



CDNI

ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE SAMMLUNG,
ABGABE UND ANNAHME VON ABFÄLLEN
IN DER RHEIN- UND BINNENSCHIFFFAHRT

TEIL A
**BERICHT DER IAKS ÜBER DIE JÄHRLICHE
BEWERTUNG DES FINANZIERUNGSSYSTEMS
UND VORSCHLAG FÜR DEN BETRAG
DER ENTSORGUNGSGEBÜHR 2020 UND 2021
(ARTIKEL 10 UND 14)**

Teil A
Bericht der IAKS über die jährliche Bewertung des
Finanzierungssystems und
Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2020 und 2021
(Artikel 10 und 14)

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2017
2. Finanzielle Entwicklung in den Jahren 2018-2019
3. Planung für 2020
4. Bewertung der Auswirkungen von Niedrigwasser und der Konjunkturentwicklung im Jahr 2018
5. Analyse der aggregierten Daten seit 2012 und Ausblick
6. Derzeitige Überlegungen mit eventuellen Auswirkungen auf den Finanzausgleich
7. Anpassung des Betrags für die Abfallentsorgungsgebühr
8. Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2020

1. Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2017

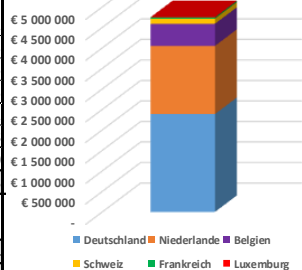
Mit der Unterzeichnung des CDNI im Jahre 1996 einigten sich die Vertragsstaaten auf eine Entsorgungsgebühr in Höhe von 7,50 Euro / 1.000 Liter mineralölsteuerfrei gebunkerten Gasöls. Mit dieser Gebühr wurden in den ersten 7 Jahren, in denen das SPE-CDNI (elektronisches Zahlungssystem des CDNI) operativ war, jeweils mehr Einnahmen erzielt als zur Deckung der Kosten benötigt wurde (Mehreinnahmen) und somit konnten Mehreinnahme erzielt werden.

Insgesamt beliefen sich die bis 2017 entstandenen Mehreinnahmen auf ca. 4 700 000 €, die nach dem im CDNI festgelegten Verteilerschlüssel auf die Vertragsstaaten verteilt wurden.

Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2017

	Beiträge	Kosten	Mehreinnahme	Deutschland	Niederlande	Belgien	Schweiz	Frankreich	Luxemburg
	€	€	€	€	€	€	€	€	€
Auf der Grundlage von 34 Finanzausgleichszahlungen wurden die Mehreinnahme wie folgt verwaltet:									
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	48 280	21 433	3 415	857	100
Total	72 821 154	68 072 073	4 749 081	2 364 206	1 638 093	581 673	123 537	27 975	3 954
Wenn die im Zeitraum 2011-2017 kumulierten Mehreinnahmen auf einmal ausgeglichen werden würden, dann würden die Mehreinnahmen wie folgt verwaltet werden:									
2011-2017	72 821 154	68 072 073	4 749 081	2 364 206	1 638 093	581 673	123 537	27 975	3 954
Differenz	-	-	-	- 22 835	- 24 931	42 373	- 1 342	- 2 800	- 109

Zuschreibung der Mehreinnahme auf der Grundlage von 34 Finanzausgleichszahlungen



Das Binnenschiffahrtsgewerbe hat in dieser Zeit 72,8 Mio. € in das System eigezahlt (die Einnahmen entsprechen der Entsorgungsgebühr). Die von den Innerstaatlichen Institutionen (IN) in den 6 Vertragsstaaten organisierten Systeme zur Sammlung, Abgabe und Annahme verursachten Kosten in Höhe von ca. 68,1 Mio. €.

Das bei Inkrafttreten des CDNI vorhandene bzw. eingerichtete Netz von Annahmestellen hat sich in den Jahre 2011 bis 2017 nur wenig geändert. Nur in einem Staat wurden an dem vorhandenen Netz 2011 noch relevante Ergänzungen vorgenommen.

2. Finanzielle Entwicklung in den Jahren 2018-2019

Erstmals seit dem Inkrafttreten des CDNI endet 2018 ein Jahr mit Mindereinnahmen von rund einer Million Euro. Nach Abzug dieses Betrages reduziert sich der zwischen 2011 und 2017 kumulierte Mehreinnahme auf rund 3,7 Mio. € zum Ende des Haushaltsjahres 2018.

In den ersten zwei Quartalen 2019 beliefen sich die Einnahmen auf 5 125 551 € und die Annahmekosten auf 5 512 704 €. Im letzten Quartal des Jahres 2019 liegen die Kosten wahrscheinlich über den Einnahmen. Das Jahr 2019 wird daher voraussichtlich ebenfalls mit einem Defizit von fast einer Million Euro abgeschlossen werden.

Im Zeitraum von 2011 bis 2018 stiegen die Annahme- und Entsorgungskosten von 9,6 Mio. € auf 11,2 Mio. €. Voraussichtlich werden die Annahme- und Entsorgungskosten in den kommenden Jahren weiter steigen.

Die Gründe für diese kontinuierliche Entwicklung sind vielfältig:

- Altölerlöse befinden sich auf einem außerordentlich niedrigen Stand.
- Die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser steigen.
- Betriebskosten der Annahmestellen steigen entsprechend der Lebenshaltungskostenindizes.
- Das Netz der Annahmestellen wird weiter ausgebaut oder muss erneuert werden.
- Die Inbetriebnahme von Bilgenentölungsbooten in Doppelhüllbauweise wird ab dem 31. Dezember 2038 verpflichtend vorgeschrieben.
- Die Inflation.

3. Planung für 2020

Die Innerstaatlichen Institutionen planen für 2020 Einnahmen in Höhe von 10,6 Mio € und Ausgaben in Höhe von 11,7 Mio €. Insofern würde auch das Jahr 2020 mit Mindereinnahmen von über einer Million Euro enden, Bei Verrechnung dieses Betrags mit den noch vorhandenen Mehreinnahmen aus der Zeit von 2011 bis 2019 ergibt sich nach Abschluss des Jahres 2020 ein Restbetrag in Höhe von ca. 1,6 Mio € (siehe auch Punkt 5).

Die Gründe für diese Entwicklung sind folgende:

- Die Situation im Altölbereich ist im Wesentlichen unverändert.
- Es ist wahrscheinlich, dass die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser weiter steigen werden.
- Die Entwicklungen des Gasölpreises.
- Die Fixkosten machen einen wesentlichen Teil der Gesamtkosten für die Annahme und Behandlung von öl- und fetthaltigen Abfällen aus.
- Die Erneuerung der Auftragsvergabe für die Annahme und Behandlung von Altöl wird im Vergleich zu den aktuellen Verträgen zu höheren Kosten führen.
- Die neuen Investitionen. Im Jahre 2020 sind jedoch keine größeren Investitionen geplant.
- Die Inflation.

Schätzung von Einnahmen und Ausgaben für das Jahr 2019 und 2020

Staat	Ausgaben endgültiger FA 2017	Schätzung Ausgaben 2018	Schätzung Ausgaben 2019	Schätzung Ausgaben 2020	Einnahmen endgültiger FA 2017	Schätzung Einnahmen 2018	Schätzung Einnahmen 2019	Schätzung Einnahmen 2020
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
DE	5 184 025,00	5 550 864,00	5 600 000,00	5 700 000,00	2 391 753,00	2 185 906,00	2 200 000,00	2 250 000,00
BE	1 582 015,00	1 715 860,00	1 650 000,00	1 750 000,00	976 074,00	930 522,00	900 000,00	1 000 000,00
FR	63 282,00	55 060,00	60 000,00	60 000,00	116 913,00	109 101,00	110 000,00	110 000,00
LUX	7365,00	8 923,00	9 000,00	9 000,00	170 119,00	177 176,00	220 000,00	225 000,00
NL	3 563 741,00	3 629 359,00	3 778 102,00	3 913 837,00	6 839 735,00	6 543 605,00	6 763 219,00	6 753 742,00
CH	252 061,00	253 000,00	255 000,00	255 000,00	302 212,00	268 066,00	270 000,00	270 000,00
Gesamt	10 652 489,00	11 213 066,00	11 352 102,00	11 687 837,00	10 796 806,00	10 214 376,00	10 463 219,00	10 608 742,00

- **Situation in Deutschland:** Der Kostenanstieg im Jahr 2018 ist im Wesentlichen auf die Inbetriebnahme eines Bilgenentölungsbootes in Doppelhüllenbauweise zurückzuführen. Für die Jahre 2019 und 2020 sind jedoch keine neuen Boote oder Veränderungen im Netz der Annahmestellen des BEV geplant.
- **Situation in Belgien:** 2019 wurde das Netzwerk durch die im Januar 2019 erfolgte Einrichtung einer Annahmestelle erweitert, die vom Hafen von Brüssel in der Region Brüssel-Hauptstadt verwaltet wird. Die Auswirkungen auf den Haushalt sind begrenzt. Sie werden auf 8.000 Euro im Jahr 2020 und 12.000 Euro im Jahr 2021 geschätzt.

Seit Juli 2019 hat De Vlaamse Waterweg ein neues Lastenheft für sein Bilgenentölungsboot und seinen LKW zur mobilen Entsorgung, was sich eindeutig auf die Kosten und das Verhältnis von variablen Kosten zu Fixkosten auswirken wird.

Der Hafen von Antwerpen hat ein Ausschreibungsverfahren für die Auftragsvergabe für Bunkerboote eingeleitet. Der wallonische öffentliche Dienst wird ein identisches Ausschreibungsverfahren für eine neue Vergabe ab August 2020 auf seinem gesamten wallonischen Netz einleiten (Ost- und Westzone).

De Vlaamse Waterweg, der Hafen von Gent und die Region Brüssel-Hauptstadt erwarten für 2021 keinen signifikanten Anstieg ihrer Kosten. Die Kosten für den Hafen von Antwerpen und den wallonischen öffentlichen Dienst hängen von der im Jahr 2020 durchgeführten Ausschreibung ab.

- **Situation in Frankreich:** Die Kosten für die Annahme werden voraussichtlich für den Betriebsteil (Fixkosten) entsprechend der Preisindexierung steigen. Ein Verfahren zur neuen Auftragsvergabe wird Ende 2020 eingeleitet werden.
- **Situation in Luxemburg:** Das Annahmernetz bleibt unverändert. Kostensteigerungen sind nicht zu erwarten.
In Luxemburg gibt es signifikante Zuwächse bei den Einnahmen, wahrscheinlich aufgrund einer Erholung der Tankschifffahrt, die stärker zugenommen hat als in anderen Flussgebieten. Luxemburg verwaltet viele ECO-Konten von Ölgesellschaften.
- **Situation in den Niederlanden:** Das Netz der Annahmestellen bleibt 2020 unverändert. Die Kosten für die Annahme werden jedoch um ungefähr 3% ab dem 1. Januar 2020 entsprechend der Preisindexierung steigen.
- **Situation in der Schweiz:** Die Kosten folgen der Preisindexierung, dies entspricht einer Steigerung um 0.5 bis 1 %.

4. Bewertung der Auswirkungen von Niedrigwasser und der Konjunktorentwicklung im Jahr 2018

Gemäß den Marktbeobachtungsstudien der ZKR führten im Jahr 2011 niedrige Pegelstände im Frühjahr und Herbst bei reger Nachfrage zu einer starken Flottenaktivität und einem hohen Gasölverbrauch, während 2018 hingegen der niedrigste Gasölverbrauch seit 2011 verzeichnet wurde.

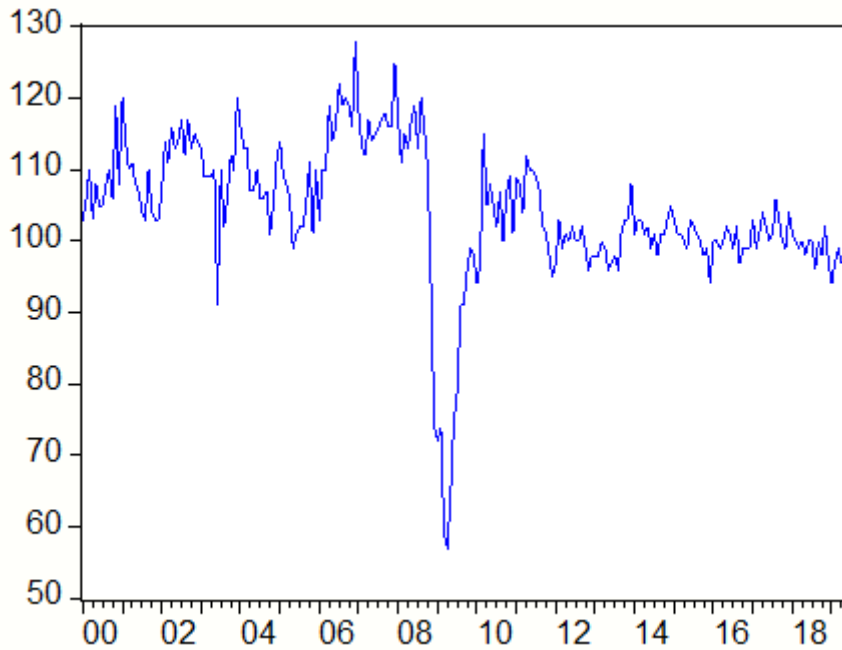
Der Güterverkehr auf dem traditionellen Rhein ging im vierten Quartal 2018 um 30 % gegenüber dem vierten Quartal 2017 zurück. Im Gesamtjahr 2018 gab es beim Güterverkehr (in Tonnen) auf dem Rhein einen Rückgang um rund 12 % gegenüber 2017.

In Deutschland trugen die Auswirkungen des Niedrigwassers im Jahr 2018 entscheidend zum Rückgang des Gütervolumens (in Tonnen) um 11,1% und des Verkehrsaufkommens (in Tonnen-Kilometern um 15,5% bei.

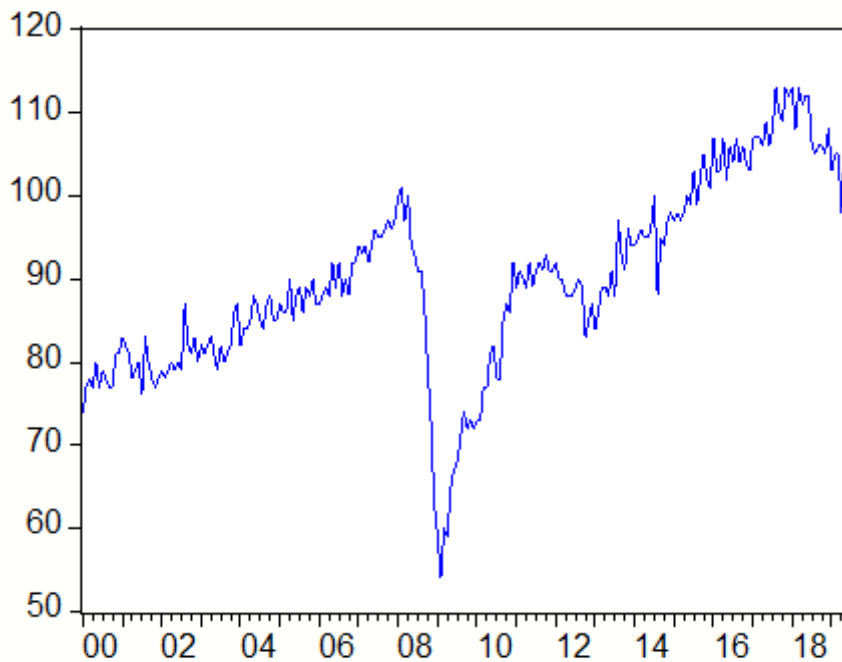
Tatsächlich scheint es sehr wahrscheinlich, dass die Zahlen vom Oktober 2018, die um etwa 21% vom Durchschnitt in den Jahren 2015-2018 abweichen, auf niedrige Wasserstände zurückzuführen sind. Auf jeden Fall ist 2018 ein Jahr mit geringerem Verkehrsaufkommen als in den Vorjahren, auch in Zeiten hoher Wasserstände. Im Juli beispielsweise gab es ein Minus von 12% im Vergleich zum Durchschnitt 2015-2018. Wohingegen im November 2018 - einem Monat mit noch sehr niedrigen Wasserständen – anscheinend nur ein geringer Unterschied im Verkehrsaufkommen zu verzeichnen war. Dies deutet darauf hin, dass niedrige Wasserstände allein nicht den Rückgang beim Verkehrsaufkommen und dem Gasölverbrauch erklären.

Ein weiterer Grund für den Rückgang des Güterverkehrs auf dem Rhein und des Verkehrs auf deutschen Binnenwasserstraßen im Jahre 2018 war die konjunkturell-wirtschaftliche Lage, die sich in der zweiten Jahreshälfte merklich verschlechterte. Dies war vor allem an der Stahlerzeugung abzulesen). Diese Abschwächung ist zu einem erheblichen Teil mit der rückläufigen europäischen Automobilproduktion zu erklären. Ein Rückgang der Stahlerzeugung (und der Automobilproduktion) ist für den Binnenschifftransport auf dem Rhein von großer Bedeutung, und zwar für den Eisenerz-, Stahl- und Kohletransport.

Index der deutschen Gusseisen- und Stahlproduktion, Quelle: Eurostat



Europäischer Automobilproduktionsindex, Quelle: Eurostat



Des Weiteren schreibt das Kieler Institut für Weltwirtschaft in seinem im September 2019 erschienenen Konjunkturbericht [Kieler Konjunkturbericht Nr. 59 (2019, Q3)]: „Waren die Rückgänge in der zweiten Jahreshälfte [der deutschen Konjunktur] wohl noch zu einem Gutteil Sonderfaktoren geschuldet wie den Problemen der Automobilhersteller [...] und dem Niedrigwasser am Rhein, so hat sich inzwischen offenbar auch die Grunddynamik der Industriekonjunktur stark abgeschwächt.“

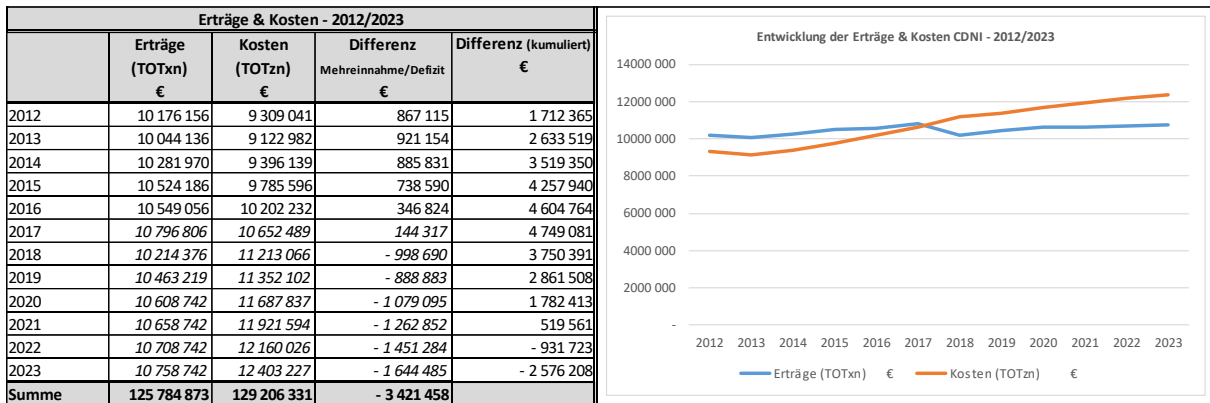
Ein weiterer Faktor zur Erläuterung des Rückgangs des Gasölverbrauchs liegt in der Modernisierung der Flotte mit größeren, leistungsfähigeren Fahrzeugen mit technischen Systemen zur Senkung des Gasölverbrauchs.

5. Analyse der aggregierten Daten seit 2012 und Ausblick

Auf der Grundlage der seit 2012 gemachten Erfahrungen (Anhang 1) und der von den Innerstaatlichen Institutionen (IN) vorgelegten Schätzungen wurde eine Vorausschätzung der Haushaltsjahre 2019 bis 2023 des Finanzierungssystems der Sammlung und Entsorgung der Abfälle von Teil A des Übereinkommens vorgenommen.

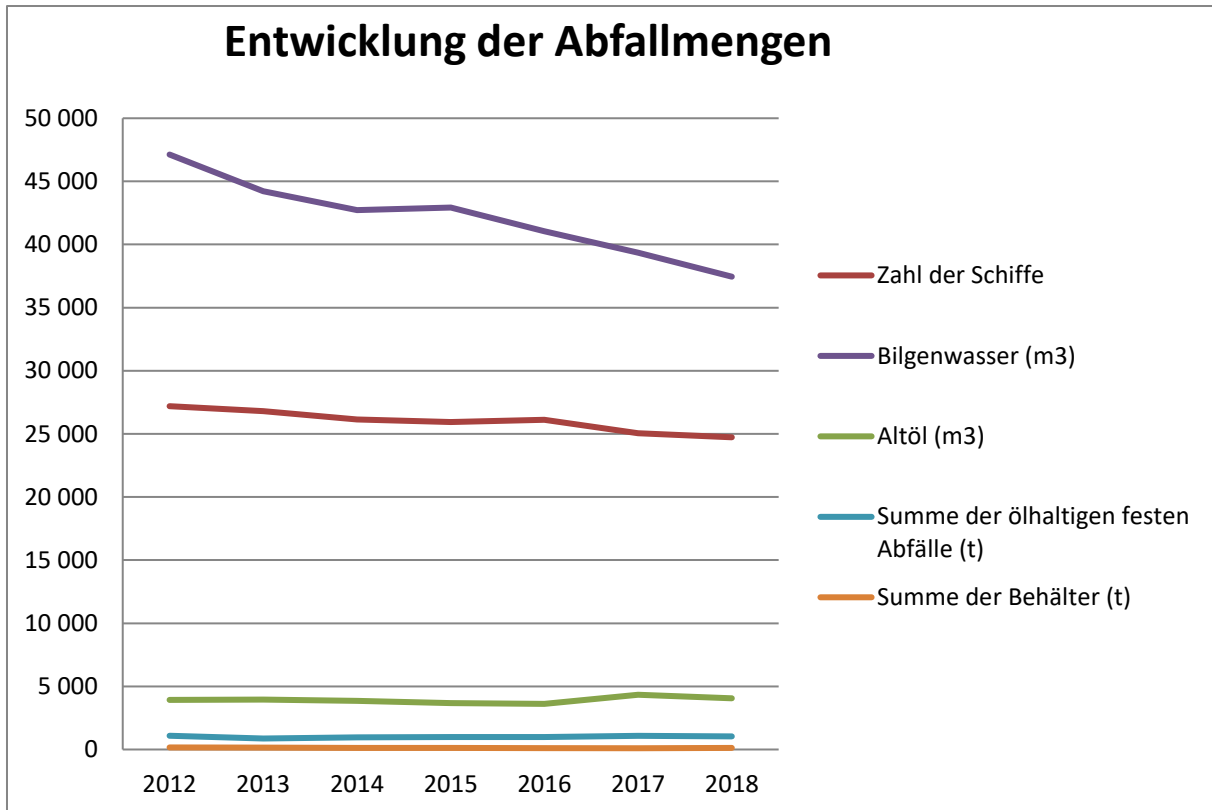
Die vorläufigen Daten des Haushaltsjahres 2018 weisen seit 2011 kumulierte Mehreinnahmen von ungefähr 3 700 000 € aus. Die Einnahmen sind weitgehend stabil, wobei die Kosten beständig ansteigen. Das Jahr 2018 wird voraussichtlich erstmals ein Defizit von einer Million Euro aufweisen. Dies bedeutet, dass die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr die Kosten für die Sammlung und Entsorgung öl- und fetthaltiger Abfälle nicht mehr decken. Im ersten Halbjahr des Jahres 2019 setzt sich diese Tendenz fort.

Die Innerstaatlichen Institutionen haben die folgenden Prognosen für die Jahre 2019 - 2020 übermittelt. Die fehlenden Prognose-Daten sind in der Tabelle anhand der Datenlage früherer Jahre und entsprechend dem derzeitigen Trend ergänzt worden. Diese Hypothese berücksichtigt die eventuelle Erhöhung der Entsorgungsgebühr nicht (die heute bei 7, 50 Euro für 1000 Liter Gasöl liegt).



Die Entsorgungsgebühren schwanken seit 2011 zwischen 10.200.000 € und 10.800.000 €. 2017 gab es die höchsten Einnahmen mit 10.796.806 € zu verzeichnen und 2018 lagen sie mit 10.214.376 € (vorläufiger Betrag) am niedrigsten.

Der allgemeine Trend für die gesammelten Mengen an öl- und fetthaltigen Abfällen mit Blick auf die Anzahl der Vorgänge und das Volumen ist leicht rückläufig und das Bilgenwasser ist durch einen kontinuierlichen Rückgang gekennzeichnet.



Dieser Trend (steigende Kosten trotz rückläufiger Abfallmengen) kann durch mehrere Faktoren erklärt werden:

1. ein großer Teil der Kosten sind Fixkosten, die trotz veränderter Mengen an angenommenem Abfall gleichbleiben;
2. der Preis für den Rückkauf von Altöl ist stark gesunken. Die Einnahmen, die bisher für den Verkauf von Altöl erzielt werden konnten, sind daher ebenfalls zurückgegangen;
3. der weniger umfangreiche Ausbau des Annahmestellennetzes in Belgien;
4. in Deutschland wurde ein altes Bilgenentölungsboot durch ein neues Doppelhüllen-Bilgenentölungsboot ersetzt;
5. die Inflation führte auch zu einem Anstieg der Kosten;
6. die Modernisierung der Flotte durch Fahrzeuge, die weniger Abfälle verursachen;
7. die Kostensteigerungen bei der Entsorgung und Behandlung der Abfälle (Steuern auf die Abfallverbrennung...).
8. und schließlich die Wechselkursauswirkungen zwischen dem Schweizer Franken und dem Euro.


6. Derzeitige Überlegungen mit eventuellen Auswirkungen auf den Finanzausgleich

- Die IAKS stellt fest, dass die Kosten weiterhin ansteigen. Sie erwartet, dass das Entsorgungsnetzwerk zumindest erhalten wird oder erneuert werden muss, so dass mit steigenden Kosten zu rechnen ist. Im Jahr 2020 wird in Partnerschaft mit dem Gewerbe eine strategische Vision für die Zukunft des Netzes von Annahmestellen für öl- und fetthaltigen Abfällen erarbeitet werden.
- In Frankreich werden derzeit Überlegungen über eine Ausdehnung des Übereinkommens auf das gesamte Hoheitsgebiet angestellt. Diese Ausdehnung würde zur Einrichtung zusätzlicher Annahmestellen führen. Frankreich hat in seine Evaluierung die Entsorgungsgebühr einbezogen und zielt auf ein ausgeglichenes System zwischen Einnahmen und Ausgaben ab.

- Innerhalb der Donaukommission wurden Diskussionen über einen möglichen Beitritt zum CDNI konkret aufgenommen. Die erste gemeinsame Sitzung von Sachverständigen des CDNI und der Donaukommission hat am 31. Oktober 2018 in Wien stattgefunden. ([Link zur Pressemitteilung](#)) Derzeit ist noch nicht abzusehen, wann mit dem Beitritt eines oder mehrerer Staaten gerechnet werden könnte.
- Die Frage der Übernahme der Kosten des SPE-CDNI durch das Gewerbe und eine mögliche Änderung von Artikel 6 ist erörtert worden. Eine Mehrheit der Delegationen hat sich gegen eine solche Maßnahme ausgesprochen und betont, dass die Übernahme von Verwaltungskosten durch die Vertragsstaaten zu dem ausgewogenen Ergebnis und der Akzeptanz des Übereinkommens durch das Gewerbe beigetragen hat.
- Auch der Modernisierungsbedarf der Bilgenentölerflotte¹ sollte berücksichtigt werden. Zum heutigen Stand wurden etwa 80 % der in Betrieb befindlichen Bilgenentölungsboote vor 1980 gebaut, und langfristig werden diese Schiffe den geltenden Vorschriften nicht mehr entsprechen: Ab dem 1. Januar 2038 müssen alle Bilgenentölungsboote in Doppelhüllbauweise nach den Anforderungen des ADN (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen) ausgeführt sein. Die Flottenbestandsverzeichnisse der Vertragsstaaten weisen insgesamt 46 Bilgenentölungsboote aus, darunter etwa 40 Boote, die Gegenstand von Verträgen mit den Innerstaatlichen Institutionen sind. Nach den vorliegenden Informationen sind derzeit nur drei Boote in einer Doppelhüllenbauweise ausgeführt. Auf nationaler Ebene werden Konsultationen durchgeführt, wobei der Erneuerung der Bilgenentölerflotte Rechnung getragen wird, insbesondere bei der Ausarbeitung eines mehrjährigen Strategieplans.

Hierbei sollte die Bedeutung von Investitionen und Innovationen erwähnt werden, die sich positiv auf die Preisstruktur und die Kostenstabilität auswirken können.

7. Anpassung des Betrags für die Abfallentsorgungsgebühr

$$\text{€ } 7,50 + \text{€ } 1,00 = \text{ca. € } 1,3 \text{ bis € } 1,4 \text{ Millionen mehr an Einkünften}$$


Eine Anpassung der Abfallentsorgungsgebühr von 7,50 Euro um 1,- Euro (13,33 %) auf 8,50 Euro pro m³ gebunkertem Gasöl wird zu einer Erhöhung der Einkünfte um ca. 1,3 bis € 1,4 Millionen Euro führen; eine Erhöhung um 2 Euro führt dann zu 2,6 bis € 2,8 Millionen Euro usw.

Auf der Grundlage von Schätzungen der Innerstaatlichen Institutionen für die Jahre 2019-2020 und von Einnahmenprognosen auf der Grundlage der durchschnittlichen Einnahmen der letzten acht Jahre für die Jahre 2021-2025, stellt das Sekretariat zwei Szenarien mit einer Erhöhung des Betrags der Entsorgungsgebühr im Jahr 2021 vor.

¹ Gegenstand des IAKS-Berichts über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und Vorschlag für die Höhe der Entsorgungsgebühr 2019.

Hypothese 1: Gestaffelte Erhöhung der Entsorgungsgebühr ab 2021 in Schritten von 0,50 € pro Jahr:

	2018 - 7,50€	2019 - 7,50€	2020 - 7,50€	2021 - 8,00€	2022 - 8,50€	2023 - 9,00€	2024 - 9,00€	2025 - 9,00€
Verwijderingskosten (€)	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Verwijderingsbijdragen (€)	10 895 334	10 463 219	10 608 742	11 369 325	12 136 574	12 910 490	12 970 490	13 030 490
Overschot/Tekort (€)	-317 733	-888 883	-1 079 095	-552 269	-23 451	507 264	319 200	126 174
Overschot/Tekort (€) Cumul	3 750 391	2 861 508	1 782 413	1 230 144	1 206 693	1 713 957	2 033 157	2 159 330

Hypothese 2: Erhöhung der Entsorgungsgebühr im Jahr 2021 mit anschließender Beibehaltung des Betrags über mehrere Jahre:

Scenario ad 7.50€

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Verwijderingskosten (€)	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Verwijderingsbijdragen (€)	10 214 376	10 463 219	10 608 742	10 658 742	10 708 742	10 758 742	10 808 742	10 858 742
Overschot/Tekort (€)	-998 691	-888 883	-1 079 095	-1 262 852	-1 451 284	-1 644 484	-1 842 549	-2 045 574
Overschot/Tekort (€) Cumul	3 750 391	2 861 508	1 782 413	519 561	-931 723	-2 576 207	-4 418 755	-6 464 330

Scenario ad 8.00€

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Verwijderingskosten (€)	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Verwijderingsbijdragen (€)	10 895 334	10 463 219	10 608 742	11 369 325	11 422 658	11 475 991	11 529 325	11 582 658
Overschot/Tekort (€)	-317 733	-888 883	-1 079 095	-552 269	-737 367	-927 235	-1 121 966	-1 321 658
Overschot/Tekort (€) Cumul	3 750 391	2 861 508	1 782 413	1 230 144	492 776	-434 458	-1 556 424	-2 878 082

Scenario ad 8.50€

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Verwijderingskosten (€)	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Verwijderingsbijdragen (€)	10 214 376	10 463 219	10 608 742	12 079 908	12 136 574	12 193 241	12 249 908	12 306 574
Overschot/Tekort (€)	-998 691	-888 883	-1 079 095	158 314	-23 451	-209 985	-401 383	-597 742
Overschot/Tekort (€) Cumul	3 750 390,79	2 861 508	1 782 413	1 940 727	1 917 275	1 707 290	1 305 907	708 165

Scenario ad 9.00€

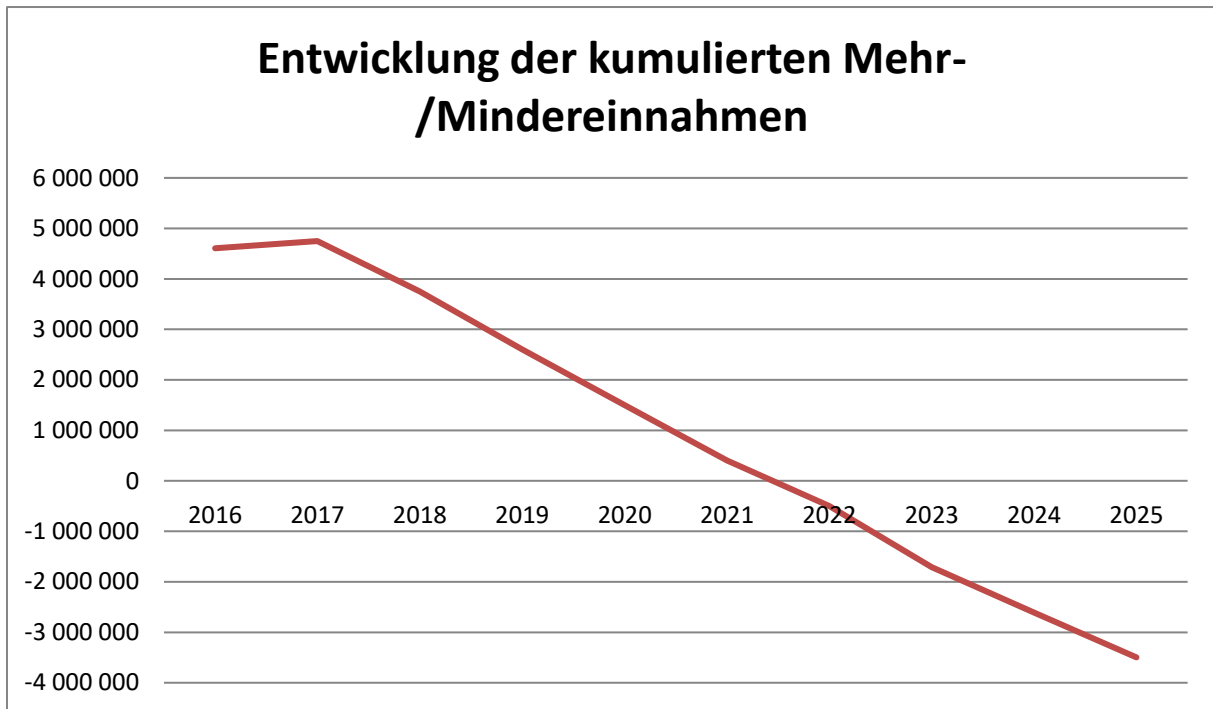
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Verwijderingskosten (€)	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Verwijderingsbijdragen (€)	10 214 376	10 463 219	10 608 742	12 790 490	12 850 490	12 910 490	12 970 490	13 030 490
Overschot/Tekort (€)	-998 691	-888 883	-1 079 095	868 897	690 465	507 264	319 200	126 174
Overschot/Tekort (€) Cumul	3 750 390,79	2 861 508	1 782 413	2 651 309	3 341 774	3 849 039	4 168 238	4 294 412

Die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr decken die Kosten für die Sammlung und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Abfällen seit 2018 nicht mehr, und bis 2021 werden die Mehreinnahme aufgebraucht sein. Die Erhöhung der Entsorgungsgebühr erscheint daher unvermeidlich und muss spätestens zum 1. Januar 2021 erfolgen. Die obigen Hypothesen machen deutlich, dass je später die Erhöhung der Entsorgungsgebühr erfolgt, desto höher muss sie ausfallen.

Es sei zur Erinnerung darauf hingewiesen, dass bei der Anhörung der anerkannten Verbände am 14. Dezember 2017 sich das Gewerbe gegen eine schrittweise Erhöhung der Entsorgungsgebühr aussprach und eine direkte Erhöhung auf 8,00 € befürwortete, wenn sich dies als notwendig erweisen sollte und diese Gebühr sollte dann über mehrere Jahre aufrechterhalten werden. Das Gewerbe wurde zu einer weiteren Anhörung am 17. Dezember 2019 eingeladen.

Angesichts der jüngsten Tendenzen schlägt die IAKS eine Erhöhung auf 8,50 Euro vor, um eine mehrjährige Perspektive zu ermöglichen.

8. Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2020



Anhänge:

Anhang 1: Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung 2012 – 2018

Anhang 2: Länderbeschreibungen im Vergleich

Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung 2012 - 2018

CDNI											
2012-2018		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2018
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	23 618	27 192	26 795	26 144	25 936	26 127	25 059	24 730	205601	-9,05%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie :	m3 4 625	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	32046	3,67%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3 10 908	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 452	305768	-20,53%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T 959	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	7967	-4,45%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T 152	162	141	129	124	107	110	114	1039	-29,53%
<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung /</u>											
<u>Zn - Kosten inzameling & verwijdering</u>											
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€ 9 603 593	9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 232	10 652 489	11 213 067	79285140	20,45%
<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren /</u>											
<u>Xn - geïnde verwijderingsbijdrage</u>											
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€ 10 448 843	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 214 376	83035530	0,38%

*provisoire / Vorläufig / voorlopig

Länderbeschreibungen im Vergleich

Da sich die Unterschiede bei der Sammlung und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Abfällen nicht nur auf die Prozessabläufe konzentrieren, sondern andere wichtige Merkmale wie z.B. die Ressourcenausstattung oder die rechtlichen Rahmenbedingungen adressieren, wird zunächst die aktuelle Situation pro Land beschrieben.

Länderbeschreibung Deutschland



Einsatzgebiet:

Die Bilgenentölung erfolgt in Deutschland überwiegend durch 12 Bilgenentölungsboote (ca. 7.000 Lenzungen p.a.), die von insgesamt 4 privatwirtschaftlichen Unternehmen in unterschiedlichen Regionen betrieben werden. 8 Boote werden von Unternehmen gehalten, die ausschließlich die Bilgenentölung von Binnenschiffen betreiben. Die übrigen Bilgenentölungsboote sind zusätzlich in der Entsorgung von Seeschiffen und der Versorgung von Binnenschiffen tätig. In Deutschland ist für den Betrieb der Bilgenentölungsboote eine aus 2 Personen bestehende Besatzung vorgeschrieben. Im Normalfall werden Bilgenentölungsboote regional eingesetzt (Umkreis um den Standort ca. 50 km). 3 Boote führen im Auftrag des Bilgenentwässerungsverband (BEV) (fahr-)planmäßig Entsorgungen auf Strecken mittlerer (davon zwei je ca. 200 km) und weiterer Entfernung (ca. 1.000 km) durch.

Sammlung und Entsorgung:

Schwerpunkt der Leistungen, die vom BEV ausgeschrieben und vergeben werden, ist die Sammlung der öl- und fetthaltigen Abfälle nach Teil A des CDNI. Inwieweit weitergehende Maßnahmen im Sinne der Verwertung, also z.B. Trennung des Öl-Wasser-Gemischs oder Schreddern der Leergebinde erfolgt, hängt von den jeweiligen regional geltenden Randbedingungen ab. Im Rheinstromgebiet, auf der Donau und auf dem Dortmund-Ems-Kanal ist eine Einleitung des vom Öl abgeschiedenen Wassers in das fließende Gewässer nach Ultrafiltration bisher genehmigt. In anderen Regionen (Weser, Hamburg, zwischen Elbe und Oder) muss entweder das abgeschiedene Wasser in die Kanalisation oder das Bilgenwasser ungereinigt an Land an eine Behandlungsanlage abgegeben werden. Leistungen, die von den zum System gehörenden Unternehmen erbracht werden, erleichtern Dritten die weitere Verarbeitung und führen zu entsprechenden Kostentlastungen bzw. zu höheren Erlösen. An Behandlungsanlagen wird auch das Bilgenwasser komplett abgegeben, das in Deutschland an 3 sonstige stationäre Annahmestellen (ca. 400 Lenzungen) oder bei mobilen Entsorgungen per LKW (ca. 200 Lenzungen) zusammenkommt. Soweit innerhalb des vom BEV organisierten Systems Öl und Wasser getrennt werden, wird das getrennte Öl zusammen mit dem auf Binnenschiffen separat gesammelten und übernommenen Altöl unter Anrechnung von Erlösen verwertet. Öl- und fetthaltige Betriebsmittel in fester Form werden nach der Sammlung kostenpflichtig zur Verwertung an Dritte abgegeben. Leergebinde können nach der Sammlung durch Vertragspartner des BEV zur weiteren kostenfreien Verwertung in ein von der Mineralölwirtschaft organisiertes System abgegeben werden.

Auftragsvergabe:

Der BEV beauftragt Unternehmen nach europaweiten Ausschreibungen. Wie sich die Angebotssumme der Bieter hinsichtlich Abschreibung, Administration, Betrieb, Personalkosten, Unterhaltungs- und Wartungskosten der Boote zusammensetzt, ist dem BEV nicht bekannt. Für die erbrachten Leistungen vergütet der BEV die vertraglich vereinbarten Beträge.

Länderspezifische Besonderheiten:

Deutschland hat ein sehr großes Streckennetz, das mehrheitlich durch Bilgenentölungsboote bedient wird. Das von den Bilgenentölungsbooten im deutschen Teil des Rheinstromgebietes gesammelte Bilgengemisch wird an Bord durch Schwerkraft separiert und das noch wasserhaltige Bilgenöl einem Zwischenlager an Land (Duisburg) zur weiteren Wasserabscheidung zugeführt. Die Entsorgung durch Bilgenentölungsboote erspart der das Anfahren von festen Annahmestellen nur zum Zwecke des Entsorgens.

Bei der Vergütung der von seinen beauftragten Unternehmen erbrachten Leistungen wird im deutschen Teil des Rheinstromgebietes nicht auf die Menge an übernommenem Bilgengemisch abgestellt. Bei der Vergütung wird vielmehr die Menge an separiertem Altöl zugrunde gelegt.

Länderbeschreibung Luxemburg:



Die Bilgenentölung in Luxemburg wird auf der rund 36 Kilometer langen deutsch-luxemburgischen Mosel (Kondominium-Strecke) durch ein beim BEV in Deutschland unter Vertrag stehendes Bilgenentölungsboot durchgeführt. Dazu verlängert das Bilgenentölungsboot seine dreimal jährlich durchgeführten Streckenfahrten um jeweils 2 Anwesenheitstage, um die Schiffe auf der Mosel in Luxemburg zu entsorgen. In 2014 wurden dabei 12 Lenzungen durchgeführt. Lenzungen an anderen Orten oder per Lastkraftwagen fanden in Luxemburg 2014 nicht statt.

Länderspezifische Besonderheiten:

Luxemburg als Unterzeichnungsstaat des CDNI unterhält keine eigene Entsorgungsinfrastruktur nach dem CDNI. Für die Ausführung der notwendigen Dienstleistungen und Aufgaben der Innerstaatlichen Institution hat es den BEV Deutschland beauftragt. In Anbetracht der kurzen Wasserstraßenstrecke macht diese Synergie durchaus Sinn.

Länderbeschreibung Schweiz:



Einsatzgebiet:

Die Bilgenentölung in der Schweiz wird auf der rund 25 Kilometer langen Stromstrecke durch das Bilgenentölungs-/Ölwehrboot BIBO REGIO der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) durchgeführt. Nebst der Übernahme von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen wird BIBO REGIO bei Bedarf in diesem Einsatzgebiet zusätzlich für die Ölwehr auf dem Wasser und für andere allgemeine technischen Hilfeleistungen eingesetzt. Der Aufwand dieser Aufgaben wird separat erfasst, gesplittet und gemäß Verursacherprinzip von den SRH weiter verrechnet.

Sammlung und Entsorgung:

Für Bilgenwasser, Altöl und feste Abfälle gelten keine Höchstmengen. BIBO REGIO führt jährlich rund 450 Lenzungen durch. An Bord wird aus dem von Binnenschiffen übernommene Bilgenwasser das Bilgenöl abgeschieden. Das Bilgenöl wird zusammen mit dem ebenfalls von Binnenschiffen aus deren separaten Tanks übernommenen Altöl zwischengelagert. Nach weiteren Behandlungsschritten wird ein homogenes, aus Bilgenöl und Altöl bestehendes Endprodukt zum Zwecke der Verbrennung gegen entsprechende Erlöse verkauft. Das vom Öl getrennte Wasser wird unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen direkt in den Vorfluter eingeleitet.

Eine Sammlung mit Lastwagen oder mittels einer Landstation gibt es in der Schweiz nicht. Die gesamten Entsorgungskosten der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle nach CDNI Teil A umfassen Betrieb, Unterhalt, Administration und Personalkosten für BIBO REGIO. Die Besatzung von BIBO REGIO besteht in der Regel aus 2 Personen. Zudem fallen Kosten an für die Sammlung dieser Schiffsbetriebsabfälle mit Zwischenlagerung an Bord, für die Vorbehandlung des Bilgenwassers und Altöls sowie für den separaten Weitertransport an Land und die umweltgerechte Entsorgung.

Auftragsvergabe:

Die Auftragsvergabe erfolgt direkt durch die SRH an für die jeweilige Abfallart zugelassene Entsorgungsunternehmen der Region von Basel oder innerhalb der Schweiz.

Länderspezifische Besonderheiten:

Aufgrund der gesetzlichen Einleitbestimmungen wird das an Bord des Bilgenentölerbootes BIBO REGIO in zwei Reinigungsschritten durch Schwerkraft und Emulsion Spaltung aufbereitete Bilgenwasser gesamthaft wieder in den Vorlauf (Rhein, Hafengebiet) zurückgeleitet und nur der Anteil Bilgenöl / Altöl verbleibt an Bord und wird der geregelten Entsorgung an Land zugeführt.

Gemäß den einschlägigen gesetzlichen Umweltbestimmungen der Schweiz müssen die gesammelten Schiffsbetriebsabfälle jeweils getrennt nach den einzelnen Abfallarten den Entsorgungsunternehmen zugeführt werden.

Länderbeschreibung Niederlande:



Einsatzgebiet:

Die Stiftung „Abfallstoffe und Fahrdokumente Binnenschifffahrt“ (SAB) ist für die Erhebung der Entsorgungsgebühr, die Registrierung der Abgabe, die Überwachung der Entsorgungskosten, den vorläufigen Ausgleich und die Koordinierung zuständig. Aufgrund der einzelstaatlichen Gesetzgebung ist sie auch für die Sammlung und Verarbeitung der Abfallstoffe verantwortlich. Zur Durchführung dieser Aufgaben erteilt sie Aufträge an Dritte. Die Niederlande verfügen über ein landesweites Abfallsammelnetz, das aus 24 Schiffen und einer ortsfesten Station besteht. Aufgrund dieser umfassenden Abdeckung ist das Fahrgebiet der Bilgenentölungsboote relativ klein. Bei Schiffen, die außerhalb des Abfallsammelgebiets fahren, wird ein Lastwagen eingesetzt. Alle Abfallannahmestellen sammeln alle unter Teil A fallenden Abfälle.

Sammlung und Entsorgung:

In den Niederlanden darf im Gegensatz zu Deutschland und der Schweiz das an Bord der Bilgenentölungsboote gereinigte Bilgenwasser nicht in Oberflächengewässer eingeleitet werden. Es wird gesammelt und insgesamt an Land abgegeben. Bei der Sammlung mittels Vakuumtechnik findet keine Trennung statt. In den Niederlanden gelten Begrenzungen (Höchstmengen) bei der Annahme von Bilgenwasser. Die Schiffsführer sind verpflichtet, die Abfälle so weit möglich vor der Abgabe zu sortieren. Die meisten Schiffe halten das Altöl getrennt (hierbei handelt es sich um eine abfallrechtliche Vorschrift). Bei der Abfallannahme muss die ECO-Karte vorgelegt werden. Die Abgabe ist durchgehend Montag - Freitag von 7.00 - 17.00 Uhr möglich.

Auftragsvergabe:

Die SAB ist zu einer europaweiten Ausschreibung verpflichtet (aufgrund der Schwellenwerte). Die Vergabe erfolgt auf der Grundlage des niedrigsten Gebots, das die Leistungsbeschreibung und die Ausschreibungskriterien erfüllt. Der Betrieb wird von 5 Auftragnehmern übernommen. Die Verträge werden über einen Zeitraum von 3 Jahren mit einer möglichen dreimaligen Verlängerung von jeweils einem Jahr (höchstens 6 Jahre) geschlossen. Die variablen Kosten werden in der Ausschreibung durch Angabe eines Höchstpreises genannt. Fixkosten werden in der Ausschreibung nicht explizit aufgeschlüsselt, aber von den Bietern angegeben.

Länderspezifische Besonderheiten:

Es gibt keine regionalen Besonderheiten. Die Betreiber der Bilgenentölungsboote in den verschiedenen Ausschreibungslosen halten sich an die von der SAB erstellte Leistungsbeschreibung und diese ist für alle Los-weise vergebenen Leistungen identisch.

Länderbeschreibung Belgien:



Einsatzgebiet:

Die ITB als Innerstaatliche Institution ist für die Organisation des einheitlichen Finanzierungssystems für die Sammlung und Entsorgung der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle verantwortlich. Dazu gehört im Einzelnen Folgendes: Erhebung der Entsorgungsgebühr, Registrierung der Abgabe, Überwachung der Entsorgungskosten, vorläufiger Finanzausgleich und internationale Koordinierung. In der Region Flandern wurden nach der Begrifflichkeit des flämischen Abfallbewirtschaftungsplans sogenannte Auftraggeber eingestellt, die für die Sammlung und Verarbeitung der Abfälle verantwortlich sind. Bei diesen Auftraggebern handelt es sich um die Hafen- und Wasserstraßenbehörden, die Teil des Sammelnetzes von Teil A sind. Die Auftraggeber können in Eigenregie die Abfallsammlung organisieren oder diese Aufgabe an externe Dienstleister vergeben. Die flämischen Behörden (OVAM, MOW) überwachen eine korrekte Umsetzung des Abfallbewirtschaftungsplans (der die Bestimmungen des CDNI und der flämischen (Umwelt-)Gesetzgebung enthält). In der Region Wallonien agiert man als Auftraggeber für die Sammlung und Verarbeitung der Schiffsbetriebsabfälle unter der Aufsicht des Service Public de Wallonie – DG02 –. Operative Generaldirektion Mobilität und Wasserwege (Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques). Außerdem dient der Hafen von Brüssel als Auftraggeber innerhalb der Region Brüssel-Hauptstadt.

Sammlung und Entsorgung:

Bei der Abfallsammlung gelten sowohl Mindest- als auch Höchstmengen, um ein Problembewusstsein zu schaffen und die Kosten beherrschbar zu halten. Wie in den Niederlanden dürfen keine Bestandteile von gereinigtem Bilgenwasser in die Oberflächengewässer eingeleitet werden. Die gesammelten Mengen werden zur Verarbeitung insgesamt an Land abgegeben (entsorgt).

Auftragsvergabe:

In Belgien sind die Regionen Auftraggeber für die Sammlung und Entsorgung der Abfälle aus Teil A. Die Innerstaatliche Institution ist keine an diesem Verfahren beteiligte Partei. Es gibt insgesamt fünf verschiedene Auftraggeber (Flandern: 2 Häfen und 1 Wasserstraßenbehörde, Brüssel: 1 Hafen und in Wallonien eine Wasserstraßenbehörde). Die Ausschreibungen erfolgen gemäß geltenden Kriterien anhand festgelegter Schwellenwerte. Die Anzahl der bei europaweiten Ausschreibungen abgegebenen Gebote ist niedrig, es herrscht demnach keine große Konkurrenz, so dass von einem Nischenmarkt gesprochen werden kann.

Die Anforderungsbedingungen beziehen sich auf folgende Kriterien: Öffnungszeiten/Betriebszeiten der Annahmestellen (variabel, aber vorzugsweise tagsüber), abhängig von der Dienstleistung werden Mindestmengen vorgeschrieben, Bestimmung des Netzwerks von Sammelstellen (ortsfest und mobil) und technische Merkmale (wie Vakuumtechnik, Pumpen, Qualität der Vakuumtechnik).

Länderspezifische Besonderheiten:

In Belgien gibt es sechs verschiedene Teilregionen für die Sammlung. Für den Hafen von Antwerpen tritt der Hafen selbst als Annahmestelle (durch das Angebot von 3 Entsorgungsstellen in Eigenregie) und als Auftraggeber für ein Bilgenentölungsboot auf. Im Hafen von Gent wurde die Sammlung und Entsorgung mit einem Bilgenentölungsboot an Dritte vergeben. Im Abfallsammelgebiet der flämischen Wasserstraßenbehörde, De Vlaamse Waterweg NV, wird ein Lastwagen an 3 Abgabestellen eingesetzt. Am Albertkanal wurde 2018 eine Abfallannahmestelle in Ham errichtet. In Wallonien werden externe Dienstleister mit diesen Aufgaben betraut. Die Sammlung erfolgt durch ein Bilgenentölungsboot auf dem Albertkanal in der Region Lüttich. In der Region Brüssel-Hauptstadt organisiert der Hafen von Brüssel die Sammlung an der Schleuse von Molenbeek.

Länderbeschreibung Frankreich:



Einsatzgebiet:

In Frankreich gibt es einen kleinen beschränkten Betriebsbereich, es wird nur in festgelegten Zonen des Hafens von Straßburg öl- und fetthaltiger Abfall gesammelt. Dort erfolgt die Sammlung mit einem Bilgenentölungsboot, das an Wochentagen während der Bürostunden betrieben wird. Interventionen dieses Bootes außerhalb der Öffnungszeiten sind in Ausnahmefällen möglich (Havarie, Gefahr einer Verunreinigung usw.). Die Innerstaatliche Institution hat hierzu den Auftrag an einen Dritten vergeben. Es gibt keine Abfallsammlung auf dem Rhein, da das Bilgenentölungsboot nicht über die erforderliche Zulassung verfügt.

Sammlung und Entsorgung:

Für Bilgenwasser, Altöl und feste Abfälle gelten keine Höchstmengen. Es findet vorab keine Separierung an Bord des Bilgenentölungsbootes statt. Die Trennung von ölhaltigem Wasser wie die Behandlung von festen öl- und fetthaltigen Abfällen wird nach der Übergabe an einen Dienstleister an Land durchgeführt.

Auftragsvergabe:

Die VNF (Voies navigables de France) ist zur Auftragsvergabe in einem Wettbewerbsverfahren mit Angabe der technischen, organisatorischen und finanziellen Bedingungen für die Sammlung der öl- und fetthaltigen Abfälle verpflichtet.

Länderspezifische Besonderheiten:

Außer im Hafen von Straßburg findet im französischen Geltungsbereich des CDNI keine Sammlung öl- und fetthaltiger Abfälle statt.

EXEKUTIVSEKRETARIAT DES CDNI
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Palais du Rhin

2 place de la République - CS 10023 F-67082
Strasbourg Cedex
+33 (0)3 88 52 20 10
secretariat@cdni-iwt.org
www.cdni-iwt.org

The logo consists of the letters "CDNI" in a bold, white, sans-serif font, centered within a solid black rectangular box.