



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

**KONFERENZ DER VERTRAGSPARTEIEN**

**ZUSAMMENSTELLUNG DER BESCHLÜSSE  
2021 - 2022**



# INHALTSVERZEICHNIS

2021

## BESCHLÜSSE CDNI 2021-I und CDNI 2021-II

### Angenommene Beschlüsse der Sitzung der Konferenz der Vertragsparteien vom 22. Juni 2021

<b>CDNI 2021-I</b>	Seite
CDNI 2021-I-1 CDNI – Haushalt 2022.....	01
CDNI 2021-I-2 Bericht des Sekretariats über die Rechnungslegung 2020 des CDNI .....	02
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 .....	03
CDNI 2021-I-4 Vertrag über das SPE-CDNI (elektronisches Zahlungssystem) Laufzeitverlängerung um ein weiteres Jahr .....	24
CDNI 2021-I-5 Teil B - Verwendung der Entladebescheinigung des CDNI in elektronischem Format – Änderung von Artikel 6.03 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung.....	25
CDNI 2021-I-6 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.....	27
CDNI 2021-I-7 Teil C - Internationale Harmonisierung für Hausmüll und Vereinheitlichung der Piktogramme Änderung von Artikel 9.03 und Leitlinien .....	38
IIPC 2021-I-1 Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 4. Quartal 2020 .....	42
IIPC 2021-I-2 Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 1. Quartal 2021 .....	48

### Angenommene Beschlüsse der Sitzung der Konferenz der Vertragsparteien vom 13. Dezember 2021

<b>CDNI 2021-II</b>	Seite
CDNI 2021-II-1 Arbeitsprogramm CDNI 2022-2023.....	53

CDNI 2021-II-2 Internationaler Finanzausgleich 2020 .....	59
CDNI 2021-II-3 Zusammensetzung und Vorsitz der KVP und Zusammensetzung der IAKS .....	63
IIPC 2021-II-1 Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 2. Quartal 2021 .....	65
IIPC 2021-II-2 Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 3. Quartal 2021 .....	70

## 2022

### BESCHLÜSSE CDNI 2022-I und CDNI 2022-II

#### Angenommene Beschlüsse der Sitzung der Konferenz der Vertragsparteien vom 22. Juni 2022

<b>CDNI 2022-I</b>	Seite
CDNI 2022-I-1 Ausschreibungsverfahren für die Erneuerung des SPE-CDNI Auftrag der Prüfungskommission der ZKR .....	75
CDNI 2022-I-2 CDNI - Haushalt 2023 .....	76
CDNI 2022-I-3 Teil A - Bericht des Sekretariats über die Rechnungslegung 2021 des CDNI .....	77
CDNI 2022-I-4 Erhöhung der Entsorgungsgebühr für öl- und fetthaltige Abfälle auf 10,00 Euro je 1000 Liter gebunkerten Gasöls ab dem 1. Januar 2023 .....	78
CDNI 2022-I-5 Teil A - Klarstellung der Begriffsbestimmung für Bilgenwasser Änderung des Artikels 2.02 .....	100
CDNI 2022-I-6 Teil A - Vertrag über das SPE-CDNI (elektronisches Zahlungssystem des CDNI) .	1011
CDNI 2022-I-7 Anhang III (Entladungsstandards) Änderung der Bestimmungen zur Anwendung der Tabelle für Niederschlags- wasser und Ballastwasser .....	102
IIPC 2022-I-1 Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 4. Quartal 2021 .....	104
IIPC 2022-I-2 Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 1. Quartal 2022 .....	110

**Angenommene Beschlüsse der Sitzung der Konferenz der Vertragsparteien vom  
20. Dezember 2022**

<b>CDNI 2022-II</b>	Seite
CDNI 2022-II-1 Zusammensetzung und Vorsitz der KVP und Zusammensetzung der IAKS .....	115
CDNI 2022-II-2 Erneuerung des elektronischen Bezahlsystems zur Entrichtung der Entsorgungsgebühr Unterzeichnung eines Vertrags für die Entwicklung, Implementierung und Wartung des CDNI SPE 3.0 mit FrontForce .....	117
CDNI 2022-II-3 Internationaler Finanzausgleich 2021 .....	118
CDNI 2022-II-4 Ernennung eines Rechnungskontrollorgans .....	122
IIPC 2022-II-1 Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 2. Quartal 2022 .....	123
IIPC 2022-II-2 Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 3. Quartal 2021 .....	128

**2021**

**Angenommene Beschlüsse der Sitzung der Konferenz der Vertragsparteien vom  
22. Juni 2021**

**Beschluss CDNI 2021-I-1**

**CDNI – Haushalt 2022**

Die Konferenz der Vertragsparteien,

in Kenntnis des vom Sekretariat aufgestellten detaillierten Haushaltsplans (CPC (21) 7 intern) 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:

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

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

**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 2021 (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.

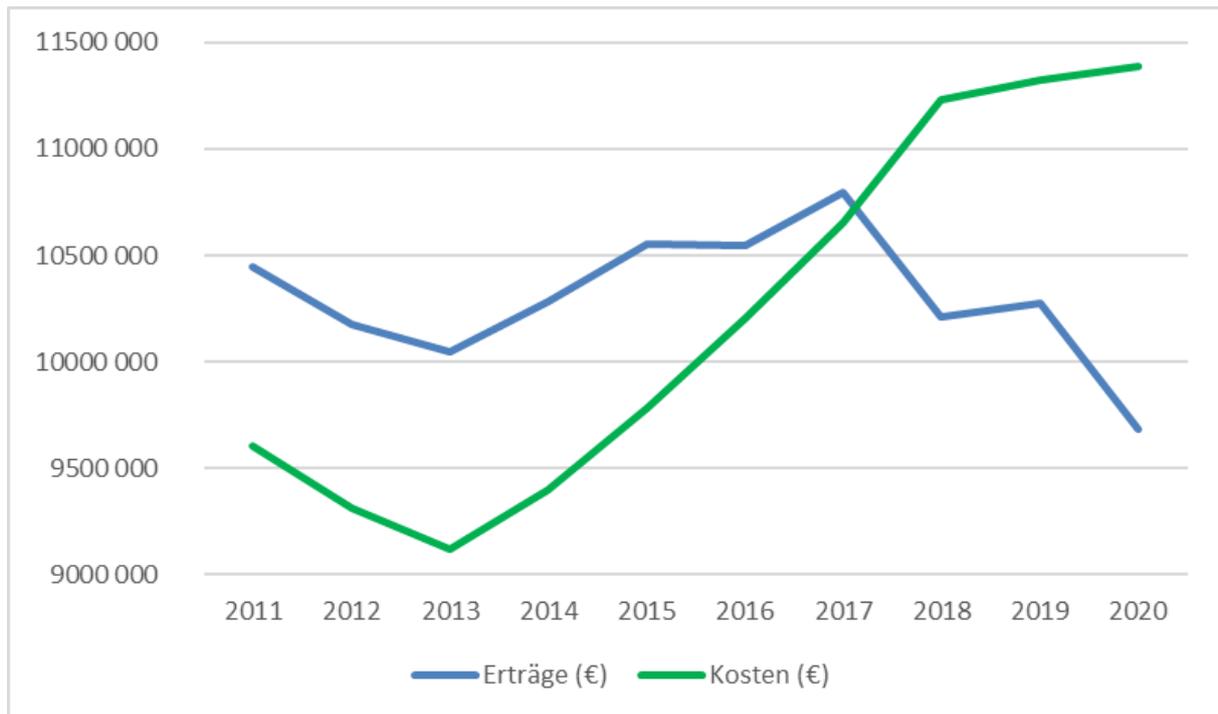
Darüber hinaus wurde 2018 ein in Doppelhülle ausgeführtes Bilgenentölungsboot in Betrieb genommen, was sich erheblich auf die Kosten auswirkte.

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 2011-2020<sup>1</sup>**



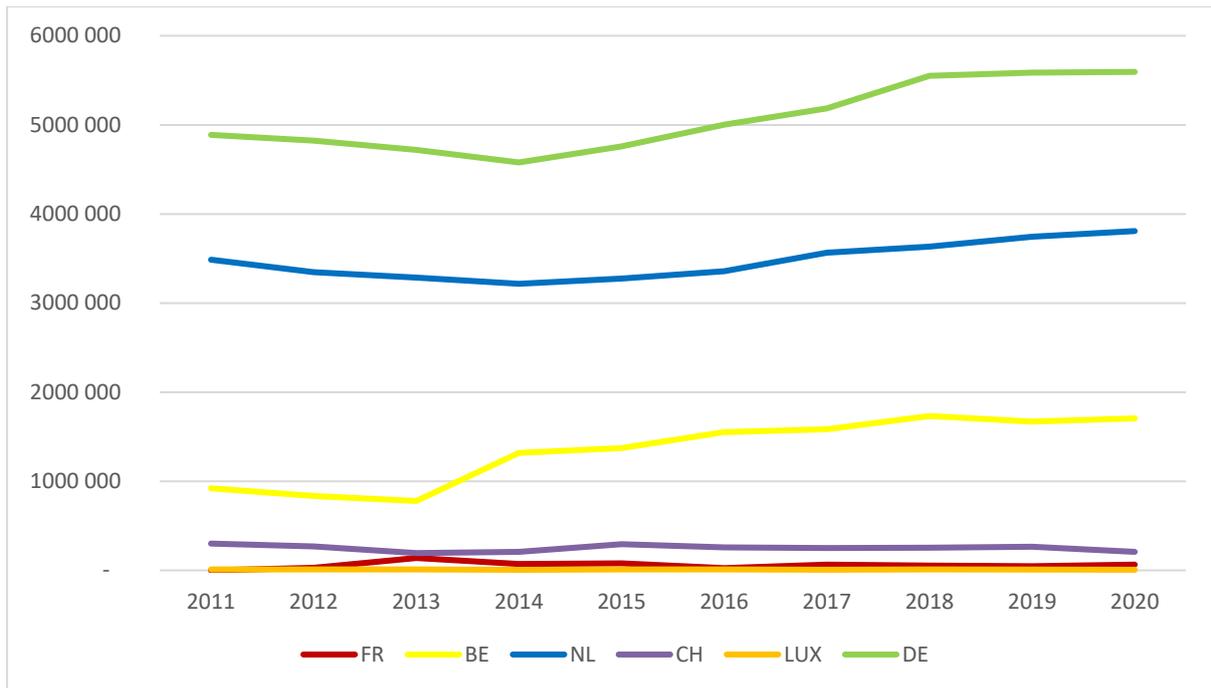
Im Zeitraum 2011-2020 sind die Kosten für Sammlung und Entsorgung von **9 600 000 €** auf **11 385 000 €** angestiegen.

Die seit 2011 erhobenen Entsorgungsgebühren schwanken zwischen **9 680 500<sup>2</sup> €** (2020) und **10 796 800 €** (2017).

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

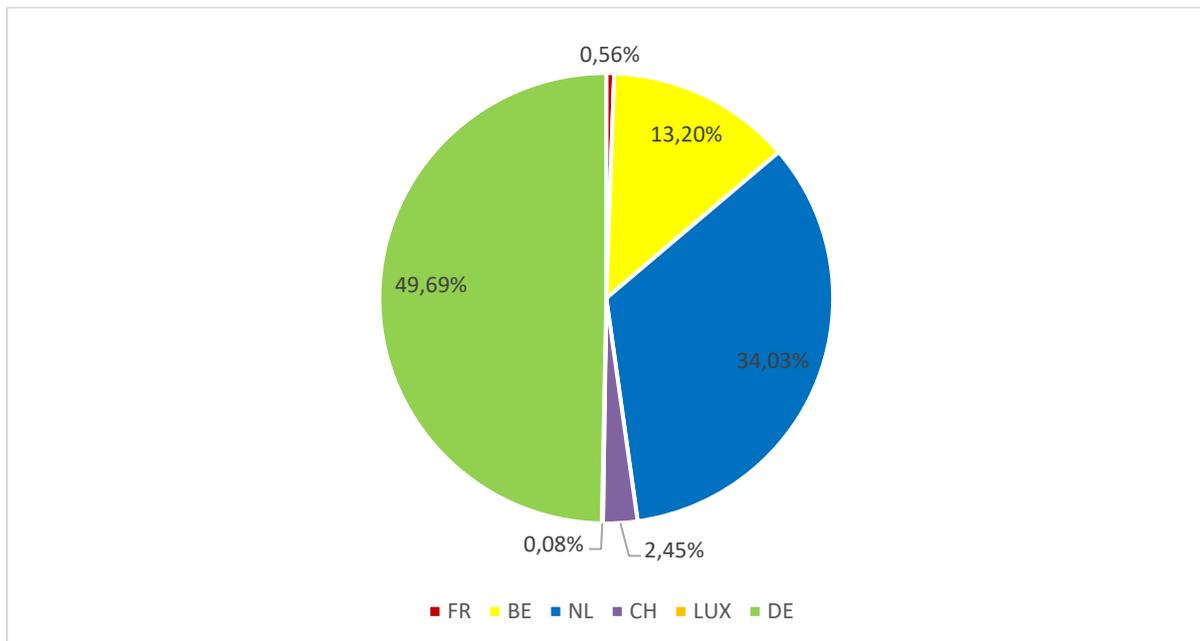
<sup>2</sup> Vorläufig

▪ **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.

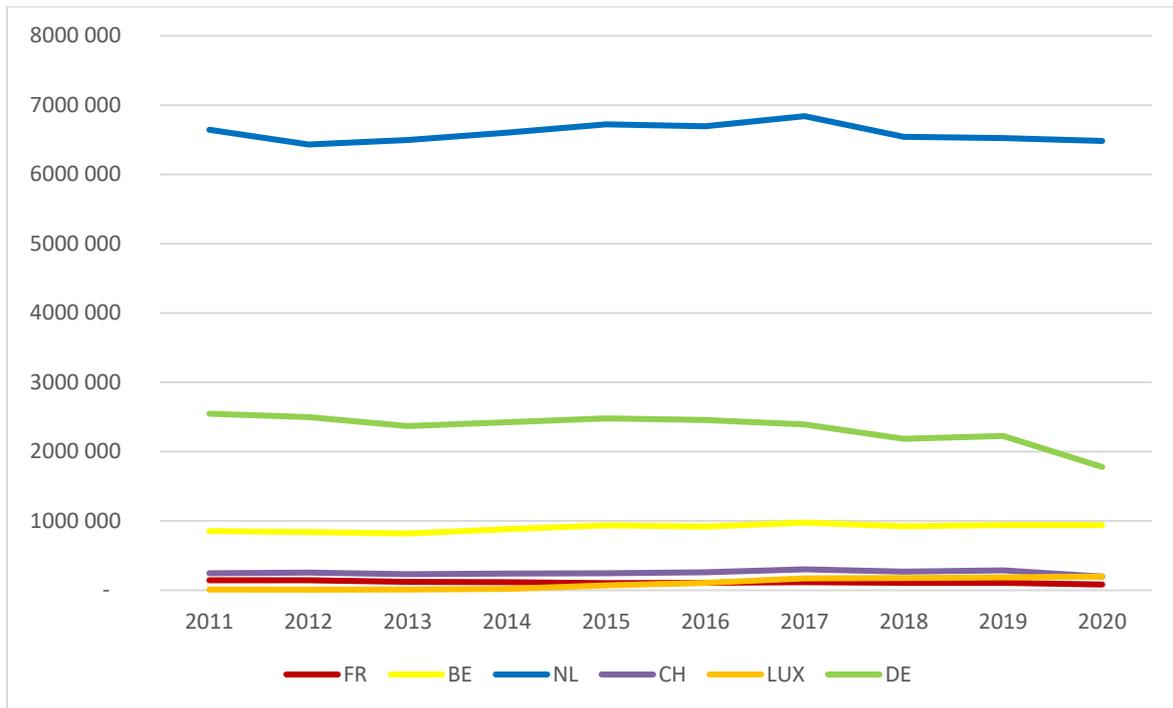
▪ **ABBILDUNG 3: AUFTEILUNG DER KOSTEN pro IN 2011-2020**



In diesem Zeitraum wurde angenommen:

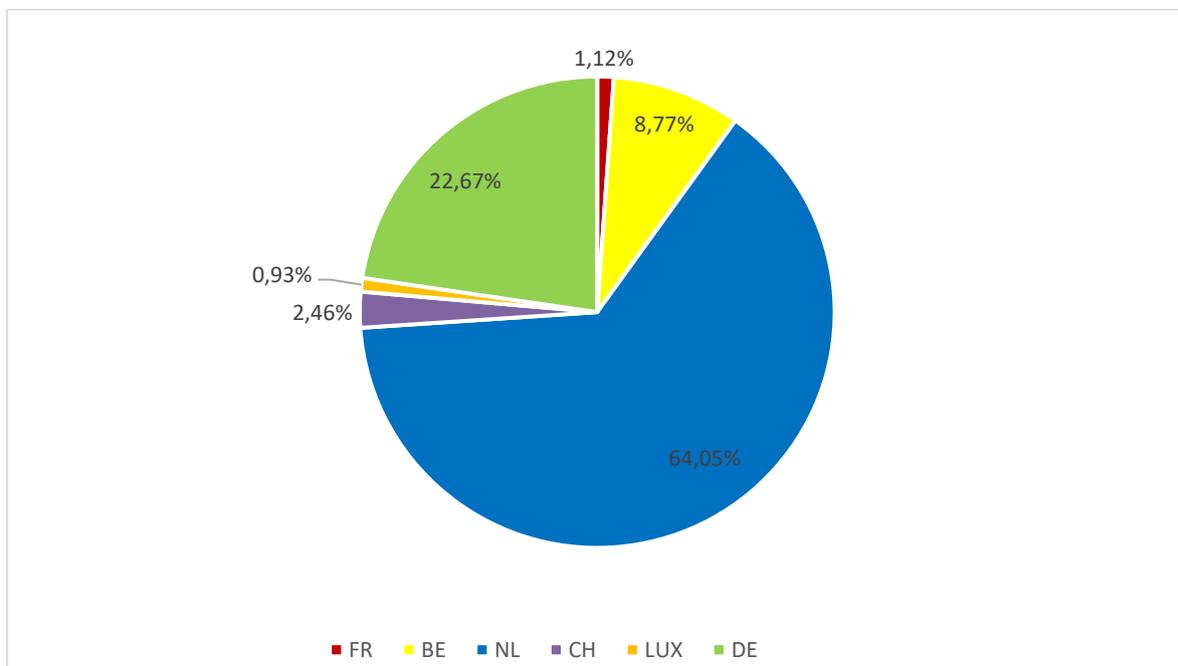
- **409 615 m<sup>3</sup>** Bilgenwasser;
- **40 035 m<sup>3</sup>** Altöl;
- **10,165 Tonnen** feste ölhaltige Abfälle;
- **1,276 Tonnen** Gebinde.

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



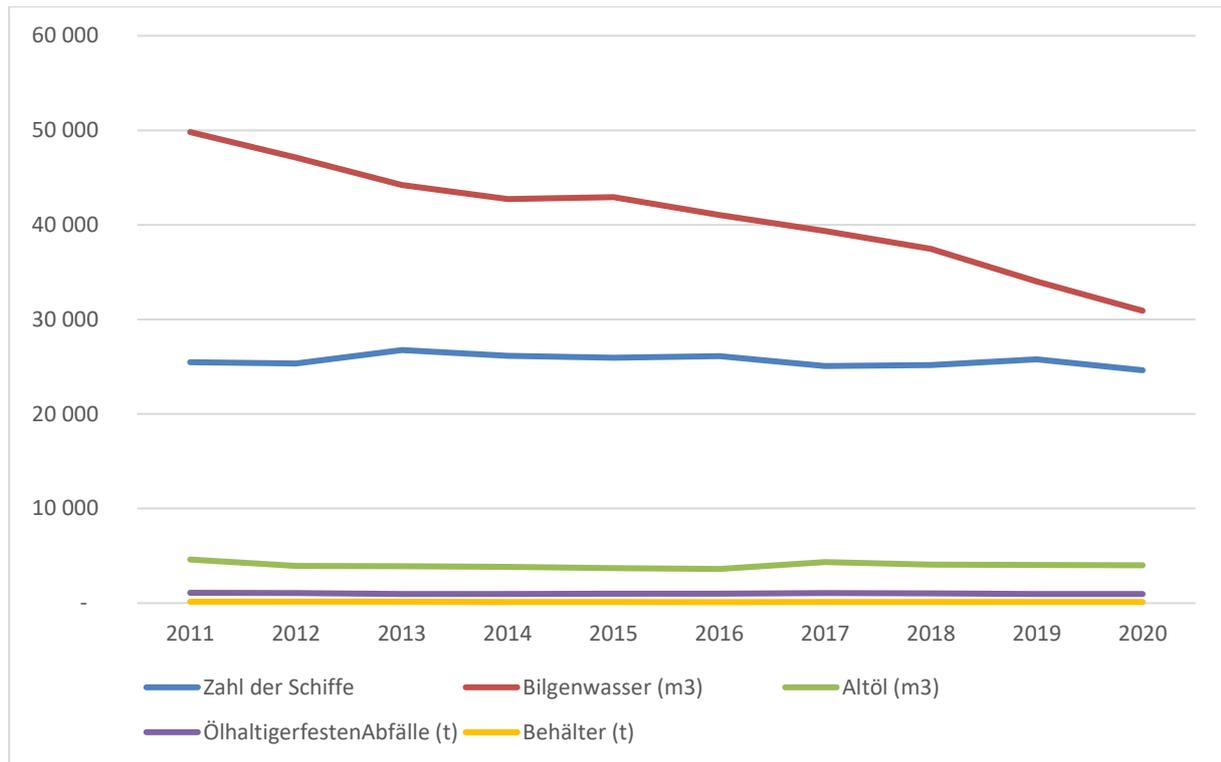
Die Erträge stammen aus den Entsorgungsgebühren, eingenommenen oder fälligen Zinszahlungen und sonstigen Einnahmen, wie z. B. aus dem Altölverkauf.

▪ **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-Pandemie<sup>3</sup>

### 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

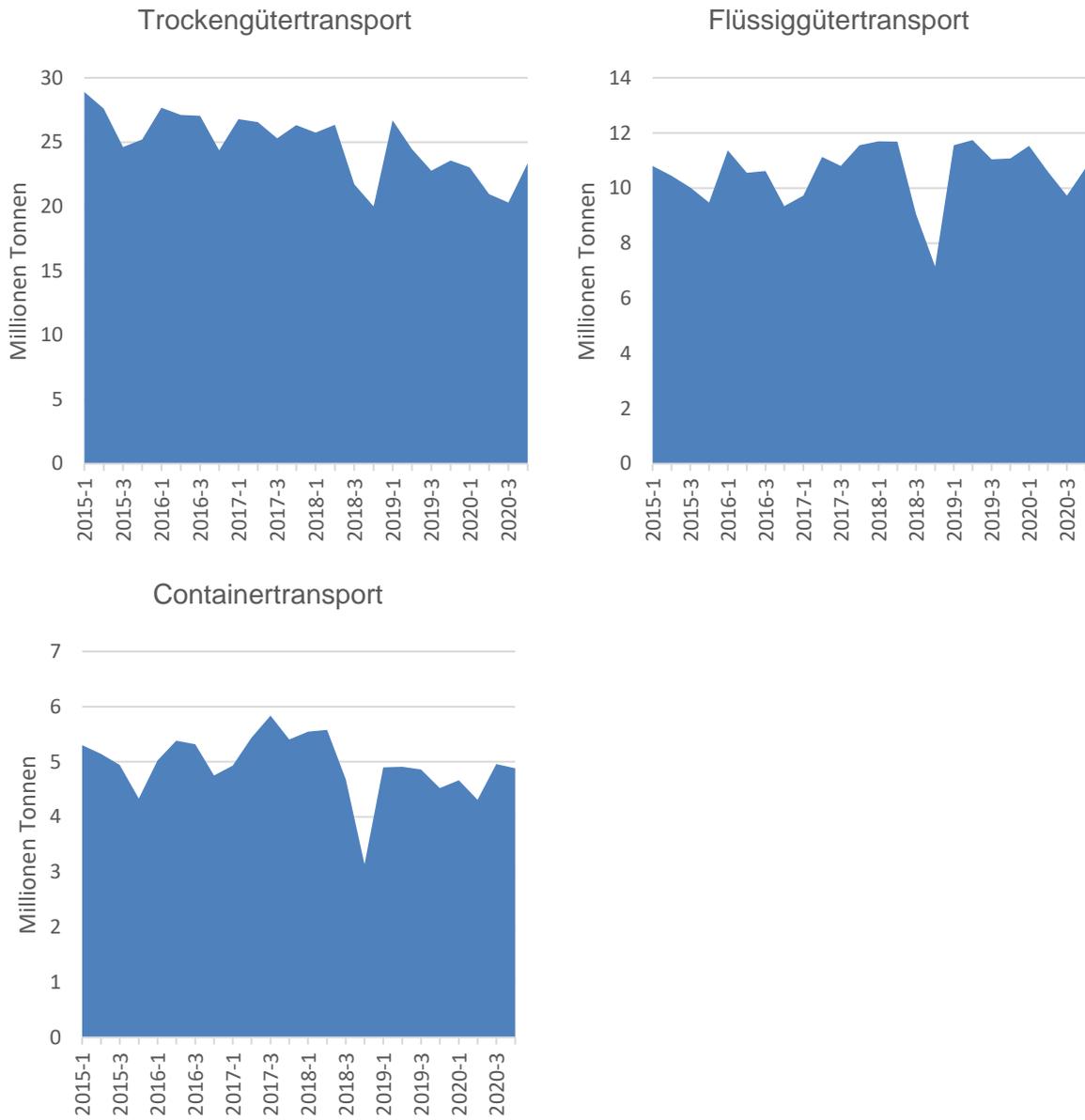
Aufgeschlüsselt nach Güterarten waren **Kohle (-23,80%)** und Eisenerz (-14,20%) **am stärksten von den pandemiebedingten Auswirkungen betroffen.**

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

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

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

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

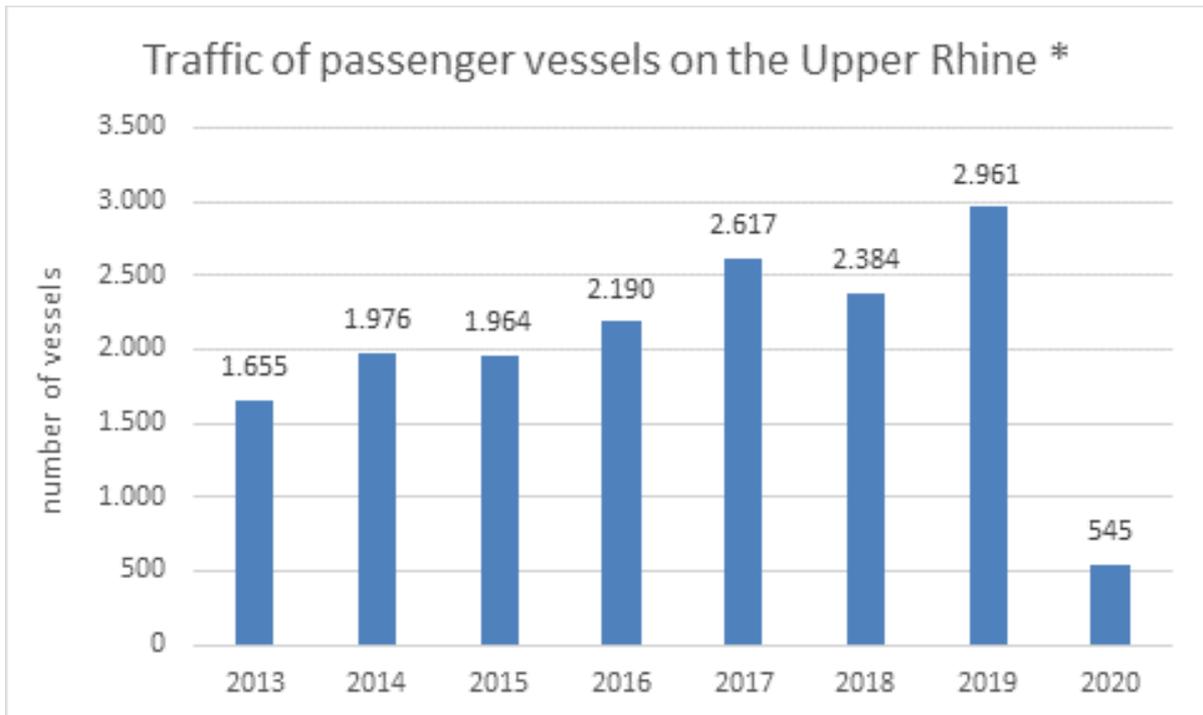


Gütertransport auf dem Rhein nach Ladungsart (Q1 2015-Q4 2020) (Quelle: Marktbeobachtung, ZKR)

## 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

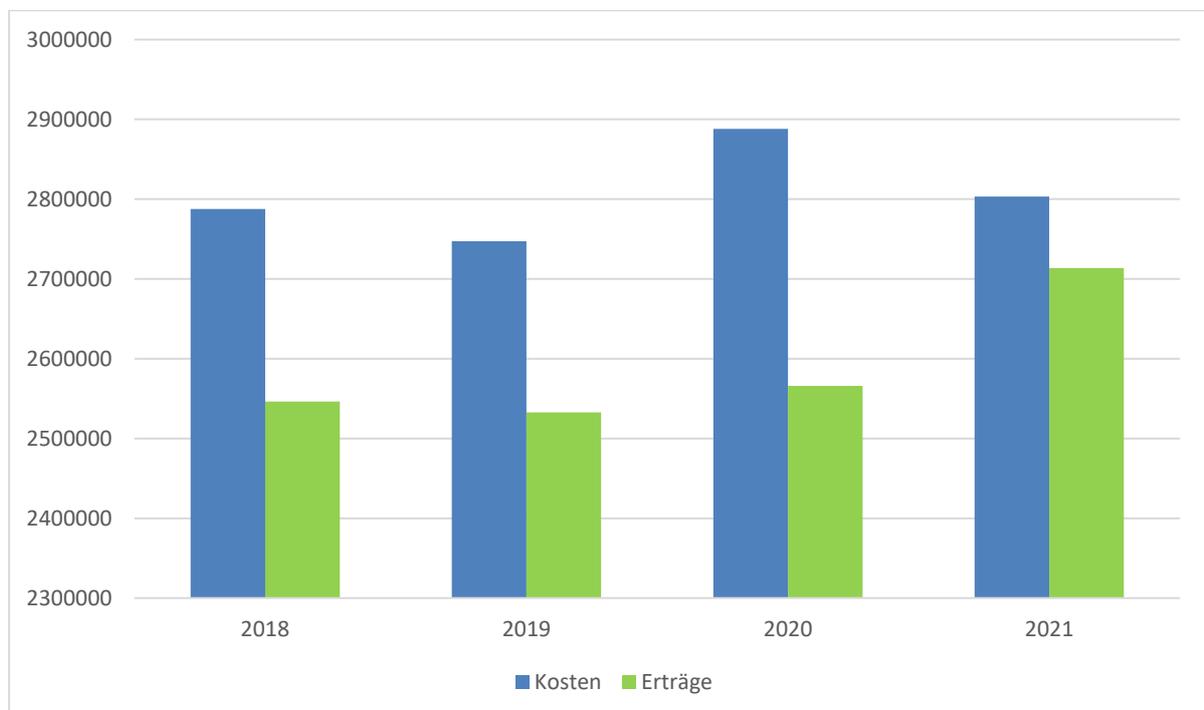
Im Vergleich zu 2019 sind die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr deutlich um 5,74 % (fast 600.000 €) gesunken. Der Einbruch fiel im 2. und 3. Quartal besonders stark aus und spiegelte damit den Rückgang der wirtschaftlichen Aktivitäten, des Transports auf den Wasserstraßen und einer nie dagewesenen 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 €
<b>INSGESAMT</b>	<b>10 277 300 €</b>	<b>9 687 867 €</b>	<b>-5,74%</b>	<b>-589 433 €</b>

### 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 steuerfreiem 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 den 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
<b>TOTAL</b>	<b>11 727 021</b>	<b>11 947 022</b>	<b>12 132 023</b>	<b>12 302 024</b>	<b>12 482 025</b>	<b>11 165 021</b>	<b>11 473 022</b>	<b>11 523 023</b>	<b>11 573 024</b>	<b>11 623 025</b>

*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 Euro 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-Bilgenentölungsbooten, die ab dem 31. Dezember 2038 verbindlich vorgeschrieben sind, sowie neue Investitionen, die derzeit noch zurückgestellt sind.

## 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 Jahren 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 Bilgenentölerflotte<sup>4</sup> 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 Doppelhüllenbauweise 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.

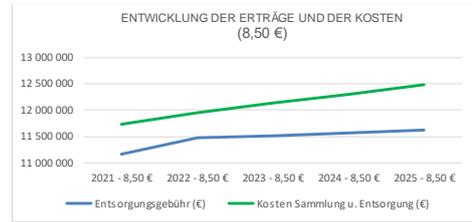
---

<sup>4</sup> 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

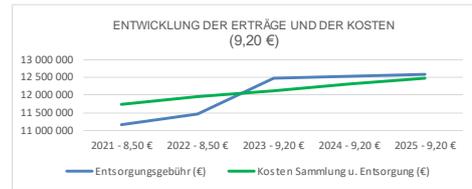
mit 9,00€

	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



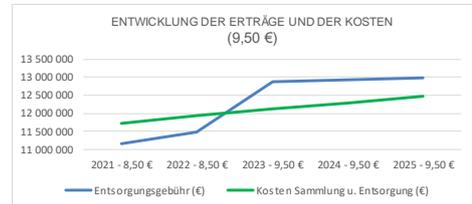
mit 9,20€

	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



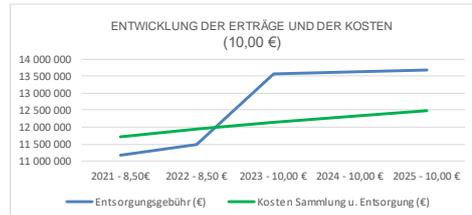
mit 9,50€

	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

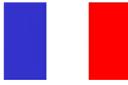
Anhang 2: Länderbeschreibungen im Vergleich

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

			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2020
	<b>2012-2020</b>												
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 &amp; 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</u> <u>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 Schiffahrtsgewerbe 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 Bilgenentwässerungsverbands (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 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. 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 Bilgenentölungsbootes 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.

**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-I-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.

**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) 2016/679<sup>1</sup> (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)<sup>2</sup> 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.“

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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.

**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) 2016/1629<sup>1</sup>.“

---

<sup>1</sup> 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 <sup>1</sup> ]		[Sp4=Sp2xSp3]	[Sp5=Sp1xy <sup>2</sup> ]	[Sp6=Sp4+Sp5]	[Sp7=Sp6/FZSp1]
Entsorgung häuslicher Abwässer (FZ)	Zeitaufwand einmalig	Lohnsatz	Personal-kosten einmalig	Sachkosten einmalig	<b>Einmaliger Erfüllungsaufwand gesamt</b>	Einmaliger Erfüllungsaufwand pro Fall
	(h)	(€/h)	(€)	(€)	(€)	(€)
Nachrüstung Abwassersammeltank (371)	2.968	63,40	188.171	4.266.500	<b>4.454.671</b>	12.007
Anschluss (159) bei FGSn mit vorhandenem Abwassersammeltank	159	63,40	10.080	79.500	<b>89.580</b>	563
Kanalanschluss an Liegestelle (53)	1.060	63,40	67.204	1.060.000	<b>1.127.204</b>	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 <sup>1</sup> ]		[Sp4=Sp2xSp3]	[Sp5=Sp1xy <sup>2</sup> ]	[Sp6=Sp4+Sp5]	[Sp7=Sp6/FZSp1]
Entsorgung häuslicher Abwässer (FZ)	Jährlicher Zeitaufwand <sup>1)</sup> (h)	Lohnsatz (€/h)	Jährliche Personal-kosten (€)	Jährliche Sachkosten (€)	<b>Jährlicher Erfüllungsaufwand gesamt (€)</b>	Jährlicher Erfüllungsaufwand pro Fall (€)
	(h)	(€/h)	(€)	(€)	(€)	(€)
Kanalentsorgung (477)	143.100	27,50	3.935.250	190.800	<b>4.126.050</b>	8.650
Saugwagen (53)	6.360	27,50	174.900	5.088.000	<b>5.262.900</b>	99.300
Neuzulassung (8)	2.400	27,50	66.000	3.200	<b>69.200</b>	8.650

- 1) X a) Kanalentsorgung: 477 Fahrgastschiffe \* 1 Arbeitsstunde \* 300 Arbeitstage (Schlauch installieren, Pumpe anschalten, Abwasser absaugen und Vorrichtung wiederherichten).  
 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 m<sup>3</sup> 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 Organisationen 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 Kanalanbindungen im Bereich der Liegestellen.

#### 2. Überblick der Belastungen

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

<b>Anwendungsbereich</b>	<b>Vorgabe bzw. Informationspflicht, Normadressat (Abk.)</b>	<b>Saldo Jährlicher Belastung in Euro</b>	<b>Einmalige Umstellungskosten in Euro</b>
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 Kanalanbindung 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	<b>672.403</b>	12.007
Anschluss (24)	24	63,40	1.521	12.000	<b>13.521</b>	563
Kanal-anbindung (8)	160	63,40	10.144	160.000	<b>170.144</b>	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 Kanalverbindungen 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	<b>4.454.671</b>
Anschluss (159)	159	63,40	10.080	79.500	<b>89.580</b>
Kanalbindung (53)	1.060	63,40	67.204	1.060.000	<b>1.127.204</b>

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 Kanalverbindungen 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 m<sup>3</sup> 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	<b>622.800</b>	8.650
Saugwagen (8)	960	27,50	26.400	768.000	<b>794.400</b>	99.300
Neuzulassung (1)	300	27,50	8.250	400	<b>8.650</b>	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	<b>4.126.050</b>
Saugwagen (53)	6.360	27,50	174.900	5.088.000	<b>5.262.900</b>
Neuzulassung (8)	2.400	27,50	66.000	3.200	<b>69.200</b>

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

**Teil C**

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

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**

Anlage 1: Änderung von Artikel 9.03 der Anwendungsbestimmung

Anlage 2: Leitlinien

**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:**

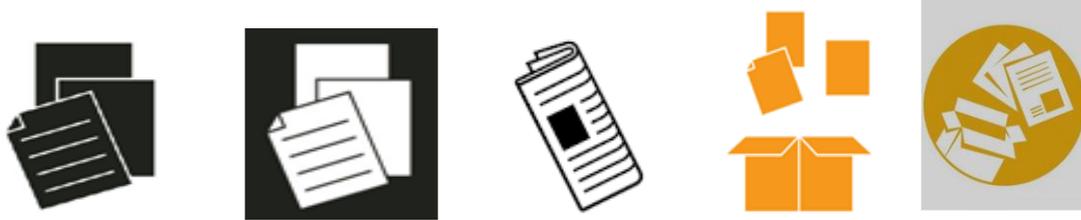
Die Piktogramme können auf geeignete Sammelbehälter an Bord des Schiffes für die getrennte Lagerung der Abfallströme Papier, Glas, Verpackungsmüll (Plastik, Metall (Dosen) und Getränkekartons), organischer Abfall (Küchen- und Gartenabfälle) und Restmüll angebracht werden. Diese Sammelbehälter müssen 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**



## IAKS

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 wieder.
  - 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. Die IAKS billigt den Finanzausgleich des 4. Quartals 2020 entsprechend folgender Aufstellung:
  - 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 €
<b>Σ</b>	<b>- 1 696 751,70 €</b>	<b>2 677 473,23 €</b>	<b>980 721,53 €</b>

### Anlagen

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Jahresangaben

Anlage 3: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 4: Verteilungstabelle

Anlage 1

<b>CDNI</b>		<b>Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven</b>								
<b>PT 4 2020</b>		<b>VNF (FR)</b>	<b>ITB (BE)</b>	<b>SAB (NL)</b>	<b>SRH (CH)</b>	<b>BEV (LUX)</b>	<b>BEV (DE)</b>	<b>TOTAL / GESAMT / TOTAAL</b>		
<b>1</b>	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	-	2 403	2 689	99	-	1 683	<b>6 874</b>		
<b>2</b>	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup>	94	517	37	-	392	<b>1 040</b>		
<b>3</b>	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	3	984	3 108	105	-	<b>3 241</b>		
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	13 149	22 042	504	-	7 975	<b>+</b> <b>43 670</b>	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	30	32 721	66 160	3 465	-	43 583	<b>+</b> <b>145 959</b>	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	-	20 029	45 784	1 367	-	10 055	<b>+</b> <b>77 235</b>	
<b>4</b>	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	kg	30	65 899	133 986	5 336	-	61 613	<b>266 864</b>	
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		5 131	2 886	1 010			<b>+</b> <b>9 027</b>	
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		2 558	15 529		-	4 430	<b>+</b> <b>22 517</b>	
<b>5</b>	<b>Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg	5	7 689	18 415	1 010	-	4 430	<b>31 549</b>	
<b>Zn -</b>	<b>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>	€	12 414	440 055	964 043	61 000	-	0	1 385 894	<b>+</b> <b>2 863 406</b>
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			1 026					<b>+/-</b> <b>1 026</b>
	<b>Total / Gesamt / Totaal Zn</b>	€	<b>12 414</b>	<b>440 055</b>	<b>965 069</b>	<b>61 000</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>1 385 894</b>	<b>2 864 432</b>
<b>Xn -</b>	<b>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</b>	€								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	39 942	250 119	1 681 436	50 898	50 791	450 056	<b>+</b>	<b>2 523 242</b>
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 381					<b>-/-</b>	<b>- 3 381</b>
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€							<b>+/-</b>	<b>-</b>
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)	€								<b>-</b>
	<b>Total / Gesamt / Totaal Xn</b>	€	<b>39 942</b>	<b>246 738</b>	<b>1 681 436</b>	<b>50 898</b>	<b>50 791</b>	<b>450 056</b>		<b>2 519 861</b>
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m <sup>3</sup>								<b>-</b>
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m <sup>3</sup>	-	33 349	250 624	6 787	8	48 918		<b>339 686</b>

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

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

<b>CDNI</b>		<b>Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens</b>							
<b>2020</b>		<b>VNF (FR)</b>	<b>ITB (BE)</b>	<b>SAB (NL)</b>	<b>SRH (CH)</b>	<b>BEV (LUX)</b>	<b>BEV (DE)</b>	<b>TOTAL / GESAMT / TOTAAL</b>	
<b>1</b>	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	20	7 296	10 458	395	11	6 448	<b>24 628</b>	
<b>2</b>	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup>	367	1 941	117	2	1 593	<b>4 020</b>	
<b>3</b>	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	40	4 213	13 145	354	29	<b>13 136</b>	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	15	37 973	79 574	1 784	100	31 401	<b>+</b> <b>150 847</b>
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	127	121 638	241 236	15 048	50	159 424	<b>+</b> <b>537 523</b>
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	35	76 520	161 465	3 787	44	40 843	<b>+</b> <b>282 694</b>
<b>4</b>	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	kg	177	236 131	482 275	20 619	194	231 668	<b>971 064</b>
	Réceptifs huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		18 458	11 049	2 005			<b>+</b> <b>31 512</b>
	Réceptifs huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		8 252	55 246		22	16 341	<b>+</b> <b>79 861</b>
<b>5</b>	<b>Total réceptifs / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg	157	26 710	66 295	2 005	22	16 341	<b>111 530</b>
<b>Zn -</b>	<b><u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</u></b>								
	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	<b>+</b> <b>11 379 549</b>
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			1 688				<b>+/-</b> <b>1 688</b>
	<b>Total / Gesamt / Totaal Zn</b>	€	<b>64 715</b>	<b>1 705 767</b>	<b>3 804 359</b>	<b>206 000</b>	<b>6 021</b>	<b>5 594 375</b>	<b>11 381 237</b>
<b>Xn -</b>	<b><u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u></b>								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	83 333	943 918	6 484 581	197 448	199 359	1 779 227	<b>+</b> <b>9 687 867</b>
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uheinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 381					<b>-/-</b> <b>- 3 381</b>
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€							<b>+/-</b> <b>-</b>
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€							<b>-</b>
	<b>Total / Gesamt / Totaal Xn</b>	€	<b>83 333</b>	<b>940 537</b>	<b>6 484 581</b>	<b>197 448</b>	<b>199 359</b>	<b>1 779 227</b>	<b>9 684 486</b>
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m <sup>3</sup>							<b>-</b>
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m <sup>3</sup>	8 125	125 856	967 681	26 327	120	189 134	<b>1 317 243</b>

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/ΣZn	Vertraglicher Anteil Einnahmen Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Ausgleich Cn = Ω - 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 €
<b>Σ</b>	<b>11 381 237,00 €</b>	<b>9 684 485,30 €</b>	<b>1,00</b>	<b>9 684 485,30 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

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

**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:
  - a) Gesamtausgaben: 2 803 364,68 €
  - b) Gesamteinnahmen: 2 713 548,99 €
  - c) Ergebnis: - 89 815,69 €
  - d) 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 €
<b>Σ</b>	- <b>89 815,69 €</b>	- <b>1 696 751,70 €</b>	<b>2 677 473,23 €</b>	<b>890 905,84 €</b>

**Anlagen**

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 3: Verteilungstabelle

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

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

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

**Ausgleichsberechnung**

Jahr 2021 /1. Quartal					
IIPC PT 2021-1					
	Angaben NI Quartal 1T2021			Finanzausgleich	
Etat/IN	Kosten	Einnahmen	Anteil Kosten	vertraglicher Anteil Einn	Ausgleich
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	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 €
<b>Σ</b>	<b>2 803 364,68 €</b>	<b>2 713 548,99 €</b>	<b>1,00</b>	<b>2 713 548,99 €</b>	<b>0,00 €</b>

**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

**Angenommene Beschlüsse der Sitzung der Konferenz der Vertragsparteien vom  
13. Dezember 2021**

**Beschluss CDNI 2021-II-1**

**Arbeitsprogramm CDNI 2022-2023**

Die Konferenz der Vertragsparteien,

unter Hinweis auf die ihr durch das Übereinkommen übertragenen Aufgaben,

nimmt das Arbeitsprogramm 2022-2023 an,

fordert die Delegationen der Vertragsparteien, die IAKS und die Arbeitsgruppe CDNI/G auf, zu den in diesem Arbeitsprogramm vorgesehenen Themen Vorschläge zu unterbreiten,

bittet das Sekretariat, die Umsetzung dieses Programms zu unterstützen.

**Anlage**

**Arbeitsprogramm 2022-2023 des CDNI**

Nr.	Auftrag / Veranlassung	Dauer		Referenzdokumente	Priorität
		von	bis		
<b>Teil A: öl- und fetthaltige Abfälle</b>					
<b>1.</b>	<b>Finanzierungssystem nach Artikel 6 CDNI</b>				
	1.1. Bewertung des Tarifs der Entsorgungsgebühr in Bezug auf die Gesamtkosten des Annahmestellennetzes und Bewertung des Annahmestellennetzes			Berichte der IAKS über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems	Fortlaufende Aufgabe
	1.2. Erstellung der vierteljährlichen und jährlichen internationalen Finanzausgleiche				Fortlaufende Aufgabe
	1.3. Prüfung und Bericht über die Umsetzbarkeit eines Pauschalbeitrags (interne Sachverständigengruppe)*	2022	2023	CPC (21) 18 endg. (Punkt 2.1)	II
	1.4. Überprüfung des heutigen Ansatzpunktes für die Erhebung der Entsorgungsgebühr *	2022	2023	CPC (21) 18 endg. (Punkt 2.3)	II
	1.5. Studie über neue Antriebsarten und Abfallerzeugung zur besseren Abschätzung der Auswirkungen auf das System*	2022	2023	CPC (21) 18 endg. (Punkt 2.4)	II
	1.6. Begleitung des Verfahrens zur Erneuerung des elektronischen Zahlungssystems des CDNI (SPE-CDNI)	2022	2023	CPC (21) 20	I
<b>2.</b>	<b>Optimierung des Betriebs des Annahmestellennetzes</b>				

\* Aufgabe gemäß den Empfehlungen des Runden Tisches über die Zukunft von Teil A des CDNI vom 8. April 2021.

Nr.	Auftrag / Veranlassung	Dauer		Referenzdokumente	Priorität
		von	bis		
2.1	Festlegung eines Rahmens für die Erhebung und Bereitstellung repräsentativer Daten zur Beschreibung der Systeme und zur Erleichterung strategischer Entscheidungen *	2022	-	CPC (21) 18 endg. (Punkt 1.2) IIPC(21) 46	I
2.2	Weiterführung des CDNI-Benchmarking (finanziell und operativ): Analyse der Entsorgungsprozesse (qualitative und quantitative Kriterien) *	2022	2023	CPC (16) 26 int. IIPC (19) 34 intern = CPC (19) 36 intern (Bericht 2018) CPC (21) 18 endg. (Punkt 1.3)	I
2.3	Regelmäßige (erforderlichenfalls bilaterale) „Good Practice“-Workshops zwischen den innerstaatlichen Institutionen zur Sondierung möglicher Synergien zwecks Optimierung des Systems nach Teil A *	2022	2023	CPC (21) 18 endg. (Punkt 1.4)	I
2.4	Prüfung und Bericht über technische Fortschritte und Maßnahmen, die zur Verringerung des Abfallvolumens beitragen (interne Reflexionsgruppe)*	2022	2023	CPC (21) 18 endg. (Punkt 1.5)	II
2.5	Unterstützung und Betreuung zur Umsetzung des neuen Moduls zur Erfassung der Abgabe von Abfällen	2022	-		I
<b>3.</b>	<b>Allgemeine Fragen im Zusammenhang mit Teil A</b>				
3.1	Digitalisierung des Ölkontrollbuchs: Prüfung des erforderlichen Rechtsrahmens und der technischen Voraussetzungen für dessen Einhaltung; gegebenenfalls Änderung der einschlägigen Bestimmungen der Anwendungsbestimmung	2022	2023	IIPC (19) 21 intern rev. 1 IIPC (19) 32 CDNI/G (20) 39 = IIPC (20) 29	I

\* Aufgabe gemäß den Empfehlungen des Runden Tisches über die Zukunft von Teil A des CDNI vom 8. April 2021.

Nr.	Auftrag / Veranlassung	Dauer		Referenzdokumente	Priorität
		von	bis		
3.2	Organisation eines Workshops zur Begleitung der Umsetzung der Empfehlungen des Runden Tisches über die Zukunft von Teil A	-	2023	CPC (21) 18 endg.	II
<b>Teil B: Abfälle aus dem Ladungsbereich</b>					
4.	<b>Änderung des Übereinkommens zur Aufnahme von Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung</b>			Beschluss CDNI 2017-I-4 CPC (19) 11 rev. 2	I
4.1	Überwachung der Ratifikation und Umsetzung der Änderung	2022	2023	CPC (20) 10 rev. 4	I
4.2	Fertigstellung der Entladebescheinigung unter Berücksichtigung der Änderung (Konsultation der Interessenvertreter) und Aktualisierung der Verweise in den einschlägigen Bestimmungen der Anwendungsbestimmung und Merkblätter	2022	-	Beschluss CDNI 2017-I-4 CDNI/G (21) 38 rev. 3	I
5.	<b>Überwachung der Umsetzung von Teil B:</b>				
5.1	Aktualisierung der Liste der nationalen Ansprechpartner zur Veröffentlichung auf der Website				Fortlaufende Aufgabe
5.2	Regelmäßige Aktualisierung der Information über die Infrastruktur (Annahmestellenkarte auf der Website)			CPC (14) 29 intern rev. 1 CPC (20) 54 rev.1 = CDNI/G (20) 33 rev. 2 (Entgasung)	Fortlaufende Aufgabe
<b>Teil C: sonstige Schiffsbetriebsabfälle</b>					
6.	<b>Prüfung der Möglichkeit zur Schaffung eines harmonisierten Rahmens für die Finanzierung der Sammlung und Entsorgung sonstiger Schiffsbetriebsabfälle</b>	2022	2023	CPC (21) 23 corr.	I

Nr.	Auftrag / Veranlassung	Dauer		Referenzdokumente	Priorität
		von	bis		
7.	<b>Aufnahme der Abwässer aus dem Betrieb von Poolanlagen an Bord von Fahrgastschiffen als neue Abfallkategorie in Teil C</b> und Festlegung eines Rahmens für die Behandlung und Einleitung dieser Abwässer	2022	2023	CDNI/G (19) 39 rev. 2	I
8.	<b>Kampagne zur Bekanntmachung der Leitlinien</b> für die Lagerung von getrennten Abfallströmen an Bord und die entsprechende Kennzeichnung durch Piktogramme	2022	2023	Beschluss CDNI 2021-I-7 CPC (21) 23 corr.	II
9.	<b>Prüfung der Zweckmäßigkeit der Beibehaltung der Unterscheidung zwischen Fahrgast- und Kabinenschiffen</b>	2022	2023	Beschluss CDNI 2021-I-6	II
10.	<b>Prüfung der Notwendigkeit von Bestimmungen für die Kontrolle der Abwassermenge und der Ablässe der Bordkläranlagen;</b> ggf. Ausarbeitung entsprechender Bestimmungen	2022	2023	CDNI/G (18) 32 CDNI/G (18) 33	II
11.	<b>Bereinigen der Vorschriften: Verweis auf die technischen Vorschriften des ES-TRIN in Bezug auf Bordkläranlagen</b>	2022	2023		II
12.	<b>Überwachung der Umsetzung von Teil C:</b>				
	12.1 Aufstellung einer Liste der nationalen Ansprechpartner zur Veröffentlichung auf der Website	2022	2023		Fortlaufende Aufgabe
	12.2 Regelmäßige Aktualisierung der Information über die Infrastruktur (Annahmestellenkarte auf der Website)				Fortlaufende Aufgabe
<b>Allgemeine Fragen</b>					
13.	<b>Prüfung des erforderlichen Rechtsrahmens für die Verwendung von CDNI-Dokumenten in elektronischer Form und ggf. Änderung der einschlägigen Bestimmungen (Entladebescheinigung, Ölkontrollbuch)</b>	2022	2023	Beschluss CDNI 2021-I-5 CDNI/G (20) 39 = IIPC (20) 29	I

Nr.	Auftrag / Veranlassung	Dauer		Referenzdokumente	Priorität
		von	bis		
14.	<b>Vorbereitung und Durchführung eines internationalen Workshops mit den zuständigen Behörden zur Umsetzung der Teile B und C (2023) *</b>	2022	2023		I
15.	<b>Kommunikation über die Umsetzung des Übereinkommens</b> (Aktualisierung der Inhalte der Website, Pressemitteilungen und Newsletter, Pflege von WaSTo usw.)				Fortlaufende Aufgabe
16.	<b>FAQ: Erarbeitung und Aktualisierung von FAQ</b>			CPC (21) 25 rev. 1	Fortlaufende Aufgabe
17.	<b>Zusammenarbeit mit anderen Fluss- und internationalen Organisationen zur Gewährleistung der Harmonisierung der internationalen Vorschriften</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (Abstimmung der Bestimmungen des Kapitels 15 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und des CDNI)</li> <li>- Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE): Arbeiten zur Harmonisierung der CEVNI mit den Bestimmungen des CDNI und des ADN</li> <li>- Donaukommission</li> <li>- Internationale Kommission zum Schutz des Rheins</li> </ul>				Fortlaufende Aufgabe
18.	<b>Prüfung einer Änderung von Anlage 1 des Übereinkommens zur Ausweitung des Anwendungsbereichs in Frankreich</b>	2022	2023	CPC (19) 50	II
19.	<b>Beziehungen zu Drittstaaten, die an einem Beitritt zum Übereinkommen interessiert sind</b>			CPC (19) 3 + add	Fortlaufende Aufgabe

\* Dieser Workshop könnte sich auch an die für die Umsetzung von Teil A zuständigen Behörden richten.

**Beschluss CDNI 2021-II-2**

**Internationaler Finanzausgleich 2020**

Die Konferenz der Vertragsparteien,

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

genehmigt den von der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle beschlossenen Jahresfinanzausgleich 2020,

weist darauf hin,

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

Dieser Beschluss tritt am 13. Dezember 2021 in Kraft.

**Anlage**

Zusammenfassung der Jahresangaben 2020

<b>CDNI</b>		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 <sup>3</sup>	-	367	1 941	117	2	1 593	4 020	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	40	4 213	13 145	354	29	13 136	30 917	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	15	37 973	79 574	1 784	100	31 401	+	150 847
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	127	121 638	241 236	15 048	50	159 424	+	537 523
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	35	76 520	161 465	3 787	44	40 843	+	282 694
4	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	kg	177	236 131	482 275	20 619	194	231 668		971 064
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		18 458	11 049	2 005			+	31 512
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		8 252	55 246		22	16 341	+	79 861
5	<b>Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg	157	26 710	66 295	2 005	22	16 341		111 530
<b>Zn -</b>	<b><u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</u></b>									
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	60 641	1 705 767	3 802 671	257 054	6 021	5 594 375	+	11 426 528
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			1 688			- 36	+/-	1 652
	<b>Total / Gesamt / Totaal Zn</b>	€	<b>60 641</b>	<b>1 705 767</b>	<b>3 804 359</b>	<b>257 054</b>	<b>6 021</b>	<b>5 594 339</b>		<b>11 428 180</b>
<b>Xn -</b>	<b><u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u></b>									
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	83 333	943 918	6 484 581	198 743	199 504	1 779 227	+	9 689 307
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche 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 -/-)*	€								-
	<b>Total / Gesamt / Totaal Xn</b>	€	<b>83 333</b>	<b>940 537</b>	<b>6 484 581</b>	<b>198 743</b>	<b>199 504</b>	<b>1 779 227</b>		<b>9 685 926</b>
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m <sup>3</sup>		141 639		26 327		194 000		361 966
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m <sup>3</sup>	11 113	125 856	967 681		120	189 134		1 293 904

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

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

### Berechnung des internationalen Finanzausgleichs und der sich daraus ergebenden Verteilung

Article 4.03 Annexe 2 de la Convention / Übereinkommen Artikel 4.03 Anlage 2 / Verdrag Artikel 4.03 bijlage 2								
IIPC PA 2020								
	Données IN/ Angabe NI/ Gegevens NI			Péréquation financière/ Finanzausgleich / Financiële verevening				
IN	Coûts/ Kosten/ kosten	Recettes/ Einnahmen/ Opbrengsten	Part coûts/ Anteil Kosten/ Andeei in Kosten	Part convent. Recettes/ vertraglicher Anteil Einnahmen/ Andeei opbrengsten cnfrm. Vertrag	Péréquation/ Ausgleich/ Verevening	Somme des péréquations provisoires/ Summe vorläufige Ausgleiche/ totaal van de voorlopige vereveningen	Péréquation complémentaire/ Restausgleich/ Additioneele verevening	Excédents ou déficits/ Mehreinnahme oder Defizit/ Overschot of tekort
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	Cnsq=Σ(CnT1 à CnT4)	ΔCn=Cn-Cnsq	U=Xn-Zn+Cnsq+ΔCn
DE	5 594 338,76 €	1 779 227,28 €	0,4895213981846	4 741 467,89 €	2 962 240,61 €	2 981 120,15 €	- 18 879,55 €	- 852 870,87 €
BE	1 705 767,14 €	940 536,87 €	0,1492597340226	1 445 718,69 €	505 181,82 €	510 928,86 €	- 5 747,03 €	- 260 048,45 €
FR	60 640,79 €	83 333,43 €	0,0053062507619	51 395,95 €	- 31 937,48 €	- 28 266,06 €	- 3 671,42 €	- 9 244,84 €
LUX	6 020,53 €	199 504,11 €	0,0005268144083	5 102,69 €	- 194 401,42 €	- 194 235,63 €	- 165,79 €	- 917,84 €
NL	3 804 359,00 €	6 484 581,00 €	0,3328928076705	3 224 375,00 €	- 3 260 206,00 €	- 3 247 388,17 €	- 12 817,83 €	- 579 984,00 €
CH	257 054,00 €	198 743,00 €	0,0224929949521	217 865,48 €	19 122,48 €	- 22 159,15 €	41 281,62 €	- 39 188,53 €
<b>Σ</b>	<b>11 428 180,22 €</b>	<b>9 685 925,69 €</b>	<b>1,00</b>	<b>9 685 925,69 €</b>	<b>- 0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>		<b>- 1 742 254,54 €</b>
	<b>Solde/Saldo/ 31.12.2020</b>		<b>- 1 742 254,53 €</b>					

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage

2020 IN débitrices / Zahlungsleistende IN / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE						5 747,03	5 747,03
DE						18 879,55	18 879,55
FR						3 671,42	3 671,42
LUX						165,79	165,79
NL						12 817,83	12 817,83
CH							0,00
SUMME / TOTAL	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	41 281,62	
							41 281,62
							41 281,62

**Zusammensetzung und Vorsitz der KVP und Zusammensetzung der IAKS**

Die Konferenz der Vertragsparteien,

nimmt anlässlich der Konferenz der Vertragsparteien vom 13. Dezember 2021

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

für

Deutschland:	Herr LINDEMANN (Delegationsleiter) Herr NAGEL (Mitglied) Herr SPITZER (Sachverständiger) Herr HÖTTE (Sachverständiger)
Belgien:	Herr DE SPIEGELEER (Delegationsleiter) Herr EL KAHLOUN (Mitglied) Herr TILEMANS (Mitglied) Herr GHYSBRECHT (Stellvertreter) Herr VERLINDEN (Stellvertreter)
Frankreich:	Frau BOULDOUYRÉ (Delegationsleiterin) Frau GODARD (Mitglied)
Luxemburg:	Herr NILLES (Delegationsleiter) Herr SCHROEDER (Mitglied)
Niederlande:	Herr TEN BROEKE (Delegationsleiter) Frau STEIJVEN (Mitglied) Herr SPUIJ (Stellvertreter) Herr STEENSMA (Stellvertreter)
Schweiz:	Herr NUSSER (Delegationsleiter) Herr KOLTSIDAS (Mitglied)

Der Vorsitz 2022 obliegt der niederländischen Delegation, der Vize-Vorsitz obliegt der schweizerischen Delegation.

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

### Zusammensetzung der IAKS

Die Konferenz der Vertragsparteien,

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

für

Deutschland:	Herr SPITZER (Vertreter, Delegationsleiter) Herr HÖTTE (Stellvertreter) Herr STAATS (Vertreter des Gewerbes) Frau SIEBRECHT (Stellvertretende Vertreterin des Gewerbes)
Belgien:	Herr SWIDERSKI (Vertreter, Delegationsleiter) Frau MYLLE (Stellvertreterin) Herr VAN LANCKER (Vertreter des Gewerbes) Herr ROLAND (Vertreter des Gewerbes)
Frankreich:	Frau HENNION (Vertreterin, Delegationsleiterin) Herr FLIPO (Stellvertreter) Herr FIORILLO (Vertreter des Gewerbes) Frau BILLIG (Stellvertretende Vertreterin des Gewerbes)
Luxemburg:	Herr SCHROEDER (Vertreter, Delegationsleiter) Herr SPITZER (Stellvertreter)
Niederlande:	Herr KLEIBERG (Vertreter, Delegationsleiter) Herr DE HOOGE (Stellvertreter) Herr REIJERSE (Vertreter des Gewerbes)
Schweiz:	Herr NUSSER (Vertreter, Delegationsleiter) Herr BLESSINGER (Stellvertreter) Frau GEBHARD (Stellvertreterin) Herr METZGER (Vertreter des Gewerbes)

## IAKS

Beschluss IIPC 2021-II-1

### Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 2. Quartal 2021

*Beschluss angenommen am 18. August 2021*

#### Ablauf des Verfahrens

1. Das Sekretariat hat den vorläufigen Finanzausgleich für das 2. 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. August 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
  - a) Das Sekretariat hat die Zinsen berücksichtigt, soweit diese von den NI angegeben wurden.
  - b) Die Gasölmengen der Vertragsstaaten werden auf den internationalen Finanzausgleich übertragen.

#### Zahlungsverpflichtungen aufgrund des Finanzausgleichs des 2. Quartals 2021

3. Die IAKS biligt den Finanzausgleich für das 2. Quartal 2021 entsprechend folgender Aufstellung:

a) Gesamtausgaben:	5 567 313,02 €
b) Gesamteinnahmen:	5 481 251,87 €
c) Ergebnis:	- 86 061,15 €
d) Verteilung:	
SAB an:	
→ ITB:	33 019,34 €
→ BEV:	834 419,01 €
LUX an:	
→ BEV:	53 040,19 €
VNF an:	
→ ITB:	21 833,41 €
→ SRH:	3 956,36 €

### Konto laut Artikel 14 der Geschäftsordnung der IAKS

4. Die im Rahmen des Finanzausgleichs 2021 Stand 2. Quartal übertragenen Beträge lauten wie folgt:

Land/IN	zum Übertragen T2/2021	Vorläufiger	Übertragener saldo	Gesamtergebnis
	Dn T2	Übertragener saldo 2020	2011-2019	
DE	- 41 579,33 €	-834 027,51 €	1 364 018,73 €	488 411,90 €
BE	- 11 841,00 €	-254 301,27 €	226 991,96 €	- 39 150,32 €
FR	- €	-9 647,97 €	21 493,20 €	11 845,22 €
LUX	- €	-897,63 €	2 420,56 €	1 522,93 €
NL	- 30 785,82 €	-567 166,17 €	985 324,61 €	387 372,62 €
CH	- 1 855,00 €	-30 711,15 €	77 224,17 €	44 658,03 €
<b>Σ</b>	- <b>86 061,15 €</b>	- <b>1 696 751,70 €</b>	<b>2 677 473,23 €</b>	<b>894 660,38 €</b>

### Anlagen

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 3: Verteilungstabelle

<b>CDNI</b>		<b>Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven</b>							
<b>PT 2 2021</b>		<b>VNF (FR)</b>	<b>ITB (BE)</b>	<b>SAB (NL)</b>	<b>SRH (CH)</b>	<b>BEV (LUX)</b>	<b>BEV (DE)</b>	<b>TOTAL / GESAMT / TOTAAL</b>	
<b>1</b>	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		1 673	2 474	85		1 604	<b>5 836</b>	
<b>2</b>	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup>	66	578	26		342	<b>1 012</b>	
<b>3</b>	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	853	3 396	77		3 192	<b>7 518</b>	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	12 470	17 934	500		8 419	<b>+</b> 39 323	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	20 387	64 683	3 739		39 634	<b>+</b> 128 443	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	15 836	35 608	900		9 717	<b>+</b> 62 061	
<b>4</b>	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	kg	-	48 692	118 225	5 139	-	57 770	<b>229 826</b>
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 322	3 122	200		<b>+</b> 6 644	
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 709	13 517		4 125	<b>+</b> 19 351	
<b>5</b>	<b>Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg	-	5 031	16 639	200	-	4 125	<b>25 995</b>
<b>Zn -</b>	<b>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€		363 006	972 622	59 000	1 366 381	<b>+</b> 2 761 008	
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			2 940			<b>+/-</b>	
	<b>Total / Gesamt / Totaal Zn</b>	€	-	<b>363 006</b>	<b>975 562</b>	<b>59 000</b>	<b>-</b> 1 366 381	<b>2 763 948</b>	
<b>Xn - /</b>	<b>recettes des retributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren</b>								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	25 789	309 223	1 844 765	55 143	53 040	479 742	<b>+</b> 2 767 703
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€						<b>-/-</b> -	
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Aenderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€						<b>+/-</b> -	
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)	€						<b>-</b> -	
	<b>Total / Gesamt / Totaal Xn</b>	€	<b>25 789</b>	<b>309 223</b>	<b>1 844 765</b>	<b>55 143</b>	<b>53 040</b>	<b>479 742</b>	<b>2 767 703</b>
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdraagstaat	m <sup>3</sup>						<b>-</b>	
	Volume de gazole IN / Gasölmenge IN / Gasolievolume NI	m <sup>3</sup>	3 087	32 738	244 386	6 487	11	42 274	<b>328 983</b>

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

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

Anlage 2

Ausgleichsberechnung							
Jahr 2021 /2. Quartal							
IIPC PT 2021-2							
Staat/IN	Angaben NI Quartal 2T2021			Finanzausgleich			
	Kosten <b>Zn</b>	Einnahmen <b>Xn</b>	Anteil Kosten <b>Zn/ΣZn</b>	vertraglicher Anteil Einnahmen <b>Zn/ΣZn x ΣXn = Ω</b>	Ausgleich <b>Cn = Ω - Xn</b>	Ausgleich T1 <b>CnT1</b>	Ausgleich T2 <b>CnT2</b>
DE	2 689 775,04 €	985 666,79 €	0,4831370232529	2648195,712	1 662 528,92 €	775 069,72 €	887 459,20 €
BE	765 996,98 €	541 351,00 €	0,1375882723404	754155,9751	212 804,98 €	157 952,22 €	54 852,75 €
FR	- €	47 958,40 €	0,0000000000000	0	- 47 958,40 €	- 22 168,63 €	- 25 789,77 €
LUX	- €	103 429,68 €	0,0000000000000	0	- 103 429,68 €	- 50 389,49 €	- 53 040,19 €
NL	1 991 541,00 €	3 692 169,00 €	0,3577203208883	1960755,178	- 1 731 413,82 €	- 863 975,48 €	- 867 438,35 €
CH	120 000,00 €	110 677,00 €	0,0215543835184	118145,005	7 468,00 €	3 511,65 €	3 956,36 €
<b>Σ</b>	<b>5 567 313,02 €</b>	<b>5 481 251,87 €</b>	<b>1,00</b>	<b>5 481 251,87 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



**Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 3. Quartal 2021**

***Beschluss angenommen am 15. November 2021***

**Ablauf des Verfahrens**

1. Das Sekretariat hat den vorläufigen Finanzausgleich für das 3. 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. November 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
  - a) Das Sekretariat hat die Zinsen berücksichtigt, soweit diese von den NI angegeben wurden.
  - b) Die vorgelegten Übertragungen berücksichtigen nicht den jährlichen Finanzausgleich 2020.
  - c) Die Gasölmengen der Vertragsstaaten werden auf den internationalen Finanzausgleich übertragen.

**Zahlungsverpflichtungen aufgrund des Finanzausgleichs des 2. Quartals 2021**

3. Die IAKS billigt den Finanzausgleich für das 2. Quartal 2021 entsprechend folgender Aufstellung:
  - a) Gesamtausgaben: 8 401 048,06 €
  - b) Gesamteinnahmen: 8 331 884,97 €
  - c) Ergebnis: - 69 163,09 €
  - d) Verteilung:
    - SAB an:
      - ITB: 135 336,98 €
      - BEV: 696 550,75 €
    - LUX an:
      - BEV: 53 106,71 €
    - VNF an:
      - ITB: 12 930,85 €
    - SRH an:
      - ITB: 36 840,65 €

**Konto laut Artikel 14 der Geschäftsordnung der IAKS**

4. Die im Rahmen des Finanzausgleichs 2021 Stand 3. Quartal übertragenen Beträge lauten wie folgt:

Land/IN	zum Übertragen T3/2021	Vorläufiger	Übertragener saldo	Gesamtergebnis
	Dn T3	Übertragener saldo 2020	2011-2019	
DE	- 33 106,40 €	-834 027,51 €	1 364 018,73 €	496 884,82 €
BE	- 9 847,95 €	-254 301,27 €	226 991,96 €	- 37 157,27 €
FR	- 242,20 €	-9 647,97 €	21 493,20 €	11 603,03 €
LUX	- 26,34 €	-897,63 €	2 420,56 €	1 496,60 €
NL	- 24 466,55 €	-567 166,17 €	985 324,61 €	393 691,89 €
CH	- 1 473,65 €	-30 711,15 €	77 224,17 €	45 039,38 €
<b>Σ</b>	<b>- 69 163,09 €</b>	<b>- 1 696 751,70 €</b>	<b>2 677 473,23 €</b>	<b>911 558,44 €</b>

**Anlagen**

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 3: Verteilungstabelle

<b>CDNI</b>		<b>Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven</b>						
<b>PT 3 2021</b>		<b>VNF (FR)</b>	<b>ITB (BE)</b>	<b>SAB (NL)</b>	<b>SRH (CH)</b>	<b>BEV (LUX)</b>	<b>BEV (DE)</b>	<b>TOTAL / GESAMT / TOTAAL</b>
<b>1</b>	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	9	1 715	2 631	96	6	1 654	<b>6 111</b>
<b>2</b>	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	-	70	444	31	2	414	<b>961</b>
<b>3</b>	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	99	1 021	3 327	88	4	3 125	<b>7 663</b>
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	-	9 483	17 829	350	-	7 473	<b>+ 35 135</b>
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	5	25 969	65 980	4 236	185	39 796	<b>+ 136 171</b>
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters		17 965	38 480	700	53	10 029	<b>+ 67 227</b>
<b>4</b>	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	5	53 417	122 289	5 286	238	57 298	<b>238 533</b>
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal		4 197	3 503	160			<b>+ 7 860</b>
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof		2 391	14 206		42	4 082	<b>+ 20 721</b>
<b>5</b>	<b>Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	70	6 588	17 709	160	42	4 082	<b>28 651</b>
<b>Zn -</b>	<b>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>							
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€ 29 419	430 206	977 546	59 000	3 199	1 331 568	<b>+ 2 830 938</b>
	Intérêts / Zinsen / Rente			2 797				<b>+/-</b>
	<b>Total / Gesamt / Totaal Zn</b>	€ 29 419	430 206	980 343	59 000	3 199	1 331 568	<b>2 833 735</b>
<b>Xn - /</b>	<b>Recettes des retributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / reïnde verwijderingsbijdragen</b>							
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€ 42 108	247 091	1 818 550	96 222	56 279	590 383	<b>+ 2 850 633</b>
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitief)* / Oninbare vorderingen (definitief)*							<b>-/-</b>
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)							<b>+/-</b>
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*							<b>-</b>
	<b>Total / Gesamt / Totaal Xn</b>	€ 42 108	247 091	1 818 550	96 222	56 279	590 383	<b>2 850 633</b>
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat							<b>-</b>
	Volume de gazole IN / Gasölmenge IN / Gasolievolume NI	5 055	32 711	242 571	11 483	58	57 441	<b>349 319</b>

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

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

Anlage 2

Jahr 2021 /3. Quartal								
IIPC PT 2021-3								
Etat/IN	Angaben NI Quartal 3T2021			Finanzausgleich				
	Kosten	Einnahmen	Anteil Kosten	vertraglicher Anteil Einnahmen	Ausgleich	Ausgleich T1	Ausgleich T2	Ausgleich T3
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	CnT1	CnT2	CnT3
DE	4 021 342,75 €	1 576 049,97 €	0,4786715563677	3988236,346	2 412 186,38 €	775 069,72 €	887 459,20 €	749 657,45 €
BE	1 196 203,41 €	788 442,00 €	0,1423874023166	1186355,457	397 913,46 €	157 952,22 €	54 852,75 €	185 108,48 €
FR	29 418,90 €	90 065,95 €	0,0035018130821	29176,70379	- 60 889,25 €	- 22 168,63 €	- 25 789,77 €	- 12 930,85 €
LUX	3 199,00 €	159 709,05 €	0,0003807858230	3172,663676	- 156 536,39 €	- 50 389,49 €	- 53 040,19 €	- 53 106,71 €
NL	2 971 884,00 €	5 510 719,00 €	0,3537515770384	2947417,448	- 2 563 301,55 €	- 863 975,48 €	- 867 438,35 €	- 831 887,73 €
CH	179 000,00 €	206 899,00 €	0,0213068653722	177526,3514	- 29 372,65 €	3 511,65 €	3 956,36 €	- 36 840,65 €
<b>Σ</b>	<b>8 401 048,06 €</b>	<b>8 331 884,97 €</b>	<b>1,00</b>	<b>8 331 884,97 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



**2022**

**Angenommene Beschlüsse der Sitzung der Konferenz der Vertragsparteien vom  
22. Juni 2022**

**Beschluss CDNI 2022-I-1**

**Ausschreibungsverfahren für die Erneuerung des SPE-CDNI  
Auftrag der Prüfungskommission der ZKR**

*angenommen im schriftlichen Verfahren am 8. April 2022*

Die Konferenz der Vertragsparteien,

in Anbetracht der erforderlichen Erneuerung des elektronischen Zahlungssystems für die Sammlung und Entsorgung öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle (SPE-CDNI);

in Anbetracht der Notwendigkeit, im Rahmen des diesbezüglichen Projektmanagements externen Sachverstand zur Unterstützung in technischen und rechtlichen Fragen beizuziehen;

unter Hinweis auf die Verfahrensregeln für Aufträge der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR);

bittet die Prüfungskommission der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zwecks Erneuerung des SPE-CDNI die Ausschreibungsverfahren zur Beauftragung

- 1) eines externen Beraters für die technische und juristische Unterstützung beim Projektmanagement sowie
- 2) eines IT-Dienstleisters für die notwendigen Arbeiten an Hard- und Software gemäß Artikel 5 der Verfahrensregeln für Aufträge der ZKR in geeigneter Weise durchzuführen;

ersucht das Sekretariat, sie regelmäßig über den Stand und das Ergebnis der Verfahren zu unterrichten.

Dieser Beschluss gilt unmittelbar.

*Straßburg, den 8. April 2022*

**CDNI – Haushalt 2023**

Die Konferenz der Vertragsparteien,

in Kenntnis des vom Sekretariat aufgestellten detaillierten Haushaltsplans (CPC (22) 06 intern endg. corr.) und nach Maßgabe des Artikels 1 der Finanzordnung des CDNI,

nimmt den Haushalt 2023 der KVP gemäß Artikel 14 Absatz 6 des Übereinkommens sowie den Haushalt 2023 der IAKS gemäß Artikel 10 Absatz 6 des Übereinkommens in Höhe von insgesamt 1 188 150 Euro an,

beschließt die Auffüllung des Investitionsfonds um 100 000 Euro,

beschließt die Entnahme von 600 000 Euro aus dem Investitionsfonds für die Erneuerung des SPE-CDNI,

legt die Verteilung der Beiträge der Vertragsparteien auf Basis des Gesamtbetrages von 688 150 Euro wie folgt fest:

<b>Land</b>	<b>2023</b>
Deutschland	161 758,33 €
Belgien	91 158,33 €
Frankreich	59 388,33 €
Luxemburg	55 858,33 €
Niederlande	257 068,35 €
Schweiz	62 918,33 €
<b>INSGESAMT</b>	<b>688 150,00 €</b>

Die Beiträge sind bis spätestens 31. März 2023 auf das Konto des CDNI bei der Bank CIC Est in Straßburg einzuzahlen.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2023 in Kraft.

**Beschluss CDNI 2022-I-3**

**Bericht des Sekretariats über die Rechnungslegung 2021 des CDNI**

Die Konferenz der Vertragsparteien,

gestützt auf den Bericht des Generalsekretärs der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt über die Finanzlage des CDNI im Haushaltsjahr 2021,

gestützt ferner auf den Bericht der Prüfungsgesellschaft PFK Arsilon über die Prüfung des Jahresabschlusses 2021,

nimmt die beigefügte Bilanz für das Haushaltsjahr 2021 über 611 939,30 € an und

erteilt dem Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt Entlastung.

Nicht zu veröffentlichende Anlage

**Teil A**

**Erhöhung der Entsorgungsgebühr für öl- und fetthaltige Abfälle auf 10,00 Euro pro 1000 Liter gelieferten Gasöls ab dem 1. Januar 2023**

Die Konferenz der Vertragsparteien,

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

unter Hinweis auf den Vorschlag der IAKS vom 19. Mai 2022, vorgelegt gemäß Artikel 4.01 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung dieses Übereinkommens,

unter Hinweis auf den Bericht der IAKS vom 20. Mai 2022 über die Verwaltung des Finanzierungssystems gemäß Artikel 6 des CDNI,

in Kenntnis der Tatsache, dass die Erhöhung der Entsorgungsgebühr auf 8,50 Euro pro 1000 l gelieferten Gasöls am 1. Januar 2021 nicht die erhoffte Wirkung auf die Finanzierung des Systems hatte und das System nicht einfach auszugleichen ist,

in Kenntnis, dass das Jahr 2022 im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine und der Krise bei den Energieprodukten von einer hohen Inflationsrate geprägt sein wird, was sich erheblich auf die Kosten auswirken wird,

in Anbetracht dessen, dass die Betriebskosten der Annahmestellen an die Inflation und die Indizes für die Lebenshaltungskosten sowie für Gasöl gebunden sind,

in Anbetracht der Schätzungen der Innerstaatlichen Institutionen, laut derer es sehr wahrscheinlich ist, dass die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr ab 2022 bei einem Betrag von 8,50 EUR die Kosten für die Annahme und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsfällen nicht mehr decken werden,

unter Berücksichtigung der Stellungnahmen aus dem Gewerbe, das insbesondere bei der Anhörung der anerkannten Verbände am 21. Juni 2022 konsultiert wurde und das ein hohes Maß an Dienstleistungsqualität für das Netz der Annahme- und Entsorgungsstationen aufrechterhalten möchte,

beschließt, den Betrag der Entsorgungsgebühr zum 1. Januar 2023 auf 10,00 Euro je 1000 l steuerfreies Gasöl zu erhöhen,

beschließt, Artikel 3.03 der Anwendungsbestimmung entsprechend zu ändern,

beauftragt das Sekretariat, die notwendigen Schritte zu unternehmen, um die technische Anpassung des elektronischen Zahlungssystems des CDNI (SPE-CDNI) zu veranlassen, damit die Erhöhung der Entsorgungsgebühr zum 1. Januar 2023 umgesetzt werden kann.

Die Änderung in der Anlage 1 tritt zum 1. Januar 2023 in Kraft.

**Anlage 1:** Änderung von Artikel 3.03 der Anwendungsbestimmung.

**Anlage 2:** Bericht der IAKS über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2023 (Artikel 10 und 14)

**Erhöhung der Entsorgungsgebühr auf 10,00 Euro ab dem 1. Januar 2023  
Änderung von Artikel 3.03 der Anwendungsbestimmung**

Artikel 3.03 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung wird wie folgt geändert:

„(1) Die Entsorgungsgebühr beträgt 10,00 Euro (zuzüglich MWSt.) pro 1000 l gelieferten Gasöls. Das Volumen des verkauften Gasöls entspricht dem Volumen bei 15°C.“

**Teil A**  
**Bericht der IAKS über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und**  
**Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2023**  
**(Artikel 10 und 14)**

**Erneute Erhöhung der Entsorgungsgebühr auf 10,00 Euro zum 1. Januar 2023:**  
**Warum?**

Eine weitere Erhöhung der Entsorgungsgebühr wurde von den Gremien des CDNI beschlossen, und zwar im Einvernehmen mit den Vertretern des Gewerbes.

Mehrere Faktoren haben die Vertragsparteien dazu veranlasst, diese Erhöhung zu beschließen:

- **Ständig steigende Kosten für die Sammlung, Annahme und Aufbereitung öl- und fetthaltiger Abfälle in einem Umfeld mit einer bisher nie gekannten Inflation:** Seit 2015 war ein ständiger Anstieg der Kosten für das System zu verzeichnen (steigende Entsorgungskosten, Gehälter des entsprechenden Personals, steigende Steuern...). Im Jahr 2018 waren die Einnahmen zum ersten Mal niedriger als die Kosten, was die CDNI-Gremien dazu veranlasste, eine erste Erhöhung der Gebühr auf 8,50 € im Jahr 2021 zu beschließen.

Die derzeitige allgemeine Wirtschaftslage, die mit dem Krieg in der Ukraine zusammenhängt und die die Energiepreise innerhalb weniger Wochen in die Höhe schnellen ließ, wirkt sich stark auf das System aus und wird dies auch in Zukunft tun. Die Innerstaatlichen Institutionen, die für die Umsetzung des Systems und die Verwaltung des Netzes der Annahmestellen zuständig sind, rechnen für 2022 und die folgenden Jahre mit einem Kostenanstieg von mindestens 7-8 % (siehe Tabelle 4). Tatsächlich sind die Dienstleistungsverträge an die Inflation gekoppelt, die seit Anfang des Jahres rasant gestiegen ist.

- **Die erforderliche Konsolidierung der Finanzstruktur des Systems:** Der auf 8,50 € angehobene Betrag ermöglicht lediglich einen vorübergehenden finanziellen Ausgleich und das System bleibt somit weiterhin instabil. Einige Innerstaatliche Institutionen müssen parallel dazu Finanzierungsmechanismen (wie z. B. Kredite) zur Deckung ihrer Kosten nutzen. Diese finanzielle Instabilität könnte sich kurzfristig negativ auf das System auswirken.

- **Der Wunsch, die hohe Qualität der Dienstleistungen aufrechtzuerhalten:** Eine mögliche Option, um die Entsorgungsgebühren nicht erhöhen zu müssen, bestünde darin, das Dienstleistungsniveau zu senken und das Netz der Annahmestellen zu verkleinern. Diese Option steht jedoch weder im Einklang mit dem Wunsch des Gewerbes, das das hohe Qualitätsniveau der Dienstleistungen aufrechterhalten möchte, noch entspricht dies dem Wunsch der Vertragsparteien, dem Gewerbe ein effizientes System zur Verfügung zu stellen, das es ihm ermöglicht, seine Umweltverpflichtungen zu erfüllen.

- In Anbetracht der oben genannten Faktoren bleibt die Festlegung eines über einen längeren Zeitraum stabilen Betrags im Lichte der derzeitigen Wirtschaftslage eine äußerst schwierige und unsichere Angelegenheit, auch wenn ein solcher Effekt – im Einklang mit den Vorstellungen des Gewerbes – wünschenswert ist und nun auch erhofft wird.

Im Sinne der Transparenz und Information wird ein umfassender Jahresbericht über die Bewertung der Entsorgungsgebühr auf der CDNI-Website veröffentlicht.

Durch diesen Bericht führt die Internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (IAKS) eine jährliche Bewertung des Finanzierungssystems von Teil A und der Entsorgungsgebühr durch.

## 1. Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2021

Mit der Unterzeichnung des CDNI im Jahre 1996 einigten sich die Vertragsstaaten auf eine Entsorgungsgebühr in Höhe von 7,50 Euro / 1.000 Liter mineralölsteuerfrei gebunkerten Gasöls. Mit dieser Gebühr wurden in den ersten 7 Jahren, in denen das SPE-CDNI (elektronisches Zahlungssystem des CDNI) operativ war, jeweils mehr Einnahmen erzielt als zur Deckung der Kosten benötigt wurde (Mehreinnahmen). Dennoch wurde ab 2015 ein kontinuierlicher Anstieg der Kosten beobachtet, der keine größeren Auswirkungen auf das System hatte, da die Einnahmen bis 2017 parallel dazu anstiegen.

Das Jahr 2018, das durch eine Niedrigwasserperiode gekennzeichnet war, wurde mit einem Defizit von rund einer Million Euro abgeschlossen. Die Güterbeförderung auf dem Rhein ging im letzten Quartal im Vergleich zum selben Zeitraum 2017 um 30% zurück. Im Gesamtjahr 2018 ging der Güterverkehr (dem Volumen nach) auf dem Rhein im Vergleich zu 2017 um rund 12% zurück. Das Niedrigwasser allein erklärte jedoch nicht den Rückgang des Verkehrsaufkommens und des Gasölverbrauchs. Dies ist auch auf die Wirtschaftslage zurückzuführen, die sich in der zweiten Jahreshälfte deutlich verschlechterte. Andererseits wurde 2018 ein Bilgenentölnungsboot in Doppelhüllenbauweise in Betrieb genommen, was sich nicht unerheblich auf die Kosten auswirkte.

Das Jahr 2020 hat auch das Finanzierungssystem stark belastet. Die Covid-19-Pandemie führte zu einer beispiellosen Einschränkung der Flusskreuzfahrten und in geringerem Maße auch des Warenverkehrs. Die Auswirkungen auf das Finanzierungssystem von Teil A des CDNI waren mit einem Rekordrückgang der Einnahmen aus den Entsorgungsgebühren um 5,7 % im Vergleich zum Jahr 2019 beträchtlich.

Parallel dazu stiegen die Kosten ab 2015 deutlich auf etwa eine Million Euro zusätzlich pro Jahr bei einem gleichbleibenden Netz von Annahmestellen.

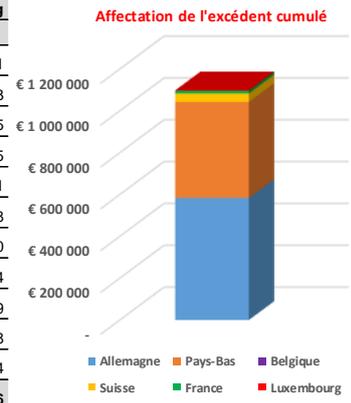
Die Gründe für diese kontinuierliche Entwicklung sind vielfältig:

- Altölerlöse befinden sich auf einem außerordentlich niedrigen Stand;
- die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser steigen;
- Betriebskosten der Annahmestellen steigen entsprechend der Lebenshaltungskostenindizes und der Gasölpreisentwicklung;
- die Inflation;
- steigende Entsorgungs- und Aufbereitungskosten sowie neue Steuern (Steuern auf die Müllverbrennung ...);
- neue Investitionen.

Steigende Kosten und sinkende Einnahmen führten zu einer Erhöhung der Entsorgungsgebühr um einen Euro zum 1. Januar 2021, um die weitere Finanzierung des Systems zu ermöglichen. Diese Erhöhung führte zu zusätzlichen Einnahmen in Höhe von fast 1 340 000 Euro.

Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 2011 bis 2021<sup>10</sup>

	Rétributions	Dépenses	Excédent	Allemagne	Pays-Bas	Belgique	Suisse	France	Luxembourg
	€	€	€	€	€	€	€	€	€
2011	10 448 843	9 603 593	845 250	430 268	306 798	80 995	26 428	-	761
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	449 389	311 751	77 802	24 876	2 474	823
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	476 401	331 705	78 630	19 556	13 986	875
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	431 623	303 194	124 147	19 574	6 738	555
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	359 028	247 165	103 604	22 220	5 922	651
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	170 100	114 131	52 689	8 810	798	298
2017	10 796 806	10 652 489	144 317	70 232	48 281	21 433	3 415	857	100
2018	10 207 760	11 232 109	- 1 024 349	- 506 207	- 331 329	- 157 905	- 23 073	- 5 021	- 814
2019	10 273 487	11 320 745	- 1 047 258	- 516 814	- 346 371	- 154 402	- 24 581	- 4 261	- 829
2020	9 685 925	11 428 181	- 1 742 256	- 852 871	- 579 984	- 260 048	- 39 189	- 9 245	- 918
2021	11 421 707	11 269 894	151 813	72 325	52 940	22 464	3 273	729	84
<b>Total</b>	<b>114 410 033</b>	<b>113 323 002</b>	<b>1 087 031</b>	<b>583 474</b>	<b>458 281</b>	<b>- 10 591</b>	<b>41 309</b>	<b>12 977</b>	<b>1 586</b>



Am Jahresende 2021 verzeichnet das System einen kumulierten Überschuss von rund 1.087.000 Euro, die Summe wird nach dem von der CDNI festgelegten Verteilungsschlüssel wie folgt an die Vertragsstaaten ausgezahlt:

Kumulierte Übertragungen von 2011 bis 2021

Etat/IN	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (provisoire)	Etat Cumulé
	DE	430 267,67 €	449 389,10 €	476 401,58 €	431 623,22 €	359 027,53 €	170 099,86 €	70 231,74 €	- 506 207,70 €	- 516 814,27 €	- 852 870,87 €	72 324,61 €
BE	80 994,61 €	77 801,95 €	78 630,03 €	124 147,02 €	103 603,79 €	52 689,20 €	21 432,71 €	- 157 905,52 €	- 154 401,83 €	- 260 048,45 €	22 463,76 €	- 10 592,74 €
FR		2 474,28 €	13 986,45 €	6 737,65 €	5 922,47 €	797,73 €	857,33 €	- 5 021,43 €	- 4 261,28 €	- 9 244,84 €	728,94 €	12 977,30 €
LUX	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	- 813,79 €	- 829,15 €	- 917,84 €	83,55 €	1 586,27 €
NL	306 797,89 €	311 751,20 €	331 705,02 €	303 193,68 €	247 165,17 €	114 130,88 €	48 280,59 €	- 331 329,08 €	- 346 370,74 €	- 579 984,00 €	52 939,69 €	458 280,30 €
CH	26 427,57 €	24 875,35 €	19 556,12 €	19 574,64 €	22 219,90 €	8 809,67 €	3 414,85 €	- 23 073,20 €	- 24 580,73 €	- 39 188,53 €	3 273,39 €	41 309,03 €
<b>Σ</b>	<b>845 249,24 €</b>	<b>867 115,03 €</b>	<b>921 154,47 €</b>	<b>885 831,21 €</b>	<b>738 590,00 €</b>	<b>346 825,00 €</b>	<b>144 317,00 €</b>	<b>- 1 024 350,71 €</b>	<b>- 1 047 258,00 €</b>	<b>- 1 742 254,54 €</b>	<b>151 813,93 €</b>	<b>1 087 032,63 €</b>

Diese relativ geringen oder gar nicht vorhandenen Überschüsse führen dazu, dass sich eine Finanzierung der Annahmestellen schwierig gestaltet.

Zwischen 2011 und 2021 hat das schiffahrtstreibende Gewerbe 114 Millionen Euro zum System beigetragen. Die Kosten für die von den Innerstaatlichen Institutionen (NI) der sechs Vertragsstaaten eingerichteten Sammel-, Abgabe- und Annahmesysteme beliefen sich auf rund 113 Millionen Euro.

Insgesamt belief sich dieser Überschuss zwischen 2011 und 2021 auf rund 1.087.000 Euro, die nach dem im CDNI festgelegten Verteilungsschlüssel an die Vertragsstaaten ausgeschüttet wurden.

Das bestehende Netz von Annahmestellen, das bei Inkrafttreten des CDNI eingerichtet wurde, blieb zwischen 2011 und 2021 weitgehend unverändert (außer in Belgien).

2. Finanzielle Entwicklung in den Jahren 2021 bis 2022

Um die Stabilität des Systems zu gewährleisten und die Kosten des Systems zu decken, hat die Konferenz der Vertragsparteien auf Vorschlag der IAKS und in Absprache mit dem Gewerbe beschlossen, die Entsorgungsgebühr zum 1. Januar 2021 auf 8,50 Euro pro 1.000 Liter gebunkerten Gasöls zu erhöhen. Die Auswirkungen dieser Erhöhung sind bei den vorläufigen Ergebnissen des internationalen Finanzausgleichs zu beobachten. **2021** konnte nach drei aufeinanderfolgenden Jahren mit Defiziten **erneut ein nahezu ausgeglichenes vorläufiges Ergebnis** verzeichnet werden.

Es ist jedoch anzumerken, dass die Einnahmen automatisch durch die Erhöhung der Entsorgungsgebühr und nicht durch eine Erhöhung der gebunkerten Mengen steigen. Letztere bleiben in etwa auf dem Niveau von 2019.

<sup>10</sup> Sofern nicht anders angegeben, sind alle Daten dem internationalen Finanzausgleich des CDNI entnommen. Bei den Daten für 2021 handelt es sich um vorläufige Daten.

Die Kosten befinden sich ihrerseits auf einem hohen Niveau. Sie hängen insbesondere von den Gasölpreisen, der Inflation und den Lebenshaltungskosten ab, die allesamt im Jahr 2021 gestiegen sind. Dieser Anstieg wird sich voraussichtlich auch 2022 fortsetzen. Aus diesem Grund rechnen die Innerstaatlichen Institutionen nicht mit einer Stagnation oder gar einem **Rückgang der Kosten** für die Sammlung und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Betriebsabfällen aus der Rhein- und Binnenschifffahrt. **Sie rechnen ab 2022 mit einem Defizit in der Größenordnung von 260 000 Euro.**

### 3. Planung für 2023 und darüber hinaus

Die Innerstaatlichen Institutionen planen für 2023 insgesamt Einnahmen in Höhe von 12 Mio. € und Gesamtausgaben in Höhe von 13 Mio. €. Insofern würde auch das Jahr 2023 mit einer Mindereinnahme von einer Million Euro enden. Dieses Defizit kann nicht mehr mit durch die noch vorhandenen Mehreinnahmen aus der Zeit von 2011 bis 2022 ausgeglichen werden.

Dies kann zu Liquiditätsengpässen führen, wenn die mehrmals im Jahr anfallenden Sammel- und Entsorgungsleistungen bezahlt werden müssen. Bankkredite werden unausweichlich, um den Liquiditätsengpass auszugleichen.

Die Gründe für diese Entwicklung sind folgende:

- die Situation im Altölbereich ist im Wesentlichen unverändert;
- steigende Entsorgungs- und Aufbereitungskosten sowie neue Steuern (Müllverbrennungssteuern...);
- es ist wahrscheinlich, dass die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser weiter steigen werden;
- die Covid-19-Pandemie, die zu einem vorübergehenden Rückgang des Personenverkehrs und in geringerem Maße auch des Güterverkehrs führte;
- Anstieg der Rohstoff- und insbesondere der Energiepreise (insbesondere vor dem Hintergrund des Krieges in der Ukraine, der zu einer beispiellosen Krise im Energiesektor führt);
- eine Verringerung des Transportbedarfs bei steigenden Rohstoffpreisen und einem Rückgang der Nahrungsmittelproduktion (auch im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine);
- in geringerem Maße die Einführung neuer Treibstoffe;
- die Neuvergabe der Aufträge für die Sammlung und Aufbereitung von Altöl wird höhere Kosten verursachen als die derzeitigen Verträge;
- Angenommen wird, dass die indizierten Kosten (u.a. Personal und Gasöl) weiter steigen werden. Die Betriebskosten der Annahmestellen folgen insbesondere den Indizes für die Lebenshaltungskosten und den Lohnkosten für die Besatzung der Bilgenentölungsboote;
- In keinem Staat sind im Jahre 2025 größere Investitionen geplant.

#### *Schätzung von Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 2022-2025*

Staat	Ausgaben vorläufiger FA 2021	Ausgaben endgültiger FA 2022	Schätzung Ausgaben 2023	Schätzung Ausgaben 2024	Schätzung Ausgaben 2025	Einnahmen vorläufiger FA 2021	Schätzung Einnahmen 2022	Schätzung Einnahmen 2023	Schätzung Einnahmen 2024	Schätzung Einnahmen 2025
DE	5 369 011,00	5 650 000,00	6 200 000,00	6 400 000,00	6 600 000,00	2 154 429,00	2 300 000,00	2 500 000,00	2 700 000,00	2 900 000,00
BE	1 667 595,00	1 814 106,00	1 995 517,00	2 195 068,00	2 414 575,00	1 110 244,00	1 100 000,00	1 100 000,00	1 100 000,00	1 100 000,00
FR	54 113,00	55 195,00	56 299,00	57 425,00	58 574,00	126 511,00	129 041,00	131 622,00	134 255,00	136 940,00
LUX	6 202,00	9 000,00	9 225,00	9 500,00	9 800,00	217 786,00	170 000,00	173 400,00	180 000,00	183 600,00
NL	3 929 973,00	4 053 793,00	4 459 172,00	4 905 060,00	5 395 598,00	7 522 663,00	7 673 116,00	7 826 579,00	7 983 110,00	8 142 772,00
CH	243 000,00	270 000,00	276 750,00	283 669,00	290 761,00	290 073,00	220 000,00	224 400,00	240 000,00	244 800,00
<b>Gesamt</b>	<b>11 269 894,00</b>	<b>11 852 094,00</b>	<b>12 996 963,00</b>	<b>13 850 722,00</b>	<b>14 769 308,00</b>	<b>11 421 706,00</b>	<b>11 592 157,00</b>	<b>11 956 001,00</b>	<b>12 337 365,00</b>	<b>12 708 112,00</b>

Die mit den Anbietern geschlossenen Verträge über die Sammlung und Entsorgung werden unter anderem an die Inflation, die Löhne und die Kosten für Gasöl angepasst. Die Kosten berücksichtigen eine von den NI geschätzte Preisindexierung von 2 % bis 10 % pro Jahr.

Es versteht sich jedoch von selbst, dass Schätzungen schwierig sind und daher Schwankungen auftreten können.

## 4. Überblick über die Wirtschaftslage des Güterverkehrs auf dem Rhein im Jahr 2021<sup>11</sup>

### 4.1 Güterverkehr

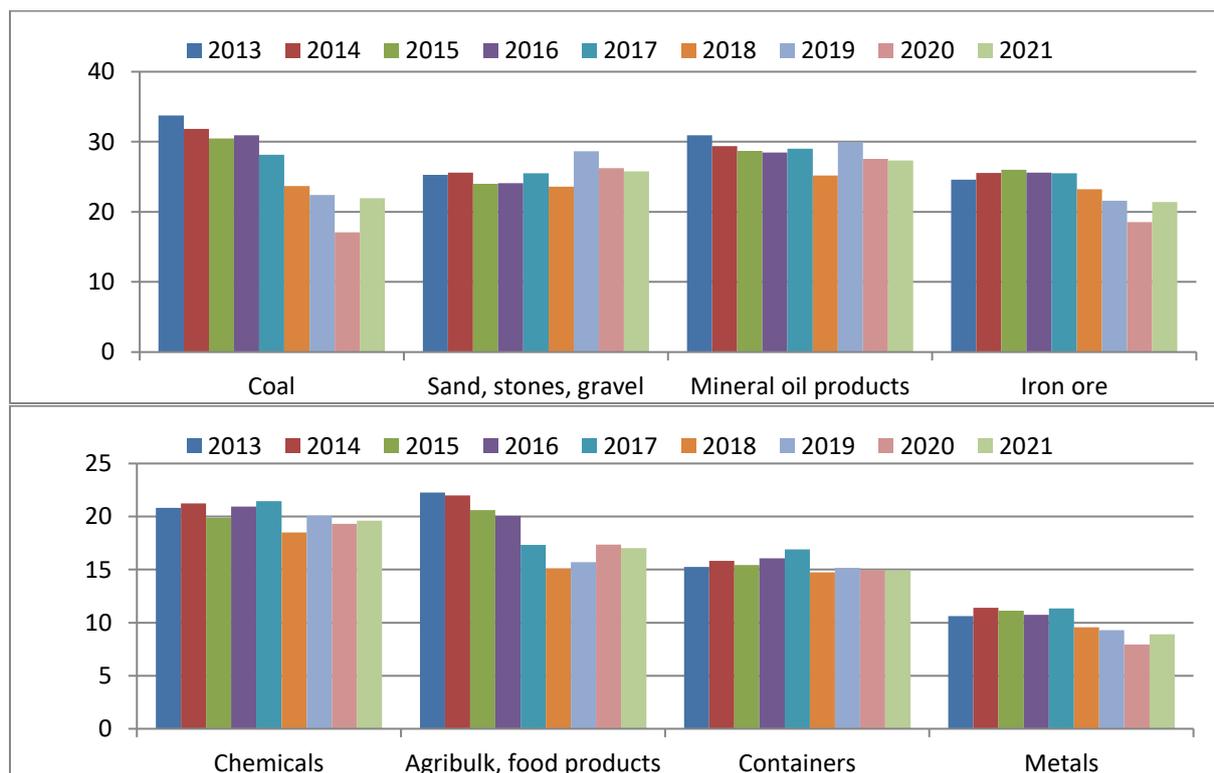
Zu der Wirtschaftslage des Güterverkehrs auf dem Rhein ist insgesamt **eine Erholung sichtbar**. Der Güterverkehr hat im Jahr 2021 um 5,4% zugenommen im Vergleich zu 2020. Insbesondere den zwei Trockengütersegmenten, Eisenerz und Kohle, ist die Erholung gut zu rechnen. Beide zeigen eine positive Wachstumsrate von Eisenerz +15% und Kohle +28%. Dies ist auf zwei Gründe zurückzuführen. Der eine ist der starke Anstieg der Kohlenachfrage im Energiesektor aufgrund der explodierenden Gaspreise, der andere ist auf die gestiegene Stahlproduktion zurückzuführen.

Anfang April schlug die Europäische Kommission vor, **russische Kohle zu verbieten**, obwohl sie **45% der gesamten europäischen Kohleinfuhren** ausmacht. Dies könnte einerseits den Ausbau erneuerbarer Energien stärken aber andererseits auch die Verschiebung des Austritts aus der Kernenergie bedeuten. **Man erwartet dennoch weiterhin eine erhöhte Nachfrage nach Kohle.**

Gütersegmente wie Container, Sande, Erde und Baustoffe sowie Nahrungs- und Futtermittel bleiben weiterhin auf einem recht stabilen Niveau. Dies lässt sich auch für den Transport von Flüssiggütern sagen.

Auf die pandemiebedingte Gesundheitskrise folgt mit dem Kriegsausbruch in der Ukraine seit dem 24. Februar 2022 eine große geopolitische Krise. Die gegen Russland verhängten Sanktionen im Energiebereich sowie die Einstellung der landwirtschaftlichen Tätigkeit in der Ukraine werden mit großer Wahrscheinlichkeit **ganz neuartige**, noch sehr schwer abzuschätzende **Folgen** für die Beförderung von Energie- und Agrarrohstoffen nach sich ziehen.

Gütertransport auf dem traditionellen Rhein nach Gütersegmenten (in Millionen Tonnen)<sup>12</sup>



Quelle: Analyse der ZKR anhand der Daten von Destatis

<sup>11</sup> Dieses Kapitel wurde in Zusammenarbeit mit der Marktbeobachtung der ZKR erstellt. Alle Berichte der Marktbeobachtung finden Sie auf der Internetseite: <https://inland-navigation-market.org/?lang=de>

<sup>12</sup> Für Container: Nettogewicht

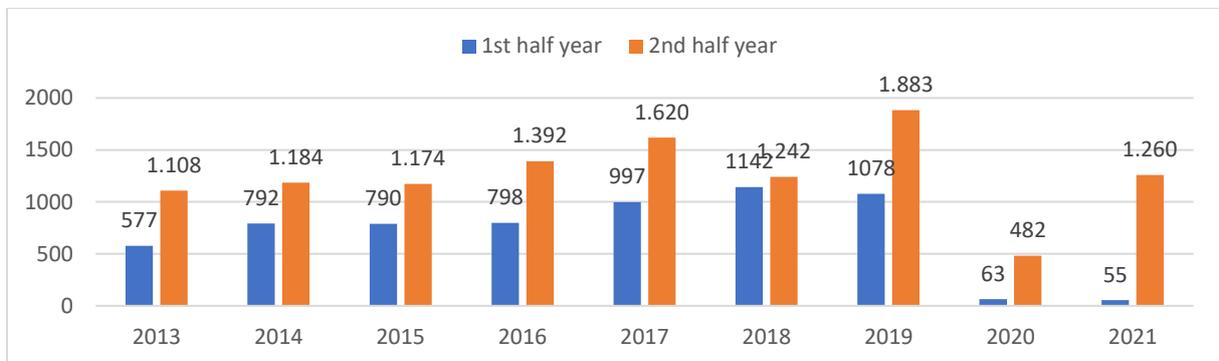
Gütertransport auf dem traditionellen Rhein insgesamt  
und nach Hauptgütersegmenten (in Millionen Tonnen)  
und Entwicklung 2020/2019

Gütersegmente	2019	2020	2021	2021/2020 in%
<b>Traditioneller Rhein (insgesamt)</b>	<b>174.1</b>	<b>160.0</b>	<b>168.6</b>	<b>+5.4</b>
Mineralölprodukte	30.0	27.6	27.3	-1.1
Sand, Erde, Kies	28.6	26.2	25.8	-1.5
Chemische Erzeugnisse	20.1	19.3	19.6	+1.6
Eisenerz	21.6	18.5	21.4	+15.7
Nahrungsmittel	15.7	17.4	17.0	-2.3
Kohle	22.4	17.1	22.0	+28.6
Güter in Containern	15.2	15.0	14.9	-0.6
Metalle	9.3	8.0	8.9	+11.2

#### 4.2 Personenverkehr

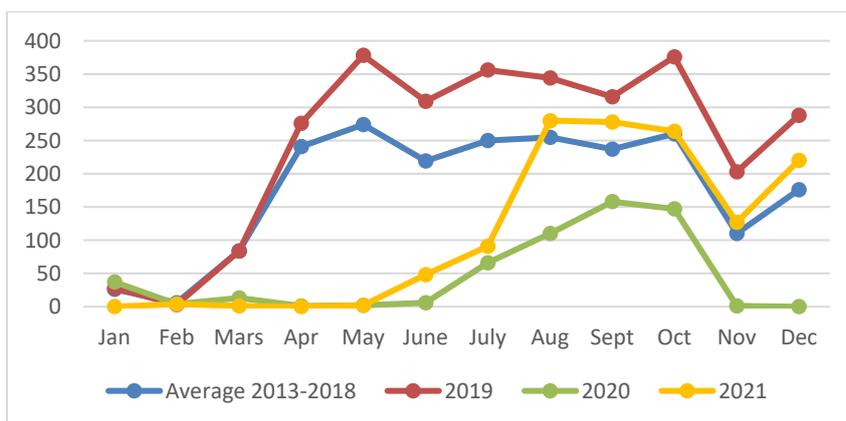
Im ersten Halbjahr 2021 war der Personenverkehr noch 90-95% vom Niveau des ersten Halbjahres 2019 (!) entfernt.

Anzahl der Fahrgastschiffe, welche die Schleuse Iffezheim passieren 2013-2021



Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

Vergleich seit 2017



Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

Die Situation der Fahrgastschiffahrt verbesserte sich im Jahr 2021.

Laut den vom BEV bereitgestellten Daten verzeichneten die Einnahmen aus der Fahrgastschiffahrt 2021 einen deutlichen Anstieg und liegen mit 224.000 € um 124% über dem Niveau von 2020. Allerdings bleiben diese Einnahmen um 47% unter dem Niveau von 2019.

Entsorgungsgebühr, Einnahmen des BEV aus der Fahrgastschiffahrt

	2019	2020	2021
Tagesausflugsschiffe	261 000 €	61 000 €	142 000 €
Fahrgastkabinenschiffe	163 000 €	39 000 €	82 000 €
Fahrgastschiffahrt insgesamt	424 000 €	100 000 €	224 000 €

Quelle: BEV, 13. April 2022

### 4.3 Konsequenzen für die Entsorgungsgebühr

Die Zahlen für das Jahr 2021 sind positiv. Die Gesamteinnahmen im Jahr 2021 belaufen sich auf 11.421.706 € (vorläufige Zahlen) und liegen damit im Rahmen des im Herbst 2021 geschätzten Szenarios.

Vierteljährlicher Vergleich der Einnahmen (in Euro) aus den Entsorgungsgebühren (2019-2020-2021)

	2019	2020	2021*	Vergleich 2020-2021 in %	Vergleich 2019-2021 in %
T1	2 532 835 €	2 565 993 €	2 713 549 €	5,75%	6,66%
T2	2 592 716 €	2 297 338 €	2 767 703 €	20,47%	6,32%
T3	2 649 205 €	2 318 825 €	2 850 633 €	22,93%	7,07%
T4	2 504 245 €	2 503 771 €	3 089 821 €	23,54%	19,04%
<b>GESAMT</b>	<b>10 277 300 €</b>	<b>9 685 927 €</b>	<b>11 421 706 €</b>	<b>17,92%</b>	<b>10,02%</b>

\* Zahlen aus den vorläufigen vierteljährlichen Ausgleichszahlungen. Die endgültige Ausgleichszahlung wird in der jährlichen Ausgleichszahlung des Jahres +1 (im Dezember) angenommen.

Die **Einnahmen stiegen** im zweiten, dritten und vierten Quartal **deutlich an** und lagen insgesamt um fast 18% höher als im Vorjahr.

Da das Jahr 2020 stark von der (Gesundheits-)Krise geprägt war, wird vorgeschlagen, den Vergleich mit dem Jahr 2019 als Referenzjahr zu betrachten (letzte Spalte). Hier ist ein Anstieg von 10% zu verzeichnen, was die erhoffte Einnahmensteigerung durch die Erhöhung der Entsorgungsgebühr auf 8,50 € / 1000 Liter gebunkerten Gasöls bestätigt.

Es bleibt zu prüfen, wie viel Spielraum für weitere Einnahmensteigerungen besteht, wenn 2022 wieder bessere Zeiten für die Fahrgastschiffahrt anbrechen, die von den Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie besonders betroffen war.

Der Güterverkehr und insbesondere die Beförderung von Energierohstoffen wird sehr wahrscheinlich die Folgen des Krieges in der Ukraine zu spüren bekommen, doch sind die Auswirkungen heute noch nicht messbar.

Betrachtet man parallel dazu die gebunkerten Mengen (in Litern), stellt man fest, dass die Zahlen dennoch rückläufig sind:

Vierteljährlicher Vergleich der gebunkerten Mengen (in Litern) (2019-2020-2021)

(Die Zahlen werden aus den Entsorgungsgebühren extrapoliert)

	2019	2020	2021 (vorläufig)	Vergleich 2020- 2021 in %	Vergleich 2019- 2021 in %
T1	337 711 333	342 132 400	319 241 059	-6,69%	-5,79%
T2	345 695 467	306 311 733	325 612 118	6,30%	-6,17%
T3	353 227 333	309 176 667	335 368 588	8,47%	-5,33%
T4	333 899 333	333 836 133	363 508 353	8,89%	8,15%
<b>GESAMT</b>	<b>1 370 535 486</b>	<b>1 291 458 953</b>	<b>1 343 730 118</b>	<b>4,05%</b>	<b>-1,99%</b>

Im Jahr 2021 ist ein Anstieg der Bebunkerungsvorgänge zu beobachten, insbesondere im dritten und vierten Quartal. Aber wenn man auch hier einen Vergleich mit dem Jahr 2019 als „Vorkrisen“-Referenzjahr vornimmt, **gehen die gebunkerten Mengen im Jahr 2021 um 2% zurück**. Der Anstieg im vierten Quartal kann die Rückgänge in den ersten drei Quartalen nicht ausgleichen.

Kosten/Einnahmen-Saldo 2020-2021

	2020			2021 (vorläufig)		
	Einnahmen	Kosten	Saldo	Einnahmen	Kosten	Saldo
T1	2 565 993 €	2 908 381 €	-342 388 €	2 713 549 €	2 803 365 €	-89 816 €
T2	2 297 338 €	2 712 658 €	-415 320 €	2 767 703 €	2 763 948 €	3 755 €
T3	2 318 825 €	2 933 189 €	-614 364 €	2 850 633 €	2 833 735 €	16 898 €
T4	2 503 771 €	2 873 952 €	-370 181 €	3 089 821 €	2 829 738 €	263 394 €
<b>GESAMT</b>	<b>9 685 927 €</b>	<b>11 428 180 €</b>	<b>-1 742 253 €</b>	<b>11 421 706 €</b>	<b>11 230 786 €</b>	<b>190 920 €</b>

Während das Jahr 2020 von einem sehr hohen Defizit im Kosten/Einnahmen-Saldo geprägt war, deutet das Jahr 2021 auf eine Rückkehr zu einem ausgeglichenen **Haushalt mit einem positiven Saldo von fast 200.000 € hin**.

Die Erhöhung trat rechtzeitig in Kraft, um eine Verschlechterung der finanziellen Situation durch die Covid-19-Pandemie zu verhindern. Das Ziel dieser Erhöhung der Entsorgungsgebühr, nämlich **die strukturelle Verbesserung des Verhältnisses zwischen Einnahmen und Ausgaben, bleibt jedoch sehr fragil**. Die Kosten sind um 200.000 € gesunken, was übrigens dem im Saldo ausgewiesenen Überschuss entspricht.

**Wenn die Einnahmen unverändert bleiben, wird dies nicht ausreichen, um den angekündigten Kostenanstieg zu decken (siehe nächstes Kapitel).**

**Vorläufige Schlussfolgerungen:**

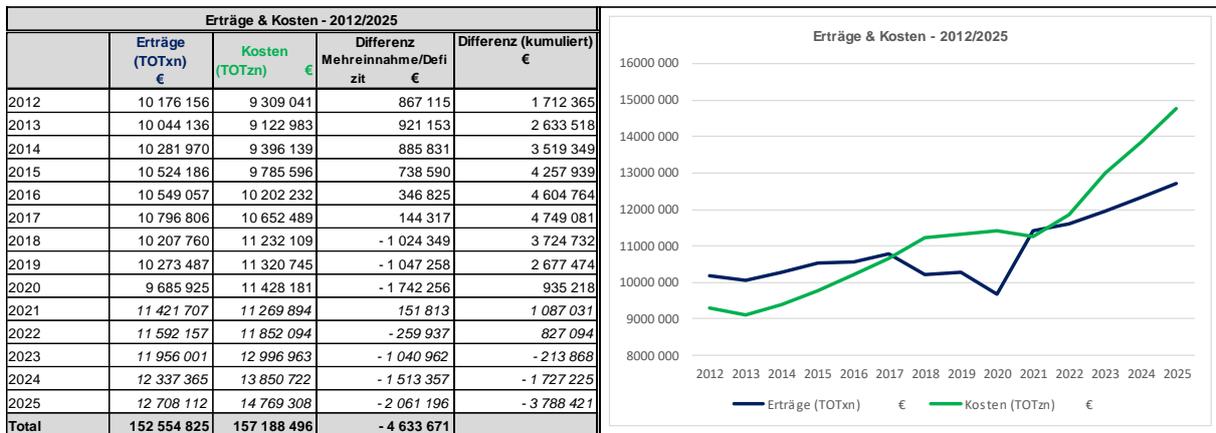
- **Das Jahr 2021 ist von einem wirtschaftlichen Aufschwung geprägt**, der vom Güterverkehr getragen wird, während die Fahrgastschiffahrt dahinter zurückbleibt; die Wirtschaftslage im Jahr 2022 steht ganz im Zeichen noch nie gekannter Herausforderungen und es ist derzeit noch schwierig, die (positiven oder negativen) Auswirkungen der Krise auf insbesondere Energie- oder Agrarerzeugnisse infolge des Krieges in der Ukraine abzuschätzen;
- **Die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr steigen deutlich an**, was eher auf **die Erhöhung der Entsorgungsgebühr** am 1. Januar 2021 als auf die Erholung der Wirtschaftstätigkeit **zurückzuführen** ist, da die gebunkerten Mengen 2021 unter denen des Jahres 2019 liegen;
- Dieser Anstieg ermöglicht es, 2021 ein **ausgeglichenes Ergebnis** zwischen Einnahmen und Kosten zu erreichen; dieses Gleichgewicht bleibt jedoch **sehr fragil**, sowohl aufgrund der **Ungewissheiten** in Bezug auf das Güterverkehrsaufkommen, die sich auf die Bunkerungen auswirken werden, als auch aufgrund der steigenden Kosten des Systems.

**5. Analyse der aggregierten Daten seit 2012 und Ausblick**

Auf der Grundlage der seit 2012 gemachten Erfahrungen (Anhang 1) und der von den Innerstaatlichen Institutionen (NI) vorgelegten Schätzungen wurde eine Vorausschätzung der Haushaltsjahre 2022 bis 2025 des Finanzierungssystems der Sammlung und Entsorgung der Abfälle von Teil A des Übereinkommens vorgenommen.

Die vorläufigen Daten des Haushaltsjahres 2021 weisen seit 2011 kumulierte Mehreinnahmen von ungefähr 1 000 000 € aus. Allerdings wurde in den vergangenen Jahren bereits ein erheblicher Rückgang der Jahresmehreinnahme festgestellt. Die Einnahmen bleiben weitgehend stabil, wobei die Kosten beständig ansteigen. Das laufende Jahr (2022) wird voraussichtlich trotz der Erhöhung der Entsorgungsgebühr um einen Euro zum 1. Januar 2021 erneut mit einem Defizit abschließen. Dies bedeutet, dass die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr die Kosten für die Sammlung und Entsorgung öl- und fetthaltiger Abfälle nicht mehr decken. Diese Tendenz setzt sich voraussichtlich fort.

Die Innerstaatlichen Institutionen haben die folgenden Prognosen. Die fehlenden Prognose-Daten sind in der Tabelle anhand der Datenlage früherer Jahre und entsprechend dem derzeitigen Trend ergänzt worden unter Berücksichtigung einer Beibehaltung der Entsorgungsgebühr von 8,50 Euro pro 1.000 Liter gebunkerten steuerfreien Gasöls.



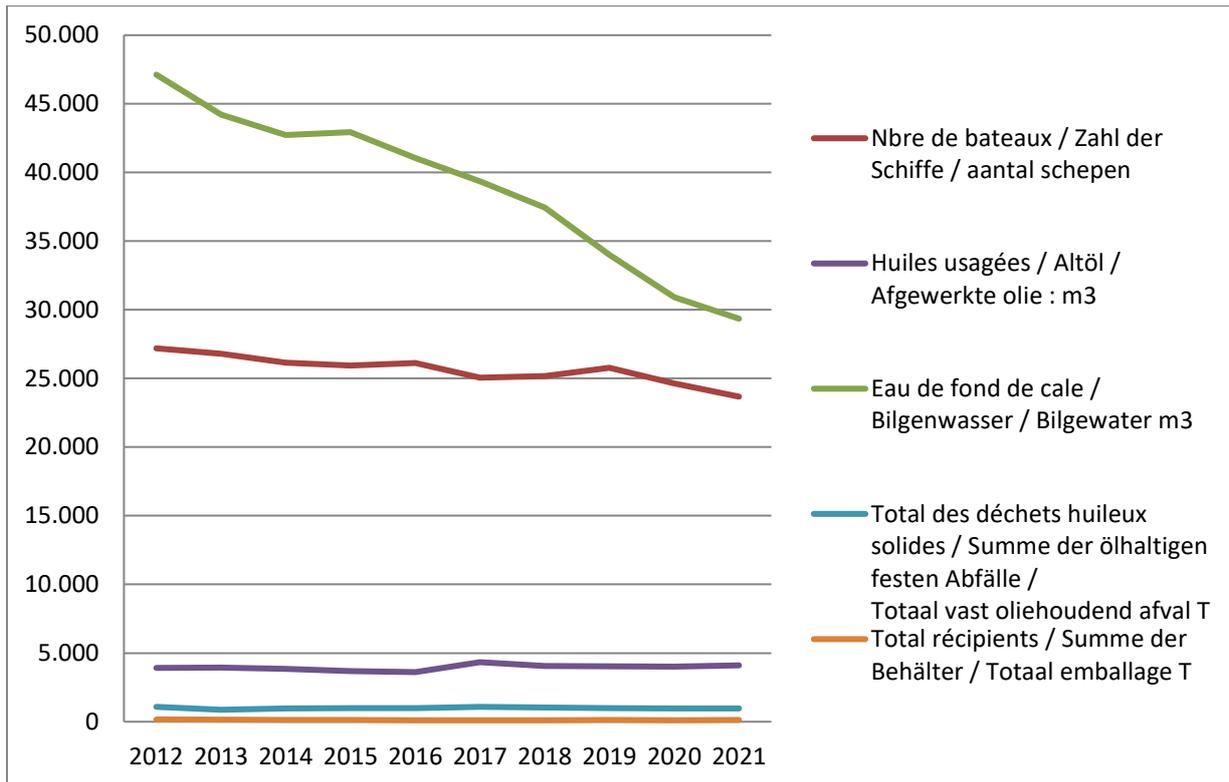
Diese Abbildung zeigt, dass ab 2022 die Einnahmen unter den Ausgaben liegen werden.

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

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

1. ein großer Teil der Kosten sind Fixkosten, die trotz veränderter Mengen an angenommenem Abfall gleichbleiben;
2. der Preis für den Rückkauf von Altöl ist stark gesunken. Die Einnahmen, die bisher für den Verkauf von Altöl erzielt werden konnten, sind daher ebenfalls zurückgegangen (der Anstieg der Preise für Erdölprodukte könnte sich in Zukunft wieder positiv auf diese Einnahmen auswirken, wenn auch nur in einem geringen Ausmaß);
3. das belgische Netz wurde fertiggestellt;
4. in Deutschland wurde ein altes Bilgenentölungsboot durch ein neues Doppelhüllen-Bilgenentölungsboot ersetzt;
5. und schließlich führte auch die Inflation zu einem Anstieg.

Entwicklung der Abfallmengen



## 6. Derzeitige Überlegungen mit eventuellen Auswirkungen auf den Finanzausgleich

- Die IAKS stellt fest, dass die Kosten weiterhin ansteigen. Sie erwartet, dass das Entsorgungsnetzwerk zumindest erhalten wird oder erneuert werden muss, so dass mit steigenden Kosten zu rechnen ist.
- Am 8. April 2021 fand ein Runder Tisch zur Zukunft von Teil A statt. Dabei wurden die Prioritäten für die nächsten Jahre festgelegt, um eine Strategie zur Sicherung des Fortbestands des internationalen Finanzierungssystems zu entwickeln.  
Diskutierte Prioritäten:
  - Als Mindestziel die Aufrechterhaltung des bestehenden Netzes von Annahmestellen auf dem aktuellen Stand, was bedeutet, dass ein Kostenanstieg wahrscheinlich ist;
  - Nutzung innovativer Synergien bei der Abfallsammlung;
  - Reduzierung der gesammelten Abfallmengen;
  - Überprüfung 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 Bilgenentölerflotte**<sup>13</sup> 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 Doppelhüllenbauweise nach den Anforderungen des ADN (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen) ausgeführt sein.

<sup>13</sup> Gegenstand des IAKS-Berichts über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und Vorschlag für die Höhe der Entsorgungsgebühr 2019.

Die Flottenbestandsverzeichnisse der Vertragsstaaten weisen insgesamt 46 Bilgenentölungsboote aus, darunter etwa 40 Boote, die Gegenstand von Verträgen mit den Innerstaatlichen Institutionen sind. Nach den vorliegenden Informationen sind derzeit nur drei Boote in einer Doppelhüllenbauweise ausgeführt. Auf nationaler Ebene werden Konsultationen durchgeführt, wobei der Erneuerung der Bilgenentölerflotte Rechnung getragen wird, insbesondere bei der Ausarbeitung eines mehrjährigen Strategieplans.

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

## 7. Bewertung des Betrags der Abfallentsorgungsgebühr

- In der Erkenntnis, dass nach dem ersten Jahr der Anwendung die Erhöhung der Entsorgungsgebühr um einen Euro zum 1. Januar 2021 kaum ein finanzielles Gleichgewicht ermöglichen wird;
- In dem Wissen, dass die Betriebskosten der Annahmestellen sich entsprechend der Inflation und den Indizes der Lebenshaltungskosten sowie der Gasölpreise erhöhen werden und
- dass alle Schätzungen auf einen Anstieg der Lebenshaltungskosten und der Preise für Gasöl und andere Konsumgüter hindeuten sowie
- gemäß der Schätzungen der Innerstaatlichen Institutionen, ist es sehr wahrscheinlich, dass die Einnahmen aus den Entsorgungsgebühren die Kosten für die Sammlung und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Abfällen ab 2022 und auch längerfristig bei einer Entsorgungsgebühr von 8,50 Euro nicht mehr decken werden.

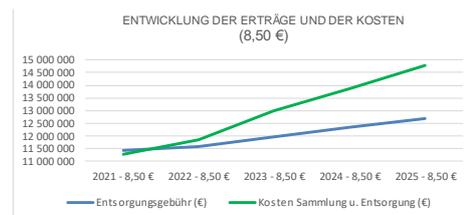
**Angesichts der jüngsten Entwicklungen im Zusammenhang mit dem System der Abfallannahme ist es sehr wahrscheinlich, dass ab 2023 eine weitere Erhöhung der Entsorgungsgebühr vorgenommen werden muss.**

Die IAKS wird die Entwicklungen (Kosten/Einnahmen) weiterhin sehr aufmerksam verfolgen, um die Zukunftsfähigkeit des Systems zu gewährleisten.

Auf der Grundlage der Schätzungen für die Jahre 2021-2025 stellt das Sekretariat mehrere mögliche Szenarien vor, anhand derer der Betrag der Entsorgungsgebühr ermittelt werden kann, der zur Deckung der Kosten des Systems erforderlich ist.

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

mit 8,50€					
	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 8,50 €	2024 - 8,50 €	2025 - 8,50 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Entsorgungsgebühr (€)	11 421 706	11 592 157	11 956 001	12 337 365	12 708 112
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	151 812	-259 937	-1 040 962	-1 513 357	-2 061 196
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 132 534	872 597	-168 365	-1 681 722	-3 742 918

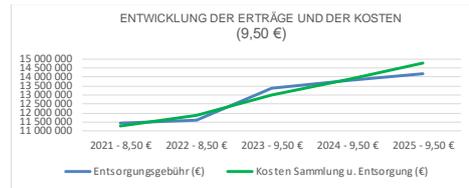


Bei dieser Hypothese ist die Finanzierung des Systems ab 2022 nicht mehr möglich und die kumulierten Überschüsse werden nicht mehr zu einer ausreichenden Liquidität führen, um das System ohne Bankkredite zu finanzieren.

**Hypothese 2:** Erhöhung der Entsorgungsgebühr im Jahr 2023 mit anschließender Beibehaltung des Betrags über mehrere Jahre:

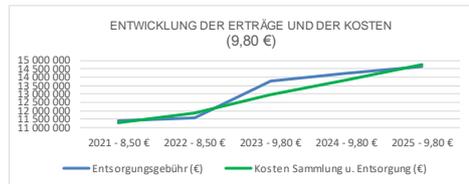
**mit 9,50€**

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,50 €	2024 - 9,50 €	2025 - 9,50 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Entsorgungsgebühr (€)	11 421 706	11 592 157	13 362 589	13 788 820	14 203 184
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	151 812	-259 937	365 626	-61 902	-566 124
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 132 534	872 597	1 238 223	1 176 321	610 197



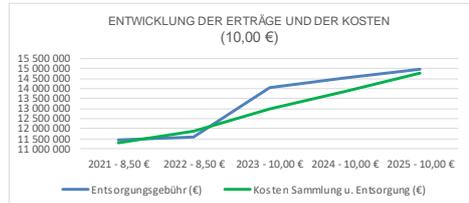
**mit 9,80€**

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,80 €	2024 - 9,80 €	2025 - 9,80 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Entsorgungsgebühr (€)	11 421 706	11 592 157	13 784 566	14 224 256	14 651 706
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	151 812	-259 937	787 603	373 534	-117 602
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 132 534	872 597	1 660 200	2 033 734	1 916 132



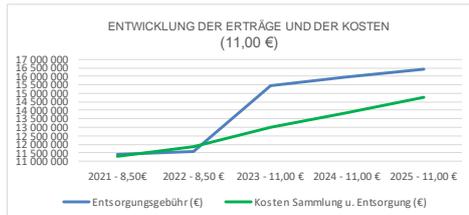
**mit 10,00€**

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Entsorgungsgebühr (€)	11 421 706	11 592 157	14 065 884	14 514 547	14 950 720
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	151 812	-259 937	1 068 921	663 825	181 412
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 132 534	872 597	1 941 518	2 605 343	2 786 755



**mit 11,00€**

	2021 - 8,50€	2022 - 8,50 €	2023 - 11,00 €	2024 - 11,00 €	2025 - 11,00 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Entsorgungsgebühr (€)	11 421 706	11 592 157	15 472 472	15 966 002	16 445 792
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	151 812	-259 937	2 475 509	2 115 280	1 676 484
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 132 534	872 597	3 348 106	5 463 386	7 139 870



**8. Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2023**

Unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen und auf Vorschlag der IAKS könnte die KPV

- beschließen, den Betrag der Entsorgungsgebühr auf 10, 00 Euro ab dem 1. Januar 2023 (Artikel 3.03) zu erhöhen;
- beschließen, die betroffenen Akteure über diese Erhöhung der Entsorgungsgebühr zu informieren
- die IAKS ersuchen, ein Gesamtkonzept mit ausreichenden Annahmestellen im Netzwerk und einer effizienten Entsorgung zu verfolgen;
- die IAKS ersuchen, auf die Beherrschung der Kostenentwicklung zu achten;
- die IAKS ersuchen, nächstes Jahr einen neuen Bericht unter Berücksichtigung dieser Punkte vorzulegen.

**Anhänge:**

Anhang 1: Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung 2012-2021

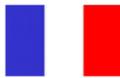
Anhang 2: Länderbeschreibungen im Vergleich mit Blick auf das Netz der Annahmestellen

**Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung  
2012 - 2021**

CDNI													
2012-2021		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2021
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	23 673	280 133	-12,94%
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	4 117	44 218	4,97%
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	29 352	400 049	-37,72%
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	977	7 967	-9,50%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T 162	141	129	124	107	110	114	122	112	118	1 039	-27,14%
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€ 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	11 428 180	11 269 894	113 323 001	21,06%
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage	€ 10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 207 760	10 273 486	9 685 926	11 421 707	114 410 033	12,24%

\* provisoire / Vorläufig / voorlopig

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

						
						
	11	3	1	1	24	1
	2	7			1	
	<i>Selon les besoins / Nach Bedarf / naar behoefte</i>	2				

Quelle: CDNI (2022)

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

Dabei handelt es sich um mehr als **50 Annahmestellen**, die sich folgendermaßen zusammensetzen:  
**41 Bilgenentölungsboote und**  
**10 Landstationen.**

**LKW zur mobilen Entsorgung: wenn ein Bilgenentölungsboot nicht verfügbar ist und eine Landstation nicht erreichbar ist, werden Entsorgungen durch LKW durchgeführt.**

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:

**13 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

Bei der Bewertung der finanziellen Verhältnisse sollten auch die die Prozessabläufe beachtet werden – ebenso wie die Ressourcenausstattung oder die rechtlichen Rahmenbedingungen. Nachfolgend wird die aktuelle Situation pro Land beschrieben.

### Länderbeschreibung Deutschland



#### **Einsatzgebiet:**

Deutschland hat ein relativ großes Streckennetz, das mehrheitlich durch Bilgenentölungsboote bedient wird. Im Normalfall werden die Boote regional eingesetzt (Umkreis um den Standort ca. 50 km). 3 Boote führen im Auftrag des Bilgenentwässerungsverbands (fahr-)planmäßig Entsorgungen auf Strecken mittlerer (zwischen 100 und 400 km) und weiterer Entfernung (bis ca. 1.000 km) durch.

#### **Sammlung und Entsorgung:**

Aus der Sicht der Binnenschifffahrt ist das Abpumpen des Bilgenwassers die entscheidende Leistung der Bilgenentölungsboote. Wie danach mit dem eingesammelten Bilgenwasser durch die Boote umgegangen wird, hängt von den regionalen rechtlichen Gegebenheiten ab.

- Im Normalfall wird das Bilgenwasser an Bord in Ölphase und Wasserphase getrennt. Das gereinigte Wasser wird entweder in das Gewässer oder in die Kanalisation an Land eingeleitet. Das aus dem Bilgenwasser separierte Öl wird zusammen mit dem separat gesammelten Altöl zur Wiederaufarbeitung gegeben.
- Ausnahmsweise wird das komplette Bilgenwasser zur weiteren Bearbeitung an Land gegeben (z.B. wenn an Bord eine Trennung in Öl und Wasser nicht möglich ist).

#### **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.

Der BEV beschäftigt derzeit drei privatwirtschaftliche Unternehmen in fünf unterschiedlichen Regionen. 7 Boote werden von Unternehmen betrieben, die ausschließlich für die Bilgenentölung von Binnenschiffen tätig sind. Die übrigen Bilgenentölungsboote sind zusätzlich in der Entsorgung von Seeschiffen und auch der Versorgung (Bunkern von Kraftstoffen und Versorgung mit Trinkwasser, Öl, Reibhölzer...) von Binnenschiffen tätig.

#### **Länderspezifische Besonderheiten:**

In Deutschland ist laut ADN für den Betrieb der Bilgenentölungsboote eine aus 2 Personen bestehende Besatzung zwingend erforderlich.

Bei der Vergütung der von seinen beauftragten Unternehmen erbrachten Leistungen wird im deutschen Teil des Rheinstromgebietes nicht auf die Menge an übernommenem Bilgenwasser abgestellt. Bei der Vergütung wird vielmehr die Menge an gesammeltem und separiertem Altöl zugrunde gelegt. Für das an die Entsorger abgegebene Altöl werden Erlöse erzielt und auf die Kosten angerechnet, die durch die Sammlung entstehen.

### Länderbeschreibung Luxemburg:

#### **Einsatzgebiet**



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. Lenzungen an anderen Orten oder per Lastkraftwagen fanden in Luxemburg bisher 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.

### 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 technische 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 Bilgenentölungsbootes BIBO REGIO in zwei Reinigungsschritten durch Schwerkraft und Emulsion sowie 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 Mobilität und Infrastruktur – Direktion für Regulierung und Kontrolle der Wasserwege (Direction de la Réglementation et du Contrôle des 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 fünf 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 (North Sea Port) 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. Zudem gibt es am Albertkanal eine Annahmestelle in Evergem. In Wallonien werden externe Dienstleister mit diesen Aufgaben betraut. Die Sammlung erfolgt durch ein Bilgenentölungsboot auf dem Albertkanal in der Region Lüttich und in der Region Hennegau-Namur gibt es einen Tankwagen zur mobilen Entsorgung. In der Region Brüssel-Hauptstadt organisiert der Hafen von

Brüssel die Sammlung an der Schleuse von Molenbeek und wird ab Mitte 2022 einen Tankwagen zur mobilen Entsorgung des Bilgenwassers anbieten (Zusammenarbeit mit De Vlaamse Waterweg).

### 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:**

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.

**Teil A**  
**Klarstellung der Begriffsbestimmung für Bilgenwasser**  
**Änderung des Artikels 2.02**

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,

unter Hinweis auf das Grundprinzip des Verbots der Einbringung und Einleitung von Abfällen,

in der Erwägung, dass klare Vorschriften für die Sammlung und Entsorgung öl- und fetthaltiger Abfälle dem Gewerbe die ordnungsgemäße Erfüllung seiner Verpflichtungen erleichtern,

in der Erwägung, dass insoweit eine einheitliche internationale Regelung erforderlich ist,

in der Erwägung, dass eine Harmonisierung der Standards für die Sammlung und Abgabe öl- und fetthaltiger Abfälle eine bessere Kontrolle der Abfallströme ermöglicht und zum Fortbestand des im Rahmen von Teil A des Übereinkommens geschaffenen Systems beiträgt,

auf Vorschlag ihrer Arbeitsgruppe,

beschließt die in der Anlage aufgeführte Änderung von Artikel 2.02.

Dieser Beschluss tritt unmittelbar in Kraft.

**Anlage**

**Teil A**  
**Klarstellung der Begriffsbestimmung für Bilgenwasser**  
**Änderung des Artikels 2.02**

*Artikel 2.02 der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt wird wie folgt gefasst:*

**„Artikel 2.02**

*Sammlung und Behandlung an Bord*

- (1) Bilgenwasser gemäß Artikel 1 Buchstabe d, das aus den dort genannten Bereichen an Bord des Schiffes stammt, gilt nur dann als Bilgenwasser, wenn das ölhaltige Wasser während des Betriebs und der Instandhaltung des Schiffes entstanden ist und nicht mit anderen Stoffen als Öl verunreinigt ist. Anderweitig verunreinigtes Bilgenwasser gilt als übriger Sonderabfall im Sinne des Artikels 8.01 Buchstabe e.

Der Schiffsführer hat sicherzustellen, dass öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle an Bord getrennt in dafür vorgesehenen Behältern beziehungsweise Bilgenwasser in den Maschinenraumbilgen gesammelt werden.

Die Behälter sind an Bord so zu lagern, dass auslaufende Stoffe leicht und rechtzeitig erkannt und zurückgehalten werden können.

- (2) Es ist verboten,
- a) an Deck gestaute lose Behälter als Altölsammelbehälter zu verwenden;
  - b) Abfälle an Bord zu verbrennen;
  - c) öl- und fettlösende oder emulgierende Reinigungsmittel in die Maschinenraumbilgen einzubringen. Ausgenommen hiervon sind Mittel, die die Reinigung des Bilgenwassers durch die Annahmestellen nicht erschweren.“

**Teil A**  
**Vertrag über das SPE-CDNI (elektronisches Zahlungssystem des CDNI)**  
**Änderung**

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,

unter Hinweis auf ihre Beschlüsse CDNI 2017-I-1, 2019-I-4 und 2021-I-4,

eingedenk der Tatsache, dass die Erneuerung des elektronischen Zahlungssystems des CDNI (SPE-CDNI) nicht bis zum 1. April 2023 erfolgen kann,

angesichts der daraus resultierenden Notwendigkeit, eine Umstellung des Systems ohne Unterbrechung zu gewährleisten,

beschließt, die Laufzeit des aktuellen Vertrags bis zur Einführung des neuen elektronischen Zahlungssystems, die für das zweite Halbjahr 2023 geplant ist, zu verlängern,

unter Berücksichtigung des Endes der 2G- und 3G-Abdeckung in einigen geografischen Gebieten des Geltungsbereichs des CDNI,

beauftragt das Sekretariat, eine Änderung des aktuellen Vertrags mit dem Dienstleister zu unterzeichnen, um die Bedingungen für die Verlängerung zu regeln.

Dieser Beschluss gilt unmittelbar.

**Anhang III (Entladungsstandards)  
Änderung der Bestimmungen zur Anwendung der Tabelle für Niederschlagswasser und  
Ballastwasser**

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 der Erwägung, dass klare Vorschriften für die Sammlung und Entsorgung von Abfällen aus dem Ladungsbereich dem Gewerbe die ordnungsgemäße Erfüllung seiner Verpflichtungen erleichtern,

in der Überzeugung, dass insoweit darauf geachtet werden muss, dem Gewerbe keine aus Umweltsicht ungerechtfertigten zusätzlichen Verfahren aufzuerlegen,

in der Erwägung, dass Niederschlags- und Ballastwasser wie Waschwasser behandelt werden können, wenn die Entladungsstandards nach dem Entladen des zuletzt beförderten Produkts eingehalten worden sind,

auf Vorschlag ihrer Arbeitsgruppe,

beschließt die in der Anlage aufgeführte Änderung der Bestimmungen zur Anwendung der Tabelle in Anhang III.

Dieser Beschluss tritt unmittelbar in Kraft.

**Anlage**

**Anhang III (Entladungsstandards)**  
**Änderung der Bestimmungen zur Anwendung der Tabelle für Niederschlagswasser  
und Ballastwasser**

*Buchstabe e der Bestimmungen zur Anwendung der Tabelle in Anlage III der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt wird wie folgt gefasst:*

**„Bestimmungen zur Anwendung der Tabelle**

(...)

8. Weitere Hinweise zur Anwendung der Tabelle

(...)

- e) Niederschlagswasser und Ballastwasser aus waschreinen Laderäumen und Ladetanks kann in das Gewässer eingeleitet werden.  
Niederschlagswasser und Ballastwasser aus nicht waschreinen Laderäumen und Ladetanks kann in das Gewässer eingeleitet werden, wenn der in Spalte 3 geforderte Entladungsstandard nach dem Entladen des zuletzt beförderten Produkts eingehalten worden ist.“

## IAKS

Beschluss IIPC 2022-I-1

### Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 4. Quartal 2021

*Beschluss (angenommen am 24. März 2022)*

#### Ablauf des Verfahrens

1. Das Sekretariat hat den vorläufigen Finanzausgleich für das 4. 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 24 März 2022 wieder.
  - b) Die Tabelle „Vorläufige Jahresangaben“ (**Anlage 2**) gibt alle Angaben der innerstaatlichen Institutionen für 2021 wieder.
  - 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 2020 (Beschluss CDNI 2021-II-2).
  - c) Die Gasölmengen der Vertragsstaaten werden auf den internationalen Finanzausgleich übertragen.

#### Zahlungsverpflichtungen aufgrund des Finanzausgleichs des 4. Quartals 2021

3. Die IAKS billigt den Finanzausgleich für das 4. Quartal 2021 entsprechend folgender Aufstellung:
  - a) Gesamtausgaben: 11 269 892,99 €
  - b) Gesamteinnahmen: 11 421 706,92 €
  - c) Ergebnis: 151 813,93 €
  - d) Verteilung:
    - SAB an:
      - ITB: 156 693,52 €
      - BEV: 819 755,24 €
    - LUX an:
      - BEV: 54 964,12 €
    - VNF an:
      - ITB: 10 781,08 €
    - SRH an:
      - ITB: 14 426,96 €

### Konto laut Artikel 14 der Geschäftsordnung der IAKS

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

Land/IN	zum Übertragen T4/2021	Übertragener saldo 2011-2020	Gesamtergebnis
	Dn T4		
DE	72 324,61 €	511 147,86 €	583 472,47 €
BE	22 463,76 €	- 33 056,49 €	- 10 592,73 €
FR	728,94 €	12 248,36 €	12 977,30 €
LUX	83,55 €	1 502,72 €	1 586,26 €
NL	52 939,69 €	405 340,61 €	458 280,30 €
CH	3 273,39 €	38 035,64 €	41 309,03 €
<b>Σ</b>	<b>151 813,93 €</b>	<b>935 218,69 €</b>	<b>1 087 032,62 €</b>

### Anlagen

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Jahresangaben

Anlage 3: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 4: Verteilungstabelle

Anlage 1

<b>CDNI</b>		<b>Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven</b>						
<b>PT 4 2021</b>		<b>VNF (FR)</b>	<b>ITB (BE)</b>	<b>SAB (NL)</b>	<b>SRH (CH)</b>	<b>BEV (LUX)</b>	<b>BEV (DE)</b>	<b>TOTAL / GESAMT / TOTAAL</b>
<b>1</b>	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	8	1 592	2 441	106	5	1 605	5 757
<b>2</b>	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup>	-	112	473	31	2	480
<b>3</b>	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	-60,85	895	2 929	93	4	2 888
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	-	9 952	19 573	661	-	8 168
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	75	26 110	64 757	4 598	90	37 414
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg		18 624	41 023	2 128	74	10 429
<b>4</b>	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	kg	75	54 686	125 353	7 387	164	56 011
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		6 406	2 449	495		+
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		4 517	15 875		19	4 368
<b>5</b>	<b>Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg	17	10 923	18 324	495	19	4 368
<b>Zn -</b>	<b><u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</u></b>							
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	24 694	471 392	954 815	64 000	3 003	1 347 668
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			3 274			+/-
	<b>Total / Gesamt / Totaal Zn</b>	€	<b>24 694</b>	<b>471 392</b>	<b>958 089</b>	<b>64 000</b>	<b>3 003</b>	<b>1 347 668</b>
<b>Xn -</b>	<b><u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u></b>							
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	36 446	325 112	2 011 944	83 174	58 077	578 379
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 310				-/-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€						+/-
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€						-
	<b>Total / Gesamt / Totaal Xn</b>	€	<b>36 446</b>	<b>321 802</b>	<b>2 011 944</b>	<b>83 174</b>	<b>58 077</b>	<b>578 379</b>
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m <sup>3</sup>						-
	Volume de gazole IN / Gasölmenge IN / Gasolievolume NI	m <sup>3</sup>	4 293	34 607	267 468	9 792	35	55 664

\* facultatif / fakultativ / facultatief

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

Anlage 2

<b>CDNI</b>		<b>Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens</b>							
<b>2021</b>		<b>VNF (FR)</b>	<b>ITB (BE)</b>	<b>SAB (NL)</b>	<b>SRH (CH)</b>	<b>BEV (LUX)</b>	<b>BEV (DE)</b>	<b>TOTAL / GESAMT / TOTAAL</b>	
<b>1</b>	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	17	6 706	10 248	383	11	6 371	<b>23 736</b>	
<b>2</b>	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup>	312	2 062	129	4	1 620	<b>4 127</b>	
<b>3</b>	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	38	3 573	13 153	357	8	<b>12 292</b>	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	40 696	76 637	2 011	31 141	<b>+ 150 485</b>	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	80	104 490	270 208	16 988	275	<b>+ 155 667</b>	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	-	70 710	162 689	4 428	127	<b>+ 41 019</b>	
<b>4</b>	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	kg	80	215 896	509 534	23 427	402	<b>227 827 977 166</b>	
	Récipients huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		16 967	13 329	1 125		<b>+ 31 421</b>	
	Récipients huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		10 439	59 796	61	16 731	<b>+ 87 027</b>	
<b>5</b>	<b>Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg	87	27 406	73 125	1 125	61	<b>16 731 118 535</b>	
<b>Zn -</b>	<b>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	54 113	1 667 595	3 920 962	243 000	6 202	5 369 011	<b>+ 11 260 882</b>
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			9 011				<b>+/- 9 011</b>
	<b>Total / Gesamt / Totaal Zn</b>	€	<b>54 113</b>	<b>1 667 595</b>	<b>3 929 973</b>	<b>243 000</b>	<b>6 202</b>	<b>5 369 011</b>	<b>11 269 893</b>
<b>Xn -</b>	<b>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</b>								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	126 511	1 113 554	7 522 663	290 073	217 786	2 154 429	<b>+ 11 425 017</b>
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 310					<b>-/- - 3 310</b>
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€							<b>+/- -</b>
	(***) Différence de systèmes /Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€							<b>-</b>
	<b>Total / Gesamt / Totaal Xn</b>	€	<b>126 511</b>	<b>1 110 244</b>	<b>7 522 663</b>	<b>290 073</b>	<b>217 786</b>	<b>2 154 429</b>	<b>11 421 706</b>
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m <sup>3</sup>							<b>-</b>
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m <sup>3</sup>	15 047	131 006	997 180	34 377	130	206 164	<b>1 383 904</b>

\* facultatif / fakultativ / facultatief

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

Anlage 3

Ausgleichsberechnung									
Jahr 2021/4. Quartal									
IIPC PT 2021-4									
	Angaben IN Quartal 4T2021			Finanzausgleich					
Land/IN	Kosten Zn	Einnahmen Xn	Anteil Kosten Zn/ΣZn	Vertraglicher Anteil Einnahmer Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Ausgleich Cn = Ω - Xn	Ausgleich T1 CnT1	Ausgleich T2 CnT2	Ausgleich T3 CnT3	Ausgleich T4 CnT4=Cn-CnT1-CnT2-CnT3
DE	5 369 010,58 €	2 154 429,45 €	0,4764029778068	5 441 335,19 €	3 286 905,74 €	775 069,72 €	887 459,20 €	749 657,45 €	874 719,36 €
BE	1 667 594,81 €	1 110 243,56 €	0,1479690012567	1 690 058,57 €	579 815,01 €	157 952,22 €	54 852,75 €	185 108,48 €	181 901,55 €
FR	54 112,60 €	126 511,86 €	0,0048015185280	54 841,54 €	- 71 670,32 €	- 22 168,63 €	- 25 789,77 €	- 12 930,85 €	- 10 781,08 €
LUX	6 202,00 €	217 786,05 €	0,0005503157843	6 285,55 €	- 211 500,50 €	- 50 389,49 €	- 53 040,19 €	- 53 106,71 €	- 54 964,12 €
NL	3 929 973,00 €	7 522 663,00 €	0,3487143137461	3 982 912,69 €	- 3 539 750,31 €	- 863 975,48 €	- 867 438,35 €	- 831 887,73 €	- 976 448,76 €
CH	243 000,00 €	290 073,00 €	0,0215618728781	246 273,39 €	- 43 799,61 €	3 511,65 €	3 956,36 €	36 840,65 €	14 426,96 €
<b>Σ</b>	<b>11 269 892,99 €</b>	<b>11 421 706,92 €</b>	<b>1,00</b>	<b>11 421 706,92 €</b>	<b>- 0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>- 0,00 €</b>



**Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 1. Quartal 2022**

**Beschluss** (angenommen am 19. Mai 2022)

**Ablauf des Verfahrens**

1. Das Sekretariat hat den vorläufigen Finanzausgleich für das 1. Quartal 2022 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 2022 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 2022**

3. Die IAKS billigt den Finanzausgleich für das 1. Quartal 2022 entsprechend folgender Aufstellung:
  - a) Gesamtausgaben: 2 744 496,23 €
  - b) Gesamteinnahmen: 2 710 478,68 €
  - c) Ergebnis: - 34 017,55 €
  - d) Verteilung:
    - SAB an:
      - ITB: 131 309,06 €
      - BEV: 697 326,26 €
  
    - LUX an:
      - BEV: 52 571,88 €
  
    - VNF an:
      - ITB: 8 882,66 €
  
    - SRH an:
      - ITB: 12 112,90 €

**Konto laut Artikel 14 der Geschäftsordnung der IAKS**

4. Die im Rahmen des Finanzausgleichs 2022 Stand 1. Quartal übertragenen Beträge lauten wie folgt:

Land/IN	zum Übertragen T1/2022		Vorläufiger Übertragener saldo 2021	Übertragener saldo 2011-2020	Gesamtergebnis
	Dn T1				
DE	-	15 921,83 €	72 324,61 €	511 147,86 €	567 550,64 €
BE	-	5 576,80 €	22 463,76 €	33 056,49 €	16 169,53 €
FR	-	249,70 €	728,94 €	12 248,36 €	12 727,60 €
LUX	-	€	83,55 €	1 502,72 €	1 586,26 €
NL	-	11 550,33 €	52 939,69 €	405 340,61 €	446 729,97 €
CH	-	718,90 €	3 273,39 €	38 035,64 €	40 590,13 €
<b>Σ</b>	-	<b>34 017,55 €</b>	<b>151 813,93 €</b>	<b>935 218,69 €</b>	<b>1 053 015,07 €</b>

**Anlagen**

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 3: Verteilungstabelle

<b>CDNI</b>		<b>Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven</b>								
<b>PT 1 2022</b>		<b>VNF (FR)</b>	<b>ITB (BE)</b>	<b>SAB (NL)</b>	<b>SRH (CH)</b>	<b>BEV (LUX)</b>	<b>BEV (DE)</b>	<b>TOTAL / GESAMT / TOTAAL</b>		
<b>1</b>	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	5	1 615	2 493	91		1 489	5 693		
<b>2</b>	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup>	1	156	465	33	411	1 066		
<b>3</b>	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	11	1 066	3 184	94	3 020	7 375		
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	4 030	19 454	200	7 131	+		
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	10	34 224	56 998	3 731	36 932	+		
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	40	17 165	39 530	600	9 559	+		
<b>4</b>	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	kg	50	55 419	115 982	4 531	-	53 622	229 604	
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 402	2 281	250		+		
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 977	13 386		3 243	+		
<b>5</b>	<b>Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg	40	5 379	15 667	250	-	3 243	24 579	
<b>Zn -</b>	<b><u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</u></b>									
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	20 145	449 929	931 867	58 000	1 284 554	+	2 744 496	
	Intérêts / Zinsen / Rente	€						+/-		
	<b>Total / Gesamt / Totaal Zn</b>	€	<b>20 145</b>	<b>449 929</b>	<b>931 867</b>	<b>58 000</b>	<b>-</b>	<b>1 284 554</b>	<b>2 744 496</b>	
<b>Xn -</b>	<b><u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / eïnde verwijderingsbijdrage</u></b>									
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	28 778	292 048	1 748 952	69 394	52 572	518 734	+	2 710 479
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€						-/-	-	
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€						+/-	-	
	(***) Différence de systèmes /Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€							-	
	<b>Total / Gesamt / Totaal Xn</b>	€	<b>28 778</b>	<b>292 048</b>	<b>1 748 952</b>	<b>69 394</b>	<b>52 572</b>	<b>518 734</b>	<b>2 710 479</b>	
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmengte Vertragsstaat / Gasolievolumen verdragstaat	m <sup>3</sup>							-	
	Volume de gazole IN/ Gasölmengte NI / Gasolievolumen NI	m <sup>3</sup>	3 386	34 359	232 456	8 164	20	48 314	326 699	

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

<b>Ausgleichsberechnung</b>					
Jahr 2022 /1. Quartal					
<b>IIPC PT 2022-1</b>					
	Angaben NI Quartal 1T2022			Finanzausgleich	
Land/IN	Kosten	Einnahmen	Anteil Kosten	vertraglicher Anteil Einnahmen	Ausgleich
	<b>Zn</b>	<b>Xn</b>	<b>Zn/ΣZn</b>	<b>Zn/ΣZn x ΣXn = Ω</b>	<b>Cn = Ω - Xn</b>
DE	1 284 554,40 €	518 734,43 €	0,4680474274144	1 268 632,57	749 898,14 €
BE	449 929,42 €	292 048,00 €	0,1639388005281	444 352,62	152 304,62 €
FR	20 145,41 €	28 778,37 €	0,0073402942878	19 895,71	- 8 882,66 €
LUX	- €	52 571,88 €	0,0000000000000	0,00	- 52 571,88 €
NL	931 867,00 €	1 748 952,00 €	0,3395402732982	920 316,67	- 828 635,33 €
CH	58 000,00 €	69 394,00 €	0,0211332044716	57 281,10	- 12 112,90 €
<b>Σ</b>	<b>2 744 496,23 €</b>	<b>2 710 478,68 €</b>	<b>1,00</b>	<b>2 710 478,68 €</b>	<b>0,00 €</b>



**Angenommene Beschlüsse der Sitzung der Konferenz der Vertragsparteien vom  
20. Dezember 2022**

**Beschluss CDNI 2022-II-1**

**Zusammensetzung und Vorsitz der KVP und Zusammensetzung der IAKS**

Die Konferenz der Vertragsparteien,

nimmt anlässlich der Konferenz der Vertragsparteien vom 20. Dezember 2022

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

für

Deutschland:	Herr LINDEMANN (Delegationsleiter) Frau KÖPPEN (Mitglied) Herr SPITZER (Sachverständiger) Herr HÖTTE (Sachverständiger)
Belgien:	Herr DE SPIEGELEER (Delegationsleiter) Herr HOORNAERT (Mitglied) Herr EL KAHLOUN (Mitglied) Herr GHYSBRECHT (Stellvertreter) Herr VERLINDEN (Stellvertreter)
Frankreich:	Frau BOULDOUYRÉ (Delegationsleiterin) Frau GODARD (Mitglied)
Luxemburg:	Herr NILLES (Delegationsleiter) Herr SCHROEDER (Mitglied)
Niederlande:	Herr TEN BROEKE (Delegationsleiter) Frau STEIJVEN (Mitglied) Herr SPUIJ (Stellvertreter) Herr STEENSMA (Stellvertreter)
Schweiz:	Herr NUSSER (Delegationsleiter) Herr KOLTSIDAS (Mitglied)

Der Vorsitz 2023 obliegt der niederländischen Delegation, der Vize-Vorsitz obliegt der schweizerischen Delegation.

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

### Zusammensetzung der IAKS

Die Konferenz der Vertragsparteien,

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

für

Deutschland:	Herr SPITZER (Vertreter, Delegationsleiter) Herr HÖTTE (Stellvertreter) Herr STAATS (Vertreter des Gewerbes) Frau SIEBRECHT (Stellvertretende Vertreterin des Gewerbes)
Belgien:	Frau MYLLE (Vertreterin, Delegationsleiterin) Herr VAN LANCKER (Vertreter des Gewerbes) Herr ROLAND (Vertreter des Gewerbes)
Frankreich:	Frau HENNION (Vertreterin, Delegationsleiterin) Herr FLIPO (Stellvertreter) Herr FIORILLO (Vertreter des Gewerbes) Frau BILLIG (Stellvertretende Vertreterin des Gewerbes)
Luxemburg:	Herr SCHROEDER (Vertreter, Delegationsleiter) Herr SPITZER (Stellvertreter)
Niederlande:	Herr KLEIBERG (Vertreter, Delegationsleiter) Herr DE HOOGE (Stellvertreter) Herr REIJERSE (Vertreter des Gewerbes)
Schweiz:	Herr NUSSER (Vertreter, Delegationsleiter) Herr BLESSINGER (Stellvertreter) Frau GEBHARD (Stellvertreterin) Herr METZGER (Vertreter des Gewerbes)

**Beschluss CDNI 2022-II-2**

**Erneuerung des elektronischen Bezahlsystems zur Entrichtung der Entsorgungsgebühr  
Unterzeichnung eines Vertrags für die Entwicklung, Implementierung und Wartung des CDNI  
SPE 3.0 mit FrontForce**

Die Konferenz der Vertragsparteien,

im Bewusstsein, dass

- die Vertragsparteien des CDNI nach Artikel 5 für ein einheitliches Finanzierungsverfahren für die Annahme und Entsorgung von Schiffsabfällen zu sorgen haben,
- die Entrichtung der Entsorgungsgebühr mittels eines elektronischen Bezahlsystems gemäß Artikel 3.03 (4) der Anwendungsbestimmungen zu ermöglichen ist,
- der Vertrag zum derzeit in Anwendung befindlichen Bezahlsystem am 31. August 2023 ausläuft,

unter Kenntnisnahme des Berichts der Prüfungskommission vom 30. November 2022,

ermächtigt und beauftragt die Generalsekretärin der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, dem von der Prüfungskommission vorgeschlagenen Unternehmen unverzüglich den Zuschlag zu erteilen und den Vertrag für die Entwicklung, Implementierung und Wartung des CDNI SPE 3.0 (Système de Paiement électronique de la CDNI) zu zeichnen,

ermächtigt die Generalsekretärin, wenn erforderlich und in Absprache mit der Lenkungsgruppe potentielle Vertragsänderungen zu zeichnen.

Dieser Beschluss tritt am 20. Dezember 2022 in Kraft.

**Internationaler Finanzausgleich 2021**

Die Konferenz der Vertragsparteien,

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

genehmigt den von der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle beschlossenen Jahresfinanzausgleich 2021,

weist darauf hin,

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

Dieser Beschluss tritt am 20. Dezember 2022 in Kraft.

**Anlage**

## Zusammenfassung der Jahresangaben 2021

<b>CDNI</b>		<b>Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens</b>							
<b>2021</b>		<b>VNF (FR)</b>	<b>ITB (BE)</b>	<b>SAB (NL)</b>	<b>SRH (CH)</b>	<b>BEV (LUX)</b>	<b>BEV (DE)</b>	<b>TOTAL / GESAMT / TOTAAL</b>	
<b>1</b>	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	17	6 706	10 248	383	11	6 371	<b>23 736</b>	
<b>2</b>	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup>	-	312	2 062	129	4	1 620	<b>4 127</b>
<b>3</b>	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	382	3 573	13 153	357	8	12 292	<b>29 765</b>
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg		40 696	76 637	2 011	31 141	<b>+ 150 485</b>	
	Chiffons usagés / Alt lappen / Poetsdoeken	kg	80	104 490	270 208	16 988	275	<b>+ 547 708</b>	
	Filtres à huile / Alt filter / Oliefilters	kg		70 710	162 689	4 428	127	<b>+ 278 973</b>	
<b>4</b>	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	kg	80	215 896	509 534	23 427	402	<b>977 166</b>	
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		16 967	13 329	1 125		<b>+ 31 421</b>	
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		10 439	59 796		61	<b>+ 87 027</b>	
<b>5</b>	<b>Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg	87	27 406	73 125	1 125	61	<b>118 535</b>	
<b>Zn -</b>	<b>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	54 113	1 654 442	3 923 424	274 322	6 202	<b>+ 5 369 011</b>	
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			12 297			<b>+/- 12 297</b>	
	<b>Total / Gesamt / Totaal Zn</b>	€	<b>54 113</b>	<b>1 654 442</b>	<b>3 935 721</b>	<b>274 322</b>	<b>6 202</b>	<b>5 369 011</b>	
<b>Xn -</b>	<b>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</b>								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	126 511	1 113 554	7 522 663	291 561	217 892	<b>+ 2 154 429</b>	
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 310				<b>-/- - 3 310</b>	
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€						<b>+/- -</b>	
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€						<b>-</b>	
	<b>Total / Gesamt / Totaal Xn</b>	€	<b>126 511</b>	<b>1 110 244</b>	<b>7 522 663</b>	<b>291 561</b>	<b>217 892</b>	<b>2 154 429</b>	
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m <sup>3</sup>	-					<b>-</b>	
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m <sup>3</sup>	15 047	131 006	997 180	34 377	130	<b>206 164</b>	

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

### Berechnung des internationalen Finanzausgleichs und der sich daraus ergebenden Verteilung

Article 4.03 Annexe 2 de la Convention / Übereinkommen Artikel 4.03 Anlage 2 / Verdrag Artikel 4.03 bijlage 2								
IIPC PA 2021								
	Données IN/ Angabe NI/ Gegevens NI			Péréquation financière/ Finanzausgleich / Financiële verevening				
IN	Coûts/ Kosten/ kosten	Recettes/ Einnahmen/ Opbrengsten	Part coûts/ Anteil Kosten/ Andeei in Kosten	Part convent. Recettes/ vertraglicher Anteil Einnahmen/ Andeei opbrengsten cnfrm. Vertrag	Péréquation/ Ausgleich/ Verevening	Somme des péréquations provisoires/ Somme vorläufige Ausgleiche/ totaal van de voorlopige vereveningen	Péréquation complémentaire/ Restausgleich/ Additioneele verevening	Excédents ou déficits/ Mehreinnahme oder Defizit/ Overschot of tekort
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	Cnsq=Σ(CnT1 à CnT4)	ΔCn=Cn-Cnsq	U=Xn-Zn+Cnsq+ΔCn
DE	5 369 010,63 €	2 154 429,45 €	0,4753940691822	5 430 569,42 €	3 276 139,97 €	3 286 905,74 €	- 10 765,77 €	61 558,79 €
BE	1 654 442,34 €	1 110 243,56 €	0,1464910633339	1 673 411,47 €	563 167,91 €	579 815,01 €	- 16 647,09 €	18 969,13 €
FR	54 112,60 €	126 511,49 €	0,0047913500048	54 733,03 €	- 71 778,46 €	-71 670,32 €	- 108,14 €	620,43 €
LUX	6 202,14 €	217 892,24 €	0,0005491627369	6 273,25 €	- 211 618,99 €	-211 500,50 €	- 118,48 €	71,11 €
NL	3 935 721,00 €	7 522 663,00 €	0,3484847675475	3 980 846,30 €	- 3 541 816,70 €	-3 539 750,31 €	- 2 066,39 €	45 125,30 €
CH	274 322,00 €	291 561,00 €	0,0242895871946	277 467,26 €	- 14 093,74 €	-43 799,61 €	29 705,86 €	3 145,25 €
<b>Σ</b>	<b>11 293 810,71 €</b>	<b>11 423 300,74 €</b>	<b>1,00</b>	<b>11 423 300,74 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>- 0,00 €</b>		<b>129 490,02 €</b>
	<b>Solde/Saldo/ 31.12.2020</b>		<b>129 490,03 €</b>					



**Beschluss CDNI 2022-II-4**

**Ernennung eines Rechnungskontrollorgans**

Die Konferenz der Vertragsparteien,

unter Bezugnahme auf Artikel 16 ihrer Finanzordnung,

ernennt die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft FIBA für die Haushaltsjahre 2023-2028 zum Rechnungskontrollorgan des CDNI.

## IAKS

Beschluss IIPC 2022-II-1

### Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 2. Quartal 2022

*Beschluss angenommen am 30. August 2022*

#### Ablauf des Verfahrens

1. Das Sekretariat hat den vorläufigen Finanzausgleich für das 2. Quartal 2022 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 19. August 2022 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
  - a) Das Sekretariat hat die Zinsen berücksichtigt, soweit diese von den NI angegeben wurden.
  - b) Die Gasölmengen der Vertragsstaaten werden auf den internationalen Finanzausgleich übertragen.

#### Zahlungsverpflichtungen aufgrund des Finanzausgleichs des 2. Quartals 2022

3. Die IAKS billigt den Finanzausgleich für das 2. Quartal 2022 entsprechend folgender Aufstellung:
  - a) Gesamtausgaben: 5 559 533,39 €
  - b) Gesamteinnahmen: 5 464 398,87 €
  - c) Ergebnis: - 95 134,52 €
  - d) Verteilung:
    - SAB an:
      - ITB: 156 896,77 €
      - BEV: 680 649,04 €
    - LUX an:
      - BEV: 51 368,78 €
    - VNF an:
      - ITB: 8 045,58 €
    - SRH an:
      - ITB: 57 486,86 €

## Konto laut Artikel 14 der Geschäftsordnung der IAKS

4. Die im Rahmen des Finanzausgleichs 2022 Stand 2. Quartal übertragenen Beträge lauten wie folgt:

Land/IN	zum Übertragen T2/2022	Vorläufiger	Übertragener saldo 2021	Übertragener saldo 2011-2020	Gesamtergebnis
	Dn T2				
DE	- 44 935,01 €		72 324,61 €	511 147,86 €	538 537,46 €
BE	- 16 127,78 €		22 463,76 €	- 33 056,49 €	- 26 720,51 €
FR	- 711,79 €		728,94 €	12 248,36 €	12 265,50 €
LUX	- 27,04 €		83,55 €	1 502,72 €	1 559,22 €
NL	- 31 382,14 €		52 939,69 €	405 340,61 €	426 898,16 €
CH	- 1 950,76 €		3 273,39 €	38 035,64 €	39 358,27 €
<b>Σ</b>	- <b>95 134,52 €</b>		<b>151 813,93 €</b>	<b>935 218,69 €</b>	<b>991 898,10 €</b>

### Anlagen

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 3: Verteilungstabelle

Anlage 1

<b>CDNI</b>		<b>Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven</b>							
<b>PT 2 2022</b>		<b>VNF (FR)</b>	<b>ITB (BE)</b>	<b>SAB (NL)</b>	<b>SRH (CH)</b>	<b>BEV (LUX)</b>	<b>BEV (DE)</b>	<b>TOTAL / GESAMT / TOTAAL</b>	
<b>1</b>	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	9	1 455	2 365	82	2	1 450	<b>5 363</b>	
<b>2</b>	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup>	-	128	431	34	-	382	<b>975</b>
<b>3</b>	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	13	987	2 789	63	3	2 738	<b>6 593</b>
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	10	3 152	17 024	140	-	7 889	<b>+ 28 215</b>
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	110	31 216	55 181	2 890	10	38 818	<b>+ 128 225</b>
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	-	16 189	37 980	1 400	-	9 777	<b>+ 65 346</b>
<b>4</b>	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	kg	120	50 557	110 185	4 430	10	56 484	<b>221 786</b>
	Réceptifs huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg	-	4 638	2 364	150	-	-	<b>+ 7 152</b>
	Réceptifs huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	-	1 494	13 218	-	7	3 825	<b>+ 18 544</b>
<b>5</b>	<b>Total réceptifs / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg	-	6 132	15 582	150	7	3 825	<b>25 696</b>
<b>Zn -</b>	<b><u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</u></b>								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	21 451	492 556	894 741	56 000	1 580	1 341 386	<b>+ 2 807 714</b>
	Intérêts / Zinsen / Rente	€	-	-	7 322	-	-	-	<b>+/- -</b>
	<b>Total / Gesamt / Totaal Zn</b>	€	<b>21 451</b>	<b>492 556</b>	<b>902 063</b>	<b>56 000</b>	<b>1 580</b>	<b>1 341 386</b>	<b>2 815 036</b>
<b>Xn -</b>	<b><u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u></b>								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	29 034	259 576	1 719 777	112 255	52 922	580 355	<b>+ 2 753 919</b>
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€	-	-	-	-	-	-	<b>-/- -</b>
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€	-	-	-	-	-	-	<b>+/- -</b>
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€	-	-	-	-	-	-	<b>- -</b>
	<b>Total / Gesamt / Totaal Xn</b>	€	<b>29 034</b>	<b>259 576</b>	<b>1 719 777</b>	<b>112 255</b>	<b>52 922</b>	<b>580 355</b>	<b>2 753 919</b>
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m <sup>3</sup>	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m <sup>3</sup>	3 416	30 538	240 161	14 226	23	47 731	<b>336 095</b>

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Ausgleichsberechnung							
Jahr 2022 /2. Quartal							
IIPC PT 2022-2							
Etat/IN	Angaben NI Quartal 2T2022			Finanzausgleich		Ausgleich T1	Ausgleich T2
	Kosten	Einnahmen	Anteil Kosten	vertraglicher Anteil Einnahme	Ausgleich		
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	CnT1	CnT2
DE	2 625 941,40 €	1 099 090,43 €	0,4723312580015	2581006,392	1 481 915,96 €	749 898,14 €	732 017,82 €
BE	942 485,62 €	551 624,00 €	0,1695260292339	926357,8426	374 733,84 €	152 304,62 €	222 429,22 €
FR	41 596,11 €	57 812,56 €	0,0074819426527	40884,31898	- 16 928,24 €	- 8 882,66 €	- 8 045,58 €
LUX	1 580,26 €	105 493,88 €	0,0002842432789	1553,218652	- 103 940,66 €	- 52 571,88 €	- 51 368,78 €
NL	1 833 930,00 €	3 468 729,00 €	0,3298712088498	1802547,861	- 1 666 181,14 €	- 828 635,33 €	- 837 545,81 €
CH	114 000,00 €	181 649,00 €	0,0205053179832	112049,2364	- 69 599,76 €	- 12 112,90 €	- 57 486,86 €
<b>Σ</b>	<b>5 559 533,39 €</b>	<b>5 464 398,87 €</b>	<b>1,00</b>	<b>5 464 398,87 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>



**Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 3. Quartal 2021**

***Beschluss angenommen am 21. November 2022***

**Ablauf des Verfahrens**

1. Das Sekretariat hat den vorläufigen Finanzausgleich für das 3. Quartal 2022 gemäß Teil A Artikel 4.02 des CDNI und der Geschäftsordnung der IAKS durchgeführt.
  - a) Die Tabelle „Quartalsangaben“ (Anlage 1) gibt alle Angaben der innerstaatlichen Institutionen zum 1. November 2022 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
  - a) Das Sekretariat hat die Zinsen berücksichtigt, soweit diese von den NI angegeben wurden.
  - b) Die vorgelegten Übertragungen berücksichtigen nicht den jährlichen Finanzausgleich 2021.
  - c) Die Gasölmengen der Vertragsstaaten werden auf den internationalen Finanzausgleich übertragen.

**Zahlungsverpflichtungen aufgrund des Finanzausgleichs des 3. Quartals 2022**

3. Die IAKS billigt den Finanzausgleich für das 3. Quartal 2022 entsprechend folgender Aufstellung:
  - a) Gesamtausgaben: 8 443 289,47 €
  - b) Gesamteinnahmen: 8 154 424,72 €
  - c) Ergebnis: - 288 864,75 €
  - d) Verteilung:
    - SAB an:
      - ITB: 220 549,13 €
      - BEV: 665 297,48 €
    - LUX an:
      - BEV: 53 921,94 €
    - VNF an:
      - ITB: 2 919,09 €
    - SRH an:
      - ITB: 34 443,61 €

### Konto laut Artikel 14 der Geschäftsordnung der IAKS

4. Die im Rahmen des Finanzausgleichs 2022 Stand 3. Quartal übertragenen Beträge lauten wie folgt:

Land/IN	zum Übertragen T3/2022	Vorläufiger Übertragener saldo 2021	Übertragener saldo 2011-2020	Gesamtergebnis
	Dn T3			
DE	- 136 471,49 €	72 324,61 €	511 147,86 €	447 000,98 €
BE	- 50 254,63 €	22 463,76 €	-33 056,49 €	- 60 847,36 €
FR	- 2 140,67 €	728,94 €	12 248,36 €	10 836,63 €
LUX	- 154,84 €	83,55 €	1 502,72 €	1 431,42 €
NL	- 93 821,75 €	52 939,69 €	405 340,61 €	364 458,55 €
CH	- 6 021,37 €	3 273,39 €	38 035,64 €	35 287,66 €
<b>Σ</b>	- <b>288 864,75 €</b>	<b>151 813,93 €</b>	<b>935 218,69 €</b>	<b>798 167,87 €</b>

### Anlagen

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 3: Verteilungstabelle

Anlage 1

<b>CDNI</b>		<b>Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven</b>								
<b>PT 3 2022</b>		<b>VNF (FR)</b>	<b>ITB (BE)</b>	<b>SAB (NL)</b>	<b>SRH (CH)</b>	<b>BEV (LUX)</b>	<b>BEV (DE)</b>	<b>TOTAL / GESAMT / TOTAAL</b>		
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	5	1 703	2 440	99	3	1 492	5 742		
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup>	-	109	440	35	1	485	1 070	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	3	920	2 836	71	3	3 306	7 139	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	30	3 030	17 466	440	-	6 583	+	27 549
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	75	27 901	56 732	3 313	35	39 862	+	127 918
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg		17 348	40 604	850	18	11 069	+	69 889
4	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	kg	105	48 279	114 802	4 603	53	57 514		225 356
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		2 797	2 082	220			+	5 099
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 577	12 928		13	3 627	+	18 145
5	<b>Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg	5	4 374	15 010	220	13	3 627		23 249
<b>Zn -</b>	<b>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>									
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	20 974	526 418	908 406	62 000	2 946	1 363 013	+	2 883 756
	Intérêts / Zinsen / Rente	€							+/-	
	<b>Total / Gesamt / Totaal Zn</b>	€	20 974	526 418	908 406	62 000	2 946	1 363 013		2 883 756
<b>Xn - /</b>	<b>Recettes des retributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / reïnde verwijderingsbijdragen</b>									
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	22 464	234 379	1 731 813	92 373	56 740	552 257	+	2 690 026
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€							-/-	-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€							+/-	-
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€								-
	<b>Total / Gesamt / Totaal Xn</b>	€	22 464	234 379	1 731 813	92 373	56 740	552 257		2 690 026
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdraagstaat	m <sup>3</sup>								-
	Volume de gazole IN / Gasölmenge IN / Gasolievolume NI	m <sup>3</sup>	2 643	27 574	238 174	10 868	34	49 912		329 205

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

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

Anlage 2

Jahr 2022 /3. Quartal								
IIPC PT 2022-3								
Etat/IN	Angaben NI Quartal 3T2022			Finanzausgleich				
	Kosten	Einnahmen	Anteil Kosten	vertraglicher Anteil Einnahmen	Ausgleich	Ausgleich T1	Ausgleich T2	Ausgleich T3
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	CnT1	CnT2	CnT3
DE	3 988 954,25 €	1 651 347,38 €	0,4724407784636	3852482,763	2 201 135,38 €	749 898,14 €	732 017,82 €	719 219,42 €
BE	1 468 903,30 €	786 003,00 €	0,1739728698417	1418648,67	632 645,67 €	152 304,62 €	222 429,22 €	257 911,83 €
FR	62 569,99 €	80 276,65 €	0,0074106176535	60429,32378	19 847,33 €	8 882,66 €	8 045,58 €	2 919,09 €
LUX	4 525,93 €	162 233,69 €	0,0005360387105	4371,087312	157 862,60 €	52 571,88 €	51 368,78 €	53 921,94 €
NL	2 742 336,00 €	5 200 542,00 €	0,3247947390343	2648514,249	2 552 027,75 €	828 635,33 €	837 545,81 €	885 846,61 €
CH	176 000,00 €	274 022,00 €	0,0208449562964	169978,6269	104 043,37 €	12 112,90 €	57 486,86 €	34 443,61 €
<b>Σ</b>	<b>8 443 289,47 €</b>	<b>8 154 424,72 €</b>	<b>1,00</b>	<b>8 154 424,72 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>- €</b>

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2022-3 (01/07 - 30/09)							
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	2 919,09 €						2 919,09 €
LUX		53 921,94 €					53 921,94 €
NL	220 549,13 €	665 297,48 €					885 846,61 €
CH	34 443,61 €						34 443,61 €
SUMME / TOTAL	257 911,83 €	719 219,42 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	
							977 131,25 €
							977 131,25 €

\*\*\*