waswater overeenkomstig de bij nummer 7b of onder 12 a/b/c* vermelde hoeveelheden wordt hiermee bevestigd.
 Euralcode *)..... Hoeveelheid: ☐ m³ / ☐ liter

16. Opmerkingen:.....

17. Aangemeld op: (Datum DD/MM/JJJJ)(Tijd)..... Start inname: (Datum DD/MM/JJJJ)..... (Tijd)..... Einde inname (Datum DD/MM/JJJJ)(Tijd).....

Naam operator:.....
 (Naam in blokletters / Stempel en ondertekening)

Deel 4: Verklaring afgifte en inname van dampen bij ontvangstinrichting (indien nr. 10b; 10c) werden aangekruist)

Naam inrichting:

Adres:.....

Bevestiging van afgifte

18.* ☐ De ontgassing is volgens de ontgassingstandaarden van Aanhangsel IIIa van de Uitvoeringsregeling uitgevoerd. De gemeten dampconcentratie lag onder de grenswaarde (AVFL).

19. Opmerkingen:.....

20. Aangemeld op: (Datum DD/MM/JJJJ)(Tijd)..... Start ontgassing: (Datum DD/MM/JJJJ)..... (Tijd)..... Einde ontgassing
 (Datum DD/MM/JJJJ) ... (Tijd).....

Verantwoordelijke voor de ontgassing overeenkomstig Aanhangsel IIIa onder A. Algemene bepalingen, lid (6)

.....
 (Naam in blokletters / Stempel en ondertekening)

* Zie opmerking voor deze vraag in de bijlage bij de losverklaring tankvaart

Aanwijzingen om de losverklaring tankvaart 2023 in te vullen

Deel 1: Verklaring ladingontvanger / overslaginstallatie

Opmerking bij A: naam en adres onderneming verplicht (volledige contactgegevens)

Opmerking bij nummer 2:

- * UN-nummer invullen verplicht volgens tabel I, II en III van aanhangsel IIIa;
- * AVFL-waarde (variabel): invullen indien er sprake is van een mengsel en geen waarde is vermeld in kolom 3 van genoemde tabellen in aanhangsel IIIa;

Opmerking bij nummer 6a:

- * eenheidstransport toewijzen op verklaring schipper, schriftelijk aantonen tijdens de vaart verplicht in verband met rechtmatigheid toekennen eenheidstransport (artikel 7.04, derde lid, onderdeel a); (vak 8 invullen) in verband met verplichting overname overslagresten door overslaginstallatie.

Opmerking bij nummer 6b:

- * verenigbaar transport toewijzen op verklaring schipper, schriftelijk aantonen tijdens de vaart verplicht i.v.m. rechtmatigheid toekennen verenigbaarheid (artikel 7.04, derde lid, onderdeel b); (vak 7 a invullen), nalenzen verplicht voor vertrek, losstandaard A; (vak 8 invullen), verplichting overname overslagresten door overslaginstallatie.

Opmerking bij nummer 6 c:

- * uitstel van de verplichting om het schip te wassen of te ontgassen na lossen mogelijk (artikel 7.04, derde lid, onderdeel c) indien verwacht wordt dat er een verenigbaar transport volgt; en onder voorwaarde dat;
 - 1) de overslaginstallatie voorlopig een ontvangstvoorziening voor wassen of ontgassen toewijst (vak 9 of 10 invullen) op basis van artikel 7.05 of 7.08; en
 - 2) het schip na het lossen tenminste nagelensd (vak 7 a invullen, losstandaard A) ter beschikking wordt gesteld.

Opmerking bij nummer 7:

- * reinigen ladingtanks bij overslaginstallatie na lossen:
 - 7a: nalenzen (losstandaard A) altijd verplicht, tenzij eenheidstransport;
 - 7b: bij wassen op loslocatie vermelding van hoeveelheid waswater, invullen 9b verplicht indien waswater wordt ingenomen;
 - 7c: ontgast op loslocatie, invullen 10a verplicht.

Opmerking bij nummer 8:

- * overslagresten die in lekbakken aan boord worden opgevangen, moeten worden ingenomen door de overslaginstallatie (artikel 7.03, tweede en derde lid).

Opmerking bij nummer 9:

- * 9b wordt aangekruist als waswater wordt ingenomen door de overslaginstallatie (zie 7b);
- * 9c wordt aangekruist indien de verlader de ontvangstinrichting heeft aangewezen in de vervoersovereenkomst;
- * 9d wordt aangekruist als de verlader geen ontvangstinrichting heeft aangewezen in de vervoersovereenkomst; toewijzing ontvangstvoorziening verplicht door overslaginstallatie (verplichting volgens artikel 7.08);
- * 9c of 9d dient -op verklaring van de schipper- te worden ingevuld (6.03, zesde lid).

Opmerking bij nummer 10:

- * 10a indien ontgassing na lossen binnen de overslaginstallatie plaatsvindt, moet deel 4 worden ingevuld;
- * 10b wordt aangekruist indien de verlader een ontvangstinrichting voor dampen heeft aangewezen in de vervoersovereenkomst (7.05, tweede lid, onderdeel a);
- * 10c wordt aangekruist als de verlader geen ontvangstinrichting voor dampen heeft aangewezen in de vervoersovereenkomst; toewijzing ontvangstvoorziening verplicht door overslaginstallatie (verplichting volgens artikel 7.08).

G: ondertekening verplicht, naam verantwoordelijke overslaginstallatie in blokletters

Deel 2 a) verklaring van de schipper na lossen bij vertrek van de overslaginstallatie

Opmerking bij DEEL 2a):

- * De schipper ondertekent de losverklaring bij vertrek en bevestigt daarmee de vermeldingen in de vakken 1 tot en met 10.

Deel 2 b): verklaring van de schipper tijdens het transport

Opmerking bij nummer 11:

- * De schipper is verplicht (artikel 6.03, vierde lid, onderdeel b) om in de losverklaring schriftelijk of digitaal te registreren of het waswater is ontstaan bij het wassen tijdens de vaart.

Opmerking bij nummer 12:

- * De schipper is verplicht (artikel 6.03, vierde lid, onderdeel b) de locatie en hoeveelheid van het waswater aan boord te registreren.

Opmerking bij nummer 13:

- * De schipper is verplicht (artikel 7.04, derde lid, onderdeel c) om verenigbaar transport te vermelden in vak 13 in verband met rechtmatigheid toepassing artikel 7.04, derde lid, onderdeel c, zodat niet gewassen of ontgast hoeft te worden.

Opmerking bij nummer 14:

Vak voor opmerkingen

Ondertekening door de schipper verplicht bij gebeurtenissen tijdens transport, naam van de schipper in blokletters

Deel 3: Verklaring afgifte en inname waswater bij ontvangstinrichting

Opmerking bij nummer 15:

* e ontvangstinrichting (vaste of mobiele inzamelaar) vermeldt hier op de losverklaring de hoeveelheden door het schip aangeboden waswater. Een exemplaar of kopie van losverklaring wordt bewaard in de administratie van de ontvangstinrichting (artikel 7.01, tweede lid). Een exemplaar van de losverklaring moet weer aan het schip geretourneerd worden (artikel 7.01, tweede lid).

* Toegestane Euralcodes (6-cijferig) voor afgifte waswater (EG Verordening nr. 1013/2006):

Euralcodes	Omschrijving
16 07	<i>afval van de reiniging van transport- en opslagtanks en vaten (exclusief 05 en 13)</i>
16 07 08*	afval dat olie bevat
16 07 09*	afval dat andere gevaarlijke stoffen bevat
16 10	<i>waterig vloeibaar afval dat bestemd is om elders te worden verwerkt</i>
16 10 01*	waterig vloeibaar afval dat gevaarlijke stoffen bevat
16 10 02	niet onder 16 10 01 vallend waterig vloeibaar afval

*Gevaarlijk afval

Deel 4: Verklaring afgifte en inname van dampen bij ontvangstinrichting

Opmerking bij nummer 18:

* De ontvangstinrichting voor dampen vermeldt hier op de losverklaring de gemeten dampconcentratie overeenkomstig de voorschriften in aanhangsel IIIa. Metingen vinden plaats in de leiding naar de ontvangstinrichting en op punten van de ladingtanks die door de deskundige aan boord als geëigend worden beschouwd.

IIPC

**Besluit
IIPC 2023-I-1**

Vaststelling van de voorlopige verevening 4^{de} kwartaal 2022

Besluit vastgesteld 23 februari 2023

Verloop van de procedure

1. Op de grondslag van artikel 4.02 van Deel A CDNI en het Huishoudelijk Reglement (HR) heeft het secretariaat uitvoering gegeven aan de voorlopige financiële verevening van het 4^{de} kwartaal 2022:
 - a) Het overzicht "Tabel kwartaalopgaven" geeft de door de NI tegen de datum van 1 februari 2023 verstrekte gegevens weer (**Bijlage 1**).
 - b) Het overzicht "Tabel voorlopige jaargegevens" geeft de jaargegevens 2022. (**Bijlage 2**).
 - c) Het resultaat van de kwartaalverevening wordt gepresenteerd in de tabel "berekening verevening" (**Bijlage 3**).
 - d) De verdeling van de opbrengst in het kader van deze verevening is weergegeven in de tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage (**Bijlage 4**).
2. Bijzonderheden:
 - a) Het secretariaat heeft rekening gehouden met de rente indien deze zijn gespecificeerd door de NI.
 - b) De overgeboekte bedragen houden rekening met de internationale financiële verevening 2021 (Besluit CDNI 2022-II-3).
 - c) De hoeveelheden gasolie Verdragsluitende Staten zullen worden overgeboekt naar de internationale financiële verevening.

Betalingsverplichtingen op grond van de financiële verevening van het 4^{de} kwartaal 2022

3. Aldus is de verevening van het 4^{de} kwartaal 2022 door het IVC als volgt vastgesteld:
 - a) Totale kosten: € 11.223.154,65
 - b) Totale opbrengsten: € 10.953.312,20
 - c) Resultaat: - € 269.842,45
 - d) Overdrachten:
 - SAB aan:
 - ITB: € 189.431,73
 - BEV: € 690.108,94
 - VNF: € 2.982,08
 - LUX aan:
 - BEV: € 59.206,50
 - SRH aan:
 - ITB: € 6.778,99

Rekening overeenkomstig artikel 14 van het Huishoudelijk Reglement van het IVC

4. De overgeboekte bedragen in het kader van de financiële verevening 2022 stand 4^{de} kwartaal zijn de volgende:

Staat/NL	Verevening T4/2022		Overgedragen saldi 2011-2021	Voorlopige cumulatief
	Dn T4			
DE	-	126 761,70 €	572 706,65 €	445 944,95 €
BE	-	46 676,73 €	- 14 087,35 €	- 60 764,08 €
FR	-	2 075,80 €	12 868,79 €	10 792,99 €
LUX	-	215,36 €	1 573,84 €	1 358,48 €
NL	-	88 366,50 €	450 465,91 €	362 099,41 €
CH	-	5 746,37 €	41 180,89 €	35 434,53 €
Σ	-	269 842,45 €	1 064 708,72 €	794 866,27 €

Bijlagen

Bijlage 1: Tabel kwartaalsopgaven

Bijlage 2: Tabel jaargegevens

Bijlage 3: Tabel berekening verevening

Bijlage 4: Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage

Bijlage 1 IIPC 2023-I-1

CDNI Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven								
PT 4 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	7	1 603	2 462	110	7	1 420	5 609
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³ - 1	112	447	48	2	447	1 056
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³ 5	787	2 711	118	5	2 593	6 219
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas/smeervet	kg -	3 397	19 964	1 005	-	6 529	30 895
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg 70	30 892	55 321	4 495	105	37 875	128 758
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg - 20	16 607	39 381	2 154	67	10 094	68 283
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg 50	50 896	114 666	7 654	172	54 498	227 936
5	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg	4 082	2 050	255			6 387
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	2 001	12 744		26	3 756	18 527
	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg 57	6 083	14 794	255	26	3 756	24 971
Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€ 23 766	472 452	930 717	63 000	4 431	1 283 256	2 777 622
	Intérêts / Zinsen / Rente	€		2 243			+/-	2 243
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€ 23 766	472 452	932 960	63 000	4 431	1 283 256	2 779 865
Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€ 20 848	281 577	1 820 938	70 054	63 577	543 651	2 800 645
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€	- 1 758				-/-	- 1 758
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€					+/-	-
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€						-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€ 20 848	279 819	1 820 938	70 054	63 577	543 651	2 798 887
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³						-
	Volume de gazole IN / Gasölmenge IN / Gasolievolume NI	m ³ 2 455	33 127	245 780	8 246	29	47 010	336 647

* facultatif / fakultativ / facultatief

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

BE (ITB) : Trois factures relatives au 4ème trimestre de la Région Wallonne ne sont pas comptabilisées dans cette péréquation.

BE (ITB): Drei Rechnungen der Region Wallonien für das vierte Quartal sind in diesem Ausgleich nicht berücksichtigt.

BE (ITB): Drie facturen betreffende het 4e kwartaal van het Waals Gewest zijn niet in deze verevening opgenomen.

Bijlage 2 IIPC 2023-I-1

CDNI		Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens						
2022		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	26	6 376	9 760	382	12	5 851	22 407
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m³1	505	1 783	151	3	1 725	4 168
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m³31	3 760	11 520	346	11	11 657	27 325
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg40	13 609	73 908	1 785		28 132	+117 474
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg265	124 233	224 232	14 429	150	153 487	+516 796
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg20	67 309	157 495	5 004	85	40 499	+270 412
	4 Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg325	205 151	455 635	21 218	235	222 118	904 682
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		14 919	8 777			+24 571
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		7 049	52 276	46	14 451	+73 822
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg102	21 968	61 053	875	46	14 451	98 495
Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€86 336	1 941 355	3 665 730	239 000	8 957	5 272 210	+11 213 588
	Intérêts / Zinsen / Rente	€		9 565				+/-9 565
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€86 336	1 941 355	3 675 295	239 000	8 957	5 272 210	11 223 153
Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€101 125	1 067 580	7 021 480	344 075	225 811	2 194 998	+10 955 068
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitief)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€	- 1 758					-/- - 1 758
	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	€101 125	1 065 822	7 021 480	344 075	225 811	2 194 998	10 953 310
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m³						-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m³11 899	125 598	956 572	41 504	106	192 969	1 328 648

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

* facultatif / fakultativ / facultatief

Bijlage 3 IIPC 2023-I-1

Tabel berekening verevening									
Jaar 2022/4. kwartaal									
IIPC PT 2022-4									
	Gegevens NI kwartaal 4T2022			Financiële verevening					
Staat/NI	Kosten	Opbrengsten	Aandeel in kosten	Aandeel opbrngstn cnfrm. Verdrag	Verevening	Verevening T1	Verevening T2	Verevening T3	Verevening T4
	Zn	Xn	Zn/ZZn	Zn/ZZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	CnT1	CnT2	CnT3	CnT4=Cn-CnT1-CnT2-CnT3
DE	5 272 210,56 €	2 194 998,04 €	0,4697619095893	5 145 448,86 €	2 950 450,82 €	749 898,14 €	732 017,82 €	719 219,42 €	749 315,43 €
BE	1 941 355,45 €	1 065 822,33 €	0,1729776974961	1 894 678,72 €	828 856,39 €	152 304,62 €	222 429,22 €	257 911,83 €	196 210,72 €
FR	86 335,57 €	101 125,02 €	0,0076926294516	84 259,77 €	16 865,25 €	8 882,66 €	8 045,58 €	2 919,09 €	2 982,08 €
LUX	8 957,07 €	225 810,81 €	0,0007980884412	8 741,71 €	217 069,10 €	52 571,88 €	51 368,78 €	53 921,94 €	59 206,50 €
NL	3 675 296,00 €	7 021 480,00 €	0,3274744146914	3 586 929,50 €	3 434 550,50 €	828 635,33 €	837 545,81 €	885 846,61 €	882 522,75 €
CH	239 000,00 €	344 076,00 €	0,0212952603304	233 253,63 €	110 822,37 €	12 112,90 €	57 486,86 €	34 443,61 €	6 778,99 €
Σ	11 223 154,65 €	10 953 312,20 €	1,00	10 953 312,20 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	- €	0,00 €

Besluit
IIPC 2023-I-2
Vaststelling van de voorlopige verevening 1^{ste} kwartaal 2023

Besluit vastgesteld 16 mei 2023

Verloop van de procedure

1. Op de grondslag van artikel 4.02 van Deel A CDNI en het Huishoudelijk Reglement (HR) heeft het secretariaat uitvoering gegeven aan de voorlopige financiële verevening van het 1ste kwartaal 2023:
 - a) Het overzicht "Tabel kwartaalopgaven" geeft de door de NI tegen de datum van 1 mei 2023 verstrekte gegevens weer (**Bijlage 1**).
 - b) Het resultaat van de kwartaalverevening wordt gepresenteerd in de tabel "berekening verevening" (**Bijlage 2**).
 - c) De verdeling van de opbrengst in het kader van deze verevening is weergegeven in de tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage (**Bijlage 3**).
2. Bijzonderheden

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

Betalingsverplichtingen op grond van de financiële verevening van het 1^{ste} kwartaal 2023

3. Aldus is de verevening van het 1^{ste} kwartaal 2023 door het IVC als volgt vastgesteld:
 - a) Totale kosten: € 2 975.836,85
 - b) Totale opbrengsten: € 3 138.285,98
 - c) Resultaat: € 162.449,13
 - d) Overdrachten:
 - SAB aan:
 - ITB: € 169.419,93
 - BEV: € 727.128,88
 - VNF: € 551,18
 - LUX aan:
 - BEV: € 90.221,23
 - SRH aan:
 - ITB: € 39.553,64

Rekening overeenkomstig artikel 14 van het Huishoudelijk Reglement van het IVC

4. De overgeboekte bedragen in het kader van de financiële verevening 2023 stand 1^{ste} kwartaal zijn de volgende:

Staat/IN	Verevening T1/2023	Overgedragen saldi 2022 (voorlopig)	Overgedragen saldi 2011-2021	Voorlopige cumulatie
	Dn T1			
DE	73 635,86 €	- 126 761,70 €	572 706,65 €	519 580,81 €
BE	26 466,70 €	- 46 676,73 €	- 14 087,35 €	- 34 297,38 €
FR	1 110,70 €	- 2 075,80 €	12 868,79 €	11 903,69 €
LUX	169,50 €	- 215,36 €	1 573,84 €	1 527,98 €
NL	57 791,01 €	- 88 366,50 €	450 465,91 €	419 890,41 €
CH	3 275,36 €	- 5 746,37 €	41 180,89 €	38 709,89 €
Σ	162 449,13 €	- 269 842,45 €	1 064 708,72 €	957 315,40 €

Bijlagen

Bijlage 1: Tabel kwartaalsopgaven

Bijlage 2: Tabel berekening verevening

Bijlage 3: Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage

Bijlage 1 IIPC 2023-I-2

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven								
PT 1 2023		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL		
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	10	1 608	2 633	96	3	1 513	5 863		
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m³	-	117	454	44	523	1 138		
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m³	5	859	3 096	62	3 296	7 321		
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	3 106	20 425	280	7 113	+	30 924	
	Chiffons usagés / Alttappen / Poetsdoeken	kg	125	37 033	61 217	4 927	60	46 459	+	149 821
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	85	19 070	43 675	700	12	11 831	+	75 373
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	210	59 209	125 317	5 907	72	65 403		256 118
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		5 570	1 602	250			+	7 422
5	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 718	13 815	28	4 553	+	20 114	
	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	2	7 288	15 417	250	28	4 553		27 538
Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering										
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	20 346	484 832	1 059 488	60 000	3 105	1 348 904	+	2 976 676
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 839				+/-	
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	20 346	484 832	1 058 649	60 000	3 105	1 348 904		2 975 837
Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage										
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	20 906	302 325	2 013 540	102 829	93 496	605 190	+	3 138 286
	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	€	20 906	302 325	2 013 540	102 829	93 496	605 190		3 138 286
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolumen verdragstaat	m³								-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolumen NI	m³	2 135	30 233	240 334	10 771		45 975		329 448

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Tabel berekening verevening					
Jaar 2023 /1. kwartaal					
IIPC PT 2023-1					
	Gegevens NI kwartaal 1T2023			Financiële verevening	
Staat/IN	Kosten	Opbrengsten	Aandeel in kosten	Aandeel opbrngstn cnfrm. Verdrag	Verevening
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn
DE	1 348 904,15 €	605 189,90 €	0,4532856530760	1422540,01	817 350,11 €
BE	484 832,25 €	302 325,38 €	0,1629229942495	511298,9487	208 973,57 €
FR	20 346,45 €	20 905,97 €	0,0068372195875	21457,15037	551,18 €
LUX	3 105,00 €	93 495,73 €	0,0010434039756	3274,500068	- 90 221,23 €
NL	1 058 649,00 €	2 013 540,00 €	0,3557483334478	1116440,007	- 897 099,99 €
CH	60 000,00 €	102 829,00 €	0,0201623956636	63275,36363	- 39 553,64 €
Σ	2 975 836,85 €	3 138 285,98 €	1,00	3 138 285,98 €	0,00 €

**Aangenomen besluiten tijdens de Conferentie der Verdragsluitende Partijen van
19 december 2023**

**Besluit
CDNI 2023-II-1
Samenstelling en voorzitterschap van de CVP**

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,
ter gelegenheid van de Conferentie der Verdragsluitende Partijen op 19 december 2023,
neemt overeenkomstig artikel 3 van het Huishoudelijk Reglement van de CVP kennis van de
navolgende samenstelling van de delegaties van de Verdragsluitende Partijen:
voor

Duitsland: Dhr. LINDEMANN (delegatiehoofd)
Mevr. KÖPPEN (lid)
Dhr. SPITZER (deskundige)
Dhr. HÖTTE (deskundige)

België: Dhr. DE SPIEGELEER (delegatiehoofd)
Mevr. RENAUX (lid)
Dhr. EL KAHLOUN (lid)
Dhr. MILCAMPS (plaatsvervanger)
Dhr. VERLINDEN (plaatsvervanger)

Frankrijk: Mevr. BOULDOUYRÉ (delegatiehoofd)

Luxemburg: Dhr. NILLES (delegatiehoofd)
Dhr. SCHROEDER (lid)

Nederland: Dhr. TEN BROEKE (delegatiehoofd)
Dhr. KORTMAN (lid)
Dhr. SPUIJ (plaatsvervanger)
Mevr. POP (plaatsvervanger)

Zwitserland: Dhr. NUSSER (delegatiehoofd)
Dhr. KOLTSIDAS (lid)

Voor 2024 zal de Zwitserse delegatie het voorzitterschap en de Duitse delegatie het
plaatsvervangend voorzitterschap bekleden.

De vertegenwoordigers van de nationale instituten in het Internationaal Verevenings- en
Coördinatieorgaan zijn als vaste waarnemers toegelaten.

Samenstelling van het IVC

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

neemt kennis van de navolgende samenstelling van het IVC in toepassing van artikel 3 van het Huishoudelijk Reglement van het IVC:

voor

Duitsland: Dhr. SPITZER (vertegenwoordiger, delegatiehoofd)
Dhr. HÖTTE (plaatsvervanger)
Dhr. STAATS (vertegenwoordiger van de sector)
Mevr. SIEBRECHT (plaatsvervangend vertegenwoordiger van de sector)

België: Mevr. MYLLE (vertegenwoordiger, delegatiehoofd)
Dhr. VAN LANCKER (vertegenwoordiger van de sector)
Dhr. ROLAND (vertegenwoordiger van de sector)

Frankrijk: Mevr. HENNION (vertegenwoordiger, delegatiehoofd)
Dhr. FLIPO (plaatsvervanger)
Dhr. FIORILLO (vertegenwoordiger van de sector)
Mevr. BILLIG (plaatsvervangend vertegenwoordiger de sector)

Luxemburg: Dhr. SCHROEDER (vertegenwoordiger, delegatiehoofd)
Dhr. SPITZER (plaatsvervanger)

Nederland: Dhr. KLEIBERG (vertegenwoordiger, delegatiehoofd)
Dhr. DE HOOGE (plaatsvervanger)
Dhr. WINGELAAR (vertegenwoordiger van de sector)

Zwitserland: Dhr. NUSSER (vertegenwoordiger, delegatiehoofd)
Dhr. BLESSINGER (plaatsvervanger)
Mevr. GEBHARD (plaatsvervanger)
Dhr. METZGER (vertegenwoordiger van de sector)

Besluit
CDNI 2023-II-2
Werkprogramma CDNI 2024-2025

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,
gezien de taken die voor haar in het Verdrag zijn voorzien,
neemt het werkprogramma voor de periode 2024-2025 aan,
verzoekt de delegaties van de Verdragsluitende Partijen, het IVC en de werkgroep
CDNI/Gvoorstellen te doen met betrekking tot de onderwerpen die in het werkprogramma voorzien zijn,
verzoekt het secretariaat haar bij de uitvoering van dit werkprogramma bij te staan.

Bijlage

Werkprogramma 2024-2025 van het CDNI

Nr.	Mandaat/onderwerp	Termijnen		Verwijzingen	Prioriteit
		van	tot		
Deel A: olie- en vethoudend afval					
1.	Financieringssysteem overeenkomstig artikel 6 van het CDNI				
	1.1. Evaluatie van het tarief van de verwijderingsbijdrage in het licht van de globale kosten van het net van ontvangstinrichtingen en evaluatie van het net van ontvangstinrichtingen			Verslagen van het IVC met de jaarlijkse evaluatie van het financieringssysteem CPC (22) 19 = IIPC (22) 22 rev.1 = CDNI/G (22) 34	Vaste taak
	1.2. Opstellen van de internationale financiële kwartaal- en jaarvereveningen				Vaste taak
	1.3. Herziening van de bedragen die zijn overgedragen in het kader van het financiële vereveningen	2024	2025		I
	1.4. Onderzoek naar nieuwe voortstuwingswijzen en het ontstaan van afvalstoffen om de gevolgen daarvan voor het systeem beter in te schatten*	2024	2025	CPC (21) 18 final (punt 2.4) CPC (22) 55	II
	1.5. Analyse van de mogelijkheid en modaliteiten om nieuwe brandstoffen onder het financieringssysteem van Deel A te laten vallen	2024	2025	CPC (21) 18 final (punt 2.4) CPC (22) 55	II
	1.6. Vaststelling van de modaliteiten voor de afgifte van afval voor schepen met nieuwe voortstuwingswijzen	2024	2025	CPC (21) 18 final (punt 2.4) CPC (22) 55	II
	1.7. Evaluatie van het nieuwe elektronische betalingssysteem van het CDNI (SPE-CDNI 3.0)	-	2025	CPC (21) 20 IIPC (23) 24 lenk rev.3	I
2.	Optimalisering van de exploitatie van het net van ontvangstinrichtingen				
	2.1. Vastleggen van een kader voor het vergaren en ter beschikking stellen van representatieve gegevens om de systemen te kunnen beschrijven, zodat het gemakkelijker wordt om strategische beslissingen te nemen *	2024	-	CPC (21) 18 final (punt 1.2) IIPC (21) 46 CPC (23) 2 = IIPC (23) 2	I
	2.2. Voortzetting van de (financiële en operationele) benchmarking CDNI: analyse van de verwijderingsprocessen (kwalitatieve en kwantitatieve criteria) *	2024	2025	CPC (16) 26 intern IIPC (19) 34 intern = CPC (19) 36 intern (verslag 2018) CPC (21) 18 final (punt 1.3) IIPC (23)m 23 (punt 4.6)	I

* Taak die voortvloeit uit de aanbevelingen van de op 8 april 2021 gehouden rondetafelconferentie over de toekomst van Deel A van het CDNI.

Nr.	Mandaat/onderwerp	Termijnen		Verwijzingen	Prioriteit
		van	tot		
	2.3 Regelmatische workshops over 'good practices' (indien nodig bilateraal) van de Nationale Instituten om eventuele synergieën te onderzoeken met het oog op de optimalisering van het systeem van Deel A *	2024	2025	CPC (21) 18 final (punt 1.4) CPC (23) 12 = CDNI/G (23) 18	I
	2.4 Onderzoek naar en verslag over de technische vooruitgang/maatregelen die bijdragen aan de afvalvermindering (interne deskundigengroep) *	2024	2025	CPC (21) 18 final (punt 1.5)	II
	2.5 Begeleiding van de invoering van de nieuwe module voor de registratie van de afval-afgifte	2024	-		I
	2.6 Evaluatie van de nieuwe module voor de registratie van de afgifte van afval	-	2025		I
3.	Algemene vraagstukken in verband met Deel A				
	3.1 Invoering van een digitaal olie-afgifteboekje: onderzoeken welke rechtsgrondslag en technische voorwaarden nodig zijn om tot digitalisering over te gaan; en, waar nodig, wijziging van de desbetreffende bepalingen van de Uitvoeringsregeling	2024	2025	IIPC (19) 21 rev.1 intern IIPC (19) 32 CDNI/G (20) 39 = IIPC (20) 29 CDNI/G (22) 46 = IIPC (22) 43	I
Deel B: afval van de lading					
4.	Wijziging van het Verdrag met betrekking tot de opname van bepalingen voor de omgang met gasvormige restanten van vloeibare lading Besluit CDNI 2017-I-4; CPC (19) 11 rev.2				
	4.1 Monitoren van de ratificatie en de tenuitvoerlegging van de wijziging	2024	2025	CPC (20) 10 rev.4 CPC (22) 15 rev.1 = CDNI/G (22) 32 rev.1 CPC (20) 54 rev.2 = CDNI/G (20) 33 rev.3 CP CPC (23) 4	I
	4.2 Voorbereiding van de evaluatie van de bepalingen inzake de behandeling van gasvormige restanten	2024	-	Besluit CDNI 2017-I-4 CDNI/G (21) 38 rev.3 CDNI/G (22) 37 rev.2 CDNI/G (22) 47 CDNI/G (22) 15 rev.3 + add. CDNI/G (23) 21	I
5.	Follow-up van de uitvoering van Deel B:				
	5.1 Aanpassing van de lijst van nationale contactpunten voor publicatie op de website				Vaste taak

* Taak die voortvloeit uit de aanbevelingen van de op 8 april 2021 gehouden rondetafelconferentie over de toekomst van Deel A van het CDNI.

Nr.	Mandaat/onderwerp	Termijnen		Verwijzingen	Prioriteit
		van	tot		
	5.2 Regelmatig bijwerken van de beschikbare informatie over de infrastructuur (kaart van de ontvangstinrichtingen op de website)			CPC (14) 29 rev.1 intern CPC (20) 54 rev.1 = CDNI/G (20) 33 rev.2 (ontgassing)	Vaste taak
Deel C: overig scheepsbedrijfsafval					
6.	"Afvalwater uit zwembaden aan boord van passagiersschepen" opnemen als nieuwe afvalcategorie in Deel C en vastleggen van een kader voor de verwerking en lozing van dat afvalwater	2024	2025	CDNI/G (19) 39 rev.2 CDNI/G (22) 50	II
7.	Onderzoeken of het onderscheid tussen passagiersschepen en hotelschepen gehandhaafd moet worden	2024	2025	Besluit CDNI 2021-I-6	II
8.	Onderzoeken in hoeverre er bepalingen nodig zijn voor de controle op de hoeveelheid afgegeven afvalwater en de voorzieningen voor het legen van de boordzuiveringsinstallaties; indien nodig, eerste stappen voor het opstellen van bepalingen	2024	2025	CDNI/G (18) 32 CDNI/G (18) 33	II
9.	Aanpassing van de regelgeving: verwijzing naar de technische voorschriften van ES-TRIN met betrekking tot de boordzuiveringsinstallaties	2024	2025		II
10.	Follow-up van de uitvoering van Deel C:				
	10.1 Opstellen van een lijst van nationale contactpunten voor publicatie op de website				Vaste taak
	10.2 Regelmatig bijwerken van de beschikbare informatie over de infrastructuur (kaart van de ontvangstinrichtingen op de website)				Vaste taak
Algemene vraagstukken					
11.	Follow-up van de internationale workshop met de bevoegde autoriteiten voor de uitvoering van Delen B en C (2023)	2024	2025		I
12.	Informatie over de tenuitvoerlegging van het Verdrag (actualisering van de inhoud van de website, persberichten en nieuwsbrieven, regelmatig bijwerken van WaSTo enz.)				Vaste taak
13.	Opstellen en aanpassen van FAQ's			CPC (21) 25 rev.1 CPC (22) 46 = CDNI/G (21) 59 rev.1	Vaste taak
14.	Evaluatie van de huishoudelijke reglementen				
	14.1 Evaluatie van het huishoudelijk reglement van de CVP	2024	2025		II
	14.2 Evaluatie van het huishoudelijk reglement van het IVC	2024	2025		II
	14.3 Evaluatie van het financieel reglement	2024	2025		II

Nr.	Mandaat/onderwerp	Termijnen		Verwijzingen	Prioriteit
		van	tot		
15.	Samenwerking met andere rivierencommissies en internationale organisaties met het oog op harmonisatie van de internationale regels - Centrale Commissie voor de Rijnvaart (synchronisatie van de bepalingen van hoofdstuk 15 van het Rijnvaartpolitiereglement en het CDNI) - Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (ECE/VN): werkzaamheden om het CEVNI in overeenstemming te brengen met de bepalingen van het CDNI en ADN - Donaucommissie - Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn - Europese Unie				Vaste taak
16.	Onderzoeken in hoeverre bijlage 1 bij het Verdrag met het oog op een uitbreiding van het toepassingsgebied in Frankrijk moet worden uitgebreid	2024	2025	CPC (19) 50	II
17.	Betrekkingen met derde landen die belangstelling hebben om tot het Verdrag toe te treden			CPC (19) 3 + add.	Vaste taak
18.	Overzicht van nationale implementatie inclusief aanwijzing van verantwoordelijke partijen in geval van schendingen en geactualiseerde boetecatalogus				Vaste taak

**Besluit
CDNI 2023-II-3
Internationale financiële verevening 2022**

De Conferentie van Verdragsluitende Partijen,

gezien artikel 14 van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart en gezien artikel 2 van haar Huishoudelijk Reglement,

keurt de door het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan aangenomen jaarlijkse financiële verevening 2022 goed,

wijst op het feit

- dat overeenkomstig artikel 6, eerste lid, van het drag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, “de betaalde verwijderingsbijdragen uitsluitend voor de financiering van de inname en de verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval aan te wenden zijn”,

- dat in dit kader geen winstoogmerk bestaat,

- dat de Nationale Instituten tot taak hebben alle vereiste maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat het batig saldo volledig en uitsluitend voor de bovengenoemde doeleinden beschikbaar blijft.

Dit besluit treedt op 19 december 2023 in werking.

Bijlage

Samenvatting van de jaargegevens 2022

CDNI Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens								
2022		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	26	6 446	9 760	382	12	5 851	22 477
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³ 1	514	1 783	151	3	1 725	4 177
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³ 31	4 044	11 520	346	11	11 667	27 619
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg 40	14 547	73 908	1 785		28 132	+ 118 412
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg 265	124 618	224 232	14 429	150	153 487	+ 517 181
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg 20	67 792	157 495	5 004	85	40 499	+ 270 895
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg 325	206 957	455 635	21 218	235	222 118	906 488
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg	14 971	8 777	876			+ 24 624
5	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	7 305	52 276		46	14 451	+ 74 078
	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg 102	22 276	61 053	876	46	14 451	98 804
Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€ 86 336	1 979 056	3 665 730	294 989	10 207	5 272 210	+ 11 308 527
	Intérêts / Zinsen / Rente	€		9 565				+/- 9 565
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€ 86 336	1 979 056	3 675 295	294 989	10 207	5 272 210	11 318 092
Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€ 101 125	1 067 580	7 021 480	351 564	225 811	2 194 998	+ 10 962 557
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€	- 1 758					-/- - 1 758
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€						+/- -
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€						-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€ 101 125	1 065 822	7 021 480	351 564	225 811	2 194 998	10 960 799
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³					200 000	200 000
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³ 11 899	125 598	956 572	41 504	106	192 969	1 328 648

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Berekening van de jaarlijkse eindverevening en de overeenkomstige verdeling

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

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

Besluit
CDNI 2023-II-4
Deel A
Handhaving van het tarief van de verwijderingsbijdrage voor olie- en vethoudend
scheepsbedrijfsafval op 10 euro per 1000 l geleverde gasolie in 2024

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en met name artikel 6 en artikel 3.03 van de Uitvoeringsregeling van dit Verdrag,

gezien het voorstel van het IVC van 23 november 2023 dat overeenkomstig artikel 4.01, eerste lid, van de Uitvoeringsregeling van het genoemde Verdrag is voorgelegd,

gezien het verslag van het IVC van 4 december 2023 met betrekking tot het beheer van het financieringssysteem overeenkomstig artikel 6 van het Verdrag dat bij dit besluit is gevoegd,

rekening houdende met het advies van het bedrijfsleven, dat heeft verklaard tevreden te zijn met de huidige omvang en dienstverlening van het netwerk van ontvangstinrichtingen,

in de vaststelling dat de gevolgen van de verhoging van de verwijderingsbijdrage tot 10 euro per 1000 liter geleverde gasolie met ingang van 1 januari 2023 voor de stabiliteit van de financiering van het systeem nog niet in kaart kunnen worden gebracht,

wetende dat de exploitatiekosten van meerdere ontvangstinrichtingen worden geïndexeerd op basis van de inflatie, levenskosten en gasolieprijzen,

nota nemende van de omstandigheid dat het, gezien de veranderlijke aard van de economische situatie, dienstig zou zijn een raadpleging over dit onderwerp te voorzien voor de komende zomerzitting,

overwegende dat het sinds 2011 gecumuleerde overschot nog steeds voldoende zou moeten zijn om een eventueel tekort voor 2024 te dekken,

besluit het tarief van de verwijderingsbijdrage op 10 euro per 1000 l geleverde gasolie te houden.

Bijlage: Verslag van het IVC met betrekking tot de jaarlijkse evaluatie van het financieringssysteem en voorstel voor het tarief van de verwijderingsbijdrage voor 2024 (artikelen 10 en 14)

Deel A

Verslag van het IVC met betrekking tot de jaarlijkse evaluatie van het financieringssysteem en voorstel voor het tarief van de verwijderingsbijdrage voor 2024 (artikelen 10 en 14)

1. Inkomsten en uitgaven van 2011 tot 2022

Toen de Verdragsluitende Partijen bij het CDNI in 1996 het CDNI ondertekenden stemden zij in met een verwijderingsbijdrage ter hoogte van 7,50 euro per 1000 liter afgegeven accijnsvrijegasolie. De op deze hoogte vastgelegde bijdrage maakte het mogelijk om in de eerste zeven jaar waarin het SPE-CDNI operationeel was, meer inkomsten te genereren dan wat nodig was om de kosten te dekken (overschot). Al sinds 2015 wordt echter vastgesteld dat de kosten blijven stijgen, hoewel dit tot nu toe geen ernstige gevolgen voor het systeem had, omdat de opbrengsten tot 2017 in gelijke tred toenamen.

Het jaar 2018, dat gekenmerkt werd door een langere periode met laagwater, werd afgesloten met een tekort van ongeveer een miljoen euro.

Het vervoer van goederen over de Rijn lag in het laatste kwartaal 30% lager dan in dezelfde periode in 2017.

Over het gehele jaar 2018 gezien, is het vervoer van goederen (in hoeveelheden) over de Rijn met circa 12% gedaald in vergelijking met 2017. Het laagwater is echter niet de enige verklaring van de daling van het vervoer en afname in het gasolieverbruik. Ook de economische situatie is daar debet aan, die in de tweede helft van het jaar aanzienlijk slechter was.

Daar komt nog bij dat er in 2018 een dubbelwandige bilgeboot in gebruik werd genomen, hetgeen aanzienlijke gevolgen had voor de kosten.

Het jaar 2020 had eveneens ernstige consequenties voor het financieringssysteem. De Covid-19-pandemie heeft tot zeer omvangrijke beperkingen in de passagiersvaart geleid. Er waren ook gevolgen voor het vrachtvervoer, zij het in mindere mate. De gevolgen voor het financieringssysteem van Deel A van het CDNI waren dienovereenkomstig met een recorddaling bij de opbrengsten van de verwijderingsbijdrage van 5,7% ten opzichte van 2019.

Tegelijkertijd zijn vanaf 2015 de kosten aanzienlijk gestegen. Ondanks het feit dat het netwerk van ontvangstinrichtingen vrijwel gelijk gebleven is, zijn de kosten ongeveer een miljoen euro hoger uitgevallen. Er zijn verschillende oorzaken voor deze ontwikkeling:

- de opbrengsten uit afgewerkte olie zijn vanwege de lage prijzen uitermate gering;
- de kosten voor de verwijdering van bilgewater stijgen;
- de bedrijfskosten van de ontvangstinrichtingen zijn gekoppeld aan de levenskostenprijsindex en de gasolieprijzen;
- inflatie, met salarissen die stijgen en contractuele bepalingen voor een prijsaanpassing;
- de verhoging van de verwijderings- en verwerkingskosten, bijvoorbeeld als gevolg van nieuwe heffingen (heffing op verbranding...);
- nieuwe investeringen.

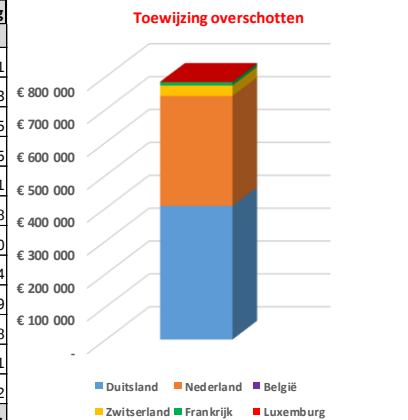
De hogere kosten en de lagere inkomsten waren de reden voor de verhoging van de verwijderingsbijdrage met één euro vanaf 1 januari 2021 om de financiering van het systeem zeker te kunnen stellen. Deze verhoging heeft in 2021 bijna 1.340.000 euro extra opbrengsten gegenereerd.

Er moet echter ook op gewezen worden dat de opbrengsten zijn toegenomen als gevolg van de verhoging van de verwijderingsbijdrage en niet omdat er meer gebunkerd zou zijn. De hoeveelheid gebunkerde brandstof ligt vrijwel op hetzelfde peil als in 2019.

De kosten zijn daarentegen hoog. Zij hangen met name af van de gasolieprijs, de inflatie en de levensonderhoudskosten, die in 2021 en 2022 alle gestegen zijn. **Het financieringssysteem toont in 2022 opnieuw een tekort ter hoogte van 357.000 euro.**

Inkomsten en uitgaven van 2011 tot 2022¹

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



Eind 2022 toont het systeem een gecumuleerd overschot van ongeveer 707.000 euro, dat overeenkomstig de door het CDNI vastgelegde verdeelsleutel als volgt aan de Verdragsluitende Staten werd overgemaakt:

Gecumuleerde bedragen van 2011 tot 2022

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

Het gaat om een vrij gering overschot (om niet te zeggen eigenlijk nauwelijks de moeite waard), met dien verstande dat de financiering van de ontvangstinrichtingen precair kan worden genoemd.

Tussen 2011 en 2022 heeft het bedrijfsleven ter hoogte van 125 miljoen euro aan het systeem bijgedragen. De kosten van het systeem voor de inzameling, afgifte en inname dat door de Nationale Instituten (NI's) van de zes verdragsluitende staten is opgezet, liggen bij meer dan 124 miljoen euro.

Tussen 2011 en 2022 heeft dit een overschot opgeleverd van 707.415 euro, dat overeenkomstig aan de Verdragsluitende Staten werd overgemaakt.

Het netwerk van ontvangstinrichtingen dat tot stand werd gebracht na het van kracht worden van het CDNI, is tussen 2011 en 2022 vrijwel hetzelfde gebleven (met uitzondering van België).

2. Financiële ontwikkeling in 2023

De hoge kosten bij een ongekeerde inflationaire conjunctuur hebben in 2022 opnieuw tot een tekort geleid. Om ervoor te zorgen dat het systeem in evenwicht blijft en de kosten van het systeem gedekt zijn heeft de Conferentie der Verdragsluitende partijen op voorstel van het IVC en na overleg met het bedrijfsleven, besloten de verwijderingsbijdrage vanaf 1 januari 2023 te verhogen tot 10 euro per 1000 l geleverde, accijnsvrije gasolie. De gevolgen van deze verhoging ziet men in de voorlopige resultaten van de internationale financiële verevening. **In 2023 zal het resultaat naar alle waarschijnlijkheid dicht bij een evenwicht liggen.**

¹ Tenzij anders vermeld, zijn alle gegevens afkomstig van de internationale financiële verevening van het CDNI. De gegevens voor 2022 zijn voorlopige gegevens.

Door de recente ingebruikstelling van het SPE-CDNI 3.0 zijn er voor de inning van de verwijderingsbijdrage momenteel geen gegevens beschikbaar voor de tweede helft van 2023.

Er moet echter op gewezen worden dat de opbrengsten gestegen zijn als gevolg van de verhoging van de verwijderingsbijdrage en niet omdat er meer gebunkerd zou zijn. De hoeveelheden die gebunkerd werden, liggen vrijwel op hetzelfde niveau als in 2022. De gebunkerde hoeveelheden zijn in de eerste helft van het jaar zelfs met 0,55 % gedaald in vergelijking met de eerste zes maanden van 2022.

De kosten zijn bovendien nog steeds zeer hoog en blijven stijgen. Gemeten over dezelfde periode bedraagt de stijging 8,00%. Zij hangen af van de gasolieprijs, de inflatie en de levenskosten. Naar verwachting zal deze stijging zich in 2024 voortzetten.

3. Vooruitzichten voor 2024 en daarna

De Nationale Instituten (NI's) hebben de hierna beschreven vooruitzichten meegedeeld. De ontbrekende prognosecijfers zijn in de onderstaande tabel door het secretariaat aangevuld op basis van de gegevens van eerdere jaren en de huidige tendensen. Daarbij is voor de kosten in Luxemburg en België uitgegaan van 2%.

Voor 2024 zal volgens deze ramingen een resultaat worden bereikt dat in de buurt van een evenwicht zal liggen. Als dit resultaat inderdaad bevestigd wordt, **levert** dit aan het einde van 2024 **een overschot op ter hoogte van ca. 763.000 euro**. Dit vrij kleine overschot kan op het moment dat de inzamelings- en verwerkingsdiensten betaald moeten worden – hetgeen een paar keer per jaar het geval is – ertoe leiden dat de kasmiddelen krap worden. Sommige NI's kunnen op dat moment een banklening afsluiten of gebruikmaken van andere financieringsinstrumenten (zoals een borgsom) om een tekort aan kasmiddelen tijdelijk op te vangen.

De redenen voor deze ontwikkeling zijn de volgende:

- de situatie ten aanzien van afgewerkte olie is verregaand hetzelfde gebleven;
- de hogere kosten van de verwijdering en verwerking als gevolg van nieuwe heffingen (heffingen op de verbranding...);
- aangenomen wordt dat de kosten voor de verwijdering van bilgewater verder zullen toenemen;
- de verhoging van de grondstofprijzen en met name de energieprijzen;
- een afname in de vervoersvraag door de verhoging van de prijzen van grondstoffen en een kleine productie van levensmiddelen;
- de invoering van nieuwe brandstoffen, zij het nog in beperkte omvang;
- het afsluiten van nieuwe contracten voor de inzameling en verwerking van oude olie tegen hogere kosten dan wat in de huidige contracten overeengekomen is;
- aangenomen wordt dat de prijsindex verder zal stijgen (o.a. personeels- en gasoliekosten). De exploitatiekosten van de ontvangstinrichtingen volgen namelijk de levenskostenprijsindex en hangen tevens samen met de salariskosten van de bemanning aan boord van de bilgeboten.
- tot 2025 zijn er in geen enkel land grote investeringen gepland.

Raming inkomsten en uitgaven voor 2022-2025

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

Opmerking voor Duitsland: In Duitsland werd een oude bilgeboot door een dubbelwandige bilgeboot vervangen, terwijl een andere bilgeboot, die op de Wezer vaart, vervangen werd door een bilgeboot die in Duisburg lag en nu wordt ingezet op de Duitse kanalen tussen Bremen en Emden en de havens langs het Mittelland-kanaal. Het netwerk van ontvangstinrichtingen zal in 2023 en 2024 niet gewijzigd worden. Daar staat tegenover dat de kosten tussen 2022 en 2023 sterk gestegen zijn vanwege de economische conjunctuur, de aanvalsoorlog van Rusland tegen Oekraïne, de explosieve stijging van de energieprijzen en de hoge inflatie die daar het gevolg van zijn. In 2023 zijn de energieprijzen weliswaar gedaald en is ook de inflatie afgenomen, maar beide zijn nog steeds zeer hoog. De salarissen werden in 2023 niet verhoogd. Voor 2024 verwacht de BEV nog steeds een hoog uitgavenniveau.

Voor wat de opbrengsten betreft, heeft de overstap van versie 2 naar versie 3 van het SPE-CDNI een aantal buitengewone effecten gesorteerd:

- de registratie van talrijke offline-transacties, die nog hangende waren in de terminals nadat deze bij de NI's waren afgegeven. Dit heeft een positief gevolg gehad voor de opbrengsten.
- Talrijke scheepseigenaren met een ECO-rekening bij de BEV hebben pas zeer laat de overstap gemaakt naar versie 3 van het SPE-CDNI, waardoor de bunkerstations gedwongen waren een schriftelijke procedure te volgen. Het kan niet uitgesloten worden dat deze transacties tot op heden nog niet allemaal verwerkt zijn.

Alles bij elkaar genomen verwacht de BEV meer opbrengsten. Deze liggen echter nog steeds onder het niveau waar de BEV op gehoopt had na de verhoging van de verwijderingsbijdrage tot 10 euro per 1000 liter geleverde, accijnsvrije gasolie vanaf 1 januari 2023.

Opmerking voor Frankrijk: Frankrijk overweegt de toepassing van het Verdrag uit te breiden tot het gehele Franse continentale grondgebied. Deze uitbreiding houdt in dat er meer ontvangstinrichtingen voorzien zouden moeten worden. Frankrijk heeft in zijn evaluatie rekening gehouden met de verwijderingsbijdrage en wil streven naar een systeem waarbij opbrengsten en uitgaven met elkaar in evenwicht zijn. In de gegevens voor 2025 is nog geen rekening gehouden met deze eventuele uitbreiding.

Opmerking voor Zwitserland: De bedragen worden beïnvloed door de wisselkoers tussen de Zwitserse frank en de euro.

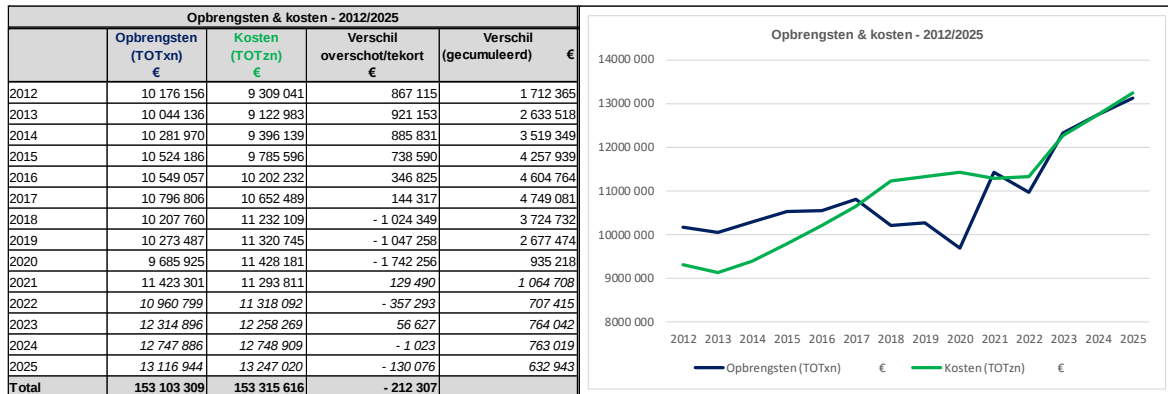
Opmerking voor Nederland: In Nederland zijn bilgeboten in Den Helder, IJmuiden en IJsselmeer uit de vaart genomen.

4. Analyse van de gecumuleerde gegevens sinds 2012 en vooruitzichten

Op basis van de sinds 2012 vergaarde informatie (Aanhangsel 1) en de ramingen van de NI's is er een raming opgesteld voor de periode 2022-2025 voor het in deel A van het Verdrag vastgelegde financieringssysteem voor de verzameling en verwijdering van afval.

Uit de gegevens voor het jaar 2022 blijkt dat er sinds 2011 gecumuleerde hogere opbrengsten zijn van ongeveer 707.000 euro. In de afgelopen jaren werd echter vastgesteld dat het overschot aan jaarlijkse inkomsten al aanzienlijk terugliep. De opbrengsten blijven verregaand hetzelfde, terwijl de kosten onverminderd hoog zijn. Het lopende jaar (2023) zal naar alle waarschijnlijkheid een evenwicht laten zien als gevolg van de verhoging van anderhalve euro van de verwijderingsbijdrage per 1000 liter geleverde, accijnsvrije gasolie vanaf 1 januari 2023. Dit betekent dat de opbrengsten uit de verwijderingsbijdrage de kosten voor de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval nét zullen dekken. Het is bovendien zeer waarschijnlijk dat de opbrengsten op korte termijn niet meer voldoende zullen zijn om de uitgaven te dekken.

Hieronder zijn de ramingen van de NI's weergegeven. Ontbrekende ramingen zijn in de tabel ingevuld uitgaande van ervaring uit het verleden en vastgestelde tendensen, bij een behoud van de verwijderingsbijdrage ter hoogte van 10 € per 1000 liter accijnsvrije, geleverde gasolie.

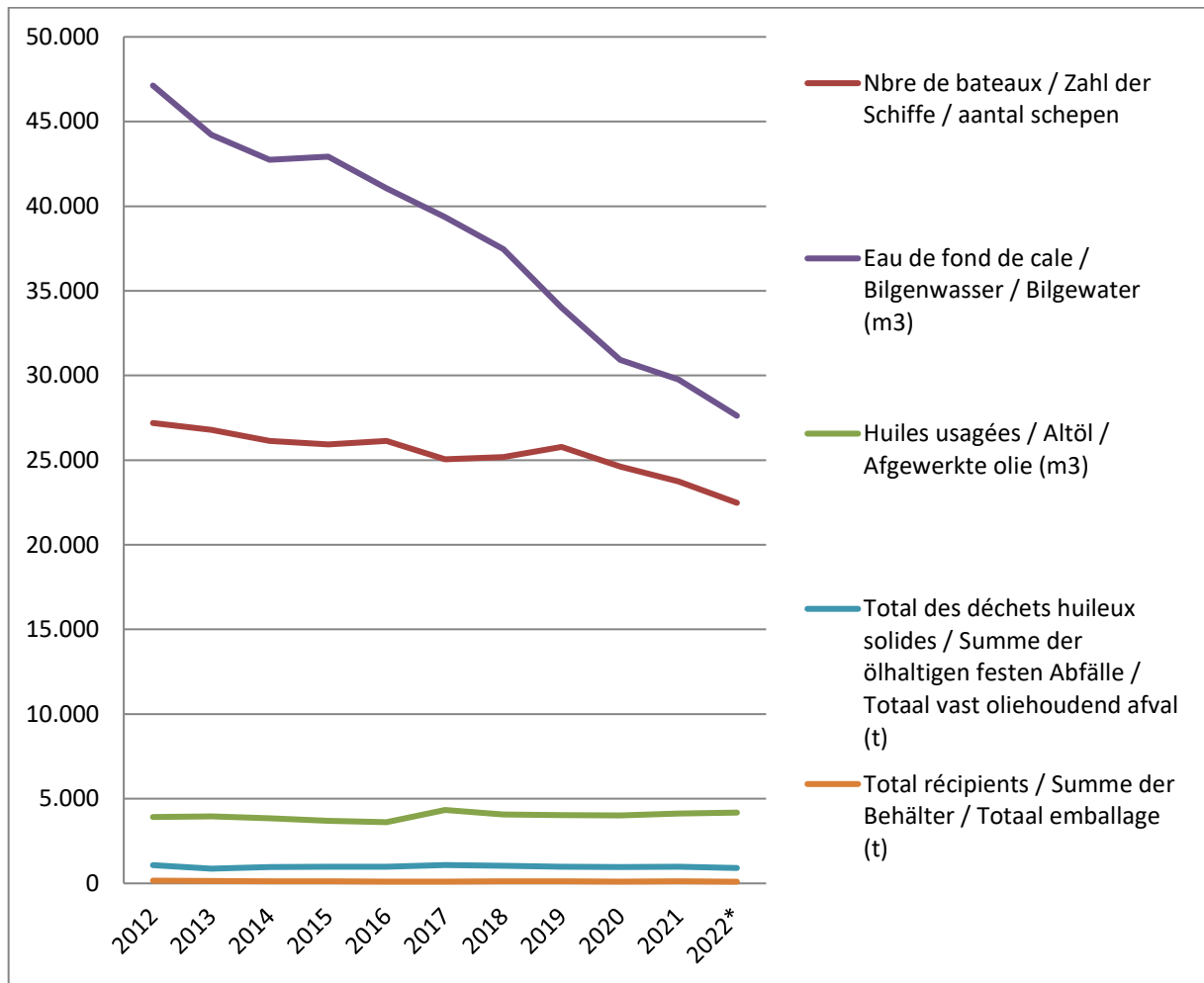


Met betrekking tot het ingenomen volume olie- en vethoudend afval kon er een daling worden vastgesteld, zowel wat het aantal interventies als de hoeveelheden betreft. Bij het bilgewater is er echter sprake van een aanzienlijke daling.

Deze trend (stijgende kosten ondanks een geringer afvalvolume) kan door meerdere factoren worden verklaard:

1. Een groot deel van de kosten is vast en is niet afhankelijk van de hoeveelheid ingenomen afval;
2. De terugkooopprijzen van de afgewerkte olie zijn fors gedaald. Dientengevolge zijn de daaruit voortvloeiende opbrengsten ook gedaald (de stijging van de aardolieprijzen zou in de toekomst opnieuw een positieve invloed op de opbrengsten kunnen hebben, zij het in bescheiden mate);
3. Het Belgische netwerk werd vervolledigd in 2018;
4. Tot slot hebben de energiekosten en de inflatie ook tot een verhoging van de kosten geleid.

Evolutie van de hoeveelheden afval



* provisoire / vorläufig / voorlopig

5. Overwegingen die de verevening kunnen beïnvloeden

- Het IVC stelt vast dat de kosten nog steeds zeer hoog zijn. Verwacht wordt dat het netwerk van ontvangstinrichtingen op zijn minst kan worden behouden of vervangen moet worden zodat in de toekomst ook daardoor de kosten zullen toenemen.
- Op 8 april 2021 heeft er een **rondetafelconferentie over de toekomst van Deel A** plaatsgevonden. Op deze conferentie werden de prioriteiten² voor de komende jaren in kaart gebracht. Het is de bedoeling een strategie uit te werken om ervoor te zorgen dat het internationale financieringssysteem toekomst heeft.

Prioritaire aspecten die genoemd werden:

- het netwerk van ontvangstinrichtingen op zijn minst behouden in de huidige omvang, hetgeen inhoudt dat de kosten zeer waarschijnlijk zullen toenemen. Het netwerk kan eventueel worden aangepast als de inkomsten en de kosten significante wijzigingen ondergaan³;
- bij de inzameling gebruikmaken van innovatieve synergieën;
- vermindering van de ingezamelde afvalstoffen;
- verzameling en beschikbaarstelling van gegevens;
- de financieringsstructuur tegen het licht houden.

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

³ CPC (21)m 35

- Het **bedrijfsleven** zou de dekking van het netwerk van ontvangstinrichtingen tegen het licht kunnen houden.
- De BEV deelt mee dat er wijzigingen zijn met betrekking tot de kanalen in Noord-Duitsland en de Wezer waardoor de kosten voor de inname in dit belangrijke gedeelte van het land ("Kanaalrechthoek") gereduceerd konden worden. Op de Donau is een dubbelwandige bilgeboot in gebruik genomen.
- **Frankrijk** overweegt momenteel **het Verdrag uit te breiden** tot het volledige Franse grondgebied. Deze uitbreiding zal naar verwachting leiden tot meer afgifteplaatsen. Frankrijk heeft in zijn evaluatie rekening gehouden met de hoogte van de verwijderingsbijdrage en men streeft naar een systeem waarin de inkomsten en uitgaven met elkaar in evenwicht zijn.
- Er moet ook gedacht worden aan de **eventueel vereiste modernisering van de bilgeboden**⁴. Ongeveer 80% van de bilgeboden die nu in gebruik zijn, is voor 1980 gebouwd. Over een aantal jaren zullen deze schepen niet meer aan de voorschriften voldoen: vanaf 2039 moeten alle bilgeboden op grond van de voorschriften van het ADN (Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren) dubbelwandig zijn. In de scheepsregisters van de Verdragsluitende Staten staan 46 bilgeboden geregistreerd, waarvan er veertig een contract hebben met de Nationale Instituten. Voor zover nu bekend zijn er slechts drie dubbelwandige schepen. Op nationaal niveau wordt er nagedacht over de vervanging van de bilgeboden. Daarvoor zou echter een strategie voor de komende jaren opgesteld moeten worden.

6. **Bijstellen tarief van de verwijderingsbijdrage**

- Vaststellend dat na één jaar toepassing van de vanaf 1 januari 2023 met anderhalve euro verhoogde verwijderingsbijdrage per 1000 liter accijnsvrije geleverde gasolie er maar nét aan een financieel evenwicht kon worden bereikt;
- wetende dat de exploitatiekosten van de ontvangstinrichtingen aan inflatie onderhevig zijn en op grond van de gestegen levenskosten en gestegen gasolieprijzen geïndexeerd zullen worden;
- dat verwacht wordt dat de levenskosten, gasolieprijzen en prijzen van andere consumptiegoederen zullen blijven stijgen;
- en volgens de ramingen van de Nationale Instituten, het zeer waarschijnlijk zou kunnen zijn dat de opbrengsten uit de verwijderingsbijdrage al vrij binnenkort niet meer toereikend zullen zijn om de kosten van de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval te dekken als de hoogte van de verwijderingsbijdrage gehandhaafd wordt op 10,00 euro.

Het IVC volgt de ontwikkelingen (kosten/opbrengsten) op de voet om ervoor te zorgen dat het systeem in de toekomst kan blijven functioneren en stelt voor dit verslag voor de vergadering in mei 2024 te actualiseren.

7. **Voorstel voor het tarief van de verwijderingsbijdrage voor 2024**

Rekening houdend met het voorgaande en op voorstel van het IVC zou de CVP

- kunnen besluiten het onderhavige verslag te publiceren met de vermelding dat het gezien de huidige kosten- en inkomstentrends niet mogelijk zal zijn om het tarief van de verwijderingsbijdrage op het huidige niveau te houden;
- kunnen besluiten het tarief van de verwijderingsbijdrage op zijn minst tot haar komende zitting (juni 2024) en in afwachting van het volgende verslag op 10,00 euro te houden;

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

- het IVC kunnen uitnodigen een alomvattende benadering na te streven om een adequaat netwerk van ontvangstinrichtingen en een efficiënte afvalverwijdering te garanderen;
- de aandacht van het IVC kunnen vestigen op de ontwikkeling van de kosten;
- de sector kunnen verzoeken aan te geven wat volgens de sector in de toekomst de behoefte zal zijn ten aanzien van de dekking van de ontvangstinrichtingen;
- het IVC kunnen verzoeken om in mei 2024 een nieuw verslag voor te leggen.

Aanhangsels:

Aanhangsel 1: Gecumuleerde gegevens en variaties 2012-2022 in %

Aanhangsel 2: Vergelijking van de beschrijving van het netwerk van ontvangstinrichtingen in elk land

Gecumuleerde gegevens en variaties 2012 - 2022 in %

CDNI															
													TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2022	
	2012-2022		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*		
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		27 192	26 795	26 144	25 936	26 127	25 059	25 180	25 781	24 628	23 736	22 477	302 673	-17,34%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie :	m3	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	4 127	4 177	48 405	6,50%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 460	34 004	30 917	29 765	27 619	428 081	-41,39%
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	906	7 967	-16,07%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	119	99	1 039	-38,88%
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	11 293 811	11 318 092	124 665 010	21,58%
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	11 423 301	10 960 799	125 372 426	7,71%

* provisoire / Vorläufig / voorlopig

Tenuitvoerlegging van Deel A in het toepassingsgebied van het CDNI door het netwerk van ontvangstinrichtingen⁵

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

Bron: CDNI (2023)

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

Er zijn meer dan **50 plaatsen waar afval afgegeven kan worden** in de vorm van **38 bilgeboden en 10 vaste stations**.

Tankwagens voor een mobiele verwijdering: als er geen bilgeboot beschikbaar is en een vast station niet bereikbaar is, is er ook een verwijdering mogelijk met een tankwagen.

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

De ontvangstinrichtingen zijn als volgt over de landen verdeeld:

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

⁵ Eén bilgeboot is in gebruik in het Duitse en Luxemburgse netwerk

Vergelijking en beschrijving van de situatie in elk land

Als men de financiële kant van de zaak wil beoordelen, moet er ook rekening worden gehouden met de manier waarop de processen verlopen – evenals met de beschikbare resources of de wettelijke randvoorwaarden. Hieronder wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie in de verschillende landen.

Beschrijving van de situatie in Duitsland



Interventiebereik:

Duitsland heeft het grootste waterwegennetwerk binnen het toepassingsgebied van het CDNI. Het afval van Deel A wordt voornamelijk door bilgeboten ingenomen. Acht bilgeboten van de elf worden regionaal ingezet (met een actieradius van circa 50 km rond de standplaats). Drie boten verzorgen voor het Bilgenentwässerungsverband (BEV) de verzameling op middellange afstand (100 tot 400 km), maar ook over grotere afstanden (tot 1.000 km) met een vaste route en een vast vaarschema.

Inzameling en verwijdering:

De binnenvaartsector legt het zwaartepunt van de dienstverlening door de bilgeboten bij het afpompen van bilgewater. De verdere behandeling van het afgepompte bilgewater is afhankelijk van de regionale reglementaire situatie.

- Het bilgewater wordt normaal gesproken aan boord gescheiden in een olie- en waterfase. Het gereinigde water wordt of in het oppervlaktewater of aan wal op het riool geloosd. De olie die uit het bilgewater is gehaald wordt samen met de gescheiden verzamelde afgewerkte olie afgegeven voor recycling.
- Het bilgewater wordt in uitzonderlijke gevallen voor verdere verwerking aan wal afgegeven (bijvoorbeeld als het niet mogelijk is om olie en water te scheiden aan boord).

Gunning:

Het BEV gunt de opdracht op basis van de drempelwaarden via een pan-Europese aanbesteding. De manier waarop de offertes worden samengesteld met betrekking tot factoren zoals afschrijvingen, administratieve en operationele kosten, personeelskosten en onderhoudskosten voor de bilgeboten, is het BEV niet bekend. De gunning vindt plaats op basis van het laagste bod dat voldoet aan het bestek en de aanbestedingscriteria.

Het BEV heeft momenteel contracten lopen met drie particuliere ondernemingen in vijf regio's. Zeven bilgeboten worden geëxploiteerd door ondernemingen die zich uitsluitend bezighouden met de inname van afval dat onder Deel A valt. De andere bilgeboten verrichten aanvullend de inname van afval van zeeschepen en zijn ook actief op het gebied van de bevoorrading van binnenschepen (brandstof, drinkwater, olie, wrijfhout enz.).

Specifieke nationale bijzonderheden:

In Duitsland moeten op grond van het ADN altijd twee bemanningsleden verplicht aanwezig zijn aan boord van de bilgeboten.

In het Duitse deel van het Rijnstroomgebied wordt bij de vergoeding van de geleverde diensten niet uitgegaan van de hoeveelheid ingenomen bilgewater. De basis van de vergoeding is eerder de hoeveelheid verzamelde en gescheiden afgewerkte olie. De inkomsten die worden gegenereerd door de afgifte van afgewerkte olie aan afvalverwerkers worden gebruikt om de kosten te compenseren die bij de verzameling ontstaan.

Beschrijving van de situatie in Luxemburg:



Interventiebereik

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

Specifieke nationale bijzonderheden:

Luxemburg is weliswaar een Verdragsluitende partij bij het CDNI, maar heeft geen eigen verwijderingsinfrastructuur in het kader van het CDNI. Luxemburg heeft de BEV in Duitsland de opdracht gegeven de vereiste diensten en taken van een NI uit te voeren.

Beschrijving van de situatie in Zwitserland:



Interventiebereik:

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

Inzameling en verwijdering:

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

Gunning:

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

Specifieke nationale bijzonderheden:

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

Op grond van de milieuwetgeving op dit gebied moeten de scheepsbedrijfsafvalstoffen in Zwitserland overeenkomstig de verschillende afvalsoorten gescheiden ingezameld en bij verwerkende ondernemingen afgegeven worden.

Beschrijving van de situatie in Nederland:



Interventiebereik:



De stichting "Afvalstoffen en vaardocumenten binnenvaart" (SAB) is verantwoordelijk voor de inning van de verwijderingsbijdrage, de registratie van de afgifte, de controle op de verwijderingskosten, de voorlopige verevening en de coördinatie. Op grond van de nationale wetgeving is de SAB ook verantwoordelijk voor de inzameling en verwerking van de afvalstoffen. Voor de tenuitvoerlegging van deze taken geeft de SAB als Nationaal Instituut voor NL opdrachten aan derden. Nederland beschikt over een afvalinzamelingsnetwerk dat zich over het gehele land uitstrekt en uit 21 schepen en een stationair station bestaat. Op grond van deze zeer fijnmazige dekking is het vaargebied van de bilgeboten relatief klein. Voor schepen die buiten het inzamelingsgebied varen, wordt gebruik gemaakt van een vrachtwagen. Alle ontvangstinrichtingen nemen de onder Deel A vallende afvalstoffen in ontvangst.

Inzameling en verwijdering:

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

Gunning:

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

Specifieke nationale bijzonderheden:

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

Beschrijving van de situatie in België:



Interventiebereik:

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

Inzameling en verwijdering:

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

Gunning:

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

Specifieke nationale bijzonderheden:

In België zijn er voor de inzameling vijf verschillende deelregio's. Voor de haven van Antwerpen fungeert de haven zelf als ontvangstinrichting (door het aanbod van 3, door de haven zelf beheerde afgifteplaatsen) en als opdrachtgever voor een bilgeboot. In de haven van Gent (North Sea Port) werd voor de inzameling en verwijdering met een bilgeboot een opdracht aan een derde verstrekt. In het afvalinzamelingsgebied van de Vlaamse waterwegbeheerder, De Vlaamse Waterweg NV wordt op 3 afgifteplaatsen een vrachtwagen ingezet. Bovendien is er op het Albertkanaal, een afvalpark in Evergem. In Wallonië worden deze taken door een externe dienstverlener verzorgd. De inzameling geschiedt daar door een bilgeboot op het Albertkanaal in de Luikse regio alsook een vacuümvrachtwagen in de regio Henegouwen-Namen. In het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest voorziet de Haven van Brussel een inzameling aan de sluis van Molenbeek alsook een vacuümvrachtwagen voor het bilgewater sinds midden 2022 (samenwerking met De Vlaamse Waterweg).

Beschrijving van de situatie in Frankrijk:**Interventiebereik:**

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

Inzameling en verwijdering:

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

Gunning:

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

Specifieke nationale bijzonderheden:

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

**Besluit
CDNI 2023-II-5
Deel B**

**Wijziging van artikel 7.04 van de Uitvoeringsregeling bij het CDNI
Aanpassing van de losverklaring voor de tankvaart in het licht van de bepalingen inzake
de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading (dampen) en het wassen
tijdens de vaart**

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en met name de artikelen 3 ,8, 14 en 19 van dit Verdrag,

zich bewust van de omstandigheid dat het CDNI bij Besluit 2017-I-4 is aangevuld met bepalingen inzake de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading (dampen),

brengt in herinnering dat deze bepalingen van kracht worden op de eerste dag van de zesde maand na de nederlegging bij de depositaris van de laatste akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring door de ondertekenende staten,

in de overtuiging dat door eenheidstransporten en verenigbare transporten onder bepaalde voorwaarden, die worden gedefinieerd in artikel 7.04 van de Uitvoeringsregeling bij het CDNI, kan worden afgezien van ontgassen,

overwegende dat alleen dan kan worden aangenomen dat ladingtanks geen schadelijke dampen meer bevatten wanneer de drie opvolgende ladingen bestonden uit een product dat niet onder de verbodsbepaling van Aanhangsel IIIa valt en waarbij deze tanks voor ten minste 50% waren beladen,

overwegende dat een vullingsgraad van 95% voldoende is om schadelijke dampen te verdringen en dat de formulering 'ten minste' om deze reden duidelijker is,

op voorstel van de Werkgroep CDNI/G, waarbij de erkende niet-gouvernementele organisaties betrokken zijn geweest,

besluit artikel 7.04 van de Uitvoeringsregeling van het CDNI te wijzigen overeenkomstig de bijlage.

Dit besluit treedt uiterlijk op 1 juli 2024 in werking.

Bijlage

Wijzigingsvoorstel voor artikel 7.04

“Artikel 7.04

Oplevering van het schip

(...)

(3) b) Het tweede lid is niet van toepassing op (na)ladingtanks van schepen die verenigbare transporten uitvoeren voor zover bij een volgende belading de dampen overeenkomstig Aanhangsel IIIa door de overslaginstallatie worden opgevangen en niet in de atmosfeer terechtkomen. De vervoerder dient dit schriftelijk te kunnen aantonen. In dit geval moet in de losverklaring het vakje 6 b) worden aangekruist. Het bewijs dient tot en met het lossen van de verenigbare vervolglading aan boord aanwezig te zijn.

De bepalingen van Aanhangsel IIIa zijn niet meer van toepassing als de schipper kan aantonen dat na belading en voor vertrek bij de overslaginstallatie:

- voor iedere afzonderlijke ladingtank de drie opvolgende ladingen bestonden uit een product dat niet onder de verbodsbepaling van Aanhangsel IIIa valt en waarbij deze tanks voor ten minste 50% waren beladen, of
- iedere afzonderlijke ladingtank voor ten minste 95% gevuld was met een product dat niet onder de verbodsbepaling van Aanhangsel IIIa valt,
- of indien de dampen aantoonbaar overeenkomstig de voorwaarden van Aanhangsel IIIa zijn opgevangen.”

“Artikel 7.04

Oplevering van het schip

(...)

(3) c) Indien op het ogenblik van het lossen de vervolglading niet bekend is, maar verwacht wordt dat die verenigbaar zal zijn, kan de toepassing van het tweede lid worden uitgesteld. De verlader (bij vloeibare lading) of de ladingontvanger (bij droge lading) dient ten voorlopige titel een ontvangstinrichting voor waswater of voor het ontgassen aan te wijzen, die in de losverklaring aangegeven dient te worden. Bovendien moet in de losverklaring het vakje 6 c) worden aangekruist. Indien aantoonbaar vaststaat, alvorens de in de losverklaring aangegeven ontvangstinrichting wordt aangelopen door de vervoerder/schipper, dat de vervolglading verenigbaar is, en bij een volgende belading dampen kunnen worden opgevangen die niet in de atmosfeer mogen worden uitgestoten volgens aanhangsel IIIa (tabel I tot en met III) vermeldt de schipper dit in vak 13 van deel 2 b) van de losverklaring. In dit geval hoeft niet gewassen of ontgast te worden. In alle andere gevallen zijn de bepalingen voor het wassen of ontgassen onverkort van toepassing.

Het bewijs van de verenigbare vervolglading dient tot en met het lossen van de verenigbare vervolglading aan boord aanwezig te zijn.

De bepalingen van Aanhangsel IIIa zijn niet meer van toepassing als de schipper kan aantonen dat na belading en voor vertrek bij de overslaginstallatie:

- voor iedere afzonderlijke ladingtank de drie opvolgende ladingen bestonden uit een product dat niet onder de verbodsbepaling van Aanhangsel IIIa valt en waarbij deze tanks voor ten minste 50% waren beladen, of
- iedere afzonderlijke ladingtank voor ten minste 95% gevuld was met een product dat niet onder de verbodsbepaling van Aanhangsel IIIa valt,
- of indien de dampen aantoonbaar overeenkomstig de voorwaarden van Aanhangsel IIIa zijn opgevangen.”

**Besluit
CDNI 2023-II-6
Deel B**

**Wijziging van artikel 6.03 van de Uitvoeringsregeling van het CDNI
Vereenvoudiging van de bepalingen van de losverklaring met betrekking tot het vervoer
van containers, vrijrijdbare lading (Ro-Ro), stukgoed, bijzonder- of zwaar transport, of
grote apparaten en het vervoer van zand en grind**

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en met name de artikelen 3, 14 en 19 van dit Verdrag,

overwegende dat het voorkomen van afval zowel vanwege de bescherming van het milieu als vanwege de veiligheid en gezondheid van het scheepvaartpersoneel en de verkeersdeelnemers een vereiste is voor de binnenvaart en de daarmee samenhangende bedrijfstakken,

overwegende dat onnodig wassen dient te worden vermeden,

overwegende dat het wassen van de laadruimen niet noodzakelijk is na eenheidstransporten en verenigbare transporten, ongeacht het type en de bouwwijze van het schip,

overwegende dat containers, vrijrijdbare lading (Ro-Ro), stukgoed, bijzonder- of zwaar transport, of grote apparaten geen ladingrestanten veroorzaken en dat het wassen van de laadruimten om deze reden niet noodzakelijk is,

in de overtuiging dat dit niet alleen het geval is bij eenheidstransporten, maar ook bij incidentele transporten van deze goederen,

overwegende dat bijgevolg ook bij incidentele transporten van deze goederen geen losverklaring noodzakelijk is,

overwegende dat het wassen van de laadruimen niet noodzakelijk is na eenheidstransporten en verenigbare transporten, ongeacht het type en de bouwwijze van het schip,

overwegende dat zand, grind en zand-grindmengsels meestal afwisselend en soms ook ongesorteerde zand-grindhopen van de baggerput of winlocatie worden vervoerd naar een loslocatie,

overwegende dat de hele lading wordt gezeefd in de overslaginstallaties van de haven van bestemming alvorens in fracties te worden gescheiden en ingedeeld op basis van de korrelgrootte,

overwegende dat bijgevolg het vervoer van zand, het vervoer van grind en het vervoer van zand-grindmengsels wat de noodzaak van de losverklaring betreft kunnen worden beschouwd als eenheidstransporten van dezelfde goederen,

gezien de wens om de administratieve lasten voor het bedrijfsleven te verminderen,

op voorstel van de Werkgroep CDNI/G, in het bijzonder de erkende niet-gouvernementele organisaties,

besluit artikel 6.03 van de Uitvoeringsregeling van het CDNI te wijzigen overeenkomstig de bijlage.

Dit besluit treedt onmiddellijk in werking.

Met de inwerkingtreding van dit besluit komt de veelgestelde vraag (FAQ) 'Noodzaak van een losverklaring voor stukgoed' te vervallen.

Bijlage

Wijzigingsvoorstel voor artikel 6.03, zevende lid

Het eerste en vierde lid zijn niet van toepassing op schepen die gebruikt worden voor:

- a) het vervoer van containers,
- b) het vervoer van verrijdbare lading (Ro-Ro), stukgoed, bijzonder- of zwaar transport, of grote apparaten.

Het eerste en vierde lid zijn niet van toepassing op schepen die uitsluitend gebruikt worden voor:

- a) de levering van brandstoffen, drinkwater en boordvoorraden aan zee- en binnenschepen (bevoorradingsschepen),
- b) de verzameling van olie- en vethoudend afval van zee- en binnenschepen,
- c) het vervoer van vloeibare gassen (ADN, type G),
- d) het vervoer van zwavel in vloeibare toestand (bij 180°C), cementpoeder, vliegas, en daarmee vergelijkbare goederen die als stortgoed of als verpompbare lading worden vervoerd en waarbij gebruik wordt gemaakt van een systeem voor het laden, lossen en opslaan aan boord dat uitsluitend voor de betreffende goederensoort geëigend is;
- e) het vervoer van zand, grind en/of baggerspecie vanaf de baggerput of winlocatie naar een loslocatie.

Deze bepaling vindt geen toepassing wanneer het schip meerdere soorten lading tegelijkertijd vervoert.

In individuele gevallen kan de bevoegde autoriteit in vergelijkbare omstandigheden een schip in het kader van het uitvoeren van specifiek vervoer ontheffen van de toepassing van het eerste en het vierde lid. Het bewijs van deze ontheffing dient aan boord aanwezig te zijn.

**Besluit
IIPC 2023-II-1
Vaststelling van de voorlopige verevening 2^{de} kwartaal 2023**

Besluit vastgesteld 17 augustus 2023

Verloop van de procedure

1. Op de grondslag van artikel 4.02 van Deel A CDNI en het Huishoudelijk Reglement (HR) heeft het secretariaat uitvoering gegeven aan de voorlopige financiële verevening van het 2^{de} kwartaal 2023:
 - a) Het overzicht “Tabel kwartaalopgaven” geeft de door de NI tegen de datum van 1 augustus 2023 verstrekte gegevens weer (Bijlage 1).
 - b) Het resultaat van de kwartaalverevening wordt gepresenteerd in de tabel “berekening verevening” (Bijlage 2).
 - c) De verdeling van de opbrengst in het kader van deze verevening is weergegeven in de tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage (Bijlage 3).
2. Bijzonderheden:
 - a) Het secretariaat heeft rekening gehouden met de rente indien deze zijn gespecificeerd door de NI.
 - b) De hoeveelheden gasolie Verdragsluitende Staten zullen worden overgeboekt naar de internationale financiële verevening.

Betalingsverplichtingen op grond van de financiële verevening van het 2^{de} kwartaal 2023

3. Aldus is de verevening van het 2^{de} kwartaal 2023 door het IVC als volgt vastgesteld:
 - a) Totale kosten: 6 007 659,15 €
 - b) Totale opbrengsten: 6 394 578,41 €
 - c) Resultaat: 386 919,26 €
 - d) Overdrachten:
 - SAB aan:
 - ITB: 189 966,60 €
 - BEV: 761 753,73 €
 - LUX aan:
 - BEV: 110 943,94 €
 - VNF aan:
 - ITB: 11 264,06 €
 - SRH aan:
 - ITB: 58 828,83 €

Rekening overeenkomstig artikel 14 van het Huishoudelijk Reglement van het IVC

4. De overgeboekte bedragen in het kader van de financiële verevening 2023 stand 2^{de} kwartaal zijn de volgende:

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

Bijlagen

Bijlage 1: Tabel kwartaalsopgaven

Bijlage 2: Tabel berekening verevening

Bijlage 3: Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage

Bijlage 1 IIPC 2023-II-1

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

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Bijlage 2 IIPC 2023-II-1

Tabel berekening verevening							
Jaar 2023/2. kwartaal							
IIPC PT 2023-2							
	Gegevens NI kwartaal 2T2023			Financiële verevening			
Etat/IN	Kosten	Opbrengsten	Aandeel in kosten	Aandeel opbrngstn cnfrm. Verdrag	Verevening	Verevening T1	Verevening T2
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	CnT1	CnT2
DE	2 780 980,50 €	1 270 039,90 €	0,4629058391237	2960087,685	1 690 047,78 €	817 350,11 €	872 697,67 €
BE	994 099,76 €	589 091,03 €	0,1654720641067	1058124,089	469 033,06 €	208 973,57 €	260 059,49 €
FR	45 393,89 €	59 030,33 €	0,0075560029067	48317,45305	10 712,88 €	551,18 €	11 264,06 €
LUX	3 105,00 €	204 470,15 €	0,0005168402405	3304,975443	201 165,17 €	90 221,23 €	110 943,94 €
NL	2 061 580,00 €	4 043 175,00 €	0,3431586161142	2194354,678	1 848 820,32 €	897 099,99 €	951 720,33 €
CH	122 500,00 €	228 772,00 €	0,0203906375081	130389,5304	98 382,47 €	39 553,64 €	58 828,83 €
Σ	6 007 659,15 €	6 394 578,41 €	1,00	6 394 578,41 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

**Besluit
IIPC 2023-II-2
Vaststelling van de voorlopige verevening 3^{de} kwartaal 2023**

Besluit vastgesteld 30 november 2023

Verloop van de procedure

1. Op de grondslag van artikel 4.02 van Deel A CDNI en het Huishoudelijk Reglement (HR) heeft het secretariaat uitvoering gegeven aan de voorlopige financiële verevening van het 3^{de} kwartaal 2023:
 - a) Het overzicht “Tabel kwartaalopgaven” geeft de door de NI tegen de datum van 22 november 2023 verstrekte gegevens weer (**Bijlage 1**).
 - b) Het resultaat van de kwartaalverevening wordt gepresenteerd in de tabel “berekening verevening” (**Bijlage 2**).
 - c) De verdeling van de opbrengst in het kader van deze verevening is weergegeven in de tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage (**Bijlage 3**).
2. Bijzonderheden:
 - a) Het secretariaat heeft rekening gehouden met de rente indien deze zijn gespecificeerd door de NI.
 - b) De overgeboekte bedragen houden geen rekening met de jaarlijkse financiële verevening 2022.
 - c) De hoeveelheden gasolie Verdragsluitende Staten zullen worden overgeboekt naar de internationale financiële verevening.

Betalingsverplichtingen op grond van de financiële verevening van het 3^{de} kwartaal 2023

3. Aldus is de verevening van het 3^{de} kwartaal 2023 door het IVC als volgt vastgesteld:
 - a) Totale kosten: 9 083 975,79 €
 - b) Totale opbrengsten: 9 265 182,07 €
 - c) Resultaat: 181 206,28 €
 - d) Overdrachten:
 - SAB aan:
 - ITB: 268 394,84 €
 - BEV: 731 332,03 €
 - VNF: 1 404,03 €
 - LUX aan:
 - BEV: 95 788,35 €
 - SRH aan:
 - ITB: 21 941,66 €

Rekening overeenkomstig artikel 14 van het Huishoudelijk Reglement van het IVC

4. De overgeboekte bedragen in het kader van de financiële verevening 2023 stand 3^{de} kwartaal zijn de volgende:

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

Bijlagen

Bijlage 1: Tabel kwartaalsopgaven

Bijlage 2: Tabel berekening verevening

Bijlage 3: Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage

Bijlage 1 IIPC 2023-II-2

CDNI Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven								
PT 3 2023		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	6	1.717	2.440	98	5	1.501	5.767
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	-	116	486	35	1	370
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	4	898	2.700	86	6	2.959
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	4.776	17.572	220	80	8.071
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	150	30.516	47.299	3.980	158	36.715
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	12	18.382	34.544	450	62	10.313
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	162	53.674	99.415	4.650	300	55.099
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3.339	1.812	75		
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1.800	10.504	37	4.525	
5	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	21	5.139	12.316	75	37	4.525
Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	20.990	521.138	980.015	72.000	3.459	1.481.705
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 2.991			+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	20.990	521.138	977.024	72.000	3.459	1.481.705
Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	17.987	197.003	1.905.994	89.932	99.178	560.509
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€						-/-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€						+/-
	(***) Différence de systèmes /Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€						-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	17.987	197.003	1.905.994	89.932	99.178	560.509
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³						-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	1.840	19.700	241.709	8.925	96	35.536

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Bijlage 2 IIPC 2023-II-2

Jaar 2023 /3. kwartaal								
IIPC PT 2023-3								
	Gegevens NI kwartaal 3T2023			Financiële verevening				
Etat/IN	Kosten	Opbrengsten	Aandeel in kosten	Aandeel opbrngstn cnfrm. Verdrag	Verevening	Verevening T1	Verevening T2	Verevening T3
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	CnT1	CnT2	CnT3
DE	4 262 685,77 €	1 830 549,25 €	0,4692533168893	4347717,418	2 517 168,17 €	817 350,11 €	872 697,67 €	827 120,38 €
BE	1 515 237,99 €	786 094,25 €	0,1668033936933	1545463,812	759 369,56 €	208 973,57 €	260 059,49 €	290 336,50 €
FR	66 383,90 €	77 016,97 €	0,0073078023912	67708,11969	9 308,85 €	551,18 €	11 264,06 €	1 404,03 €
LUX	6 564,13 €	303 648,60 €	0,0007226054045	6695,070637	296 953,53 €	90 221,23 €	110 943,94 €	95 788,35 €
NL	3 038 604,00 €	5 949 169,00 €	0,3345015519906	3099217,782	2 849 951,22 €	897 099,99 €	951 720,33 €	1 001 130,90 €
CH	194 500,00 €	318 704,00 €	0,0214113296310	198379,8674	120 324,13 €	39 553,64 €	58 828,83 €	21 941,66 €
Σ	9 083 975,79 €	9 265 182,07 €	1,00	9 265 182,07 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

2024

**Aangenomen besluiten tijdens de Conferentie der Verdragsluitende Partijen van
21 juni 2023**

**Besluit
CDNI 2024-I-1
CDNI – Begroting voor 2025**

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien de gedetailleerde begroting die door het secretariaat is voorbereid (CPC (24) 3 rev.1 intern) en overeenkomstig artikel 1 van het Financieel Reglement van het CDNI,

aanvaardt krachtens artikel 14, zesde lid, van het Verdrag de begroting voor 2025 van de CVP, alsmede krachtens artikel 10, zesde lid, van het Verdrag de begroting voor 2025 van het IVC, ten bedrage van in totaal 470 350 euro,

besluit een bedrag van 140 000 euro toe te wijzen aan het investeringsfonds,

legt voor de bijdragen van de Verdragsluitende Partijen op basis van het totale bedrag van 610 350 euro de onderstaande verdeling vast. De hoogte van de bijdragen is als volgt:

Staat	2025
België	€ 86.725
Duitsland	€ 131.725
Frankrijk	€ 66.475
Luxemburg	€ 64.225
Nederland	€ 192.475
Zwitserland	€ 68.725
TOTAAL	€ 610.350

De bijdragen zullen uiterlijk op 31 maart 2025 worden overgemaakt op de rekening van het CDNI bij de bank CIC Est te Straatsburg.

Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2025.

Besluit
CDNI 2024 I-2
Verslag van het secretariaat over de jaarrekeningen 2023 van het CDNI

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien het verslag van de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart over de financiële situatie van het CDNI voor het boekjaar 2023,

gezien het verslag van het accountantskantoor FIBA over de rekeningen voor het boekjaar 2023,

hecht haar goedkeuring aan de bijgaande balans van het boekjaar 2023 met een totaal van 298 280,66 euro,

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

Niet-gepubliceerde bijlagen

**Besluit
CDNI 2024 I-3
Deel A**

**Handhaving van het tarief van de verwijderingsbijdrage voor olie- en vethoudend
scheepsbedrijfsafval op 10,00 euro per 1000 l geleverde gasolie in 2025**

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

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

gezien het voorstel van het IVC van 16 mei 2024 dat overeenkomstig artikel 4.01, eerste lid, van de Uitvoeringsregeling van het genoemde Verdrag is voorgelegd;

gezien het bij dit besluit gevoegde verslag van het IVC van 27 mei 2024 met betrekking tot het beheer van het financieringssysteem overeenkomstig artikel 6 van het genoemde Verdrag;

besluit het tarief van de verwijderingsbijdrage op 10,00 euro per 1000 l geleverde gasolie te houden.

Bijlage

Deel A
Verslag van het IVC met betrekking tot de jaarlijkse evaluatie van het
financieringssysteem en voorstel voor het tarief van de verwijderingsbijdrage voor
2025
(artikelen 10 en 14)

1. Opbrengsten en uitgaven van 2011 tot 2023

Toen de Verdragsluitende Partijen bij het CDNI in 1996 het CDNI ondertekenden stemden zij in met een verwijderingsbijdrage ter hoogte van 7,50 euro per 1000 liter afgegeven accijnsvrijegasolie. De op deze hoogte vastgelegde bijdrage maakte het mogelijk om in de eerste zeven jaar waarin olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen werden verzameld en verwijderd, meer inkomsten te genereren dan wat nodig was om de kosten te dekken. Al sinds 2015 wordt echter vastgesteld dat de kosten blijven stijgen, hoewel dit tot nu toe geen ernstige gevolgen voor het systeem had, omdat de opbrengsten tot 2017 in gelijke tred toenamen.

Het jaar 2018, dat gekenmerkt werd door een langere periode met laagwater, werd afgesloten met een tekort van ongeveer een miljoen euro.

Het vervoer van goederen over de Rijn lag in het laatste kwartaal 30% lager dan in dezelfde periode in 2017.

Over het gehele jaar 2018 gezien, is het vervoer van goederen (in hoeveelheden) over de Rijn met circa 12% gedaald in vergelijking met 2017. Het laagwater is echter niet de enige verklaring van de daling van het vervoer en afname in het gasolieverbruik. Ook de economische situatie is daar debet aan, die in de tweede helft van het jaar aanzienlijk slechter was.

Daar komt nog bij dat er in 2018 een dubbelwandige bilgeboot in gebruik werd genomen, hetgeen aanzienlijke gevolgen had voor de kosten.

Het jaar 2020 had eveneens ernstige consequenties voor het financieringssysteem. De Covid-19-pandemie heeft tot zeer omvangrijke beperkingen in de passagiersvaart geleid. Er waren ook gevolgen voor het vrachtvervoer, zij het in mindere mate. De gevolgen voor het financieringssysteem van Deel A van het CDNI waren dienovereenkomstig met een recorddaling bij de opbrengsten van de verwijderingsbijdrage van 5,7% ten opzichte van 2019.

Tegelijkertijd zijn vanaf 2015 de kosten aanzienlijk gestegen. Ondanks het feit dat het netwerk van ontvangstinrichtingen vrijwel gelijk gebleven is, zijn de kosten ongeveer een miljoen euro hoger uitgevallen.

Er zijn verschillende oorzaken voor deze ontwikkeling:

- inflatie, met salarissen die stijgen en contractuele bepalingen voor een prijsaanpassing;
- de kosten voor de verwijdering van bilgewater stijgen;
- de bedrijfskosten van de ontvangstinrichtingen zijn gekoppeld aan de levenskostenprijsindex en de gasolieprijzen;
- de verhoging van de verwijderings- en verwerkingskosten, bijvoorbeeld als gevolg van nieuwe heffingen (heffing op verbranding...);
- de opbrengsten uit afgewerkte olie zijn vanwege de lage prijzen uitermate gering;
- nieuwe investeringen.

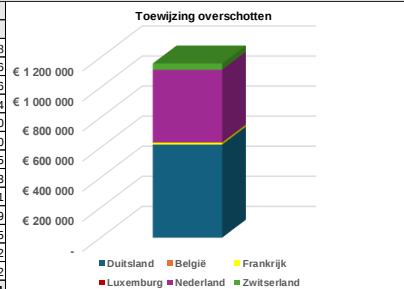
De hogere kosten en de lagere inkomsten waren de reden voor de verhoging van de verwijderingsbijdrage met één euro vanaf 1 januari 2021 om de financiering van het systeem zeker te kunnen stellen. Deze verhoging heeft in 2021 bijna 1.340.000 euro extra opbrengsten gegenereerd.

Er moet echter ook op gewezen worden dat de opbrengsten zijn toegenomen als gevolg van de verhoging van de verwijderingsbijdrage en niet omdat er meer gasolie gebunkerd zou zijn. De hoeveelheid gebunkerde brandstof ligt vrijwel op hetzelfde peil als in 2019.

De hoge kosten bij een ongekeerde inflationaire conjunctuur hebben in 2022 opnieuw tot een tekort geleid. Om ervoor te zorgen dat het systeem in evenwicht blijft en de kosten van het systeem gedekt zijn heeft de Conferentie der Verdragsluitende partijen op voorstel van het IVC en na overleg met het bedrijfsleven, besloten de verwijderingsbijdrage vanaf 1 januari 2023 te verhogen tot 10 euro per 1000 l geleverde, accijnsvrije gasolie.

Opbrengsten en uitgaven van 2011 tot 2023⁶

	Bijdragen	Kosten	Overschot	Duitsland	België	Frankrijk	Luxemburg	Nederland	Zwitserland	
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	
2011	10 448 843	9 603 593	845 250	430 268	80 995	-	761	306 798	26 428	
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	449 389	77 802	2 474	823	311 751	24 876	
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	476 401	78 630	13 986	875	331 705	19 556	
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	431 623	124 147	6 738	555	303 194	19 574	
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	359 028	103 604	5 922	651	247 165	22 220	
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	170 100	52 689	798	298	114 131	8 810	
2017	10 796 806	10 652 489	144 317	70 232	21 433	857	100	48 281	3 415	
2018	10 207 760	11 232 109	- 1 024 349	- 506 207	- 157 905	- 5 021	- 814	- 331 329	- 23 073	
2019	10 273 487	11 320 745	- 1 047 258	- 516 814	- 154 402	- 4 261	- 829	- 346 371	- 24 581	
2020	9 685 925	11 428 181	- 1 742 256	- 852 871	- 260 048	- 9 245	- 918	- 579 984	- 39 189	
2021	11 423 301	11 293 811	129 490	61 559	18 969	620	71	45 125	3 145	
2022	10 960 799	11 318 092	- 357 293	- 166 435	- 62 475	- 2 725	- 322	- 116 023	- 9 312	
2023	12 602 802	12 152 609	450 193	212 906	75 332	3 434	369	148 278	9 872	
Totaal	137 975 228	136 817 620	1 157 608	619 179	- 1 229	13 577	1 620	482 721	41 741	



Eind 2023 toont het systeem een gecumuleerd overschot van ongeveer 1.157.000 euro, dat overeenkomstig de door het CDNI vastgelegde verdeelsleutel als volgt aan de Verdragsluitende Staten werd overgemaakt:

Gecumuleerde bedragen van 2011 tot 2023¹

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (Voorlopige)	Voorlopige cumulatieve
DE	430 267,67 €	449 389,10 €	476 401,58 €	431 623,22 €	359 027,53 €	170 099,86 €	70 231,74 €	506 207,70 €	516 814,27 €	852 870,87 €	61 558,79 €	166 434,72 €	212 906,43 €	619 178,37 €
BE	80 994,61 €	77 801,95 €	78 630,03 €	124 147,02 €	103 603,79 €	52 689,20 €	21 432,71 €	157 905,52 €	154 401,83 €	260 048,45 €	18 969,13 €	62 475,44 €	75 332,21 €	1 230,59 €
FR		2 474,28 €	13 986,45 €	6 737,65 €	5 922,47 €	797,73 €	857,33 €	5 021,43 €	4 261,28 €	9 244,84 €	620,43 €	2 725,47 €	3 434,32 €	13 577,64 €
LUX	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	813,79 €	829,15 €	917,84 €	71,11 €	322,22 €	369,45 €	1 621,06 €
NL	306 797,89 €	311 751,20 €	331 705,02 €	303 193,68 €	247 165,17 €	114 130,88 €	48 280,59 €	331 329,08 €	346 370,74 €	579 984,00 €	45 125,30 €	116 022,83 €	148 277,55 €	482 720,64 €
CH	26 427,57 €	24 875,35 €	19 556,12 €	19 574,64 €	22 219,90 €	8 809,67 €	3 414,85 €	23 073,20 €	24 580,73 €	39 188,53 €	3 145,25 €	9 312,31 €	9 872,47 €	41 741,05 €
Σ	845 249,24 €	867 115,03 €	921 154,47 €	885 831,21 €	738 590,00 €	346 825,00 €	144 317,00 €	- 1 024 350,71 €	- 1 047 258,00 €	- 1 742 254,54 €	129 490,02 €	- 357 292,98 €	450 192,43 €	1 157 608,17 €

Tussen 2011 en 2023 heeft het bedrijfsleven ter hoogte van 138 miljoen euro aan het systeem bijgedragen. De kosten van het systeem voor de inzameling, afgifte en inname dat door de Nationale Instituten (NI's) van de zes verdragsluitende staten is opgezet, liggen bij ongeveer 137 miljoen euro.

Tussen 2011 en 2023 heeft dit een overschot opgeleverd van 1.157.000 euro, dat overeenkomstig aan de Verdragsluitende Staten werd overgemaakt.

Het netwerk van ontvangstinrichtingen dat tot stand werd gebracht na het van kracht worden van het CDNI, is tussen 2011 en 2023 vrijwel hetzelfde gebleven. Er is één land dat het netwerk in vergelijking met 2011 sterk uitgebreid heeft. De kostenverhoging die daar het gevolg van was, is echter niet zeer uitgesproken.

⁶ Tenzij anders vermeld, zijn alle gegevens afkomstig van de internationale financiële verevening van het CDNI. De gegevens voor 2023 zijn voorlopige gegevens.

2. Financiële ontwikkeling aan het einde van het eerste kwartaal 2024

In het eerste kwartaal van 2024 lagen de opbrengsten bij 2.888.357 euro en de kosten van de inzameling bij 3.105.018 euro. In dit kwartaal lagen de kosten dus 216.660 euro boven de opbrengsten.

In vergelijking met hetzelfde kwartaal in 2023 zijn de opbrengsten met 7,96% gedaald en de kosten zijn met 4,34% gestegen; de hoeveelheden afgegeven afvalstoffen voor alle soorten olie- en vethoudend afvalstoffen zijn gedaald in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar, terwijl het aantal schepen dat gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om olie- en vethoudend afval af te geven, vrijwel hetzelfde gebleven is.

		PT 1 2024		PT 1 2023	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		5 822	5 863	-41 -1%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	1 043	1 138	-95 -8%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	6 405	7 321	-916 -13%
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	27 320	30 924	-3 604 -12%
	Chiffons usagés / Altappen / Poetsdoeken	kg	136 965	149 821	-12 856 -9%
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	68 185	75 373	-7 189 -10%
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	232 470	256 118	-23 649 -9%
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg	6 355	7 422	-1 067 -14%
5	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	16 883	20 114	-3 231 -16%
	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	23 238	27 538	-4 300 -16%
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering		3 105 018	2 975 837	129 181 4%
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage		2 888 358	3 138 286	-249 929 -8%

Deze gegevens zijn afkomstig uit de voorlopige internationale financiële vereveningen

Op 1 januari 2023 werd de verwijderingsbijdrage verhoogd tot 10,00 euro per 1000 l accijnsvrije, gebunkerde gasolie. De verwachte effecten van deze verhoging konden in de voorlopige resultaten van de internationale, financiële verevening in het eerste kwartaal van 2024 niet worden vastgesteld. De Nationale Instituten gaan ervan uit dat **2024 naar alle waarschijnlijkheid met een negatief resultaat zal worden afgesloten.**

De hoeveelheden gebunkerde gasolie nemen van jaar tot jaar af. De kosten zijn echter nog steeds zeer hoog en blijven stijgen. Zij hangen af van de gasolieprijs, de inflatie en de levenskosten. Naar verwachting zal deze stijging zich in 2024 voortzetten.

Er zijn meerdere redenen voor deze ontwikkeling:

- de bedrijfskosten van de ontvangstinrichtingen stijgen vanwege de hogere gasolieprijzen en de inflatie;
- de kosten voor de verwijdering van bilgewater stijgen;
- de opbrengsten uit afgewerkte olie zijn uitermate gering.

3. Vooruitzichten voor 2025

De Nationale Instituten (NI's) hebben de hierna beschreven vooruitzichten meegedeeld. De ontbrekende prognosecijfers zijn door het secretariaat aangevuld op basis van de gegevens van eerdere jaren en de huidige tendensen.

De Nationale Instituten voorzien voor 2025 opbrengsten ter hoogte van 12,6 miljoen euro in totaal en voor de uitgaven 13,2 miljoen euro in totaal. Als deze ramingen bevestigd worden, zal het jaar 2025 een tekort opleveren van 0,5 miljoen euro en na aftrek van dit bedrag van het gecumuleerde overschot zal er aan het einde van het boekjaar 2025 een overschot overblijven van ongeveer 0,5 miljoen euro.

Dit vrij kleine overschot kan op het moment dat de inzamelings- en verwerkingsdiensten betaald moeten worden – hetgeen een paar keer per jaar het geval is – ertoe leiden dat de kasmiddelen krap worden. Sommige NI's kunnen op dat moment een banklening afsluiten of gebruikmaken van andere financieringsinstrumenten (zoals een borgsom) om een tekort aan kasmiddelen tijdelijk op te vangen.

De redenen voor deze ontwikkeling zijn de volgende:

- de situatie ten aanzien van afgewerkte olie is verregaand hetzelfde gebleven;
- de hogere kosten van de verwijdering en verwerking als gevolg van nieuwe heffingen (heffingen op de verbranding...);
- aangenomen wordt dat de kosten voor de verwijdering van bilgewater verder zullen toenemen;
- de invoering van nieuwe brandstoffen, zij het nog in beperkte omvang;
- het afsluiten van nieuwe contracten voor de inzameling en verwerking van oude olie tegen hogere kosten dan wat in de huidige contracten overeengekomen is;
- aangenomen wordt dat de prijsindex verder zal stijgen (o.a. personeels- en gasoliekosten). De exploitatiekosten van de ontvangstinrichtingen volgen namelijk de levenskostenprijsindex en hangen tevens samen met de salariskosten van de bemanning aan boord van de bilgeboten.
- in 2025 zijn er in geen enkel land grote investeringen gepland.

Raming inkomsten en uitgaven voor 2023-2027⁷

Staat	Kosten Voorlopige FV 2023	Raming kosten 2024	Raming kosten 2025	Raming kosten 2026	Raming kosten 2027	Opbrengsten Voorlopige FV 2023	Raming opbrengsten 2024	Raming opbrengsten 2025	Raming opbrengsten 2026	Raming opbrengsten 2027
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
DE	5 747 250,55 €	5 900 000,00 €	6 050 000,00 €	6 200 000,00 €	6 350 000,00 €	2 547 717,80 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €
BE	2 033 536,78 €	2 047 000,00 €	2 086 124,00 €	2 106 000,00 €	2 125 000,00 €	1 231 264,33 €	1 200 000,00 €	1 116 000,00 €	1 071 000,00 €	1 070 000,00 €
FR	92 706,78 €	96 335,00 €	107 000,00 €	115 000,00 €	120 000,00 €	102 442,72 €	105 000,00 €	100 000,00 €	96 000,00 €	98 000,00 €
LUX	9 973,08 €	10 150,00 €	10 350,00 €	10 550,00 €	10 750,00 €	451 519,77 €	450 000,00 €	450 000,00 €	450 000,00 €	450 000,00 €
NL	4 002 642,00 €	4 323 000,00 €	4 669 000,00 €	5 043 000,00 €	5 446 000,00 €	7 832 462,00 €	7 989 000,00 €	8 149 000,00 €	8 312 000,00 €	8 478 000,00 €
CH	266 500,00 €	275 000,00 €	280 000,00 €	283 000,00 €	285 000,00 €	437 395,00 €	440 000,00 €	445 000,00 €	447 500,00 €	485 000,00 €
Totaal	12 152 609,19 €	12 651 485,00 €	13 202 474,00 €	13 757 550,00 €	14 336 750,00 €	12 602 801,62 €	12 584 000,00 €	12 660 000,00 €	12 776 500,00 €	12 981 000,00 €

De Nationale Instituten gaan voor 2025 en de daaropvolgende jaren uit van stagnerende opbrengsten en een niet aflatende stijging van de kosten.

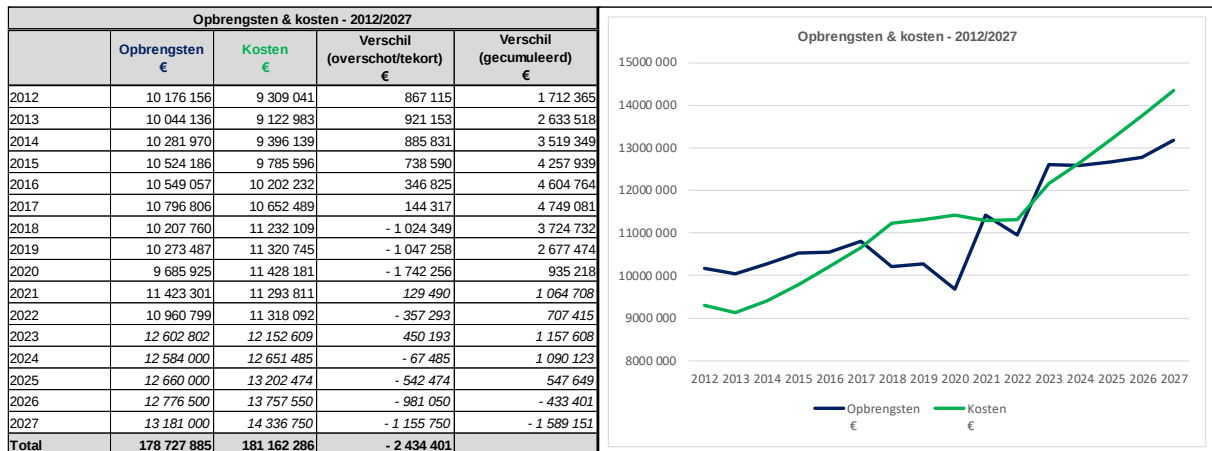
4. Analyse van de gecumuleerde gegevens sinds 2012 en vooruitzichten

Op basis van de sinds 2012 vergaarde informatie (Aanhangsel 1) en de ramingen van de NI's is er een raming opgesteld voor de periode 2023-2027 voor het in deel A van het Verdrag vastgelegde financieringssysteem voor de verzameling en verwijdering van afval.

Uit de gegevens voor het jaar 2023 blijkt dat er sinds 2011 gecumuleerde hogere opbrengsten zijn van ongeveer 1.157.000 euro. In de afgelopen jaren werd echter vastgesteld dat het overschot aan jaarlijkse inkomsten al aanzienlijk terugliep. De opbrengsten uit de gebunkerde brandstof blijven verregaand hetzelfde (met de successieve verhogingen van de verwijderingsbijdrage), terwijl de kosten onverminderd hoog zijn. Het lopende jaar (2024) zal naar alle waarschijnlijkheid met een tekort worden afgesloten. Dit betekent dat de opbrengsten uit de verwijderingsbijdrage de kosten voor de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval niet meer zullen dekken. Het is bovendien zeer waarschijnlijk dat de opbrengsten op korte termijn niet meer voldoende zullen zijn om de uitgaven te dekken en dat er in 2026 opnieuw een verhoging van de verwijderingsbijdrage nodig zal zijn.

⁷ Voor Frankrijk hebben de ramingen uitsluitend betrekking op de Rijn en internationale Moezel.

Hieronder zijn de ramingen van de NI's weergegeven. Ontbrekende ramingen zijn in de tabel ingevuld uitgaande van ervaring uit het verleden en vastgestelde tendensen, bij een behoud van de verwijderingsbijdrage ter hoogte van 10,00 euro per 1000 liter accijnsvrije, geleverde gasolie.

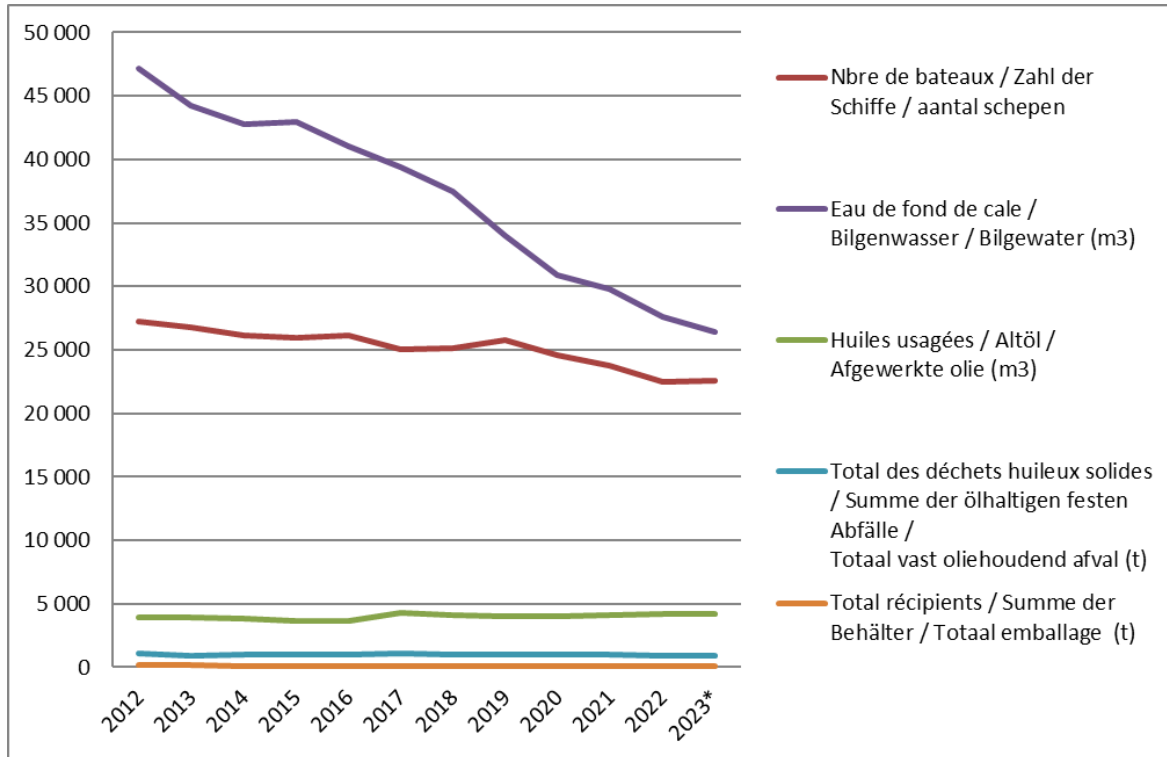


Deze grafiek laat zien dat de opbrengsten in 2024 lager zullen zijn dan de uitgaven en dat het gecumuleerde overschot rond 2026 geheel en al verbruikt zal zijn.

Met betrekking tot de ingenomen hoeveelheden olie- en vethoudend afval is er zowel wat het aantal interventies als de hoeveelheden betreft een algemene dalende tendens.

Deze trend (stijgende kosten ondanks kleinere hoeveelheden) kan door meerdere factoren worden verklaard:

1. een groot deel van de kosten is vast en is niet afhankelijk van de hoeveelheid ingenomen afval;
2. de inflatie heeft eveneens tot een verhoging van de kosten geleid;
3. de terugkopprijzen van de afgewerkte olie zijn fors gedaald; diensgevolge zijn de daaruit voortvloeiende opbrengsten ook gedaald.



* provisoire / Vorläufig / voorlopig

5. Actuele overwegingen die de verevening kunnen beïnvloeden

- Het IVC stelt vast dat de kosten blijven stijgen. Verwacht wordt dat het netwerk van ontvangstinrichtingen op zijn minst kan worden behouden of vervangen moet worden zodat in de toekomst ook daardoor de kosten zullen toenemen.
- Op 8 april 2021 heeft er een **rondetafelconferentie over de toekomst van Deel A** plaatsgevonden. Op deze conferentie werden de prioriteiten⁸ voor de komende jaren in kaart gebracht. Het was de bedoeling een strategie uit te werken om ervoor te zorgen dat het internationale financieringssysteem toekomst heeft.

Prioritaire aspecten die genoemd werden:

- het netwerk van ontvangstinrichtingen op zijn minst behouden in de huidige omvang, hetgeen inhoudt dat de kosten zeer waarschijnlijk zullen toenemen. Het netwerk kan eventueel worden aangepast als de inkomsten en de kosten significante wijzigingen ondergaan⁹;
 - bij de inzameling gebruikmaken van innovatieve synergieën;
 - vermindering van de ingezamelde afvalstoffen;
 - verzameling en beschikbaarstelling van gegevens;
 - de financieringsstructuur tegen het licht houden.
- Frankrijk** overweegt momenteel **het Verdrag uit te breiden** tot het volledige Franse grondgebied. Deze uitbreiding zal naar verwachting leiden tot meer afgifteplaatsen. Frankrijk – dat de andere NI's betrokken heeft bij deze overwegingen – heeft in zijn evaluatie rekening gehouden met de hoogte van de verwijderingsbijdrage en men streeft naar een systeem waarin de inkomsten en uitgaven met elkaar in evenwicht zijn.

⁸ CPC (21) 18 def = CDNI/G (21) 31 def = IIPC (21) 25 def

⁹ CPC (21)m 35

- Er moet ook gedacht worden aan de **eventueel vereiste modernisering van de bilgeboden**¹⁰. Ongeveer 80% van de bilgeboden die nu in gebruik zijn, is voor 1980 gebouwd. Over een aantal jaren zullen deze schepen niet meer aan de voorschriften voldoen: vanaf 2039 moeten alle bilgeboden op grond van de voorschriften van het ADN (Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren) dubbelwandig zijn. In de scheepsregisters van de Verdragsluitende Staten staan 46 bilgeboden geregistreerd, waarvan er veertig een contract hebben met de Nationale Instituten. Voor zover nu bekend zijn er slechts drie dubbelwandige schepen.
- Op nationaal en internationaal niveau wordt er nagedacht over de vervanging van de bilgeboden. Daarvoor zou echter een strategie voor de komende jaren opgesteld moeten worden.

6. Bijstellen tarief van de verwijderingsbijdrage

- Vaststellend dat na één jaar toepassing van de vanaf 1 januari 2023 met anderhalve euro verhoogde verwijderingsbijdrage per 1000 liter accijnsvrije geleverde gasolie er maar nét aan een financieel evenwicht kon worden bereikt;
- wetende dat de exploitatiekosten van de ontvangstinrichtingen aan inflatie onderhevig zijn en op grond van de gestegen levenskosten en gestegen gasolieprijzen geïndexeerd zullen worden;
- dat verwacht wordt dat de levenskosten, gasolieprijzen en prijzen van andere consumptiegoederen zullen blijven stijgen;
- en volgens de ramingen van de Nationale Instituten, het zeer waarschijnlijk zou kunnen zijn dat de opbrengsten uit de verwijderingsbijdrage al vrij binnenkort (vanaf 2024) niet meer toereikend zullen zijn om de kosten van de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval te dekken als de hoogte van de verwijderingsbijdrage gehandhaafd wordt op 10,00 euro voor 1000 liter geleverde, accijnsvrije gasolie.

¹⁰ Dit aspect komt tevens aan bod in het verslag van het IVC over 2019 met betrekking tot de jaarlijkse evaluatie van het financieringssysteem en het voorstel voor de verwijderingsbijdrage.

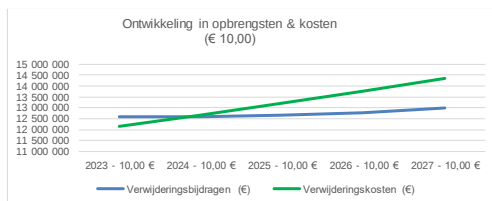
Gezien de laatste ontwikkelingen binnen het systeem is het zeer waarschijnlijk dat er in 2026 opnieuw tot een verhoging van de verwijderingsbijdrage over zal moeten worden gegaan.

Het IVC volgt de ontwikkelingen (kosten/opbrengsten) op de voet om ervoor te zorgen dat het systeem in de toekomst kan blijven functioneren.

Op basis van de ramingen voor de jaren 2023-2027 heeft het IVC verschillende scenario's opgesteld aan de hand waarvan ingeschat kan worden hoe hoog de verwijderingsbijdrage moet zijn om de kosten van het systeem te kunnen blijven dekken.

Hypothese 1: behoud van de verwijderingsbijdrage op 10,00 euro

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,00 €	2027 - 10,00 €
Verwijderingskosten (€)	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Verwijderingsbijdragen (€)	12 602 802	12 584 000	12 660 000	12 776 000	12 981 000
Overschot/Tekort (€)	450 193	-67 485	-542 474	-981 550	-1 355 750
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 157 608	1 090 123	547 649	-433 901	-1 789 651

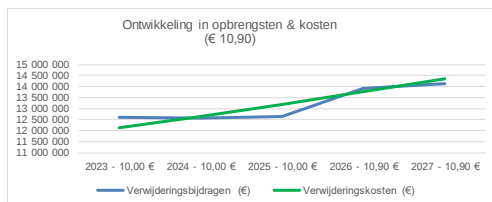


Deze hypothese houdt in dat de financiering van het systeem vanaf 2026 niet meer mogelijk zal zijn en dat de gecumuleerde overschotten niet meer voldoende zullen zijn om het systeem te financieren zonder dat er bankleningen aan worden gegaan.

Hypothese 2: verhoging van de verwijderingsbijdrage in 2026 en handhaving van dit bedrag gedurende een aantal jaren

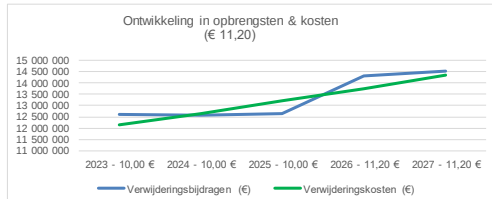
op 10,90€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,90 €	2027 - 10,90 €
Verwijderingskosten (€)	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Verwijderingsbijdragen (€)	12 602 802	12 584 000	12 660 000	13 925 840	14 149 290
Overschot/Tekort (€)	450 193	-67 485	-542 474	168 290	-187 460
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 157 608	1 090 123	547 649	715 939	528 479



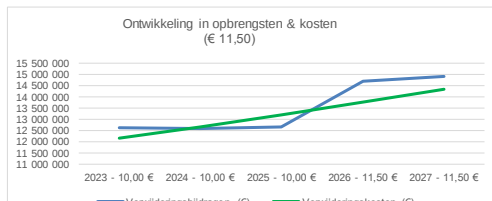
op 11,20€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,20 €	2027 - 11,20 €
Verwijderingskosten (€)	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Verwijderingsbijdragen (€)	12 602 802	12 584 000	12 660 000	14 309 120	14 538 720
Overschot/Tekort (€)	450 193	-67 485	-542 474	551 570	201 970
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 157 608	1 090 123	547 649	1 099 219	1 301 189



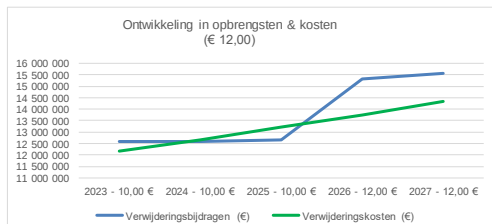
op 11,50€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,50 €	2027 - 11,50 €
Verwijderingskosten (€)	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Verwijderingsbijdragen (€)	12 602 802	12 584 000	12 660 000	14 692 400	14 928 150
Overschot/Tekort (€)	450 193	-67 485	-542 474	934 850	591 400
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 157 608	1 090 123	547 649	1 482 499	2 073 899



op 12,00€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 12,00 €	2027 - 12,00 €
Verwijderingskosten (€)	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Verwijderingsbijdragen (€)	12 602 802	12 584 000	12 660 000	15 331 200	15 577 200
Overschot/Tekort (€)	450 193	-67 485	-542 474	1 573 650	1 240 450
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 157 608	1 090 123	547 649	2 121 299	3 361 749



7. Voorstel voor het tarief van de verwijderingsbijdrage voor 2025

Rekening houdend met het voorgaande en op voorstel van het IVC zou de CVP

- kunnen besluiten de verwijderingsbijdrage in 2025 te handhaven op 10,00 euro (artikel 3.03);
- kunnen besluiten het onderhavige verslag te publiceren met de vermelding dat het gezien de huidige kosten- en inkomstentrends niet mogelijk zal zijn om het tarief van de verwijderingsbijdrage na 2025 op het huidige niveau te houden;
- zo snel mogelijk bekend kunnen maken dat de verwijderingsbijdrage per 1 januari 2026 zeer waarschijnlijk verhoogd zal moeten worden;
- het IVC kunnen uitnodigen een alomvattende benadering na te streven om een adequaat netwerk van ontvangstinrichtingen en een efficiënte afvalverwijdering te garanderen;
- de aandacht van het IVC kunnen vestigen op de ontwikkeling van de kosten;
- de sector kunnen verzoeken aan te geven wat volgens de sector in de toekomst de behoefte zal zijn ten aanzien van de dekking van de ontvangstinrichtingen;
- het IVC kunnen verzoeken om in de nabije toekomst een nieuw verslag voor te leggen waarin met deze aspecten rekening wordt gehouden.

Aanhangsels:

Aanhangsel 1: Gecumuleerde gegevens en variaties 2012-2023 in %

Aanhangsel 2: Vergelijking van de beschrijving van het netwerk van ontvangstinrichtingen in elk land

Aanhangsel 1

Gecumuleerde gegevens en variaties 2012 - 2023 in %

CDNI															
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2023
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	27 192	26 795	26 144	25 936	26 127	25 059	25 180	25 781	24 628	23 736	22 477	22 557	325 230	-17,05%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie (m3)	m3 3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	4 127	4 177	4 180	52 585	6,58%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater (m ³)	m3 47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 460	34 004	30 917	29 765	27 619	26 450	454 531	-43,87%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval (t)	T 1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	977	906	905	7 967	-16,17%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage (t)	T 162	141	129	124	107	110	114	122	112	119	99	93	1 039	-42,58%
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	11 293 811	11 318 092	12 152 609	136 817 619	30,55%
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	11 423 301	10 960 799	12 602 802	137 975 228	23,85%

* provisoire / Vorläufig / voorlopig

Tenuitvoerlegging van Deel A in het toepassingsgebied van het CDNI door het netwerk van ontvangstinrichtingen¹

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

Bron: CDNI (2024)

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

Er zijn meer dan **50 plaatsen waar afval afgegeven kan worden** in de vorm van **38 bilgeboten** en **10 vaste stations**.

Tankwagens voor een mobiele verwijdering: als er geen bilgeboot beschikbaar is en een vast station niet bereikbaar is, is er ook een verwijdering mogelijk met een tankwagen.

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

De ontvangstinrichtingen zijn als volgt over de landen verdeeld:

13 in Duitsland waarvan twee dubbelwandige bilgeboten,
12 in België,
1 in Frankrijk,
1 in Luxemburg,
22 in Nederland en
1 in Zwitserland.

¹ Eén bilgeboot is in gebruik in het Duitse en Luxemburgse netwerk

Vergelijking en beschrijving van de situatie in elk land

Als men de financiële kant van de zaak wil beoordelen, moet er ook rekening worden gehouden met de manier waarop de processen verlopen – evenals met de beschikbare resources of de wettelijke randvoorwaarden. Hieronder wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie in de verschillende landen.

Beschrijving van de situatie in Duitsland



Interventiebereik:

Duitsland heeft het grootste waterwegennetwerk binnen het toepassingsgebied van het CDNI. Het afval van Deel A wordt voornamelijk door bilgeboden ingenomen. Acht bilgeboden van de elf worden regionaal ingezet (met een actieradius van circa 50 km rond de standplaats). Drie boten verzorgen voor het Bilgenentwässerungsverband (BEV) de verzameling op middellange afstand (100 tot 400 km), maar ook over grotere afstanden (tot 1.000 km) met een vaste route en een vast vaarschema.

Ontvangstinrichtingen (inclusief vaste routes):

Bilgenentöler 9	Regio Duisburg/Niederrhein van Duisburg tot Emmerich
Bilgenentöler 5	Regio Datteln/vaste route DEK tot Bergeshövede
Bilgenentöler 7	Regio Mannheim/Ludwigshafen/Neckar en Oberrhein tot Iffezheim
Bilgenentöler 6	Regio Mainz stroomafwaarts tot Bingen/Main tot Frankfurt
Bilgenentöler 8	Vaste route Duisburg/Moezel/Saar/vaste route Duisburg/Main/MDK tot Regensburg
Bilgenentöler 10	Regio Regensburg, Duits gedeelte van de Donau
Bilgenentöler 4	Minden/vaste route in de 'kanaalrechthoek'/Bremen
Bilgenentöler 'Marpol Taxi'	Havengebied Hamburg
Walinstallatie UTG	Regio Bremerhaven
Walinstallatie HÖG	Hamburg
Bunker-/bilgeboot 'Elbe'	Regio Magdeburg
Bunker-/bilgeboot 'Spree'	Regio Berlijn
Inzamelschip 'Roland Menz'	Waterwegen tussen de Elbe en de Oder

Aanvullend geeft de BEV indien nodig opdracht aan tankwagens om verwijderingen in heel Duitsland uit te voeren.

Inzameling en verwijdering:

De binnenvaartsector legt het zwaartepunt van de dienstverlening door de bilgeboden bij het afpompen van bilgewater. De verdere behandeling van het afgepompte bilgewater is afhankelijk van de regionale reglementaire situatie.

- Het bilgewater wordt normaal gesproken aan boord gescheiden in een olie- en waterfase. Het gereinigde water wordt of in het oppervlaktewater of aan wal op het riool geloosd. De olie die uit het bilgewater is gehaald wordt samen met de gescheiden verzamelde afgewerkte olie afgegeven voor recycling.
- Het bilgewater wordt in uitzonderlijke gevallen voor verdere verwerking aan wal afgegeven (bijvoorbeeld als het niet mogelijk is om olie en water te scheiden aan boord).

Gunning:

Het BEV gunt de opdracht op basis van de drempelwaarden via een pan-Europese aanbesteding. De manier waarop de offertes worden samengesteld met betrekking tot factoren zoals afschrijvingen, administratieve en operationele kosten, personeelskosten en onderhoudskosten voor de bilgeboden, is het BEV niet bekend. De gunning vindt plaats op basis van het laagste bod dat voldoet aan het bestek en de aanbestedingscriteria.

Het BEV heeft momenteel contracten lopen met drie particuliere ondernemingen in vijf regio's. Zeven bilgeboden worden geëxploiteerd door ondernemingen die zich uitsluitend bezighouden met de inname van afval dat onder Deel A valt. De andere bilgeboden verrichten aanvullend de inname van afval van zeeschepen en zijn ook actief op het gebied van de bevoorrading van binnenschepen (brandstof, drinkwater, olie, wrijfhout enz.).

Specifieke nationale bijzonderheden:

In Duitsland moeten op grond van het ADN altijd twee bemanningsleden verplicht aanwezig zijn aan boord van de bilgeboden.

In het Duitse deel van het Rijnstroomgebied wordt bij de vergoeding van de geleverde diensten niet uitgegaan van de hoeveelheid ingenomen bilgewater. De basis van de vergoeding is eerder de hoeveelheid verzamelde en gescheiden afgewerkte olie. De inkomsten die worden gegenereerd door de afgifte van afgewerkte olie aan afvalverwerkers worden gebruikt om de kosten te compenseren die bij de verzameling ontstaan.

Beschrijving van de situatie in Luxemburg:

Interventiebereik

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

Specifieke nationale bijzonderheden:

Luxemburg is weliswaar een Verdragsluitende partij bij het CDNI, maar heeft geen eigen verwijderingsinfrastructuur in het kader van het CDNI. Luxemburg heeft de BEV in Duitsland de opdracht gegeven de vereiste diensten en taken van een NI uit te voeren.

Beschrijving van de situatie in Zwitserland:



Interventiebereik:

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

Inzameling en verwijdering:

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

Gunning:

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

Specifieke nationale bijzonderheden:

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

Op grond van de milieuwetgeving op dit gebied moeten de scheepsbedrijfsafvalstoffen in Zwitserland overeenkomstig de verschillende afvalsoorten gescheiden ingezameld en bij verwerkende ondernemingen afgegeven worden.

Beschrijving van de situatie in Nederland:



Interventiebereik:

De stichting "Afalstoffen en vaardocumenten binnenvaart" (SAB) is verantwoordelijk voor de inning van de verwijderingsbijdrage, de registratie van de afgifte, de controle op de verwijderingskosten, de voorlopige verevening en de coördinatie. Op grond van de nationale wetgeving is de SAB ook verantwoordelijk voor de inzameling en verwerking van de afvalstoffen. Voor de tenuitvoerlegging van deze taken geeft de SAB als Nationaal Instituut voor Nederland opdrachten aan derden. Nederland beschikt over een afvalinzamelingsnetwerk dat zich over het gehele land uitstrekt en uit 21 schepen en een stationair station bestaat. Op grond van deze zeer fijnmazige dekking is het vaargebied van de bilgeboden relatief klein. Voor schepen die buiten het inzamelingsgebied varen, wordt gebruik gemaakt van een vrachtwagen. Alle ontvangstinrichtingen nemen de onder Deel A vallende afvalstoffen in ontvangst.

Inzameling en verwijdering:

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

Gunning:

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

Specifieke nationale bijzonderheden:

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

Beschrijving van de situatie in België:



Interventiebereik:

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

Inzameling en verwijdering:

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

Gunning:

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

Specifieke nationale bijzonderheden:

In België zijn er voor de inzameling vijf verschillende deelregio's. Voor de haven van Antwerpen fungeert de haven zelf als ontvangstinrichting (door het aanbod van 3, door de haven zelf beheerde afgifteplaatsen) en als opdrachtgever voor een bilgeboot. In de haven van Gent (North Sea Port) werd voor de inzameling en verwijdering met een bilgeboot een opdracht aan een derde verstrekt. In het afvalinzamelingsgebied van de Vlaamse waterwegbeheerder, De Vlaamse Waterweg NV wordt op 3 afgifteplaatsen een vrachtwagen ingezet. Bovendien is er op het Albertkanaal, een afvalpark in Evergem. In Wallonië worden deze taken door een externe dienstverlener verzorgd. De inzameling geschiedt daar door een bilgeboot op het Albertkanaal in de Luikse regio alsook een vacuümvrachtwagen in de regio Henegouwen-Namen. In het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest voorziet de Haven van Brussel een inzameling aan de sluis van Molenbeek alsook een vacuümvrachtwagen voor het bilgewater sinds midden 2022 (samenwerking met De Vlaamse Waterweg).

Beschrijving van de situatie in Frankrijk:



Interventiebereik:

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

Inzameling en verwijdering:

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

Gunning:

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

Specifieke nationale bijzonderheden:

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

**Besluit
CDNI 2024 I-4**

**Wijziging van Deel B en Aanhangsel IV van de Uitvoeringsregeling van het CDNI
Definitieve vastlegging van de in Besluit 2017-I-4 genoemde bepalingen in het licht
van de in de tussentijd opgetreden wijzigingen**

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

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

gezien het feit dat Besluit 2017-I-4 een wijziging behelst van diverse bepalingen van het CDNI en met name van Deel B en de desbetreffende bepalingen sinds de goedkeuring van het besluit in 2017 door de besluiten 2017-II-1, 2018-II-5, 2023-I-5 en 2023-II-5 gewijzigd werden,

overwegende dat er een eenduidige versie voor het Verdrag moet worden vastgelegd,

gaat over tot de goedkeuring van de als bijlage bijgevoegde geconsolideerde versie van Deel B en Aanhangsel IV van de Uitvoeringsregeling, Bijlage 2 van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart.

Dit besluit treedt na de inwerkingtreding van Besluit 2017-I-4 op 1 oktober 2024 in werking.

Bijlage

DEEL B

VERZAMELING, AFGIFTE EN INNAME VAN AFVAL VAN DE LADING

HOOFDSTUK V

Algemene bepalingen

Artikel 5.01

Begripsbepalingen

Gewijzigd door Besluiten CDNI 2016-I-5 en CDNI 2017-I-4

In dit deel wordt verstaan onder:

- a) "**eenheidstransporten**": transporten waarbij tijdens opeenvolgende reizen in het laadruim of de ladingtank van het schip aantoonbaar dezelfde lading of andere lading, waarvan het transport geen voorafgaand reiniging van het laadruim of de ladingtank vereist, wordt vervoerd;
- aa) "**verenigbare transporten**": transporten waarbij tijdens opeenvolgende reizen in het laadruim of de ladingtank van het schip aantoonbaar een lading, waarvan het transport geen voorafgaand wassen of ontgassen van het laadruim of de ladingtank vereist, wordt vervoerd;
- b) "**restlading**": vloeibare lading die na het lossen, zonder gebruikmaking van een nalenssysteem in de ladingtank en in het leidingsysteem achterblijft, alsmede droge lading die na het lossen zonder gebruikmaking van bezems, veegmachines of vacuümreinigers in het laadruim achterblijft;
- c) "**ladingrestanten**": vloeibare lading die niet door het nalenssysteem uit de ladingtank en het leidingsysteem verwijderd kan worden, alsmede droge lading die niet door gebruikmaking van veegmachines, bezems of vacuümreinigers uit het laadruim verwijderd kan worden;
- d) "**nalenssysteem**": systeem voor het zo volledig mogelijk legen van de ladingtanks en het leidingsysteem, overeenkomstig Aanhangel II, waarbij slechts de niet lensbare ladingrestanten achterblijven;
- e) "**overslagresten**": lading die bij de overslag buiten het laadruim op het schip terechtkomt;
- f) "**bezemschoon laadruim**": laadruim waaruit de restlading is verwijderd met behulp van reinigungsapparaten, zoals bezems en veegmachines, doch zonder gebruikmaking van zuigende of spoelende apparaten, en waarin zich nog slechts ladingrestanten bevinden;
- g) "**nagelensde ladingtank**": ladingtank waaruit de restlading met behulp van een nalenssysteem is verwijderd en waarin zich nog slechts ladingrestanten bevinden;
- h) "**vacuümschoon laadruim**": laadruim waaruit de restlading door middel van afzuiging is verwijderd en waarin zich beduidend minder ladingrestanten bevinden dan in een bezemschoon laadruim;

- i) "**nalossen**": het verwijderen van restlading uit de laadruimen, ladingtanks en leidingsystemen met behulp van daartoe geschikte middelen (bijv. bezems, veegmachines, afzuiging, nalenssysteem), waardoor de losstandaard:
 - "bezemschoon laadruim" of
 - "vacuümschoon laadruim" of
 - "nagelensde ladingtank"wordt verkregen, alsmede het verwijderen van overslagresten en verpakkings- en stuw materiaal;
- j) "**wassen**": het verwijderen van ladingrestanten uit een bezemschoon of een vacuümschoon laadruim dan wel uit een nagelensde ladingtank door middel van gebruik van stoom of water;
- k) "**wasschoon** laadruim of wasschone ladingtank": een laadruim dat of een ladingtank die na het wassen in beginsel voor elke soort lading geschikt is;
- l) "**waswater**": water dat gebruikt is bij het wassen van een bezemschoon of vacuümschoon laadruim dan wel een nagelensde ladingtank. Hiertoe wordt eveneens gerekend het ballastwater en regenwater dat uit deze laadruimen of ladingtanks komt;
- m) "**ontgassen**": het verwijderen van dampen overeenkomstig Aanhangel IIIa uit een nagelensde ladingtank bij een ontvangstinrichting door gebruik te maken van hiervoor geschikte procedures en technieken;
- n) "**ventileren**": de rechtstreekse afgifte van dampen uit de ladingtank aan de atmosfeer;
- o) "**ontgaste of geventileerde ladingtank**": een ladingtank waaruit de dampen overeenkomstig de ontgassingsstandaarden van Aanhangel IIIa zijn verwijderd.

Artikel 5.02

*Verplichting van de Verdragsluitende Staten
Gewijzigd door Besluit CDNI 2017-I-4*

De Verdragsluitende Staten verplichten zich ertoe om infrastructurele en andere voorzieningen voor de afgifte en inname van restlading, overslagresten, ladingrestanten, waswater en dampen tot stand te brengen dan wel te laten brengen.

Artikel 5.03

*Zeeschepen
Gewijzigd door Besluit CDNI 2020-II-3*

Dit Deel B geldt niet voor het laden en lossen van zeeschepen

- a) in zeehavens aan zeetoegangswegen;
- b) in binnenhavens die onder de Europese Richtlijn (EU) 2019/883¹ vallen.

¹ Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstinrichtingen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG (PB L 151 van 7.6.2019, blz. 116–142).

Artikel 5.04

Toepassing van Deel B op dampen

Ingevoegt door Besluit CDNI 2017-I-4

- (1) Deel B geldt onverminderd
 - a) de bepalingen van het Europees Verdrag van 26 mei 2000 inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) in samenhang met Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land en
 - b) de gewijzigde Richtlijn 94/63/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 1994 betreffende de beheersing van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) als gevolg van de opslag van benzine en de distributie van benzine vanaf terminals naar benzinestations, in de laatst geldende versie.
- (2) De bepalingen van Aanhangsel IIIa gelden in aanvulling op de bepalingen van de in het eerste lid, onderdeel b, genoemde richtlijn.

Schepen waarvoor schriftelijk aangetoond kan worden dat zij overeenkomstig de voorschriften buiten het toepassingsgebied van het CDNI hebben ontgast, gelden als ontgaste schepen in de zin van deze regeling voor zover de waarden van Aanhangsel IIIa in acht worden genomen. De Conferentie der Verdragsluitende Partijen wijst, naast Richtlijn 94/63/EG en het ADN, de voorschriften aan die door haar als gelijkwaardig worden erkend met betrekking tot de ontgassingsbepalingen.

Verplichtingen van de schipper

Artikel 6.01

Verbod tot inbrengen, lozen en uitstoten

Gewijzigd door Besluiten CDNI 2017-I-4 en CDNI 2018-II-5

- (1) Het is verboden vanaf schepen delen van de lading, alsmede afval van de lading in de vaarweg te brengen dan wel te lozen, alsook dampen in de atmosfeer uit te stoten.
- (2) Van het in het eerste lid bedoelde verbod zijn uitgezonderd
 - a) het waswater met ladingrestanten van stoffen ten aanzien waarvan de lozing in de vaarweg overeenkomstig Aanhangsel III en
 - b) de dampen ten aanzien waarvan de afgifte aan de atmosfeer door middel van ventileren overeenkomstig Aanhangsel IIIauitdrukkelijk zijn toegestaan, indien de bepalingen van de bedoelde aanhangsels in acht zijn genomen.
- (3) Indien
 - a) stoffen ten aanzien waarvan in Aanhangsel III uitsluitend een afgifte ter bijzondere behandeling voorgeschreven is, of
 - b) dampen ten aanzien waarvan in Aanhangsel IIIa een ontgassing voorgeschreven is, vrijkomen of dreigen vrij te komen, moet de schipper onverwijld de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit waarschuwen.
Daarbij moet hij de plaats van het voorval alsmede de hoeveelheid en de aard van de stof of de dampen zo nauwkeurig mogelijk aangeven.
- (4) De bevoegde nationale autoriteit beoordeelt de geoorloofdheid van de lozing of inbrenging van afval van de lading van stoffen die niet zijn vermeld in de Stoffenlijst opgenomen in Aanhangsel III van de Uitvoeringsregeling en stelt een voorlopige lozingsstandaard vast.

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen toetst dit voorstel en gaat eventueel over tot uitbreiding van de Stoffenlijst.
- (5) In afwijking van het verbod van het eerste lid mogen dampen worden uitgestoten indien dit wordt vereist door een onvoorzien verblijf op de scheepswerf of door een onvoorziene reparatie ter plaatse door een scheepswerf of een andere gespecialiseerde onderneming en de dampen niet naar een ontvangstinrichting kunnen worden afgevoerd. Hierbij moeten de bepalingen van Aanhangsel IIIa, A.4, en onderdeel 7.2.3.7 van het ADN in acht worden genomen.

Artikel 6.02

Overgangsbepalingen

Geschrapt door Besluit CDNI 2017-I-4

Zonder inhoud.

Artikel 6.03

Losverklaring

Gewijzigd door Besluiten CDNI 2012-I-2, CDNI 2021-I-5, CDNI 2017-I-4, CDNI 2023-I-5 en CDNI 2023-II-6

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

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

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

- (1b) Er mag gebruik worden gemaakt van een losverklaring in elektronisch formaat, mits voldaan wordt aan:
- a) de gegevensbescherming overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679¹ (algemene verordening gegevensbescherming) in de versie die van kracht is of overeenkomstig vergelijkbare nationale voorschriften van de Zwitserse Bondsstaat;
 - b) een tegen vervalsing beschermde handtekening overeenkomstig Verordening (EU) Nr. 910/2014 (eIDAS)² in de versie die van kracht is of overeenkomstig vergelijkbare nationale voorschriften van de Zwitserse Bondsstaat;
 - c) de bescherming van de gegevens door implementatie van de dienovereenkomstige eisen in de onder a) genoemde voorschriften gewaarborgd is en het daardoor eveneens zeker is dat ongeoorloofde toegang wordt voorkomen;
 - d) de controleerbaarheid van de losverklaring aan boord dan wel in de bedrijfsadministratie van de exploitant van het schip mogelijk is;
 - e) de controleerbaarheid in de bedrijfsadministratie van de identiteit van degene die de losverklaring heeft opgesteld en degene die een ontvangstinrichting exploiteert, mogelijk is.

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

- (2) Bij het nalossen alsmede bij de afgifte en inname van afval van de lading moeten
- a) bij wassen, de losstandaarden en de afgifte- en innamevoorschriften overeenkomstig Aanhangsel III en
 - b) bij ontgassen, de voorschriften en de ontgassingsstandaarden overeenkomstig Aanhangsel IIIa in acht worden genomen.
- (3) Het schip mag na het laden de reis pas voortzetten, nadat de schipper zich ervan overtuigd heeft dat de overslagresten zijn verwijderd.

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

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

(4a) Het schip mag na het lossen de reis pas voortzetten, indien:

- een losverklaring is voorgelegd door de ladingontvanger of indien de ladingontvanger of verlader gebruikt maakt van een overslaginstallatie, door de exploitant van die overslaginstallatie (artikel 7.08);
- de schipper door ondertekening van deel 2 a) van de losverklaring bevestigd heeft dat alle maatregelen ten aanzien van het lossen van het schip zoals door de ladingontvanger of overslaginstallatie vermeld zijn in de vakken 1 tot en met 10, zijn uitgevoerd. Hiertoe behoort ook de toewijzing van een ontvangstinrichting voor het in ontvangst nemen van scheepsafval of dampen (artikel 7.01, eerste lid).

(4b) Tijdens de vaart is de schipper verplicht door ondertekening van deel 2 b) van de losverklaring te verklaren:

- of er waswater is ontstaan (bij het wassen tijdens de vaart);
- hoeveel waswater aan boord is ontstaan en de locatie daarvan;
- of na het vertrek bij de overslaginstallatie alsnog een verenigbare vervolglading is aangeboden (7.04, derde lid 3, onderdeel c).

(5) Voor schepen die eenheidstransporten uitvoeren, geldt slechts het verwijderen en overnemen van de overslagresten.

(6) Indien laadruimen of ladingtanks gewassen worden en indien het waswater dat daarbij ontstaat overeenkomstig de losstandaarden en de afgifte- en innamevoorschriften van Aanhangsel III niet in het water mag worden geloosd, mag het schip de reis pas voortzetten nadat in de losverklaring is bevestigd dat :

- de overslaginstallatie het waswater heeft overgenomen, of
- aan de schipper een ontvangstinrichting is toegewezen en
- de schipper heeft meegedeeld of hij tijdens de vaart de laadruimen of ladingtanks al dan niet zal wassen.

(7) Het eerste en vierde lid zijn niet van toepassing op schepen die gebruikt worden voor:

- a) het vervoer van containers,
- b) het vervoer van verrijdbare lading (Ro-Ro), stukgoed, bijzonder- of zwaar transport, of grote apparaten.

Het eerste en vierde lid zijn niet van toepassing op schepen die uitsluitend gebruikt worden voor:

- a) de levering van brandstoffen, drinkwater en boordvoorraden aan zee- en binnenschepen (bevoorradingsschepen),
- b) de verzameling van olie- en vethoudend afval van zee- en binnenschepen,
- c) het vervoer van vloeibare gassen (ADN, type G),
- d) het vervoer van zwavel in vloeibare toestand (bij 180°C), cementpoeder, vliegas, en daarmee vergelijkbare goederen die als stortgoed of als verpompbare lading worden vervoerd en waarbij gebruik wordt gemaakt van een systeem voor het laden, lossen en opslaan aan boord dat uitsluitend voor de betreffende goederensoort geëigend is;
- e) het vervoer van zand, grind en/of baggerspecie vanaf de baggerput of winlocatie naar een loslocatie.

Deze bepaling vindt geen toepassing wanneer het schip meerdere soorten lading tegelijkertijd vervoert.

In individuele gevallen kan de bevoegde autoriteit in vergelijkbare omstandigheden een schip in het kader van het uitvoeren van specifiek vervoer ontheffen van de toepassing van het eerste en het vierde lid. Het bewijs van deze ontheffing dient aan boord aanwezig te zijn.

- (8) Het eerste en het vierde lid zijn eveneens niet van toepassing in het geval van een lossing van de lading in een zeeschip. De schipper dient de hier bedoelde lossing te kunnen staven met desbetreffende vervoersdocumenten en moet deze op verzoek aan toezichthoudende autoriteiten tonen.

HOOFDSTUK VII

Verplichtingen van de vervoerder, de verlader, de ladingontvanger en de exploitant van de overslaginstallatie

Artikel 7.01

Bevestiging van de inname

Gewijzigd door Besluiten CDNI 2017-I-4 en CDNI 2017-I-5

- (1) De ladingontvanger geeft ten aanzien van het schip in de losverklaring bedoeld in artikel 6.03, de bevestiging inzake het lossen, het nalossen en, voor zover hij daartoe verplicht is, het wassen van de laadruimen of ladingtanks of het ontgassen van de ladingtanks, alsmede de inname van afval van de lading dan wel eventueel de toewijzing van een ontvangstinrichting. Hij dient een kopie van de door hem en de schipper ingevulde en ondertekende losverklaring gedurende ten minste zes maanden na afgifte te bewaren.
- (2) Voor zover de ladingontvanger het waswater, dat niet in de vaarweg geloosd mag worden, niet zelf aanneemt, bevestigt de exploitant van de ontvangstinrichting het schip de inname van het waswater. Hij dient een kopie van de door hem, de ladingontvanger en de schipper ingevulde en ondertekende losverklaring gedurende ten minste zes maanden na afgifte te bewaren.
- (3) Voor zover het schip aan een ontvangstinrichting voor het ontgassen werd doorverwezen, bevestigt de exploitant van deze inrichting de ontgassing van het schip in de losverklaring. De exploitant dient een kopie van de door hem en de schipper ingevulde en ondertekende losverklaring gedurende ten minste zes maanden na afgifte te bewaren.

Artikel 7.02

Beschikbaarstelling van het schip

Gewijzigd door Besluiten CDNI 2015-II-3 en 2017-I-4

- (1) De vervoerder stelt de verlader het schip met een zodanige losstandaard ter beschikking dat de lading onbelemmerd vervoerd en afgeleverd kan worden. Dat is in de regel het geval met een losstandaard "laadruim bezemschoon" of "nagelensde ladingtank" en wanneer het schip vrij van overslagresten is.
- (2) Een hogere losstandaard, het wassen of het ontgassen kan vooraf schriftelijk worden overeengekomen. Een kopie van deze overeenkomst moet ten minste tot de losverklaring is ingevuld na het lossen en het reinigen van het schip aan boord van het schip bewaard worden.
- (3) Bij aanvang van het laden wordt het schip geacht door de vervoerder ter beschikking te zijn gesteld in de toestand welke overeenkomt met de eisen van het eerste of tweede lid.

Artikel 7.03

Laden en lossen

Gewijzigd door Besluit 2017-I-4

- (1) Tot het laden en lossen van een schip behoren ook de maatregelen tot nalossen alsmede
 - a) bij wassen, voor het wassen en
 - b) bij ontgassen, voor het ontgassendie ingevolge dit Deel B zijn vereist. De restlading behoort zo veel mogelijk aan de lading te worden toegevoegd.

- (2) Bij het laden draagt de verlader er zorg voor dat het schip vrij van overslagresten blijft. Zijn echter toch overslagresten ontstaan, dan draagt de verlader na het laden zorg voor de verwijdering van deze overslagresten, tenzij iets anders is overeengekomen.
- (3) Bij het lossen draagt de ladingontvanger er zorg voor dat het schip vrij van overslagresten blijft. Zijn echter toch overslagresten ontstaan, dan draagt de ladingontvanger zorg voor de verwijdering. Overslagresten behoren zo veel mogelijk aan de lading te worden toegevoegd.

Artikel 7.04¹

Oplevering van het schip

Gewijzigd door Besluit CDNI 2016-I-5, CDNI 2017-I-4, CDNI 2023-I-5 en CDNI 2023-II-5

- (1) Bij droge lading dient de ladingontvanger ervoor te zorgen dat na het lossen, overeenkomstig de losstandaarden en afgifte- en innamevoorschriften bedoeld in Aanhangsel III, het laadruim bezemschoon dan wel vacuümschoon ter beschikking wordt gesteld. Hij is verplicht aanwezige restlading alsmede overslagresten van het geloste schip in ontvangst te nemen.

Bij vloeibare lading dient de verlader ervoor te zorgen dat na het lossen de ladingtank nagelensd ter beschikking wordt gesteld. Het lossen met inbegrip van het nalossen met behulp van een nalenssysteem wordt door de schipper uitgevoerd, tenzij in de vervoersovereenkomst iets anders is overeengekomen. De leiding voor de inname van restlading dient van een aansluiting overeenkomstig model 1 van Aanhangsel II te zijn voorzien. Bij gebruik van het nalenssysteem aan boord van het schip mag vóór het moment van nalenzen de tegendruk in het buizenstelsel van de ladingontvanger 3 bar niet overschrijden. De exploitant van de overslaginstallatie is verplicht de restlading in ontvangst te nemen.

- (2) In geval van:

- a) droge lading is de ladingontvanger verplicht voor een wasschoon laadruim te zorgen, indien het schip goederen heeft vervoerd waarvan de ladingrestanten overeenkomstig de losstandaarden en afgifte- en innamevoorschriften van Aanhangsel III niet met het waswater in het water geloosd mogen worden;
- b) vloeibare lading is de verlader verplicht voor een
 - aa) wasschone ladingtank te zorgen, indien het schip goederen heeft vervoerd waarvan de ladingrestanten overeenkomstig de losstandaarden en afgifte- en innamevoorschriften van Aanhangsel III niet met het waswater in het water geloosd mogen worden,
 - bb) ontgaste ladingtank te zorgen, indien het schip goederen heeft vervoerd waarvan de dampen overeenkomstig de ontgassingsstandaarden en afgifte- en innamevoorschriften van Aanhangsel IIIa niet in de atmosfeer geventileerd mogen worden.

Voorts moeten de verantwoordelijke personen krachtens de eerste zin voor een wasschoon laadruim respectievelijk een wasschone en/of ontgaste ladingtank zorgen wanneer dit laadruim of deze ladingtank krachtens een overeenkomst vóór de belading overeenkomstig artikel 7.02, tweede lid, gewassen of ontgast was.

- (3) a) Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op laadruimen en ladingtanks van schepen die eenheidstransporten uitvoeren voor zover bij een volgende belading de dampen overeenkomstig Aanhangsel IIIa door de overslaginstallatie worden opgevangen en niet in de atmosfeer terecht komen. De vervoerder dient dit schriftelijk te kunnen aantonen. In dit geval moet in de losverklaring het vakje 6a) worden aangekruist. Het bewijs dient aan boord aanwezig te zijn.

¹ Zie Besluit CDNI 2016-I-4.

- b) Het tweede lid is niet van toepassing op (na)ladingtanks van schepen die verenigbare transporten uitvoeren voor zover bij een volgende belading de dampen overeenkomstig Aanhangsel IIIa door de overslaginstallatie worden opgevangen en niet in de atmosfeer terechtkomen. De vervoerder dient dit schriftelijk te kunnen aantonen. In dit geval moet in de losverklaring het vakje 6 b) worden aangekruist. Het bewijs dient tot en met het lossen van de verenigbare vervolglading aan boord aanwezig te zijn.

De bepalingen van Aanhangsel IIIa zijn niet meer van toepassing als de schipper kan aantonen dat na belading en voor vertrek bij de overslaginstallatie:

- voor iedere afzonderlijke ladingtank de drie opvolgende ladingen bestonden uit een product dat niet onder de verbodsbepaling van Aanhangsel IIIa valt en waarbij deze tanks voor ten minste 50% waren beladen, of
- iedere afzonderlijke ladingtank voor ten minste 95% gevuld was met een product dat niet onder de verbodsbepaling van Aanhangsel IIIa valt,
- of indien de dampen aantoonbaar overeenkomstig de voorwaarden van Aanhangsel IIIa zijn opgevangen.

- c) Indien op het ogenblik van het lossen de vervolglading niet bekend is, maar verwacht wordt dat die verenigbaar zal zijn, kan de toepassing van het tweede lid worden uitgesteld. De verlader (bij vloeibare lading) of de ladingontvanger (bij droge lading) dient ten voorlopige titel een ontvangstinrichting voor waswater of voor het ontgassen aan te wijzen, die in de losverklaring aangegeven dient te worden. Bovendien moet in de losverklaring het vakje 6 c) worden aangekruist. Indien aantoonbaar vaststaat, alvorens de in de losverklaring aangegeven ontvangstininstallatie wordt aangelopen door de vervoerder/schipper, dat de vervolglading verenigbaar is, en bij een volgende belading dampen kunnen worden opgevangen die niet in de atmosfeer mogen worden uitgestoten volgens Aanhangsel IIIa (tabel I tot en met III) vermeldt de schipper dit in vak 13 van deel 2 b) van de losverklaring. In dit geval hoeft niet gewassen of ontgast te worden. In alle andere gevallen zijn de bepalingen voor het wassen of ontgassen onverkort van toepassing.

Het bewijs van de verenigbare vervolglading dient tot en met het lossen van de verenigbare vervolglading aan boord aanwezig te zijn.

De bepalingen van Aanhangsel IIIa zijn niet meer van toepassing als de schipper kan aantonen dat na belading en voor vertrek bij de overslaginstallatie:

- voor iedere afzonderlijke ladingtank de drie opvolgende ladingen bestonden uit een product dat niet onder de verbodsbepaling van Aanhangsel IIIa valt en waarbij deze tanks voor ten minste 50% waren beladen, of
- iedere afzonderlijke ladingtank voor ten minste 95% gevuld was met een product dat niet onder de verbodsbepaling van Aanhangsel IIIa valt,
- of -indien de dampen aantoonbaar overeenkomstig de voorwaarden van Aanhangsel IIIa zijn opgevangen.

- (4) Indien de ladingontvanger of de verlader het schip na de overeengekomen lostijd of de overeengekomen ligdagen niet overeenkomstig de bepalingen van dit artikel alsmede van artikel 7.03 aflevert, kan de vervoerder het schip in de voorgeschreven toestand brengen dan wel laten brengen. De kosten hiervoor, met inbegrip van de daardoor ontstane liggelden, voor zover deze niet op een toerekenbare tekortkoming van de vervoerder terug te voeren zijn, komen ten laste van de ladingontvanger of de verlader.

Artikel 7.05

Ladingrestanten en waswater

Gewijzigd door Besluit 2017-I-4

- (1) Bij droge lading is de ladingontvanger verplicht het waswater in ontvangst te nemen dat na het wassen overeenkomstig artikel 7.04, tweede lid, is ontstaan, dan wel na overleg met de vervoerder de schipper een ontvangstinrichting toe te wijzen.
- (2) Bij vloeibare lading is de verlader verplicht de vervoerder in de vervoersovereenkomst een ontvangstinrichting toe te wijzen voor het waswater, dat na het wassen overeenkomstig artikel 7.04, tweede lid, ontstaat.
- (2a) Bij vloeibare lading, waarbij dampen ontstaan die een ontgassing vereisen overeenkomstig artikel 7.04 tweede lid is de verlader verplicht de vervoerder in de vervoersovereenkomst een ontvangstinrichting toe te wijzen, waar het schip na het lossen (met inbegrip van het nalossen en de verwijdering van de overslagresten) ontgast moet worden.
- (3) Deze ontvangstinrichting behoort zich in de nabijheid van de overslaginstallatie of langs de weg naar de volgende door het schip aan te lopen overslaginstallatie te bevinden.

Artikel 7.06

Kosten

Gewijzigd door Besluit 2017-I-4

- (1) Bij droge lading draagt de ladingontvanger de kosten van het nalossen en het wassen van het laadruim ingevolge artikel 7.04 en de kosten van inname van waswater ingevolge artikel 7.05, eerste lid, met inbegrip van de daardoor ontstane kosten voor wachttijden en omwegen. Dat geldt ook voor regenwater dat in de laadruimen is geraakt nadat met het laden is begonnen doch voordat het lossen overeenkomstig artikel 7.03, eerste lid, is beëindigd, indien niet was overeengekomen dat het vervoer afgedekt zou plaatsvinden.

Bij eenheidstransporten voor dezelfde verlader neemt deze op eigen kosten vóór het beladen het regenwater in ontvangst, dat na beëindiging van de voorafgaande lossing in het laadruim terecht is gekomen.

- (2) Bij vloeibare lading draagt de verlader de kosten van het nalossen en bij
 - a) wassen, de kosten voor
 - aa) het wassen van de ladingtanks overeenkomstig artikel 7.04, tweede lid, en
 - bb) de inname van waswater ingevolge artikel 7.05, tweede lid,
 - b) ontgassen, de kosten voor het ontgassen van de ladingtanks overeenkomstig artikel 7.04, tweede lid, in samenhang met artikel 7.05, lid 2a,met inbegrip van de eventueel daardoor ontstane kosten voor wachttijden en omwegen.
- (3) De kosten van afgifte van waswater uit laadruimen en ladingtanks of van de ontgassing van ladingtanks die niet met de voorgeschreven standaarden overeenstemmen, komen ten laste van de vervoerder.

Artikel 7.07

Overeenkomst tussen de verlader en de ladingontvanger.

Verlader en ladingontvanger kunnen onderling ook een verdeling van hun verplichtingen overeenkomen, die afwijkt van de in deze bijlage beschreven verdeling van verplichtingen, zonder dat dit gevolgen mag hebben voor de vervoerder.

Artikel 7.08

Overgang van rechten en verplichtingen van de verlader of de ladingontvanger op de exploitant van de overslaginstallatie

Indien de verlader of de ladingontvanger bij het laden of het lossen van het schip gebruik maakt van een overslaginstallatie, gaan de rechten en verplichtingen van de verlader of de ladingontvanger, zoals neergelegd in de artikelen 7.01, eerste lid, alsmede 7.03, 7.04 en 7.05, over op de exploitant van de overslaginstallatie. Met betrekking tot de kosten bedoeld in artikel 7.06 geldt dit slechts voor de verwijdering en inname van de overslagresten.

Artikel 7.09

Vervoersdocumenten

Gewijzigd door Besluit CDNI 2023-I-5

De verlader vermeldt in de vervoersovereenkomst en vervoersdocumenten de volgende informatie:

- de naam en het viercijferige nummer overeenkomstig Aanhangsel III van elke goederensoort die hij voor vervoer heeft aangeboden en,
- het UN-nummer overeenkomstig Aanhangsel IIIa en,
- de variabele AVFL-waarde (afhankelijk van de samenstelling van het mengsel) indien deze niet is vermeld in kolom 3 van de tabellen I tot en met III van Aanhangsel IIIa.

AANHANGSEL IV
behorende bij de Uitvoeringsregeling

Gewijzigd door Besluiten CDNI 2016-I-5, 2019-II-5 en 2023-I-5

Losverklaring

Modellen

Drogeladingvaart (Uitgave 2017)

Tankvaart (Uitgave 2024)
Uitgave 2017 buiten werking gesteld door Besluit CDNI 2023-I-5

Deel 1: Verklaring ladingontvanger / overslaginstallatie**A Naam/onderneming:adres:**

1. Wij hebben van het schip
(Naam)(ENI) (Laadruim nr.)
2. ☐ t / ☐ m³gelost.
(Hoeveelheid) (Goederensoort en -nummer volgens Aanhangsel III van de Uitvoeringsregeling)
3. Aangemeld op: (Datum) (Tijdstip)..... 4. Begin van het lossen: (Datum)..... (Tijdstip).....
5. Einde van het lossen: (Datum) (Tijdstip)

B Eenheidstransporten

6. Het schip
a)*☐ voert eenheidstransporten uit – art. 7.04, (3) a)
b)☐ vervoert als volgende lading verenigbare lading – art. 7.04, (3) b)
c)☐ wordt niet gewassen in afwachting van beslissing over de verenigbaarheid van de volgende lading - art. 7.04, (3) c)

C Reiniging van het schip

7. De laadruimen nr..... zijn
a)☐ bezemschoon opgeleverd (standaard A volgens Aanhangsel III van Bijlage 2);
b)☐ vacuümschoon opgeleverd (standaard B volgens Aanhangsel III van Bijlage 2);
c) ☐ wasschoon opgeleverd.

D Overname overslagresten / restlading

8. a) ☐ overslagresten overgenomen;
b) ☐ restlading laadruimen nr..... overgenomen.

E Waswater (met inbegrip van ballast- en regenwater)

9. Het waswater (met inbegrip van ballast- en regenwater) uit de aangegeven laadruimen, in de volgende hoeveelheid: ☐ m³ / ☐ l
a) ☐ kan in het oppervlaktewater worden geloosd op voorwaarde dat aan de bepalingen van Aanhangsel III van de Uitvoeringsregeling wordt voldaan;
b) ☐ is overgenomen
c)* ☐ moet bij de ontvangstinrichting.....(naam/onderneming) afgegeven worden, die door ons daartoe is aangewezen;
d)* ☐ moet volgens de vervoersovereenkomst worden afgegeven.

F Slops

10. *☐ slops zijn overgenomen, hoeveelheid:☐ l / ☐ kg

G Ondertekening door ladingontvanger / overslaginstallatie

.....
(Plaats) (Datum, tijdstip) (Stempel/naam in blokletters en ondertekening)

Deel 2: Verklaring van de schipper

11. Het waswater (met inbegrip van ballast- en regenwater) is opgeslagen in de:
a) ☐ resttank/waswatertank; hoeveelheid:☐ m³ / ☐ l
b)* ☐ laadruim; hoeveelheid:..... ☐ m³ / ☐ l
c) ☐ andere houder voor restproducten, namelijk: hoeveelheid: ☐ m³ / ☐ l
12. ☐ De vermeldingen onder de nummers 1 tot en met 10 worden bevestigd.
13. ☐ De vervolglading is verenigbaar zodat er niet gewassen wordt - art. 7.04, (3) c)
14. Opmerkingen:
15.
(Plaats) (Datum) (Stempel/naam in blokletters en ondertekening)

Deel 3: Verklaring Ontvangstinrichting voor het waswater (slechts noodzakelijk indien nr. 9 c) of 9 d) werden aangekruist)

Naam/firma adres.....

Bevestiging van afgifte

16. ☐ De afgifte van waswater (met inbegrip van ballast- en regenwater) overeenkomstig de bij nummer 9 vermelde hoeveelheden en code **)..... wordt bevestigd. Waswater hoeveelheid:☐ m³ / ☐ l
17. Opmerkingen:.....
18.
(Plaats) (Datum) (Stempel/naam in blokletters en ondertekening)

* Zie opmerking voor deze vraag in de bijlage bij de losverklaring drogeladingvaart

** Afvalstoffenclassificatie overeenkomstig het Besluit 2014/955/EU van de Commissie van 18 december 2014 tot wijziging van Beschikking 2000/532/EG betreffende de lijst van afvalstoffen overeenkomstig Richtlijn 2008/98/EG van het Europees Parlement en de Raad

Aanwijzingen om de losverklaring in te vullen

Opmerking bij nummer 6 a): In dat geval hoeven de nummers 7 - 9 niet ingevuld te worden.

Opmerking bij nummer 9: Indien 9 c) of 9 d) is aangekruist, dan dienen ook de punten 11 en 16 t/m 18 te worden ingevuld. Bij toepassing van artikel 7.04, derde lid, letter c, "Onzekerheid over verenigbare volgende lading", vervalt de vermelding van de hoeveelheid.

Opmerking bij nummer 10: De ladingontvanger / overslagplaats kan slops aannemen, maar is daar niet toe verplicht.

Opmerking bij nummer 11 b): Indien in het laadruim een goederenaard werd vervoerd waarvoor krachtens Aanhangel III een speciale behandeling volgens S is voorzien, moet het waswater bij de ladingontvanger / de overslaginstallatie of bij een ontvangstinrichting voor waswater worden afgegeven.

Deel 1: Verklaring ladingontvanger / overslaginstallatie (artikel 7.08)

A Naam / onderneming: **adres:**

1. Wij hebben van het schip
(Naam)(ENI) (Ladingtank nr.)

2. ☐ ton / ☐ m³ gelost.
(Hoeveelheid) (Goederensoort en -nummer volgens Aanhangsel III en UN-nummer*)

AVFL-waarde variabel*:.....(volgens opgave van de verlader i.v.m. samenstelling).

3. Aangemeld op: (Datum DD/MM/JJJJ) (Tijd)..... 4. Begin lossen op?: (Datum DD/MM/JJJJ)..... (Tijd).....

5. Einde lossen: (Datum DD/MM/JJJJ) (Tijd).....

B Eenheidstransporten / verenigbare lading / uitstel reiniging schip (of ladingtank)

6. Het schip
- a)* ☐ voert eenheidstransporten uit – art. 7.04, lid 3, onderdeel a);
 - b)* ☐ vervoert als volgende lading verenigbare lading – art. 7.04, lid 3, onderdeel b);
 - c)* wordt in afwachting van beslissing over de verenigbaarheid van de volgende lading volgens art. 7.04, lid 3, onderdeel c)
- ☐ niet gewassen.
☐ niet ontgast.

C Reiniging van het schip

- 7.* De ladingtanks bij overslaginstallatie na lossen zijn
- a) ☐ nagelensd opgeleverd (losstandaard A volgens Aanhangsel III van de Uitvoeringsregeling);
 - b) ☐ wasschoon opgeleverd; hoeveelheid waswater: ☐ m³ / ☐ liter
 - c) ☐ ontgast opgeleverd.

D Overname van de overslagresten

- 8.* ☐ Overslagresten overgenomen

E Waswater en afgifte

9. Waswater
- a) ☐ kan in het oppervlaktewater worden geloosd overeenkomstig Aanhangsel III van de Uitvoeringsregeling (kolom 3);
 - b)* ☐ is overgenomen bij de overslaginstallatie/de ladingontvanger;
 - c)* ☐ moet overeenkomstig de vervoersovereenkomst worden afgegeven bij de door de verlader aangewezen ontvangstinrichting (art. 7.05, lid 2);
De schipper wast tijdens de vaart: ☐ ja ☐ nee
Indien nee, wordt het schip gewassen bij de door de verlader aangewezen ontvangstinrichting
 - d)* ☐ moet bij de ontvangstinrichting..... (naam) afgegeven worden, die door ons daartoe is aangewezen (art. 7.08);
De schipper wast tijdens de vaart: ☐ ja ☐ nee
Indien nee, wordt het schip gewassen bij de toegewezen ontvangstinrichting

F Ontgassing en afgifte

- 10.* De ontgassing
- a) ☐ is door ons uitgevoerd binnen de overslaginstallatie/ladingontvanger (ontvangstinrichting).
 - b) ☐ moet overeenkomstig de vervoersovereenkomst worden uitgevoerd bij de door de verlader aangewezen ontvangstinrichting (art. 7.05, lid 2a).
 - c) ☐ moet bij de ontvangstinrichting voor dampen..... (naam) worden uitgevoerd die door ons daartoe is aangewezen (art. 7.08).

G* Ondertekening door ladingontvanger / overslaginstallatie

.....
(Plaats)(Datum DD/MM/JJJJ, tijdstip) (Naam in blokletters)(Stempel)(Ondertekening)

* Zie opmerking voor deze vraag in de bijlage bij de losverklaring tankvaart

Deel 2 a): Verklaring van de schipper na lossen bij vertrek van de overslaginstallatie*

De vermeldingen onder de **nummers 1 tot en met 10** worden bevestigd door ondertekening door de schipper.

Ondertekening door de schipper

.....
 (Datum DD/MM/JJJJ) (Naam in blokletters) (Ondertekening)

Deel 2 b): Verklaring van de schipper tijdens de vaart

11.* ☐ Het waswater is ontstaan bij wassen tijdens de vaart (9c of d).

12.* Locatie en hoeveelheid waswater

- a) ☐ tank voor restproducten / IBC; hoeveelheid: ☐ m³ / ☐ liter
 b) ☐ ladingtank; hoeveelheid..... ☐ m³ / ☐ liter
 c) ☐ andere houder voor restproducten, namelijk; Hoeveelheid:..... ☐ m³ / ☐ liter

13.* ☐ De vervolglading is verenigbaar zodat er niet gewassen of ontgast wordt (art. 7.04, lid 3, onderdeel c)).

14.* Opmerkingen

Ondertekening door de schipper

.....
 (Datum DD/MM/JJJJ) (Naam in blokletters)(Ondertekening)

Deel 3: Verklaring afgifte en inname waswater bij ontvangstinrichting (slechts noodzakelijk indien nr. 9 c of d) werden aangekruist)

Naam ontvangstinrichting:.....

Adres:

Bevestiging van afgifte

15.* ☐ De afgifte van waswater overeenkomstig de bij nummer 7b of onder 12 a/b/c* vermelde hoeveelheden wordt hiermee bevestigd.

Afval code *..... Hoeveelheid: ☐ m³ / ☐ liter

16. Opmerkingen:.....

17. Aangemeld op: (Datum DD/MM/JJJJ)(Tijd)..... Start inname: (Datum DD/MM/JJJJ)..... (Tijd)..... Einde inname (Datum DD/MM/JJJJ)(Tijd).....

Naam operator:.....
 (Naam in blokletters)(Stempel)(Ondertekening)

Deel 4: Verklaring afgifte en inname van dampen bij ontvangstinrichting (indien nr. 10a, 10b of 10c) werden aangekruist)

Naam inrichting:

Adres:.....

Bevestiging van afgifte

18.* ☐ De ontgassing is volgens de ontgassingstandaarden van Aanhangel IIIa van de Uitvoeringsregeling uitgevoerd. De gemeten dampconcentratie lag onder de grenswaarde (AVFL).

19. Opmerkingen:.....

20. Aangemeld op: (Datum DD/MM/JJJJ)(Tijd)..... Start ontgassing: (Datum DD/MM/JJJJ)..... (Tijd)..... Einde ontgassing (Datum DD/MM/JJJJ) ... (Tijd).....
 Verantwoordelijke voor de ontgassing overeenkomstig Aanhangel IIIa onder A. Algemene bepalingen, lid (6)

.....
 (Naam in blokletters) (Stempel) (Ondertekening)

* Zie opmerking voor deze vraag in de bijlage bij de losverklaring tankvaart

Bijlage losverklaring tankvaart

Aanwijzingen om de losverklaring tankvaart 2024 in te vullen

Deel 1: Verklaring ladingontvanger / overslaginstallatie

Opmerking bij A: naam en adres onderneming verplicht (volledige contactgegevens)

Opmerking bij nummer 2:

- * UN-nummer invullen verplicht volgens tabel I, II en III van aanhangsel IIIa;
- * AVFL-waarde (variabel): invullen indien er sprake is van een mengsel en geen waarde is vermeld in kolom 3 van genoemde tabellen in aanhangsel IIIa;

Opmerking bij nummer 6a:

- * eenheidstransport toewijzen op verklaring schipper, schriftelijk aantonen tijdens de vaart verplicht in verband met rechtmatigheid toekennen eenheidstransport (artikel 7.04, derde lid, onderdeel a); (vak 8 invullen) in verband met verplichting overname overslagresten door overslaginstallatie.

Opmerking bij nummer 6b:

- * verenigbaar transport toewijzen op verklaring schipper, schriftelijk aantonen tijdens de vaart verplicht i.v.m. rechtmatigheid toekennen verenigbaarheid (artikel 7.04, derde lid, onderdeel b); (vak 7 a invullen), nalenzen verplicht voor vertrek, losstandaard A; (vak 8 invullen), verplichting overname overslagresten door overslaginstallatie.

Opmerking bij nummer 6 c:

- * uitstel van de verplichting om het schip te wassen of te ontgassen na lossen mogelijk (artikel 7.04, derde lid, onderdeel c) indien verwacht wordt dat er een verenigbaar transport volgt; en onder voorwaarde dat;
 - 1) de overslaginstallatie voorlopig een ontvangstvoorziening voor wassen of ontgassen toewijst (vak 9 of 10 invullen) op basis van artikel 7.05 of 7.08; en
 - 2) het schip na het lossen tenminste nagelensd (vak 7 a invullen, losstandaard A) ter beschikking wordt gesteld.

Opmerking bij nummer 7:

- * reinigen ladingtanks bij overslaginstallatie na lossen:
 - 7a: nalenzen (losstandaard A) altijd verplicht, tenzij eenheidstransport;
 - 7b: bij wassen op loslocatie vermelding van hoeveelheid waswater, invullen 9b verplicht indien waswater wordt ingenomen;
 - 7c: ontgast op loslocatie, invullen 10a verplicht.

Opmerking bij nummer 8:

- * overslagresten die in lekbakken aan boord worden opgevangen, moeten worden ingenomen door de overslaginstallatie (artikel 7.03, tweede en derde lid).

Opmerking bij nummer 9:

- * 9b wordt aangekruist als waswater wordt ingenomen door de overslaginstallatie (zie 7b);
- * 9c wordt aangekruist indien de verlader de ontvangstinrichting heeft aangewezen in de vervoersovereenkomst;
- * 9d wordt aangekruist als de verlader geen ontvangstinrichting heeft aangewezen in de vervoersovereenkomst; toewijzing ontvangstvoorziening verplicht door overslaginstallatie (verplichting volgens artikel 7.08);
- * 9c of 9d dient -op verklaring van de schipper- te worden ingevuld (6.03, zesde lid).

Opmerking bij nummer 10:

- * 10a indien ontgassing na lossen binnen de overslaginstallatie plaatsvindt, moet deel 4 worden ingevuld;
- * 10b wordt aangekruist indien de verlader een ontvangstinrichting voor dampen heeft aangewezen in de vervoersovereenkomst (7.05, tweede lid, onderdeel a);
- * 10c wordt aangekruist als de verlader geen ontvangstinrichting voor dampen heeft aangewezen in de vervoersovereenkomst; toewijzing ontvangstvoorziening verplicht door overslaginstallatie (verplichting volgens artikel 7.08).

G: ondertekening verplicht, naam verantwoordelijke overslaginstallatie in blokletters

Deel 2 a) verklaring van de schipper na lossen bij vertrek van de overslaginstallatie

Opmerking bij DEEL 2a):

- * De schipper ondertekent de losverklaring bij vertrek en bevestigt daarmee de vermeldingen in de vakken 1 tot en met 10.
-

Deel 2 b): verklaring van de schipper tijdens het transport

Opmerking bij nummer 11:

- * De schipper is verplicht (artikel 6.03, vierde lid, onderdeel b) om in de losverklaring schriftelijk of digitaal te registreren of het waswater is ontstaan bij het wassen tijdens de vaart.

Opmerking bij nummer 12:

- * De schipper is verplicht (artikel 6.03, vierde lid, onderdeel b) de locatie en hoeveelheid van het waswater aan boord te registreren.

Opmerking bij nummer 13:

- * De schipper is verplicht (artikel 7.04, derde lid, onderdeel c) om verenigbaar transport te vermelden in vak 13 in verband met rechtmatigheid toepassing artikel 7.04, derde lid, onderdeel c, zodat niet gewassen of ontgast hoeft te worden.

Opmerking bij nummer 14:

Vak voor opmerkingen

Ondertekening door de schipper verplicht bij gebeurtenissen tijdens transport, naam van de schipper in blokletters

Deel 3: Verklaring afgifte en inname waswater bij ontvangstinrichting

Opmerking bij nummer 15:

- * De ontvangstinrichting (vaste of mobiele inzamelaar) vermeldt hier op de losverklaring de hoeveelheden door het schip aangeboden waswater. Een exemplaar of kopie van losverklaring wordt bewaard in de administratie van de ontvangstinrichting (artikel 7.01, tweede lid). Een exemplaar van de losverklaring moet weer aan het schip geretourneerd worden (artikel 7.01, tweede lid).
- * Toegestane Euralcodes (6-cijferig) voor afgifte waswater (EG Verordening nr. 1013/2006):

Euralcodes	Omschrijving
16 07	<i>afval van de reiniging van transport- en opslagtanks en vaten (exclusief 05 en 13)</i>
16 07 08*	afval dat olie bevat
16 07 09*	afval dat andere gevaarlijke stoffen bevat
16 10	<i>waterig vloeibaar afval dat bestemd is om elders te worden verwerkt</i>
16 10 01*	waterig vloeibaar afval dat gevaarlijke stoffen bevat
16 10 02	niet onder 16 10 01 vallend waterig vloeibaar afval

*Gevaarlijk afval

Deel 4: Verklaring afgifte en inname van dampen bij ontvangstinrichting

Opmerking bij nummer 18:

- * De ontvangstinrichting voor dampen vermeldt hier op de losverklaring de gemeten dampconcentratie overeenkomstig de voorschriften in Aanhangsel IIIa. Metingen vinden plaats in de leiding naar de ontvangstinrichting en op punten van de ladingtanks die door de deskundige aan boord als geëigend worden beschouwd.
-

**Besluit
CDNI 2024 I-5**

**Wijziging van artikel 9.01 en 9.03 van de Uitvoeringsregeling behorende bij het CDNI
om rekening te houden met passagiersschepen met meer dan 12 passagiers en
hotelschepen met meer dan 12 slaapplaatsen**

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

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

gezien het feit dat bij de goedkeuring van Besluit 2021-I-6 onbedoeld het voorschrift is komen te vervallen dat de lozing van huishoudelijk afvalwater van passagiersschepen toestaat indien deze passagiersschepen over toegelaten boordzuiveringsinstallaties beschikken die voldoen aan de grens- en controlewaarden zoals opgenomen in Aanhangsel V,

overwegende dat het bij deze aanpassing om een kleine wijziging gaat die een redactionele vergissing rechtzet,

overwegende dat door de wijziging de rechtszekerheid voor de exploitanten van passagiersschepen en handhavende autoriteiten verbeterd wordt,

overwegende dat de wijziging geen nadelige gevolgen heeft voor het milieu of voor de veiligheid en gezondheid van het scheepvaartpersoneel of de verkeersdeelnemers,

op voorstel van haar werkgroep,

in het licht van Besluit 2021-I-6 en de bij dat Besluit gevoegde impactanalyse,

stemt in met de wijziging van artikel 9.01 en 9.03 van de Uitvoeringsregeling zoals in de bijlage is weergegeven.

Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2025.

Bijlage

Bijlage CDNI 2024-I-5

- 1) *Artikel 9.01, vijfde lid, van de Uitvoeringsregeling behorende bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart wordt als volgt gewijzigd:*

„(5) Het in het derde lid genoemde verbod geldt niet voor passagiersschepen die beschikken over toegelaten boordzuiveringsinstallaties die voldoen aan de grens- en controlewaarden zoals opgenomen in Aanhangsel V.“

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

„(6) Het in het derde lid genoemde verbod geldt niet voor zeeschepen in zeehavens aan zeetoegangswegen die moeten voldoen aan de bepalingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen (Marpol).“

- 3) *Artikel 9.03, vierde lid, van de Uitvoeringsregeling behorende bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart wordt als volgt gewijzigd:*

„(4) De schipper van een passagiersschip dat krachtens artikel 9.01, derde lid, onder het lozingsverbod voor huishoudelijk afvalwater valt, dient zeker te stellen dat het huishoudelijk afvalwater op een passende wijze aan boord van het schip wordt verzameld en overeenkomstig artikel 8.02, derde lid, bij een installatie of inzamelstation wordt afgegeven, voor zover het passagiersschip niet over een boordzuiveringsinstallatie overeenkomstig artikel 9.01, vijfde lid, beschikt.“

IIPC

Besluit

IIPC 2024-I-1

Vaststelling van de voorlopige verevening 4^{de} kwartaal 2023

Besluit vastgesteld 7 maart 2024

Verloop van de procedure

5. Op de grondslag van artikel 4.02 van Deel A CDNI en het Huishoudelijk Reglement (HR) heeft het secretariaat uitvoering gegeven aan de voorlopige financiële verevening van het 4^{de} kwartaal 2023:
 - e) Het overzicht "Tabel kwartaalopgaven" geeft de door de NI tegen de datum van 28 februari 2024 verstrekte gegevens weer (**Bijlage 1**).
 - f) Het overzicht "Tabel voorlopige jaargegevens" geeft de jaargegevens 2023. (**Bijlage 2**).
 - g) Het resultaat van de kwartaalverevening wordt gepresenteerd in de tabel "berekening verevening" (**Bijlage 3**).
 - h) De verdeling van de opbrengst in het kader van deze verevening is weergegeven in de tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage (**Bijlage 4**).
6. Bijzonderheden:
 - d) Het secretariaat heeft rekening gehouden met de rente indien deze zijn gespecificeerd door de NI.
 - e) De overgeboekte bedragen houden rekening met de internationale financiële verevening 2022 (Besluit CDNI 2023-II-3).
 - f) De hoeveelheden gasolie Verdragsluitende Staten zullen worden overgeboekt naar de internationale financiële verevening.

Betalingsverplichtingen op grond van de financiële verevening van het 4^{de} kwartaal 2023

7. Aldus is de verevening van het 4^{de} kwartaal 2023 door het IVC als volgt vastgesteld:
 - e) Totale kosten: 12 152 609,19 €
 - f) Totale opbrengsten: 12 602 801,62 €
 - g) Resultaat: 450 192,43 €
 - h) Overdrachten:
 - SAB aan:
 - ITB : 77 536,70 €
 - BEV : 751 047,31 €
 - VNF : 3 007,23 €
 - LUX aan:
 - BEV : 144 223,71 €
 - SRH aan:
 - ITB : 40 698,40 €

Rekening overeenkomstig artikel 14 van het Huishoudelijk Reglement van het IVC

8. De overgeboekte bedragen in het kader van de financiële verevening 2023 stand 4^{de} kwartaal zijn de volgende:

Staat/NL	Verevening T4/2023	Overgedragen saldi 2011-2022	Voorlopige cumulatie
	Dn T4		
DE	212 906,43 €	406 271,94 €	619 178,37 €
BE	75 332,21 €	- 76 562,79 €	1 230,58 €
FR	3 434,32 €	10 143,32 €	13 577,64 €
LUX	369,45 €	1 251,62 €	1 621,07 €
NL	148 277,55 €	334 443,08 €	482 720,63 €
CH	9 872,47 €	31 868,58 €	41 741,05 €
Σ	450 192,43 €	707 415,74 €	1 157 608,17 €

Bijlagen

Bijlage 1: Tabel kwartaalsopgaven

Bijlage 2: Tabel jaargegevens

Bijlage 3: Tabel berekening verevening

Bijlage 4: Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage

Bijlage 1 IIPC 2024-I-1

CDNI Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven								
PT 4 2023		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	9	1 582	2 358	84	4	1 441	5 478
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	-	92	454	29	1	429
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	11	872	2 655	25	4	2 797
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	3 260	16 768	1 800	220	6 838
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	345	28 160	48 742	3 583	90	37 946
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	62	20 283	35 295	2 510	60	10 736
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	407	51 703	100 805	7 893	370	55 520
5	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 031	1 329	315		4 675
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 591	11 137	19	4 248	16 995
	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	30	4 622	12 466	315	19	4 248
Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	26 323	518 299	967 799	72 000	3 409	1 484 565
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 3 761			+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	26 323	518 299	964 038	72 000	3 409	1 484 565
Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	25 426	448 327	1 952 052	118 691	147 871	717 169
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 157				-/-
	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	€	25 426	445 170	1 952 052	118 691	147 871	717 169
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³						-
	Volume de gazole IN / Gasölmenge IN / Gasolievolume NI	m ³	2 543	44 832	240 000	10 330	20	62 782

* facultatif / fakultativ / facultatief

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

Bijlage 2 IIPC 2024-I-1

CDNI Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens								
2023		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	28	6 409	9 875	351	12	5 882	22 557
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	-	424	144	2	1 751	4 180
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	22	3 361	11 144	13	11 692	26 450
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	15 614	70 351	300	33 895	122 760
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	620	128 581	209 076	308	156 326	509 754
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	159	74 507	150 107	134	43 469	272 786
	Total des déchets huileux solides / Summe der öhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	779	218 702	429 534	742	233 690	905 300
5	Réipients huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		15 333	6 082			22 145
	Réipients huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		6 957	46 085	84	17 259	70 385
	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	57	22 290	52 167	84	17 259	92 587
Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	92 706	2 033 537	4 012 127	266 500	9 973	5 747 251
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 9 485			- 9 485
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	92 706	2 033 537	4 002 642	266 500	9 973	5 747 251
Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	102 443	1 234 421	7 832 462	437 395	451 520	2 547 718
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 157				- 3 157
	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	€	102 443	1 231 264	7 832 462	437 395	451 520	2 547 718
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³						-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	10 330	123 442	968 220	44 327	197	190 635

* facultatif / fakultativ / facultatief

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

Bijlage 3 IIPC 2024-I-1

Tabel berekening verevening									
Jaar 2023/4. kwartaal									
IIPC PT 2023-4									
	Gegevens NI kwartaal 4T2023			Financiële verevening					
Staat/NI	Kosten	Opbrengsten	Aandeel in kosten	Aandeel opbrngstn cnfrm. Verdrag	Verevening	Verevening T1	Verevening T2	Verevening T3	Verevening T4
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	CnT1	CnT2	CnT3	CnT4=Cn-CnT1-CnT2-CnT3
DE	5 747 250,55 €	2 547 717,80 €	0,4729231772490	5 960 156,98 €	3 412 439,18 €	817 350,11 €	872 697,67 €	827 120,38 €	895 271,02 €
BE	2 033 536,78 €	1 231 264,33 €	0,1673333477780	2 108 868,99 €	877 604,66 €	208 973,57 €	260 059,49 €	290 336,50 €	118 235,09 €
FR	92 706,78 €	102 442,72 €	0,0076285494375	96 141,10 €	6 301,62 €	551,18 €	11 264,06 €	1 404,03 €	3 007,23 €
LUX	9 973,08 €	451 519,77 €	0,0008206533958	10 342,53 €	441 177,24 €	90 221,23 €	110 943,94 €	95 788,35 €	144 223,71 €
NL	4 002 642,00 €	7 832 462,00 €	0,3293648250693	4 150 919,55 €	3 681 542,45 €	897 099,99 €	951 720,33 €	1 001 130,90 €	831 591,23 €
CH	266 500,00 €	437 395,00 €	0,0219294470705	276 372,47 €	161 022,53 €	39 553,64 €	58 828,83 €	21 941,66 €	40 698,40 €
Σ	12 152 609,19 €	12 602 801,62 €	1,00	12 602 801,62 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Besluit
IIPC 2024-I-2
Vaststelling van de voorlopige verevening 1^{ste} kwartaal 2024

Besluit vastgesteld 16 mei 2024

Verloop van de procedure

2. Op de grondslag van artikel 4.02 van Deel A CDNI en het Huishoudelijk Reglement (HR) heeft het secretariaat uitvoering gegeven aan de voorlopige financiële verevening van het 1^{ste} kwartaal 2024:
 - a) Het overzicht "Tabel kwartaalopgaven" geeft de door de NI tegen de datum van 1 mei 2024 verstrekte gegevens weer (**Bijlage 1**).
 - b) Het resultaat van de kwartaalverevening wordt gepresenteerd in de tabel "berekening verevening" (**Bijlage 2**).
 - c) De verdeling van de opbrengst in het kader van deze verevening is weergegeven in de tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage (**Bijlage 3**).
2. Bijzonderheden:
 - a) Het secretariaat heeft rekening gehouden met de rente indien deze zijn gespecificeerd door de NI.
 - b) De hoeveelheden gasolie Verdragsluitende Staten zullen worden overgeboekt naar de internationale financiële verevening.

Betalingsverplichtingen op grond van de financiële verevening van het 1^{ste} kwartaal 2024

3. Aldus is de verevening van het 1^{ste} kwartaal 2024 door het IVC als volgt vastgesteld:

a) Totale kosten:	3 105 017,58 €
b) Totale opbrengsten:	2 888 357,50 €
c) Resultaat:	- 216 660,08 €
d) Overdrachten:	
SAB aan:	
→ ITB:	110 907,60 €
→ BEV:	721 556,57 €
→ VNF:	7 364,65 €
LUX aan:	
→ BEV:	122 318,13 €
SRH aan:	
→ ITB:	37 179,31 €

Rekening overeenkomstig artikel 14 van het Huishoudelijk Reglement van het IVC

4. De overgeboekte bedragen in het kader van de financiële verevening 2024 stand 1^{ste} kwartaal zijn de volgende:

Staat/IN	Verevening T1/2024	Overgedragen saldi 2023 (voorlopig)	Overgedragen saldi 2011-2022	Voorlopige cumulatie
	Dn T1			
DE	- 103 058,47 €	212 906,43 €	406 271,94 €	516 119,90 €
BE	- 35 253,21 €	75 332,21 €	- 76 562,79 €	- 36 483,79 €
FR	- 1 601,28 €	3 434,32 €	10 143,32 €	11 976,36 €
LUX	- €	369,45 €	1 251,62 €	1 621,07 €
NL	- 72 141,82 €	148 277,55 €	334 443,08 €	410 578,82 €
CH	- 4 605,31 €	9 872,47 €	31 868,58 €	37 135,74 €
Σ	- 216 660,08 €	450 192,43 €	707 415,74 €	940 948,09 €

Bijlagen

Bijlage 1: Tabel kwartaalsopgaven

Bijlage 2: Tabel berekening verevening

Bijlage 3: Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage

Bijlage 1 IIPC 2024-I-2

CDNI Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven										
PT 1 2024		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	1 929	2 420	94		1 374	5 822	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	4	114	504	35		386	1 043	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	5	773	2 890	73		2 664	6 405	
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	108	3 163	17 310	170		6 569	+	27 320
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	59	38 886	55 453	4 089		38 478	+	136 965
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	203	17 850	37 319	690		12 123	+	68 185
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	370	59 899	110 082	4 949	-	57 170		232 470
5	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		4 479	1 666	210			+	6 355
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	3	1 928	11 656			3 296	+	16 883
	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	3	6 407	13 322	210	-	3 296		23 238
<u>Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering</u>										
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	22 948	505 224	1 037 713	66 000		1 476 960	+	3 108 846
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 3 828				+/-	
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	22 948	505 224	1 033 885	66 000	-	1 476 960		3 105 018
<u>Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>										
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	13 982	321 884	1 801 572	98 574	122 318	530 027	+	2 888 358
	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	€	13 982	321 884	1 801 572	98 574	122 318	530 027		2 888 358
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³								-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	101	32 147		10 070	18	42 166		84 502

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Tabel berekening verevening					
Jaar 2024 /1. kwartaal					
IIPC PT 2024-1					
	Gegevens NI kwartaal 1 2024			Financiële verevening	
Staat/IN	Kosten	Opbrengsten	Aandeel in kosten	Aandeel opbrengsten cnfrm. Verdrag	Verevening
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn
DE	1 476 960,47 €	530 027,30 €	0,4756689557938	1373901,996	843 874,70 €
BE	505 223,77 €	321 883,66 €	0,1627120481553	469970,5646	148 086,90 €
FR	22 948,34 €	13 982,41 €	0,0073907278812	21347,06431	7 364,65 €
LUX		122 318,13 €	0,0000000000000	0	- 122 318,13 €
NL	1 033 885,00 €	1 801 572,00 €	0,3329723498699	961743,184	- 839 828,82 €
CH	66 000,00 €	98 574,00 €	0,0212559182998	61394,69104	- 37 179,31 €
Σ	3 105 017,58 €	2 888 357,50 €	1,00	2 888 357,50 €	- 0,00 €

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2024-1 (01/01 - 31/03)							
Zahlungsleistende IN/ IN débitrices / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00
DE							0,00
FR							0,00
LUX		122 318,13					122 318,13
NL	110 907,60	721 556,57	7 364,65				839 828,82
CH	37 179,31						37 179,31
SUMME / TOTAL	148 086,90	843 874,70	7 364,65	0,00	0,00	0,00	
							999 326,25
							999 326,25

**Aangenomen besluiten tijdens de Conferentie der Verdragsluitende Partijen van
12 december 2024**

**Besluit
CDNI 2024-II-1
Samenstelling en voorzitterschap van de CVP**

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,
ter gelegenheid van de Conferentie der Verdragsluitende Partijen op 12 december 2024,
neemt overeenkomstig artikel 3 van het Huishoudelijk Reglement van de CVP kennis van de
navolgende samenstelling van de delegaties van de Verdragsluitende Partijen:

voor

Duitsland:	Dhr. LINDEMANN (delegatiehoofd) Mevr. KÖPPEN (lid) Mevr. SIEBRECHT (deskundige) Dhr. HÖTTE (deskundige)
België:	Dhr. DE SPIEGELEER (delegatiehoofd) Mevr. RENAUX (lid) Dhr. EL KAHLOUN (lid) Dhr. JANSSENS DE BISTHOVEN (plaatsvervanger) Dhr. VERLINDEN (plaatsvervanger)
Frankrijk:	Mevr. BOULDOUYRÉ (delegatiehoofd)
Luxemburg:	Dhr. NILLES (delegatiehoofd) Dhr. SCHROEDER (lid)
Nederland:	Dhr. TEN BROEKE (delegatiehoofd) Dhr. KORTMAN (lid) Dhr. SPUIJ (plaatsvervanger) Mevr. POP (plaatsvervanger) Mevr. STEIJVEN (deskundige)
Zwitserland:	Dhr. NUSSER (delegatiehoofd) Dhr. KOLTSIDAS (lid)

Voor 2025 zal de Zwitserse delegatie het voorzitterschap en de Duitse delegatie het
plaatsvervangend voorzitterschap bekleden.

De vertegenwoordigers van de nationale instituten in het Internationaal Verevenings- en
Coördinatieorgaan zijn als vaste waarnemers toegelaten.

Samenstelling van het IVC

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

neemt kennis van de navolgende samenstelling van het IVC in toepassing van artikel 3 van het Huishoudelijk Reglement van het IVC:

voor

Duitsland:	Mevr. SIEBRECHT (vertegenwoordiger, delegatiehoofd) Dhr. HÖTTE (plaatsvervanger) Dhr. STAATS (vertegenwoordiger van de sector) Dhr. SPITZER (plaatsvervangend vertegenwoordiger van de sector)
België:	Mevr. MYLLE (vertegenwoordiger, delegatiehoofd) Dhr. VAN LANCKER (vertegenwoordiger van de sector) Dhr. ROLAND (vertegenwoordiger van de sector)
Frankrijk:	Mevr. HENNION (vertegenwoordiger, delegatiehoofd) Dhr. FLIPO (plaatsvervanger) Dhr. FIORILLO (vertegenwoordiger van de sector) Mevr. BILLIG (plaatsvervangend vertegenwoordiger de sector)
Luxemburg:	Dhr. SCHROEDER (vertegenwoordiger, delegatiehoofd) Mevr. SIEBRECHT (plaatsvervanger)
Nederland:	Dhr. KLEIBERG (vertegenwoordiger, delegatiehoofd) Dhr. DE HOOGHE (plaatsvervanger) Dhr. WINGELAAR (vertegenwoordiger van de sector)
Zwitserland:	Dhr. NUSSER (vertegenwoordiger, delegatiehoofd) Dhr. BLESSINGER (plaatsvervanger) Mevr. GEBHARD (plaatsvervanger) Dhr. METZGER (vertegenwoordiger van de sector)

Besluit
CDNI 2024-II-2
Internationale financiële verevening 2023

De Conferentie van Verdragsluitende Partijen,

gezien artikel 14 van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart en gezien artikel 2 van haar Huishoudelijk Reglement,

keurt de door het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan aangenomen jaarlijkse financiële verevening 2023 goed,

wijst op het feit

-dat overeenkomstig artikel 6, eerste lid, van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, "de betaalde verwijderingsbijdragen uitsluitend voor de financiering van de inname en de verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval aan te wenden zijn",

-dat in dit kader geen winstoogmerk bestaat,

-dat de Nationale Instituten tot taak hebben alle vereiste maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat het batig saldo volledig en uitsluitend voor de bovengenoemde doeleinden beschikbaar blijft.

Dit besluit treedt op 12 december 2024 in werking.

Bijlage

Samenvatting van de jaargegevens 2023

CDNI Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens								
2023		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	28	6 409	9 875	351	12	5 882	22 557
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	424	1 859	144	2	1 751	4 180
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	22	3 361	11 144	13	11 692	26 450
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	15 614	70 351	2 600	300	33 895	122 760
	Chiffons usagés / Alttappen / Poetsdoeken	kg	620	128 581	209 076	14 843	308	509 754
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	159	74 507	150 107	4 410	134	272 786
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	779	218 702	429 534	21 853	742	905 300
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg	15 333	6 082	730			22 145
5	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	6 957	46 085		84	17 259	70 385
	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	57	22 290	52 167	84	17 259	92 587
Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	92 706	2 033 537	4 012 127	319 706	9 973	5 747 251
	Intérêts / Zinsen / Rente	€		- 9 485			+/-	- 9 485
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	92 706	2 033 537	4 002 642	319 706	9 973	5 747 251
Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	108 751	1 131 982	7 832 462	439 053	451 575	2 547 969
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 157				-/-
	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	€	108 751	1 128 825	7 832 462	439 053	451 575	2 547 969
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³						-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	10 330	123 442	968 220	44 327	197	190 635

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Berekening van de jaarlijkse eindverevening en de overeenkomstige verdeling

Article 4.03 Annexe 2 de la Convention / Übereinkommen Artikel 4.03 Anlage 2 / Verdrag Artikel 4.03 bijlage 2								
IIPC PA 2023								
	Données IN/ Angabe NI/ Gegevens NI			Péréquation financière / Finanzausgleich / Financiële verevening				
IN	Coûts/ Kosten/ kosten	Recettes/ Einnahmen/ Opbrengsten	Part coûts/ Anteil Kosten/ Andeel in kosten	Part convent. Recettes/ vertraglicher Anteil Einnahmen/ Andeel opbrengsten cf. Verdrag	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/ 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	5 747 250,55 €	2 547 969,20 €	0,4708616890978	5 889 837,29 €	3 341 868,09 €	3 412 439,18 €	- 70 571,10 €	142 586,74 €
BE	2 033 536,78 €	1 128 824,92 €	0,1666039360461	2 083 987,93 €	955 163,01 €	877 604,66 €	77 558,35 €	50 451,15 €
FR	92 706,34 €	108 751,00 €	0,0075952602836	95 006,34 €	- 13 744,66 €	-6 301,62 €	- 7 443,03 €	2 300,00 €
LUX	9 973,08 €	451 575,48 €	0,0008170761399	10 220,51 €	- 441 354,97 €	-441 177,24 €	- 177,73 €	247,43 €
NL	4 002 642,00 €	7 832 462,00 €	0,3279291126387	4 101 945,77 €	- 3 730 516,23 €	-3 681 542,45 €	- 48 973,78 €	99 303,77 €
CH	319 706,00 €	439 053,00 €	0,0261929257938	327 637,76 €	- 111 415,24 €	-161 022,53 €	49 607,28 €	7 931,75 €
Σ	12 205 814,75 €	12 508 635,60 €	1,00	12 508 635,60 €	- 0,00 €	- 0,00 €		302 820,84 €
	Solde/Saldo/	31.12.2023	302 820,85 €					

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage							
2023 IN débitrices / Zahlungsleistende IN / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00
DE	69 937,60					633,50	70 571,10
FR	7 443,03						7 443,03
LUX	177,73						177,73
NL						48 973,78	48 973,78
CH							0,00
SUMME / TOTAL	77 558,36	0,00	0,00	0,00	0,00	49 607,28	
							127 165,64
							127 165,64

**Besluit
CDNI 2024-II-3
Deel A**

**Verhoging van de verwijderingsbijdrage voor olie- en vethoudend bedrijfsafval tot
12,00 euro per 1000 l gebunkerde gasolie vanaf 1 januari 2026**

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

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

gezien het voorstel van het IVC van 19 november 2024 dat werd voorgelegd overeenkomstig artikel 4.01, eerste lid, van de Uitvoeringsregeling van het genoemde Verdrag,

gezien het verslag van het IVC van 20 november 2024 met betrekking tot de jaarlijkse evaluatie van het financieringssysteem overeenkomstig artikel 6 van het CDNI, dat bij het onderhavige besluit gevoegd is,

overwegende dat de ramingen van de Nationale Instituten ervan uitgaan dat het zeer waarschijnlijk is dat de opbrengsten van de verwijderingsbijdragen niet voldoende zullen zijn om de kosten van de inname en verwijdering van olie- en vethoudend afval na 2024 te dekken met de verwijderingsbijdrage ter hoogte van 10,00 euro,

rekening houdend met het advies van het bedrijfsleven, dat wenst vast te houden aan een kwalitatief hoogstaand dienstverleningsniveau voor het netwerk van ontvangstinrichtingen voor de inname en verwijdering,

besluit de verwijderingsbijdrage vanaf 1 januari 2026 te verhogen tot 12,00 euro voor 1000 l gebunkerde gasolie,

besluit artikel 3.03 van de Uitvoeringsregeling dienovereenkomstig aan te passen,

draagt het secretariaat op de maatregelen te treffen die nodig zijn voor de technische aanpassing van het elektronische betaalsysteem van het CDNI (SPE-CDNI), zodat de verhoging van de verwijderingsbijdrage op 1 januari 2026 voltrokken kan worden.

De hier bijgevoegde wijziging wordt van kracht op 1 januari 2026.

Bijlage 1: Wijziging van artikel 3.03 van de Uitvoeringsregeling.

Bijlage 2: Verslag van het IVC over de jaarlijkse evaluatie van het financieringssysteem en voorstel inzake het tarief van de verwijderingsbijdrage voor 2026 (artikelen 10 en 14).

Bijlage 1 CDNI 2024-II-3

**Verhoging van de verwijderingsbijdrage tot 12,00 euro vanaf 1 januari 2026
Wijziging van artikel 3.03 van de Uitvoeringsregeling**

Artikel 3.03, eerste lid, van de Uitvoeringsregeling wordt als volgt gewijzigd:

- “(1) De verwijderingsbijdrage bedraagt 12,00 euro (te vermeerderen met btw) per 1000 l geleverde gasolie. De berekening van het bedrag moet worden gebaseerd op het volume van de gasolie bij 15°C.””

Deel A
Verslag van het IVC met betrekking tot de jaarlijkse evaluatie van het
financieringssysteem en voorstel voor het tarief van de verwijderingsbijdrage voor
2026
(artikelen 10 en 14)

1. Opbrengsten en uitgaven van 2011 tot 2023

Toen de Verdragsluitende Partijen bij het CDNI in 1996 het CDNI ondertekenden stemden zij in met een verwijderingsbijdrage ter hoogte van 7,50 euro per 1000 liter afgegeven accijnsvrijegasolie. De op deze hoogte vastgelegde bijdrage maakte het mogelijk om in de eerste zeven jaar waarin olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen werden verzameld en verwijderd, meer inkomsten te genereren dan wat nodig was om de kosten te dekken. Al sinds 2015 wordt echter vastgesteld dat de kosten blijven stijgen, hoewel dit tot nu toe geen ernstige gevolgen voor het systeem had, omdat de opbrengsten tot 2017 in gelijke tred toenamen.

Het jaar 2018, dat gekenmerkt werd door een langere periode met laagwater, werd afgesloten met een tekort van ongeveer een miljoen euro.

Het vervoer van goederen over de Rijn lag in het laatste kwartaal 30% lager dan in dezelfde periode in 2017.

Over het gehele jaar 2018 gezien, is het vervoer van goederen (in hoeveelheden) over de Rijn met circa 12% gedaald in vergelijking met 2017. Het laagwater is echter niet de enige verklaring van de daling van het vervoer en afname in het gasolieverbruik. Ook de economische situatie is daar debet aan, die in de tweede helft van het jaar aanzienlijk slechter was.

Daar komt nog bij dat er in 2018 een dubbelwandige bilgeboot in gebruik werd genomen, hetgeen aanzienlijke gevolgen had voor de kosten.

Het jaar 2020 had eveneens ernstige consequenties voor het financieringssysteem. De Covid-19-pandemie heeft tot zeer omvangrijke beperkingen in de passagiersvaart geleid. Er waren ook gevolgen voor het vrachtvervoer, zij het in mindere mate. De gevolgen voor het financieringssysteem van Deel A van het CDNI waren dienovereenkomstig met een recorddaling bij de opbrengsten van de verwijderingsbijdrage van 5,7% ten opzichte van 2019.

Tegelijkertijd zijn vanaf 2015 de kosten aanzienlijk gestegen. Ondanks het feit dat het netwerk van ontvangstinrichtingen vrijwel gelijk gebleven is, zijn de kosten ongeveer een miljoen euro hoger uitgevallen.

Er zijn verschillende oorzaken voor deze ontwikkeling:

- inflatie, met salarissen die stijgen en contractuele bepalingen voor een prijsaanpassing;
- de bedrijfskosten van de ontvangstinrichtingen zijn gekoppeld aan de levenskostenprijsindex en de gasolieprijzen;
- de kosten voor de verwijdering van bilgewater stijgen;
- de verhoging van de verwijderings- en verwerkingskosten, bijvoorbeeld als gevolg van nieuwe heffingen (heffing op verbranding...);
- de opbrengsten uit afgewerkte olie zijn zeer gering en kunnen worden genegeerd;
- nieuwe investeringen.

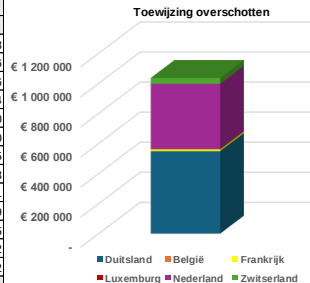
De hogere kosten en de lagere inkomsten waren de reden voor de verhoging van de verwijderingsbijdrage met één euro vanaf 1 januari 2021 om de financiering van het systeem zeker te kunnen stellen. Deze verhoging heeft in 2021 bijna 1.340.000 euro extra opbrengsten gegenereerd.

Er moet echter ook op gewezen worden dat de opbrengsten zijn toegenomen als gevolg van de verhoging van de verwijderingsbijdrage en niet omdat er meer gasolie gebunkerd zou zijn. Deze laatstgenoemde zijn aanzienlijk gedaald na een lichte verhoging aan het einde van de coronapandemie in 2021.

De hoge kosten bij een ongekeerde inflationaire conjunctuur hebben in 2022 opnieuw tot een tekort geleid. Om ervoor te zorgen dat het systeem in evenwicht blijft en de kosten van het systeem gedekt zijn heeft de Conferentie der Verdragsluitende partijen op voorstel van het IVC en na overleg met het bedrijfsleven, besloten de verwijderingsbijdrage vanaf 1 januari 2023 te verhogen tot 10 euro per 1000 l geleverde, accijnsvrije gasolie.

Opbrengsten en uitgaven van 2011 tot 2023¹⁶

	Bijdragen	Kosten	Overschot	Duitsland	België	Frankrijk	Luxemburg	Nederland	Zwitserland	
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	
2011	10 448 843	9 603 593	845 250	430 268	80 995	-	761	306 798	26 428	
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	449 389	77 802	2 474	823	311 751	24 876	€ 1 200 000
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	476 401	78 630	13 986	875	331 705	19 556	€ 1 000 000
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	431 623	124 147	6 738	555	303 194	19 574	€ 800 000
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	359 028	103 604	5 922	651	247 165	22 220	€ 600 000
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	170 100	52 689	798	298	114 131	8 810	€ 400 000
2017	10 796 806	10 652 489	144 317	70 232	21 433	857	100	48 281	3 415	€ 200 000
2018	10 207 760	11 232 109	- 1 024 349	- 506 207	- 157 905	- 5 021	- 814	- 331 329	- 23 073	
2019	10 273 487	11 320 745	- 1 047 258	- 516 814	- 154 402	- 4 261	- 829	- 346 371	- 24 581	
2020	9 685 925	11 428 181	- 1 742 256	- 852 871	- 260 048	- 9 245	- 918	- 579 984	- 39 189	
2021	11 423 301	11 293 811	129 490	61 559	18 969	620	71	45 125	3 145	
2022	10 960 799	11 318 092	- 357 293	- 166 435	- 62 475	- 2 725	- 322	- 116 023	- 9 312	
2023	12 508 636	12 205 815	302 821	142 587	50 451	2 300	247	99 304	7 932	
Totaal	137 881 062	136 870 826	1 010 236	548 860	- 26 110	12 443	1 498	433 747	39 801	



Eind 2023 toont het systeem een gecumuleerd overschot van ongeveer 1.010.000 euro.

Gecumuleerde bedragen van 2011 tot 2023¹

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (Voorlopige)	Voorlopige cumulatief
DE	430 267,67 €	449 389,10 €	476 401,58 €	431 623,22 €	359 027,53 €	170 099,86 €	70 231,74 €	506 207,70 €	516 814,27 €	852 870,87 €	61 558,79 €	166 434,72 €	142 586,74 €	548 858,67 €
BE	80 994,61 €	77 801,95 €	78 630,03 €	124 147,02 €	103 603,79 €	52 689,20 €	21 432,71 €	157 905,52 €	154 401,83 €	260 048,45 €	18 969,13 €	62 475,44 €	50 451,15 €	26 111,65 €
FR		2 474,28 €	13 986,45 €	6 737,65 €	5 922,47 €	797,73 €	857,33 €	5 021,43 €	4 261,28 €	9 244,84 €	620,43 €	2 725,47 €	2 300,00 €	12 443,33 €
LUX	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	813,79 €	829,15 €	917,84 €	71,11 €	322,22 €	247,43 €	1 499,04 €
NL	306 797,89 €	311 751,20 €	331 705,02 €	303 193,68 €	247 165,17 €	114 130,88 €	48 280,59 €	331 329,08 €	346 370,74 €	579 984,00 €	45 125,30 €	116 022,83 €	99 303,77 €	433 746,86 €
CH	26 427,57 €	24 875,35 €	19 556,12 €	19 574,64 €	22 219,90 €	8 809,67 €	3 414,85 €	23 073,20 €	24 580,73 €	39 188,53 €	3 145,25 €	9 312,31 €	7 931,75 €	39 800,33 €
Σ	845 249,24 €	867 115,03 €	921 154,47 €	885 831,21 €	738 590,00 €	346 825,00 €	144 317,00 €	1 024 350,71 €	1 047 258,00 €	1 742 254,54 €	129 490,02 €	357 292,98 €	302 820,84 €	1 010 236,58 €

Tussen 2011 en 2023 heeft het bedrijfsleven ter hoogte van 138 miljoen euro aan het systeem bijgedragen. De kosten van het systeem voor de inzameling, afgifte en inname dat door de Nationale Instituten (NI's) van de zes verdragsluitende staten is opgezet, liggen bij ongeveer 137 miljoen euro.

Tussen 2011 en 2023 heeft dit een overschot opgeleverd van 1.010.000 euro.

Het netwerk van ontvangstinrichtingen dat tot stand werd gebracht na het van kracht worden van het CDNI, is tussen 2011 en 2023 vrijwel hetzelfde gebleven. Er is één land dat het netwerk in vergelijking met 2011 sterk uitgebreid heeft. De kostenverhoging die daar het gevolg van was, is echter niet zeer uitgesproken.

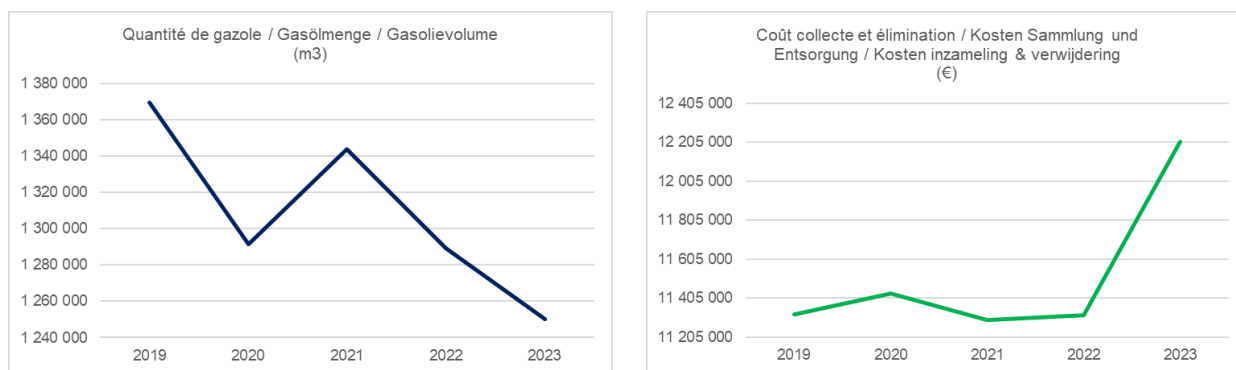
¹⁶ Tenzij anders vermeld, zijn alle gegevens afkomstig van de internationale financiële verevening van het CDNI. De gegevens voor 2023 zijn voorlopige gegevens.

2. Financiële ontwikkeling aan het einde van het derde kwartaal 2024

Na het derde kwartaal lagen de opbrengsten bij 9.004.222 euro en de kosten van de inzameling bij 9.137.354 euro. Dit leidt tot een negatief resultaat van – 133.132 euro.

Op 1 januari 2023 werd de verwijderingsbijdrage verhoogd tot 10,00 euro per 1000 l accijnsvrije, gebunkerde gasolie. De verwachte effecten van deze verhoging konden in de voorlopige resultaten van de internationale, financiële verevening niet worden vastgesteld. De Nationale Instituten gaan ervan uit dat **2024 naar alle waarschijnlijkheid met een nog groter negatief resultaat zal worden afgesloten.**

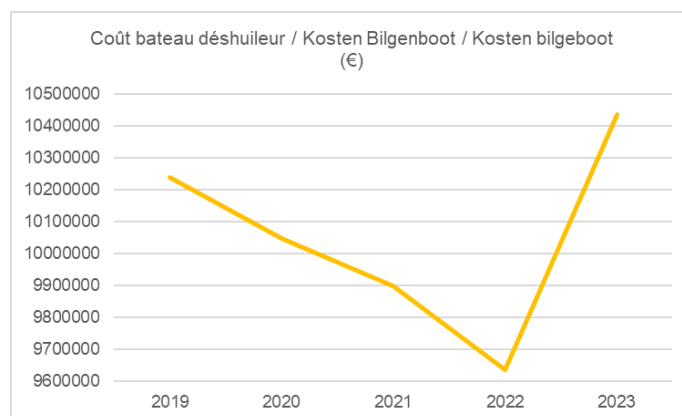
Met uitzondering van 2021 nemen de hoeveelheden gebunkerde gasolie sinds 2017 continu af. De kosten zijn echter nog steeds zeer hoog en blijven stijgen. Zij hangen met name af van de gasolieprijs, de inflatie en de levenskosten. Naar verwachting zal deze stijging zich in 2024 in mindere mate voortzetten.



De bedrijfskosten van de bilgeboden (die overeenkomen met ongeveer 85% van de verwijderingskosten) zijn een aantal jaren gedaald, maar tonen sinds 2023 opnieuw een stijgende tendens.

Er zijn meerdere redenen voor deze ontwikkeling:

- de bedrijfskosten van de bilgeboden en ook van de andere soorten ontvangstinrichtingen stijgen vanwege de hogere gasolieprijzen en de inflatie;
- de kosten voor de verwijdering van bilgewater stijgen.



3. Vooruitzichten voor 2026

De Nationale Instituten (NI's) hebben de hierna beschreven vooruitzichten meegedeeld. De ontbrekende prognosecijfers zijn door het secretariaat aangevuld op basis van de gegevens van eerdere jaren en de huidige tendensen. Voor België en Nederland is voor 2026 en 2027 uitgegaan van een kostenverhoging van 2%. Voor de opbrengsten voor 2026 en 2027 is uitgegaan van een gemiddelde van de opbrengsten over de jaren 2023 tot 2025.

Raming van de opbrengsten en uitgaven 2023-2027¹⁷

Staat	Kosten Voorlopige FV 2023	Raming kosten 2024	Raming kosten 2025	Raming kosten 2026	Raming kosten 2027	Opbrengsten Voorlopige FV 2023	Raming opbrengsten 2024	Raming opbrengsten 2025	Raming opbrengsten 2026	Raming opbrengsten 2027
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
DE	5 747 250,55 €	5 800 000,00 €	5 550 000,00 €	5 650 000,00 €	5 750 000,00 €	2 547 969,20 €	2 300 000,00 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €
BE	2 033 536,78 €	2 083 480,60 €	2 122 604,60 €	2 165 056,69 €	2 208 357,83 €	1 128 824,92 €	1 211 166,13 €	1 235 389,45 €	1 192 000,00 €	1 192 000,00 €
FR	92 706,34 €	112 500,00 €	150 000,00 €	155 000,00 €	160 000,00 €	108 751,00 €	90 600,00 €	91 000,00 €	91 000,00 €	91 000,00 €
LUX	9 973,08 €	10 150,00 €	10 300,00 €	10 450,00 €	10 600,00 €	451 575,48 €	520 000,00 €	520 000,00 €	520 000,00 €	520 000,00 €
NL	4 002 642,00 €	3 944 900,00 €	4 142 100,00 €	4 249 200,00 €	4 566 700,00 €	7 832 462,00 €	7 135 540,00 €	7 574 000,00 €	7 444 800,00 €	7 509 400,00 €
CH	319 706,00 €	280 000,00 €	280 000,00 €	283 000,00 €	285 000,00 €	439 053,00 €	420 000,00 €	420 000,00 €	425 000,00 €	430 000,00 €
Totaal	12 205 814,75 €	12 231 030,60 €	12 255 004,60 €	12 512 706,69 €	12 980 657,83 €	12 508 635,60 €	11 677 306,13 €	12 240 389,45 €	12 072 800,00 €	12 142 400,00 €

De Nationale Instituten voorzien voor 2026 opbrengsten ter hoogte van 12 miljoen euro in totaal en voor de uitgaven 12,5 miljoen euro in totaal. Als deze ramingen bevestigd worden, zal het jaar 2026 een tekort opleveren van 0,5 miljoen euro en zal het sinds 2011 opgebouwde overschot geheel verbruikt zijn. Het systeem voor de inzameling en verwerking zal dan niet meer gefinancierd kunnen worden.

De redenen voor deze ontwikkeling zijn de volgende:

- de hogere kosten van de verwijdering en verwerking als gevolg van nieuwe heffingen (heffingen op de verbranding...);
- aangenomen wordt dat de kosten voor de verwijdering van bilgewater verder zullen toenemen;
- het afsluiten van nieuwe contracten voor de inzameling en verwerking van oude olie tegen hogere kosten dan wat in de huidige contracten overeengekomen is;
- indexatie van de kosten (o.a. personeels- en gasoliekosten). De exploitatiekosten van de ontvangstinrichtingen volgen namelijk de levenskostenprijsindex en hangen tevens samen met de salariskosten van het personeel van de ontvangstinrichtingen;
- in 2025 zijn er in geen enkel land grote investeringen gepland;
- in mindere mate, de invoering van nieuwe brandstoffen.

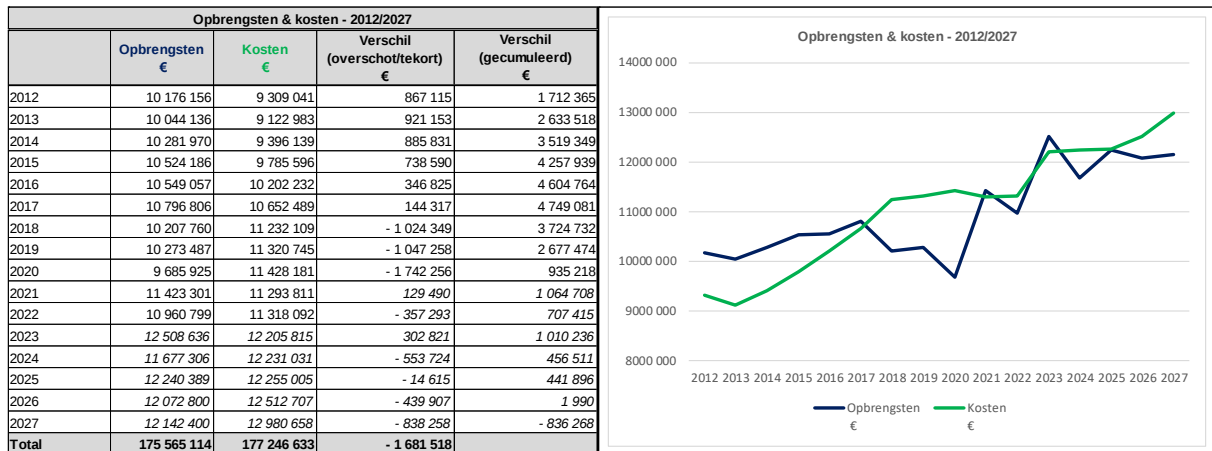
4. Analyse van de gecumuleerde gegevens sinds 2012 en vooruitzichten

Op basis van de sinds 2012 vergaarde informatie (Aanhangsel 1) en de ramingen van de NI's is er een raming opgesteld voor de periode 2023-2027 voor het in deel A van het Verdrag vastgelegde financieringssysteem voor de verzameling en verwijdering van afval.

Uit de gegevens voor het jaar 2023 blijkt dat er sinds 2011 gecumuleerde hogere opbrengsten zijn van ongeveer 1.010.000 euro. In de afgelopen jaren werd echter vastgesteld dat het overschot aan jaarlijkse inkomsten al aanzienlijk terugliep, vooral sinds 2018. De opbrengsten uit de gebunkerde brandstof blijven verregaand hetzelfde (met de successieve verhogingen van de verwijderingsbijdrage), terwijl de kosten blijven stijgen. Het lopende jaar (2024) zal naar alle waarschijnlijkheid met een tekort worden afgesloten. Dit betekent dat de opbrengsten uit de verwijderingsbijdrage de kosten voor de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval niet meer zullen dekken. Het is bovendien zeer waarschijnlijk dat de opbrengsten op korte termijn niet meer voldoende zullen zijn om de uitgaven te dekken en dat er in 2026 opnieuw een verhoging van de verwijderingsbijdrage nodig zal zijn.

¹⁷ Voor Frankrijk hebben de ramingen uitsluitend betrekking op de internationale Rijn en Moezel.

Hieronder zijn de ramingen van de NI's weergegeven. Ontbrekende ramingen zijn in de tabel ingevuld uitgaande van ervaring uit het verleden en vastgestelde tendensen, bij een behoud van de verwijderingsbijdrage ter hoogte van 10,00 euro per 1000 liter accijnsvrije, geleverde gasolie.

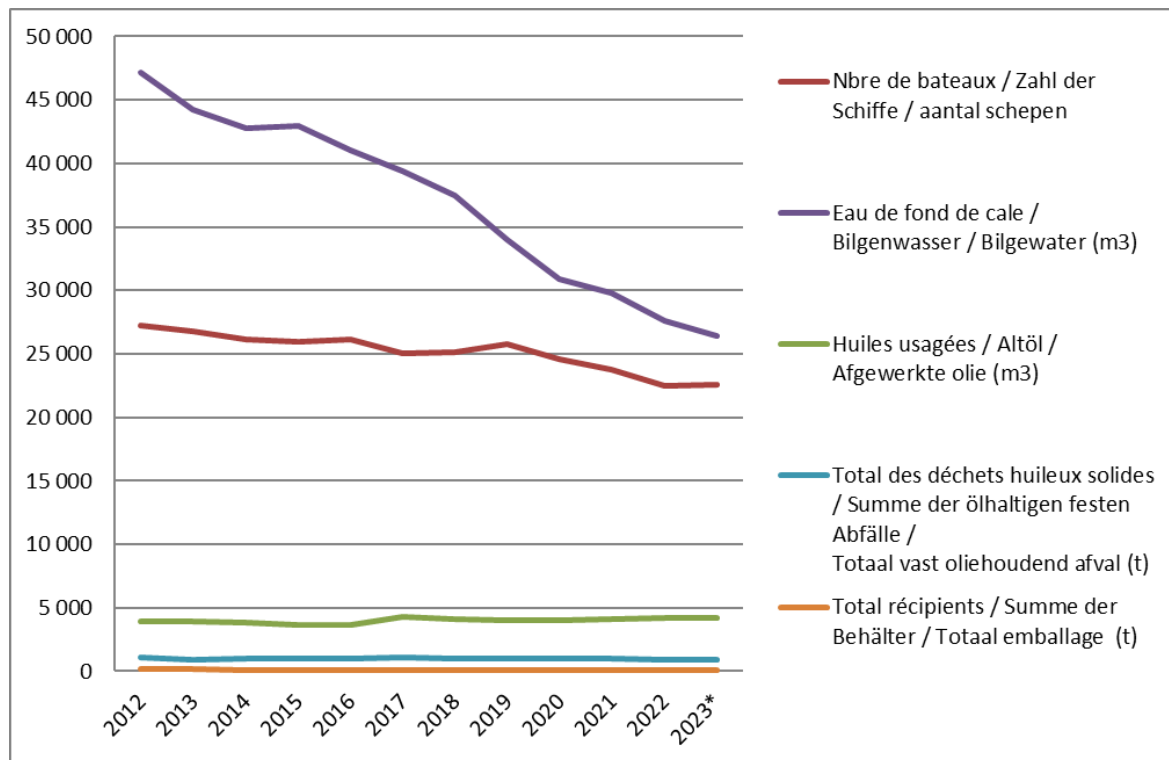


Deze grafiek laat zien dat de opbrengsten in 2024 opnieuw lager zullen zijn dan de uitgaven en dat het gecumuleerde overschot rond 2026 bijna geheel en al verbruikt zal zijn.

Met betrekking tot de ingenomen hoeveelheden olie- en vethoudend afval is er zowel wat het aantal interventies als de hoeveelheden betreft een algemene dalende tendens.

Deze trend (stijgende kosten ondanks kleinere hoeveelheden) kan door meerdere factoren worden verklaard:

1. een groot deel van de kosten is vast en is niet afhankelijk van de hoeveelheid ingenomen afval, en
2. de inflatie heeft eveneens tot een significante verhoging van de kosten geleid.



* provisoire / Vorläufig / voorlopig

5. Actuele overwegingen die de verevening kunnen beïnvloeden

- Het IVC stelt vast dat de kosten blijven stijgen. Verwacht wordt dat het netwerk van ontvangstinrichtingen min of meer kan worden behouden of vervangen moet worden zodat in de toekomst ook daardoor de kosten zullen toenemen.
- Op 8 april 2021 heeft er een **rondetafelconferentie over de toekomst van Deel A** plaatsgevonden. Op deze conferentie werden de prioriteiten¹⁸ voor de komende jaren in kaart gebracht. Het was de bedoeling een strategie uit te werken om ervoor te zorgen dat het internationale financieringssysteem toekomst heeft.

Prioritaire aspecten die genoemd werden:

- het netwerk van ontvangstinrichtingen op zijn minst behouden in de huidige omvang. Het netwerk kan eventueel worden aangepast als de inkomsten en de kosten significante wijzigingen ondergaan¹⁹;
- bij de inzameling gebruikmaken van innovatieve synergieën;
- vermindering van de ingezamelde afvalstoffen;
- verzameling en beschikbaarstelling van gegevens;
- de financieringsstructuur tegen het licht houden.
- **Frankrijk** overweegt momenteel **het Verdrag uit te breiden** tot het volledige Franse grondgebied. Deze uitbreiding zal naar verwachting leiden tot meer afgifteplaatsen. Frankrijk heeft de andere NI's betrokken bij deze overwegingen. Het heeft in zijn evaluatie rekening gehouden met de hoogte van de verwijderingsbijdrage en streeft naar een systeem waarin de inkomsten en uitgaven met elkaar in evenwicht zijn, zoals gevraagd door het bedrijfsleven.
- Er moet ook gedacht worden aan de **vereiste modernisering van de bilgeboden**²⁰. Ongeveer 80% van de bilgeboden die nu in gebruik zijn, is voor 1980 gebouwd. Over een aantal jaren zullen deze schepen niet meer aan de voorschriften voldoen: vanaf 2039 moeten alle bilgeboden op grond van de voorschriften van het ADN (Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren) dubbelwandig zijn. In de scheepsregisters van de Verdragsluitende Staten staan 46 bilgeboden geregistreerd, waarvan er veertig een contract hebben met de Nationale Instituten. Voor zover nu bekend zijn er slechts zes dubbelwandige schepen.
Op nationaal en internationaal niveau wordt er nagedacht over de vervanging van de bilgeboden. Daarvoor zou echter een strategie voor de komende jaren opgesteld moeten worden.

6. Bijstellen tarief van de verwijderingsbijdrage

- Vaststellend dat na één jaar toepassing van de vanaf 1 januari 2023 met anderhalve euro verhoogde verwijderingsbijdrage per 1000 liter accijnsvrije geleverde gasolie er maar **nét** aan een financieel evenwicht kon worden bereikt;
- wetende dat de exploitatiekosten van de ontvangstinrichtingen aan inflatie onderhevig zijn en op grond van de gestegen levenskosten en gestegen gasolieprijzen geïndexeerd zullen worden;
- en volgens de ramingen van de Nationale Instituten, het zeer waarschijnlijk zou kunnen zijn dat de opbrengsten uit de verwijderingsbijdrage (vanaf 2024) niet meer toereikend zullen zijn om de kosten van de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval te dekken als de hoogte van de verwijderingsbijdrage gehandhaafd wordt op 10,00 euro voor 1000 liter geleverde, accijnsvrije gasolie.

Gezien de laatste ontwikkelingen binnen het systeem zal er in 2026 opnieuw tot een verhoging van de verwijderingsbijdrage over moeten worden gegaan.

Het IVC volgt de ontwikkelingen (kosten/opbrengsten) op de voet om ervoor te zorgen dat het systeem in de toekomst kan blijven functioneren.

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

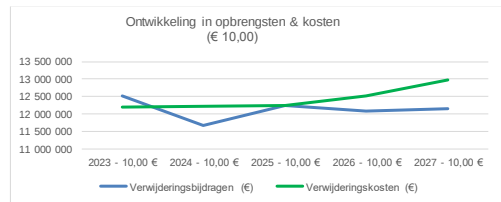
¹⁹ CPC (21)m 35

²⁰ Dit aspect komt tevens aan bod in het verslag van het IVC over 2019 met betrekking tot de jaarlijkse evaluatie van het financieringssysteem en het voorstel voor de verwijderingsbijdrage.

Op basis van de ramingen voor de jaren 2023-2027 heeft het IVC verschillende scenario's opgesteld aan de hand waarvan ingeschat kan worden hoe hoog de verwijderingsbijdrage moet zijn om de kosten van het systeem te kunnen blijven dekken.

Hypothese 1: behoud van de verwijderingsbijdrage op 10,00 euro

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,00 €	2027 - 10,00 €
Verwijderingskosten (€)	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Verwijderingsbijdragen (€)	12 508 636	11 677 306	12 240 389	12 072 800	12 142 400
Overschot/Tekort (€)	302 821	-553 724	-14 615	-439 907	-838 258
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 010 236	456 511	441 896	1 990	-836 268

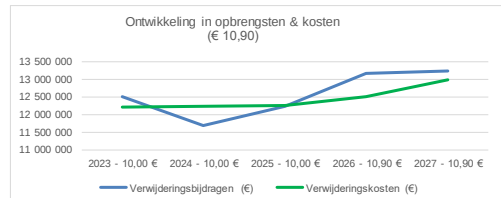


Deze hypothese houdt in dat de financiering van het systeem vanaf 2026 niet meer mogelijk zal zijn en dat de gecumuleerde overschotten niet meer voldoende zullen zijn om het systeem te financieren zonder dat er bankleningen aan worden gedaan.

Hypothese 2: verhoging van de verwijderingsbijdrage in 2026 en handhaving van dit bedrag gedurende een aantal jaren

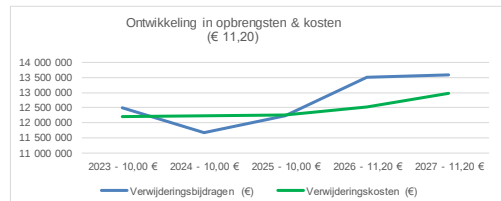
op 10,90€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,90 €	2027 - 10,90 €
Verwijderingskosten (€)	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Verwijderingsbijdragen (€)	12 508 636	11 677 306	12 240 389	13 159 352	13 235 216
Overschot/Tekort (€)	302 821	-553 724	-14 615	646 645	254 558
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 010 236	456 511	441 896	1 088 542	1 343 100



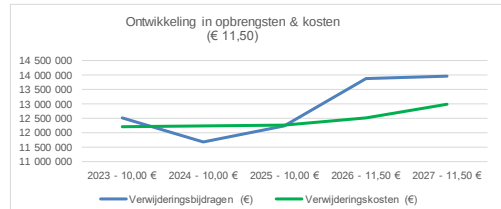
op 11,20€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,20 €	2027 - 11,20 €
Verwijderingskosten (€)	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Verwijderingsbijdragen (€)	12 508 636	11 677 306	12 240 389	13 521 536	13 599 488
Overschot/Tekort (€)	302 821	-553 724	-14 615	1 008 829	618 830
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 010 236	456 511	441 896	1 450 726	2 069 556



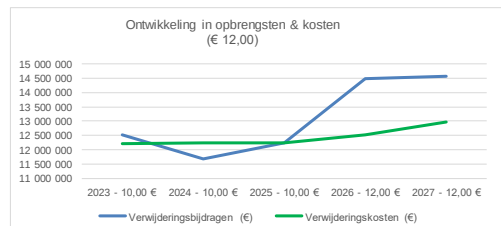
op 11,50€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,50 €	2027 - 11,50 €
Verwijderingskosten (€)	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Verwijderingsbijdragen (€)	12 508 636	11 677 306	12 240 389	13 883 720	13 963 760
Overschot/Tekort (€)	302 821	-553 724	-14 615	1 371 013	983 102
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 010 236	456 511	441 896	1 812 910	2 796 012



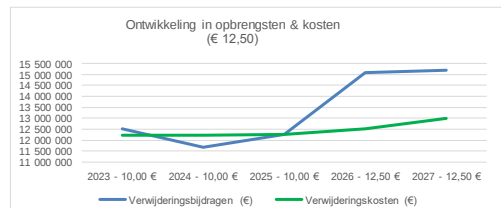
op 12,00€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 12,00 €	2027 - 12,00 €
Verwijderingskosten (€)	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Verwijderingsbijdragen (€)	12 508 636	11 677 306	12 240 389	14 487 360	14 570 880
Overschot/Tekort (€)	302 821	-553 724	-14 615	1 974 653	1 590 222
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 010 236	456 511	441 896	2 416 550	4 006 772



op 12,50€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 12,50 €	2027 - 12,50 €
Verwijderingskosten (€)	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Verwijderingsbijdragen (€)	12 508 636	11 677 306	12 240 389	15 091 000	15 178 000
Overschot/Tekort (€)	302 821	-553 724	-14 615	2 578 293	2 197 342
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 010 236	456 511	441 896	3 020 190	5 217 532



7. Voorstel voor het tarief van de verwijderingsbijdrage voor 2025

Rekening houdend met het voorgaande en op voorstel van het IVC zou de CVP:

- kunnen besluiten de verwijderingsbijdrage tot 31 december 2025 te handhaven op 10,00 euro (artikel 3.03) en vanaf 1 januari 2026 te verhogen naar 12,00 euro;
- kunnen besluiten het onderhavige verslag te publiceren zonder de onderhavige conclusies;
- zo snel mogelijk bekend kunnen maken dat de verwijderingsbijdrage per 1 januari 2026 verhoogd zal worden;
- het IVC kunnen uitnodigen een alomvattende benadering na te streven om een adequaat netwerk van ontvangstinrichtingen en een efficiënte afvalverwijdering te garanderen;
- de aandacht van het IVC kunnen vestigen op de ontwikkeling van de kosten;
- de sector kunnen verzoeken aan te geven wat volgens de sector in de toekomst de behoefte zal zijn ten aanzien van de dekking van de ontvangstinrichtingen.

Aanhangsels:

Aanhangsel 1: Gecumuleerde gegevens en variaties 2012-2023 in %

Aanhangsel 2: Vergelijking van de beschrijving van het netwerk van ontvangstinrichtingen in elk land

Aanhangsel 1

Gecumuleerde gegevens en variaties 2012 - 2023 in %

CDNI															
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2023
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	27 192	26 795	26 144	25 936	26 127	25 059	25 180	25 781	24 628	23 736	22 477	22 557	325 230	-17,05%
2	Huiles usagées / Abfall / Afgeleverde olie (m³)	m³	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	4 127	4 177	52 585	6,58%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater (m³)	m³	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 460	34 004	30 917	29 765	27 619	454 531	-43,87%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval (t)	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	977	906	7 967	-16,17%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage (t)	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	119	99	1 039	-42,58%
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	11 293 811	11 318 092	136 870 824	31,12%
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / ingenommene Entsorgungsgebühren / geleide verwijderingsbijdrage														
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 207 760	10 273 486	9 685 926	11 423 301	10 960 799	137 881 061	22,92%

* provisoire / Vorläufig / voorlopig

Tenuitvoerlegging van Deel A in het toepassingsgebied van het CDNI door het netwerk van ontvangstinrichtingen¹

						
						
	11	3	1	1	20	1
	2	7			1	
	<i>Selon les besoins Nach Bedarf naar behoefte</i>	2				

Bron: CDNI (2024)

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

Er zijn meer dan **50 plaatsen waar afval afgegeven kan worden** in de vorm van **37 bilgeboten** en **10 vaste stations**.

Tankwagens voor een mobiele verwijdering: als er geen bilgeboot beschikbaar is en een vast station niet bereikbaar is, is er ook een verwijdering mogelijk met een tankwagen.

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

De ontvangstinrichtingen zijn als volgt over de landen verdeeld:

13 in Duitsland waarvan twee dubbelwandige bilgeboten,
12 in België,
1 in Frankrijk,
1 in Luxemburg,
21 in Nederland waarvan vier dubbelwandige bilgeboten en
1 in Zwitserland.

¹ Eén bilgeboot is in gebruik in het Duitse en Luxemburgse netwerk

Vergelijking en beschrijving van de situatie in elk land

Als men de financiële kant van de zaak wil beoordelen, moet er ook rekening worden gehouden met de manier waarop de processen verlopen – evenals met de beschikbare resources of de wettelijke randvoorwaarden. Hieronder wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie in de verschillende landen.

Beschrijving van de situatie in Duitsland



Interventiebereik:

Duitsland heeft het grootste waterwegennetwerk binnen het toepassingsgebied van het CDNI. Het afval van Deel A wordt voornamelijk door bilgeboten ingenomen. Acht bilgeboten van de elf worden regionaal ingezet (met een actieradius van circa 50 km rond de standplaats). Drie boten verzorgen voor het Bilgenentwässerungsverband (BEV) de verzameling op middellange afstand (100 tot 400 km), maar ook over grotere afstanden (tot 1.000 km) met een vaste route en een vast vaarschema.

Ontvangstinrichtingen (inclusief vaste routes):

Bilgenentöler 9	Regio Duisburg/Niederrhein van Duisburg tot Emmerich
Bilgenentöler 5	Regio Datteln/vaste route DEK tot Bergeshövede
Bilgenentöler 7	Regio Mannheim/Ludwigshafen/Neckar en Oberrhein tot Iffezheim
Bilgenentöler 6	Regio Mainz stroomafwaarts tot Bingen/Main tot Frankfurt
Bilgenentöler 8	Vaste route Duisburg/Moezel/Saar Vaste route Duisburg/Main/MDK tot Regensburg
Bilgenentöler 10	Regio Regensburg, Duits gedeelte van de Donau
Bilgenentöler 4	Minden/vaste route 'kanaalrechthoek'/Bremen
Bilgenentöler 'Marpol Taxi'	Havengebied Hamburg
Walinstallatie UTG	Regio Bremerhaven
Walinstallatie HÖG	Hamburg
Bunker-/bilgeboot 'Elbe'	Regio Magdeburg
Bunker-/bilgeboot 'Spree'	Regio Berlijn
Inzamelschip 'Roland Menz'	Waterwegen tussen de Elbe en de Oder

Aanvullend geeft de BEV indien nodig opdracht aan vrachtwagens om verwijderingen in heel Duitsland uit te voeren.

Duitsland is voornemens in 2025 de inzet van zijn bilgeboten gedeeltelijk anders te organiseren.

Een bilgeboot op de Donau zal nog maar af en toe worden ingezet, waarbij de behoeften van de scheepvaart echter nog steeds zullen worden vervuld.

Inzameling en verwijdering:

De binnenvaartsector legt het zwaartepunt van de dienstverlening door de bilgeboden bij het afpompen van bilgewater. De verdere behandeling van het afgepompte bilgewater is afhankelijk van de regionale reglementaire situatie.

- Het bilgewater wordt normaal gesproken aan boord gescheiden in een olie- en waterfase. Het gereinigde water wordt of in het oppervlaktewater of aan wal op het riool geloosd. De olie die uit het bilgewater is gehaald wordt samen met de gescheiden verzamelde afgewerkte olie afgegeven voor recycling.
- Het bilgewater wordt in uitzonderlijke gevallen voor verdere verwerking aan wal afgegeven (bijvoorbeeld als het niet mogelijk is om olie en water te scheiden aan boord).

Gunning:

Het BEV gunt de opdracht op basis van de drempelwaarden via een pan-Europese aanbesteding. De manier waarop de offertes worden samengesteld met betrekking tot factoren zoals afschrijvingen, administratieve en operationele kosten, personeelskosten en onderhoudskosten voor de bilgeboden, is het BEV niet bekend. De gunning vindt plaats op basis van het laagste bod dat voldoet aan het bestek en de aanbestedingscriteria.

Het BEV heeft momenteel contracten lopen met drie particuliere ondernemingen in vijf regio's. Zeven bilgeboden worden geëxploiteerd door ondernemingen die zich uitsluitend bezighouden met de inname van afval dat onder Deel A valt. De andere bilgeboden verrichten aanvullend de inname van afval van zeeschepen en zijn ook actief op het gebied van de bevoorrading van binnenschepen (brandstof, drinkwater, olie, wrijfhout enz.).

Specifieke nationale bijzonderheden:

In Duitsland moeten op grond van het ADN altijd twee bemanningsleden verplicht aanwezig zijn aan boord van de bilgeboden.

In het Duitse deel van het Rijnstroomgebied wordt bij de vergoeding van de geleverde diensten niet uitgegaan van de hoeveelheid ingenomen bilgewater. De basis van de vergoeding is eerder de hoeveelheid verzamelde en gescheiden afgewerkte olie. De inkomsten die worden gegenereerd door de afgifte van afgewerkte olie aan afvalverwerkers worden gebruikt om de kosten te compenseren die bij de verzameling ontstaan.

Beschrijving van de situatie in Luxemburg:

Interventiebereik



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

Specifieke nationale bijzonderheden:

Luxemburg is weliswaar een Verdragsluitende partij bij het CDNI, maar heeft geen eigen verwijderingsinfrastructuur in het kader van het CDNI. Luxemburg heeft de BEV in Duitsland de opdracht gegeven de vereiste diensten en taken van een NI uit te voeren.

Beschrijving van de situatie in Zwitserland:



Interventiebereik:

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

Inzameling en verwijdering:

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

Gunning:

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

Specifieke nationale bijzonderheden:

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

Op grond van de milieuwetgeving op dit gebied moeten de scheepsbedrijfsafvalstoffen in Zwitserland overeenkomstig de verschillende afvalsoorten gescheiden ingezameld en bij verwerkende ondernemingen afgegeven worden.

Beschrijving van de situatie in Nederland:



Interventiebereik:

De stichting “Afvalstoffen en vaardocumenten binnenvaart” (SAB) is verantwoordelijk voor de inning van de verwijderingsbijdrage, de registratie van de afgifte, de controle op de verwijderingskosten, de voorlopige verevening en de coördinatie. Op grond van de nationale wetgeving is de SAB ook verantwoordelijk voor de inzameling en verwerking van de afvalstoffen. Voor de tenuitvoerlegging van deze taken geeft de SAB als Nationaal Instituut voor NL opdrachten aan derden. Nederland beschikt over een afvalinzamelingsnetwerk dat zich over het gehele land uitstrekt en uit 20 bilgeboten en een vast station bestaat. Op grond van deze zeer fijnmazige dekking is het vaargebied van de bilgeboten relatief klein. Voor schepen die buiten het inzamelingsgebied varen, wordt gebruik gemaakt van een vrachtwagen. Alle ontvangstinrichtingen nemen de onder Deel A vallende afvalstoffen in ontvangst.

Ontvangstinrichtingen:

Regio 1 Noord-Nederland	- Delfzijl/Eemshaven – 1 bilgeboot - Harlingen - 1 bilgeboot - Urk/Kampen/Lelystad – 1 bilgeboot - Stavoren: 1 bilgeboot
Regio 2 Amsterdam-IJmuiden	2 bilgeboten
Regio 3 Rotterdam	3 bilgeboten
Regio 4 Vlissingen-Terneuzen	Vlissingen – 1 bilgeboot Terneuzen – 1 bilgeboot
Regio 5 Drechtsteden en omgeving	4 bilgeboten
Regio 6 Nijmegen – Lobith	Nijmegen – 2 bilgeboten Lobith – 1 bilgeboot
Regio 7 Maasbracht	1 bilgeboot
Regio 8 Volkerak zuidzijde	1 bilgeboot
Regio Walstation Nieuwegein	1 vast station

Inzameling en verwijdering:

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

Gunning:

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

Specifieke nationale bijzonderheden:

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

Beschrijving van de situatie in België:**Interventiebereik:**

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

Inzameling en verwijdering:

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

Gunning:

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

Specifieke nationale bijzonderheden:

In België zijn er voor de inzameling vijf verschillende deelregio's. Voor de haven van Antwerpen fungeert de haven zelf als ontvangstinrichting (door het aanbod van 3, door de haven zelf beheerde afgifteplaatsen) en als opdrachtgever voor een bilgeboot. In de haven van Gent (North Sea Port) werd voor de inzameling en

verwijdering met een bilgeboot een opdracht aan een derde verstrekt. In het afvalinzamelingsgebied van de Vlaamse waterwegbeheerder, De Vlaamse Waterweg NV wordt op 3 afgifteplaatsen een vrachtwagen ingezet. Bovendien is er op het Albertkanaal, een afvalpark in Evergem. In Wallonië worden deze taken door een externe dienstverlener verzorgd. De inzameling geschiedt daar door een bilgeboot op het Albertkanaal in de Luikse regio alsook een vacuümvrachtwagen in de regio Henegouwen-Namen. In het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest voorziet de Haven van Brussel een inzameling aan de sluis van Molenbeek alsook een vacuümvrachtwagen voor het bilgewater sinds midden 2022 (samenwerking met De Vlaamse Waterweg).

Beschrijving van de situatie in Frankrijk:



Interventiebereik:

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

Inzameling en verwijdering:

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

Gunning:

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

Specifieke nationale bijzonderheden:

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

**Besluit
CDNI 2024-II-4
Deel B**

Schrapping van de temperatuuraanduiding voor het vervoer van zwavel in vloeibare toestand om op langere termijn de verenigbaarheid van artikel 6.03, zevende lid, onderdeel d, van de Uitvoeringsregeling van het CDNI met het ADN te waarborgen

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en met name de artikelen 3, 14 en 19 van dit Verdrag,

overwegende dat het voorkomen van afval zowel vanwege de bescherming van het milieu als vanwege de veiligheid en gezondheid van het scheepvaartpersoneel en de verkeersdeelnemers een vereiste is voor de binnenvaart en de daarmee samenhangende bedrijfstakken,

overwegende dat de vermelding van een numeriek bepaalde maximaal toelaatbare vervoerstemperatuur van zwavel in vloeibare toestand geen gevolgen heeft voor de doelstellingen van het CDNI en daarom niet relevant is voor de losverklaring,

gezien de wens om de administratieve lasten voor het bedrijfsleven te verminderen,

op voorstel van de Werkgroep CDNI,

besluit artikel 6.03, zevende lid, onderdeel d, van de Uitvoeringsregeling van het CDNI te wijzigen overeenkomstig de bijlage.

Dit besluit treedt onmiddellijk in werking.

Bijlage

Bijlage CDNI 2024-II-4

“Artikel 6.03

Losverklaring

Gewijzigd door Besluiten CDNI 2012-I-2, CDNI 2021-I-5, CDNI 2023-I-5 en CDNI 2023-II-6

[...]

(7) Het eerste en vierde lid zijn niet van toepassing op schepen die gebruikt worden voor:

- a) het vervoer van containers,
- b) het vervoer van verrijdbare lading (Ro-Ro), stukgoed, bijzonder- of zwaar transport, of grote apparaten.

Het eerste en vierde lid zijn niet van toepassing op schepen die uitsluitend gebruikt worden voor:

- a) de levering van brandstoffen, drinkwater en boordvoorraden aan zee- en binnenschepen (bevoorradingsschepen),
- b) de verzameling van olie- en vethoudend afval van zee- en binnenschepen,
- c) het vervoer van vloeibare gassen (ADN, type G),
- d) het vervoer van zwavel in vloeibare toestand (~~bij 180°C~~), cementpoeder, vliegias, en daarmee vergelijkbare goederen die als stortgoed of als verpompbare lading worden vervoerd en waarbij gebruik wordt gemaakt van een systeem voor het laden, lossen en opslaan aan boord dat uitsluitend voor de betreffende goederensoort geëigend is,
- e) het vervoer van zand, grind en/of baggerspecie vanaf de baggerput of winlocatie naar een loslocatie.'

IIPC

Besluit IIPC 2024-II-1

Vaststelling van de voorlopige verevening 2^{de} kwartaal 2024

Besluit vastgesteld 14 augustus 2024

Verloop van de procedure

1. Op de grondslag van artikel 4.02 van Deel A CDNI en het Huishoudelijk Reglement (HR) heeft het secretariaat uitvoering gegeven aan de voorlopige financiële verevening van het 2^{de} kwartaal 2024:
 - a) Het overzicht "Tabel kwartaalopgaven" geeft de door de NI tegen de datum van 1 augustus 2024 verstrekte gegevens weer (**Bijlage 1**).
 - b) Het resultaat van de kwartaalverevening wordt gepresenteerd in de tabel "berekening verevening" (**Bijlage 2**).
 - c) De verdeling van de opbrengst in het kader van deze verevening is weergegeven in de tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage (**Bijlage 3**).
2. Bijzonderheden:
 - a) Het secretariaat heeft rekening gehouden met de rente indien deze zijn gespecificeerd door de NI.
 - b) De hoeveelheden gasolie Verdragsluitende Staten zullen worden overgeboekt naar de internationale financiële verevening.

Betalingsverplichtingen op grond van de financiële verevening van het 2^{de} kwartaal 2024

3. Aldus is de verevening van het 2^{de} kwartaal 2024 door het IVC als volgt vastgesteld:
 - a) Totale kosten: 6 142 153,32 €
 - b) Totale opbrengsten: 5 930 862,20 €
 - c) Resultaat: - 211 291,12 €
 - d) Overdrachten:

SAB aan:

→ ITB:	€ 176.193,01
→ BEV:	€ 636.211,20
→ VNF:	€ 9.267,44

LUX aan:

→ BEV:	€ 132.136,19
--------	--------------

SRH aan:

→ ITB:	€ 50.798,91
--------	-------------

Rekening overeenkomstig artikel 14 van het Huishoudelijk Reglement van het IVC

4. De overgeboekte bedragen in het kader van de financiële verevening 2024 stand 2^{de} kwartaal zijn de volgende:

Staat/IN	Verevening T2/2024		Overgedragen saldi 2023 (voorlopig)	Overgedragen saldi 2011-2022	Voorlopige cumulatie
	Dn T2				
DE	-	98 355,45 €	212 906,43 €	406 271,94 €	520 822,92 €
BE	-	35 395,60 €	75 332,21 €	76 562,79 €	36 626,19 €
FR	-	2 035,91 €	3 434,32 €	10 143,32 €	11 541,73 €
LUX	-	110,48 €	369,45 €	1 251,62 €	1 510,59 €
NL	-	70 646,46 €	148 277,55 €	334 443,08 €	412 074,17 €
CH	-	4 747,22 €	9 872,47 €	31 868,58 €	36 993,83 €
Σ	-	211 291,12 €	450 192,43 €	707 415,74 €	946 317,05 €

Bijlagen

Bijlage 1: Tabel kwartaalsopgaven

Bijlage 2: Tabel berekening verevening

Bijlage 3: Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage

Bijlage 1 IIPC 2024-II-1

CDNI Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven								
PT 2 2024		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	11	-	2 406	62	3	1 387	3 869
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	-	53	485	38	-	430
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	18	818	2 589	30	1	2 782
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	123	3 569	17 293	430	-	6 091
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	108	31 064	49 406	1 854	80	37 125
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	157	16 853	32 548	840	18	10 341
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	387	51 486	99 247	3 124	98	53 557
5	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg	30		1 971	320		+
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	55		11 026		4 613	+
	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	85	6 005	12 997	320	-	4 613
<u>Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering</u>								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	36 235	523 713	1 023 623	72 000	3 212	1 382 195
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 3 842			+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	36 235	523 713	1 019 781	72 000	3 212	1 382 195
<u>Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	26 533	296 579	1 842 948	122 657	135 237	618 551
	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	€	26 533	296 579	1 842 948	122 657	135 237	618 551
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³						-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	459	30 020		12 313	30	46 368

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

En Suisse les récipients huileux en plastique sont collectés, traités et comptabilisés avec les chiffons usagés.

Öhaltigen Plastikbehälter sind in der Summe Altlappenenthalten, weil diese ölhaltigen plastikbehälter in Basel (CH) zusammen mit den Altlappen entsorgt werden müssen.

Oliehoudende emballage kunststof zijn inbegrepen in het totaal van poetsdoeken omdat deze Oliehoudende emballage kunststof samen met de poetsdoeken in Bazel (CH) moeten worden verwijderd.

L'IN belge, n'a pas obtenu de ses prestataires le nombre de bateaux et la répartition des récipients huileux. Des coûts du premier trimestre ont été régularisés sur le deuxième trimestre. Les coûts imputables au deuxième trimestre ne sont pas complets.

Die belgische NI, erhielt von ihren Vertragspartnern nicht die Anzahl der Schiffe und die Verteilung der ölhaltigen Behälter. Kosten aus dem ersten Quartal wurden auf das zweite Quartal übertragen. Die Kosten, die dem zweiten Quartal zuzurechnen sind, sind nicht vollständig.

Het Belgische NI ontving het aantal schepen en de distributie van oliehoude emballage niet van zijn conventionele partners. Kosten van het eerste kwartaal werden overgedragen naar het tweede kwartaal. De kosten die kunnen worden toegerekend aan het tweede kwartaal zijn niet volledig.

Bijlage 2 IIPC 2024-II-1

Tabel berekening verevening							
Jaar 2024/2. kwartaal							
IIPC PT 2024-2							
	Gegevens NI kwartaal 2 2024			Financiële verevening			
Etat/IN	Kosten	Opbrengsten	Aandeel in kosten	Aandeel opbrengsten cnfrm. Verdrag	Verevening	Verevening T1	Verevening T2
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	CnT1	CnT2
DE	2 859 155,92 €	1 148 578,39 €	0,4654973217113	2760800,47	1 612 222,08 €	843 874,70 €	768 347,38 €
BE	1 028 936,90 €	618 462,47 €	0,1675205496173	993541,2954	375 078,83 €	148 086,90 €	226 991,92 €
FR	59 183,00 €	40 515,00 €	0,0096355458610	57147,09472	16 632,09 €	7 364,65 €	9 267,44 €
LUX	3 211,50 €	257 555,34 €	0,0005228622329	3101,023853	254 454,32 €	122 318,13 €	132 136,19 €
NL	2 053 666,00 €	3 644 520,00 €	0,3343560300445	1983019,54	1 661 500,46 €	839 828,82 €	821 671,64 €
CH	138 000,00 €	221 231,00 €	0,0224676905330	133252,7765	87 978,22 €	37 179,31 €	50 798,91 €
Σ	6 142 153,32 €	5 930 862,20 €	1,00	5 930 862,20 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Besluit
IIPC 2024-II-2
Vaststelling van de voorlopige verevening 3^{de} kwartaal 2024
Besluit vastgesteld 20 november 2024

Verloop van de procedure

1. Op de grondslag van artikel 4.02 van Deel A CDNI en het Huishoudelijk Reglement (HR) heeft het secretariaat uitvoering gegeven aan de voorlopige financiële verevening van het 3^{de} kwartaal 2024:
 - a) Het overzicht "Tabel kwartaalopgaven" geeft de door de NI tegen de datum van 1 november 2024 verstrekte gegevens weer (**Bijlage 1**).
 - b) Het resultaat van de kwartaalverevening wordt gepresenteerd in de tabel "berekening verevening" (**Bijlage 2**).
 - c) De verdeling van de opbrengst in het kader van deze verevening is weergegeven in de tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage (**Bijlage 3**).
2. Bijzonderheden:
 - a) Het secretariaat heeft rekening gehouden met de rente indien deze zijn gespecificeerd door de NI.
 - b) De overgeboekte bedragen houden geen rekening met de jaarlijkse financiële verevening 2023.
 - c) De hoeveelheden gasolie Verdragsluitende Staten zullen worden overgeboekt naar de internationale financiële verevening.

Betalingsverplichtingen op grond van de financiële verevening van het 3^{de} kwartaal 2024

3. Aldus is de verevening van het 3^{de} kwartaal 2024 door het IVC als volgt vastgesteld:
 - a) Totale kosten: € 9.137.354,09
 - b) Totale opbrengsten: € 9.004.222,48
 - c) Resultaat: - € 133.131,61
 - d) Overdrachten:
 - SAB aan:
 - ITB: € 181.218,87
 - BEV: € 667.068,61
 - VNF: € 3.537,28
 - LUX aan:
 - BEV: € 132.013,24
 - SRH aan:
 - ITB: € 49 052,34

Rekening overeenkomstig artikel 14 van het Huishoudelijk Reglement van het IVC

4. De overgeboekte bedragen in het kader van de financiële verevening 2024 stand 3^{de} kwartaal zijn de volgende:

Staat/IN	Verevening T3/2024		Overgedragen saldi 2023 (voorlopig)	Overgedragen saldi 2011-2022	Voorlopige cumulatie
	Dn T3				
DE	-	62 079,89 €	212 906,43 €	406 271,94 €	557 098,48 €
BE	-	22 423,22 €	75 332,21 €	- 76 562,79 €	- 23 653,81 €
FR	-	1 265,63 €	3 434,32 €	10 143,32 €	12 312,01 €
LUX	-	92,08 €	369,45 €	1 251,62 €	1 528,98 €
NL	-	44 240,22 €	148 277,55 €	334 443,08 €	438 480,41 €
CH	-	3 030,57 €	9 872,47 €	31 868,58 €	38 710,48 €
Σ	-	133 131,61 €	450 192,43 €	707 415,74 €	1 024 476,56 €

Bijlagen

Bijlage 1: Tabel kwartaalsopgaven

Bijlage 2: Tabel berekening verevening

Bijlage 3: Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage

Bijlage 1 IIPC 2024-II-2

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven						
PT 3 2024		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT TOTAA
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	8	2 449	2 276	114	3	1 508	6 358
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³ -	81	392	53	1	431	958
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³ 16	794	2 371	57	3	2 843	6 084
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg42	4 142	14 176	140	-	6 901	+25 401
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg10	29 930	47 280	4 178	50	39 536	+120 984
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg4	17 329	30 672	700	27	11 264	+59 996
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg56	51 401	92 128	5 018	77	57 701	206 381
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		5 686	987	40		+6 713
5	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg2	1 799	9 332			4 016	+15 149
	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg2	7 485	10 319	40	-	4 016	21 862
	<u>Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering</u>							
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€27 682	510 058	986 615	70 000	3 109	1 401 635	+2 999 099
	Intérêts / Zinsen / Rente	€		- 3 898				+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€27 682	510 058	982 717	70 000	3 109	1 401 635	2 995 201
<u>Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€24 915	292 759	1 860 948	120 769	135 140	638 829	+3 073 360
	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	€24 915	292 759	1 860 948	120 769	135 140	638 829	3 073 360
Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolumen verdragstaat		m ³						-
Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolumen NI		m ³ 831	29 009	655 324	12 077	34	47 741	745 016

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Le volume de gazole IN pour les Pays-Bas correspond à la somme des trois premiers trimestres. / Die Menge an IN-Gasöl für die Niederlande entspricht der Summe der ersten drei Quartale. / Het gasolievolumen IN voor Nederland komt overeen met het totaal voor de eerste drie kwartalen.

Bijlage 2 IIPC 2024-II-2

Tabel berekening verevening								
Jaar 2024/3. kwartaal								
IIPC PT 2024-3								
	Gegevens NI kwartaal 3 2024			Financiële verevening				
Etat/IN	Kosten	Opbrengsten	Aandeel in kosten	Aandeel opbrengsten cnfrm. Verdrag	Verevening	Verevening T1	Verevening T2	Verevening T3
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	CnT1	CnT2	CnT3
DE	4 260 790,83 €	1 787 407,01 €	0,4663046641328	4198710,939	2 411 303,93 €	843 874,70 €	768 347,38 €	799 081,85 €
BE	1 538 995,17 €	911 221,91 €	0,1684289735126	1516571,95	605 350,04 €	148 086,90 €	226 991,92 €	230 271,21 €
FR	86 865,00 €	65 430,00 €	0,0095065813522	85599,37352	20 169,37 €	7 364,65 €	9 267,44 €	3 537,28 €
LUX	6 320,09 €	392 695,56 €	0,0006916761611	6228,006039	386 467,55 €	122 318,13 €	132 136,19 €	132 013,24 €
NL	3 036 383,00 €	5 505 468,00 €	0,3323044034512	2992142,78	2 513 325,22 €	839 828,82 €	821 671,64 €	851 824,76 €
CH	208 000,00 €	342 000,00 €	0,0227637013901	204969,4318	137 030,57 €	37 179,31 €	50 798,91 €	49 052,34 €
Σ	9 137 354,09 €	9 004 222,48 €	1,00	9 004 222,48 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2024-3 (01/07 - 30/09)							
Zahlungsleistende IN/ IN débitrices / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00
DE							0,00
FR							0,00
LUX		132 013,24					132 013,24
NL	181 218,87	667 068,61	3 537,28				851 824,76
CH	49 052,34						49 052,34
SUMME / TOTAL	230 271,21	799 081,85	3 537,28	0,00	0,00	0,00	
							1 032 890,34
							1 032 890,34
