

Zusammenstellung der Beschlüsse der KVP-Sitzung vom 25. Juni 2013

Mitteilung des Sekretariats

2013-I-1	CDNI – Haushalt 2014
2013-I-2	Revision der Tarifstruktur des Systems zur Finanzierung der Sammlung öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle
2013-I-3	Jahresfinanzausgleich 2011

Beschluss CDNI 2013-I-1

CDNI – Haushalt 2014

Die Konferenz der Vertragsparteien,

in Kenntnis des vom Sekretariat aufgestellten detaillierten Haushaltsplans (CPC (13) 4 endg.) und nach Maßgabe des Artikels 1 der Finanzordnung des CDNI,

nimmt ihren Haushalt 2014 gemäß Artikel 14 Absatz 6 des Übereinkommens sowie den Haushalt 2014 der IAKS gemäß Artikel 10 Absatz 6 des Übereinkommens in Höhe von insgesamt 632 502 € (sechshundertzweiunddreißigtausendfünfhundertzwei Euro) an;

legt die Verteilung der Beiträge der Vertragsparteien wie folgt fest:

LAND	2014 (Betrag in Euro)
Deutschland	156 417
Belgien	79 917
Frankreich	45 492
Luxemburg	41 667
Niederlande	259 692
Schweiz	49 317
Insgesamt	632 502

Die Beiträge sind auf das Konto des CDNI bei der Bank CIC Est in Straßburg einzuzahlen.

Die Vertragsstaaten weisen darauf hin, dass diese Zahlungen unter dem Vorbehalt der Genehmigung der nationalen Haushalte durch das jeweilige Parlament stehen.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2014 in Kraft.

Beschluss CDNI 2013-I-2

Revision der Tarifstruktur des Systems zur Finanzierung der Sammlung öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle

Die Konferenz der Vertragsparteien,

unter Hinweis auf das Übereinkommen über die Sammlung, Annahme und Abgabe von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt und dessen Artikel 6, wonach Kriterien zur Förderung der Vermeidung öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle ausgearbeitet werden sollen,

nimmt vom beigefügten Bericht ihrer Arbeitsgruppe zu dieser Frage Kenntnis,

stellt fest, dass das angestrebte Ziel der Abfallvermeidung derzeit weder durch ergänzende Vorschriften noch durch eine differenzierte Entsorgungsgebühr in angemessener Weise erreicht werden kann,

in dem Bewusstsein, dass der Abfallvermeidung im Rahmen des Finanzierungssystems nach Artikel 6 CDNI nach wie vor große Bedeutung zukommt,

stellt ferner fest, dass die Sammlung und Entsorgung öl- und fetthaltiger Abfälle sowie deren Finanzierung keinen Anlass zu besonderen Bemerkungen geben,

stellt ferner fest, dass ein Teil des Gewerbes eine Anpassung des Tarfsystems wünscht, damit das Verhältnis zwischen der Entsorgungsgebühr und der erzeugten Abfallmenge bei allen Schiffen deutlicher hervortritt,

nimmt die Zusage der Arbeitsgruppe CDNI/G zur Bewertung des Annahme- und Sammelstellennetzes für diese Abfallart bis 2015 zur Kenntnis,

ersucht

- die Arbeitsgruppe CDNI/G:
 - o ihr spätestens im Herbst 2015 Bericht zur Bewertung des Netzes zu erstatten,
 - o ihr im Dezember 2013 einen Bericht über die Möglichkeit einer Anpassung des Tarfsystems der Entsorgungsgebühr im Hinblick auf eine bessere Angemessenheit zwischen der Nutzung des Annahmestellenetzes und dem Gesamtbetrag der Entsorgungsgebühr der für einen Schiffstyp verlangt wird, vorzulegen und gegebenenfalls dementsprechende Vorschläge zu unterbreiten.
- die betroffenen Branchen, ihre Initiativen zur Abfallvermeidung durch die Einführung von Merkblättern zu erwiesenen Best Practices fortzusetzen.

Anlage

Bericht über die Berücksichtigung von Kriterien, die zur Vermeidung öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle beitragen könnten

Einleitung

1. Der vorliegende Bericht fasst die Beratungen und Untersuchungen in Bezug auf Kriterien zur Erreichung des in Artikel 6 CDNI verankerten Ziels der Vermeidung öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle zusammen. Dieses Ziel hat seinen Ursprung im Kontext der Finanzierung der Annahme und Entsorgung dieser Abfallart, denn das in dem Übereinkommen festgelegte Gebührensystem nimmt dem Binnenschiffahrtsgewerbe gewissermaßen den Anreiz zur Ergreifung individueller Maßnahmen zur Abfallvermeidung.
2. Die Überlegungen der Konferenz der Vertragsparteien und der Arbeitsgruppe CDNI/G beruhen auf den ersten Erfahrungen hinsichtlich der Entsorgung dieser Abfallart und deren Finanzierung. Obgleich sich diese Erfahrungen auf lediglich zwei Jahre beziehen, konnten auf ihrer Grundlage die charakteristischen Merkmale bezüglich der angenommenen Abfallmengen, der Häufigkeit der Abgaben bei den Annahmestellen und der durch das System verursachten Gesamtkosten festgestellt werden.
3. Gemäß Artikel 6 CDNI sollen praktische, zum Zweck der Abfallvermeidung festzulegende Kriterien bei der Festlegung der Beträge der Entsorgungsgebühr berücksichtigt werden. Dies würde zu einer Differenzierung der Höhe der Entsorgungsgebühr nach den dabei zu unterscheidenden Schiffstypen führen, die auch der Notwendigkeit eines ausgeglichenen Verhältnisses zwischen den Gesamteinnahmen des Finanzierungssystems und den für den Betrieb des Annahmestellennetzes anfallenden Ausgaben Rechnung tragen müsste.
4. Neben der Frage der Abfallvermeidung wurden auch Überlegungen bezüglich
 - einer allgemeinen Senkung der mit dem Betrieb des Annahmestellennetzes verbundenen Kosten und
 - einer besseren Anpassung der Entsorgungsgebühr an die Umweltfreundlichkeit des Schiffes angestellt.

Methodologie

5. Zur Berücksichtigung von Kriterien zur Verringerung des Abfallaufkommens und zur Festlegung einer angemessenen Tarifstruktur für die Entsorgungsgebühr sind im Rahmen eines zukunftsorientierten Ansatzes folgende Schritte zu unterscheiden:
 - a) Definition von Schiffen, die verglichen mit durchschnittlichen Schiffen als „deutlich sauberer“ gelten;
 - b) Ermittlung und Festlegung von Einrichtungen und Verfahren an Bord zur Verringerung des Abfallaufkommens und zur Erreichung des „deutlich saubereren“ Zustands.
 - c) Festlegung eines regulatorischen oder nichtregulatorischen Rahmens für die praktische Anwendung der oben genannten Kriterien, unter Berücksichtigung der für ein ausgewogenes Funktionieren dieses Systems erforderlichen administrativen Begleitung;
 - d) Entwicklung einer Tarifstruktur, die echte Anreize für Investitionen und die Anwendung von Verfahren zur Verringerung des Abfallaufkommens und zur Erreichung des „deutlich saubereren“ Zustands schafft und gleichzeitig ein insgesamt ausgeglichenes Verhältnis zwischen den Kosten und Einnahmen des Finanzierungssystems gewährleistet. Dieser Schritt sollte auch die notwendige administrative Begleitung zur Durchsetzung der verbindlichen Vorschriften und insbesondere zur Verhinderung von Missbräuchen aufgrund des differenzierten Tarifs beinhalten, wobei beim Schiffahrtsgewerbe gleichzeitig die erforderliche Akzeptanz für die Differenzierung erreicht werden muss.

Diese vier Schritte wurden einer Prüfung unterzogen, die mangels ausreichend detaillierter Daten zu den Praktiken an Bord der verschiedenen Schiffsklassen und -arten jedoch nur bedingt aussagekräftig ist. Die gewonnenen Feststellungen lassen sich wie folgt zusammenfassen.

6. Anhand der Daten zum Verhalten der Schiffe bezüglich der Abgabe öl- und fetthaltiger Abfälle lässt sich ein deutlicher Unterschied zwischen Schiffen neueren Baujahrs und den übrigen Schiffen feststellen. Mangels zuverlässiger statistischer Daten und konkreter Belege für die Ursache des jeweiligen Abschneidens war eine genaue Bestimmung der Eigenschaften „deutlich sauberer“ Schiffe oder der anderen Schiffe jedoch nicht möglich. Da für die verschiedenen Schiffsklassen keine Abgabepprofile vorlagen, gab es für die beabsichtigte Festlegung keine ausreichenden Ansatzpunkte.

7. Bei näherer Betrachtung der Ausrüstung an Bord von Binnenschiffen wurde festgestellt, dass die Flotte in ihrer Gesamtheit als allgemein harmonisiert betrachtet werden kann. So ist der Einbau von Altöltanks und Abdichtungssystemen für die Schraubenwellendurchführung weitgehend Standard. Da es keine weiteren Vorrichtungen oder Verfahren gibt, die für das mengenmäßige Aufkommen öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle maßgebend wären, hängt dieses vor allem von der Qualität der Anlagen an Bord und deren Verschleißgrad ab. Der Auslastungsgrad des Schiffes bleibt in diesem Fall natürlich unberücksichtigt. Tatsächlich hängt das Abfallaufkommen in hohem Maße vom Verhalten der Schiffsbesatzung ab, wobei es auf die Anwendung einer ganzen Reihe von Maßnahmen, Verfahren und Einrichtungen ankommt. Aufgrund dieses Umstands ist eine objektive Festlegung von Kriterien in Bezug auf die angewandten Einrichtungen und Verfahren nur schwer möglich.

8. Die Möglichkeit zur Förderung der Abfallvermeidung durch Begünstigung jener Schiffe, die im Vergleich zum Durchschnitt deutlich weniger Abfallmengen abgeben, wurde geprüft. Dieser Ansatz würde den Einbau einer Vorrichtung erfordern, mit der die Bilgenwassermengen auf sichere Weise erfasst werden können. Obgleich solche Vorrichtungen auf dem Markt erhältlich sind, wurden die damit verbundenen Maßnahmen insgesamt als zu kompliziert und aufgrund der Möglichkeiten, die Verpflichtungen aus dem Übereinkommen zu umgehen, als zu unsicher befunden. Dieser Ansatz wurde daher verworfen.

9. Unabhängig von der Festlegung der technischen und betrieblichen Kriterien stellt sich die Frage, wie diese Kriterien im Hinblick auf das Ziel der Abfallvermeidung validiert werden sollen. Mangels konkreter Hinweise auf ein(e) leicht zu kontrollierende(s) Einrichtung oder Verfahren wurde davon ausgegangen, dass die für die Kontrollen und Zertifizierungen erforderliche administrative Begleitung im Falle der Einführung eines aus mehreren technischen und verfahrensmäßigen Komponenten bestehenden Mechanismus so umfangreich gewesen wäre, dass die damit verbundenen Kosten nicht zu rechtfertigen wären. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass eine Differenzierung des Tarifsystems zur Förderung der Abfallvermeidung eine angemessene administrative Begleitung sowohl in Bezug auf die Schiffe und deren Anlagen als auch im Hinblick auf die Verbuchung der Entsorgungsgebühr, insbesondere beim Bunkern von Gasöl, erfordern würde.

10. Im Übrigen stellt sich die Frage, welches Potenzial in einem differenzierten Tarif in Anbetracht des angestrebten Ziels steckt. Auf der Grundlage des Annahmestellennetzbetriebs in den Geschäftsjahren 2011 und 2012 wurden Szenarien entwickelt, um die Spanne und den möglichen Effekt eines differenzierten Tarifs zu ermitteln. Dabei wurde festgestellt, dass selbst eine beträchtliche Differenz zwischen dem ermäßigten Tarif und dem Standardtarif keinen ausreichend großen Anreizeffekt für die erforderlichen Investitionen zur Senkung der produzierten Mengen öl- und fetthaltiger Abfälle bieten würde.

11. Vor diesem Hintergrund hat die Arbeitsgruppe zusammen mit den Vertretern des Binnenschiffahrtsgewerbes festgestellt, dass das Ziel der Abfallvermeidung durch eine angepasste Tarifstruktur derzeit nicht erreicht werden könne und daher über das Verhalten der Besatzungen beim Schiffsbetrieb verwirklicht werden sollte.

12. Insoweit sollten die bereits von mehreren innerstaatlichen Institutionen unternommenen Schritte zur Erstellung von Best-Practice-Merkblättern zur Förderung der Abfallvermeidung fortgesetzt werden. Zusammenfassend schlägt die Arbeitsgruppe CDNI/G der Konferenz der Vertragsparteien vor, einen Beschluss betreffend einen gemeinsamen Standpunkt zu dem in Artikel 6 des Übereinkommens verankerten Ziel zu fassen.

13. Im Hinblick auf die in Absatz 4 angesprochenen Fragen erinnert die Arbeitsgruppe daran, dass sie sich zum Ziel gesetzt hat, den Betrieb des Annahmestellennetzes spätestens im Jahr 2015 mittels einer Bestandsaufnahme und Analyse unter Berücksichtigung des Betriebs im Zeitraum 2011-2013 einer vollständigen Bewertung zu unterziehen. Diese Bewertung stellt die Verbindung zwischen den Kosten für die Errichtung eines Annahmestellennetzes entlang aller dem Übereinkommen unterfallenden Wasserstraßen und den individuellen Leistungen der Stationen im Hinblick auf eine Optimierung des Netzes her.

14. Die Arbeitsgruppe schlägt vor, eine Analyse der Entsorgungsgebühren pro Schiff durchzuführen, um eine begrenzte Bewertung des Verhältnisses zwischen der Nutzung des Annahmestellennetzes und dem Gesamtbetrag der Entsorgungsgebühr, der für einen Schiffstyp anfällt, vorzunehmen.

Beschluss CDNI 2013-I-3

Jahresfinanzausgleich 2011

Die Konferenz der Vertragsparteien,

gestützt auf Artikel 14 des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt und Artikel 2 ihrer Geschäftsordnung,

genehmigt den von der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle beschlossenen Jahresfinanzausgleich 2011 (Beschluss IAKS 2013-II-1),

weist darauf hin, dass es gemäß Artikel 6 Absatz 1 des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt, wonach „sämtliche entrichteten Entsorgungsgebühren ausschließlich für die Finanzierung der Annahme und der Entsorgung der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle zu verwenden sind“, den innerstaatlichen Institutionen obliegt, alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit die zu übertragenden Beträge vollständig und ausschließlich für die oben genannten Zwecke verfügbar bleiben.

Dieser Beschluss tritt am 1. Juli 2013 in Kraft.

Anlage

Anlage Beschluss CDNI 2013-I-3

Tabelle 1: Volumen und Mengen der Abgaben

 Données annuelles / Jahresangaben / Jaargegevens								
Année : 2011 / Trimestre : 1 - 4								
		VNF	ITB	SAB	SRH	LUX	BEV (DE)	TOTAL
	Nombre de bateaux/ Zahl der Schiffe / aantal schepen			16 762	534	14	8 162	25 472
01	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie :	m3	/	253	2 526	228	3	1 601
02	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3	/	4 414	21 523	1 163	17	22 699
03	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg		184 934	663 890	21 252	336	224 706
04	Summe der Behälter / Totaal emballage	kg		19 848	113 026	2 131	64	19 959
								155 028

Tabelle 2: Finanzierungssystem – Einnahmen und Ausgaben

05	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	Euro	0 €	920 248 €	3 485 791 €	300 266 €	8 652 €	4 888 636 €	9 603 593 €
06	Rétribution d'élimination / Entsorgungsgebühr / Afvalbeheersbijdrage	Euro	144 612 €	853 505 €	6 645 603 €	246 235 €	11 415 €	2 547 473 €	10 448 843 €

Tabelle 3: Berechnung des Jahresfinanzausgleichs 2011

Jahr 2011								
IIPC PA 2011								
	Angaben NI Jahr 2011			Finanzausgleich				
Etat/IN	Kosten	Einnahmen	Anteil Kosten	vertraglicher Anteil Einnahmen	Ausgleich	Ausgleich T4	Zusätzlicher Ausgleich 2011	2011 zum Übertragen
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	CnT4=Cn-CnT3		
DE	4 888 635,87 €	2 547 473,00 €	0,5090423643260	5 318 903,54 €	2 771 430,54 €	2 711 665,10 €	59 765,44 €	430 267,67 €
BE	920 248,44 €	853 505,69 €	0,0958233450234	1 001 243,05 €	147 737,36 €	129 303,94 €	18 433,42 €	80 994,61 €
FR	- €	144 611,80 €	0,0000000000000	- €	144 611,80 €	144 611,80 €	- €	- €
LUX	8 652,05 €	11 414,10 €	0,0009009179872	9 413,55 €	2 000,55 €	2 076,17 €	75,62 €	761,50 €
NL	3 485 791,00 €	6 645 603,00 €	0,3629673674563	3 792 588,89 €	2 853 014,11 €	2 943 855,87 €	90 841,76 €	306 797,89 €
CH	300 266,00 €	246 235,00 €	0,0312660052070	326 693,57 €	80 458,57 €	249 574,81 €	169 116,24 €	26 427,57 €
Σ	9 603 593,36 €	10 448 842,59 €	1,00	10 448 842,59 €	0,00 €	0,00 €	- 0,00 €	845 249,23 €
	Saldo /31.12.2011	845 249,23 €						

Tabelle 4: Verteilungstabelle

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2011-Y							
Zahlungsleistende IN/ IN débitrices / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LU	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00 €
DE							
FR							0,00 €
LU							
NL							
CH	18 433,42 €	59 765,44 €		75,62 €	90 841,76		169 116,24 €
SUMME / TOTAL	18 433,42 €	59 765,44 €		75,62 €	90 841,76		
							169 116,24 €
							169 116,24 €
