



## Bundel van de besluiten van de CVP van 19 december 2023

Mededeling van het secretariaat

---

CDNI	<b><i>Besluiten CDNI</i></b>
2023-II-1	Samenstelling en voorzitterschap van de CVP en samenstelling van het IVC
2023-II-2	Werkprogramma CDNI 2024-2024
2023-II-3	Internationale financiële verevening 2022
2023-II-4	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)
2023-II-5	Deel B - Wijziging van artikel 7.04 van de Uitvoeringsregeling bij het 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
IIPC	<b><i>Besluiten IIPC</i></b>
2023-II-1	Vaststelling van de voorlopige verevening 2de kwartaal 2023
2023-II-2	Vaststelling van de voorlopige verevening 3de kwartaal 2023

## **Besluit CDNI 2023-II-1**

### **Samenstelling en voorzitterschap van de CVP en samenstelling van het IVC**

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 2024-2024**

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/G voorstellen 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		
<b>Deel A: olie- en vethoudend afval</b>					
<b>1.</b>	<b>Financieringssysteem overeenkomstig artikel 6 van het CDNI</b>				
	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 def. (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 def. (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 def. (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
<b>2.</b>	<b>Optimalisering van de exploitatie van het net van ontvangstinrichtingen</b>				
	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 def. (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 def. (punt 1.3) IIPC (23) 23m (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	Regelmatige 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 def. (punt 1.4)	I
2.4	Onderzoek naar en verslag over de technische vooruitgang/maatregelen die bijdragen aan de afvalvermindering (interne deskundigengroep) *	2024	2025	CPC (21) 18 def. (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
<b>3.</b>	<b>Algemene vraagstukken in verband met Deel A</b>				
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 intern rev. 1 IIPC (19) 32 CDNI/G (20) 39 = IIPC (20) 29 CDNI/G (22) 46 = IIPC (22) 43	I
<b>Deel B: afval van de lading</b>					
<b>4.</b>	<b>Wijziging van het Verdrag met betrekking tot de opname van bepalingen voor de omgang met gasvormige restanten van vloeibare lading</b> 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 CDNIG (23) 4	I
4.2	Vorbereiding 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. CDNIG (23) 21	I

Nr.	Mandaat/onderwerp	Termijnen		Verwijzingen	Prioriteit
		van	tot		
<b>5.</b>	<b>Follow-up van de uitvoering van Deel B:</b>				
	5.1 Aanpassing van de lijst van nationale contactpunten voor publicatie op de website				Vaste taak
	5.2 Regelmatig bijwerken van de beschikbare informatie over de infrastructuur (kaart van de ontvangstinrichtingen op de website)			CPC (14) 29 intern rev. 1 CPC (20) 54 rev. 1 = CDNI/G (20) 33 rev. 2 (ontgassing)	Vaste taak
<b>Deel C: overig scheepsbedrijfsafval</b>					
<b>6.</b>	<b>"Afvalwater uit zwembaden aan boord van passagiersschepen" opnemen als nieuwe afvalcategorie in Deel C</b> 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
<b>7.</b>	<b>Onderzoeken of het onderscheid tussen passagiersschepen en hotelschepen gehandhaafd moet worden</b>	2024	2025	Besluit CDNI 2021-I-6	II
<b>8.</b>	<b>Onderzoeken in hoeverre er bepalingen nodig zijn voor de controle op de hoeveelheid afgegeven afvalwater en de voorzieningen voor het legen van de boordzuiveringsinstallaties;</b> indien nodig, eerste stappen voor het opstellen van bepalingen	2024	2025	CDNI/G (18) 32 CDNI/G (18) 33	II
<b>9.</b>	<b>Aanpassing van de regelgeving: verwijzing naar de technische voorschriften van ES-TRIN met betrekking tot de boordzuiveringsinstallaties</b>	2024	2025		II
<b>10.</b>	<b>Follow-up van de uitvoering van Deel C:</b>				
	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
<b>Algemene vraagstukken</b>					
<b>11.</b>	<b>Follow-up van de internationale workshop met de bevoegde autoriteiten voor de uitvoering van Delen B en C (2023)</b>	2024	2025		I
<b>12.</b>	<b>Informatie over de tenuitvoerlegging van het Verdrag</b> (actualisering van de inhoud van de website, persberichten en nieuwsbrieven, regelmatig bijwerken van WaSTo enz.)				Vaste taak
<b>13.</b>	<b>Opstellen en aanpassen van FAQ's</b>			CPC (21) 25 rev. 1 CPC (22) 46 = CDNI/G (21) 59 rev. 1	Vaste taak
<b>14.</b>	<b>Evaluatie van de huishoudelijke reglementen</b>				
	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

Nr.	Mandaat/onderwerp	Termijnen		Verwijzingen	Prioriteit
		van	tot		
	14.3 Evaluatie van het financieel reglement	2024	2025		II
15.	<p><b>Samenwerking met andere rivierencommissies en internationale organisaties met het oog op harmonisatie van de internationale regels</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Centrale Commissie voor de Rijnvaart (synchronisatie van de bepalingen van hoofdstuk 15 van het Rijnvaartpolitiereglement en het CDNI)</li> <li>- 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</li> <li>- Donaucommissie</li> <li>- Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn</li> <li>- Europese Unie</li> </ul>				Vaste taak
16.	<b>Onderzoeken in hoeverre bijlage 1 bij het Verdrag met het oog op een uitbreiding van het toepassingsgebied in Frankrijk moet worden uitgebreid</b>	2024	2025	CPC (19) 50	II
17.	<b>Betrekkingen met derde landen die belangstelling hebben om tot het Verdrag toe te treden</b>			CPC (19) 3 + add.	Vaste taak
18.	<b>Overzicht van nationale implementatie inclusief aanwijzing van verantwoordelijke partijen in geval van schendingen en geactualiseerde boetecatalogus</b>				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 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 19 december 2023 in werking.

## **Bijlage**

## Samenvatting van de jaargegevens 2022

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

\* 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 €
<b>Σ</b>	<b>11 318 092,46 €</b>	<b>10 960 799,49 €</b>	<b>1,00</b>	<b>10 960 799,49 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>		<b>- 357 292,98 €</b>
	<b>Solde/Saldo/ 31.12.2022</b>		<b>- 357 292,97 €</b>					

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**  
**Verlag 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.

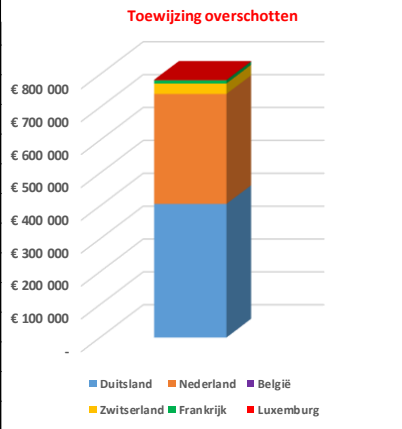
De hogere kosten en de lagere inkomsten waren de reden voor de verhoging van de verwijderingsbijdrage met één euro vanaf 1 januari 2021 om de financiering van het systeem zeker te kunnen stellen. Deze verhoging heeft in 2021 bijna 1.340.000 euro extra opbrengsten gegenereerd.

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 2022<sup>1</sup>*

	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
<b>Totaal</b>	<b>125 372 426</b>	<b>124 665 011</b>	<b>707 415</b>	<b>406 273</b>	<b>334 443</b>	<b>- 76 561</b>	<b>31 869</b>	<b>10 143</b>	<b>1 251</b>



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*

Staat/Nl	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (Voorlopige)	Voorlopige cumulatie
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 €
<b>Σ</b>	<b>845 249,24 €</b>	<b>867 115,03 €</b>	<b>921 154,47 €</b>	<b>885 831,21 €</b>	<b>738 590,00 €</b>	<b>346 825,00 €</b>	<b>144 317,00 €</b>	<b>-1 024 350,71 €</b>	<b>- 1 047 258,00 €</b>	<b>- 1 742 254,54 €</b>	<b>129 490,02 €</b>	<b>- 357 292,98 €</b>	<b>707 415,74 €</b>

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 ongekende 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.**

<sup>1</sup> 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
<b>Totaal</b>	<b>11 318 092,46</b>	<b>12 228 978,97</b>	<b>12 749 669,31</b>	<b>13 247 795,37</b>	<b>10 960 799,49</b>	<b>12 314 896,00</b>	<b>12 747 886,00</b>	<b>13 116 944,00</b>

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.

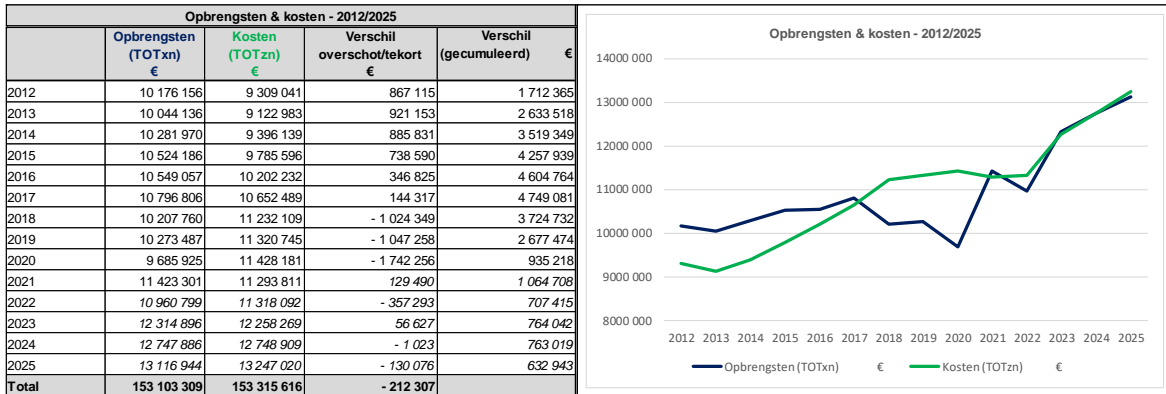
Opmerking voor Nederland: In Nederland zijn bilgeboten in Den Helder, IJmuiden en IJsselmeer uit de vaart genomen.

#### **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.

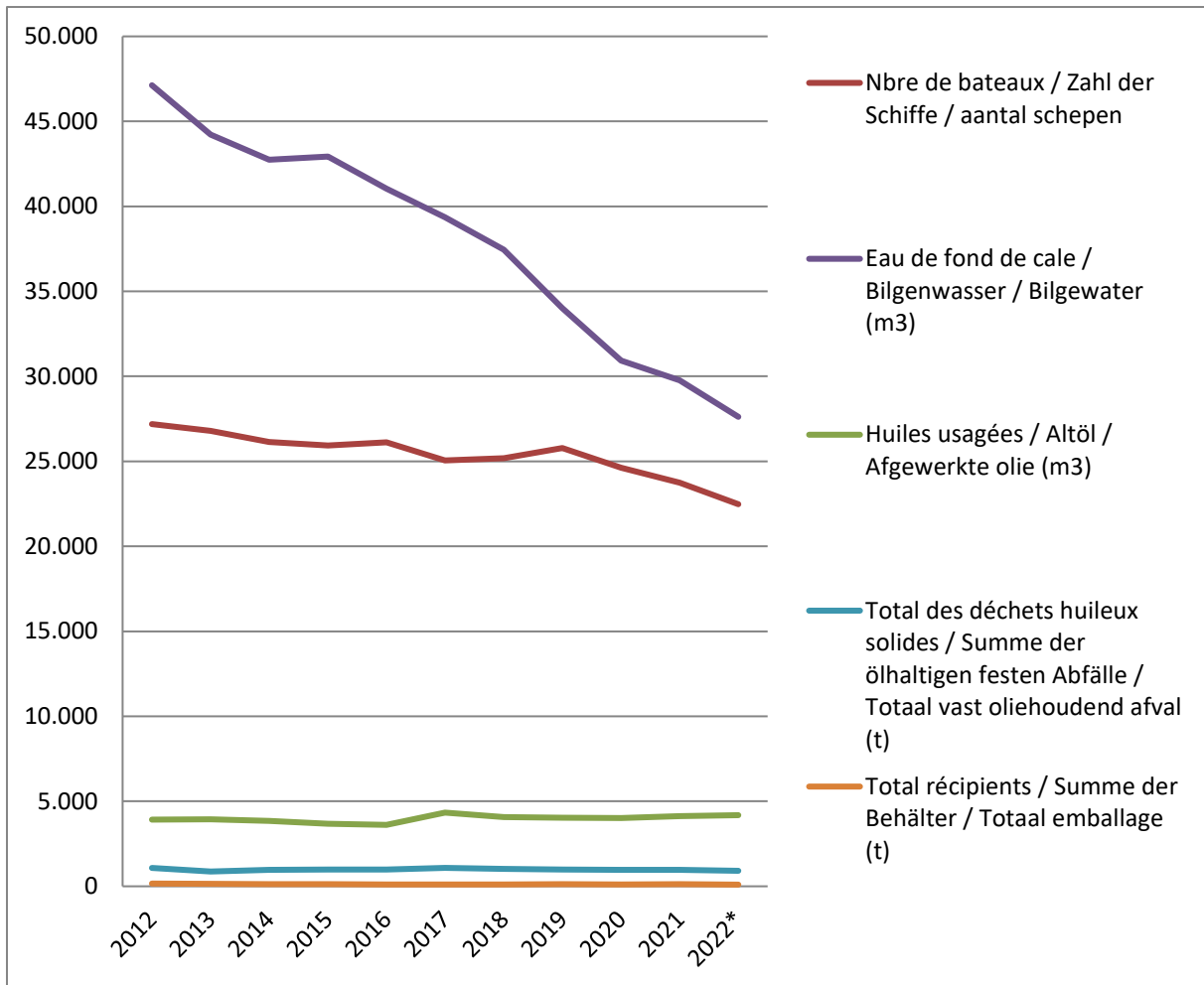


Met betrekking tot het ingenomen volume olie- en vethoudend afval kon er een daling worden vastgesteld, zowel wat het aantal interventies als de hoeveelheden betreft. Bij het bilgewater is er echter sprake van een aanzienlijke daling.

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 terugkooprijzen 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 prioriteiten<sup>2</sup> 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 ondergaan<sup>3</sup>;
- bij de inzameling gebruikmaken van innovatieve synergieën;
- vermindering van de ingezamelde afvalstoffen;
- verzameling en beschikbaarstelling van gegevens;
- de financieringsstructuur tegen het licht houden.

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

<sup>3</sup> 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**<sup>4</sup>. 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;

---

<sup>4</sup> 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 %

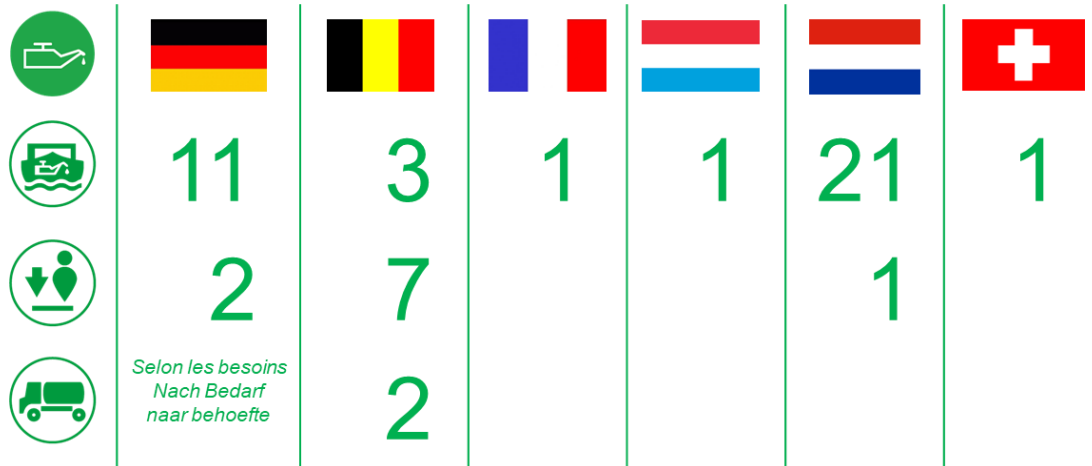
Aanhangsel 2: Vergelijking van de beschrijving van het netwerk van ontvangstinrichtingen in elk land

Gecumuleerde gegevens en variaties 2012 - 2022 in %

CDNI															
2012-2022		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2022	
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	27 192	26 795	26 144	25 936	26 127	25 059	25 180	25 781	24 628	23 736	22 477	302 673	-17,34%	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie :	m3	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	4 127	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	428 081	-41,39%	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der öhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	906	7 967	-16,07%	
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	99	1 039	-38,88%	
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / <b>Zn - Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>														
	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	11 318 092	124 665 010	21,58%	
	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geinde <b>Xn - verwijderingsbijdrage</b>														
	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 ontvangstinrichtingen<sup>5</sup>



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 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.**

<sup>5</sup> 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.

#### **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 tankwagons 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 "Afstoffen 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, 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 terecht komen. 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, verrijdbare 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, verrijdbare 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, 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),
- fd) 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.

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 CDNI 2023-II-7**

### **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 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 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, waarbij de erkende niet-gouvernementele organisaties betrokken zijn geweest,

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

Dit besluit treedt onmiddellijk in werking.

#### **Bijlage**

### Wijzigingsvoorstel voor artikel 6.03, zevende lid

'Het eerste en vierde lid zijn niet van toepassing op **schepen die uitsluitend gebruikt worden voor;**  
**die gezien hun type en bouwwijze, geschikt zijn en gebruikt worden voor:**

- ~~a) het vervoer van containers,~~
- ~~b) het vervoer van verrijdbare lading (Ro-Ro), stukgoed, bijzonder- of zwaar transport, of grote apparaten,~~
- c) de levering van brandstoffen, drinkwater en boordvoorraden aan zee- en binnenschepen (bevoorradingsschepen),
- d) de verzameling van olie- en vethoudend afval van zee- en binnenschepen,
- e) het vervoer van vloeibare gassen (ADN, type G),
- f) 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, het vervoer van zand, grind en/of baggerspecie vanaf de baggerput of winlocatie naar een loslocatie.

~~en voor zover het betreffende schip de genoemde goederen of ladingen ook daadwerkelijk uitsluitend vervoert of als laatste lading heeft vervoerd.~~

**Ook wanneer het niet om een eenheidstransport gaat, zijn het eerste tot en met vierde lid niet van toepassing op schepen waarvan de laatste lading bestond uit containers, verrijdbare lading (Ro-Ro), stukgoed, bijzonder- of zwaar transport, of grote apparaten.**

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<sup>de</sup> 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<sup>de</sup> 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<sup>de</sup> kwartaal 2023

3. Aldus is de verevening van het 2<sup>de</sup> 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<sup>de</sup> 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 €
<b>Σ</b>	<b>386 919,26 €</b>	<b>- 269 842,45 €</b>	<b>1 064 708,72 €</b>	<b>1 181 785,53 €</b>

### Bijlagen

Bijlage 1: Tabel kwartaalsopgaven

Bijlage 2: Tabel berekening verevening

Bijlage 3: Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage

Bijlage 1

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

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Tabel berekening verevening							
Jaar 2023/2. kwartaal							
IIPC PT 2023-2							
Etat/IN	Gegevens NI kwartaal 2T2023			Financiële verevening			
	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 €
<b>Σ</b>	<b>6 007 659,15 €</b>	<b>6 394 578,41 €</b>	<b>1,00</b>	<b>6 394 578,41 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

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



## Besluit IIPC 2023-II-2

### Vaststelling van de voorlopige verevening 3<sup>de</sup> 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<sup>de</sup> 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<sup>de</sup> kwartaal 2023

3. Aldus is de verevening van het 3<sup>de</sup> 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<sup>de</sup> kwartaal zijn de volgende:

NI	Verevening T3/2023	Overgedragen saldi 2022 (voorlopig)	Overgedragen saldi 2011-2021	Voorlopige cumulatie
	<b>Dn T3</b>			
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 €
<b>Σ</b>	<b>181 206,28 €</b>	<b>-269 842,45 €</b>	<b>1 064 708,72 €</b>	<b>976 072,55 €</b>

### Bijlagen

Bijlage 1: Tabel kwartaalsopgaven

Bijlage 2: Tabel berekening verevening

Bijlage 3: Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage

Bijlage 1

<b>CDNI</b>		<b>Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven</b>							
<b>PT 3 2023</b>		<b>VNF (FR)</b>	<b>ITB (BE)</b>	<b>SAB (NL)</b>	<b>SRH (CH)</b>	<b>BEV (LUX)</b>	<b>BEV (DE)</b>	<b>TOTAL / GESAMT / TOTAAL</b>	
<b>1</b>	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	6	1 717	2 440	98	5	1 501	<b>5 767</b>	
<b>2</b>	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup>	-	116	486	35	1	<b>1 008</b>	
<b>3</b>	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	4	898	2 700	86	6	<b>6 653</b>	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	4 776	17 572	220	80	<b>8 071 +</b>	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	150	30 516	47 299	3 980	158	<b>36 715 +</b>	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	12	18 382	34 544	450	62	<b>10 313 +</b>	
<b>4</b>	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	kg	162	53 674	99 415	4 650	300	<b>55 099</b>	
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 339	1 812	75		<b>+</b>	
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 800	10 504	37	4 525	<b>+</b>	
<b>5</b>	<b>Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg	21	5 139	12 316	75	37	<b>4 525</b>	
<b>Zn -</b>	<b>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	20 990	521 138	980 015	72 000	3 459	1 481 705	<b>+</b>
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 2 991				<b>+/-</b>
	<b>Total / Gesamt / Totaal Zn</b>	€	<b>20 990</b>	<b>521 138</b>	<b>977 024</b>	<b>72 000</b>	<b>3 459</b>	<b>1 481 705</b>	<b>3 076 317</b>
<b>Xn -</b>	<b>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</b>								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	17 987	197 003	1 905 994	89 932	99 178	560 509	<b>+</b>
	Créances irrécouvrables (définitivement) / Uneinbringliche Forderungen (definitief) / Oninbare vorderingen (definitief)*	€							<b>-/-</b>
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€							<b>+/-</b>
	(**) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€							<b>-</b>
	<b>Total / Gesamt / Totaal Xn</b>	€	<b>17 987</b>	<b>197 003</b>	<b>1 905 994</b>	<b>89 932</b>	<b>99 178</b>	<b>560 509</b>	<b>2 870 604</b>
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmengde Vertragsstaat / Gasolievolumen verdragstaat	m <sup>3</sup>							<b>-</b>
	Volume de gazole IN/ Gasölmengde NI / Gasolievolumen NI	m <sup>3</sup>	1 840	19 700	241 709	8 925	96	35 536	<b>307 806</b>

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

**Bijlage 2**

Jaar 2023 /3. kwartaal								
IIPC PT 2023-3								
Etat/IN	Gegevens NI kwartaal 3T2023			Financiële verevening				
	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 €
<b>Σ</b>	<b>9 083 975,79 €</b>	<b>9 265 182,07 €</b>	<b>1,00</b>	<b>9 265 182,07 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

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

\*\*\*