

Recueil de résolutions de la réunion de la CPC du 12 décembre 2024

Communication du Secrétariat

CDNI	<i>Résolutions CDNI</i>
2024-II-1	Composition et présidence de la CPC et composition de l'IIPC
2024-II-2	Partie A - Péréquation financière internationale 2023
2024-II-3	Partie A - Rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination en 2026
2024-II-4	Partie B - Suppression de l'indication de la température pour le transport de soufre liquide afin d'assurer à plus long terme la compatibilité de l'article 6.03, paragraphe 7, lettre d) du Règlement d'application de la CDNI avec l'ADN
IIPC	<i>Résolutions IIPC</i>
2024-II-1	Constat de la péréquation provisoire 2ème trimestre 2024
2024-II-2	Constat de la péréquation provisoire 3ème trimestre 2024

Résolution CDNI 2024-II-1

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

La Conférence des Parties Contractantes,

à l'occasion de la Conférence des Parties Contractantes du 12 décembre 2024,

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

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

Pour 2025 la présidence sera assurée par la délégation suisse et la vice-présidence par la délégation allemande.

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

Composition de l'IIPC

La Conférence des Parties Contractantes,

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

pour

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

Résolution CDNI 2024-II-2

Péréquation financière internationale 2023

La Conférence des Parties contractantes,

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

approuve la péréquation financière 2023, arrêtée par l'Instance internationale de péréquation et de coordination,

rappelle :

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

Cette résolution prend effet le 12 décembre 2024.

Annexe

Synthèse des données annuelles 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	218	11 692	26 450
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg		15 614	70 351	2 600	300	122 760
	Chiffons usagés / Altlappen / 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
4	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
	Réceptifs huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		15 333	6 082	730		22 145
	Réceptifs huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		6 957	46 085		84	70 385
5	Total réceptifs / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	57	22 290	52 167	730	84	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	12 215 300
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 9 485			- 9 485
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	92 706	2 033 537	4 002 642	319 706	9 973	12 205 815
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	12 511 793
	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	€	108 751	1 128 825	7 832 462	439 053	451 575	12 508 636
	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	1 337 151

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Calcul de la péréquation finale annuelle et la distribution

Article 4.03 Annexe 2 de la Convention / Übereinkommen Artikel 4.03 Anlage 2 / Verdrag Artikel 4.03 bijlage 2								
IIPC PA 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

Résolution CDNI 2024-II-3

Partie A

Augmentation du montant de la rétribution d'élimination des déchets huileux et graisseux à 12,00 euros pour 1000 l de gazole délivré au 1^{er} janvier 2026

La Conférence des Parties Contractantes,

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

vu la proposition de l'IIPC du 19 novembre 2024 soumise conformément à l'article 4.01 paragraphe 1 du Règlement d'application de la Convention susmentionnée,

vu le rapport de l'IIPC du 20 novembre 2024 relatif à l'évaluation annuelle du système de financement conformément à l'article 6 de la CDNI, joint à la présente résolution,

suivant les estimations des institutions nationales qui indiquent qu'il est très probable que les recettes provenant de la rétribution d'élimination ne couvriront plus le coût de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux dès 2024 avec un montant à 10,00 euros,

tenant compte de l'avis de la profession qui souhaite maintenir un haut niveau de qualité de service pour le réseau de stations de réception et d'élimination,

décide de porter le montant de la rétribution d'élimination à 12,00 euros pour 1000 l de gazole délivré au 1^{er} janvier 2026,

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

donne mandat au Secrétariat d'effectuer les démarches nécessaires pour procéder à l'adaptation technique du système de paiement électronique de la CDNI (SPE-CDNI) pour rendre opérationnelle l'augmentation de la rétribution d'élimination au 1^{er} janvier 2026.

L'amendement en annexe 1 entre en vigueur le 1^{er} janvier 2026.

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

Annexe 2 : Rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2026 (articles 10 et 14).

Annexe 1 à la résolution CDNI 2024-II-3

**Augmentation de la rétribution d'élimination à 12,00 euros à compter du 1er janvier 2026
Amendement de l'article 3.03 du Règlement d'application**

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

- « (1) La rétribution d'élimination s'élève à 12,00 euros (augmentée de la TVA) pour 1000 l de gazole délivré. Le calcul du montant doit être basé sur le volume du gazole correspondant au volume à 15 °C. »

Annexe au projet de résolution CDNI 2024-II-3

Partie A
Rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement
et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2026
(Articles 10 et 14)

1. Recettes et dépenses de 2011 à 2023

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

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

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

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

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

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

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

Les raisons de cette évolution sont multiples :

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

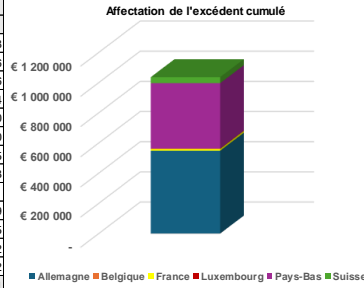
L'augmentation des coûts et la diminution des recettes a conduit à une augmentation du montant de la rétribution d'élimination d'un euro au 1^{er} janvier 2021 pour permettre la continuité du financement du système. Cette augmentation a permis d'enregistrer près de 1 340 000 euros de recettes supplémentaires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

Cependant il est à remarquer que les recettes augmentent mécaniquement par l'augmentation du montant de la rétribution d'élimination et non par une augmentation des quantités de gazole avitaillés. Ces derniers ont diminué de manière significative après une légère hausse à la fin de la pandémie de la COVID 19 en 2021.

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

Recettes et dépenses de 2011 à 2023¹

	Recettes	Coût	Excédent	Allemagne	Belgique	France	Luxembourg	Pays-Bas	Suisse	
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	
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	12 508 636	12 205 815	302 821	142 587	50 451	2 300	247	99 304	7 932	
Total	137 881 062	136 870 826	1 010 236	548 860	- 26 110	12 443	1 498	433 747	39 801	



A fin 2023 le système enregistre un excédent provisoire cumulé d'environ 1 010 000 euros.

Reports cumulés de 2011 à 2023¹

Etat/N	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (provisoire)	Etat Cumulé
DE	430 267,67 €	449 389,10 €	476 401,58 €	431 623,22 €	359 027,53 €	170 099,86 €	70 231,74 €	- 506 207,70 €	- 516 814,27 €	- 852 870,87 €	61 558,79 €	- 166 434,72 €	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 €
Z	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 €

Entre 2011 et 2023, la profession de la navigation a contribué au système à hauteur de 138 millions d'euros. Le coût des systèmes de collecte, de dépôt et de réception mis en place par les institutions nationales (IN) des six États contractants s'est monté à environ 137 millions d'euros.

Au total, cet excédent a atteint environ 1 010 000 euros entre 2011 et 2023.

Le réseau de stations de réception existant, créé à l'entrée en vigueur de la CDNI, n'a guère évolué entre 2011 et 2023. Un seul État a développé de manière significative le réseau qui existait en 2011. La hausse des coûts qui s'en est suivie n'était pas très marquée.

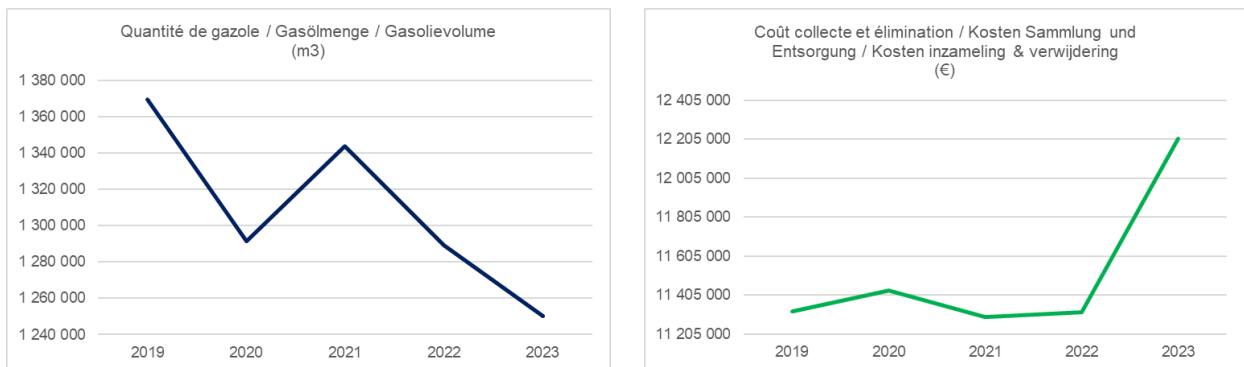
¹ Sauf avis contraire, toutes les données sont extraites des péréquations financières internationales de la CDNI. Les données 2023 sont des données provisoires.

2. Évolution financière à la fin du troisième trimestre 2024

Après le troisième trimestre, les recettes s'élèvent à 9 004 222 euros et les coûts de réception à 9 137 354 euros. Ce qui conduit à un résultat négatif de – 133 132 euros.

Le montant de la rétribution d'élimination a été porté à 10,00 euros pour 1 000 l de gazole détaxé délivré au 1^{er} janvier 2023. Les effets attendus de cette augmentation ne sont pas observés sur les résultats provisoires de la péréquation financière internationale. Les institutions nationales estiment que **2024 enregistrera vraisemblablement un résultat négatif plus important encore.**

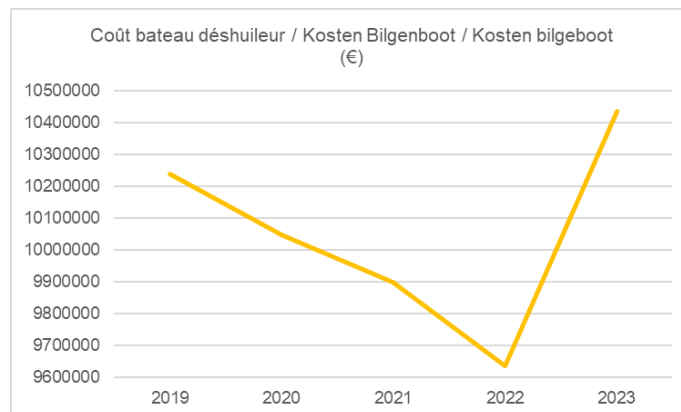
A l'exception de l'année 2021 les quantités avitaillées sont en constante baisse depuis 2017. Les coûts sont quant à eux à un niveau élevé et continuent d'augmenter. Ils dépendent notamment des prix du gazole, de l'inflation et du coût de la vie. Cette augmentation devrait se poursuivre dans une moindre mesure en 2024.



Le coût d'exploitation des bateaux déshuileurs (qui correspond à environ 85 % des coûts de réception) après plusieurs années de baisse est à nouveau à la hausse en 2023.

Les raisons de cette évolution sont multiples :

- Les coûts d'exploitation des bateaux déshuileur, tout comme ceux des autres types de stations de réception sont en hausse en raison de l'augmentation du prix du gazole et de l'inflation.
- Le coût de l'élimination des eaux de fond de cale est en hausse.



3. Prévisions pour 2026

Les institutions nationales ont communiqué les prévisions ci-après. Les données prévisionnelles manquantes ont été complétées par le Secrétariat sur la base des données des années antérieures et de la tendance actuelle. Pour la Belgique et les Pays-Bas a été appliqué un taux de 2 % de hausse des coûts pour 2026 et 2027. Pour les recettes 2026 et 2027 a été appliqué la moyenne des recettes de 2023 à 2025.

Estimation des recettes et dépenses 2023-2027¹

Etat	Coûts PF provisoire 2023	Estimation coûts 2024	Estimation coûts 2025	Estimation coûts 2026	Estimation coûts 2027	Recettes PF provisoire 2023	Estimation recettes 2024	Estimation recettes 2025	Estimation recettes 2026	Estimation recettes 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 €
Total	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 €

Pour 2026, les institutions nationales prévoient des recettes de 12 millions d'euros au total et des dépenses de 12,5 millions d'euros au total. Si ces montants se confirment, l'année 2026 se clôturera par un déficit de 0,5 million d'euros et, l'excédent cumulé depuis 2011 serait totalement absorbé. Le système de réception et de traitement ne serait plus financé.

Les raisons de cette évolution sont les suivantes :

- l'augmentation des coûts d'élimination et de traitement comme de nouvelles taxes (les taxes sur l'incinération...);
- il est probable que le coût de l'élimination des eaux de fond de cale continuera d'augmenter ;
- le renouvellement des marchés de collecte et de traitement des huiles usagées aura des coûts supérieurs aux marchés actuels ;
- l'indexation des coûts (notamment pour le personnel et le gazole). Les coûts d'exploitation des stations de réception suivent notamment les indices du coût de la vie et les coûts salariaux pour le personnel des stations de réception ;
- aucun État n'a prévu des investissements majeurs en 2025 ;
- dans une moindre mesure, l'introduction de nouveaux carburants.

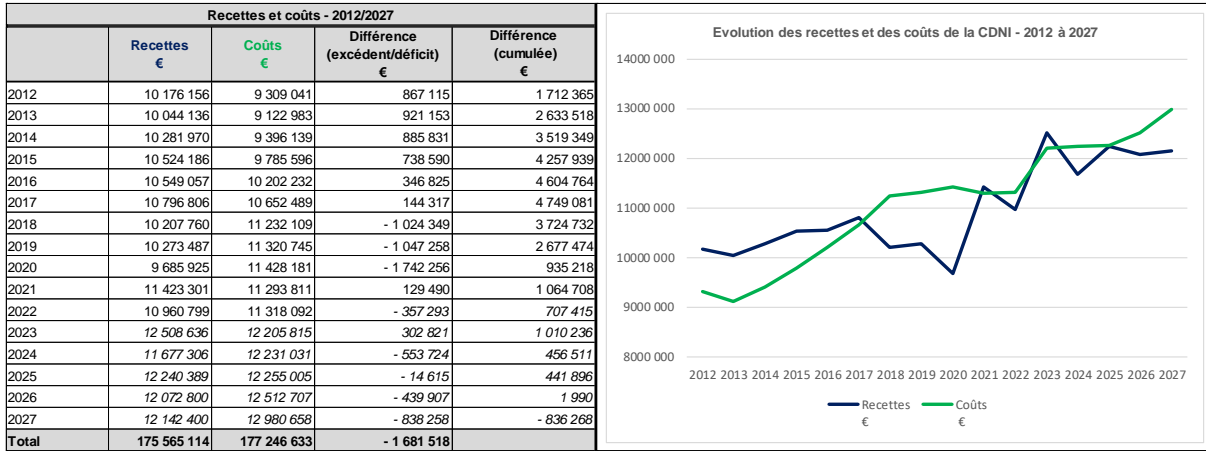
4. Analyse des données agrégées depuis 2012 et perspectives

Sur la base des enseignements acquis depuis 2012 (Appendice 1) et des estimations fournies par les IN, a été réalisée une projection estimée des exercices 2023 à 2027 du système de financement de la collecte et de l'élimination des déchets de la partie A de la Convention.

Les données provisoires de l'exercice 2023 présentent un excédent cumulé depuis 2011 d'environ 1 010 000 euros. Toutefois, une baisse considérable des recettes excédentaires annuelles a déjà été constatée au cours des dernières années, notamment depuis 20018. Les recettes issues des avitaillements sont restées globalement stables (avec les augmentations successives de la rétribution d'élimination), tandis que les coûts ne cessent d'augmenter. L'année en cours (2024) devrait s'achever avec un déficit. Cela signifie que les recettes provenant de la rétribution d'élimination ne couvrent plus le coût de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et graisseux. Il est même très probable que les recettes ne couvriront plus les dépenses à court terme et qu'une nouvelle augmentation de la rétribution d'élimination devra intervenir dès 2026.

¹ Pour la France les estimations ne concernent que le Rhin et la Moselle internationale.

Les IN ont communiqué les prévisions ci-après. Les données prévisionnelles manquantes ont été complétées dans le tableau ci-après sur la base des données des années antérieures et de la tendance actuelle, avec un maintien de la rétribution d'élimination à 10,00 euros pour 1000 l de gazole détaxé délivré.

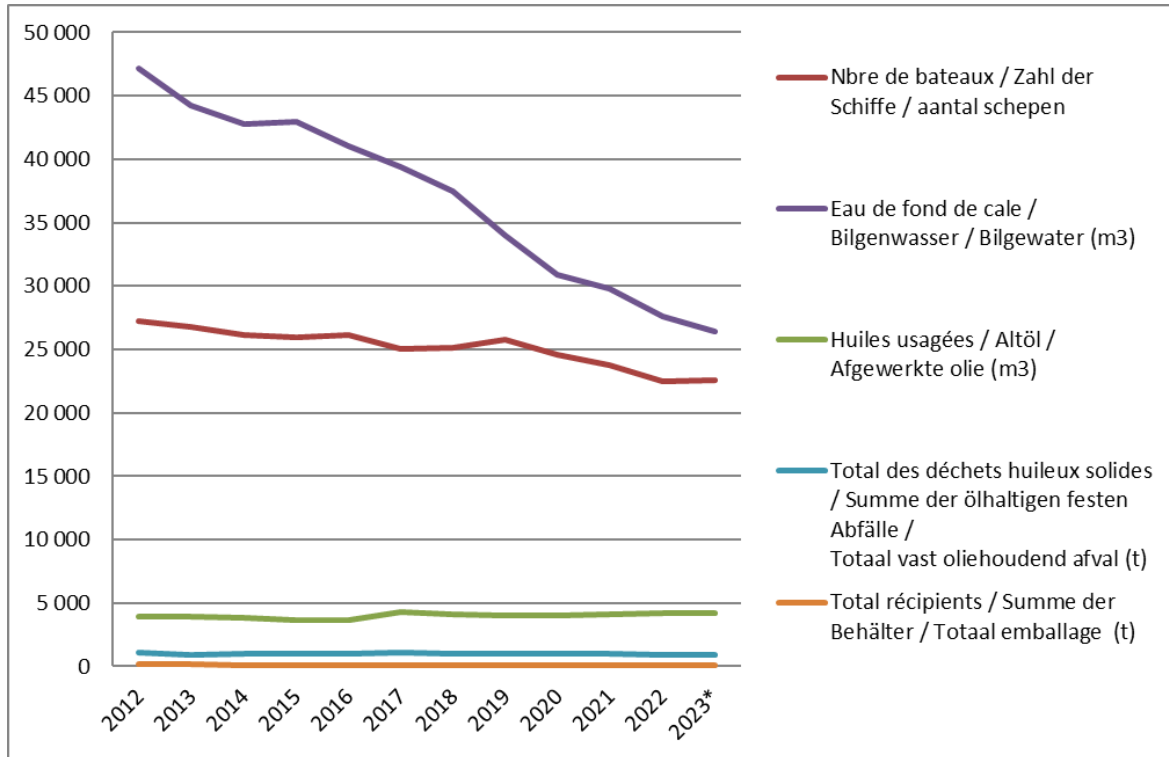


Cette figure montre qu'à partir de 2024, les recettes seront à nouveau inférieures aux dépenses et que l'excédent cumulé actuel aura été quasiment absorbé d'ici 2026.

En ce qui concerne la quantité de déchets huileux et graisseux collectés, en nombre d'opérations et en quantité, la tendance générale est à la baisse.

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

1. une partie importante des coûts est fixe et n'évolue pas en fonction des volumes de déchets collectés et
2. l'inflation s'est également traduite par une augmentation significative des coûts.



* provisoire / Vortläufig / voorlopig

5. Réflexions en cours pouvant impacter la péréquation financière

- L'IIPC constate que la hausse des coûts se poursuit. Elle s'attend à ce que le réseau d'élimination soit grosso modo maintenu ou qu'il doive être développé, ce qui signifie qu'une hausse des coûts est probable aussi à l'avenir.
- Une **table ronde sur l'avenir de la Partie A** s'est tenue le 8 avril 2021. Elle a permis d'identifier les axes prioritaires¹ qui devraient être retenus pour les prochaines années en vue d'élaborer une stratégie pour assurer la pérennité du système de financement international.

Axes prioritaires évoqués :

- tout au moins maintien du réseau de stations de réception à son niveau actuel. Toutefois, un ajustement du réseau peut être envisagé si les recettes et les dépenses connaissent des changements significatifs² ;
 - exploitation de synergies innovantes dans la collecte ;
 - réduction des déchets collectés ;
 - collecte et mise à disposition de données ;
 - examen de la structure de financement.
- La **France** mène actuellement une réflexion sur **l'extension de la Convention** à l'ensemble du territoire métropolitain. Cette extension impliquerait la création de stations de réception supplémentaires. La France a associé les IN dans ses réflexions. Elle a pris en compte la rétribution d'élimination dans son évaluation et envisage un système qui assure un équilibre entre les recettes et les dépenses, comme souhaité par la profession.
 - Il convient également de considérer **les besoins de modernisation de la flotte des bateaux déshuileurs**³. Actuellement, environ 80 % des bateaux déshuileurs en service ont été construits avant 1980. À long terme, ces bateaux ne seront plus conformes à la réglementation en vigueur : en effet - à compter de 2039, tous les bateaux déshuileurs devront être équipés d'une double coque en vertu des prescriptions de l'ADN (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures). Les registres concernant les flottes des États contractants font état d'un total de 46 bateaux déshuileurs, dont environ 40 bateaux ayant fait l'objet d'un contrat avec les institutions nationales. Selon les informations disponibles, seulement six bateaux possèdent actuellement une double coque. Des concertations seront entreprises au niveau national et international en prenant en considération le renouvellement de la flotte des bateaux déshuileurs notamment avec l'élaboration d'un plan stratégique pluriannuel.

6. Evaluation du montant de la rétribution d'élimination

- Constatant, après une première année d'application, que l'augmentation de la rétribution d'élimination d'un euro cinquante pour 1 000 l de gazole détaxé délivré au 1^{er} janvier 2023 permet à peine de trouver l'équilibre financier ;
- sachant que les coûts d'exploitation des stations de réception suivent l'inflation et les indices du coût de la vie ainsi que ceux du gazole ;
- et suivant les estimations des institutions nationales, il pourrait être assez probable que les recettes provenant de la rétribution d'élimination ne couvriront plus le coût de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et gras dès 2024 avec un montant de rétribution d'élimination à 10 euros pour 1000 l de gazole détaxé délivré.

Au vu des derniers développements concernant le système, une nouvelle augmentation de la rétribution d'élimination devra intervenir dès 2026.

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

¹ CPC (21) 18 final = CDNI/G (21) 31 final = IIPC (21) 25 final

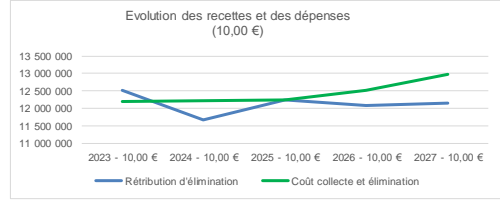
² CPC (21)m 35

³ Point traité dans le rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2019

Sur la base des estimations pour les années 2023-2027, l'IIPC présente plusieurs scénarios possibles permettant d'estimer le montant de la rétribution d'élimination nécessaire pour couvrir les coûts du système.

Hypothèse 1 : maintien du montant de la rétribution d'élimination à 10,00 euros

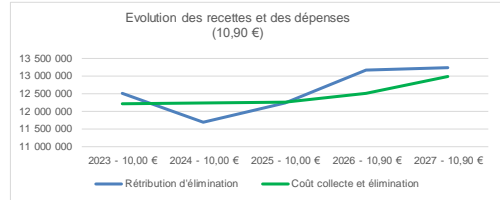
à 10,00€					
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,00 €	2027 - 10,00 €
Coût collecte et élimination	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Rétribution d'élimination	12 508 636	11 677 306	12 240 389	12 072 800	12 142 400
Excédent / déficit	302 821	-553 724	-14 615	-439 907	-838 258
Excédent / déficit cumulé	1 010 236	456 511	441 896	1 990	-836 268



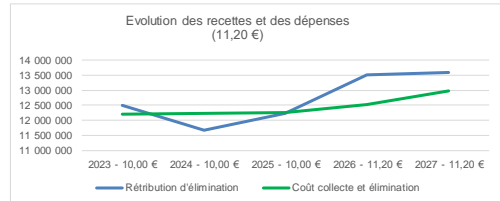
Cette hypothèse ne permet plus le financement du système dès 2026 et les excédents cumulés n'offriront plus la trésorerie nécessaire au financement du système sans recours à l'emprunt bancaire.

Hypothèse 2 : augmentation du montant de la rétribution d'élimination en 2026 pour un maintien pluriannuel

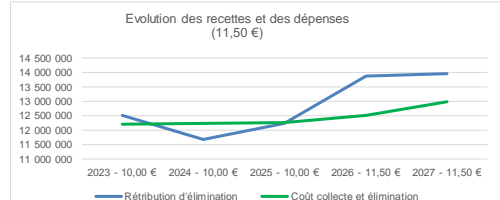
à 10,90€					
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,90 €	2027 - 10,90 €
Coût collecte et élimination	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Rétribution d'élimination	12 508 636	11 677 306	12 240 389	13 159 352	13 235 216
Excédent / déficit	302 821	-553 724	-14 615	646 645	254 558
Excédent / déficit cumulé	1 010 236	456 511	441 896	1 088 542	1 343 100



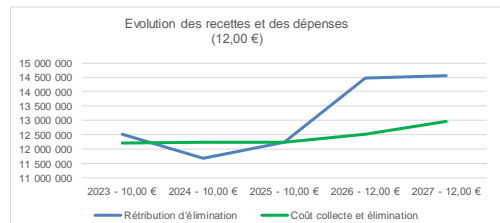
à 11,20€					
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,20 €	2027 - 11,20 €
Coût collecte et élimination	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Rétribution d'élimination	12 508 636	11 677 306	12 240 389	13 521 536	13 599 488
Excédent / déficit	302 821	-553 724	-14 615	1 008 829	618 830
Excédent / déficit cumulé	1 010 236	456 511	441 896	1 450 726	2 069 556



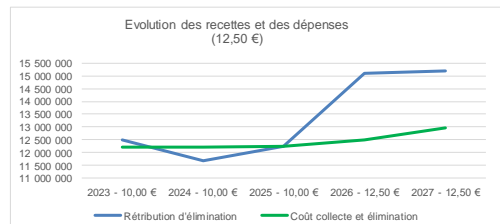
à 11,50€					
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,50 €	2027 - 11,50 €
Coût collecte et élimination	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Rétribution d'élimination	12 508 636	11 677 306	12 240 389	13 883 720	13 963 760
Excédent / déficit	302 821	-553 724	-14 615	1 371 013	983 102
Excédent / déficit cumulé	1 010 236	456 511	441 896	1 812 910	2 796 012



à 12,00€					
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 12,00 €	2027 - 12,00 €
Coût collecte et élimination	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Rétribution d'élimination	12 508 636	11 677 306	12 240 389	14 487 360	14 570 880
Excédent / déficit	302 821	-553 724	-14 615	1 974 653	1 590 222
Excédent / déficit cumulé	1 010 236	456 511	441 896	2 416 550	4 006 772



à 12,50€					
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 12,50 €	2027 - 12,50 €
Coût collecte et élimination	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Rétribution d'élimination	12 508 636	11 677 306	12 240 389	15 091 000	15 178 000
Excédent / déficit	302 821	-553 724	-14 615	2 578 293	2 197 342
Excédent / déficit cumulé	1 010 236	456 511	441 896	3 020 190	5 217 532



7. Proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2025

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

- décider de maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 10,00 Euros (article 3.03) jusqu'au 31 décembre 2025, le porter à 12,00 euros à compter du 1^{er} janvier 2026 ;
- décider de publier le présent rapport sans les présentes conclusions ;
- communiquer sans tarder sur l'augmentation du montant de la rétribution d'élimination dès le 1^{er} janvier 2026 ;
- inviter l'IIPC à appliquer une approche globale, avec un réseau comportant un nombre suffisant de stations de réception et assurant l'efficacité de l'élimination ;
- inviter l'IIPC à porter attention à l'évolution des coûts ;
- inviter le secteur à se positionner sur les besoins futurs de couverture du réseau de stations de réception.

Appendices :

Appendice 1 : Données cumulées et variation en %, 2012-2023

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

Données cumulées et variations en % 2012 - 2023

CDNI																
2012-2023		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 / Altol / Afgewerkte olie (m ³)	m ³	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 127	4 177	4 180	52 585	6,58%	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater (m ³)	m ³	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	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	119	99	93	1 039	-42,58%	
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	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	12 205 815	136 870 824	31,12%
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage	€	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	12 508 636	137 881 061	22,92%

* provisoire / Vorläufig / voorlopig

Mise en œuvre de la Partie A dans le champ d'application de la CDNI par son réseau de stations de réception¹



Source : CDNI (2024)

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

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

37 bateaux déshuileurs,

10 stations à terre.

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

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

Ces stations de réception se répartissent comme suit :

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

12 en Belgique,

1 en France,

1 au Luxembourg,

21 aux Pays-Bas dont quatre bateaux déshuileurs avec une double coque et

1 en Suisse.

¹ Un bateau déshuileur paraît sur le réseau allemand et luxembourgeois

Descriptions comparatives entre les États

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

Description par État - Allemagne



Secteur d'intervention :

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

Stations de réception (avec les secteurs parcourus) :

Bateau déshuileur 9	Secteur Duisbourg/Rhin inférieur, de Duisbourg à Emmerich
Bateau déshuileur 5	Secteur Datteln, du secteur du Canal Dortmund-Ems à Bergeshövede
Bateau déshuileur 7	Secteur Mannheim/Ludwigshafen/Neckar et Rhin supérieur jusqu'à Iffezheim
Bateau déshuileur 6	Secteur Mayence, vers l'aval jusqu'à Bingen/Main et jusqu'à Francfort
Bateau déshuileur 8	Du secteur Duisburg/Moselle/Sarre Du secteur Duisburg/Main/Canal Main-Danube jusqu'à Ratisbonne
Bateau déshuileur 10	Secteur Ratisbonne, partie allemande du Danube
Bateau déshuileur 4	Minden/secteur « Kanalviereck »/Brême
Bateau déshuileur « Marpol Taxi »	Secteur portuaire de Hambourg
Installation à terre UTG	Secteur de Bremerhaven
Installation à terre HÖG	Hambourg
Bateau avitailleur/déshuileur « Elbe »	Secteur de Magdebourg
Bateau avitailleur/déshuileur « Spree »	Secteur de Berlin
Bateau de collecte « Roland Menz »	Voies d'eau entre l'Elbe et l'Oder

Lorsque cela s'avère nécessaire, le BEV organise en complément des collectes dans toute l'Allemagne en ayant recours à des camions déshuileurs.

En 2025, l'Allemagne prévoit une restructuration partielle de sa flotte de bateaux déshuileur.

Un bateau déshuileur sur le Danube n'interviendra plus que de manière intermittente tout en assurant les besoins de la batellerie.

Collecte et élimination :

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

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

Attribution du marché :

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

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

Particularités spécifiques aux États :

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

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

Description par État - Luxembourg



Secteur d'intervention :

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



Particularités spécifiques aux États :

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

Description par État - Suisse :



Secteur d'intervention :

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

Collecte et élimination :

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

Attribution du marché :

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

Particularités spécifiques aux États :

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

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

Description par État - Pays-Bas

Secteur d'intervention :

La fondation "Déchets et documents de navigation intérieure (SAB) est compétente pour la perception de la rétribution d'élimination, l'enregistrement du dépôt, la surveillance des coûts d'élimination, la péréquation financière provisoire et la coordination. Conformément à la réglementation nationale, elle est aussi compétente pour la collecte et le traitement des déchets. À cet effet, l'Institution nationale des Pays-Bas attribue des marchés à des tiers. Les Pays-Bas disposent d'un réseau de collecte à l'échelle nationale composé de 20 bateaux déshuileurs et d'une station à terre. En raison de cette couverture très dense, le rayon d'action des bateaux déshuileurs est peu étendu. Pour desservir les bateaux exploités au-delà de la zone couverte par l'élimination des déchets, sont utilisés des camions. Toutes les stations de réception collectent tous les déchets relevant de la Partie A.

Stations de réception :

Secteur 1 Noord-Nederland	- Delfzijl/Eemshaven – 1 bateau déshuileur - Harlingen - 1 bateau déshuileur - Urk/Kampen/Lelystad – 1 bateau déshuileur - Stavoren -1 bateau déshuileur
Secteur 2 Amsterdam-IJmuiden	2 bateaux déshuileurs
Secteur 3 Rotterdam	3 bateaux déshuileurs
Secteur 4 Vlissingen-Terneuzen	Vlissingen – 1 bateau déshuileur Terneuzen – 1 bateau déshuileur
Secteur 5 Drechtsteden et environs	4 bateaux déshuileurs
Secteur 6 Nijmegen – Lobith	Nijmegen – 2 bateaux déshuileur Lobith – 1 bateau déshuileur
Secteur 7 Maasbracht	1 bateau déshuileur
Secteur 8 Volkerak zuidzijde	1 bateau déshuileur
Secteur Walstation Nieuwegein	1 station à terre

Collecte et élimination :

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

Attribution du marché :

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

Particularités spécifiques aux États :

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

Description par État - Belgique



Secteur d'intervention :

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

Collecte et élimination :

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

Attribution du marché :

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

Particularités spécifiques aux États :

Pour la collecte, la Belgique est subdivisée en cinq zones régionales distinctes. Pour le port d'Anvers, le port tient lieu de station de réception (en proposant trois points d'élimination en gestion interne) et intervient aussi en tant que donneur d'ordre pour un bateau déshuileur. Dans le port de Gand (North Sea Port), la collecte et l'élimination au moyen d'un bateau déshuileur ont été confiées à des tiers. Dans le

secteur de collecte de déchets relevant de l'administration flamande des voies d'eau De Vlaamse Waterweg NV, un camion intervient en trois points de dépôt. De plus, il y a sur le canal Albert un parc à déchets à Evergem. En Wallonie, ces tâches sont confiées à des prestataires externes. La collecte est assurée par un bateau déshuileur sur le canal Albert en Région liégeoise, ainsi qu'un camion-citerne aspirant en région Hainaut-Namur. En Région Bruxelles-Capitale, le Port de Bruxelles prévoit une collecte à l'écluse de Molenbeek, ainsi qu'un camion-citerne aspirant pour les eaux de fond de cale depuis la mi-2022 (coopération avec De Vlaamse Waterweg).

Description par État - France



Secteur d'intervention :

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

Collecte et élimination :

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

Attribution du marché :

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

Particularités spécifiques aux États :

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

Résolution CDNI 2024-II-4

Partie B

Suppression de l'indication de la température pour le transport de soufre liquide afin d'assurer à plus long terme la compatibilité de l'article 6.03, paragraphe 7, lettre d) du Règlement d'application de la CDNI avec l'ADN

La Conférence des Parties Contractantes,

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

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

considérant que l'indication chiffrée d'une température de transport maximale admissible pour le soufre liquide n'a pas d'incidence sur les objectifs de la CDNI et, par conséquent, n'est pas pertinente dans l'attestation de déchargement,

souhaitant alléger la charge administrative pour la profession,

sur proposition du groupe de travail CDNI/G,

décide d'amender l'article 6.03, paragraphe 7, lettre d) du Règlement d'application de la CDNI comme indiqué dans l'annexe.

La présente résolution prend effet immédiatement.

Annexe

Annexe Résolution CDNI 2024-II-4

« Article 6.03

Attestation de déchargement

Modifié par les Résolutions CDNI 2012-I-2, CDNI 2021-I-5, CDNI 2023-I-5 et CDNI 2023-II-6

« [...]

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

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

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

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

IIPC

Résolution IIPC 2024-II-1

Constat de la péréquation provisoire 2^{ème} trimestre 2024

Résolution arrêtée le 14 août 2024

Déroulement de la procédure

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A de la CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 2^{ème} trimestre 2024.
 - a) Le tableau « données trimestrielles provisoires » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1 août 2024.
 - b) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 2**).
 - c) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 3**).
2. Particularités
 - a) Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.
 - b) Les volumes de gazole pays signataires seront reportés sur la péréquation financière internationale.

Paiement dû au titre de la péréquation du 2^{ème} trimestre 2024

3. L'IIPC approuve la péréquation du 2^{ème} trimestre 2024 sur la base de ce qui suit :
 - a) Charges totales : 6 142 153,32 €
 - b) Recettes totales : 5 930 862,20 €
 - c) Résultat : - 211 291,12 €
 - d) Distribution :
 - SAB à :
 - ITB : 176 193,01 €
 - BEV : 636 211,20 €
 - VNF: 9 267,44 €
 - LUX à :
 - BEV : 132 136,19 €
 - SRH à :
 - ITB : 50 798,91 €

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2024, état 2^{ème} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T2/2024	Report provisoire 2023	Solde reporté 2011-2022	Etat Cumulé
	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 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

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	1 006
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	18	818	2 589	30	1	2 782	6 238
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	123	3 569	17 293	430	-	6 091	+ 27 506
	Chiffons usagés / Alt lappen / Poetsdoeken	kg	108	31 064	49 406	1 854	80	37 125	+ 119 637
	Filtres à huile / Alt filter / Oliefilters	kg	157	16 853	32 548	840	18	10 341	+ 60 757
4	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	207 899
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg	30		1 971	320			+ 2 321
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	55		11 026		4 613		+ 15 694
5	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	85	6 005	12 997	320	-	4 613	24 020
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	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	+ 3 040 978
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 3 842				+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	36 235	523 713	1 019 781	72 000	3 212	1 382 195	3 037 136
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	26 533	296 579	1 842 948	122 657	135 237	618 551	+ 3 042 505
	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	3 042 505
	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	89 190

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

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

Ölhaltige Plastikbehälter sind in der Summe Alt lappen enthalten, weil diese ölhaltigen plastikbehälter in Basel (CH) zusammen mit den Alt lappen 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 réipients 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.

Calcul de péréquation							
Année 2024/2. trimestre							
IIPC PT 2024-2							
Etat/IN	Données IN 2T2024			Péréquation financière			
	coûts Zn	recettes Xn	part coûts Zn/ΣZn	part convent. Recettes Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Péréquation Cn = Ω - Xn	Péréquation T1 Cn T1	Péréquation T2 Cn T2
DE	2 859 155,92 €	1 148 578,39 €	0,4654973217113	2 760 800,47	1 612 222,08 €	843 874,70 €	768 347,38 €
BE	1 028 936,90 €	618 462,47 €	0,1675205496173	993 541,30	375 078,83 €	148 086,90 €	226 991,92 €
FR	59 183,00 €	40 515,00 €	0,0096355458610	57 147,09	16 632,09 €	7 364,65 €	9 267,44 €
LUX	3 211,50 €	257 555,34 €	0,0005228622329	3 101,02	254 454,32 € -	122 318,13 € -	132 136,19 €
NL	2 053 666,00 €	3 644 520,00 €	0,3343560300445	1 983 019,54	1 661 500,46 € -	839 828,82 € -	821 671,64 €
CH	138 000,00 €	221 231,00 €	0,0224676905330	133 252,78	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 €

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2024-2 (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							0,00
LUX		132 136,19					132 136,19
NL	176 193,01	636 211,20	9 267,44				821 671,64
CH	50 798,91						50 798,91
SUMME / TOTAL	226 991,92	768 347,38	9 267,44	0,00	0,00	0,00	
							1 004 606,74
							1 004 606,74

Résolution IIPC 2024-II-2

Constat de la péréquation provisoire 3^{ème} trimestre 2024

Résolution arrêtée le 20 novembre 2024

Déroulement de la procédure

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A de la CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 3^{ème} trimestre 2024.
 - a) Le tableau « données trimestrielles provisoires » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1^{er} novembre 2024.
 - b) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 2**).
 - c) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 3**).
2. Particularités
 - a) Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.
 - b) Les reports présentés ne tiennent pas compte de la péréquation financière annuelle 2023.
 - c) Les volumes de gazole pays signataires seront reportés sur la péréquation financière internationale.

Paiement dû au titre de la péréquation du 3^{ème} trimestre 2024

3. L'IIPC approuve la péréquation du 3^{ème} trimestre 2024 sur la base de ce qui suit :
 - a) Charges totales : 9 137 354,09 €
 - b) Recettes totales : 9 004 222,48 €
 - c) Résultat : - 133 131,61 €
 - d) Distribution :
 - SAB à :
 - ITB : 181 218,87 €
 - BEV : 667 068,61 €
 - VNF : 3 537,28 €
 - LUX à :
 - BEV : 132 013,24 €
 - SRH à :
 - ITB : 49 052,34 €

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2024, état 3^{ème} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T3/2024	Report provisoire 2023	Solde reporté 2011-2022	Etat Cumulé
	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 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

Annexe 1

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 3 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	958	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	16	794	2 371	57	3	6 084	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	42	4 142	14 176	140	-	25 401	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	10	29 930	47 280	4 178	50	120 984	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	4	17 329	30 672	700	27	59 996	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	56	51 401	92 128	5 018	77	206 381	
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		5 686	987	40		6 713	
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	2	1 799	9 332		4 016	15 149	
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	2	7 485	10 319	40	-	21 862	
Zn-	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	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
Xn-	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	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 oninbare 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.

Annexe 2

Calcul de péréquation								
Année 2024/3. trimestre								
IIPC PT 2024-3								
Etat/IN	Données IN 3T2024			Péréquation financière				
	coûts Zn	recettes Xn	part coûts Zn/ΣZn	part convent. Recettes Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Péréquation Cn = Ω - Xn	Péréquation T1 Cn T1	Péréquation T2 Cn T2	Péréquation T3 Cn T3
DE	4 260 790,83 €	1 787 407,01 €	0,4663046641328	4 198 710,94	2 411 303,93 €	843 874,70 €	768 347,38 €	799 081,85 €
BE	1 538 995,17 €	911 221,91 €	0,1684289735126	1 516 571,95	605 350,04 €	148 086,90 €	226 991,92 €	230 271,21 €
FR	86 865,00 €	65 430,00 €	0,0095065813522	85 599,37	20 169,37 €	7 364,65 €	9 267,44 €	3 537,28 €
LUX	6 320,09 €	392 695,56 €	0,0006916761611	6 228,01	386 467,55 €	122 318,13 €	132 136,19 €	132 013,24 €
NL	3 036 383,00 €	5 505 468,00 €	0,3323044034512	2 992 142,78	2 513 325,22 €	839 828,82 €	821 671,64 €	851 824,76 €
CH	208 000,00 €	342 000,00 €	0,0227637013901	204 969,43	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 (31/07 - 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
