



Zusammenstellung der Beschlüsse der KVP-Sitzung vom 22. Juni 2021

Mitteilung der Sekretariats

CDNI	Beschlüsse CDNI
2021-I-1	CDNI – Haushalt 2022
2021-I-2	Bericht des Sekretariats über die Rechnungslegung 2020 des CDNI
2021-I-3	Teil A Bericht der IAKS über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und Vorschlag für die Höhe der Entsorgungsgebühr 2022 (Artikel 10 und 14)
2021-I-4	Teil A Aktueller Vertrag über das SPE-CDNI: Verlängerung um ein weiteres Jahr
2021-I-5	Teil B Verwendung der Entladebescheinigung in elektronischer Form: Änderung von Artikel 6.03 der Anwendungsbestimmung des CDNI
2021-I-6	Teil C Änderung der Artikel 8.02 und 9.01 der Anwendungsbestimmung des CDNI zur Berücksichtigung von Fahrgastschiffen mit mehr als 12 Fahrgästen und Kabinenschiffen mit mehr als 12 Schlafplätzen
2021-I-7	Teil C Internationale Harmonisierung für Hausmüll und Vereinheitlichung der Piktogramme Änderung von Artikel 9.03 und Leilinen
IIPC	Beschlüsse IIPC
2021-I-1	Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 4. Quartal 2020
2021-I-2	Kenntnisnahme des vorläufigen Finanzausgleichs 1. Quartal 2021

Beschluss CDNI 2021-I-1

CDNI – Haushalt 2022

Die Konferenz der Vertragsparteien,

in Kenntnis des vom Sekretariat aufgestellten detaillierten Haushaltsplans (CPC (21) 7) und nach Maßgabe des Artikels 1 der Finanzordnung des CDNI,

nimmt den Haushalt 2022 der KVP gemäß Artikel 14 Absatz 6 des Übereinkommens sowie den Haushalt 2022 der IAKS gemäß Artikel 10 Absatz 6 des Übereinkommens in Höhe von insgesamt 520 800 € an,

beschließt die Auffüllung des Investitionsfonds um 85 000 €,

legt die Verteilung der Beiträge der Vertragsparteien auf Basis des Gesamtbetrages von 605 800 € wie folgt fest:

Land	2022
Deutschland	139 566,67 €
Belgien	81 666,67 €
Frankreich	55 611,67 €
Luxemburg	52 716,67 €
Niederlande	217 731,67 €
Schweiz	58 506,67 €
INSGESAMT	605 800,00 €

Die Beiträge sind bis spätestens 31. März 2022 auf das Konto des CDNI bei der Bank CIC Est in Straßburg einzuzahlen.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.

Beschluss CDNI 2021-I-2

Bericht des Sekretariats über die Rechnungslegung 2020 des CDNI

Die Konferenz der Vertragsparteien,

gestützt auf den Bericht des Generalsekretärs der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt über die Finanzlage des CDNI im Haushaltsjahr 2020,

gestützt ferner auf den Bericht der Prüfungsgesellschaft PWC über die Prüfung des Jahresabschlusses 2020,

nimmt die beigefügte Bilanz für das Haushaltsjahr 2020 über 479 403,38 € an und

erteilt dem Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt Entlastung.

Nicht zu veröffentlichende Anlage

Beschluss CDNI 2021-I-3

Teil A

Beibehaltung der Höhe der Entsorgungsgebühr für öl- und fetthaltige Abfälle von 8,50 Euro pro 1 000 l gebunkertem Gasöl für 2022

Die Konferenz der Vertragsparteien,

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

unter Hinweis auf den Vorschlag der IAKS vom 27. Mai 2021, vorgelegt gemäß Artikel 4.01 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung dieses Übereinkommens;

unter Hinweis auf den Bericht der IAKS vom 3. Juni 2021 über die Verwaltung des Finanzierungssystems gemäß Artikel 6 des CDNI, der diesem Beschluss beigelegt wurde;

unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Gewerbes, das mit dem derzeitigen Ausbaustand des Netzes der Annahmestellen zufrieden ist, und notwendige Erhöhungen der Entsorgungsgebühr in moderatem Ausmaß und in gewissen zeitlichen Abständen befürwortet;

in Kenntnis, dass die Auswirkungen der Erhöhung der Entsorgungsgebühr auf 8,50 EUR pro 1000 l gebunkertem Gasöl ab dem 1. Januar 2021 auf die Finanzierung des Systems vor dem außergewöhnlichen Hintergrund der Covid-19-Virus-Pandemie noch nicht abschließend bewertet werden können;

in Kenntnis, dass das Jahr 2020 durch ein erhebliches Defizit infolge der Pandemie gekennzeichnet ist, das sich erheblich auf die Einnahmen ausgewirkt hat,

in der Annahme, dass sich ein möglicherweise auch 2021 ergebendes Defizit noch durch den seit dem Jahr 2011 aufgelaufenen Überschuss gedeckt wird,

beschließt, die Höhe der Entsorgungsgebühr auf 8,50 Euro pro 1000 l gebunkertem Gasöl für 2022 beizubehalten.

Anlage: Bericht der IAKS über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 021 (Artikel 10 und 14)

Teil A
Bericht der IAKS über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und
Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2022
(Artikel 10 und 14)

1. Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2020

Mit der Unterzeichnung des CDNI im Jahre 1996 einigten sich die Vertragsstaaten auf eine Entsorgungsgebühr in Höhe von 7,50 Euro / 1.000 l gebunkertem Gasöl. 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 für Teil A benötigt wurde.

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. Im Jahr 2020 hat sich dieser Überschuss auf weniger als eine Million Euro reduziert.

Erstmals seit dem Inkrafttreten des CDNI ergab sich in 2018 ein Jahr mit Mindereinnahmen von rund einer Million Euro.

Das Jahr 2018 wurde von einer Niedrigwasserperiode bestimmt.

Der Güterverkehr auf dem Rhein ging im letzten Quartal um 30 % gegenüber dem gleichen Zeitraum des Jahres 2017 zurück.

Im gesamten Jahr 2018 sank der Güterverkehr (nach Volumen) auf dem Rhein im Vergleich zu 2017 um rund 12 %. Das Niedrigwasser war jedoch nicht allein für den Rückgang des Verkehrs und des Gasölverbrauchs verantwortlich, auch die wirtschaftliche Situation, die sich in der zweiten Jahreshälfte deutlich verschlechterte, spielte hierbei eine Rolle.

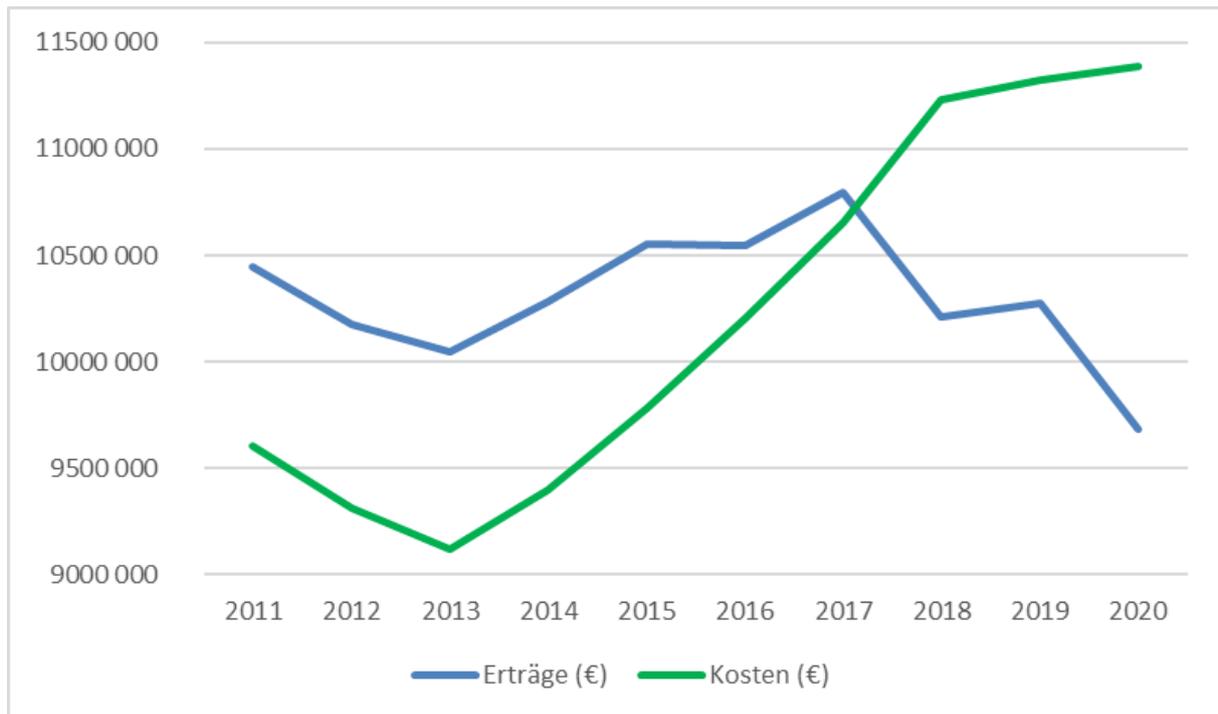
Darüber hinaus wurde 2018 ein in Doppelhülle ausgeführtes Bilgenentölungsboot in Betrieb genommen, was sich erheblich auf die Kosten auswirkte.

Auch das Jahr 2019 endete mit Mindereinnahmen von etwa 1 000 000 €. Trotz verbesserter Wasserstände nahmen die Einnahmen gegenüber dem Niedrigwasserjahr 2018 nur unwesentlich zu. Die Kosten verharrten auf dem Vorjahresniveau (zuzüglich einer leichten Steigerung).

Das Jahr 2020 wirkte sich auch sehr stark auf das Finanzierungssystem aus. Die Covid-19-Pandemie verursachte eine beispiellose Beeinträchtigung der Flusskreuzfahrtaktivitäten und, in geringerem Maße, des Handels. Die Auswirkungen auf das Finanzierungssystem von Teil A des CDNI sind mit einem Rekordrückgang der Einnahmen aus den Entsorgungsgebühren von rund 5,7 % im Vergleich zu 2019 beträchtlich.

Parallel zu der Verringerung der Frachtnachfrage und dem Rückgang bei den Aktivitäten der Fahrgastschiffahrt, ging die Nachfrage nach Entsorgungen zurück. Dennoch sind die Kosten wegen des hohen Anteils der Fixkosten an den Gesamtkosten nicht zurückgegangen, sondern noch leicht angestiegen.

▪ **ABBILDUNG 1: ENTWICKLUNG DER ERTRÄGE UND DER KOSTEN 2011-2020¹**



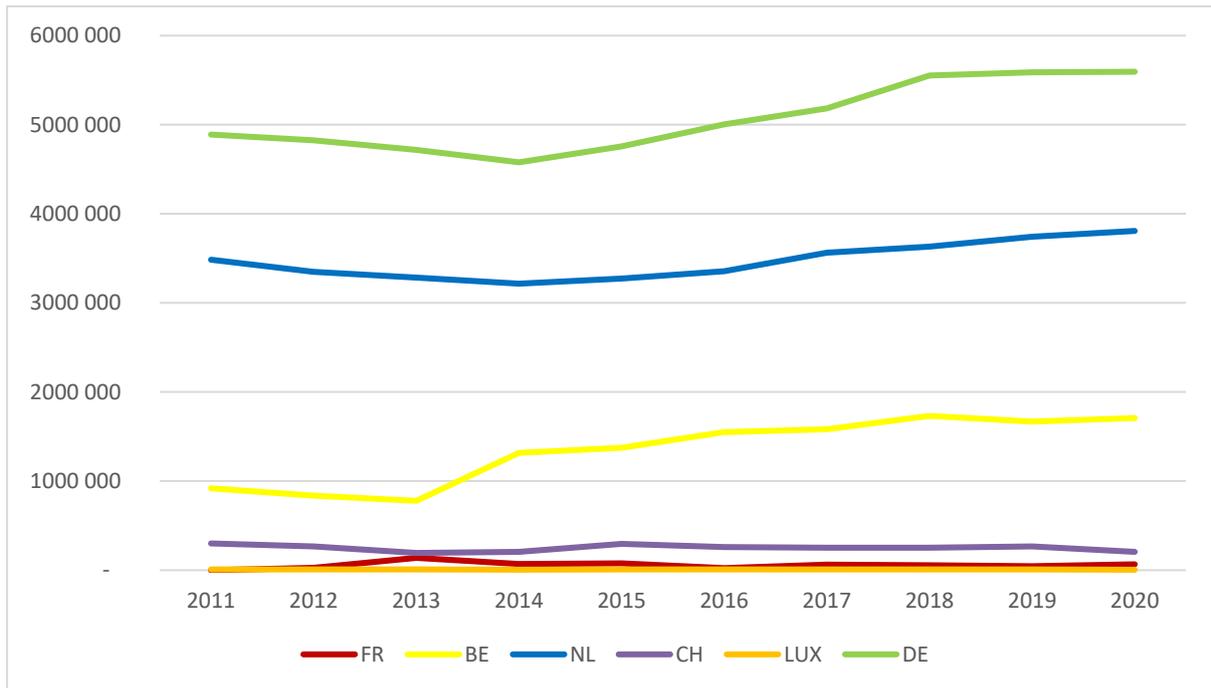
Im Zeitraum 2011-2020 sind die Kosten für Sammlung und Entsorgung von **9 600 000 €** auf **11 385 000 €** angestiegen.

Die seit 2011 erhobenen Entsorgungsgebühren schwanken zwischen **9 680 500² €** (2020) und **10 796 800 €** (2017).

¹ Wenn nicht anders angegeben, sind alle Daten dem internationalen Finanzausgleich des CDNI entnommen. Daten für 2020 sind vorläufige Daten.

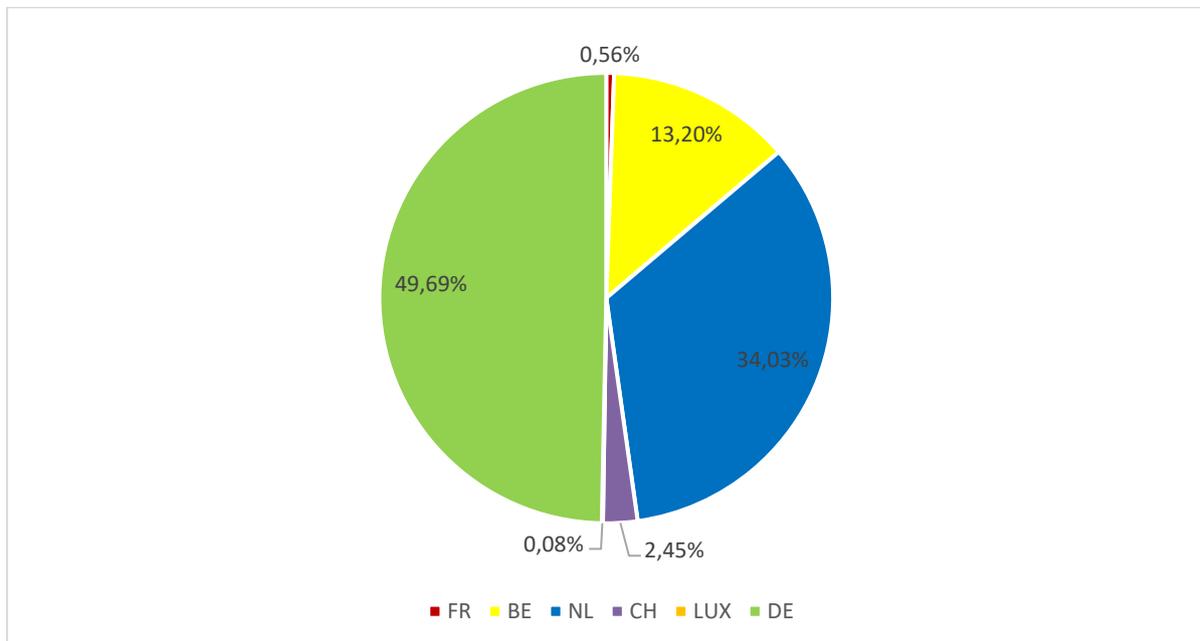
² Vorläufig

▪ **ABBILDUNG 2: ENTWICKLUNG DER KOSTEN pro IN 2011-2020**



Die Kosten haben sich ausschließlich aus der Finanzierung der Annahme und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen ergeben.

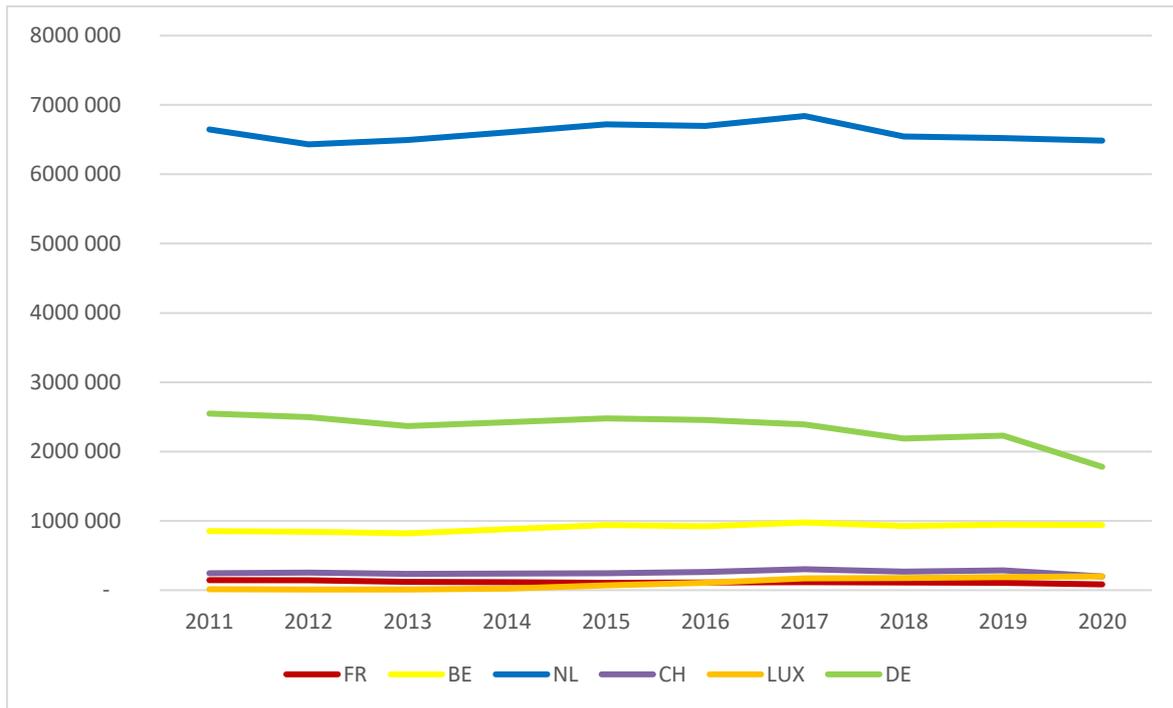
▪ **ABBILDUNG 3: AUFTEILUNG DER KOSTEN pro IN 2011-2020**



In diesem Zeitraum wurde angenommen:

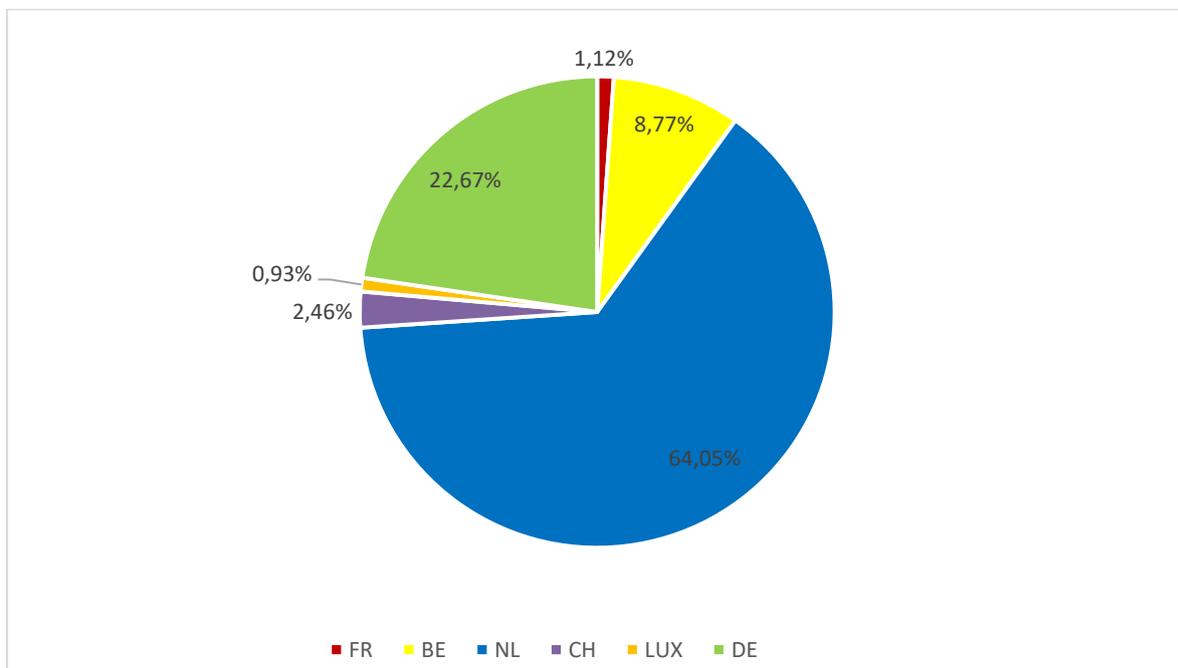
- **409 615 m³** Bilgenwasser;
- **40 035 m³** Altöl;
- **10,165 Tonnen** feste ölhaltige Abfälle;
- **1,276 Tonne** Gebinde.

▪ **ABBILDUNG 4: ENTWICKLUNG DER ERTRÄGE pro IN 2011-2020**



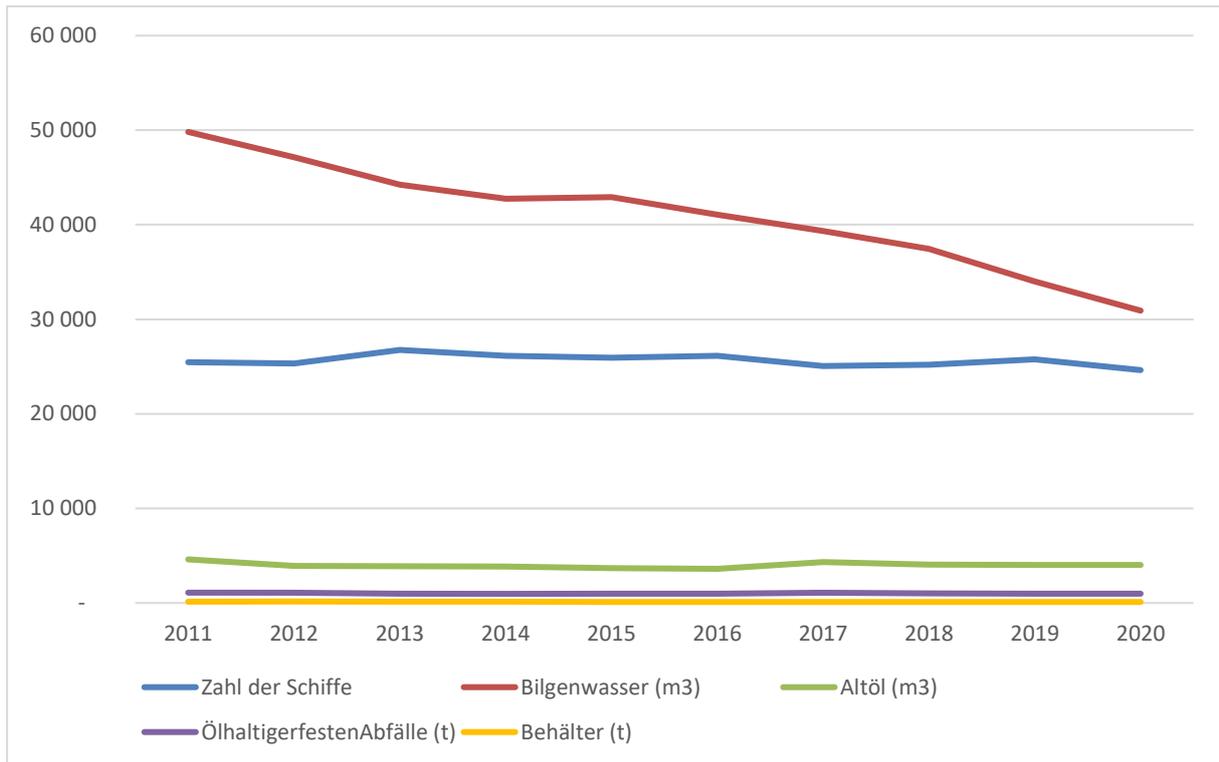
Die Erträge stammen aus den Entsorgungsgebühren, eingenommenen oder fälligen Zinszahlungen und sonstigen Einnahmen, wie z. B. aus dem Altölverkauf.

▪ **ABBILDUNG 5: AUFTEILUNG DER ERTRÄGE pro IN 2011-2020**



Das Binnenschiffahrtsgewerbe hat in dieser Zeit **103 000 000 €** 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. **102 000 000 €**.

▪ **ABBILDUNG 6: ENTWICKLUNG DER ANGENOMMENEN ABFALLMENGEN 2011-2020**



Das bestehende Netz von Annahmestellen hat sich zwischen 2011 und 2020 nur wenig verändert. In dieser Zeit wurden **256.000** Entsorgungen von Binnenschiffen durchgeführt. Dabei wurden jeweils eine oder mehrere Abfallarten abgegeben.

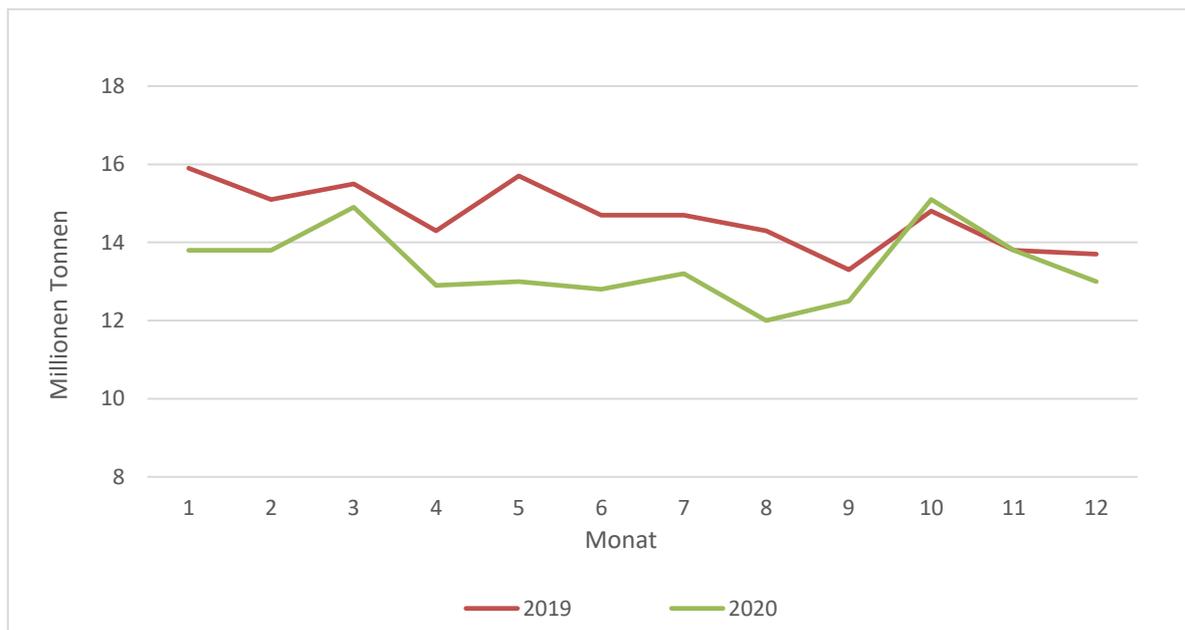
Was die Menge der gesammelten öl- und fetthaltigen Abfälle angeht, so ist der Gesamttrend in Bezug auf die Anzahl der Abgabevorgänge und der Abfallmengen leicht rückläufig, mit einem anhaltenden Rückgang des Bilgenwassers.

2. Überblick über die wirtschaftliche Situation des Güterverkehrs auf dem Rhein im Jahr 2020 und Auswirkungen der Covid-19-Pandemie³

2.1 Güterverkehr

Für den Güterverkehr auf dem Rhein war im Jahr 2020 ein **deutlicher Einbruch von - 8,50 %** im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. Der größte Rückgang wurde im Mai (-17,30 % gegenüber Mai 2019) registriert. Das letzte Quartal war mit einem Minus von nur 1 % im Vergleich zum Vorjahr am geringsten von diesem Negativtrend betroffen.

▪ ABBILDUNG 7: GÜTERVERKEHR AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN 2019-2020 (monatlich)



Quelle: Analyse der ZKR auf der Grundlage der Daten von Destatis

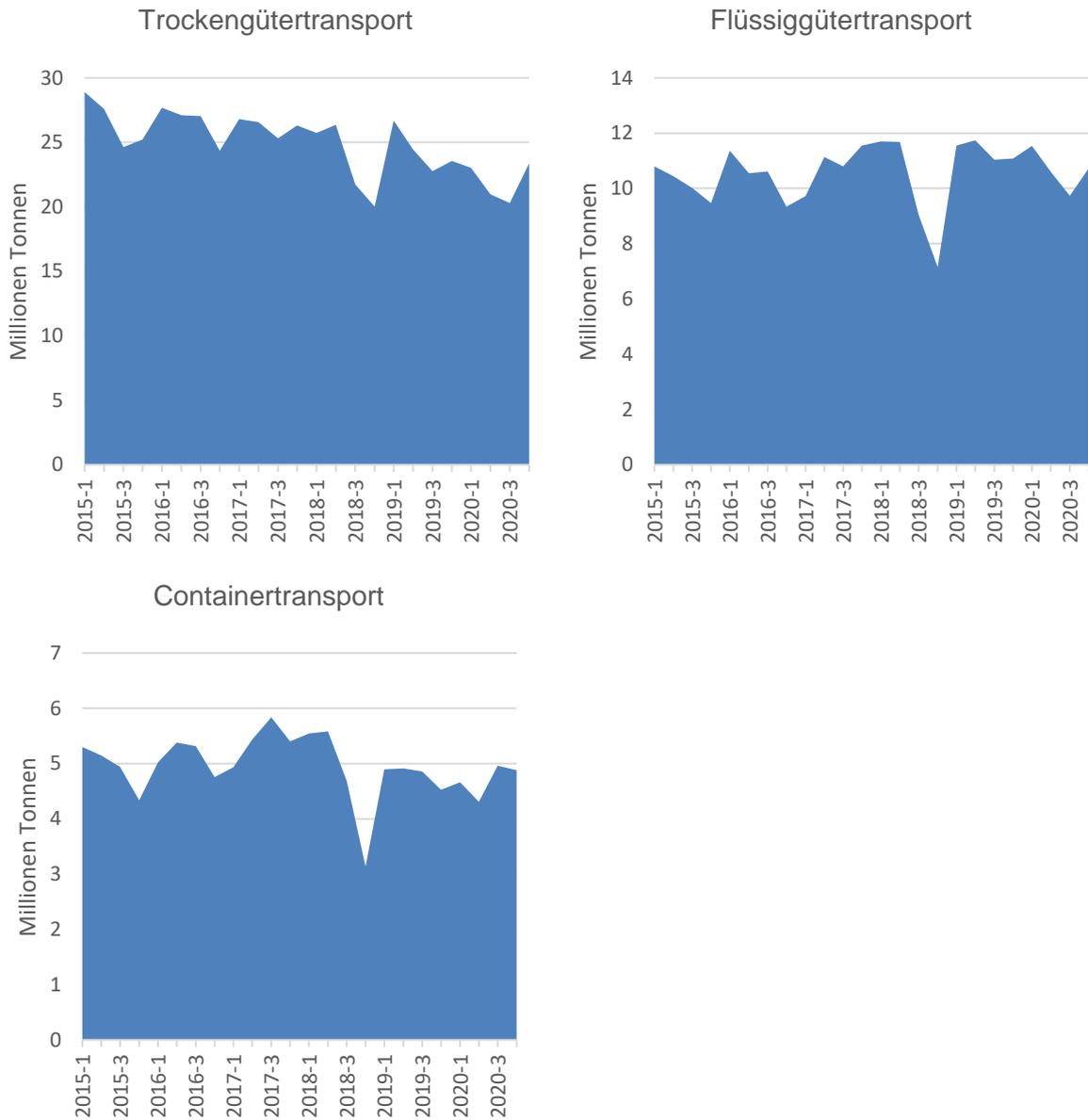
Aufgeschlüsselt nach Güterarten waren **Kohle (-23,80%)** und **Eisenerz (-14,20%)** am stärksten von den pandemiebedingten Auswirkungen betroffen.

Der Transport von Containern ging nur um 1,40 % zurück.

Im Gegensatz verzeichneten die Agrar- und Lebensmittelprodukte einen Anstieg um 10,20%.

³ Alle Marktbeobachtungsberichte sind auf der Website verfügbar: <https://inland-navigation-market.org/>

▪ **ABBILDUNG 8: GÜTERVERKEHR AUF DEM RHEIN NACH LADUNGSART 2015-2020 (vierteljährlich)**

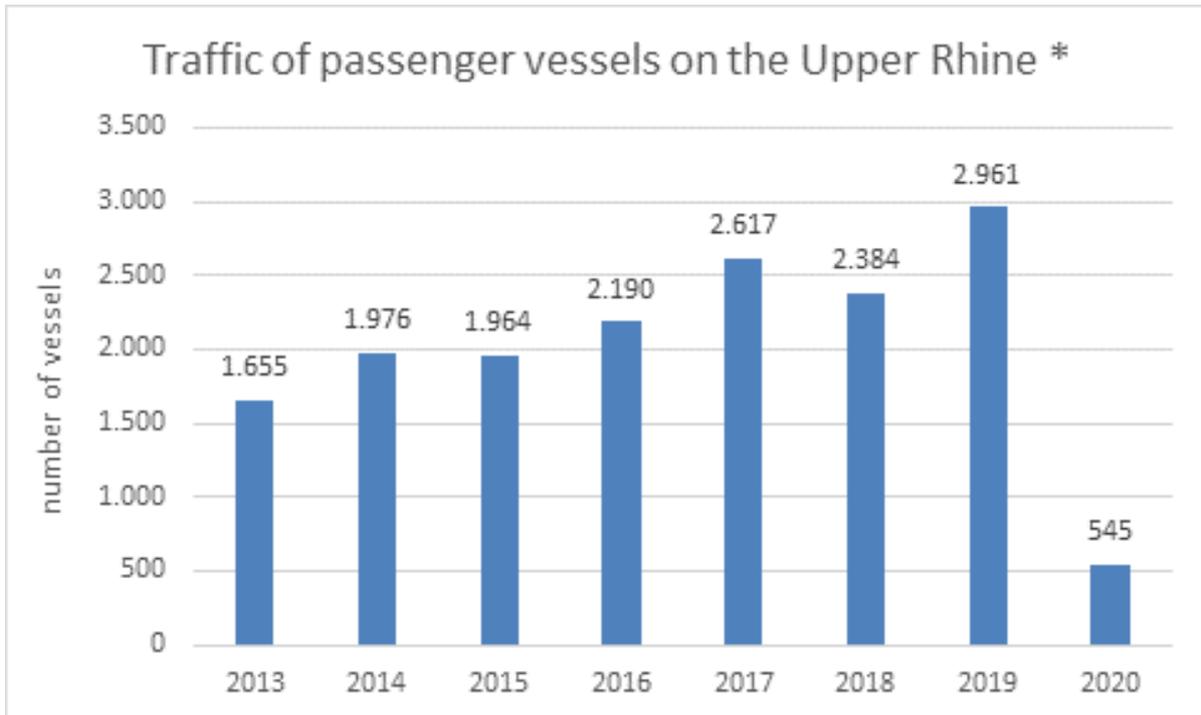


Gütertransport auf dem Rhein nach Ladungsart (Q1 2015-Q4 2020) (Quelle: Marktbeobachtung, ZKR)

2.2 Fahrgastschifffahrt

Der Personenverkehr litt am stärksten unter den Folgen der Pandemie, da Flusskreuzfahrten und Tagesausflüge ab März 2020 ganz überwiegend eingestellt werden mussten. Die Fahrgastschifffahrt verzeichnete einen dramatischen Rückgang von 81,60 % im Vergleich zum Jahr 2019.

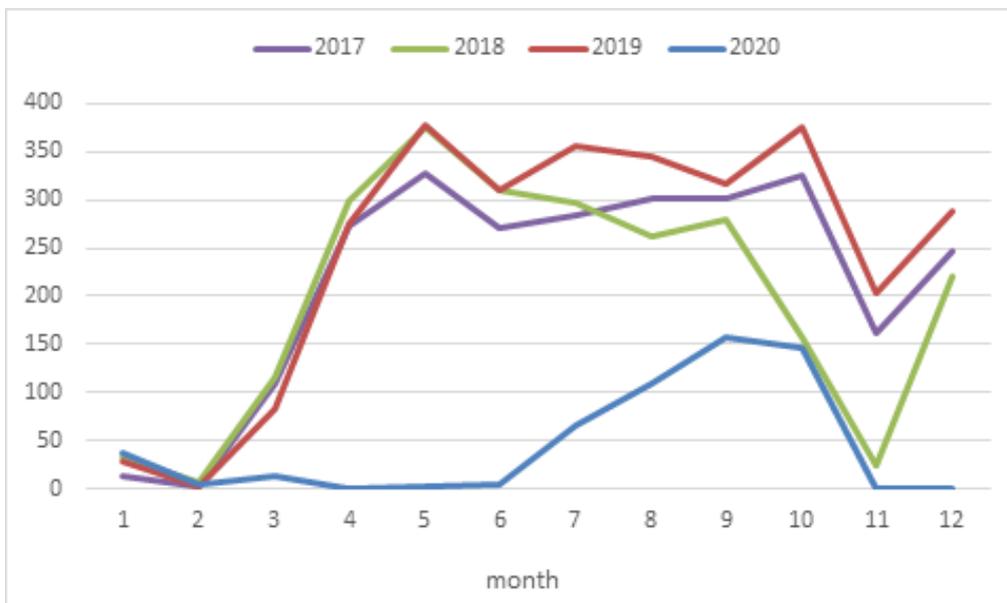
- **ABBILDUNG 9: ANZAHL DER FAHRGASTSCHIFFE, DIE DIE SCHLEUSE VON IFFEZHEIM PASSIEREN 2013-2020**



Quelle: Marktbeobachtung, ZKR

* Anzahl der Fahrgastschiffe, die die Schleuse von Iffezheim passieren

- **ABBILDUNG 10: VERGLEICH SEIT 2017**



Quelle: Marktbeobachtung, ZKR

2.3 Auswirkungen auf die Entsorgungsgebühr

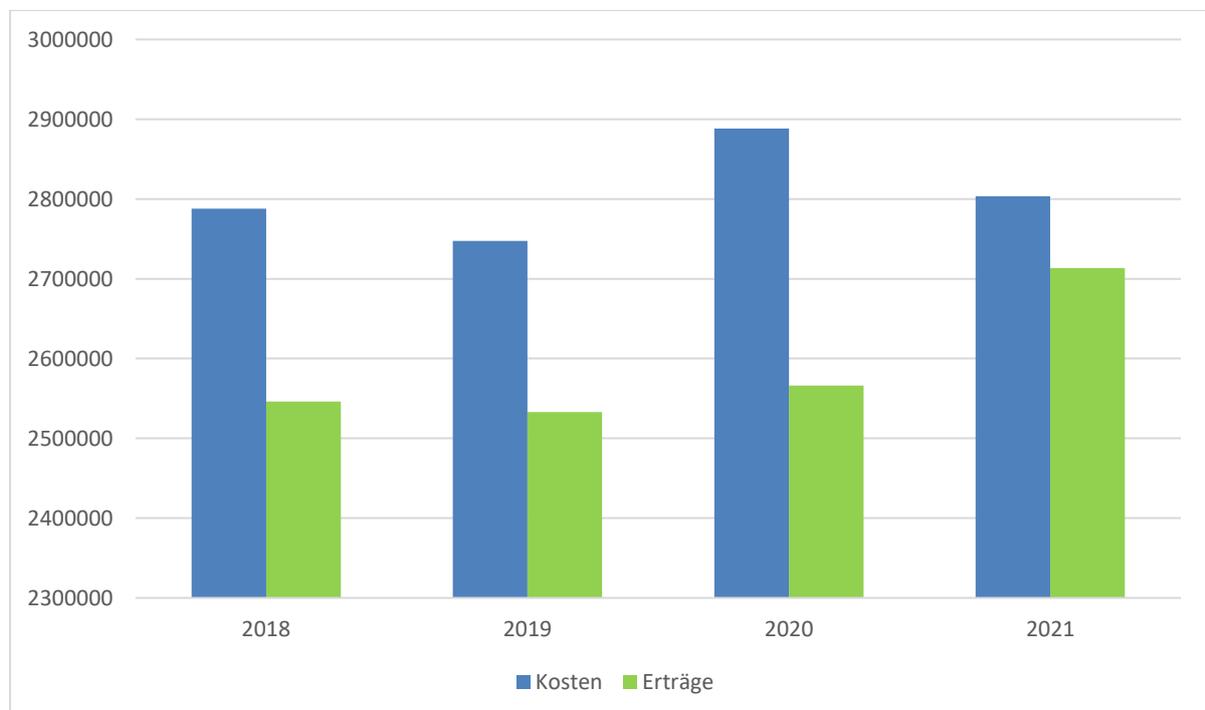
Im Vergleich zu 2019 sind die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr deutlich um 5,74 % (fast 600.000 €) gesunken. Der Einbruch fiel im 2. und 3. Quartal besonders stark aus und spiegelte damit den Rückgang der wirtschaftlichen Aktivitäten, des Transports auf den Wasserstraßen und einer nie dagewesenen Einschränkung der Flusskreuzfahrtaktivitäten wider.

	2019	2020	Veränderung in %	Veränderung in €
Q1	2 532 835 €	2 565 992 €	1,31%	+ 33 157 €
Q2	2 592 716 €	2 279 806 €	-12,07%	-312 910 €
Q3	2 649 205 €	2 318 826 €	-12,47%	-330 379 €
Q4	2 504 245 €	2 532 242 €	1,12%	+ 27 997 €
INSGESAMT	10 277 300 €	9 687 867 €	-5,74%	-589 433 €

3. Anpassung der Entsorgungsgebühr 2021

In der Annahme, dass die Kosten auch mittelfristig die Einnahmen übersteigen werden, hat die KVP auf Vorschlag der IAKS und in Abstimmung mit den anerkannten Verbänden beschlossen, die Entsorgungsgebühr ab dem 1. Januar 2021 auf 8,50 Euro pro 1.000 Liter gebunkertem steuerfreien Gasöl zu erhöhen, um die Stabilität des Systems zu gewährleisten. Die Auswirkungen dieser Erhöhung sind im Ergebnis des Ausgleichs für das erste Quartal 2021 festzustellen.

■ ABBILDUNG 11: VERGLEICH DER KOSTEN UND EINNAHMEN IN DEN ERSTEN QUARTALEN 2018-2020



Mit einer ersten Anpassung der Entsorgungsgebühr auf einen Betrag von 8,50 Euro ab dem 1. Januar 2021 hätte das System allmählich wieder ein wirtschaftliches Gleichgewicht erreichen können.

4. 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 2021 bis 2022 des Finanzierungssystems der Sammlung und Entsorgung der Abfälle von Teil A des Übereinkommens vorgenommen.

IN	Schätzung Ausgaben	Schätzung Ausgaben	Schätzung Ausgaben	Schätzung Ausgaben	Schätzung Ausgaben	Schätzung Einnahmen	Schätzung Einnahmen	Schätzung Einnahmen	Schätzung Einnahmen	Schätzung Einnahmen
	2021	2022	2023	2024	2025	2021	2022	2023	2024	2025
DE	5 800 000	5 850 000	5 900 000	5 950 000	6 000 000	2 150 000	2 350 000	2 400 000	2 450 000	2 500 000
BE	1 700 000	1 765 000	1 800 000	1 820 000	1 850 000	1 050 000	1 135 000	1 135 000	1 135 000	1 135 000
FR	61 000	61 000	61 000	61 000	61 000	102 000	125 000	125 000	125 000	125 000
LUX	9 000	9 000	9 000	9 000	9 000	255 000	255 000	255 000	255 000	255 000
NL	3 900 000	4 000 000	4 100 000	4 200 000	4 300 000	7 300 000	7 300 000	7 300 000	7 300 000	7 300 000
CH	255 000	260 000	260 000	260 000	260 000	306 000	306 000	306 000	306 000	306 000
TOTAL	11 727 021	11 947 022	12 132 023	12 302 024	12 482 025	11 165 021	11 473 022	11 523 023	11 573 024	11 623 025

Schätzung von Einnahmen und Ausgaben für das Jahr 2021 und 2022

Für das Jahr 2021 prognostizieren die Innerstaatlichen Institutionen (IN) Einnahmen in Höhe von 11 165 000 Euro und Ausgaben in Höhe von 11 727 000 Euro. Wenn diese Beträge sich bestätigen, dann wird das Haushaltjahr mit einem Verlust von mehr als 590.000 abgeschlossen werden und nach Abzug dieses Betrags vom kumulierten Überschuss aus den Jahren von 2011 bis 2020 würde dies ein Überschuss von ungefähr 400 000 Euro zum Ende des Haushaltsjahres 2021 bedeuten.

Die Gründe für diese Entwicklung sind folgende:

- Weiterhin pandemiebedingt geringe Einnahmen
- Niedrige Erlöse aus dem Altölverkauf.
- Es ist wahrscheinlich, dass die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser weiter steigen werden.
- Erhöhte Entsorgungs- und Behandlungskosten wie z. B. neue Steuern (Steuern auf die Müllverbrennung...)
- Die Entwicklungen des Gasölpreises. Preisrückgänge in 2020 können auch schnell wieder in Preissteigerungen umschlagen.
- 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 Betriebskosten der Annahmestellen folgen u.a. der Entwicklung der Lebenshaltungskosten und den Lohnkosten für die Besatzungen der Bilgenentölungsboote.
- Die Inbetriebnahme von Doppelhüllen-Bilgenentölungsschiffen, die ab dem 31. Dezember 2038 verbindlich vorgeschrieben sind sowie neue Investitionen sind derzeit noch zurückgestellt.

5. Derzeitige Überlegungen mit eventuellen Auswirkungen auf den Finanzausgleich

- Ein runder Tisch über die Zukunft von Teil A fand am 8. April 2021 statt. Diese Veranstaltung ermöglichte es, die Schwerpunkte zu identifizieren, die in den kommenden Jahre weiter vorrangig behandelt werden sollten, um eine Strategie zur Sicherung der Tragfähigkeit des internationalen Finanzierungssystems zu entwickeln.
Diskutierte Schwerpunkte:
 - Eine Aufrechterhaltung des Annahme- und Entsorgungsnetzes mindestens auf dem derzeitigen Niveau, was bedeutet, dass ein Anstieg der Kosten wahrscheinlich ist.
 - Nutzung von innovativen Synergieeffekten bei der Sammlung.
 - Reduzierung der gesammelten Abfallmenge.
 - Prüfung der Finanzierungsstruktur.
- 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.
- Auch der Modernisierungsbedarf der Bilgenentölerflotte⁴ 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 2039 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.

6. Bewertung des Entsorgungsbetrages

Die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr decken seit 2018 nicht mehr die Kosten für die Sammlung und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Abfällen. Nach einem ersten Quartal der Umsetzung ist festzustellen, dass die Erhöhung der Entsorgungsgebühr um einen Euro ab dem 1. Januar 2021 auch nach einem weiterhin von der Pandemie beeinflussten Quartal der Anwendung noch nicht die vollen Kosten deckt.

Derzeit ist es noch zu früh, um Schlussfolgerungen über die Auswirkungen der Erhöhung der Entsorgungsgebühr auf 8,50 Euro pro 1.000 l gebunkertem Gasöl ab dem 1. Januar 2021 zu ziehen. Dies hängt ursächlich mit den außergewöhnlichen Umständen der COVID-19 Pandemie zusammen (geringe Einnahmen).

Angesichts der jüngsten Entwicklung des Systems ist es jedoch sehr wahrscheinlich, dass mittelfristig eine weitere Erhöhung der Entsorgungsgebühr ansteht.

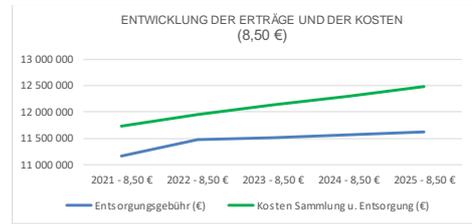
Die IAKS wird die Entwicklungen (Kosten/Erlöse) weiterhin genau im Blick behalten, um die finanzielle Tragfähigkeit des Systems zu gewährleisten.

⁴ Gegenstand des IAKS-Berichts über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und Vorschlag für die Höhe der Entsorgungsgebühr 2019.

Auf der Grundlage der Schätzungen für die Jahre 2021-2025 stellt das Sekretariat mehrere mögliche Szenarien zur Schätzung der Höhe der Entsorgungsgebühr vor, die zur Deckung der Kosten des Systems erforderlich ist.

Hypothese 1: Beibehaltung der Höhe der Entsorgungsgebühr von 8,50 Euro

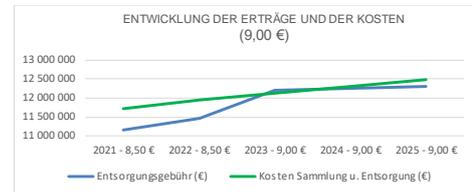
	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 8,50 €	2024 - 8,50 €	2025 - 8,50 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Entsorgungsgebühr (€)	11 165 021	11 473 022	11 523 023	11 573 024	11 623 025
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	-562 000	-474 000	-609 006	-729 000	-859 000
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	418 722	-55 278	-664 284	-1 393 284	-2 252 284



Hypothese 2: Erhöhung der Entsorgungsgebühr im Jahr 2023 mit der Perspektive einer mehrjährigen Beibehaltung

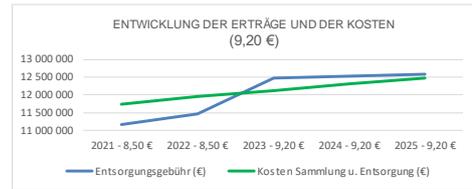
mit 9,00€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,00 €	2024 - 9,00 €	2025 - 9,00 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Entsorgungsgebühr (€)	11 165 021	11 473 022	12 200 848	12 253 790	12 306 732
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	-562 000	-474 000	68 819	-48 234	-175 293
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	418 722	-55 278	13 541	-34 693	-209 986



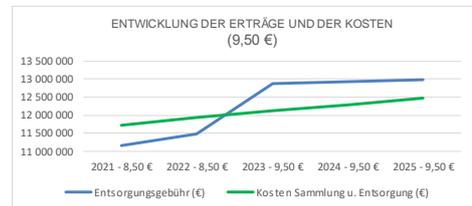
mit 9,20€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,20 €	2024 - 9,20 €	2025 - 9,20 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Entsorgungsgebühr (€)	11 165 021	11 473 022	12 471 978	12 526 097	12 580 215
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	-562 000	-474 000	339 949	224 073	98 190
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	418 722	-55 278	284 671	508 743	606 934



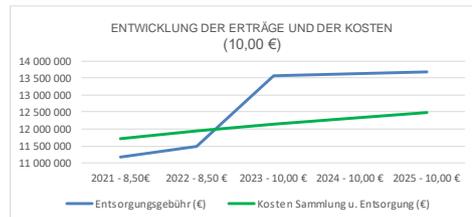
mit 9,50€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,50 €	2024 - 9,50 €	2025 - 9,50 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Entsorgungsgebühr (€)	11 165 021	11 473 022	12 878 673	12 934 556	12 990 440
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	-562 000	-474 000	746 644	632 532	508 415
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	418 722	-55 278	691 366	1 323 898	1 832 313



mit 10,00€

	2021 - 8,50€	2022 - 8,50 €	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Entsorgungsgebühr (€)	11 165 021	11 473 022	13 556 498	13 615 322	13 674 147
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	-562 000	-474 000	1 424 469	1 313 298	1 192 122
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	418 722	-55 278	1 369 191	2 682 489	3 874 611



Schlussfolgerungen der IAKS:

Unter Berücksichtigung 1) der Position des Gewerbes, das durchaus mit dem derzeitigen Ausbaustand des Netzes der Annahmestellen zufrieden ist, aber den Wunsch formuliert hat, dass die Erhöhungen der Entsorgungsgebühr moderat ausfallen und der jüngsten Entwicklungen, schlägt die IAKS vor:

- die Entsorgungsgebühr von 8,50 Euro pro 1000 Liter gebunkertem Gasöl 2022 beizubehalten;
- die Entwicklung der Zahlen im Jahr 2021 und möglicherweise noch Anfang 2022 genau zu verfolgen, um mit mehr Abstand von der Ausnahmesituation über eine mögliche Erhöhung der Entsorgungsgebühr und deren Zeitpunkt zu entscheiden.

7. Vorgeschlagene Empfehlungen der KVP

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

- beschließen, die Entsorgungsgebühr im Jahr 2022 bei 8,50 EUR pro 1000 l gebunkertem Gasöl (Artikel 3.03) beizubehalten;
- die IAKS bitten, die Entwicklung der Einnahmen im Jahr 2021 und die Folgen der Krise genau im Blick zu behalten;
- diesen Bericht ohne die hier formulierten Schlussfolgerungen auf der CDNI-Website veröffentlichen;
- in Umsetzung der Ergebnisse des Runden Tisches vom 8. April 2021 die Transparenz über die Funktionsweise des Systems zu erhöhen.

Anhänge:

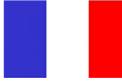
- Anhang 1: Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung 2012-2020
- Anhang 2: Länderbeschreibungen im Vergleich

**Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung
2012 – 2020**

			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2020
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		27 192	26 795	26 144	25 936	26 127	25 059	25 180	25 781	24 628	256 460	-9,43%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie :	m3	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	40 101	2,50%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 460	34 004	30 917	370 697	-34,40%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	7 967	-10,05%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	1 039	-30,85%
	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung /</u> <u>Zn - Kosten inzameling & verwijdering</u>												
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 232	10 652 489	11 232 110	11 320 744	11 381 237	102 006 164	22,26%
	<u>Recettes des rétributions d'élimination /</u> <u>Xn - eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>												
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 207 760	10 273 486	9 684 486	102 986 886	-4,83%

*provisoire / Vorläufig / voorlopig

Umsetzung von Teil A im Geltungsbereich des CDNI
durch sein Netz von Annahmestellen

						
						
	12	3	1	1	24	1
	1	7			1	
	30	2				

Die Vertragsstaaten des CDNI bieten dem Schifffahrtsgewerbe Lösungen für die Sammlung und Entsorgung der öl- und fetthaltigen Abfälle.

Dabei handelt es sich um **202 Annahmestellen**, die sich folgendermaßen zusammensetzen:

42 Bilgenentölungsboote

32 LKW zur mobilen Entsorgung

9 Landstationen.

Die Informationen über das Netz an Annahmestellen sind auf der CDNI-Website mit detaillierten Angaben zu jeder Annahmestelle. <https://www.cdni-iwt.org/> zu finden. Diese Informationen sind auch über die Websites der Innerstaatlichen Institutionen zugänglich.

Diese Annahmestellen sind wie folgt verteilt:

43 in Deutschland, darunter zwei in Doppelhülle ausgeführte Bilgenentölungsboote,

12 in Belgien,

1 in Frankreich,

1 in Luxemburg,

25 in den Niederlanden und

1 in der Schweiz.

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 Landstation besteht. Aufgrund dieser umfassenden Abdeckung ist das Fahrgebiet der Bilgenentölungsboote relativ klein. Bei Schiffen, die außerhalb des Abfallsammelgebiets fahren, wird ein Lastwagen eingesetzt. Alle Annahmestellen 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 Annahmestellen (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 Annahmestelle 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 2021-I-4

Teil A

Vertrag über das SPE-CDNI (elektronisches Zahlungssystem) Laufzeitverlängerung um ein weiteres Jahr

Die Konferenz der Vertragsparteien,

in der Erwägung, dass gemäß Artikel 3.03 Absatz 4 der Anwendungsbestimmung die Entrichtung der Entsorgungsgebühr mittels eines elektronischen Zahlungssystems zu ermöglichen ist,

gestützt auf Beschluss CDNI 2017-1-1,

in Anbetracht der Tatsache, dass die Laufzeit des aktuellen Vertrages über das elektronische Zahlungssystem des CDNI (SPE-CDNI) am 31. März 2020 abgelaufen ist und dieser Vertrag um höchstens drei Jahre verlängert werden kann,

unter Hinweis auf Beschluss CDNI 2019-I-4, mit dem sie beschlossen hat, die Laufzeit des Vertrages um zwei Jahre, d. h. bis zum 31. März 2022, zu verlängern,

in Kenntnis der positiven Stellungnahme der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle,

beschließt, die Laufzeit des Vertrages letztmalig um ein weiteres Jahr, d. h. bis zum 31. März 2023, zu verlängern,

beauftragt das Sekretariat, den Dienstleister über diese Verlängerung zu benachrichtigen.

Dieser Beschluss gilt unmittelbar.

Beschluss CDNI 2021-I-5

Teil B

Verwendung der Entladebescheinigung des CDNI in elektronischem Format Änderung von Artikel 6.03 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung

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 12,13, 14 und 19,

in der Erwägung, dass es wichtig ist, die Digitalisierung in der Rhein- und Binnenschifffahrt voranzutreiben,

in der Erkenntnis, dass das elektronische Format der Entladebescheinigung zur Verbesserung der Informationsqualität, der logistischen Effizienz und der einheitlichen Anwendung des Dokuments, insbesondere zu Kontrollzwecken, beiträgt,

in der Erkenntnis, dass eine Digitalisierung der Entladebescheinigung den Bedürfnissen des Gewerbes entspricht, den Verwaltungsaufwand verringert und zu einer erhöhten Akzeptanz bei den Nutzern beiträgt,

auf Vorschlag der Arbeitsgruppe CDNI,

beschließt, die Verwendung der Entladebescheinigung des CDNI in elektronischem Format zu ermöglichen,

beschließt, Artikel 6.03 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung entsprechend zu ändern.

Die Änderung in der Anlage tritt am 1. Juni 2022 in Kraft.

Anlage: Änderung von Artikel 6.03 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung

**Verwendung der Entladebescheinigung des CDNI in elektronischem Format
Änderung von Artikel 6.03 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung**

Artikel 6.03 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung wird wie folgt geändert:

- „(1a) Jedes Fahrzeug, das im Geltungsbereich dieses Übereinkommens entladen wurde, muss eine gültige Entladebescheinigung an Bord haben, die nach dem Muster in Anhang IV ausgestellt sein muss.

Diese Entladebescheinigung ist nach ihrer Ausstellung mindestens sechs Monate an Bord aufzubewahren.

Bei Fahrzeugen ohne Steuerhaus und Wohnung kann die Entladebescheinigung auch an anderer Stelle als an Bord vom Frachtführer aufbewahrt werden.

- (1b) Eine Entladebescheinigung in elektronischem Format kann verwendet werden, sofern
- a) der Datenschutz gemäß der Verordnung (EU) 2016/679¹ (Datenschutz-Grundverordnung) in der jeweils geltenden Fassung oder gemäß vergleichbaren nationalen Vorschriften der Schweizerischen Eidgenossenschaft gewährleistet ist;
 - b) eine fälschungssichere Signatur gemäß der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 (eIDAS)² in der jeweils geltenden Fassung oder gemäß vergleichbaren nationalen Vorschriften der Schweizerischen Eidgenossenschaft vorgesehen ist;
 - c) die Datensicherheit durch Umsetzung entsprechender Vorgaben in den in Buchstabe a genannten Vorschriften gewährleistet ist und damit auch unberechtigter Zugang sicher unterbunden wird;
 - d) die Überprüfbarkeit der Entladebescheinigung an Bord oder in der Unternehmensbuchführung des Schiffsbetreibers gewährleistet ist;
 - e) die Überprüfbarkeit in der Unternehmensbuchführung der Identität der Person, die die Entladebescheinigung ausgestellt hat und der Person, die die Annahmestelle betreibt, gewährleistet ist.

Die Entladebescheinigung ist auf Verlangen den Bediensteten der zuständigen Behörden auszuhändigen. Die Entladebescheinigung darf in einer lesbaren elektronischen Fassung zur Verfügung gestellt werden.“

¹ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung).

² Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG.

Beschluss CDNI 2021-I-6

Teil C

Änderung der Artikel 8.02 und 9.01 der Anwendungsbestimmung des CDNI zur Berücksichtigung von Fahrgastschiffen mit mehr als 12 Fahrgästen und von Kabinenschiffen mit mehr als 12 Schlafplätzen

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 dem Bewusstsein, dass der Umweltschutz sowie die Sicherheit und Gesundheit des Schiffspersonals und der Verkehrsnutzer für die Binnenschifffahrt ein wichtiges Erfordernis ist,

in Kenntnis dessen, dass neu gebaute Fahrzeuge, die der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) und der Richtlinie (EU) 2016/1629 unterliegen, spätestens seit dem 31.12.2008 Abwassersammeltanks oder Bordkläranlagen eingebaut haben müssen,

in der Erwägung, dass in diesem Zusammenhang das Einleitungsverbot häuslicher Abwässer von Schiffen auf Fahrgastschiffe mit mehr als 12 Fahrgästen und Kabinenschiffe mit mehr als 12 Schlafplätzen ausgeweitet werden sollte,

in der Erwägung, dass eine möglichst einheitliche Regelung auf internationaler und europäischer Ebene getroffen werden muss, die Ausdehnung des Einleitungsverbotes aber Anpassungsmaßnahmen bei der Infrastruktur erfordert und daher nicht sogleich umgesetzt werden kann,

in Kenntnis dessen, dass der Europäische Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) auf Anregung der Konferenz der Vertragsparteien Beratungen zur Verkürzung der Übergangsbestimmungen zum Einbau von Bordkläranlagen oder Abwassersammeltanks in Fahrgastschiffe im Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) aufgenommen hat,

nach Anhörung der anerkannten Verbände,

auf Vorschlag ihrer Arbeitsgruppe,

in Kenntnis der dem Beschluss beigefügten Folgenabschätzung,

beschließt die Änderungen der Artikel 8.02 und 9.01 der Anwendungsbestimmung.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.

1) *Artikel 8.02 Absatz 3 der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt wird wie folgt geändert:*

„(3) Die Vertragsstaaten verpflichten sich nach Artikel 4 Absatz 1 dieses Übereinkommens, Annahmestellen für häusliches Abwasser an bestimmten als Stamm- oder Übernachtungsliegeplatz dienenden Anlegestellen einzurichten oder einrichten zu lassen.

Die Annahmestellen an den Liegeplätzen für Schiffe, die unter Artikel 9.01 Absatz 3 fallen, müssen bis zu der in Artikel 9.01 Absatz 3 festgelegten Frist eingerichtet werden.“

2) *Artikel 9.01 Absätze 3 und 4 der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt werden wie folgt geändert:*

„(3) Die Einleitung von häuslichem Abwasser ist für Fahrgastschiffe mit mehr als 12 Fahrgästen und für Kabinenschiffe mit mehr als 12 Schlafplätzen verboten. Dieses Verbot gilt ab dem 1.1.2025 für Kabinenschiffe mit weniger als 50 Schlafplätzen und Fahrgastschiffe, die weniger als 50 Fahrgäste befördern dürfen.

(4) Dieses Verbot gilt nicht für Fahrgastschiffe, die

- nicht den technischen Vorschriften über die Ausrüstungspflicht mit Sammel tanks für häusliche Abwässer oder Bordkläranlagen unterliegen oder
- für diese Vorschrift über eine Einzelausnahmegenehmigung verfügen,

in Übereinstimmung mit den geltenden Bestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung oder der Richtlinie (EU) 2016/1629¹.“

¹ Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG.

Folgenabschätzung und Abschätzung des Erfüllungsaufwandes für die Erweiterung des Einleitungsverbots häuslicher Abwässer auf Fahrgastschiffe mit mehr als 12 Fahrgästen und Kabinenschiffe mit mehr als 12 Schlafplätzen

1) Folgenabschätzung

Erfordernis der Regelung

Das CDNI steht in Fragen des Umgangs mit häuslichen Abwässern nicht im Einklang mit den Bestimmungen und Zielen des europäischen Rechts – hier Richtlinie (EU) 2016/1629 Anhang II, zuletzt geändert durch die delegierte Richtlinie (EU) 2018/970 und RheinSchUO Stand 7.10.2018 -, durch die der Standard ES-TRIN Ausgabe 2017/1 des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) rechtsverbindlich eingeführt wurde.

Diese Inkonsistenz mit dem europäischen Recht galt auch für die Vorläuferregelwerke der heutigen Bestimmungen der EU (Richtlinie 2006/87/EG Anhang II Artikel 15.14) und ZKR (RheinSchUO vor dem 7.10.2018).

Betroffen ist hiervon insbesondere das Einleiten von häuslichem Abwasser.

Artikel 19.14 Nummer 1 des ES-TRIN Ausgabe 2017/1 gilt gemäß dem sachlichen Anwendungsbereich der Richtlinie abweichend vom CDNI für Fahrgastschiffe ab 12 Personen (siehe Definition Fahrgastschiff in Artikel 3 Buchstabe f der Richtlinie 2016/1629 in Verbindung mit Artikel 1.01 Nummer 18 des ES-TRIN).

Die deutsche Delegation hat die Problematik seit 2007 immer wieder den Gremien ED/G und ED der ZKR als Vorläufer der CDNI-Gremien und der KVP sowie der Arbeitsgruppe CDNI/G vorgetragen, erstmals mit Dokument ED/G (07) 20, letztmals mit Dokument CDNI/G (14) 19.

Seit 2011 steht das Thema auf dem Arbeitsprogramm des CDNI (siehe Beschluss CDNI-2010-V-5).

Diese Inkonsistenz soll durch Anpassung der Artikel 8.01 und 9.01 der Anlage 2 des CDNI mittels des beigefügten Vorschlages aufgehoben werden.

Auswirkungen dieses Vorschlages nach der Abschätzung des Erfüllungsaufwandes
(Einzelheiten siehe Nummer 2)

a) einmaliger Umstellungsaufwand

Tabelle 1: Übersicht des einmaligen Erfüllungsaufwandes im gesamten CDNI Vertragsbereich

1	2	3	4	5	6	7
	[Sp2=FZSp1*X ¹]		[Sp4=Sp2xSp3]	[Sp5=Sp1xY ²]	[Sp6=Sp4+Sp5]	[Sp7=Sp6/FZSp1]
Entsorgung häuslicher Abwässer (FZ)	Zeitaufwand einmalig	Lohnsatz	Personal-kosten einmalig	Sachkosten einmalig	Einmaliger Erfüllungsaufwand gesamt	Einmaliger Erfüllungsaufwand pro Fall
	(h)	(€/h)	(€)	(€)	(€)	(€)
Nachrüstung Abwassersammeltank (371)	2.968	63,40	188.171	4.266.500	4.454.671	12.007
Anschluss (159) bei FGSn mit vorhandenem Abwassersammeltank	159	63,40	10.080	79.500	89.580	563
Kanalanschluss an Liegestelle (53)	1.060	63,40	67.204	1.060.000	1.127.204	21.268

- 1) X: a) Nachrüstung eines Tanks: 8 h für Planung.
 b) Installation von Anschlüssen für Fahrgastschiffe, die bereits über einen Tank verfügen: 1 h für Planung.
 c) Anbindung an die örtliche Kanalisation: 20 h für Planung (Beauftragung von Bauunternehmen und Koordinierung mit den zuständigen Behörden).
- 2) Y: a) Nachrüstung eines Tanks: 11.500 € (Anschluss, Absaugschlauch, Pumpe, und gegebenenfalls Hebeanlage (ca. 10.000,00) und neue Stabilitätsberechnung (ca. 1.500,00 €)).
 b) Installation von Anschlüssen für Fahrgastschiffe, die bereits über einen Tank verfügen: ca. 500,00 €.
 c) Anbindung an die örtliche Kanalisation: ca. 20.000,00 € pro Anschluss (einschließlich Tiefbauarbeiten, das Legen einer Druckleitung, die Installation der Anschlüsse an Liegestelle und Kanal, sowie die Bereitstellungskosten des Anschlusses).

b) Jährlicher Erfüllungsaufwand

Tabelle 2: Übersicht des laufenden Erfüllungsaufwandes für Deutschland

1	2	3	4	5	6	7
	[Sp2=FZSp1*X ¹]		[Sp4=Sp2xSp3]	[Sp5=Sp1xY ²]	[Sp6=Sp4+Sp5]	[Sp7=Sp6/FZSp1]
Entsorgung häuslicher Abwässer (FZ)	Jährlicher Zeitaufwand ¹ (h)	Lohnsatz (€/h)	Jährliche Personal-kosten (€)	Jährliche Sachkosten (€)	Jährlicher Erfüllungsaufwand gesamt (€)	Jährlicher Erfüllungsaufwand pro Fall (€)
	(h)	(€/h)	(€)	(€)	(€)	(€)
Kanalentsorgung (477)	143.100	27,50	3.935.250	190.800	4.126.050	8.650
Saugwagen (53)	6.360	27,50	174.900	5.088.000	5.262.900	99.300
Neuzulassung (8)	2.400	27,50	66.000	3.200	69.200	8.650

- 1) X a) Kanalentsorgung: 477 Fahrgastschiffe * 1 Arbeitsstunde * 300 Arbeitstage (Schlauch installieren, Pumpe anschalten, Abwasser absaugen und Vorrichtung wiederherrichten).
 b) Saugwagen: 120 Entleerungen im Jahr (Basis zwei Entleerungen pro Woche bei 300 Arbeitstagen, da sowohl ein geringes Fassungsvermögen der Tanks als auch Hygienemaßnahmen (Geruchsbildung) eine regelmäßige Entsorgung notwendig machen).

- c) Neuzulassung: 8 Fahrgastschiffe * 1 Arbeitsstunde * 300 Arbeitstage (Schlauch installieren, Pumpe anschalten, Abwasser absaugen und Vorrichtung wiederherichten).
- 2) Y
 - a) Kanalentsorgung: 400 € pro Fahrgastschiff (Einleitvolumen von bis zu 10 m³ pro Entleerung):
 - b) Saugwagen: 800 € pro Einsatz (einschließlich Anfahrt, Entleerung, Transport, und Entsorgung der häuslichen Abwässer durch ein Entsorgungsunternehmen).
 - c) Neuzulassung: kein jährlicher Erfüllungsaufwand da Fahrgastschiffe aufgrund des ES-TRIN mit einem Abwassersammeltank ausgestattet sein müssen. Es wird von einer Entsorgung über die Kanalisation an einer Liegestelle ausgegangen.

Alternativen

Keine. Eine weitere Weigerung einer Anpassung an die technischen Bestimmungen der Europäischen Union und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt würde dem erklärten Ziel beider Organisation bzgl. einer Verbesserung des Gewässerschutzes direkt entgegenstehen und zu einer Konfrontation mindestens mit der Europäischen Union führen.

Begründung für die Übergangsbestimmungen:

Die bisherigen Regelungen des Artikels 3 für Fahrgastschiffe, die zur Beförderung von mehr als 50 Personen zugelassen sind, und Kabinenschiffe mit mehr als 50 Schlafplätzen können gestrichen werden, weil die Übergangszeiten abgelaufen sind.

Die technischen Bestimmungen der EU (RL 2006/87/EG) und der ZKR (RheinSchUO) legen fest, dass Neubauten von Fahrgastschiffen, die für mehr als 12 Fahrgäste gebaut sind und

- a) auf dem Rhein verkehren, seit dem 1.1.2006
- b) ausschließlich außerhalb des Rheins verkehren, seit dem 31.12.2008

mit Abwassersammeltanks oder Bordkläranlagen auszurüsten sind.

Bereits in Betrieb befindliche Schiffe sind von diesen Bestimmungen bis mindestens 2045 ausgenommen, weil eine Nachrüstung schwierig bis unmöglich ist.

Auf Grund der Harmonisierung mit den Übergangsbestimmungen der RheinSchUO und der Richtlinie (EU) 2016/1629 wird vorgeschlagen, dass das CDNI einen Verweis auf diese Bestimmungen aufnimmt. Dieser Verweis gewährleistet die rechtliche Übereinstimmung des CDNI mit den rheinischen und europäischen Bestimmungen im Bereich der technischen Vorschriften.

In der Praxis wird dadurch sichergestellt, dass ein Schiff, das den Umweltauflagen unterliegt, die technischen Anforderungen erfüllen kann.

Durch die Aufnahme eines Verweises kann eine Änderung der Fristen in ES-TRIN sofort berücksichtigt werden. Auf Initiative der KVP arbeitet der Ausschuss CESNI derzeit daran, diese Übergangsfristen im Sinne des Umweltschutzes deutlich zu verkürzen (2045 bis 2030).

Die neuen Bestimmungen passen insofern das CDNI an die technischen Vorschriften an.

Das Einleitungsverbot für Fahrzeuge mit mehr als 12 Fahrgästen bzw. mehr als 12 Schlafplätzen, die spätestens seit 2008 über einen Abwassersammeltank verfügen müssen, sollte sinnvollerweise erst ab dem Zeitpunkt gelten, ab dem auch die Annahmemöglichkeiten bestehen müssen.

Diese müssen durch die Neufassung des CDNI erst geschaffen werden. Das CDNI hatte seinerzeit für Fahrzeuge mit mehr als 50 Fahrgästen bzw. mehr als 50 Schlafplätzen hierfür eine Übergangsfrist von 5 Jahren vorgesehen. Der derzeitige Vorschlag geht von 4 Jahren aus.

Mit der Änderung der Artikel 8.01 und 9.01 erfolgt eine Anpassung an die Abfallbestimmungen der Donaukommission. Dies dient dem Ziel der internationalen Harmonisierung.

2) Abschätzung des Erfüllungsaufwandes

Ex-ante-Schätzung zur Bestimmung des Erfüllungsaufwandes für die Ausdehnung der Anlage 2 Artikel 9.01 Absatz 3 CDNI auf Fahrgastschiffe mit mehr als 12 Fahrgästen oder Kabinenschiffe mit mehr als 12 Schlafplätzen

1. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger ergibt sich keine Änderung im Erfüllungsaufwand.

Wirtschaft

Der deutschen Binnenschifffahrt entsteht für die Entsorgung häuslicher Abwässer über örtliche Kanalanschlüsse bzw. das Beauftragen eines Saugwagens einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 900.000 Euro. Es entsteht zusätzlicher laufender Erfüllungsaufwand in Höhe von 1.400.000 Euro pro Jahr.

Unter Berücksichtigung aller Vertragspartner des CDNI entsteht der Wirtschaft für die Entsorgung häuslicher Abwässer einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 5.700.000 Euro, sowie laufender Erfüllungsaufwand in Höhe von 9.500.000 Euro pro Jahr.

Verwaltung

Für die Verwaltung ergibt sich eine geringfügige Änderung im Erfüllungsaufwand für die Genehmigung zu errichtender Kanalanschlüssen im Bereich der Liegestellen.

2. Überblick der Belastungen

Tabelle 1: Belastungen durch die Ausdehnung der Anlage 2 Artikel 9.01 Absatz 3 CDNI

Anwendungsbereich	Vorgabe bzw. Informationspflicht, Normadressat (Abk.)	Saldo Jährlicher Belastung in Euro	Einmalige Umstellungskosten in Euro
Deutschland	Entsorgung häuslicher Abwässer (wW)	1.400.000	900.000
CDNI Vertragsbereich	Entsorgung häuslicher Abwässer (wW)	9.500.000	5.700.000

3. Ausgangspunkt und Vorgehen zur Schätzung des Aufwandes

Das Statistische Bundesamt wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, insbesondere Referat WS25, mit der Schätzung des Regelungsentwurfes zur Ausdehnung der Anlage 2 Artikel 9.01 Absatz 3 des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt vom 9. September 1996 (CDNI) betraut. Die Schätzung der geplanten Änderung am CDNI, und somit eines nicht-bundesrechtlichen Übereinkommens, stellt einen Sonderauftrag dar. Allerdings müssen Änderungen an Anlage 2 des CDNI auf nationaler Ebene eins-zu-eins umgesetzt werden, und es ist daher ein direkter Übergang in deutsches Recht (CDNI-V) zu erwarten.

Der Schätzauftrag umfasst somit den einmaligen und laufenden Erfüllungsaufwand für die Entsorgung häuslicher Abwässer von Fahrgastschiffen mit mehr als 12 Fahrgästen beziehungsweise Kabinenschiffen mit mehr als 12 Schlafplätzen für Deutschland und gesondert für den gesamten Vertragsbereich des CDNI (Deutschland, Belgien, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Schweiz). Als Grundlage dient der Änderungsentwurf vom 29.08.2014.

Die für die Schätzung relevanten Parameter wurden aus Quellen zusammengetragen, die sowohl vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bereitgestellt wurden, als auch aus eigenen Recherchen, darunter eine Befragung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), entstammen. Da zum Zeitpunkt der Schätzung nicht für alle Länder Daten zu relevanten Kostenpunkten vorlagen, sind zur Vervollständigung der Parameter bereits vorliegende, plausible Daten zur Berechnung fehlender Werte herangezogen worden. Es ist daher zu beachten, dass die Hochrechnung des Erfüllungsaufwandes unter der Annahme konstanter Kosten über die Länder hinweg durchgeführt worden ist. Die angewendete Schätzmethode folgt dem Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung (Stand Oktober 2012).

4. Begründung Erfüllungsaufwand Wirtschaft

Entsorgung häuslicher Abwässer von Fahrgastschiffen mit 13 bis 50 Fahrgästen bzw. Schlafplätzen (Artikel 9.01 Abs. 3 Anlage 2 CDNI).

a) Einmaliger Umstellungsaufwand

Es gibt zwei Möglichkeiten, häusliches Abwasser von Fahrgastschiffen zu entsorgen. Zum einen bietet sich die Installation eines Abwassersammeltanks an, mit dem das häusliche Abwasser mittels Anschluss, Absaugschlauch und Pumpe in die örtliche Kanalisation am Liegeplatz entleert wird. Zum anderen kann mit der Beauftragung eines Saugwagens das häusliche Abwasser am Liegeplatz abgesaugt und dann per LKW abtransportiert und entsorgt werden. Grundsätzlich wird angenommen, dass ein Großteil der betroffenen Fahrgastschiffe die häuslichen Abwässer in die Kanalisation leitet, da die Kosten der Kanaleinleitung längerfristig günstiger ausfallen als die Beauftragung eines Saugwagens.

Fallzahlen

In Deutschland sind rund **80 Fahrgastschiffe** von der Vorgabe betroffen. Es wird davon ausgegangen, dass siebzig Prozent der betroffenen Fahrgastschiffe – dies entspricht **56 Fahrgastschiffen** – mit Abwassersammeltanks (samt Anschluss, Absaugschlauch und Pumpe) nachgerüstet werden müssen, da sowohl für die Einleitung in die Kanalisation als auch das Absaugen mittels Saugwagen ein Tank installiert sein muss. Bei **24 Fahrgastschiffen** sind bereits Tanks vorhanden, für die lediglich Anschlüsse nachgerüstet werden müssen. Für jedes zehnte Fahrgastschiff – das entspricht **8 Fahrgastschiffen** – muss am Liegeplatz eine Verbindung zur Kanalisation errichtet werden; für den Großteil der Fahrgastschiffe können bereits bestehende Kanalanschlüsse an Liegestellen genutzt werden.

Insgesamt sind im gesamten Vertragsbereich des CDNI rund **530 Fahrgastschiffe** von der Vorgabe betroffen. Dementsprechend fällt für **371 Fahrgastschiffe** die Installation von Abwassersammeltanks an. Für **159 Fahrgastschiffe** ist die Nachrüstung von Anschlüssen für bereits bestehende Abwassersammeltanks vorgesehen. Der Bau eines Kanalanschlusses für zehn Prozent der Fahrgastschiffe betrifft im gesamten Vertragsbereich **53 Fahrgastschiffe**.

Zeitaufwände

Die Planung für die Nachrüstung eines Abwassersammeltanks nimmt rund einen Arbeitstag (**8 Stunden**) in Anspruch. Sie umfasst die Beauftragung eines Herstellers mit der Anfertigung eines Tanks, sowie die Beauftragung eines Ingenieurbüros zur Änderung und Prüfung der Stabilitätsrechnung. Hinzu kommt die Veranlassung einer Sonderuntersuchung durch die Schiffsuntersuchungskommission (SUK).

In dieser Untersuchung wird geprüft, ob die Anforderungen der Binnenschiffsuntersuchungsordnung erfüllt sind, sowohl in Hinblick auf die Beschaffenheit und Ausrüstung des Tanks und der Anschlüsse, als auch in Bezug auf die Stabilität.

Die Planung der Installation eines Anschlusses an einen bestehenden Tank wird mit **einer Arbeitsstunde** beziffert.

Die Planung der Kanalbindung beläuft sich auf **20 Arbeitsstunden**, und umfasst die Beauftragung von Bauunternehmen sowie die Koordinierung mit den zuständigen Behörden.

Die **Lohnkosten** sind der Lohnkostentabelle Wirtschaft des Leitfadens zur Ermittlung des Erfüllungsaufwands, Wirtschaftszweig H mit hohem Qualifikationsniveau (Stand 2018), entnommen worden.

Sachkosten

Die Kosten für die Nachrüstung eines Tanks samt Anschluss, Absaugschlauch, Pumpe, und gegebenenfalls Hebeanlage belaufen sich auf rund 10.000 Euro pro Fahrgastschiff, und umfassen individuelle Tanklösungen, die an die Gegebenheiten des Fahrgastschiffes angepasst sind (unter Umständen kann ein Tank nicht direkt unter den Sanitäranlagen eingebaut werden). Die Kosten für die Prüfung und Änderung der Stabilitätsrechnung durch ein Ingenieurbüro umfassen rund zweieinhalb Tagessätze zu je 600 Euro und belaufen sich auf rund 1.500 Euro pro Fall. Soweit die Sonderuntersuchung durch die SUK mit der wiederkehrenden Nachuntersuchung gemeinsam durchgeführt wird, entsteht kein zusätzlicher Kostenaufwand für die Untersuchung. Wird die Untersuchung außerhalb der Nachuntersuchung durchgeführt, sind entsprechend Gebühren zu entrichten (siehe unten). Insgesamt belaufen sich die Sachkosten für die Nachrüstung eines Abwassersammeltanks auf **11.500 Euro** pro Fall.

Die Installation von Anschlüssen für Fahrgastschiffe, die bereits über einen Tank verfügen, liegt bei **500 Euro** pro Fahrgastschiff.

Das Errichten einer Anbindung an die örtliche Kanalisation beläuft sich auf insgesamt **20.000 Euro** pro Anschluss und umfasst Tiefbauarbeiten, das Legen einer Druckleitung, die Installation der Anschlüsse an Liegestelle und Kanal, sowie die Bereitstellungskosten des Anschlusses.

Gebühren

Die Abrechnung einer Sonderuntersuchung durch die SUK erfolgt nach Binnenschiffahrtskostenverordnung in der Fassung vom 01.01.2018. Die Abrechnung geht nach Zeitaufwand und kostet 12,50 Euro pro angefangene Viertelstunde (50 Euro/Stunde). Es ist mit 1,5 Stunden Zeitaufwand zu rechnen, hinzukommen Auslagen in Form von Fahrtkosten vom Sitz der SUK zum Untersuchungsort. Die durchschnittliche Fahrzeit einer SUK (hin und zurück) ist mit 180 min. anzusetzen (50 Euro/Stunde), die 150 Euro an Auslagen entsprechen. Hinzu kommen die Bearbeitungszeit im Hauptbüro und "Kleingebühren". Die Durchschnittssumme beläuft sich somit auf 400 Euro pro Fahrgastschiff.

Rechenbeispiel

Die **einmaligen Personalkosten** für die Planung eines Tanks setzen sich wie folgt zusammen:
(56 Fahrgastschiffe * 8 Stunden) * 63,40 Euro Lohn = 28.400 Euro

Die **einmaligen Sachkosten** für die Nachrüstung eines Tanks setzen sich wie folgt zusammen:
56 Fahrgastschiffe * 11.500 Euro Nachrüstungskosten = 644.000 Euro

Tabelle 2: Übersicht des einmaligen Erfüllungsaufwandes für Deutschland

Entsorgung häuslicher Abwässer (FZ)	Zeitaufwand einmalig in Std.	Lohnsatz in Euro/Std.	Personalkosten einmalig in Euro	Sachkosten einmalig in Euro	Einmaliger Erfüllungsaufwand gesamt in Euro	Einmaliger Erfüllungsaufwand pro Fall in Euro
Abwassersammeltank (56)	448	63,40	28.403	644.000	672.403	12.007
Anschluss (24)	24	63,40	1.521	12.000	13.521	563
Kanalanschluss (8)	160	63,40	10.144	160.000	170.144	21.268

Der deutschen Binnenschifffahrt entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund **900.000 Euro**. Dieser setzt sich zusammen aus einmaligen Kosten für die Installation von Abwassersammeltanks in Höhe von 672.403 Euro, der Anbringung von Anschlüssen in Höhe von 13.521 Euro, sowie der Errichtung von Kanalanschlüssen in Höhe von 170.144 Euro. Je nach Art der Nachrüstung entsteht pro Fahrgastschiff einmaliger Erfüllungsaufwand zwischen 563 und 21.268 Euro.

Tabelle 3: Übersicht des einmaligen Erfüllungsaufwandes im gesamten CDNI Vertragsbereich

Entsorgung häuslicher Abwässer (FZ)	Zeitaufwand einmalig in Std.	Lohnsatz in Euro/Std.	Personalkosten einmalig in Euro	Sachkosten einmalig in Euro	Einmaliger Erfüllungsaufwand gesamt in Euro
Abwassersammeltank (371)	2.968	63,40	188.171	4.266.500	4.454.671
Anschluss (159)	159	63,40	10.080	79.500	89.580
Kanalanschluss (53)	1.060	63,40	67.204	1.060.000	1.127.204

Der Binnenschifffahrt im gesamten CDNI Vertragsbereich entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund **5.700.000 Euro**. Dieser setzt sich zusammen aus einmaligen Kosten für die Installation von Abwassersammeltanks in Höhe von 4.454.671 Euro, der Anbringung von Anschlüssen in Höhe von 89.580 Euro, sowie der Errichtung von Kanalanschlüssen in Höhe von 1.127.204 Euro.

b) Jährlicher Erfüllungsaufwand

Fallzahlen

Für die Ermittlung des jährlichen Erfüllungsaufwandes sind drei Faktoren betrachtet worden. In Deutschland fällt jährlicher Erfüllungsaufwand für die Einleitung häuslicher Abwässer in die Kanalisation für neunzig Prozent und dementsprechend **72 Fahrgastschiffe** an. Laufender Aufwand für die Entsorgung von häuslichen Abwässern mittels Saugwagen wird für jedes zehnte Fahrgastschiff (**8 Fahrgastschiffe**) anfallen. Darüber hinaus wird jährlich rund **ein Fahrgastschiff** neu zugelassen, welches unter die Bestimmungen der vorliegenden Vorgabe fällt.

Für den Vertragsbereich des CDNI beläuft sich die Anzahl der Fahrgastschiffe, die häusliche Abwässer in die örtliche Kanalisation leiten auf **477 Fahrgastschiffe**.

Für insgesamt **53 Fahrgastschiffe** wird die Entsorgung häuslicher Abwässer mittels Tankwagen angenommen. Es wird davon ausgegangen, dass im Vertragsbereich des CDNI jährlich circa **8 Fahrgastschiffe** neu zugelassen werden, die unter die Bestimmungen der vorliegenden Vorgabe fallen.

Zeitaufwand

Der Zeitaufwand für die Entsorgung der Abwässer über die örtliche Kanalisation beläuft sich auf **eine Arbeitsstunde**, in der der Schlauch installiert, die Pumpe angeschaltet, das Abwasser abgesaugt, und die Vorrichtung wiederhergerichtet wird. Es wird von **täglich einer Entleerung** bei 300 Arbeitstagen im Jahr ausgegangen.

Für das Entsorgen der Abwässer mittels Saugwagen wird **eine Arbeitsstunde** kalkuliert, in der das Personal das Fahrgastschiff für die Absaugung vorbereitet, die Entleerung beaufsichtigt, und Formalitäten mit dem Entsorgungsunternehmen erledigt. Die Absaugung selbst dauert rund zwei Stunden und wird vom Entsorgungsunternehmen durchgeführt und daher unter den Sachkosten verbucht. Hier wird von **zwei Entleerungen pro Woche** bei 300 Arbeitstagen (120 Entleerungen) im Jahr ausgegangen, da sowohl ein geringes Fassungsvermögen der Tanks als auch Hygienemaßnahmen (Geruchsbildung) eine regelmäßige Entsorgung notwendig machen.

Die **Lohnkosten** sind der Lohnkostentabelle Wirtschaft des Leitfadens zur Ermittlung des Erfüllungsaufwands, Wirtschaftszweig H mit mittlerem Qualifikationsniveau (Stand 2018), entnommen worden.

Sachkosten

Die Kosten für die Entsorgung häuslicher Abwässer belaufen sich auf jährlich **400 Euro** pro Fahrgastschiff für die Einleitung in die Kanalisation, ausgehend von einem Einleitvolumen von bis zu 10 m³ pro Entleerung.

Die Kosten der Absaugung mittels Tankwagen belaufen sich auf **800 Euro** pro Einsatz und umfassen Anfahrt, Entleerung, Transport, und Entsorgung der häuslichen Abwässer durch ein Entsorgungsunternehmen.

Für die Neuzulassung von Fahrgastschiffen fällt **kein jährlicher Erfüllungsaufwand** in Form von Sachkosten an, da diese aufgrund der Binnenschiffsuntersuchungsordnung bereits mit einem Abwassersammeltank ausgestattet sein müssen. Es wird von einer Entsorgung über die Kanalisation an einer Liegestelle ausgegangen.

Rechenbeispiel

Die **jährlichen Personalkosten** der Kanalentsorgung setzen sich wie folgt zusammen:
(72 Fahrgastschiffe * 1 Arbeitsstunde * 300 Arbeitstage) * 27,50 Euro Lohn = 594.000 Euro

Die **jährlichen Sachkosten** der Kanalentsorgung setzen sich wie folgt zusammen:
400 Euro Einleitungskosten * 72 Fahrgastschiffe = 28.800 Euro

Tabelle 4: Übersicht des laufenden Erfüllungsaufwandes für Deutschland

Entsorgung häuslicher Abwässer (FZ)	Jährlicher Zeitaufwand in Std.	Lohnsatz in Euro/Std.	Jährliche Personalkosten in Euro	Jährliche Sachkosten in Euro	Jährlicher Erfüllungsaufwand gesamt in Euro	Jährlicher Erfüllungsaufwand pro Fall in Euro
Kanalentsorgung (72)	21.600	27,50	594.000	28.800	622.800	8.650
Saugwagen (8)	960	27,50	26.400	768.000	794.400	99.300
Neuzulassung (1)	300	27,50	8.250	400	8.650	8.650

Der deutschen Binnenschifffahrt entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund **1.400.000 Euro**. Dieser setzt sich zusammen aus den jährlichen Kosten für die Entsorgung häuslicher Abwässer über einen Kanalanschluss an der Liegestelle in Höhe von 622.800 Euro, der Entsorgung mittels Saugwagen in Höhe von 794.400 Euro, sowie Kosten von 8.650 Euro jährlich für Neuzulassungen. Je nach gewählter Entsorgungsart entsteht pro Fahrgastschiff jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 8.650 bzw. 99.300 Euro.

Tabelle 5: Übersicht des laufenden Erfüllungsaufwandes im gesamten CDNI Vertragsbereich

Entsorgung häuslicher Abwässer (FZ)	Jährlicher Zeitaufwand in Std.	Lohnsatz in Euro/Std.	Jährliche Personalkosten in Euro	Jährliche Sachkosten in Euro	Jährlicher Erfüllungsaufwand in Euro
Kanalentsorgung (477)	143.100	27,50	3.935.250	190.800	4.126.050
Saugwagen (53)	6.360	27,50	174.900	5.088.000	5.262.900
Neuzulassung (8)	2.400	27,50	66.000	3.200	69.200

Der Binnenschifffahrt im gesamten CDNI Vertragsbereich entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund **9.500.000 Euro**. Dieser setzt sich zusammen aus den jährlichen Kosten für die Entsorgung häuslicher Abwässer über einen Kanalanschluss an der Liegestelle in Höhe von 4.126.050 Euro, der Entsorgung mittels Saugwagen in Höhe von 5.262.900 Euro, sowie Kosten von 69.200 Euro jährlich für Neuzulassungen.

Quelle:

Statistisches Bundesamt
A 303/11302000
Stefanie Brinkwerth, Sabrina Roski
Bonn, 06.06.2018

Beschluss CDNI 2021-I-7

Teil C

Internationale Harmonisierung für Hausmüll und Vereinheitlichung der Piktogramme Änderung von Artikel 9.03 und Leilinien

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 Kenntnis, dass der Schutz der Umwelt sowie die Sicherheit und das Wohlergehen des Schiffspersonals und der Nutzer der Wasserstraße für die Binnenschifffahrt eine vorrangige Aufgabe darstellen,

in der Erwägung, dass klare Vorschriften für die Sammlung und Trennung von Abfällen an Bord einen wichtigen Beitrag zur Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt darstellen,

in der Erwägung, dass es in diesem Bereich sinnvoll wäre, einheitliche internationale Rechtsvorschriften zu entwickeln,

in der Überzeugung, dass die Verwendung klarer und transparenter Piktogramme, die eine eindeutige Kennzeichnung der Sammelbehälter an Bord ermöglichen, ein wesentlicher Aspekt für eine einheitliche Umsetzung dieser Bestimmungen darstellt,

unter Berücksichtigung der in der Praxis gewonnenen Erfahrungen in diesem Bereich,

auf Vorschlag ihrer Arbeitsgruppe und um einer ausdrücklichen Bitte des Gewerbes nachzukommen,

beschließt die in Anlage 1 aufgeführte Änderung von Artikel 9.03,

nimmt die in Anlage 2 aufgeführten Leitlinien an und bittet ihre Arbeitsgruppe, für eine weite Verbreitung zu sorgen.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.

Anlagen

Teil C

Änderung von Artikel 9.03 der Anwendungsbestimmung

Artikel 9.03 der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt wird wie folgt gefasst:

- „(1) Der Schiffsführer hat sicherzustellen, dass die in Artikel 9.01 Absatz 1 genannten Abfälle getrennt gesammelt und abgegeben werden. Hausmüll ist wenn möglich getrennt nach Papier, Glas, Hartplastik/Hartkunststoffen, Verpackungsabfällen (Kunststoff, Metall und Getränkekartons), Restmüll und sonstigen Abfällen abzugeben.
- (2) Das Verbrennen der in Artikel 9.01 Absatz 1 genannten Abfälle an Bord ist verboten.
- (3) Die Betreiber von Fahrgastschiffen, die über Bordkläranlagen nach Anhang V verfügen, haben für die ordnungsgemäße Abgabe des Klärschlammes gegen Nachweis gemäß den innerstaatlichen Vorschriften in geeigneter Weise selbst zu sorgen.
- (4) Der Schiffsführer eines unter Artikel 9.01 Absatz 3 vom Verbot der Einleitung häuslicher Abwässer betroffenen Fahrgastschiffes hat sicherzustellen, dass die häuslichen Abwässer an Bord des Fahrzeugs in geeigneter Weise gesammelt und bei einer Annahmestelle oder -anlage nach Artikel 8.02 Absatz 3 abgegeben werden, sofern das Fahrgastschiff nicht über eine Bordkläranlage nach Artikel 9.01 Absatz 4 verfügt.
- (5) Die in Absatz 1 genannten gesammelten Abfälle sind an Bord in geeigneten Sammelbehältern zu lagern, die mit entsprechenden Piktogrammen gekennzeichnet sind.“

**CDNI-Leitlinien
für die Lagerung von getrennten Abfallströmen an Bord und die entsprechende
Kennzeichnung durch Piktogramme**

Artikel 9.03 von Teil C des CDNI legt fest, wie die in Artikel 9.01 Absatz 1 aufgeführten Abfälle gesammelt, abgegeben und, wenn möglich, in verschiedene Abfallkategorien getrennt werden sollen. Diese Leitlinien konkretisieren den neuen Absatz 5 und erklären, wie die Sammlung an Bord erfolgen sollte und welche Piktogramme dafür verwendet werden können.

Um Farb- und Sprachbarrieren zu vermeiden, sind neutrale, leicht erkennbare Piktogramme gewählt worden. Die Anwendung dieser Piktogramme ist jedoch unverbindlich.

Verwendung der Piktogramme:

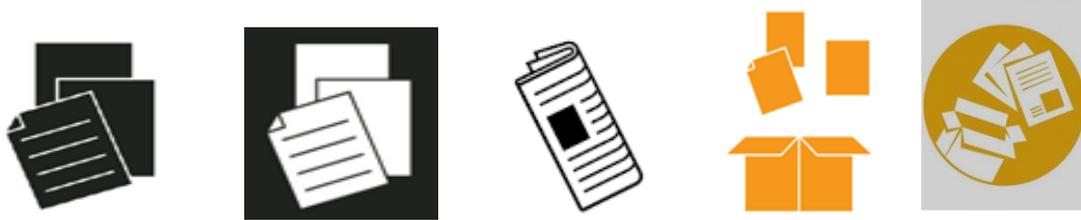
Die Piktogramme können auf geeignete Sammelbehälter an Bord des Schiffes für die getrennte Lagerung der Abfallströme Papier, Glas, Verpackungsmüll (Plastik, Metall (Dosen) und Getränkekartons), organischer Abfall (Küchen- und Gartenabfälle) und Restmüll angebracht werden. Diese Sammelbehälter müssen mit einem Aufkleber oder Ausdruck versehen sein, aus dem hervorgeht, welche Abfallart in welchen Behälter gehört.

Hinweise zur Entsorgung von Abfällen:

Verpackungen müssen ordnungsgemäß restentleert, gut abgetropft bzw. ausgekratzt sein. Bei der Sammlung von organischen Abfällen ist dafür zu sorgen, dass keine plastikhaltigen Abfälle hinzugefügt werden.

Eine möglichst weitgehende Trennung der oben genannten Abfälle vom Restmüll ermöglicht es dem Schiffsführer, das Restmüllvolumen zu reduzieren.

Papier



Glas



Verpackungsmüll aus Kunststoff, Metall und Getränkekartons



Organischer Abfall



Restmüll



IIPC

Beschluss IIPC 2021-I-1

Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 4. Quartal 2020

Beschluss (angenommen am 26. Februar 2021)

Ablauf des Verfahrens

1. Das Sekretariat hat den vorläufigen Finanzausgleich für das 4. Quartal 2020 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. Februar 2021 wieder.
 - b) Die Tabelle „Vorläufige Jahresangaben“ (**Anlage 2**) gibt alle Angaben der innerstaatlichen Institutionen für 2020.
 - c) Das Ergebnis des Quartalsausgleichs ist in der Tabelle „Ausgleichsberechnung“ ausgewiesen (**Anlage 3**).
 - d) Wie sich die Einnahmen auf der Grundlage dieses vorläufigen Finanzausgleichs im Einzelnen verteilen, ist in der Verteilungstabelle (**Anlage 4**) dargestellt.
2. Besonderheiten
 - a) Das Sekretariat hat die Zinsen berücksichtigt, soweit diese von den NI angegeben wurden.
 - b) Die Übertragungen berücksichtigen den internationalen Finanzausgleich 2019 (Beschluss CDNI 2020-II-2).
 - c) Die Gasölmengen der Vertragsstaaten werden auf den internationalen Finanzausgleich übertragen.

Zahlungsverpflichtungen aufgrund des Finanzausgleichs des 4. Quartals 2020

3. L'IIPC approuve la péréquation du 4^{ème} trimestre 2020 sur la base de ce qui suit :
 - a) Gesamtausgaben: 11 381 237,00 €
 - b) Gesamteinnahmen: 9 684 485,30 €
 - c) Ergebnis: - 1 696 751,70 €
 - d) Verteilung:
 - SAB an:
 - ITB: 113 506,53 €
 - BEV: 719 243,49 €
 - LUX an:
 - BEV: 50 732,30 €
 - VNF an:
 - ITB: 26 460,40 €
 - SRH: 2 411,94 €

Konto laut Artikel 14 der Geschäftsordnung der IAKS

4. Die im Rahmen des Finanzausgleichs 2020 Stand 4. Quartal übertragenen Beträge lauten wie folgt:

Land/IN	zum Übertragen T4/2020	Übertragener saldo 2011-2019	Gesamtergebnis
	Dn T4		
DE	- 834 027,51 €	1 364 018,73 €	529 991,22 €
BE	- 254 301,27 €	226 991,96 €	- 27 309,32 €
FR	- 9 647,97 €	21 493,20 €	11 845,22 €
LUX	- 897,63 €	2 420,56 €	1 522,93 €
NL	- 567 166,17 €	985 324,61 €	418 158,44 €
CH	- 30 711,15 €	77 224,17 €	46 513,02 €
Σ	- 1 696 751,70 €	2 677 473,23 €	980 721,53 €

Anlagen

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Jahresangaben

Anlage 3: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 4: Verteilungstabelle

Anlage 1

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven						
PT 4 2020		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	-	2 403	2 689	99	-	1 683	6 874
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	94	517	37	-	392	1 040
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	3	984	3 108	105	-	3 241
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	13 149	22 042	504	-	7 975
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	30	32 721	66 160	3 465	-	43 583
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	-	20 029	45 784	1 367	-	10 055
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	30	65 899	133 986	5 336	-	61 613
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		5 131	2 886	1 010		+
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		2 558	15 529		-	4 430
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	5	7 689	18 415	1 010	-	4 430
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	12 414	440 055	964 043	61 000	-	0
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€						1 385 894
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			1 026			+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	12 414	440 055	965 069	61 000	-	0
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage	€						
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	39 942	250 119	1 681 436	50 898	50 791	450 056
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 381				-/-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€						+/-
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)	€						-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	39 942	246 738	1 681 436	50 898	50 791	450 056
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³						-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	-	33 349	250 624	6 787	8	48 918

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

* fakultatif / fakultativ / facultatief

CDNI		Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens							
2020		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	20	7 296	10 458	395	11	6 448	24 628	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	367	1 941	117	2	1 593	4 020	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	40	4 213	13 145	354	29	13 136	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	15	37 973	79 574	1 784	100	31 401	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	127	121 638	241 236	15 048	50	159 424	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	35	76 520	161 465	3 787	44	40 843	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	177	236 131	482 275	20 619	194	231 668	
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		18 458	11 049	2 005		31 512	
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		8 252	55 246		22	16 341	
5	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	157	26 710	66 295	2 005	22	16 341	
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	64 715	1 705 767	3 802 671	206 000	6 021	5 594 375	11 379 549
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			1 688				1 688
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	64 715	1 705 767	3 804 359	206 000	6 021	5 594 375	11 381 237
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	83 333	943 918	6 484 581	197 448	199 359	1 779 227	9 687 867
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uheinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 381					- 3 381
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€							-
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€							-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	83 333	940 537	6 484 581	197 448	199 359	1 779 227	9 684 486
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³							-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	8 125	125 856	967 681	26 327	120	189 134	1 317 243

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

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Anlage 3

Ausgleichsberechnung									
Jahr 2020 /4. Quartal									
IIPC PT 2020-4									
Land/IN	Angaben IN Quartal 4T2020			Finanzausgleich					
	Kosten Zn	Einnahmen Xn	Anteil Kosten Zn/z Zn	Vertraglicher Anteil Einnahmen Zn/z Zn x z Xn = n	Ausgleich Cn = n - Xn	Ausgleich T1 CnT1	Ausgleich T2 CnT2	Ausgleich T3 CnT3	Ausgleich T4 CnT4=Cn-CnT1-CnT2-CnT3
DE	5 594 374,66 €	1 779 227,00 €	0,4915436397643	4 760 347,15 €	2 981 120,15 €	733 915,61 €	782 352,57 €	694 876,19 €	769 975,79 €
BE	1 705 767,00 €	940 536,87 €	0,1498753606484	1 451 465,73 €	510 928,86 €	199 117,00 €	11 909,88 €	159 935,05 €	139 966,93 €
FR	64 715,34 €	83 333,43 €	0,0056861429034	55 067,37 €	28 266,06 €	285,45 €	5 996,91 €	5 676,08 €	28 872,34 €
LUX	6 021,00 €	199 359,00 €	0,0005290286109	5 123,37 €	194 235,63 €	52 059,47 €	47 035,82 €	44 408,03 €	50 732,30 €
NL	3 804 359,00 €	6 484 581,00 €	0,3342658623136	3 237 192,83 €	3 247 388,17 €	883 457,08 €	758 157,99 €	773 023,08 €	832 750,02 €
CH	206 000,00 €	197 448,00 €	0,0180999657594	175 288,85 €	22 159,15 €	2 198,50 €	4 934,46 €	31 704,05 €	2 411,94 €
Σ	11 381 237,00 €	9 684 485,30 €	1,00	9 684 485,30 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage							
4t2020 - 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	26 460,40					2 411,94	28 872,34
LUX		50 732,30					50 732,30
NL	113 506,53	719 243,49					832 750,02
CH							0,00
SUMME / TOTAL	139 966,93	769 975,79	0,00	0,00	0,00	2 411,94	
							912 354,66
							912 354,66

Beschluss IIPC 2021-I-2

Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 1. Quartal 2021

Beschluss (angenommen am 20. Mai 2021)

Ablauf des Verfahrens

1. Das Sekretariat hat den vorläufigen Finanzausgleich für das 1. Quartal 2021 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. Mai 2021 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 1. Quartals 2021

3. Die IAKS billigt den Finanzausgleich für das 1. Quartal 2021 entsprechend folgender Aufstellung:

e) Gesamtausgaben:	2 803 364,68 €
f) Gesamteinnahmen:	2 713 548,99 €
g) Ergebnis:	- 89 815,69 €
h) Verteilung:	
SAB an:	
→ ITB:	139 295,25 €
→ BEV:	724 680,23 €
LUX an:	
→ BEV:	50 389,49 €
VNF an:	
→ ITB:	18 656,97 €
→ SRH:	3 511,65 €

Konto laut Artikel 14 der Geschäftsordnung der IAKS

4. Die im Rahmen des Finanzausgleichs 2021 Stand 1. Quartal übertragenen Beträge lauten wie folgt:

Land/IN	zum Übertragen T1/2021	Vorläufiger Übertragener saldo 2020	Übertragener saldo 2011-2019	Gesamtergebnis
	Dn T1			
DE	- 42 399,61 €	-834 027,51 €	1 364 018,73 €	487 591,62 €
BE	- 12 911,26 €	-254 301,27 €	226 991,96 €	- 40 220,57 €
FR	- €	-9 647,97 €	21 493,20 €	11 845,22 €
LUX	- €	-897,63 €	2 420,56 €	1 522,93 €
NL	- 32 550,48 €	-567 166,17 €	985 324,61 €	385 607,96 €
CH	- 1 954,35 €	-30 711,15 €	77 224,17 €	44 558,67 €
Σ	- 89 815,69 €	- 1 696 751,70 €	2 677 473,23 €	890 905,84 €

Anlagen

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 3: Verteilungstabelle

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 1 2021		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		1 726	2 702	96	-	1 508	6 032	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	64	567	41	-	384	1 056	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	805	3 501	99	-	3 087	7 492	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	8 791	21 301	500	-	7 081	+ 37 673	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	32 023	74 788	4 415	-	38 823	+ 150 049	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	18 286	47 578	700	-	10 844	+ 77 408	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	-	59 100	143 667	5 615	56 748	265 130	
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 043	4 255	270	-	+ 7 568	
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 822	16 198	-	4 156	+ 22 176	
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	-	4 865	20 453	270	4 156	29 744	
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€		402 991	1 015 979	61 000	-	1 323 394	+ 2 803 365
	Intérêts / Zinsen / Rente	€						+/-	
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	-	402 991	1 015 979	61 000	-	1 323 394	2 803 365
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	22 169	232 128	1 847 404	55 534	50 389	505 925	+ 2 713 549
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uoneinbringliche 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	€	22 169	232 128	1 847 404	55 534	50 389	505 925	2 713 549
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³						-	
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	2 612	30 950	242 755	6 615	26	50 785	333 743

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

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Ausgleichsberechnung

Jahr 2021 /1. Quartal					
IIPC PT 2021-1					
Etat/IN	Angaben NI Quartal 1T2021			Finanzausgleich	
	Kosten Zn	Einnahmen Xn	Anteil Kosten Zn/ΣZn	vertraglicher Anteil Einn. Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Ausgleich Cn = Ω - Xn
DE	1 323 394,20 €	505 924,87 €	0,4720735084670	1280994,592	775 069,72 €
BE	402 991,48 €	232 128,00 €	0,1437527849570	390080,2244	157 952,22 €
FR	- €	22 168,63 €	0,0000000000000	0	- 22 168,63 €
LUX	- €	50 389,49 €	0,0000000000000	0	- 50 389,49 €
NL	1 015 979,00 €	1 847 404,00 €	0,3624141401396	983428,5239	- 863 975,48 €
CH	61 000,00 €	55 534,00 €	0,0217595664364	59045,64953	3 511,65 €
Σ	2 803 364,68 €	2 713 548,99 €	1,00	2 713 548,99 €	0,00 €

Verteilungstabelle

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage							
Zahlungsleistende IN/ 1t2021 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	18 656,97					3 511,65	22 168,62
LUX		50 389,49					50 389,49
NL	139 295,25	724 680,23					863 975,48
CH							0,00
SUMME / TOTAL	157 952,22	775 069,72	0,00	0,00	0,00	3 511,65	
							936 533,59
							936 533,59
