

PRESSEMITTEILUNG

Sommersitzung 2021 der Konferenz der Vertragsparteien



Straßburg, 22.06.2021 – Die Konferenz der Vertragsparteien hat am 22. Juni 2021 ihre Sommersitzung per Videokonferenz abgehalten. Unter dem Vorsitz von Frau Muriel Bouldouyré, Leiterin der französischen Delegation beim CDNI, nahmen Vertreter der sechs Vertragsparteien und Vertreter der innerstaatlichen Institutionen an der Sitzung teil.

Bei dieser konstruktiven Sitzung befasste sich die KVP insbesondere mit den folgenden Themen:

- Die Auswirkungen der Gesundheitskrise auf das Finanzierungssystem von Teil A und die Höhe der Entsorgungsgebühr für das Jahr 2022 (**Beschluss**).
- Die Empfehlungen und konkreten Folgemaßnahmen zum Runden Tisch über die Zukunft von Teil A.
- Die neuen Entgasungsvorschriften.
- Die Ausweitung des Einleitungsverbots auf Fahrzeuge mit mehr als 12 Fahrgästen (**Beschluss**).
- Die internationale Harmonisierung der Abfalltrennung an Bord (**Beschluss**).



Teil A: Öl- und fetthaltige Abfälle

Runder Tisch zur Zukunft von Teil A: Empfehlungen und konkrete Lösungsansätze

Am 8. April 2021 fand online ein Runder Tisch über die Zukunft von Teil A unter dem Vorsitz von Frau Bouldouyré (Vorsitzende der KVP, Leiterin der französischen Delegation beim CDNI) statt, der von Herrn Roland Blessinger (Vorsitzender der Arbeitsgruppe CDNI, Mitglied der schweizerischen Delegation) moderiert wurde.

Der Runde Tisch zielte in dem seit der Gründung des CDNI gelebten Geist der Kooperation zwischen den Vertragsstaaten, dem schiffahrtstreibenden Gewerbe und den betroffenen Organisationen darauf ab, gemeinsam die Lösungen zu identifizieren, die umgesetzt werden müssen, um die Nachhaltigkeit des internationalen indirekten Finanzierungssystems zu gewährleisten und sich den zukünftigen Herausforderungen stellen zu können:

- Die ständige Entwicklung der Kosten.
- Die Bedeutung externer Faktoren, wie die Covid-19 Pandemie allen vor Augen geführt hat.
- Die notwendige Berücksichtigung der Bedürfnisse des Gewerbes (Verfügbarkeit der Dienstleistungen, geografische Abdeckung), um den Umweltverpflichtungen entsprechen zu können.

Der Runde Tisch bestimmte **die Punkte, die noch weiter vertieft werden müssen und die vorrangigen Arbeitsbereiche, die für die kommenden Jahre beibehalten werden sollten**. Die KVP nahm Empfehlungen an, die nach Prioritäten geordnet und in konkrete Aufgaben für das neue Arbeitsprogramm überführt werden sollen.

Eine wichtige Erkenntnis des Gewerbes bezieht sich auf die **große Zufriedenheit mit der hohen Qualität der derzeit erbrachten Leistungen** und auf den Wunsch, **das bestehende Netz so weit wie möglich zu erhalten**.

Die Internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (IAKS), die für Teil A verantwortlich ist und die zuständigen Expertengruppen werden an verschiedenen Themen arbeiten: Überwachung der Effizienz des Netzwerks, Innovationen und Synergien, Verringerung des Abfallvolumens, Auswirkungen neuer Antriebsarten, usw.

Die Ergebnisse dieser Arbeit werden in die Überlegungen zur Konkretisierung der **Strategie zur Sicherung einer langfristigen finanziellen Tragfähigkeit des internationalen Finanzierungssystems** einfließen.

Entsorgungsgebühr: Beibehaltung des Betrags von 8,50 € je 1000 Liter ab dem 1. Januar 2022

Die Entsorgungsgebühr für öl- und fetthaltige Abfälle beträgt **seit dem 1. Januar 2021 8,50 Euro je 1000 Liter mineralölsteuerfrei gebunkerten Gasöls**.

Die Konferenz der Vertragsparteien prüfte den von der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle vorgelegten Jahresbericht über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems. **Dieser Bericht analysiert insbesondere die Entwicklung der Kosten und Einnahmen seit dem Jahr 2011**, als das Finanzierungssystem in Kraft trat.

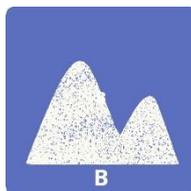
Der Bericht enthält auch einen Überblick über die wirtschaftliche Situation des Verkehrs auf dem Rhein im Jahr 2020 und eine erste Einschätzung **der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie** auf das Finanzierungssystem. Im Vergleich zu 2019 **sind die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr um 5,74 % deutlich gesunken**. Die Gründe für diesen Einnahmenrückgang liegen unter anderem an der gesunkenen Nachfrage nach Gütertransportleistungen und an dem deutlichen Einbruch der Fahrgastschifffahrt, die sich voraussichtlich 2021 erholen wird. Die KVP hat festgestellt, dass es zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht ist, Schlussfolgerungen über die Auswirkungen der Erhöhung der Entsorgungsgebühr auf 8,50 Euro je 1000 Liter mineralölsteuerfrei gebunkerten Gasöls vor dem außergewöhnlichen Hintergrund der Covid-19-Viruspandemiekrise (geringe Einnahmen) zu ziehen.

In Anbetracht dieser Ausnahmesituation und des noch zur Verfügung stehenden Überschusses im Finanzierungssystem (siehe Einzelheiten im Bericht über die finanzielle Ausgeglichenheit des Systems) entschied die KVP, die Höhe des **Entsorgungsbetrags ab dem 1. Januar 2022 bei 8,50 Euro zu belassen** und die IAKS zu beauftragen, die Entwicklung der Einnahmen im Jahr 2021 und die Folgen der Krise genau zu beobachten.

Die Jahresberichte der IAKS wurden auf der [CDNI-Website](#) veröffentlicht.

Sie enthalten auch eine umfassende Beschreibung des Netzes der Annahmestellen nach Vertragsstaaten.

[Beschluss CDNI 2021-I-3](#)



Teil B: Abfälle aus dem Ladungsbereich

Stand der Ratifizierungen der Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung

Die Vertragsparteien berichteten über den Fortschritt der Ratifizierungsverfahren der im Juni 2017 angenommenen Änderung des Übereinkommens (siehe [Beschluss 2017-I-4](#)).

Bislang haben **drei Unterzeichnerstaaten die neuen Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung ratifiziert**. Für **Luxemburg** wurde die Ratifizierungsurkunde am [7. Februar 2020](#) hinterlegt. **Die Niederlande** konnten ihre Urkunde zur Ratifizierung am Ende des Lockdowns am [3. Juli 2020](#) hinterlegen. **Deutschland** hat die Annahmearkunde am [9. Februar 2021](#) hinterlegt.

In Belgien, Frankreich und der Schweiz werden die Ratifizierungsarbeiten auf nationaler Ebene fortgesetzt. Die parlamentarischen Verfahren sind von der Gesundheitskrise beeinträchtigt worden.

Die Änderung des Übereinkommens tritt sechs Monate nach Hinterlegung der letzten Ratifizierungsurkunde beim Verwahrer, dem Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), in Kraft.

Einige Entgasungsstellen sind bereits heute in Betrieb und zugänglich. Die KVP genehmigte die Veröffentlichung einer Karte der öffentlichen Entgasungsstellen zu Informationszwecken. Sie können mit Hilfe der [hier](#) verfügbaren interaktiven Karte geolokalisiert werden (ab Anfang Juli online).

Alle Informationen zu den Vorschriften zur Entgasung finden Sie auf der [entsprechenden Seite](#) der Website.

Elektronische Entladebescheinigung

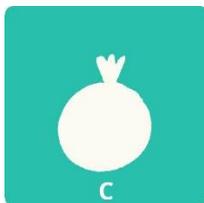
Die KVP hat eine Änderung von Artikel 6.03 der Anwendungsbestimmung angenommen, um die **Verwendung der Entladebescheinigung in elektronischem Format** zu ermöglichen.

Dieses Dokument ist für die Umsetzung des CDNI unerlässlich: Es ermöglicht eine Dokumentation der korrekten Ausführung der Entladeverfahren und der Entsorgung von möglicherweise anfallenden Abfällen.

Die Digitalisierung der Entladebescheinigung trägt dazu bei, **die Qualität der Informationen, die logistische Effizienz und die harmonisierte Anwendung des Dokuments**, insbesondere zu Kontrollzwecken, zu verbessern. Sie zielt auch darauf ab, den Verwaltungsaufwand zu reduzieren, was dringend vom Gewerbe erwartet wird. Nutzer, die dies wünschen, können weiterhin das Papierformat verwenden.

Der Beschluss tritt am 1. Juni 2022 in Kraft.

[Beschluss CDNI 2021-I-5](#)



Teil C: Sonstige Abfälle

Erweiterung des Anwendungsbereichs des Einleitungsverbots für häusliches Abwasser von Fahrgastschiffen

Die Konferenz der Vertragsparteien hat eine Änderung von Teil C angenommen, um das Verbot der Einleitung von häuslichem Abwasser auf Fahrzeuge mit 12 bis 50 Fahrgästen auszuweiten. **Dieses Verbot stellt einen großen Fortschritt für den Umwelt- und Gewässerschutz dar. Es wird zum 1. Januar 2025 in Kraft treten.** Bis zu diesem Zeitpunkt muss die auf die Bedürfnisse dieser Flotte zugeschnittene erforderliche Infrastruktur für die Annahme von häuslichen Abwässern geschaffen werden und in diesem Bereich das bereits in Betrieb befindliche Netz ergänzen. Die diesem Beschluss beigefügte Folgenabschätzung führt im Einzelnen die genauen Angaben zu den Kosten und die betroffenen Flottenteile auf.

Das Einleitungsverbot gilt nur für Fahrgastschiffe, die seit dem 30. Dezember 2008 in Betrieb sind. Diese Fahrgastschiffe müssen schon heute mit einem Abwassersammeltank oder einer Bordkläranlage ausgestattet sein.

Für Fahrzeuge, die vor dem 30. Dezember 2008 in Betrieb genommen wurden, gelten derzeit Übergangsbestimmungen und andere Abweichungen in Bezug auf die technischen Vorschriften für Binnenschiffe. Der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) hat Beratungen und Arbeiten zur Reduzierung dieser Übergangsbestimmungen in ES-TRIN (Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe) aufgenommen. Der CESNI und die KVP arbeiten eng zusammen, um sicherzustellen, dass ein Fahrzeug in der Praxis hohe Umweltaanforderungen unter Berücksichtigung des jeweiligen technischen Ausstattungsstandes erfüllen kann.

[Beschluss CDNI 2021-I-6](#)

Internationale Harmonisierung der Trennung von Hausmüll an Bord

Die Konferenz der Vertragsparteien hat eine Änderung von Artikel 9.03 der Anwendungsbestimmung angenommen. Die Abfallkategorien wurden erweitert und genauer aufgeschlüsselt (vor allem unter Berücksichtigung der Kunststoffe und Verpackungsabfälle), um die **Abfalltrennung** an Bord zu verbessern.

Dem Beschluss sind Leitlinien mit einfachen und eindeutigen Piktogrammen beigelegt, die ein wesentliches Instrument für eine international einheitliche Umsetzung darstellen.

Durch eine kontinuierliche Verbesserung der Abfalltrennung und -sammung in der gesamten Entsorgungskette fördern wir das Recycling von wiederverwertbaren Materialien und der Schiffsführer kann das Aufkommen an Restmüll verringern. Davon profitieren die Umwelt und die Wasserstraßen.

Es gibt mehrere Initiativen im Rahmen des nächsten Arbeitsprogramms des CDNI, mit denen diese Leitlinien innerhalb des schiffahrtstreibenden Gewerbes bekannt gemacht werden könnten.



*Beispiele von Piktogrammen für Verpackungsabfälle
Quelle: Leitlinien des CDNI über die Abfallströme an Bord*

Der Beschluss tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.

[Beschluss CDNI 2021-I-7](#)

Verschiedenes

FAQ

Die KVP begutachtet regelmäßig die Antworten der Arbeitsgruppe CDNI/G auf häufig gestellte Fragen (FAQ) und genehmigt deren Veröffentlichung auf der Website www.cdni-iwt.org in der Rubrik FAQ. Diese Antworten sollen die Anwendung des CDNI erleichtern und zu einer einheitlichen Auslegung beitragen.

Auf seiner Sitzung im Juni 2021 nahm die KVP eine neue FAQ an, die bestätigt, dass die Restbehälter oder Restetanks den Bestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) entsprechen müssen.

Sitzungen 2021

Die nächste Sitzung der KVP findet am 13. Dezember 2021 statt.

Die Arbeitsgruppe tritt am 31. August zu einer Sondersitzung zusammen und am 3. und 4. November findet eine reguläre Sitzung statt.

Die Internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (IAKS) tagt am 25. November.

Alle Sitzungstermine und Tagesordnungen sind [auf der entsprechenden Seite der CDNI-Website abrufbar](#).

Über das CDNI (www.cdni-iwt.org)

Das Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Annahme und Abgabe von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) ist seit dem 1. November 2009 in sechs Vertragsstaaten (Deutschland, Belgien, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Schweiz) in Kraft. Das Übereinkommen hat den Schutz der Umwelt und insbesondere den Gewässerschutz zum Ziel. Zu diesem Zweck legt das Übereinkommen Bestimmungen fest für:

- die **Förderung der Abfallvermeidung**,
- die **organisierte Entsorgung dieser Abfälle durch Abgabe an Annahmestellen** entlang des Wasserstraßennetzes,
- die **Sicherstellung einer internationalen Finanzierung** dieser Initiativen unter Berücksichtigung des **Verursacherprinzips**,
- die **Durchführung von Kontrollen** über die Einhaltung des Einleitungsverbots der betroffenen Abfälle in Oberflächengewässer.

Eine der Änderungen am Übereinkommen, die zurzeit Gegenstand eines laufenden Ratifikationsverfahren ist, betrifft die Annahme von gasförmigen Rückständen flüssiger Ladung, um so einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten.

Kontakt

CDNI-Sekretariat c/o ZKR
Palais du Rhin – 2, Place de la République – CS10023
F-67082 STRASBOURG CEDEX
Tel: + 33 (0)3 88 52 96 42
E-Mail: Secretariat@cdni-iwt.org
Website: <https://www.cdni-iwt.org/>

Das Sekretariat des CDNI wird vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) geführt.
