

Zusammenstellung der Beschlüsse der KVP-Sitzung vom 18. Dezember 2019

Mitteilung der Sekretariats

CDNI	<i>Beschlüsse CDNI</i>
2019-II-1	Arbeitsprogramm 2020-2021
2019-II-2	Internationaler Finanzausgleich 2018
2019-II-3	Entsorgungsgebühr 2020
2019-II-4	Berichtigung einer Unstimmigkeit in Artikel 1 des Übereinkommens im Beschluss CDNI 2017-I-4
2019-II-5	Entladebescheinigung: Unterschiede in den Sprachfassungen
2019-II-6	Zusammensetzung und Vorsitz der KVP und Zusammensetzung der IAKS
IIPC	<i>Beschlüsse IIPC</i>
2019-II-1	Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 2. Quartal 2019
2019-II-2	Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 3. Quartal 2019

Beschluss CDNI 2019-II-1
Arbeitsprogramm CDNI 2020-2021

Die Konferenz der Vertragsparteien,
unter Hinweis auf die ihr durch das Übereinkommen übertragenen Aufgaben,
nimmt das Arbeitsprogramm 2020-2021 an,
fordert die Delegationen der Vertragsparteien, die IAKS und die Arbeitsgruppe CDNI/G auf, zu
den in diesem Arbeitsprogramm vorgesehenen Themen Vorschläge zu unterbreiten,
bittet das Sekretariat, die Umsetzung dieses Programms zu unterstützen.

Anlage

Arbeitsprogramm CDNI 2020-2021

Nr.	Auftrag/Veranlassung	Dauer		Referenzdokumente	Priorität
		von	bis		
Teil A: öl- und fetthaltiger Abfälle					
1.	Finanzierungssystem nach Artikel 6 CDNI				
	1.1. Bewertung des Tarifs von 7,50 € je 1000 Liter in Bezug auf die Gesamtkosten des Annahmestellennetzes und Bewertung des Annahmestellennetzes			Bericht der IAKS über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems IIPC (18) 40 endg. corr. = CPC (18) 38 endg. corr.	Fortlaufende Aufgabe
	1.2. Erstellung der vierteljährlichen und jährlichen Finanzausgleiche				Fortlaufende Aufgabe
2.	Optimierung des Betriebs des Annahmestellennetzes				
	2.1 Ausarbeitung einer Strategie für die Zukunft des Netzwerkes der Annahmestellen für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle, der Abfallvermeidung und der Entsorgungsgebühr, insbesondere Veranstaltung eines runden Tisches in Zusammenarbeit mit dem Gewerbe	2020	-	Beschluss CDNI 2018-II-3	I
	2.2 Elektronische Erfassung der Abgabe öl- und fetthaltiger Abfälle unter Berücksichtigung eines elektronischen Ölkontrollbuchs. Prüfung des erforderlichen Rechtsrahmens und gegebenenfalls Änderung der einschlägigen Bestimmungen der Anwendungsbestimmung	2020	2021	IIPC (19) 21 intern rev. 1 IIPC (19) 32	I

Nr.	Auftrag/Veranlassung	Dauer		Referenzdokumente	Priorität
		von	bis		
2.3	Weiterführung des Benchmarking CDNI / Teil A – öl- und fetthaltige Abfälle Analyse der Entsorgungsprozesse (qualitative Kriterien)	2020	2021	CPC (16) 26 intern IIPC (19) 34 intern = CPC (19) 36 intern (Bericht 2018)	I
2.4	Abschluss der Prüfung der Möglichkeit, harmonisierte Leitlinien für die Abgabe öl- und fetthaltiger Abfälle zu erlassen, Erarbeitung technischer Spezifikationen für die Leitlinien, insbesondere im Hinblick auf die Schaffung einheitlicher Ausschreibungsunterlagen	2020	-	CINNA (10) 29 rev. 1 = IIPC (10) 14 IIPC (19) 13 rev. 1 = CPC (19) 25	II
2.5	Statistische Auswertung der anonymisierten Daten des SPE-CDNI				Fortlaufende Aufgabe
Teil B: Abfälle aus dem Ladungsbereich					
3.	Überwachung der Ratifikation und Umsetzung der Änderung des Übereinkommens zur Aufnahme von Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung	2020	2021	Beschluss CDNI 2017-I-4 CPC (19) 11 rev. 2	I
4.	Überwachung der Umsetzung von Teil B:				
4.1	Aufstellung einer Liste der zuständigen Behörden zur Veröffentlichung auf der Website	2020	-		Fortlaufende Aufgabe
4.2	Zusammenfassung des aktuellen Stands der Umsetzung der Bestimmungen in den Vertragsstaaten		-	CPC (16) 20 endg. (veröffentlichte Ergebnisse der Online-Umfrage)	II

Nr.	Auftrag/Veranlassung	Dauer		Referenzdokumente	Priorität
		von	bis		
	4.3 Fertigstellung eines Katalogs der anwendbaren Sanktionen	2020	2021-	CPC (14) 29 intern rev. 1	II
	4.4 Aktualisierung der Information über die Infrastruktur (Annahmestellenkarte auf der Website)			CPC (14) 29 intern rev. 1	Fortlaufende Aufgabe
5.	Abfassung eines Merkblatts zur Stoffliste des CDNI	2020	2021	CDNI/G (16) 46	II
Teil C: sonstige Schiffsbetriebsabfälle					
6.	Internationale Harmonisierung in Bezug auf Abfälle nach Teil C: Entwicklung von Piktogrammen für die Trennung von Haushaltsabfällen an Bord und an Land, die in Form von Empfehlungen verabschiedet werden könnten	2020	2021	IIPC (18) 04 CDNI/G (19) 7	II
7.	Ausweitung des Anwendungsbereichs des Verbots aus Artikel 9.01 Absatz 3 auf Fahrgastschiffe mit mehr als 12 Personen: Erarbeitung von Übergangsbestimmungen für Schiffe, die am 30. Dezember 2008 in Betrieb waren.	2020	2021	CPC (19) 16 rev. 2	I
8.	Prüfung der Notwendigkeit, Bestimmungen für die Kontrolle der Abwassermenge und der Ablässe der Bordkläranlagen zu erlassen; gegebenenfalls Ausarbeitung diesbezüglicher Bestimmungen (im Rahmen des internationalen Workshops mit den zuständigen Behörden)	2020	2021	CDNI/G (18) 32 CDNI/G (18) 33	I

Nr.	Auftrag/Veranlassung	Dauer		Referenzdokumente	Priorität
		von	bis		
9.	Bereinigen der Vorschriften: Verweis auf die technischen Vorschriften des ES-TRIN in Bezug auf Bordkläranlagen	2020	2021		II
10.	Überwachung der Umsetzung von Teil C:				
	10.1 Aufstellung einer Liste der zuständigen Behörden zur Veröffentlichung auf der Website	2020	2021		Fortlaufende Aufgabe
	10.2 Zusammenfassung des aktuellen Stands der Umsetzung der Bestimmungen in den Vertragsstaaten		-		Fortlaufende Aufgabe
	10.3 Fertigstellung eines Katalogs der anwendbaren Sanktionen	2020	2021	CPC (14) 29 intern rev. 1	dann fortlaufende Aufgabe
	10.4 Aktualisierung der Information über die Infrastruktur (Annahmestellenkarte auf der Website)				Fortlaufende Aufgabe
Allgemeine Fragen					
11.	Prüfung des erforderlichen Rechtsrahmens für die Verwendung von CDNI-Dokumenten in elektronischer Form und gegebenenfalls Änderung der einschlägigen Bestimmungen (Entladebescheinigung, Ölkontrollbuch)	2020	2021	CDNI/G (18) 40 + CDNI/G (19) 23	I
12.	Vorbereitung und Durchführung eines internationalen Workshops mit den zuständigen Behörden zur Umsetzung der Teile B und C (2021)	2020	2021	CPC (17) 34 intern	I

Nr.	Auftrag/Veranlassung	Dauer		Referenzdokumente	Priorität
		von	bis		
13.	Erstellung einer Tätigkeitsbilanz „Zehn Jahre Umsetzung des Übereinkommens“ (2009-2019)	2020	-	Tätigkeitsbilanz 2012-2015	I
14.	Kommunikation über die Umsetzung des Übereinkommens (Aktualisierung der Inhalte der Website, Pressemitteilungen und Newsletter, Pflege von WaSTo usw.)				Fortlaufende Aufgabe
15.	FAQ: Erarbeitung und Aktualisierung von FAQ			CPC (16) 19 rev. 7	Fortlaufende Aufgabe
16.	Beziehungen zu Drittstaaten, die an einem Beitritt zum Übereinkommen interessiert sind	2020	2021	CPC (19) 3 +add	Fortlaufende Aufgabe
17.	Zusammenarbeit mit anderen Fluss- und internationalen Organisationen <ul style="list-style-type: none"> - Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (Abstimmung der Bestimmungen des Kapitels 15 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und des CDNI) - Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE): Arbeiten zur Harmonisierung der CEVNI mit den Bestimmungen des CDNI und des ADN - Donaukommission - Internationale Kommission zum Schutz des Rheins 				Fortlaufende Aufgabe
18.	Internationale Harmonisierung, insbesondere mit den Bestimmungen an der Donau				Fortlaufende Aufgabe
19.	Prüfung einer Änderung von Anlage 1 des Übereinkommens zur Ausweitung des Anwendungsbereichs in Frankreich	2020	2021	CPC (19) 50	II

Beschluss CDNI 2019-II-2

Internationaler Finanzausgleich 2018

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 2018,

weist darauf hin,

- dass gemäß Artikel 6 Absatz 1 des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt „sämtliche entrichteten Entsorgungsgebühren [...] ausschließlich für die Finanzierung der Annahme und der Entsorgung der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle zu verwenden [sind]“;
- dass in diesem Rahmen keine Gewinne erzielt werden dürfen;
- dass es 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 18. Dezember 2019 in Kraft.

Anlage

Zusammenfassung der Jahresangaben 2018

CDNI		Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens								
2018		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL		
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	32	6 100	11 474	407	17	7 150	25 180		
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	410	1 870	181	4	1 601	4 066		
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	63	4 250	16 109	546	24	16 468		
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	120	31 497	71 695	1 686	39 963	+	144 961	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	138	142 336	202 100	14 649	167	209 981	+	569 371
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	30	91 101	179 159	4 786	143	41 974	+	317 193
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	288	264 934	452 954	21 121	310	291 918		1 031 525
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		20 703	11 950	1 887			+	34 540
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		10 242	50 555		79	18 654	+	79 530
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	59	30 945	62 505	1 887	79	18 654		114 129
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering									
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	55 060	1 731 450	3 633 057	253 000	8 923	5 550 864	+	11 232 355
	Intérêts / Zinsen / Rente	€						- 246	+/-	- 246
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	55 060	1 731 450	3 633 057	253 000	8 923	5 550 619		11 232 110
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage									
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	109 101	936 433	6 543 873	268 066	177 176	2 185 906	+	10 220 555
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 8 982					-/-	- 8 982
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€		- 3 545					+/-	- 3 545
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€			- 268					- 268
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	109 101	923 906	6 543 605	268 066	177 176	2 185 906		10 207 760
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdraagstaat	m ³	4 717	149 978				223 417		378 112
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	14 548	124 858	990 678	35 740	314	215 497		1 381 635

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

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Berechnung des internationalen Finanzausgleichs und der sich daraus ergebenden Verteilung

Article 4.03 Annexe 2 de la Convention / Übereinkommen Artikel 4.03 Anlage 2 / Verdrag Artikel 4.03 bijlage 2								
IIPC PA 2018								
	Données IN/ Angabe IN/ Gegevens NI			Péréquation financière/ Finanzausgleich / Financiële verevening				
Etat/IN	coûts/Kosten	recettes/Einnahmen/ Opbrengsten	part coûts/Anteil Kosten/Andeei in Kosten	part convent. Recettes/vertraglicher Anteil Einnahmen/Andeei opbrengsten cnfm. Vertrag	Péréquation/ Ausgleich/ Verevening	somme des péréquations provisoires/Summe vorläufige Ausgleiche/totaal van de voorlopige vereveningen	Péréquation complémentaire/ Restausgleich/ Additioneele verevening	Excédents ou déficits/ Mehreinnahme oder Defizit/ Overschot of tekort
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	Cnsq=Σ(CnT1 à CnT4)	ΔCn=Cn-Cnsq	U=Xn-Zn+Cnsq+ΔCn
DE	5 550 618,89 €	2 185 906,26 €	0,4941742061994	5 044 411,19 €	2 858 504,93 €	2 870 570,66 €	- 12 065,73 €	- 506 207,70 €
BE	1 731 450,12 €	923 905,00 €	0,1541518172264	1 573 544,60 €	649 639,60 €	632 516,04 €	17 123,56 €	- 157 905,52 €
FR	55 060,44 €	109 100,75 €	0,0049020568281	50 039,01 €	- 59 061,74 €	- 58 944,92 €	- 116,82 €	- 5 021,43 €
LUX	8 923,24 €	177 175,97 €	0,0007944402473	8 109,45 €	- 169 066,52 €	- 169 047,73 €	- 18,79 €	- 813,79 €
NL	3 633 057,00 €	6 543 605,00 €	0,3234527706967	3 301 727,92 €	- 3 241 877,08 €	- 3 237 494,62 €	- 4 382,46 €	- 331 329,08 €
CH	253 000,00 €	268 066,00 €	0,0225247088021	229 926,80 €	- 38 139,20 €	- 37 599,43 €	- 539,77 €	- 23 073,20 €
Σ	11 232 109,69 €	10 207 758,98 €	1,00	10 207 758,98 €	- 0,00 €	0,00 €		- 1 024 350,71 €
	Solde/Saldo/ 31 .12.2018		- 1 024 350,71 €					

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage							
Zahlungsleistende IN/ 2018 IN débitrices / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00
DE	12 065,73						12 065,73
FR	116,82						116,82
LUX	18,79						18,79
NL	4 382,46						4 382,46
CH	539,77						539,77
SUMME / TOTAL	17 123,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
							17 123,57
							17 123,57

Beschluss CDNI 2019-II-3

Teil A

Beibehaltung der Höhe der Entsorgungsgebühr für öl- und fetthaltige Abfälle von 7,50 Euro für 2020 und –Erhöhung auf 8,50 Euro ab dem 1. Januar 2021

Die Konferenz der Vertragsparteien,

gestützt auf das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI), insbesondere dessen Artikel 6 und Artikel 3.03 der Anwendungsbestimmung dieses Übereinkommens;

unter Hinweis auf den Vorschlag der IAKS vom 14. November 2019, vorgelegt gemäß Artikel 4.01 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung dieses Übereinkommens;

unter Hinweis auf den Bericht der IAKS vom 20. November 2019 über die Verwaltung des Finanzierungssystems gemäß Artikel 6 des CDNI, der diesem Beschluss beigefügt wurde;

in Kenntnis, dass die Kosten für die Sammlung und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen nicht mehr aus den Einnahmen der Entsorgungsgebühr gedeckt werden,

in Kenntnis, dass dieses Defizit mittels der seit 2011 angelaufenen Mehreinnahmen in nächster Zukunft nicht mehr ausgeglichen werden kann,

beschließt, 2020 die Entsorgungsgebühr in ihrer bisherigen Höhe von 7,50 Euro je 1000 l steuerfreies Gasöl beizubehalten und den Betrag ab dem 1. Januar 2021 auf 8,50 Euro durch einen Beschluss zur Änderung von Artikel 3.03 zu erhöhen.

beabsichtigt, den Betrag ab dem 1. Januar 2021 auf 8,50 Euro zu erhöhen und Artikel 3.03 der Anwendungsbestimmung durch Beschluss der Konferenz der Vertragsparteien im Juli 2020 zu ändern,

beschließt, das Gewerbe unverzüglich über die Erhöhung der Entsorgungsgebühr um 8,50 Euro ab dem 1. Januar 2021 zu informieren.

Anlage: Bericht der IAKS über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2020-2021 (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)

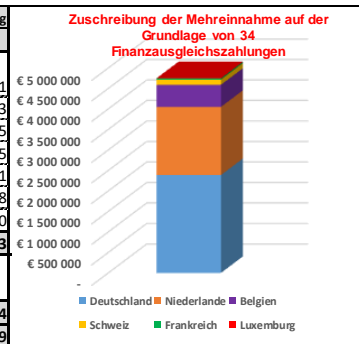
1. Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2017

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	2 387 041	1 663 024	539 300	124 879	30 775	4 063
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



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**

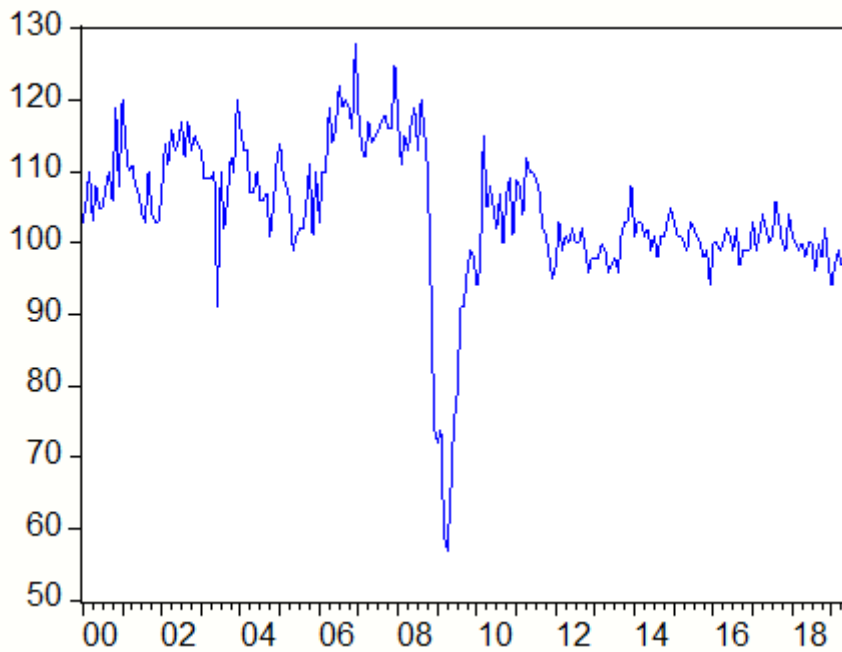
Gemäß den Marktbeobachtungsstudien der ZKR führten im Jahr 2011 niedrige Pegelstände im Frühjahr und Herbst bei reger Nachfrage zu einer starken Flottenaktivität und einem hohen Gasölverbrauch, während 2018 hingegen der niedrigste Gasölverbrauch seit 2011 verzeichnet wurde. Der Güterverkehr auf dem traditionellen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

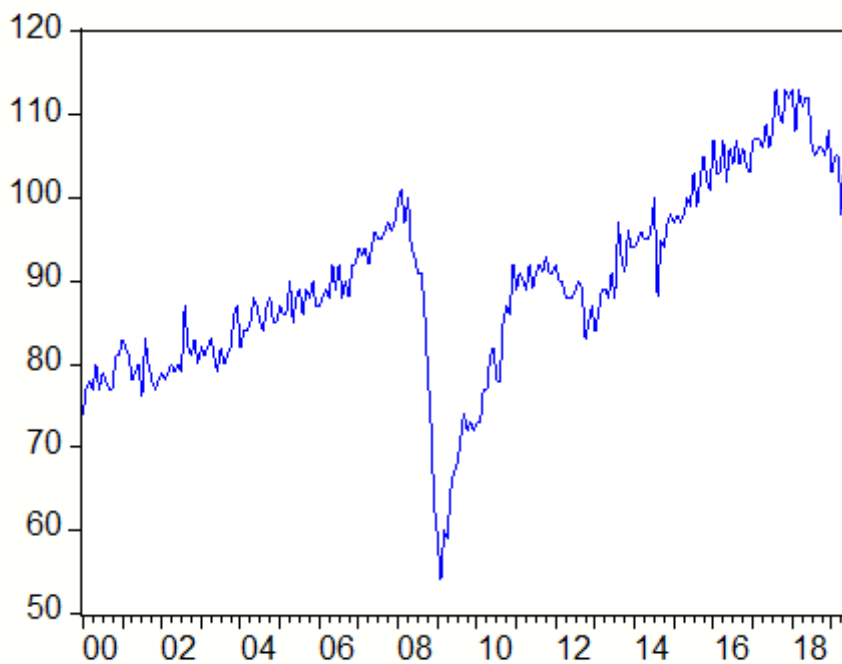
Tatsächlich scheint es sehr wahrscheinlich, dass die Zahlen vom Oktober 2018, die um etwa 21% vom Durchschnitt in den Jahren 2015-2018 abweichen, auf niedrige Wasserstände zurückzuführen sind. Auf jeden Fall ist 2018 ein Jahr mit geringerem Verkehrsaufkommen als in den Vorjahren, auch in Zeiten hoher 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.“

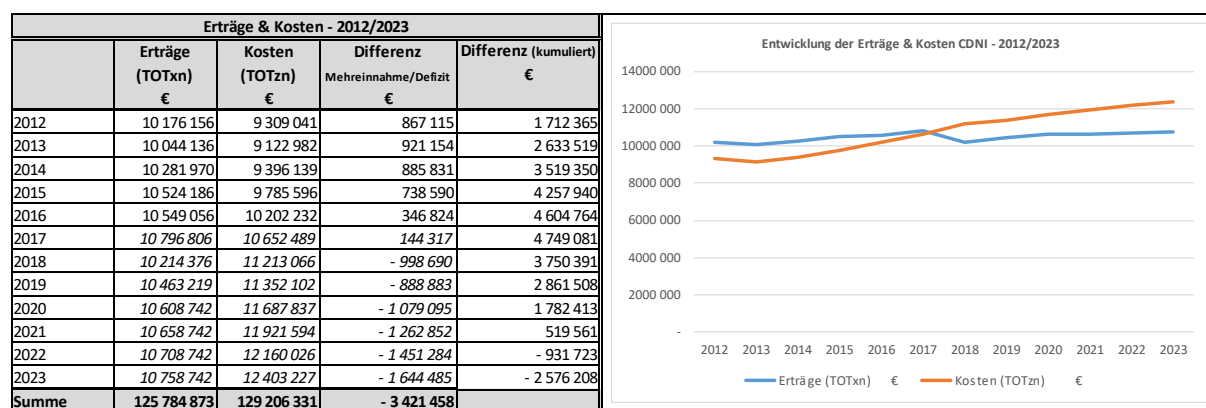
Ein weiterer Faktor zur Erläuterung des Rückgangs des Gasölverbrauchs liegt in der Modernisierung der Flotte mit größeren, leistungsfähigeren Fahrzeugen mit technischen Systemen zur Senkung des Gasölverbrauchs.

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.

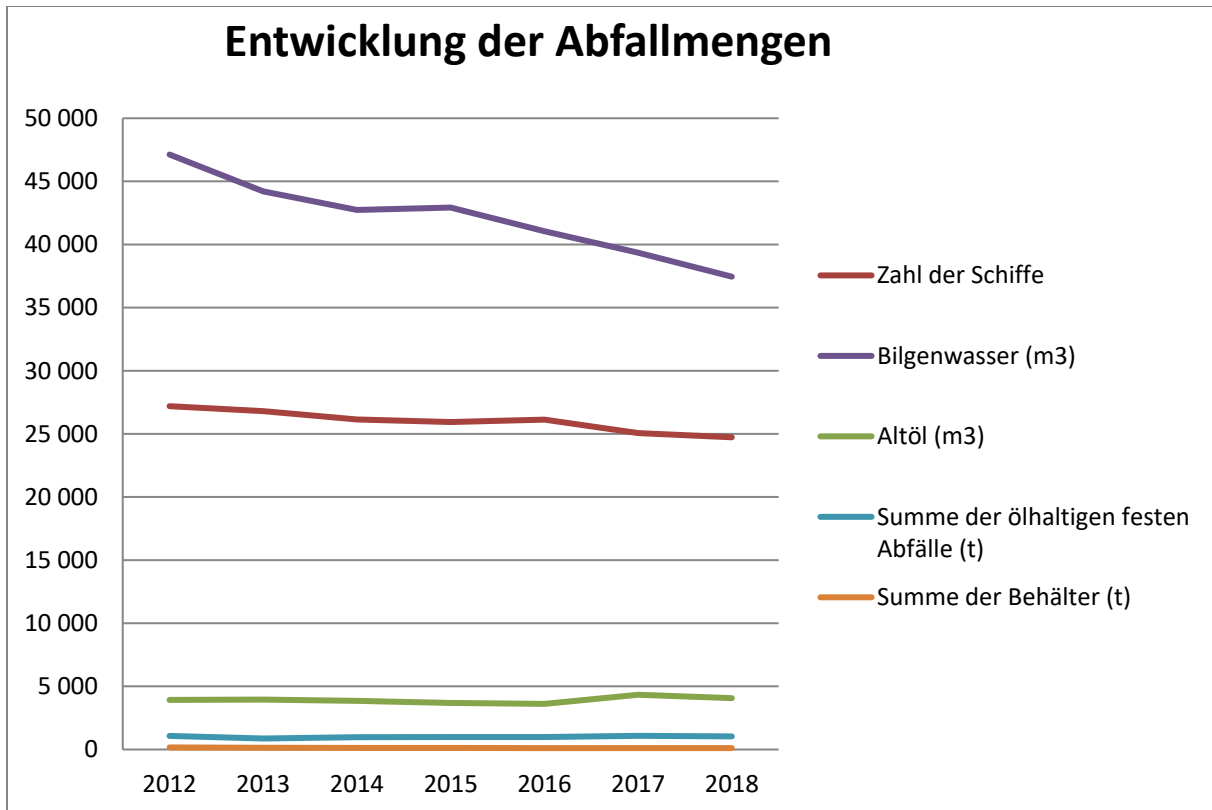
Die vorläufigen Daten des Haushaltsjahres 2018 weisen seit 2011 kumulierte Mehreinnahmen von ungefähr 3 700 000 € aus. Die Einnahmen sind weitgehend stabil, wobei die Kosten beständig ansteigen. Das Jahr 2018 wird voraussichtlich erstmals ein Defizit von einer Million Euro aufweisen. Dies bedeutet, dass 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

€ 7,50 +  = ca. € 1,3 bis € 1,4 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€

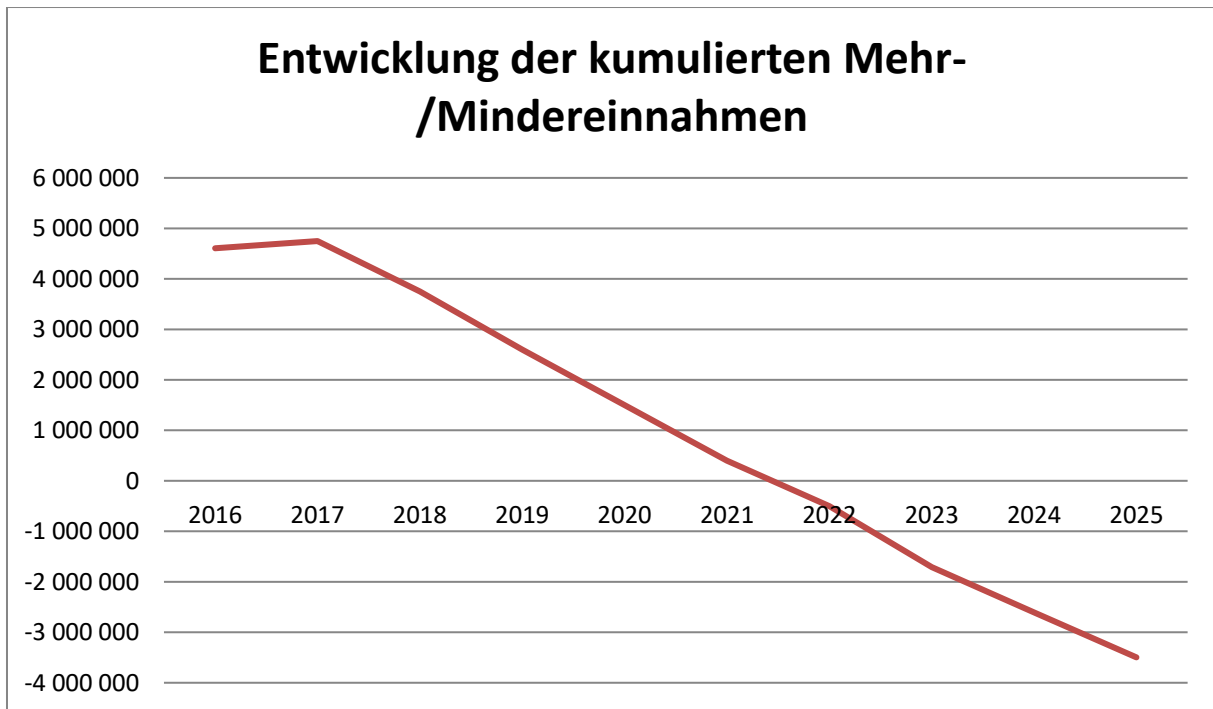
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Verwijderingskosten (€)	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Verwijderingsbijdragen (€)	10 214 376	10 463 219	10 608 742	12 790 490	12 850 490	12 910 490	12 970 490	13 030 490
Overschot/Tekort (€)	-998 691	-888 883	-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



Unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen und auf Vorschlag der IAKS könnte die KVP beschließen,

- den Betrag der Entsorgungsgebühr von 7,50 Euro (Artikel 3.03) bis zum 31. Dezember 2020 beizubehalten und ab dem 1. Januar 2021 sie auf 8,50 Euro zu erhöhen
- und den vorliegenden Bericht ohne die vorliegenden Schlussfolgerungen zu veröffentlichen;
- über die anstehende Erhöhung der Entsorgungsgebühr zu informieren;

Die KVP könnte die IAKS ersuchen,

- ein Gesamtkonzept mit ausreichenden Annahmestellen im Netzwerk und einer effizienten Entsorgung zu verfolgen;
- auf die Beherrschung der Kostenentwicklung zu achten;
- ihr spätestens bis zu ihrer Herbstsitzung 2020 eine Strategie für die Zukunft des Netzes von Annahmestellen für öl- und fetthaltige Abfälle und der Entsorgungsgebühr vorzulegen, unter Berücksichtigung der Konsultationen des Gewerbes, insbesondere beim Runden Tisch im März 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%
Zn -	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / 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%
Xn -	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / 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 Kostenentlastungen 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.

Beschluss CDNI 2019-II-4

Berichtigung einer Unstimmigkeit in Artikel 1 des Übereinkommens im Beschluss CDNI 2017-I-4 Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung

Die Konferenz der Vertragsparteien,

gestützt auf das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) und insbesondere dessen Artikel 14 und 19,

nimmt die Berichtigung des Artikels 1 des Übereinkommens im Beschluss CDNI 2017-I-4 an.

Dieser Beschluss gilt unmittelbar.

Artikel 1 des CDNI im Beschluss CDNI 2017-I-4 wird wie folgt korrigiert:

„Artikel 1

Begriffsbestimmungen

- f) **„Abfall aus dem Ladungsbereich“**: Abfall und Abwasser, die im Zusammenhang mit der Ladung an Bord des Fahrzeugs entstehen; hierzu gehören nicht Restladungen, Dämpfe und Umschlagsrückstände im Sinne des Teils B der Anwendungsbestimmung;
- ff) **„Dämpfe“**: gasförmige Verbindungen, die aus flüssiger Ladung verdunsten (gasförmige Rückstände flüssiger Ladung);
- j) **„Annahmestelle“**: eine ortsfeste oder mobile Einrichtung, die von den zuständigen Behörden zur Annahme von Schiffsabfällen oder Dämpfen zugelassen ist;
- [...]
- nn) **„Betreiber einer Annahmestelle“**: eine Person, die gewerbsmäßig eine Annahmestelle betreibt;
- o) **„Betreiber der Umschlagsanlage“**: eine Person, die gewerbsmäßig die Be- oder Entladung von Fahrzeugen ausführt;
- p) **„Befrachter“**: die Person, die den Beförderungsauftrag erteilt hat;
- q) **„Frachtführer“**: eine Person, die es gewerbsmäßig übernimmt, die Beförderung von Gütern auszuführen;
- r) **„Ladungsempfänger“**: die Person, die berechtigt ist, das Ladungsgut in Empfang zu nehmen;
- s) **„Freisetzung von Dämpfen“**: jegliches Ablassen von Dämpfen aus einem geschlossenen Ladetank außer beim Entspannen des Tanks zum Zwecke der Öffnung der Ladeluken und zum Zwecke der Durchführung von Messungen der Dampfkonzentration sowie beim Ansprechen der Sicherheitsventile.“

**Berichtigung einer Unstimmigkeit in Artikel 1 des Übereinkommens im Beschluss CDNI 2017-I-4
Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (konsolidierte Fassung)**

Nr.	Vorschrift	Text im Beschluss 2017-I-4	Vorgeschlagener Text:	Änderung	Begründung
1.	Artikel 1	<p>Artikel 1 <i>Begriffsbestimmungen</i> Im Sinne dieses Übereinkommens bedeutet der Ausdruck [...]</p> <p>f) "Abfall aus dem Ladungsbereich": Abfall und Abwasser, die im Zusammenhang mit der Ladung an Bord des Fahrzeugs entstehen; hierzu gehören nicht Restladungen, Dämpfe und Umschlagsrückstände im Sinne des Teils B der Anwendungsbestimmung;</p> <p>ff) "Dämpfe": gasförmige Verbindungen, die aus flüssiger Ladung verdunsten (gasförmige Rückstände flüssiger Ladung);</p> <p>j) "Annahmestelle": eine ortsfeste oder mobile Einrichtung, die von den zuständigen Behörden zur Annahme von Schiffsabfällen oder Dämpfen zugelassen ist;</p> <p>[...]</p> <p>nn) "Betreiber einer Annahmestelle": eine Person, die gewerbsmäßig eine Annahmestelle betreibt;</p> <p>o) "Freisetzung von Dämpfen": jegliches Ablassen von Dämpfen aus einem geschlossenen Ladetank außer beim Entspannen des Tanks zum Zwecke der Öffnung der Ladeluken und zum Zwecke der Durchführung von Messungen der Dampfkonzentration sowie beim Ansprechen der Sicherheitsventile.</p>	<p>Artikel 1 <i>Begriffsbestimmungen</i> Im Sinne dieses Übereinkommens bedeutet der Ausdruck [...]</p> <p>f) "Abfall aus dem Ladungsbereich": Abfall und Abwasser, die im Zusammenhang mit der Ladung an Bord des Fahrzeugs entstehen; hierzu gehören nicht Restladungen, Dämpfe und Umschlagsrückstände im Sinne des Teils B der Anwendungsbestimmung;</p> <p>ff) "Dämpfe": gasförmige Verbindungen, die aus flüssiger Ladung verdunsten (gasförmige Rückstände flüssiger Ladung);</p> <p>j) "Annahmestelle": eine ortsfeste oder mobile Einrichtung, die von den zuständigen Behörden zur Annahme von Schiffsabfällen oder Dämpfen zugelassen ist;</p> <p>[...]</p> <p>nn) "Betreiber einer Annahmestelle": eine Person, die gewerbsmäßig eine Annahmestelle betreibt;</p> <p>o) "Betreiber der Umschlagsanlage": eine Person, die gewerbsmäßig die Be- oder Entladung von Fahrzeugen ausführt;</p> <p>p) "Befrachter": die Person, die den Beförderungsauftrag erteilt hat;</p> <p>q) "Frachtführer": eine Person, die es gewerbsmäßig übernimmt, die Beförderung von Gütern auszuführen;</p> <p>r) "Ladungsempfänger": die Person, die berechtigt ist, das Ladungsgut in Empfang zu nehmen;</p> <p>s) "Freisetzung von Dämpfen": jegliches Ablassen von Dämpfen aus einem geschlossenen Ladetank außer beim Entspannen des Tanks zum Zwecke der Öffnung der Ladeluken und zum Zwecke der Durchführung von Messungen der Dampfkonzentration sowie beim Ansprechen der Sicherheitsventile.</p>	Beschluss	Berichtigung einer Unstimmigkeit

Beschluss CDNI 2019-II-5

**Sprachliche Berichtigung in Anhang IV der Anwendungsbestimmung des
Übereinkommens
Entladebescheinigung**

Die Konferenz der Vertragsparteien,

gestützt auf das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) und insbesondere dessen Artikel 14 und 19,

in der Erwägung, dass zur Gewährleistung der Rechtssicherheit einheitliche Regelungen getroffen werden müssen,

auf Vorschlag ihrer Arbeitsgruppe,

beschließt die Berichtigung des Anhangs IV der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens (Entladebescheinigung) gemäß Anlage.

Dieser Beschluss gilt unmittelbar.

Bereits gedruckte Entladebescheinigungen können weiterverwendet werden, bis die Bestände erschöpft sind.

**Sprachliche Berichtigung in Anhang IV der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens
Entladebescheinigung**

N° Nr.	Vorschrift Prescription Voorschrift	Sprache Langue Taal	Bestehender Text Texte actuel Bestaande tekst	Vorgeschlagener Text Texte proposé Voorgestelde tekst	Änderung Modification Wijziging	Begründung Motif Motivering
1.	Anlage 2 Anhang IV Muster Entladebescheinigung (Trockenschiffahrt) C.7	DE	7. Die Laderäume Nr. wurden a) <input type="checkbox"/> besenrein übergeben (Entladungsstandard A nach Anhang III der Anlage 2); b) <input type="checkbox"/> vakuumrein übergeben (Entladungsstandard B nach Anhang III der Anlage 2); c) <input type="checkbox"/> gewaschen übergeben.	Keine Änderung	Beschluss	Sprachliche Berichtigung
		NL	7. De laadruimen nr..... zijn a) <input type="checkbox"/> bezemschoon opgeleverd (standaard A volgens Aanhangel III van Bijlage 2); b) <input type="checkbox"/> vacuümschoon opgeleverd (standaard B volgens Aanhangel III van Bijlage 2); c) <input type="checkbox"/> wasschoon opgeleverd.	Keine Änderung		
		FR	7. Les cales n°. a) <input type="checkbox"/> ont été balayées (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III de l'annexe 2) ; b) <input type="checkbox"/> ont été aspirées (standard de déchargement B en vertu de l'appendice III de l'annexe 2) ; c) <input type="checkbox"/> ont été lavées.	7. Les cales n°. ont été restituées a) <input type="checkbox"/> dans un état balayé (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III de l'annexe 2) ; b) <input type="checkbox"/> dans un état aspiré (standard de déchargement B en vertu de l'appendice III de l'annexe 2) ; c) <input type="checkbox"/> dans un état lavé.		

N° Nr.	Vorschrift Prescription Voorschrift	Sprache Langue Taal	Bestehender Text Texte actuel Bestaande tekst	Vorgeschlagener Text Texte proposé Voorgestelde tekst	Änderung Modification Wijziging	Begründung Motif Motivering
2.	Anlage 2 Anhang IV Muster	DE	7. Die Ladetanks Nr. wurden a) <input type="checkbox"/> nachgelentz übergeben (Entladungsstandard A nach Anhang III der Anwendungsbestimmung); b) <input type="checkbox"/> gewaschen übergeben.	Keine Änderung	Beschluss	Sprachliche Berichtigung
	Entladebes cheinigung	NL	7. De ladingtanks nr..... zijn a) <input type="checkbox"/> nagelensd opgeleverd (standaard A volgens Aanhangsel III van de Uitvoeringsregeling); b) <input type="checkbox"/> wasschoon opgeleverd.	Keine Änderung		
	(Tankschiff fahrt) C.7	FR	7. Les citernes à cargaison n°..... a) <input type="checkbox"/> ont été asséchées (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III du Règlement d'application) ; b) <input type="checkbox"/> ont été lavées.	7. Les citernes à cargaison n°..... ont été restituées a) <input type="checkbox"/> dans un état asséché (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III du Règlement d'application) ; b) <input type="checkbox"/> dans un état lavé.		
3.	Anlage 2 Anhang IV Muster	DE	15..... (Datum) (Name in Blockschrift und Unterschrift des Schiffsführers)	15..... (Ort) (Datum) (Name in Blockschrift und Unterschrift des Schiffsführers)	Beschluss	Sprachliche Berichtigung
	Entladebes cheinigung	NL	15..... (Datum) (Naam schipper in blokletters en ondertekening)	15..... (Plaats) (Datum) (Naam schipper in blokletters en ondertekening)		
	(Trockensch hiffahrt und Tankschiff ahrt) 15.	FR	15..... (Lieu) (Cachet / Nom en capitales d'imprimerie et signature)	15..... (Lieu) (Date) (Cachet / Nom en capitales d'imprimerie et signature)		

Beschluss CDNI 2019-II-6

Zusammensetzung und Vorsitz der KVP und Zusammensetzung der IAKS

Die Konferenz der Vertragsparteien,

nimmt anlässlich der Konferenz vom 18. Dezember 2019 am Sitz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

gemäß Artikel 3 der Geschäftsordnung der KVP folgende Zusammensetzung der Delegationen der Konferenz der Vertragsparteien zur Kenntnis:

für

Deutschland:	Herr KLICHE (Delegationsleiter) Herr LINDEMANN (Mitglied) Frau GRÜTER (Mitglied) Herr SPITZER (Sachverständiger) Herr HÖTTE (Sachverständiger)
Belgien:	Herr DE SPIEGELEER (Delegationsleiter) Herr EL KAHLOUN (Mitglied) Herr TILEMANS (Mitglied) Herr GHYSBRECHT (Stellvertreter) Herr VERLINDEN (Stellvertreter)
Frankreich:	Frau BOULDOUYRE (Delegationsleiterin) Herr THIEBAUT (Mitglied)
Luxemburg:	Herr NILLES (Delegationsleiter) Herr SCHROEDER (Mitglied)
Niederlande:	Herr TEN BROEKE (Delegationsleiter) Herr SPUIJ (Stellvertreter) Frau STEIJVEN (Stellvertreterin)
Schweiz:	Herr NUSSER (Delegationsleiter) Herr MARTIN (Mitglied)

Der Vorsitz 2020 obliegt der französischen Delegation, der Vize-Vorsitz obliegt der niederländischen Delegation.

Vertreter der innerstaatlichen Institution in der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle sind als ständige Beobachter zugelassen.

Zusammensetzung der IAKS

Die Konferenz der Vertragsparteien,

nimmt gemäß Artikel 3 der Geschäftsordnung der IAKS die folgende Zusammensetzung der IAKS zur Kenntnis:

für

Deutschland:	Herr SPITZER (Vertreter, Delegationsleiter) Herr HÖTTE (Sachverständiger) Herr STAATS (Vertreter des Gewerbes)
Belgien:	Herr SWIDERSKI (Vertreter, Delegationsleiter) Frau MYLLE (Stellvertreterin) Herr VAN LANCKER (Vertreter des Gewerbes) Herr ROLAND (Stellvertreter des Gewerbes)
Frankreich:	Herr DECOSTER (Vertreter, Delegationsleiter) Herr KLEIN (Vertreter des Gewerbes) Herr CARPENTIER (Stellvertreter) Herr KISTLER (Stellvertreter)
Luxemburg:	Herr SCHROEDER (Vertreter, Delegationsleiter) Herr SPITZER (Stellvertreter)
Niederlande:	Herr KLEIBERG (Vertreter, Delegationsleiter) Herr VOGELAAR (Vertreter des Gewerbes)
Schweiz:	Herr NUSSER (Vertreter, Delegationsleiter) Herr BLESSINGER (Stellvertreter) Frau GEBHARD (Stellvertreterin) Herr AMACKER (Vertreter des Gewerbes)

Beschluss IPC 2019-II-1

Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 2. Quartal 2019

Beschluss angenommen am 23. August 2019

Ablauf des Verfahrens

1. Das Sekretariat hat den vorläufigen Finanzausgleich für das 2. Quartal 2019 gemäß Teil A Artikel 4.02 des CDNI und der Geschäftsordnung der IAKS durchgeführt.
 - a) Die Tabelle „Quartalsangaben“ (**Anlage 1**) gibt alle Angaben der innerstaatlichen Institutionen zum 1. August 2019 wieder.
 - b) Das Ergebnis des Quartalsausgleichs ist in der Tabelle „Ausgleichsberechnung“ ausgewiesen (**Anlage 2**).
 - c) Wie sich die Einnahmen auf der Grundlage dieses vorläufigen Finanzausgleichs im Einzelnen verteilen, ist in der Verteilungstabelle (**Anlage 3**) dargestellt.

2. Besonderheiten
Das Sekretariat hat die Zinsen berücksichtigt, soweit diese von den NI angegeben wurden.

Zahlungsverpflichtungen aufgrund des Finanzausgleichs des 2. Quartals 2019

3. Die IAKS billigt den Finanzausgleich für das 2. Quartal 2019 entsprechend folgender Aufstellung:
 - a) Gesamtausgaben: 5 512 704,41 €
 - b) Gesamteinnahmen: 5 125 551,59 €
 - c) Ergebnis: - 387 152,82 €
 - d) Verteilung:
 - SAB an*
 - ITB: 34 715,39 €
 - BEV: 667 811,21 €

 - LUX an*
 - BEV: 43 586,34 €

 - VNF an*
 - ITB: 25 006,04 €

 - SRH an*
 - ITB: 34 589,65 €

Konto laut Artikel 14 der Geschäftsordnung der IAKS

4. Die im Rahmen des Finanzausgleichs 2019 Stand 2. Quartal übertragenen Beträge lauten wie folgt:

Land/IN	zum Übertragen T2/2019		Vorläufiger	Übertragener saldo	Gesamtergebnis
	Dn T2		Übertragener saldo 2018	2011-2017	
DE	-	193 634,11 €	-494 387,41 €	2387040,7	1 699 019,18 €
BE	-	49 925,03 €	-152 822,97 €	539299,31	336 551,32 €
FR	-	1 553,04 €	-4 903,95 €	30775,91	24 318,91 €
LUX	-	203,29 €	-794,75 €	4063,5	3 065,46 €
NL	-	134 393,05 €	-323 248,64 €	1663024,43	1 205 382,73 €
CH	-	7 444,30 €	-22 533,43 €	124878,1	94 900,37 €
Σ	-	387 152,82 €	- 998 691,16 €	4 749 081,95 €	3 363 237,97 €

Anlagen

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 3: Verteilungstabelle

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven						
PT 2 2019		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	4	1 780	2 968	61	4	1 617	6434
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie :	m3	78	492	22	1	348	941
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3	2	860	4 109	41	6	3 255
	Huile arbre à hélice / de lubrification) / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	0	9 399	23 590	100	10	8 080
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	10	28 988	61 088	1 956	90	38 246
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	0	14 297	44 674	1 100	45	9 420
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	10	52 684	129 352	3 156	145	55 746
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		6 859	2 961	240		
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter/ Oliehoudende emballage kunststof	kg		2 536	13 109		12	4 344
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	52	9 395	16 070	240	12	4 344
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering							
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	10 800	358 312	965 915	46 000	2 895	1 381 443
	Intérêts / Zinsen/ Rente	€ +/-				+/-	+/-	+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	10 800	358 312	965 915	46 000	2 895	1 381 443
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage							
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	35 136	241 604	1 608 044	77 830	46 278	583 824
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitief)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€						-/ 0
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouv. (+ ou/oder/of -/-)* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen*	€						+/- 0
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€						0
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	35 136	241 604	1 608 044	77 830	46 278	583 824
	Volume de gasoil pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m3	1 083					1083
	Volume de gasoil IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m3	4 675	32 214	252 947	10 377	82	53 011
	Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:							
	* fakultatief / fakultativ / facultatief							

Ausgleichsberechnung

Jahr 2019 /2. Quartal

IIPC PT 2019-2

Etat/IN	Angaben NI Quartal 2			Finanzausgleich			
	Kosten Zn	Einnahmen Xn	Anteil Kosten Zn/ΣZn	vertraglicher Anteil Einn Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Ausgleich Cn = Ω - Xn	Ausgleich T1 CnT1	Ausgleich T2 CnT2
DE	2 757 173,80 €	1 101 776,56 €	0,5001490366504	2563539,69	1 461 763,13 €	750 365,58 €	711 397,55 €
BE	710 887,00 €	450 135,00 €	0,1289543111926	660961,9748	210 826,97 €	116 515,88 €	94 311,09 €
FR	22 113,90 €	56 196,27 €	0,0040114430877	20560,8585	35 635,41 €	10 629,37 €	25 006,04 €
LUX	2 894,71 €	93 824,76 €	0,0005250979891	2691,416833	91 133,34 €	47 547,00 €	43 586,34 €
NL	1 913 635,00 €	3 287 622,00 €	0,3471317991454	1779241,945	1 508 380,05 €	805 853,46 €	702 526,60 €
CH	106 000,00 €	135 997,00 €	0,0192283119348	98555,70481	37 441,30 €	2 851,64 €	34 589,65 €
Σ	5 512 704,41 €	5 125 551,59 €	1,00	5 125 551,59 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Verteilungstabelle

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage							
Zahlungsleistende IN/ 2t2019 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	25 006,04						25 006,04
LUX		43 586,34					43 586,34
NL	34 715,39	667 811,21					702 526,60
CH	34 589,65						34 589,65
SUMME / TOTAL	94 311,08	711 397,55	0,00	0,00	0,00	0,00	
							805 708,63
							805 708,63

Beschluss IIPC 2019-II-2

Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 3. Quartal 2019

Beschluss angenommen am 14. November 2019

Ablauf des Verfahrens

1. Das Sekretariat hat den vorläufigen Finanzausgleich für das 3. Quartal 2019 gemäß Teil A Artikel 4.02 des CDNI und der Geschäftsordnung der IAKS durchgeführt.
 - a) Die Tabelle „Quartalsangaben“ (**Anlage 1**) gibt alle Angaben der innerstaatlichen Institutionen zum 1. November 2019 wieder.
 - b) Das Ergebnis des Quartalsausgleichs ist in der Tabelle „Ausgleichsberechnung“ ausgewiesen (**Anlage 2**).
 - c) Wie sich die Einnahmen auf der Grundlage dieses vorläufigen Finanzausgleichs im Einzelnen verteilen, ist in der Verteilungstabelle (**Anlage 3**) dargestellt.

2. Besonderheiten

Für die belgische NI wurden aufgrund eines Computerfehlers die Sammel- und Entsorgungskosten in den ersten beiden Quartalen nicht vollständig erfasst. Diese Kosten wurden im dritten Quartal 2019 bereinigt.

Das Sekretariat hat die Zinsen berücksichtigt, soweit diese von den NI angegeben wurden.

Die vorgelegten Übertragungen berücksichtigen nicht den jährlichen Finanzausgleich 2018 (IIPC (19) 36).

Zahlungsverpflichtungen aufgrund des Finanzausgleichs des 3. Quartals 2019

3. Die IAKS billigt den Finanzausgleich für das 3. Quartal 2019 entsprechend folgender Aufstellung:

a)	Gesamtausgaben:	8 472 215,88 €
b)	Gesamteinnahmen	7 774 756,41 €
c)	Ergebnis:	- 697 459,47 €
d)	Verteilung:	
	<i>SAB an:</i>	
	→ <i>ITB:</i>	223 238,99 €
	→ <i>BEV:</i>	623 260,11 €
	<i>LUX an:</i>	
	→ <i>BEV:</i>	47 924,16 €
	<i>VNF an:</i>	
	→ <i>ITB:</i>	12 319,31 €
	<i>SRH an:</i>	
	→ <i>ITB:</i>	20 738,97 €

Konto laut Artikel 14 der Geschäftsordnung der IAKS

4. Die im Rahmen des Finanzausgleichs 2019 Stand 3. Quartal übertragenen Beträge lauten wie folgt:

Land/IN	zum Übertragen T3/2019	Vorläufiger Übertragener saldo 2018	Übertragener saldo 2011-2017	Gesamtergebnis
	Dn T3			
DE	- 343 461,57 €	- 494 387,41 €	2 387 040,70 €	1 549 191,71 €
BE	- 103 033,76 €	- 152 822,97 €	539 299,31 €	283 442,58 €
FR	- 2 817,67 €	- 4 903,95 €	30 775,91 €	23 054,29 €
LUX	- 462,05 €	- 794,75 €	4 063,50 €	2 806,70 €
NL	- 233 607,16 €	- 323 248,64 €	1 663 024,43 €	1 106 168,63 €
CH	- 14 077,26 €	- 22 533,43 €	124 878,10 €	88 267,41 €
Σ	- 697 459,47 €	- 998 691,16 €	4 749 081,95 €	3 052 931,32 €

Anlagen

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 3: Verteilungstabelle

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 3 2019		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	5	1 936	2 929	114	3	1 834	6 821	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	110	478	50		417	1 055	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	6	949	3 831	82	4	3 915	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	-	10 630	22 044	300	8 924	+ 41 898	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	20	27 153	57 396	4 359	65	+ 40 320	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	17	20 312	35 063	1 150	-	+ 11 526	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	37	58 095	114 503	5 809	65	60 770 239 279	
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 118	4 034	150		+ 7 302	
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 803	14 468		4 687	+ 20 958	
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	15	4 921	18 502	150	-	4 687 28 275	
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	12 113	540 690	924 050	65 000	2 718	1 414 940	+ 2 959 511
	Intérêts / Zinsen / Rente	€						+/-	
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	12 113	540 690	924 050	65 000	2 718	1 414 940 2 959 510	
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	23 168	231 284	1 671 335	79 106	50 383	593 929	+ 2 649 205
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€						-/- -	
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€						+/- -	
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)	€						-	
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	23 168	231 284	1 671 335	79 106	50 383	593 929 2 649 205	
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdraagstaat	m ³						-	
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	3 089	30 838	258 829	10 547	139	58 976	362 418

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

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Ausgleichsberechnung

Jahr 2019 /3. Quartal								
IIPC PT 2019-3								
Etat/IN	Angaben NI Quartal 3			Finanzausgleich				
	Kosten	Einnahmen	Anteil Kosten	vertraglicher Anteil Einnahmen	Ausgleich	Ausgleich T1	Ausgleich T2	Ausgleich T3
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	CnT1	CnT2	CnT3
DE	4 172 114,27 €	1 695 705,30 €	0,4924466431325	3828652,695	2 132 947,40 €	750 365,58 €	711 397,54 €	671 184,27 €
BE	1 251 577,00 €	681 419,00 €	0,1477272318986	1148543,243	467 124,24 €	116 515,88 €	94 311,09 €	256 297,27 €
FR	34 226,94 €	79 363,99 €	0,0040399041390	31409,2706	47 954,72 €	10 629,37 €	25 006,04 €	12 319,31 €
LUX	5 612,67 €	144 208,12 €	0,0006624795779	5150,617345	139 057,50 €	47 547,00 €	43 586,34 €	47 924,16 €
NL	2 837 685,00 €	4 958 957,00 €	0,3349401195853	2604077,842	2 354 879,16 €	805 853,46 €	702 526,60 €	846 499,10 €
CH	171 000,00 €	215 103,00 €	0,0201836216666	156922,7419	58 180,26 €	2 851,64 €	34 589,65 €	20 738,97 €
Σ	8 472 215,88 €	7 774 756,41 €	1,00	7 774 756,41 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Verteilungstabelle

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage							
3t2019 : 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	12 319,31						12 319,31
LUX		47 924,16					47 924,16
NL	223 238,99	623 260,11					846 499,10
CH	20 738,97						20 738,97
SUMME / TOTAL	256 297,27	671 184,27	0,00	0,00	0,00	0,00	
							927 481,54
							927 481,54
