



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

KONFERENZ DER VERTRAGSPARTEIEN

**ZUSAMMENSTELLUNG DER BESCHLÜSSE
2023 – 2024**

INHALTSVERZEICHNIS

CDNI BESCHLÜSSE 2023-I, 2023-II und 2024-I, 2024-II

Angenommene Beschlüsse der Sitzung der Konferenz der Vertragsparteien vom:

- 21. Juni 2023
- 19. Dezember 2023
- 27. Juni 2024
- 12. Dezember 2024

CDNI 2023-I-1	CDNI – Haushalt 2024	5
CDNI 2023-I-2	Bericht des Sekretariats über die Rechnungslegung des CDNI für das Haushaltsjahr 2022	6
CDNI 2023-I-3	Teil A zur Berücksichtigung der Umstellung des elektronischen Zahlungssystems SPE-CDNI auf die neue Anwendung SPE-CDNI 3.0.....	7
CDNI 2023-I-4	Teil A Erhebung der Entsorgungsgebühr auf Biokraftstoffe und synthetische Kraftstoffe (Artikel 1 Buchstabe m, 6 und 3.03 CDNI)	13
CDNI 2023-I-5	Teil B Änderung der Artikel 6.03, 7.04, 7.09 und des Anhangs IV der Anwendungsbestimmung des CDNI Berücksichtigung der Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (Dämpfe) und Waschen während der Fahrt in der Entladebescheinigung für die Tankschifffahrt.....	14
IIPC 2023-I-1	Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 4. Quartal 2022.....	23
IIPC 2023-I-2	Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 1. Quartal 2023.....	29
CDNI 2023-II-1	Zusammensetzung und Vorsitz der KVP	34
CDNI 2023-II-2	Arbeitsprogramm CDNI 2024-2025	36
CDNI 2023-II-3	Internationaler Finanzausgleich 2022	41
CDNI 2023-II-4	Teil A Beibehaltung der Höhe der Entsorgungsgebühr von ölf- und fetthaltigen Abfällen von 10 € je 1000 l geliefertes Gasöl im Jahr 2024	45
CDNI 2023-II-5	Teil B Änderung des Artikels 7.04 der Anwendungsbestimmung des CDNI Berücksichtigung der Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (Dämpfe) und Waschen während der Fahrt in der Entladebescheinigung für die Tankschifffahrt	61
CDNI 2023-II-6	Teil B Änderung des Artikels 6.03 der Anwendungsbestimmung des CDNI Vereinfachung der Bestimmungen der Entladebescheinigung hinsichtlich der Beförderung von Containern, beweglicher Ladung (ro-ro), Stück- und Schwergut bzw. Großgeräten und der Beförderung von Sand und Kies.....	63
IIPC 2023-II-1	Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 2. Quartal 2023	66
IIPC 2023-II-2	Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 3. Quartal 2023	71

CDNI 2024-I-1	CDNI – Haushalt 2025	76
CDNI 2024-I-2	Bericht des Sekretariats über die Rechnungslegung des CDNI für das Haushaltsjahr 2023	77
CDNI 2024-I-3	Teil A Beibehaltung der Höhe der Entsorgungsgebühr von öl- und fetthaltigen Abfällen von 10 € je 1000 l gelieferten Gasöls im Jahr 2025	78
CDNI 2024-I-4	Änderung des Teil B und des Anhangs IV der Anwendungsbestimmung des CDNI Sicherstellung der Bestimmungen zum Beschluss 2017-I-4 und der zwischenzeitlichen Aktualisierungen.....	96
CDNI 2024-I-5	Änderung der Artikel 9.01 und 9.03 Absatz 4 der Anwendungsbestimmung des CDNI zur Berücksichtigung von Fahrgastschiffen mit mehr als 12 Fahrgästen und Kabinenschiffen mit mehr als 12 Schlafplätzen	117
IIPC 2024-I-1	Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 4. Quartal 2023.....	119
IIPC 2024-I-2	Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 1. Quartal 2023.....	125
CDNI 2024-II-1	Zusammensetzung und Vorsitz der KVP	130
CDNI 2024-II-2	Internationaler Finanzausgleich 2023.....	132
CDNI 2024-II-3	Teil A Erhöhung der Entsorgungsgebühr für öl- und fetthaltige Abfälle auf 12,00 Euro je 1000 Liter geliefertes Gasöl ab dem 1. Januar 2026 ...	136
CDNI 2024-II-4	Teil B Streichung der Temperaturangabe für den Transport von flüssigem Schwefel zur längerfristigen Sicherung der Vereinbarkeit von Artikel 6.03 Absatz 7 Buchstabe d der Anwendungsbestimmung des CDNI mit dem ADN	154
IIPC 2024-II-1	Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 2. Quartal 2024.....	156
IIPC 2024-II-2	Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 3. Quartal 2024.....	161

2023

Angenommene Beschlüsse der Sitzung der Konferenz der Vertragsparteien vom 21. Juni 2023

Beschluss CDNI 2023-I-1 CDNI – Haushalt 2024

Die Konferenz der Vertragsparteien,

in Kenntnis des vom Sekretariat aufgestellten detaillierten Haushaltsplans (CPC (23) 6 intern) und nach Maßgabe des Artikels 1 der Finanzordnung des CDNI,

nimmt den Haushalt 2024 der KVP gemäß Artikel 14 Absatz 6 des Übereinkommens sowie den Haushalt 2024 der IAKS gemäß Artikel 10 Absatz 6 des Übereinkommens in Höhe von insgesamt 469 550 Euro an,

beschließt die Auffüllung des Investitionsfonds um 150 000 Euro,

legt die Verteilung der Beiträge der Vertragsparteien auf Basis des Gesamtbetrages von 619 550 € wie folgt fest:

Land	2024
Deutschland	133 925,00 €
Belgien	87 925,00 €
Frankreich	67 225,00 €
Luxemburg	64 925,00 €
Niederlande	196 025,00 €
Schweiz	69 525,00 €
INSGESAMT	619 550,00 €

Die Beiträge sind bis spätestens 31. März 2024 auf das Konto des CDNI bei der Bank CIC Est in Straßburg einzuzahlen.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2024 in Kraft.

**Beschluss
CDNI 2023-I-2**

**Bericht des Sekretariats über die Rechnungslegung des CDNI für das Haushaltsjahr
2022**

Die Konferenz der Vertragsparteien,

gestützt auf den Bericht der Generalsekretärin der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
über die Finanzlage des CDNI im Haushaltsjahr 2022,

gestützt ferner auf den Bericht der Prüfungsgesellschaft PFK Arsilon über die Prüfung des
Jahresabschlusses 2022,

nimmt die beigefügte Bilanz für das Haushaltsjahr 2022 über 604 355,57 € an und

erteilt der Generalsekretärin der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt Entlastung.

Nicht zu veröffentlichte Anlage

**Beschluss
CDNI 2023-I-3
Teil A**

**zur Berücksichtigung der Umstellung des elektronischen Zahlungssystems SPE-CDNI
auf die neue Anwendung SPE-CDNI 3.0**

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 3, 5, 6, 14 und 19,

-in der Erwägung, dass die Abfallvermeidung aus Gründen des Umweltschutzes sowie im Interesse der Sicherheit und Gesundheit des Schiffspersonals und der Verkehrsutzer für die Binnenschifffahrt und die mit ihr verbundenen Wirtschaftszweige ein Erfordernis ist,

-auf Vorschlag der Arbeitsgruppe CDNI/G,

-beschließt die Artikel 3.01, 3.03 und 3.04 der Anwendungsbestimmungen des CDNI wie aus der Anlage ersichtlich zu ändern.

Dieser Beschluss tritt zum 1. August 2023 in Kraft.

Anlage

TEIL A

SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON ÖL- UND FETTHALTIGEN SCHIFFSBETRIEBSABFÄLLEN

KAPITEL I

Verpflichtungen der Annahmestellen

Artikel 1.01

Abgabebescheinigung

Die Betreiber der Annahmestellen bescheinigen dem Fahrzeug die Abgabe der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle in dem Ölkontrollbuch nach Anhang I.

KAPITEL II

Verpflichtungen des Schiffsführers

Artikel 2.01

Verbot der Einbringung und Einleitung

- (1) Es ist verboten, von Fahrzeugen aus öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle in die Wasserstraße einzubringen oder einzuleiten.
- (2) Sind die in Absatz 1 genannten Abfälle freigeworden oder drohen sie freizuwerden, muss der Schiffsführer unverzüglich die nächste zuständige Behörde darüber unterrichten. Dabei hat er den Ort des Vorfalls sowie Menge und Art des Stoffes so genau wie möglich anzugeben.
- (3) Von dem Verbot nach Absatz 1 ist die Einleitung von separiertem Wasser aus zugelassenen Bilgenentlungsbooten in die Wasserstraße ausgenommen, wenn der maximale Restölgehalt des Auslaufs ständig und ohne vorherige Verdünnung den nationalen Bestimmungen entspricht.

Artikel 2.02

Sammlung und Behandlung an Bord

Geändert durch Beschluss CDNI 2022-I-5

- (1) Bilgenwasser gemäß Artikel 1 Buchstabe d, das aus den dort genannten Bereichen an Bord des Fahrzeugs stammt, gilt nur dann als Bilgenwasser, wenn das ölhaltige Wasser während des Betriebs und der Instandhaltung des Fahrzeugs 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,
- an Deck gestaute lose Behälter als Altölsammelbehälter zu verwenden;
 - Abfälle an Bord zu verbrennen;
 - öl- und fettlösende oder emulgierende Reinigungsmittel in die Maschinenraumbilgen einzubringen. Ausgenommen hiervon sind Mittel, die die Reinigung des Bilgenwassers durch die Annahmestellen nicht erschweren.

Artikel 2.03

Ölkontrollbuch, Abgabe an Annahmestellen

- Jedes motorgetriebene Fahrzeug muss, soweit es Gasöl verwendet, ein gültiges Ölkontrollbuch an Bord haben, das von der zuständigen Behörde nach dem Muster des Anhangs I ausgestellt wird. Dieses Kontrollbuch ist an Bord aufzubewahren. Nach seiner Erneuerung muss das vorhergehende Kontrollbuch mindestens sechs Monate nach der letzten Eintragung an Bord aufbewahrt werden.
- Die öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle sind in regelmäßigen, durch den Zustand und den Betrieb des Fahrzeugs bestimmten Zeitabständen an die Annahmestellen gegen Nachweis abzugeben. Der Nachweis besteht aus einem Vermerk der Annahmestelle im Ölkontrollbuch.
- Seeschiffe, die ein Öltagebuch nach dem Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (Marpol) haben, sind von der Führung des Ölkontrollbuchs nach Absatz 1 befreit.

KAPITEL III

Organisation und Finanzierung der Entsorgung von ölf- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen

Artikel 3.01

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Kapitels bedeutet der Ausdruck

- „**Schiffsbetreiber**“ diejenige natürliche oder juristische Person, die die laufenden Ausgaben im Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb, insbesondere für den Kauf des verwendeten Kraftstoffs trägt, ersatzweise der Schiffseigner;
- „**SPE-CDNI**“ elektronisches Zahlungssystem, das Konten (ECO-Konten), ECO-IDs und eine App zur Zahlung der Entsorgungsgebühr umfasst;
- „**ECO-Konto**“ ein auf den Namen des Schiffsbetreibers lautendes Konto bei einer Innerstaatlichen Institution, das für die Zahlung der in Artikel 3.03 genannten Entsorgungsgebühr bestimmt ist;
- „**ECO-ID**“ eine eindeutige Identifikationsnummer, die mit einem Schiff und einem zugehörigen ECO-Konto durch den Schiffsbetreiber verknüpft wird und Zugang zur autorisierten Nutzung der App ermöglicht;

- e) „App“ eine Anwendung, die eine für die Zahlung der Entsorgungsgebühr bestimmte Software enthält und als Anwendung über ein mobiles Gerät oder über eine Internet-Website verfügbar ist und folgende Funktionen enthält:
 - die Erzeugung und Anzeige der 2-D Barcodes, die die ECO-ID enthalten,
 - die Auslösung einer Transaktion für die Entsorgungsgebühr durch die Bunkerstelle und
 - die Freigabe der Zahlung der Entsorgungsgebühr durch den Schiffsführer oder den Schiffsbetreiber.
- f) „2D Barcode“ ein eindeutiger Barcode, der eine Identifizierung ermöglicht. 2D Barcodes können auf einem Smartphone, Tablet, PC angezeigt werden oder analog ausgedruckt werden.

Artikel 3.02

Innerstaatliche Institution

Die innerstaatliche Institution erhebt die Entsorgungsgebühr und legt der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle Vorschläge zur Festlegung des innerstaatlich erforderlichen Netzes der Annahmestellen vor. Sie hat ferner insbesondere die Aufgabe, nach einem international einheitlichen Muster regelmäßig die Mengen der entsorgten öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle und die Summe der erhobenen Entsorgungsgebühren zu erfassen. Die innerstaatliche Institution oder die zuständige Behörde überwacht die Kosten der Entsorgung. Die innerstaatliche Institution ist in der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle vertreten und hat insbesondere die von dieser Stelle festgestellten vorläufigen und endgültigen Finanzausgleichsbeträge zum festgesetzten Zeitpunkt an andere innerstaatliche Institutionen zu erbringen.

Artikel 3.03

Erhebung der Entsorgungsgebühr

Geändert durch Beschluss CDNI 2022-I-4

- (1) Die Entsorgungsgebühr beträgt 10 Euro (zuzüglich MWSt.) pro 1000 l gelieferten Gasöls. Das Volumen des verkauften Gasöls entspricht dem Volumen bei 15°C.
- (2) Schuldner der Entsorgungsgebühr ist der Schiffsbetreiber.
- (3) Die Entsorgungsgebühr wird beim Bunkern fällig. Sie muss als Transaktionssumme proportional zur gelieferten Gasölmenge sein.
- (4) Die Entsorgungsgebühr wird über das SPE-CDNI entrichtet. Das SPE-CDNI wird von den innerstaatlichen Institutionen betrieben.
- (5) Das Verfahren zur Entrichtung der Entsorgungsgebühr mittels SPE-CDNI beruht auf dem Grundsatz der Zahlung eines angemessenen Betrages durch den Schiffsbetreiber an eine innerstaatliche Institution, mit der die künftig geschuldeten Entsorgungsgebühren beglichen werden. Das Verfahren umfasst folgende Bestandteile:
 - a) die Eröffnung eines ECO-Kontos durch den Schiffsbetreiber oder seinen Beauftragten bei der innerstaatlichen Institution seiner Wahl;
 - b) die Eingabe der einzelnen Bunkerstellen in das elektronische System durch die Betreiber der Bunkerstellen;
 - c) die Eingabe der zur Anmeldung der Schiffsführer im elektronischen System erforderlichen E-Mail-Adressen in das elektronische System durch den ECO-Kontoinhaber;
 - d) die Eingabe der zur Anmeldung der Bunkerstellen im elektronischen System erforderlichen E-Mailadressen in das elektronische System durch den Betreiber der Bunkerstelle;
 - e) die Übermittlung der zur Anmeldung im elektronischen System erforderlichen Daten an die Schiffsführer und an die Bunkerstellen durch das elektronische System;
 - f) das Erstellen einer ECO-ID pro Fahrzeug des Schiffsbetreibers oder seines Beauftragten, die mit dem an den künftigen Gebührentransaktionen beteiligten ECO-Konto verbunden ist durch das elektronische System;

- g) die Überweisung eines ausreichenden Betrages durch den Schiffsbetreiber oder seinen Beauftragten zugunsten des betreffenden ECO-Kontos auf das Bankkonto der betreffenden innerstaatlichen Institution zur Zahlung der Entsorgungsgebühr;
 - h) die Abbuchung der Entsorgungsgebühr vom betreffenden ECO-Konto beim Bunkern und die Abwicklung der Transaktion mittels des elektronischen Systems. Hierfür zeigt der Schiffsführer der Bunkerstelle den 2D Barcode.
- (6) Abweichend von Absatz 4 erfolgt die Entrichtung der Entsorgungsgebühr durch den Schiffsbetreiber in den folgenden Fällen im Wege eines schriftlichen Verfahrens:
- a) das SPE-CDNI ist nicht verfügbar oder außer Betrieb;
 - b) der Schiffsführer kann keinen 2D Barcode vorlegen oder der vorgelegte 2D Barcode ist ungültig;
 - c) das Guthaben auf dem ECO-Konto ist nicht ausreichend.
- (7) In den unter Absatz 6 genannten Fällen übermittelt die Bunkerstelle der innerstaatlichen Institution des Landes, in dem das Bunkern stattgefunden hat, innerhalb eines Zeitraums von nicht mehr als sieben Kalendertagen die Angaben, die für die Entrichtung der Entsorgungsgebühr in Bezug auf die entsprechende Lieferung von Gasöl erforderlich sind. Die innerstaatliche Institution trifft die erforderlichen Maßnahmen für die Erhebung der geschuldeten Gebühren. Gegebenenfalls kann sie den Vorgang einer der anderen nationalen Institutionen übergeben.
- (8) Für Transaktionen, die unter Absatz 6 Buchstabe b und c fallen, hat der Schiffsbetreiber an dieforderungsstellende innerstaatliche Institution, Verwaltungsgebühren zu entrichten; die Höhe dieser Gebühren wird von der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle für alle Vertragsparteien einheitlich festgelegt.
- (9) Eine innerstaatliche Institution kann in Einzelfällen, in denen die Anwendung des Verfahrens laut Absatz 4 und 5 im Hinblick auf die Zweckmäßigkeit der Entrichtung aus Sicht dieser innerstaatlichen Institution nicht angemessen ist, einzelne Ausnahmeregelungen in Bezug auf die Lieferung von Gasöl und die Entrichtung der Entsorgungsgebühr treffen. Diese Ausnahmeregelungen, die der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle bekannt zu machen sind, müssen den sonstigen Bestimmungen dieses Kapitels entsprechen.
- (10) Die Einzelheiten der in diesem Artikel genannten Verfahren sind nach Abstimmung in der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle innerstaatlich festzulegen.

Artikel 3.04

*Kontrolle der Erhebung der Entsorgungsgebühr und
der Kosten der Annahme und Entsorgung*

- (1) Bei jedem Bezug von Gasöl ist durch die Bunkerstelle ein Bezugsnachweis für Gasöl auszufertigen. Dieser soll mindestens die folgenden Angaben enthalten: Name des Fahrzeugs, einheitliche europäische Schiffsnummer oder eine andere Angabe zur eindeutigen Identifizierung des Fahrzeugs, Name des Schiffsbetreibers oder des Schiffsführers, bezogene/abgegebene Gasölmenge (in Liter entsprechend dem Volumen bei 15°C, auf den nächsten vollen Liter gerundet), Ort und Datum, und im Falle des schriftlichen Verfahrens auch eine Unterschrift des Schiffsführers und der Bunkerstelle.
- (2) Die vom SPE-CDNI für die Gebührentransaktion ausgegebene Quittung wird elektronisch erstellt. Der Schiffsführer erhält eine Kopie des Bezugsnachweises für Gasöl und der elektronischen Quittung nach Satz 1. Der Schiffsführer hat den Bezugsnachweis für Gasöl und die jederzeit lesbar zu machende elektronische Quittung zwölf Monate an Bord aufzubewahren. Eine weitere Ausfertigung des Bezugsnachweises für Gasöl bzw. die jederzeit elektronisch lesbar zu machende elektronische Quittung verbleibt zwölf Monate bei der Bunkerstelle.
- (3) Bei Anwendung des schriftlichen Verfahrens nach Artikel 3.03 Absatz 6 vermerkt die Bunkerstelle auf dem Bezugsnachweis für Gasöl, dass der Schiffsbetreiber die Entsorgungsgebühr nicht entrichtet hat.
- (4) Die Übereinstimmung zwischen den von den Fahrzeugen bezogenen Gasölmengen und der Summe der entrichteten Entsorgungsgebühren wird durch die innerstaatliche Institution oder durch die zuständige Behörde anhand der von den Bunkerstellen vorzulegenden Bezugsnachweise für Gasöl und elektronischen Quittungen kontrolliert.
- (5) Die zuständige Behörde kann an Bord der Fahrzeuge oder aus der Ferne über eine Einsichtnahme in das elektronische Bezahlungssystem die Entrichtung der Entsorgungsgebühr sowie die entsorgten Mengen der ölf- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle, insbesondere durch Vergleich der in den geeigneten Borddokumenten eingetragenen Fahrten mit den im Bezugsnachweis für Gasöl oder in elektronischen Quittungen enthaltenen Angaben kontrollieren.
- (6) Die innerstaatliche Institution oder die zuständige Behörde kann bei den Annahmestellen die Angaben über die entsorgten Mengen sowie die Kosten der Entsorgung anhand der geeigneten Dokumente kontrollieren.
- (7) Die innerstaatliche Institution oder die zuständige Behörde kann bei den Bunkerstellen die Angaben über die an gebührenpflichtige Fahrzeuge gelieferten Mengen an Gasöl kontrollieren.
- (8) Die Einzelheiten der in diesem Artikel genannten Verfahren sind nach Abstimmung in der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle innerstaatlich festzulegen.

**Beschluss
CDNI 2023-I-4
Teil A**

**Erhebung der Entsorgungsgebühr auf Biokraftstoffe und synthetische Kraftstoffe
(Artikel 1 Buchstabe m, 6 und 3.03 CDNI)**

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,

in der Erwägung, dass gemäß Artikel 6 in Verbindung mit Anlage 2 Artikel 3.03 des CDNI eine Entsorgungsgebühr von motorgetriebenen Fahrzeugen, soweit sie Gasöl verwenden, zu entrichten ist,

in der Erwägung, dass zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des CDNI 1996 in den Vertragsstaaten des CDNI zoll- und abgabenrechtlich befreites Gasöl der einzige Kraftstoff in der Rhein- und Binnenschifffahrt war,

in der Erwägung, dass in Zukunft, wie in der Roadmap der ZKR zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt dargestellt, vermehrt andere Kraftstoffe gebunkert werden,

in der Erwägung, dass in der Binnenschifffahrt vermehrt alternative Kraftstoffe eingesetzt werden,

in der Erwägung, dass Biokraftstoffe und synthetische Kraftstoffe (ganz oder teilweise) als Ersatz für Gasöl fossilen Ursprungs verwendet werden,

in Anbetracht der Tatsache, dass die ölf- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle, die bei der Verwendung von Biokraftstoffen und synthetischen Kraftstoffen in Verbrennungsmotoren entstehen, weitgehend bekannt sind, und diese Abfälle auch in das bestehende Netz von Annahmestellen für ölf- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle gelangen,

in dem Wunsch, die Finanzierungsgrundlage des CDNI zu sichern, um weiterhin einen Beitrag zum Umweltschutz und zur Sicherheit und Gesundheit des Schiffspersonals und der Verkehrsutzer für die Binnenschifffahrt zu leisten,

unter Hinweis darauf, dass unter Biokraftstoffen und synthetischen Kraftstoffen Fettsäure-methylester und paraffinische Dieselkraftstoffe aus Synthese oder Hydrierungsverfahren zu verstehen sind,

auf Vorschlag der Arbeitsgruppe CDNI/G,

stellt fest, dass Biokraftstoffe und synthetischen Kraftstoffe unter den Begriff „Gasöl“ im Sinne des Artikels 1 Buchstabe m des CDNI fallen und damit eine Entsorgungsgebühr gemäß Artikel 6 in Verbindung mit Anlage 2 Artikel 3.03 des CDNI zu erheben ist,

unterstreicht, dass dieser Beschluss den Beschluss CDNI 2017-I-6 ergänzt, in dem festgestellt wird, dass GTL (gas-to-liquids) unter den Begriff „Gasöl“ im Sinne des Artikel 1 Buchstabe m des CDNI fällt und damit eine Entsorgungsgebühr gemäß Artikel 6 in Verbindung mit Anlage 2 Artikel 3.03 des CDNI zu erheben ist.

Dieser Beschluss gilt unmittelbar.

Beschluss

CDNI 2023-I-5

Teil B

**Änderung der Artikel 6.03, 7.04, 7.09 und des Anhangs IV
der Anwendungsbestimmung des CDNI**

**Berücksichtigung der Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände
flüssiger Ladung (Dämpfe) und Waschen während der Fahrt in der
Entladebescheinigung für die Tankschifffahrt**

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 3, 8, 14 und 19,

in der Erwägung, dass die Abfallvermeidung aus Gründen des Umweltschutzes sowie im Interesse der Sicherheit und Gesundheit des Schiffspersonals und der Verkehrsutzer für die Binnenschifffahrt und die mit ihr verbundenen Wirtschaftszweige ein Erfordernis ist,

in dem Bewusstsein, dass das CDNI durch den Beschluss 2017-I-4 um Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (Dämpfe) ergänzt wurde,

erinnert daran, dass diese Bestimmungen am ersten Tag des sechsten Monats nach der Hinterlegung der letzten Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde durch die Unterzeichnerstaaten beim Verwahrer in Kraft treten,

in der Erwägung, dass die Entladebescheinigung ein unverzichtbares Instrument für die ordnungsgemäße Umsetzung dieser Bestimmungen und die Kontrolle ihrer Einhaltung darstellt,

in dem Bewusstsein, dass Laderäume auch während des Fahrens gewaschen werden und dass die Entladebescheinigungen in bestimmten Fällen folglich während der Fahrt ausgefüllt werden,

in der Überzeugung, dass dazu einfache Regelungen und benutzerfreundliche Bestimmungen getroffen werden müssen, die den Rückmeldungen aus der Praxis Rechnung tragen,

in der Erwägung das die geänderte Entladebescheinigung für die Tankschifffahrt diesen Anforderungen gerecht wird,

auf Vorschlag der Arbeitsgruppe CDNI/G unter Einbeziehung der anerkannten nichtstaatlichen Verbände,

beschließt die Artikel 6.03, 7.04, 7.09 und den Anhang IV der Anwendungsbestimmung des CDNI wie aus der Anlage ersichtlich zu ändern.

Dieser Beschluss tritt spätestens zum 1. Juli 2024 in Kraft.

Anlage 1: Geänderte Anwendungsbestimmung

Anlage 2: Geänderte Vorlage der Entladebescheinigung

Anlage 3: Geänderte Hinweise zum Ausfüllen der Entladebescheinigung

1) Änderung 1: Artikel 6.03

„Artikel 6.03

Entladebescheinigung

(...)

- (4a) Das Fahrzeug darf nach dem Entladen die Fahrt nur unter folgenden Bedingungen fortsetzen:
- Der Ladungsempfänger oder, wenn sich der Ladungsempfänger oder der Befrachter einer Umschlagsanlage bedient, der Betreiber der Umschlagsanlage hat eine Entladebescheinigung vorgelegt (Artikel 7.08);
 - Der Schiffsführer hat durch die Unterzeichnung von Teil 2 a) der Entladebescheinigung bestätigt, dass alle Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Entladen des Fahrzeugs wie vom Ladungsempfänger oder der Umschlagsanlage in den Feldern 1 bis 10 angegeben durchgeführt wurden. Dies schließt die Zuweisung einer Annahmestelle für die Übernahme der Abfälle oder Dämpfe des Fahrzeugs ein (Artikel 7.01 Absatz 1).
- (4b) Während der Fahrt ist der Schiffsführer verpflichtet, folgende Angaben in Teil 2 b) der Entladebescheinigung durch Unterzeichnung zu erklären:
- ob Waschwasser entstanden ist (beim Waschen während der Fahrt);
 - welche Menge Waschwasser an Bord entstanden ist und dessen Unterbringungsort;
 - ob eine kompatible Folgeladung nach dem Verlassen der Umschlagsanlage vorlag (Artikel 7.04 Absatz 3 Buchstabe c).
- (5) Auf Fahrzeuge, die Einheitstransporte durchführen, finden nur die Beseitigung und die Übernahme von Umschlagsrückständen Anwendung.
- (6) Werden Laderäume oder Ladetanks gewaschen und darf das dabei entstandene Waschwasser gemäß den Entladungsstandards und den Abgabe- und Annahmeverordnungen gemäß Anhang III nicht in das Gewässer eingeleitet werden, darf das Fahrzeug die Fahrt erst fortsetzen, nachdem in der Entladebescheinigung bestätigt wurde:
- dass die Umschlagsanlage das Waschwasser übernommen hat; oder
 - dem Schiffsführer eine Annahmestelle zugewiesen wurde und
 - der Schiffsführer mitgeteilt hat, ob die Laderäume oder Ladetanks während der Fahrt gewaschen werden.“

2) Änderung 2: Artikel 7.04 Absatz 3 Buchstabe a

„Artikel 7.04

Ablieferung des Fahrzeuges

(...)

- (3) a) Die Absätze 1 und 2 finden keine Anwendung auf Laderäume und Ladetanks von Fahrzeugen, die Einheitstransporte durchführen, sofern bei einer folgenden Ladung die Dämpfe nach Anhang IIIa von der Umschlagsanlage erfasst und nicht in die Atmosphäre freigesetzt werden. Der Frachtführer muss dies schriftlich nachweisen können. In diesem Fall muss in der Entladebescheinigung das Feld 6a) angekreuzt werden. Der Nachweis ist an Bord mitzuführen.“

3) Änderung 3: Artikel 7.04 Absatz 3 Buchstabe b

„Artikel 7.04

Ablieferung des Fahrzeuges

(...)

- (3) b) Absatz 2 findet keine Anwendung auf Laderäume und Ladetanks von Fahrzeugen, die kompatible Transporte durchführen, sofern bei einer folgenden Ladung die Dämpfe nach Anhang IIIa von der Umschlagsanlage erfasst und nicht in die Atmosphäre freigesetzt werden. Der Frachtführer muss dies schriftlich nachweisen können. In diesem Fall muss in der Entladebescheinigung das Feld 6b) angekreuzt werden. Der Nachweis ist bis zur Entladung der kompatiblen Folgeladung an Bord mitzuführen.

Die Bestimmungen von Anhang IIIa finden keine Anwendung mehr, wenn der Schiffsführer nachweisen kann, dass nach der Beladung und vor Abfahrt von der Umschlagsanlage

- jeder separate Ladetank zu mehr als 95 % mit einem Produkt befüllt war, das nicht unter ein Verbot nach den Tabellen I bis III von Anhang IIIa fällt, oder
- für jeden separaten Ladetank drei aufeinanderfolgende Beladungen aus einem Produkt bestanden, das nicht unter ein Verbot von Anhang IIIa fällt, oder
- die Dämpfe gemäß den in Anhang IIIa vorgesehenen Bedingungen erfasst wurden.“

4) Änderung 4: Artikel 7.04 Absatz 3 Buchstabe c

„Artikel 7.04

Ablieferung des Fahrzeuges

(...)

- (3) c) Falls zum Zeitpunkt der Entladung die Folgeladung noch nicht bekannt ist, aber es sich voraussichtlich um eine kompatible Ladung handeln wird, kann die Anwendung von Absatz 2 hinausgeschoben werden. Der Befrachter (bei flüssiger Ladung) oder der Ladungsempfänger (bei trockener Ladung) muss vorläufig eine Annahmestelle für das Waschwasser oder für eine Entgasung bezeichnen, die in die Entladebescheinigung einzutragen ist. Zusätzlich muss in der Entladebescheinigung das Feld 6c) angekreuzt werden. Sofern vor Anlauf der in der Entladebescheinigung angegebenen Annahmestelle durch den Frachtführer / Schiffsführer nachweisbar feststeht, dass die Folgeladung kompatibel ist und es bei einer folgenden Ladung möglich ist, die Dämpfe, die nach Anhang IIIa (Tabellen I bis III) nicht in die Atmosphäre freigesetzt werden dürfen, zu erfassen, gibt der Schiffsführer dies in Feld 13 von Teil 2 b) der Entladebescheinigung an. In diesem Fall braucht nicht gewaschen oder entgast zu werden. Andernfalls gelten die Bestimmungen zum Waschen oder zum Entgasen uneingeschränkt. Der Nachweis bezüglich der kompatiblen Folgeladung ist bis zur Entladung der kompatiblen Folgeladung an Bord mitzuführen.

Die Bestimmungen von Anhang IIIa finden keine Anwendung mehr, wenn der Schiffsführer nachweisen kann, dass nach der Beladung und vor Abfahrt von der Umschlagsanlage:

- jeder separate Ladetank zu mehr als 95 % mit einem Produkt befüllt war, das nicht unter ein Verbot nach den Tabellen I bis III von Anhang IIIa fällt, oder
- für jeden separaten Ladetank drei aufeinanderfolgende Beladungen aus einem Produkt bestanden, das nicht unter ein Verbot von Anhang IIIa fällt, oder
- die Dämpfe gemäß den in Anhang IIIa vorgesehenen Bedingungen erfasst wurden.“

5) Änderung 5: Artikel 7.09

„Artikel 7.09

Beförderungspapiere

Der Befrachter gibt in dem Transportauftrag und in den Beförderungspapieren folgende Informationen an:

- die Bezeichnung und die vierstellige Nummer nach Anhang III für jede Güterart, die er zum Transport in Auftrag gegeben hat, und
- die UN-Nummer nach Anhang IIIa und
- den variablen AVFL-Wert (aufgrund der Zusammensetzung der Mischung), wenn er nicht in Spalte 3 der Tabellen I bis III in Anhang IIIa angegeben ist.“

Teil 1: Erklärung des Ladungsempfängers / der Umschlagsanlage (Artikel 7.08)**A Name/Firma:** **Anschrift:**1. Wir haben aus dem Schiff **(Name)(ENI)** **(Ladetank Nr.)**2. Tonne(n) / m³ entladen.

(Menge) (Güterart und -nummer nach Anhang III sowie UN-Nummer*)

Variabler AVFL-Wert*: (nach Angabe des Befrachters; i.Zshg. mit der Zusammensetzung).

3. Anmeldung am: (Datum (TT/MM/JJJJ)) (Uhrzeit) 4. Beginn des Entladens am: (Datum (TT/MM/JJJJ))(Uhrzeit).....

5. Ende des Entladens am: (Datum (TT/MM/JJJJ))......(Uhrzeit).....

B Einheitstransporte / kompatible Ladung / Aufgeschobene Reinigung des Schiffs (oder des Ladetanks)

6. Das Schiff

a)* führt Einheitstransporte durch – Art. 7.04, (3) a).b)* befördert als Folgeladung kompatible Ladung – Art. 7.04, (3) b).

c)*wird bis zur Entscheidung über die Kompatibilität der Folgeladung– nach Art. 7.04, (3) c)

 nicht gewaschen. nicht entgast.**C Reinigung des Schiffs**

7.* Die Ladetanks wurden bei der Umschlagsanlage nach dem Entladen

a) nachgelenzt übergeben (Entladungsstandard A nach Anhang III der Anwendungsbestimmung);b) gewaschen übergeben; Menge Waschwasser: m³ / Literc) entgast übergeben.**D Übernahme von Umschlagsrückständen**8.* Umschlagsrückstände übernommen**E Waschwasser und Abgabe**

9. Waschwasser

a) kann gemäß Anhang III der Anwendungsbestimmungen (Spalte 3) in das Oberflächengewässer eingeleitet werden.b)* wurde von der Umschlagsanlage/dem Ladungsempfänger übernommen.c)* muss in Übereinstimmung mit dem Beförderungsauftrag bei der vom Befrachter angegebenen Annahmestelle abgegeben werden (Artikel 7.05 Absatz 2);Der Schiffsführer wäscht während der Fahrt: Ja Nein

Wenn nein, muss das Waschwasser bei der vom Befrachter angegebenen Annahmestelle abgegeben werden.

d)* muss bei der Annahmestelle (Name) abgegeben werden, die durch uns beauftragt wurde (Artikel 7.08);Der Schiffsführer wäscht während der Fahrt: Ja Nein

Wenn nein, muss das Waschwasser bei der Annahmestelle abgeben werden, die durch uns beauftragt wurde.

F Entgasung und Abgabe

10.* Die Entgasung

a) wurde von uns in der Umschlagsanlage/bei dem Ladungsempfänger (Annahmestelle) durchgeführt.b) muss in Übereinstimmung mit dem Beförderungsauftrag bei der vom Befrachter angegebenen Annahmestelle abgegeben werden (Art. 7.05 Absatz 2a).c) muss bei der Annahmestelle für Dämpfe.....(Name) durchgeführt werden, die durch uns beauftragt wurde (Art. 7.08).**G* Unterschrift durch Ladungsempfänger / Umschlagsanlage**

(Ort) (Datum (TT/MM/JJJJ), Uhrzeit) (Name in Blockschrift/Stempel und Unterschrift)

Teil 2 a): Erklärung des Schiffsführers nach der Entladung beim Verlassen der Umschlagsanlage*

Die Angaben unter den **Nummern 1 bis 10** werden durch die Unterschrift des Schiffsführers bestätigt.

Unterschrift durch den Schiffsführer

.....
 (Datum (TT/MM/JJJJ)) (Name in Blockschrift und Unterschrift)

Teil 2 b): Erklärung des Schiffsführers während der Fahrt

11.* Das Waschwasser ist entstanden beim Waschen während der Fahrt (9c oder d).

12.* Lagerort des Waschwassers

- a) Restetank / IBC; Menge m³ / Liter
- b) Ladetank: Menge m³ / Liter
- c) sonstige Restbehälter, und zwar: Menge m³ / Liter

13.* **Die Folgeladung ist kompatibel, daher wird nicht gewaschen oder entgast – Art. 7.04 (3) c).**

14.* Bemerkungen

Unterschrift durch den Schiffsführer

.....
 (Datum (TT/MM/JJJJ)) (Name in Blockschrift und Unterschrift)

Teil 3: Erklärung der Annahmestelle für die Abgabe und Übernahme von Waschwasser (nur erforderlich, wenn Nr. 9 c) oder Nr. 9 d) oder Nr. 9 e) angekreuzt sind)

Name der Annahmestelle

Anschrift.....

Abgabebestätigung

15.* Die Abgabe von Waschwasser gemäß Mengenangabe in Nr. 7b oder in Nr. 12a/b/c* wird bestätigt.

AVV-Nummer*) Menge: m³ / Liter

16. Bemerkungen:.....

17. Registriert am: (Datum (TT/MM/JJJJ)).....(Zeit).....Beginn der Abgabe am (Datum (TT/MM/JJJJ)).....(Zeit).....Ende der Abgabe am (Datum (TT/MM/JJJJ)).....(Zeit).....

Name des Betreibers.....

(Name in Blockschrift / Stempel und Unterschrift)

Teil 4: Erklärung der Annahmestelle für die Abgabe und Übernahme von Dämpfen (nur erforderlich, wenn Nr. 10a) 10b), 10c) angekreuzt sind)

Name der Annahmestelle

Anschrift.....

Abgabebestätigung

18.* Die Entgasung wurde gemäß der Entgasungsstandards des Anhangs IIIa der Anwendungsbestimmung durchgeführt.
Die gemessene Dampfkonzentration lag unter dem Grenzwert (AVFL).

19. Bemerkungen:.....

20. Registriert am: (Datum (TT/MM/JJJJ)).....(Zeit)....Beginn der Entgasung am: (Datum (TT/MM/JJJJ))....(Zeit)....
Ende Entgasung (Datum (TT/MM/JJJJ))....(Zeit)....

Person, die für die Entgasung gemäß Anhang IIIa, A Allgemeine Bestimmungen, Nummer 6) verantwortlich ist:.....

(Stempel/Name in Blockschrift und Unterschrift)

Anlage 3 CDNI 2023-I-5

Anhang Entladebescheinigung Tankschifffahrt

Hinweise zum Ausfüllen der Entladebescheinigung (Tankschifffahrt) 2023

Teil 1: Erklärung des Ladungsempfängers / der Umschlagsanlage

Bemerkung zu A: Name und Anschrift des Unternehmens obligatorisch (vollständige Kontaktangaben)

Bemerkung zu Nummer 2:

- * Anzugeben ist die UN-Nummer, die gemäß den Tabellen I, II und III des Anhangs IIIa vorgeschrieben ist;
- * AVFL-Wert (variabel) ist auszufüllen, wenn es sich um ein Gemisch handelt und in Spalte 3 der genannten Tabellen in Anhang IIIa kein Wert angegeben ist;

Bemerkung zu Nummer 6a:

- * Die Zuweisung als Einheitstransport erfolgt gemäß Erklärung des Schiffsführers, ein schriftlicher Nachweis während der Fahrt ist im Zusammenhang mit der Rechtmäßigkeit der Durchführung eines Einheitstransports obligatorisch (Artikel 7.04 Absatz 3, Buchstabe a);
(Feld 8 ausfüllen) i. Zshg. mit der Übernahme von Umschlagsrückständen durch die Umschlagsanlage.

Bemerkung zu Nummer 6b:

- * Die Zuweisung als kompatible Ladungen erfolgt gemäß Erklärung des Schiffsführers, ein schriftlicher Nachweis während der Fahrt ist im Zusammenhang mit der Rechtmäßigkeit der Übernahme einer kompatiblen Folgeladung obligatorisch (Artikel 7.04 Absatz 3, Buchstabe b);
(Feld 7a ausfüllen) Nachlenzen obligatorisch vor der Abfahrt, Entladungsstandard A;
(Feld 8 ausfüllen) Verpflichtung zur Übernahme von Umschlagsrückständen durch die Umschlagsanlage.

Bemerkung zu Nummer 6c:

- * Ein Aufschub der Verpflichtung, das Schiff zu waschen oder zu entgasen, ist nach der Entladung möglich (Artikel 7.04 Absatz 3, Buchstabe c, wenn die Erwartung besteht, dass als Folgeladung eine kompatible Ladung befördert wird und unter der Bedingung, dass:
 - 1) Die Umschlagsanlage eine Annahmestelle für das Waschen oder Entgasen (Feld 9 oder 10 ausfüllen) auf der Grundlage von Artikel 7.05 oder 7.08 vorläufig zuweist; und
 - 2) Das Schiff nach dem Entladen mindestens nachgelenzt übergeben wird (Feld 7a ausfüllen, Entladungsstandard A).

Bemerkung zu Nummer 7:

- * Reinigung der Ladetanks in der Umschlagsanlage nach dem Entladen
7a: Nachlenzen (Entladungsstandard A) immer obligatorisch, es sei denn, es handelt sich um einen Einheitstransport;
7b: Beim Waschen am Ort der Entladung unter Angabe der Menge des Waschwassers, muss 9b zwingend ausgefüllt werden, wenn Waschwasser abgegeben wird;
7c: Entgasen am Ort der Entladung, 10a muss zwingend ausgefüllt werden.

Bemerkung zu Nummer 8:

- * Umschlagsrückstände, die in Leckwannen an Bord aufgefangen werden, müssen von der Umschlagsanlage übernommen werden (Artikel 7.03 Absatz 2 und 3).

Bemerkung zu Nummer 9:

- * 9b wird angekreuzt, wenn das Waschwasser von der Umschlagsanlage angenommen wird (siehe 7b);
- * 9c wird angekreuzt, wenn der Befrachter die Annahmestelle im Beförderungsvertrag angegeben hat;
- * 9d wird angekreuzt, wenn der Befrachter keine Annahmestelle im Beförderungsvertrag angegeben hat. Die Zuweisung einer Annahmestelle ist für die Umschlagsanlage vorgeschrieben (Verpflichtung gemäß Artikel 7.08);
- * 9c oder 9d muss – gemäß Erklärung des Schiffsführers – ausgefüllt werden (Artikel 6.03 Absatz 6).

Bemerkung zu Nummer 10:

- * 10a Findet die Entgasung nach dem Entladen in der Annahmestelle statt, ist Teil 4 auszufüllen;
- * 10b wird angekreuzt, wenn der Befrachter eine Annahmestelle für Dämpfe im Beförderungsvertrag angegeben hat (Artikel 7.05 Absatz 2a).
- * 10c wird angekreuzt, wenn der Befrachter keine Annahmestelle für Dämpfe im Beförderungsvertrag angegeben hat. Die Zuweisung einer Annahmestelle ist für die Umschlagsanlage vorgeschrieben (Verpflichtung gemäß Artikel 7.08).

G: Unterschrift erforderlich, Name der zuständigen Umschlagsanlage in Druckbuchstaben

Teil 2 a) Erklärung des Schiffsführers nach der Entladung beim Verlassen der Umschlagsanlage

Bemerkung zu Teil 2 a):

- * Der Schiffsführer unterzeichnet die Entladebescheinigung beim Verlassen der Anlage und bestätigt damit die Angaben in den Feldern 1 bis 10.

Teil 2 b) Erklärung des Schiffsführers während des Transports

Bemerkung zu Nummer 11:

- * Der Schiffsführer ist verpflichtet, in der Entladebescheinigung schriftlich oder digital aufzuzeichnen, ob beim Waschen während der Fahrt Waschwasser entstanden ist (Artikel 6.03 Absatz 4 Buchstabe b).

Bemerkung zu Nummer 12:

- * Der Schiffsführer ist verpflichtet, Aufzeichnungen über den Ort und die Menge des an Bord befindlichen Waschwassers zu führen (Artikel 6.03 Absatz 4 Buchstabe b).

Bemerkung zu Nummer 13:

- * Der Schiffsführer ist verpflichtet, kompatible Transporte in Feld 13 in Verbindung mit der Rechtmäßigkeit der Anwendung von Artikel 7.04 Absatz 3 Buchstabe c anzugeben, so dass ein Waschen oder Entgasen nicht erforderlich ist (Artikel 7.04 Absatz 3 Buchstabe c).

Bemerkung zu Nummer 14:

Feld für Bemerkungen

Unterschrift des Schiffsführers für Ereignisse während des Transports erforderlich, Name des Schiffsführers in Großbuchstaben

Teil 3: Erklärung über die Abgabe und Annahme des Waschwassers bei der Annahmestelle

Bemerkung zu Nummer 15:

- * Die Annahmestelle (stationäre oder mobile Sammlung) gibt hier auf der Entladebescheinigung die vom Schiff übergebene Menge an Waschwasser an. Ein Exemplar oder eine Kopie der Entladebescheinigung ist in den Unterlagen der Annahmestelle aufzubewahren (Artikel 7.01 Absatz 2). Ein Exemplar der Entladebescheinigung ist zusammen mit der registrierten Menge des übernommenen Waschwassers an das Schiff zurückzusenden (Artikel 7.01 Absatz 2).
- * Zulässige AVV-Schlüssel (6-stellig) für die Abgabe von Waschwasser (Verordnung Nr. 1013/2006):

Abfallschlüssel AVV	Beschreibung
16 07	<i>Abfälle aus der Reinigung von Transport- und Lagertanks und Fässern (außer 05 und 13)</i>
16 07 08*	ölhaltige Abfälle
16 07 09*	Abfälle, die sonstige gefährliche Stoffe enthalten
16 10	<i>Wässrige flüssige Abfälle zur externen Behandlung</i>
16 10 01*	Wässrige flüssige Abfälle, die gefährliche Stoffe enthalten
16 10 02	Wässrige flüssige Abfälle mit Ausnahme derjenigen, die unter 16 10 01 fallen

* Gefährliche Abfälle

Teil 4: Erklärung der Annahmestelle für die Abgabe und Übernahme von Dämpfen

Bemerkung zu Nummer 18:

- * Die Annahmestelle für Dämpfe muss auf der Entladebescheinigung die gemessene Dampfkonzentration in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Anhang IIIa angeben. Die Messungen werden in der Leitung zur Annahmestelle und an Stellen der Ladetanks vorgenommen, die der Sachkundige an Bord für geeignet hält.
-

IIPC

Beschluss IIPC 2023-I-1

Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 4. Quartal 2022

Beschluss angenommen am 23. Februar 2023

Ablauf des Verfahrens

1. Das Sekretariat hat den vorläufigen Finanzausgleich für das 4. 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. Februar 2023 wieder.
 - b) Die Tabelle „Vorläufige Jahresangaben“ (**Anlage 2**) gibt alle Angaben der innerstaatlichen Institutionen für 2022.
 - 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 2021 (Beschluss CDNI 2022-II-3).
 - c) Die Gasölmengen der Vertragsstaaten werden auf den internationalen Finanzausgleich übertragen.

Zahlungsverpflichtungen aufgrund des Finanzausgleichs des 4. Quartals 2022

3. Die IAKS billigt den Finanzausgleich für das 4. Quartal 2022 entsprechend folgender Aufstellung:

a) Gesamtausgaben:	11 223 154,65 €
b) Gesamteinnahmen:	10 953 312,20 €
c) Ergebnis:	- 269 842,45 €
d) Verteilung: SAB an:	
→ ITB:	189 431,73 €
→ BEV:	690 108,94 €
→ VNF:	2 982,08 €
LUX an:	
→ BEV:	59 206,50 €
SRH an:	
→ ITB:	6 778,99 €

Konto laut Artikel 14 der Geschäftsordnung der IAKS

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

Land/IN	zum Übertragen T4/2022	Übertragener saldo 2011-2021	Gesamtergebnis
	Dn T4		
DE	- 126 761,70 €	572 706,65 €	445 944,95 €
BE	- 46 676,73 €	- 14 087,35 €	- 60 764,08 €
FR	- 2 075,80 €	12 868,79 €	10 792,99 €
LUX	- 215,36 €	1 573,84 €	1 358,48 €
NL	- 88 366,50 €	450 465,91 €	362 099,41 €
CH	- 5 746,37 €	41 180,89 €	35 434,53 €
Σ	- 269 842,45 €	1 064 708,72 €	794 866,27 €

Anlagen

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Jahresangaben

Anlage 3: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 4: Verteilungstabelle

Anlage 1 2023-I-1

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven														
PT 4 2022		VNF (FR)		ITB (BE)		SAB (NL)		SRH (CH)		BEV (LUX)		BEV (DE)		TOTAL / GESAMT / TOTAAL		
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		7		1 603		2 462		110		7		1 420		5 609	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m³	-	1		112		447		48		2		447		1 056
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m³		5		787		2 711		118		5		2 593		6 219
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg		-		3 397		19 964		1 005		-		6 529	+	30 895
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg		70		30 892		55 321		4 495		105		37 875	+	128 758
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg		-		16 607		39 381		2 154		67		10 094	+	68 283
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg		50		50 896		114 666		7 654		172		54 498		227 936
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg				4 082		2 050		255					+	6 387
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg				2 001		12 744				26		3 756	+	18 527
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg		57		6 083		14 794		255		26		3 756		24 971
Zn	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering</u>															
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€		23 766		472 452		930 717		63 000		4 431		1 283 256	+	2 777 622
	Intérêts / Zinsen / Rente	€						2 243							+/	2 243
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€		23 766		472 452		932 960		63 000		4 431		1 283 256		2 779 865
Xn	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geinde verwijderingsbijdrage</u>															
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€		20 848		281 577		1 820 938		70 054		63 577		543 651	+	2 800 645
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderungen (definitief)*	€				- 1 758									-/-	- 1 758
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvrable* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€													+-	-
	(**) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€														-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€		20 848		279 819		1 820 938		70 054		63 577		543 651		2 798 887
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m³														-
	Volume de gazole IN / Gasölmenge IN / Gasolievolume NI	m³		2 455		33 127		245 780		8 246		29		47 010		336 647

* facultatif / fakultativ / facultatief

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

BE (ITB) : Trois factures relatives au 4ème trimestre de la Région Wallonne ne sont pas comptabilisées dans cette périodisation.

BE (ITB) : Drei Rechnungen der Region Wallonien für das vierte Quartal sind in diesem Ausgleich nicht berücksichtigt.

BE (ITB) : Drie facturen betreffende het 4e kwartaal van het Waals Gewest zijn niet in deze vereeniging opgenomen.

CDNI		Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens													
2022		VNF (FR)		ITB (BE)		SAB (NL)		SRH (CH)		BEV (LUX)		BEV (DE)		TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		26		6 376		9 760		382		12		5 851		22 407
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m³	1		505		1 783		151		3		1 725		4 168
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m³	31		3 760		11 520		346		11		11 657		27 325
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-smeervet	kg	40		13 609		73 908		1 785				28 132	+	117 474
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	265		124 233		224 232		14 429		150		153 487	+	516 796
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	20		67 309		157 495		5 004		85		40 499	+	270 412
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	325		205 151		455 635		21 218		235		222 118		904 682
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg			14 919		8 777		875					+	24 571
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg			7 049		52 276				46		14 451	+	73 822
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	102		21 968		61 053		875		46		14 451		98 495
Zn -	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering</u>														
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	86 336		1 941 355		3 665 730		239 000		8 957		5 272 210	+	11 213 588
	Intérêts / Zinsen / Rente	€					9 565							+-	9 565
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	86 336		1 941 355		3 675 295		239 000		8 957		5 272 210		11 223 153
Xn -	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>														
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	101 125		1 067 580		7 021 480		344 075		225 811		2 194 998	+	10 955 068
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderungen (definitief)*	€			- 1 758									-/-	- 1 758
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€												+-	-
	(***) Différence de systèmes /Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€													-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	101 125		1 065 822		7 021 480		344 075		225 811		2 194 998		10 953 310
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m³													-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m³	11 899		125 598		956 572		41 504		106		192 969		1 328 648

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

* facultatif / fakultativ / facultatief

Anlage 3 2023-I-1

Ausgleichsberechnung									
Jahr 2022/4. Quartal									
IPC PT 2022-4									
	Angaben IN Quartal 4T2022			Finanzausgleich					
Land/IN	Kosten	Einnahmen	Anteil Kosten	Vertraglicher Anteil Einnahmer	Ausgleich	Ausgleich T1	Ausgleich T2	Ausgleich T3	Ausgleich T4
	Zn	Xn	Zn/Zn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	CnT1	CnT2	CnT3	CnT4=Cn-CnT1-CnT2-CnT3
DE	5 272 210,56 €	2 194 998,04 €	0,4697619095893	5 145 448,86 €	2 950 450,82 €	749 898,14 €	732 017,82 €	719 219,42 €	749 315,43 €
BE	1 941 355,45 €	1 065 822,33 €	0,1729776974961	1 894 678,72 €	828 856,39 €	152 304,62 €	222 429,22 €	257 911,83 €	196 210,72 €
FR	86 335,57 €	101 125,02 €	0,0076926294516	84 259,77 €	- 16 865,25 €	- 8 882,66 €	- 8 045,58 €	- 2 919,09 €	2 982,08 €
LUX	8 957,07 €	225 810,81 €	0,0007980884412	8 741,71 €	- 217 069,10 €	- 52 571,88 €	- 51 368,78 €	- 53 921,94 €	- 59 206,50 €
NL	3 675 296,00 €	7 021 480,00 €	0,3274744146914	3 586 929,50 €	- 3 434 550,50 €	- 828 635,33 €	- 837 545,81 €	- 885 846,61 €	- 882 522,75 €
CH	239 000,00 €	344 076,00 €	0,0212952603304	233 253,63 €	- 110 822,37 €	- 12 112,90 €	- 57 486,86 €	- 34 443,61 €	- 6 778,99 €
Σ	11 223 154,65 €	10 953 312,20 €	1,00	10 953 312,20 €	- 0,00 €	0,00 €	0,00 €	- €	0,00 €

**Beschluss
IIPC 2023-I-2**

Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 1. Quartal 2023

Beschluss angenommen am 16. Mai 2023

Ablauf des Verfahrens

1. Das Sekretariat hat den vorläufigen Finanzausgleich für das 1. Quartal 2023 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 2023 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 2023

3. Die IAKS billigt den Finanzausgleich für das 1. Quartal 2023 entsprechend folgender Aufstellung:

a)	Gesamtausgaben:	2 975 836,85 €
b)	Gesamteinnahmen:	3 138 28,98 €
c)	Ergebnis:	162 449,13 €
d)	Verteilung:	
	SAB an:	
	→ ITB:	169 419,93 €
	→ BEV:	727 128,88 €
	→ VNF:	551,18 €

LUX an:

→ BEV:	90 221,23 €
--------	-------------

SRH an:

→ ITB:	39 553,64 €
--------	-------------

Konto laut Artikel 14 der Geschäftsordnung der IAKS

4. Die im Rahmen des Finanzausgleichs 2023 Stand 1. Quartal übertragenen Beträge lauten wie folgt:

Land/IN	zum Übertragen T1/2023	Vorläufiger Übertragener saldo 2022	Übertragener saldo 2011-2021	Gesamtergebnis
	Dn T1			
DE	73 635,86 €	-	126 761,70 €	572 706,65 €
BE	26 466,70 €	-	46 676,73 €	14 087,35 €
FR	1 110,70 €	-	2 075,80 €	12 868,79 €
LUX	169,50 €	-	215,36 €	1 573,84 €
NL	57 791,01 €	-	88 366,50 €	450 465,91 €
CH	3 275,36 €	-	5 746,37 €	41 180,89 €
Σ	162 449,13 €	-	269 842,45 €	1 064 708,72 €
				957 315,40 €

Anlagen

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 3: Verteilungstabelle

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 1 2023			VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		10	1 608	2 633	96	3	1 513	5 863
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	-	117	454	44		523	1 138
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	5	859	3 096	62	3	3 296	7 321
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	3 106	20 425	280		7 113	+ 30 924
	Chiffons usagés / Altläppen / Poetsdoeken	kg	125	37 033	61 217	4 927	60	46 459	+ 149 821
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	85	19 070	43 675	700	12	11 831	+ 75 373
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	210	59 209	125 317	5 907	72	65 403	256 118
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		5 570	1 602	250			+ 7 422
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 718	13 815		28	4 553	+ 20 114
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	2	7 288	15 417	250	28	4 553	27 538
Zn -	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering</u>								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	20 346	484 832	1 059 488	60 000	3 105	1 348 904	+ 2 976 676
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 839				+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	20 346	484 832	1 058 649	60 000	3 105	1 348 904	2 975 837
Xn -	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>								
	Retributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	20 906	302 325	2 013 540	102 829	93 496	605 190	+ 3 138 286
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uineinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderungen (definitiv)*	€							+/- -
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€							+/- -
	(***) Différence de systèmes /Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€							-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	20 906	302 325	2 013 540	102 829	93 496	605 190	3 138 286
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³							-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	2 135	30 233	240 334	10 771		45 975	329 448

* fakultatif / fakultativ / facultatif

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

Anlage 2 IIPC 2023-I-2

Ausgleichsberechnung					
Jahr 2023 /1. Quartal					
IIPC PT 2023-1					
	Angaben NI Quartal 1T2023			Finanzausgleich	
Land/IN	Kosten	Einnahmen	Anteil Kosten	vertraglicher Anteil Einnahmen	Ausgleich
	Zn	Xn	Zn/ Σ Zn	Zn/ Σ Zn x Σ Xn = Ω	Cn = Ω - Xn
DE	1 348 904,15 €	605 189,90 €	0,4532856530760	1 422 540,01	817 350,11 €
BE	484 832,25 €	302 325,38 €	0,1629229942495	511 298,95	208 973,57 €
FR	20 346,45 €	20 905,97 €	0,0068372195875	21 457,15	551,18 €
LUX	3 105,00 €	93 495,73 €	0,0010434039756	3 274,50	- 90 221,23 €
NL	1 058 649,00 €	2 013 540,00 €	0,3557483334478	1 116 440,01	- 897 099,99 €
CH	60 000,00 €	102 829,00 €	0,0201623956636	63 275,36	- 39 553,64 €
Σ	2 975 836,85 €	3 138 285,98 €	1,00	3 138 285,98 €	0,00 €

**Angenommene Beschlüsse der Sitzung der Konferenz der Vertragsparteien vom
19. Dezember 2023**

**Beschluss
CDNI 2023-II-1
Zusammensetzung und Vorsitz der KVP**

Die Konferenz der Vertragsparteien,

nimmt anlässlich der Konferenz der Vertragsparteien vom 19. Dezember 2023

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)
Frau RENAUX (Mitglied)
Herr EL KAHLOUN (Mitglied)
Herr MILCAMP (Stellvertreter)
Herr VERLINDEN (Stellvertreter)

Frankreich: Frau BOULDOUYRÉ (Delegationsleiterin)

Luxemburg: Herr NILLES (Delegationsleiter)
Herr SCHROEDER (Mitglied)

Niederlande: Herr TEN BROEKE (Delegationsleiter)
Herr KORTMAN (Mitglied)
Herr SPUIJ (Stellvertreter)
Frau POP (Stellvertreterin)

Schweiz: Herr NUSSER (Delegationsleiter)
Herr KOLTSIDAS (Mitglied)

Der Vorsitz 2024 obliegt der schweizerischen Delegation, der Vize-Vorsitz obliegt der deutschen
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 (Vertreter, Delegationsleiter)
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 WINGELAAR (Vertreter des Gewerbes)

Schweiz: Herr NUSSER (Vertreter, Delegationsleiter)
Herr BLESSINGER (Stellvertreter)
Frau GEBHARD (Stellvertreterin)
Herr METZGER (Vertreter des Gewerbes)

**Beschluss
CDNI 2023-II-2
Arbeitsprogramm CDNI 2024-2025**

Die Konferenz der Vertragsparteien,
unter Hinweis auf die ihr durch das Übereinkommen übertragenen Aufgaben,
nimmt das Arbeitsprogramm 2024-2025 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

Anlage CDNI 2023-II-2

Arbeitsprogramm 2024-2025 des CDNI

Nr.	Auftrag / Veranlassung	Dauer		Referenzdokumente	Priorität		
		von	bis				
Teil A: öl- und fetthaltige Abfälle							
1.	Finanzierungssystem nach Artikel 6 CDNI						
	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 CPC (22) 19 = IIPC (22) 22 rev.1 = CDNI/G (22) 34	Fortlaufende Aufgabe		
	1.2. Erstellung der vierteljährlichen und jährlichen internationalen Finanzausgleiche				Fortlaufende Aufgabe		
	1.3 Prüfung der im Rahmen des Finanzausgleichs übertragenen Beträge	2024	2025				
	1.4 Studie über neue Antriebsarten und Abfallerzeugung zur besseren Abschätzung der Auswirkungen auf das System*	2024	2025	CPC (21) 18 final (Punkt 2.4) CPC (22) 55	II		
	1.5 Analyse der Möglichkeit und der Modalitäten einer Aufnahme von neuen Kraftstoffen in das Finanzierungssystem von Teil A	2024	2025	CPC (21) 18 final (Punkt 2.4) CPC (22) 55	II		
	1.6 Festlegung der Modalitäten der Abfallabgabe für Schiffe mit neuen Antriebsarten	2024	2025	CPC (21) 18 final (Punkt 2.4) CPC (22) 55	II		
	1.7 Evaluierung des neuen elektronischen Zahlungssystems des CDNI (SPE-CDNI 3.0)	-	2025	CPC (21) 20 IIPC (23) 24 Lenk rev.3	I		
2.	Optimierung des Betriebs des Annahmestellennetzes						
	2.1 Festlegung eines Rahmens für die Erhebung und Bereitstellung repräsentativer Daten zur Beschreibung der Systeme und zur Erleichterung strategischer Entscheidungen *	2024	-	CPC (21) 18 final (Punkt 1.2) IIPC (21) 46 CPC (23) 2 = IIPC (23) 2	I		
	2.2 Weiterführung des CDNI-Benchmarking (finanziell und operativ): Analyse der Entsorgungsprozesse (qualitative und quantitative Kriterien) *	2024	2025	CPC (16) 26 intern IIPC (19) 34 intern = CPC (19) 36 intern (Bericht 2018) CPC (21) 18 final (Punkt 1.3) IIPC (23)m 23 (Punkt 4.6)	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		
	2.3 Regelmäßige (erforderlichenfalls bilaterale) „Good Practice“-Workshops zwischen den innerstaatlichen Institutionen zur Sondierung möglicher Synergien zwecks Optimierung des Systems nach Teil A *	2024	2025	CPC (21) 18 final (Punkt 1.4) CPC (23) 12 = CDNI/G (23) 18	I
	2.4 Prüfung und Bericht über technische Fortschritte und Maßnahmen, die zur Verringerung des Abfallvolumens beitragen (interne Reflexionsgruppe)*	2024	2025	CPC (21) 18 final (Punkt 1.5)	II
	2.5 Begleitung der Einführung des neuen Moduls zur Erfassung der Abgabe von Abfällen	2024			I
	2.6 Evaluierung des neuen Moduls zur Erfassung der Abgabe von Abfällen	-	2025		I
3.	Allgemeine Fragen im Zusammenhang mit Teil A				
	3.1 Digitalisierung des Ölkontrollbuchs: Prüfung des erforderlichen Rechtsrahmens und der technischen Voraussetzungen für dessen Einhaltung; gegebenenfalls Änderung der einschlägigen Bestimmungen der Anwendungsbestimmung	2024	2025	IIPC (19) 21 rev.1 intern IIPC (19) 32 CDNI/G (20) 39 = IIPC (20) 29 CDNI/G (22) 46 = IIPC (22) 43	I
Teil B: Abfälle aus dem Ladungsbereich					
4.	Änderung des Übereinkommens zur Aufnahme von Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung Beschluss CDNI 2017-I-4; CPC (19) 11 rev.2				
	4.1 Überwachung der Ratifikation und Umsetzung der Änderung	2024	2025	CPC (20) 10 rev.4 CPC (22) 15 rev.1 = CDNI/G (22) 32 rev.1 CPC (20) 54 rev.2 = CDNI/G (20) 33 rev.3 CP CPC (23) 4	I
	4.2 Vorbereitung der Evaluierung der Bestimmungen zur Behandlung gasförmiger Rückstände	2024	-	Beschluss CDNI 2017-I-4 CDNI/G (21) 38 rev.3 CDNI/G (22) 37 rev.2 CDNI/G (22) 47 CDNI/G (22) 15 rev.3 + add. CDNI/G (23) 21	I
5.	Überwachung der Umsetzung von Teil B:				
	5.1 Aktualisierung der Liste der nationalen Ansprechpartner zur Veröffentlichung auf der Website				Fortlaufende Aufgabe

* 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		
	5.2 Regelmäßige Aktualisierung der Information über die Infrastruktur (Annahmestellenkarte auf der Website)			CPC (14) 29 rev.1 intern CPC (20) 54 rev.1 = CDNI/G (20) 33 rev.2 (Entgasung)	Fortlaufende Aufgabe

Teil C: sonstige Schiffsbetriebsabfälle

6.	Aufnahme der Abwässer aus dem Betrieb von Poolanlagen an Bord von Fahrgastschiffen als neue Abfallkategorie in Teil C und Festlegung eines Rahmens für die Behandlung und Einleitung dieser Abwässer	-	2025	CDNI/G (19) 39 rev.2 CDNI/G (22) 50	II
7.	Prüfung der Zweckmäßigkeit der Beibehaltung der Unterscheidung zwischen Fahrgast- und Kabinenschiffen	2024	2025	Beschluss CDNI 2021-I-6	II
8.	Prüfung der Notwendigkeit von Bestimmungen für die Kontrolle der Abwassermenge und der Ablässe der Bordkläranlagen; ggf. Ausarbeitung entsprechender Bestimmungen	2024	2025	CDNI/G (18) 32 CDNI/G (18) 33	II
9.	Bereinigen der Vorschriften: Verweis auf die technischen Vorschriften des ES-TRIN in Bezug auf Bordkläranlagen	2024	2025		II
10.	Überwachung der Umsetzung von Teil C:				
	10.1 Aufstellung einer Liste der nationalen Ansprechpartner zur Veröffentlichung auf der Website				Fortlaufende Aufgabe
	10.2 Regelmäßige Aktualisierung der Information über die Infrastruktur (Annahmestellenkarte auf der Website)				Fortlaufende Aufgabe

Allgemeine Fragen

11.	Follow-up des internationalen Workshops mit den zuständigen Behörden zur Umsetzung der Teile B und C (2023)	2024	2025		I
12.	Kommunikation über die Umsetzung des Übereinkommens (Aktualisierung der Inhalte der Website, Pressemitteilungen und Newsletter, Pflege von WaSTo usw.)				Fortlaufende Aufgabe
13.	FAQ: Erarbeitung und Aktualisierung von FAQ			CPC (21) 25 rev.1 CPC (22) 46 = CDNI/G (21) 59 rev.1	Fortlaufende Aufgabe
14.	Prüfung der Geschäftsordnungen				
	14.1 Prüfung der Geschäftsordnung der KVP	2024	2025		II
	14.2 Prüfung der Geschäftsordnung der IAKS	2024	2025		II
	14.3 Prüfung der Finanzordnung	2024	2025		II

Nr.	Auftrag / Veranlassung	Dauer		Referenzdokumente	Priorität
		von	bis		
15.	Zusammenarbeit mit anderen Fluss- und internationalen Organisationen zur Gewährleistung der Harmonisierung der internationalen Vorschriften <ul style="list-style-type: none"> - Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (Abstimmung der Bestimmungen des Kapitels 15 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und des CDNI) - Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE): Arbeiten zur Harmonisierung der CEVNI mit den Bestimmungen des CDNI und des ADN - Donaukommission - Internationale Kommission zum Schutz des Rheins - Europäische Union 				Fortlaufende Aufgabe
16.	Prüfung einer Änderung von Anlage 1 des Übereinkommens zur Ausweitung des Anwendungsbereichs in Frankreich	2024	-	CPC (19) 50	II
17.	Beziehungen zu Drittstaaten, die an einem Beitritt zum Übereinkommen interessiert sind			CPC (19) 3 + add	Fortlaufende Aufgabe
18.	Übersicht über die nationale Umsetzung inklusive Benennung der Verantwortlichen bei Verstößen und aktualisiertem Bußgeldkatalog				Fortlaufende Aufgabe

**Beschluss
CDNI 2023-II-3
Internationaler Finanzausgleich 2022**

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 2022,

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 19. Dezember 2023 in Kraft.

Anlage

Anlage CDNI 2023-II-3

Zusammenfassung der Jahresangaben 2022

Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens

CDNI	2022	VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1 Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		26	6 446	9 760	382	12	5 851	22 477
2 Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	1	514	1 783	151	3	1 725	4 177
3 Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	31	4 044	11 520	346	11	11 667	27 619
Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	40	14 547	73 908	1 785		28 132	+ 118 412
Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	265	124 618	224 232	14 429	150	153 487	+ 517 181
Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	20	67 792	157 495	5 004	85	40 499	+ 270 895
4 Total des déchets huileux solides / Summe der ölhältigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	325	206 957	455 635	21 218	235	222 118	906 488
Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		14 971	8 777	876			+ 24 624
Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		7 305	52 276		46	14 451	+ 74 078
5 Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	102	22 276	61 053	876	46	14 451	98 804
<u>Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering</u>								
Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	86 336	1 979 056	3 665 730	294 989	10 207	5 272 210	+ 11 308 527
Intérêts / Zinsen / Rente	€			9 565				+/- 9 565
Total / Gesamt / Totaal Zn	€	86 336	1 979 056	3 675 295	294 989	10 207	5 272 210	11 318 092
<u>Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>								
Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	101 125	1 067 580	7 021 480	351 564	225 811	2 194 998	+ 10 962 557
Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderungen (definitief)*	€		- 1 758					+/- - 1 758
Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of +/-)*	€							+/- -
(***) Différence de systèmes /Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of +/-)*	€							-
Total / Gesamt / Totaal Xn	€	101 125	1 065 822	7 021 480	351 564	225 811	2 194 998	10 960 799
Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³						200 000	200 000
Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	11 899	125 598	956 572	41 504	106	192 969	1 328 648

* fakultatif / fakultativ / facultatif

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 2022								
	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/ Additionele verevening	Excédents ou déficits/ Mehreinnahme oder Defizit/ Overschot of tekort
	Zn	Xn	Zn/ Σ Zn	Zn/ Σ Zn x Σ Xn = Ω	Cn = Ω - Xn	Cnsq= Σ (CnT1 à CnT4)	Δ Cn=Cn-Cnsq	U=Xn-Zn+Cnsq+ Δ Cn
DE	5 272 209,82 €	2 194 997,53 €	0,4658214128072	5 105 775,10 €	2 910 777,57 €	2 950 450,82 €	- 39 673,24 €	- 166 434,72 €
BE	1 979 056,00 €	1 065 822,33 €	0,1748577339330	1 916 580,56 €	850 758,23 €	828 856,39 €	21 901,84 €	- 62 475,44 €
FR	86 335,57 €	101 125,02 €	0,0076281025540	83 610,10 €	- 17 514,92 €	-16 865,25 €	- 649,67 €	- 2 725,47 €
LUX	10 207,07 €	225 810,61 €	0,0009018365980	9 884,85 €	- 215 925,76 €	-217 069,10 €	1 143,34 €	- 322,22 €
NL	3 675 295,00 €	7 021 480,00 €	0,3247274231934	3 559 272,17 €	- 3 462 207,83 €	-3 434 550,50 €	- 27 657,33 €	- 116 022,83 €
CH	294 989,00 €	351 564,00 €	0,0260634909144	285 676,70 €	- 65 887,30 €	-110 822,37 €	44 935,05 €	- 9 312,31 €
Σ	11 318 092,46 €	10 960 799,49 €	1,00	10 960 799,49 €	0,00 €	0,00 €		- 357 292,98 €
	Solde/Saldo/ 31.12.2022		- 357 292,97 €					

**Beschluss
CDNI 2023-II-4
Teil A**

**Beibehaltung der Höhe der Entsorgungsgebühr von öl- und fetthaltigen Abfällen von
10 € je 1000 l geliefertes Gasöl im Jahr 2024**

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 23. November 2023, vorgelegt gemäß Artikel 4.01 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung dieses Übereinkommens;

unter Hinweis auf den Bericht der IAKS vom 4. Dezember 2023 über die Verwaltung des Finanzierungssystems gemäß Artikel 6 des CDNI, der diesem Beschluss beigefügt ist;

unter Berücksichtigung der Stellungnahmen aus dem Gewerbe, das mit dem derzeitigen Ausbau des Netzes von Annahmestellen zufrieden ist;

in Kenntnis der Tatsache, dass die Auswirkungen der Erhöhung der Entsorgungsgebühr auf 10 Euro je 1000 l gelieferten Gasöls am 1. Januar 2023 auf die finanzielle Stabilität des Systems noch nicht beurteilt werden können;

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

in Kenntnis, dass es angesichts der Konjunkturschwankungen angemessen wäre, eine Beratung über dieses Thema auf die Tagesordnung der nächsten Sommersitzung zu setzen;

in der Erwägung, dass die kumulierte Mehreinnahme seit dem Jahr 2011 noch ausreichen sollte, um ein mögliches Defizit für das Jahr 2024 zu decken;

beschließt, den Betrag der Entsorgungsgebühr von 10 Euro pro 1000 l gelieferten Gasöls beizubehalten.

Anlage: Bericht der IAKS über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2024 (Artikel 10 und 14).

Teil A

Bericht der IAKS über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2024 (Artikel 10 und 14)

1. Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2022

Mit der Unterzeichnung des CDNI im Jahre 1996 einigten sich die Vertragsstaaten auf eine Entsorgungsgebühr in Höhe von 7,50 Euro pro 1000 l mineralölsteuerfrei gelieferten 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 und somit konnten Mehreinnahme erzielt werden. 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 Bilgenentölungsboot in Doppelhüllbauweise 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 Fahrgastschifffahrt 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 nahezu 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 und die dadurch steigenden Löhne und die Vertragsklauseln zur Preisanpassung;
- 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 im Jahr 2021. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Einnahmen automatisch durch die Erhöhung der Entsorgungsgebühr steigen und nicht durch eine Steigerung der gebunkerten Mengen. Diese bleiben in etwa auf dem Niveau von 2019.

Die Kosten bewegen sich hingegen auf einem hohen Niveau. Sie hängen insbesondere vom Gasölpreis, der Inflationsrate und den Lebenshaltungskosten ab, die allesamt in den Jahren 2021 und 2022 angestiegen sind. **2022 weist das Finanzierungssystem erneut ein Defizit in Höhe von 357.000 Euro aus.**

Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 2011 bis 2022¹

	Beiträge €	Kosten €	Mehreinnahme Deutschland €	Niederlande €	Belgien €	Schweiz €	Frankreich €	Luxemburg €	Zuschreibung der Mehreinnahme
									Deutschland Niederlande Belgien Schweiz Frankreich Luxemburg
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	11 423 301	11 293 811	129 490	61 559	45 125	18 969	3 145	620	71
2022	10 960 799	11 318 092	- 357 293	- 166 435	- 116 023	- 62 475	- 9 312	- 2 725	- 322
Total	125 372 426	124 665 011	707 415	406 273	334 443	- 76 561	31 869	10 143	1 251

Am Jahresende 2022 verzeichnet das System einer kumulierten Mehreinnahme von rund 707.000 Euro, die Summe wird nach dem von der CDNI festgelegten Verteilungsschlüssel wie folgt an die Vertragsstaaten ausgezahlt:

Kumulierte Übertragungen von 2011 bis 2022

Land/IN	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (vorläufig)	Gesamtergebnis	
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 €	61 558,79 €	- 166 434,72 €	406 271,93 €	
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 €	18 969,13 €	- 62 475,44 €	- 76 562,80 €	
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 €	620,43 €	-	2 725,47 €	10 143,33 €	
LUX	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	- 813,79 €	- 829,15 €	- 917,84 €	71,11 €	-	322,22 €	
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 €	45 125,30 €	- 116 022,83 €	334 443,09 €	
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 €	3 145,25 €	-	9 312,31 €	31 869,57 €
Σ	845 249,24 €	867 115,03 €	921 154,47 €	885 831,21 €	738 590,00 €	346 825,00 €	144 317,00 €	- 1 024 350,71 €	- 1 047 258,00 €	- 1 742 254,54 €	129 490,02 €	- 357 292,98 €	707 415,74 €	

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

Zwischen 2011 und 2022 hat das schifffahrtstreibende Gewerbe 125 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 mehr als 124 Millionen Euro.

Insgesamt belief sich diese Mehreinnahme zwischen 2011 und 2022 auf rund 707.415 Euro, welche an die Vertragsstaaten ausgeschüttet wurden.

Das bestehende Netz von Annahmestellen, das bei Inkrafttreten des CDNI eingerichtet wurde, blieb zwischen 2011 und 2022 weitgehend unverändert (außer in Belgien).

2. Finanzielle Entwicklung in 2023

Hohe Kosten vor dem Hintergrund einer bislang nicht bekannten Inflation haben erneut zu einem Defizit im Jahr 2022 geführt. 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 2023 auf 10 Euro pro 1.000 Liter mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls zu erhöhen.

Die Auswirkungen dieser Erhöhung sind bei den vorläufigen Ergebnissen des internationalen Finanzausgleichs zu beobachten. **2023 wird wahrscheinlich ein nahezu ausgeglichenes Ergebnis verzeichnet werden.**

¹ Sofern nicht anders angegeben, sind alle Daten dem internationalen Finanzausgleich des CDNI entnommen. Bei den Daten für 2022 handelt es sich um vorläufige Daten.

Aufgrund der Umstellung des Verfahrens zur Erhebung der Entsorgungsgebühr auf das SPE-CDNI 3.0 liegen bislang jedoch noch keine validen Zahlen für das 2. Halbjahr 2023 vor.

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 2022. Bei den gebunkerten Mengen ist sogar ein Rückgang von 0,55 % im ersten Halbjahr 2023 im Vergleich zum ersten Halbjahr des Vorjahres zu vermelden.

Die Kosten befinden sich ihrerseits auf einem hohen Niveau und steigen weiter an. Im gleichen Zeitraum betrug der Anstieg 8,00 %. Sie hängen insbesondere von den Gasölpreisen, der Inflation und den Lebenshaltungskosten ab. Dieser Anstieg wird sich voraussichtlich auch 2024 fortsetzen.

3. Planung für 2024 und darüber hinaus

Die Innerstaatlichen Institutionen (NI) haben die nachstehenden Schätzungen übermittelt. Die fehlenden Schätzwerte wurden vom Sekretariat in der folgenden Tabelle auf der Grundlage der Daten früherer Jahre und des aktuellen Trends ergänzt. Dabei wurde ein Satz von 2 % für die Kosten für Luxemburg und Belgien zur Anwendung gebracht.

Für 2024 gehen die Schätzungen von einem nahezu ausgeglichenen Ergebnis aus. Wenn dieses Ergebnis bestätigt wird, **ergibt sich nach Abschluss des Jahres 2024 eine Mehreinnahme in Höhe von ca. 763.000 €.**

Diese relativ niedrige Mehreinnahme kann zu Liquiditätsengpässen führen, wenn die mehrmals im Jahr anfallenden Sammel- und Entsorgungsleistungen bezahlt werden müssen. Einige NI können auf Bankkredite oder andere Finanzinstrumente (wie Garantien) zurückgreifen, um einen vorübergehenden Liquiditätsengpass zu überbrücken.

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;
- Anstieg der Rohstoff- und insbesondere der Energiepreise;
- eine Verringerung des Transportbedarfs bei steigenden Rohstoffpreisen und einem Rückgang der Nahrungsmittelproduktion;
- 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 2022	Schätzung Ausgaben 2023	Schätzung Ausgaben 2024	Schätzung Ausgaben 2025	Einnahmen vorläufiger FA 2022	Schätzung Einnahmen 2023	Schätzung Einnahmen 2024	Schätzung Einnahmen 2025
DE	5 272 209,82	5 900 000,00	6 000 000,00	6 100 000,00	2 194 997,53	2 500 000,00	2 600 000,00	2 700 000,00
BE	1 979 056,00	1 989 346,97	2 059 769,29	2 100 964,37	1 065 822,33	1 253 910,00	1 420 000,00	1 500 000,00
FR	86 335,57	90 221,00	94 281,00	95 000,00	101 125,02	119 000,00	125 000,00	130 000,00
LUX	10 207,07	10 411,00	10 619,01	10 831,00	225 810,61	394 986,00	402 886,00	410 944,00
NL	3 675 295,00	4 000 000,00	4 320 000,00	4 666 000,00	7 021 480,00	7 667 000,00	7 820 000,00	7 976 000,00
CH	294 989,00	239 000,00	265 000,00	275 000,00	351 564,00	380 000,00	380 000,00	400 000,00
Gesamt	11 318 092,46	12 228 978,97	12 749 669,31	13 247 795,37	10 960 799,49	12 314 896,00	12 747 886,00	13 116 944,00

Bemerkung für Deutschland: In Deutschland wurde ein altes Bilgenentölgungsboot durch ein neues Doppelhüllen-Bilgenentölgungsboot ersetzt; während ein anderes Bilgenentölgungsboot, das auf der Weser betrieben wurde durch ein in Duisburg stationiertes Bilgenentölgungsboot ersetzt wurde, das jetzt auf den deutschen Kanälen zwischen Bremen und Emden und den Häfen am Mittellandkanal eingesetzt wird. Das Netz der Annahmestellen wird in den Jahren 2023 und 2024 stabil bleiben. Es gibt jedoch einen erheblichen Kostenanstieg zwischen 2022 und 2023, der auf die wirtschaftliche Situation zurückzuführen ist, die durch den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine ausgelöst wurde und die Energiepreise und in der Folge die dadurch bedingte Inflation in die Höhe trieb. Im Jahr 2023 gingen die Energiepreise und die Inflation zwar zurück, sie blieben aber auf einem hohen Niveau. Im Jahr 2023 gab es keine Lohnerhöhung. Für 2024 rechnet der BEV weiterhin mit einem gleichbleibend hohen Ausgabenniveau.

Auf der Einnahmenseite führte die Umstellung von SPE-CDNI Version 2 auf Version 3 im Jahr 2023 zu Sondereffekten:

- Die Erfassung zahlreicher Offline-Transaktionen, die in den Terminals zunächst nicht verarbeitet wurden und dann an die NI übermittelt wurden. Dies wirkte sich positiv auf die Einnahmen aus.
- Viele Inhaber von ECO-Konten, die im BEV geführt werden, registrierten sich mit großer Verspätung für die Version 3 des SPE-CDNI, was dazu führte, dass die Bunkerbetreiber schriftliche Verfahren durchführten. Es ist nicht auszuschließen, dass bis heute noch nicht alle Transaktionen erfasst werden konnten.

Abschließend ist zu bemerken, dass der BEV mit einem Anstieg der Einnahmen rechnet. Diese bleiben jedoch unter dem, was der BEV nach der Erhöhung der Entsorgungsgebühr auf 10,00 EUR pro 1.000 Liter mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls zum 1. Januar 2023 hätte erwarten können.

Bemerkung für Frankreich: Frankreich denkt derzeit über eine Ausweitung des Übereinkommens auf das gesamte Gebiet Kontinentalfrankreichs nach. Diese Ausweitung würde die Einrichtung zusätzlicher Annahmestellen erfordern. Frankreich hat die Entsorgungsgebühr bei seiner Evaluierung berücksichtigt und befürwortet ein System, das ein Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben gewährleistet. In den Daten für 2025 ist diese mögliche Ausweitung nicht berücksichtigt.

Bemerkung für die Schweiz: Die Beträge werden durch den Wechselkurs zwischen Schweizer Franken und Euro beeinflusst.

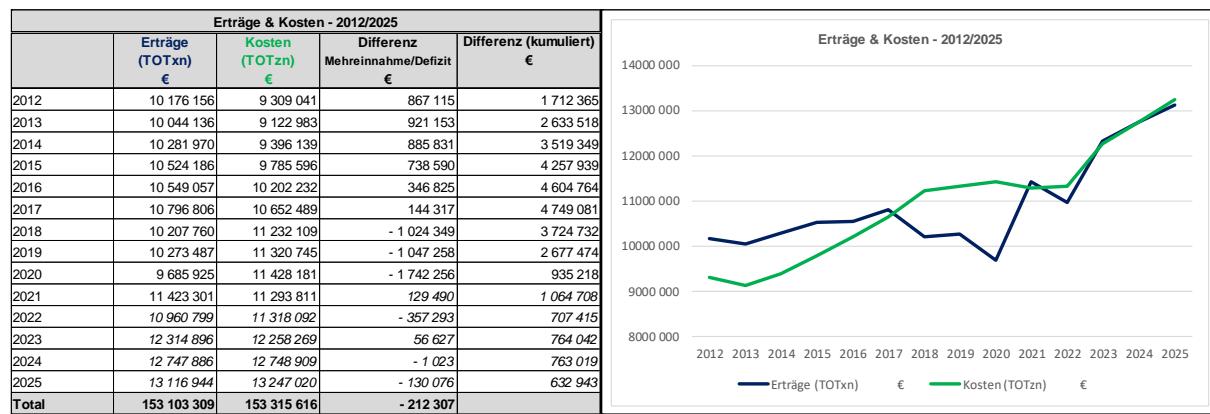
Bemerkung für die Niederlande: In den Niederlanden sind Bilgenentölgungsboote in Den Helder, IJmuiden und auf dem IJsselmeer außer Betrieb genommen worden.

4. 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 Haushaltssjahre 2022 bis 2025 des Finanzierungssystems der Sammlung und Entsorgung der Abfälle von Teil A des Übereinkommens vorgenommen.

Die vorläufigen Daten des Haushaltsjahres 2022 weisen seit 2011 kumulierte Mehreinnahmen von ungefähr 707.000 € aus. Allerdings wurde in den vergangenen Jahren bereits ein erheblicher Rückgang der Jahresmehreinnahmen festgestellt. Die Einnahmen bleiben weitgehend stabil, wobei die Kosten unverändert hoch bleiben. Das laufende Jahr (2023) wird durch die Erhöhung der Entsorgungsgebühr um 1,50 Euro pro 1000 l mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls voraussichtlich mit einem ausgeglichenen Ergebnis abschließen. Dies bedeutet, dass die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr die Kosten für die Sammlung und Entsorgung ölf- und fetthaltiger Abfälle ganz knapp decken. Es ist sogar sehr wahrscheinlich, dass die Einnahmen die Ausgaben kurzfristig nicht mehr ausgleichen werden.

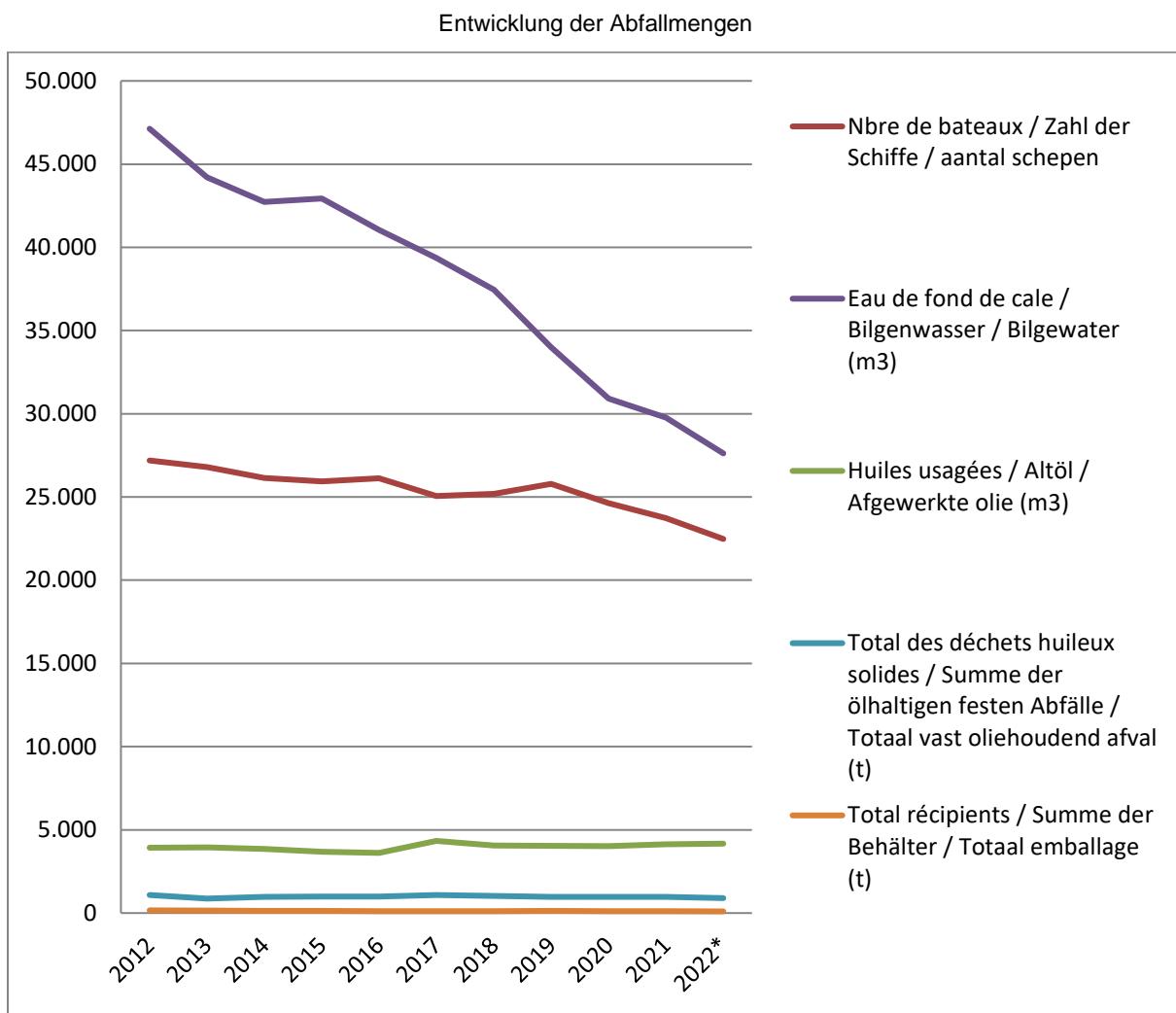
Die Innerstaatlichen Institutionen haben die folgenden Prognosen. Die fehlenden Prognose-Daten sind in der Tabelle anhand der Datenlage früherer Jahre und entsprechend dem derzeitigen Trend ergänzt worden unter Berücksichtigung einer Beibehaltung der Entsorgungsgebühr von 10 Euro pro 1.000 Liter mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls.



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

Dieser Trend (steigende Kosten trotz rückläufiger Abfallvolumina) 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. 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 2018 fertiggestellt;
4. und schließlich führten auch die Energiekosten und die Inflation zu einem Anstieg.



5. Überlegungen mit eventuellen Auswirkungen auf den Finanzausgleich

- Die IAKS stellt fest, dass die Kosten unverändert hoch bleiben. 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 Prioritäten² 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. Es könnte jedoch eine Anpassung des Netzes ins Auge gefasst werden, wenn die Einnahmen und Ausgaben sich signifikant verändern³;
- Nutzung innovativer Synergien bei der Abfallsammlung;
- Reduzierung der gesammelten Abfallmengen;
- Erhebung und Bereitstellung von Daten;
- Überprüfung der Finanzierungsstruktur.

² CPC (21) 18 endg. = CDNI/G (21) 31 endg. = IIPC (21) 25 endg..

³ CPC (21)m 35.

- Das **Gewerbe** könnte Überlegungen zur Abdeckung des Netzes von Annahmestellen anstellen.
- Der BEV informiert über Änderungen auf den Kanälen in Norddeutschland und auf der Weser, die zu einer Senkung der Annahmekosten in dieser wichtigen Region des Landes (Kanalvierreck) geführt haben. Auf der Donau wurde ein Bilgenentöhlungsboot in Doppelhüllbauweise in Betrieb genommen.
- In **Frankreich** werden derzeit Überlegungen über eine **Ausdehnung des Übereinkommens** auf gesamt Kontinentalfrankreich 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**⁴ sollte berücksichtigt werden. Zum heutigen Stand wurden etwa 80 % der in Betrieb befindlichen Bilgenentöhlungsboote vor 1980 gebaut, und langfristig werden diese Schiffe den geltenden Vorschriften nicht mehr entsprechen: Ab 2039 müssen alle Bilgenentöhlungsboote in Doppelhüllbauweise nach den Anforderungen des ADN (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen) ausgeführt sein. Die Flottenbestandsverzeichnisse der Vertragsstaaten weisen insgesamt 46 Bilgenentöhlungsboote 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 Doppelhüllbauweise ausgeführt. Auf nationaler Ebene werden Konsultationen durchgeführt, wobei der Erneuerung der Bilgenentölerflotte Rechnung getragen wird, insbesondere bei der Ausarbeitung eines mehrjährigen Strategieplans.

6. Bewertung des Betrags der Abfallentsorgungsgebühr

- In der Erkenntnis, dass nach dem ersten Jahr der Anwendung die Erhöhung der Entsorgungsgebühr um einen Euro fünfzig für 1000 Liter mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls zum 1. Januar 2023 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
- im Bewusstsein, dass alle Schätzungen auf einen Anstieg der Lebenshaltungskosten und der Preise für Gasöl und andere Konsumgüter hindeuten sowie
- gemäß den Schätzungen der Innerstaatlichen Institutionen, könnte es sehr wahrscheinlich sein, dass die Einnahmen aus den Entsorgungsgebühren die Kosten für die Sammlung und Entsorgung von ölf- und fetthaltigen Abfällen kurzfristig bei einer Entsorgungsgebühr von 10 Euro nicht mehr decken werden.

Die IAKS wird die Entwicklungen (Kosten/Einnahmen) weiterhin sehr aufmerksam verfolgen, um die Zukunftsfähigkeit des Systems zu gewährleisten und die IAKS schlägt vor, diesen Bericht bei ihrer Sitzung im Mai 2024 zu aktualisieren.

7. Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2024

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

- beschließen, den vorliegenden Bericht zu veröffentlichen, mit dem Hinweis, dass aufgrund der aktuellen Entwicklung der Kosten und Einnahmen der Betrag der Entsorgungsgebühr angepasst werden muss;
- beschließen, den Betrag der Entsorgungsgebühr von 10,00 Euro bis mindestens zur nächsten Sitzung der KVP (Juni 2024) und bis zu der Erstellung des nächsten Berichts unverändert zu lassen;

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

- die IAKS ersuchen, ein Gesamtkonzept mit ausreichenden Annahmestellen im Netzwerk und einer effizienten Entsorgung zu verfolgen;
- die IAKS ersuchen, auf die Kostenentwicklung zu achten;
- das schifffahrtstreibende Gewerbe bitten, sich zu dem zukünftigen Bedarf an Annahmestellen zu positionieren;
- die IAKS ersuchen, im Mai 2024 einen neuen Bericht vorzulegen.

Anhänge:

Anhang 1: Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung 2012-2022

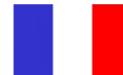
Anhang 2: Länderbeschreibungen im Vergleich mit Blick auf das Netz der Annahmestellen

**Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung
2012 - 2022**

CDNI															
2012-2022		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2022	
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	23 736	22 477	302 673	-17,34%
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	4 127	4 177	48 405	6,50%
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	29 765	27 619	428 081	-41,39%
Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle /															
4	Totala vasa oliehoudend afval	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	977	906	7 967	-16,07%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	119	99	1 039	-38,88%
<u>Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering</u>															
Total / Gesamt / Totaal Zn		€	9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 232	10 652 489	11 232 110	11 320 744	11 428 180	11 293 811	11 318 092	124 665 010	21,58%
<u>Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenomme Entfernungsentgelte / geïnde verwijderingsbijdrage</u>															
Total / Gesamt / Totaal Xn		€	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 207 760	10 273 486	9 685 926	11 423 301	10 960 799	125 372 426	7,71%

* provisoire / Vorläufig / voorlopig

**Umsetzung von Teil A im Geltungsbereich des CDNI
durch sein Netz von Annahmestellen¹**

						
	11	3	1	1	21	1
	2	7			1	
	Selon les besoins Nach Bedarf naar behoefté	2				

Quelle: CDNI (2023)

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

Dabei handelt es sich um **50 Annahmestellen**, die sich folgendermaßen zusammensetzen:
38 Bilgenentlungsboote und

10 Landstationen.

LKW zur mobilen Entsorgung: wenn ein Bilgenentlungsboot 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 Bilgenentlungsboote,
12 in Belgien,
1 in Frankreich,
1 in Luxemburg,
22 in den Niederlanden und
1 in der Schweiz.

¹ Ein Bilgenentlungsboot wird für das deutsche und das luxemburgische Netz aufgeführt.

Länderbeschreibungen im Vergleich

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

Länderbeschreibung Deutschland



Einsatzgebiet:

Deutschland verfügt über das größte Wasserstraßennetz innerhalb des Geltungsbereichs des CDNI Übereinkommens. Die Annahme von Teil A Abfällen erfolgt überwiegend durch Bilgenentlungsboote. Von insgesamt 11 Bilgenentlungsbooten werden 8 regional eingesetzt (Umkreis vom Standort ca. 50 km). 3 Boote führen im Auftrag des Bilgenentwässerungsverbands (BEV) (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 Bilgenentlungsboote. Wie die weitere Behandlung des abgepumpten Bilgenwassers erfolgt, 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 gesondert gesammelten Altöl zur Wiederaufarbeitung gegeben.
- In Ausnahmefällen wird das Bilgenwasser zur weiteren Behandlung an Land gegeben (z.B. wenn an Bord eine Trennung von Öl und Wasser nicht möglich ist).

Auftragsvergabe:

Der BEV beauftragt Unternehmen aufgrund der Schwellenwerte nach europaweiten Ausschreibungen. Wie sich die Angebotssumme der Bieter hinsichtlich der Faktoren wie Abschreibung, Administration, Betrieb, Personalkosten, Unterhaltungs- und Wartungskosten der Boote im Detail zusammensetzt, ist dem BEV nicht bekannt. Die Vergabe erfolgt auf der Grundlage des niedrigsten Gebots, das die Leistungsbeschreibung und die Ausschreibungskriterien erfüllt.

Der BEV beschäftigt derzeit drei privatwirtschaftliche Unternehmen in fünf unterschiedlichen Regionen. 7 Boote werden von Unternehmen betrieben, die ausschließlich für die Annahme von Teil A Abfällen eingesetzt werden. Die übrigen Bilgenentlungsboote 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 Bilgenentlungsboote 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 Bilgenentlungsboot durchgeführt. Dazu verlängert das Bilgenentlungsboot 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 Bilgenentlungs-/Ölwehrboot BIBO REGIO der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) durchgeführt. Nebst der Übernahme von ölf- 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 ölf- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle nach CDNI Teil A umfassen Betrieb, Unterhalt, Administration und Personalkosten für BIBO REGIO. Die Besatzung von BIBO REGIO besteht in der Regel aus 2 Personen. Zudem fallen Kosten an für die Sammlung dieser Schiffsbetriebsabfälle mit Zwischenlagerung an Bord, für die Vorbehandlung des Bilgenwassers und Altöls sowie für den separaten Weitertransport an Land und die umweltgerechte Entsorgung.

Auftragsvergabe:

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

Länderspezifische Besonderheiten:

Aufgrund der gesetzlichen Einleitbestimmungen wird das an Bord des Bilgenentölerbootes BIBO REGIO in zwei Reinigungsschritten durch Schwerkraft und Emulsion 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 Binnenschiffahrt“ (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 21 Schiffen und einer Landstation besteht. Aufgrund dieser umfassenden Abdeckung ist das Fahrgebiet der Bilgenentlungsboote 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 Bilgenentlungsboote 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). 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 Bieter angegeben.

Länderspezifische Besonderheiten:

Es gibt keine regionalen Besonderheiten. Die Betreiber der Bilgenentlungsboote 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 Bilgenentlungsboot auf. Im Hafen von Gent (North Sea Port) wurde die Sammlung und Entsorgung mit einem Bilgenentlungsboot 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 Bilgenentlungsboot 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 bietet seit Mitte 2022 einen Tankwagen zur mobilen Entsorgung des Bilgenwassers an (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 Bilgenentlungsboot, 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 Bilgenentlungsboot 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 Bilgenentlungsbootes 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.

**Beschluss
CDNI 2023-II-5
Teil B**

**Änderung des Artikels 7.04 der Anwendungsbestimmung des CDNI
Berücksichtigung der Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände
flüssiger Ladung (Dämpfe) und Waschen während der Fahrt in der
Entladebescheinigung für die Tankschifffahrt**

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 3, 8, 14 und 19,

in dem Bewusstsein, dass das CDNI durch den Beschluss 2017-I-4 um Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (Dämpfe) ergänzt wurde,

erinnert daran, dass diese Bestimmungen am ersten Tag des sechsten Monats nach der Hinterlegung der letzten Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde durch die Unterzeichnerstaaten beim Verwahrer in Kraft treten,

in der Überzeugung, dass durch Einheitstransporte und kompatible Transporte unter bestimmten Voraussetzungen, welche in Artikel 7.04 der Anwendungsbestimmung des CDNI definiert sind, auf das Entgasen verzichtet werden kann,

in der Erwägung, dass nur dann davon ausgegangen werden kann, dass Ladetanks keine schädlichen Dämpfe mehr enthalten, wenn die drei folgenden Ladungen aus einem Produkt bestanden, das nicht unter das Verbot von Anhang IIIa fällt, sofern diese Tanks zu mindestens 50% beladen waren,

in der Erwägung, dass ein Füllgrad von 95% ausreicht, um schädliche Dämpfe zu verdrängen und die Formulierung mit „mindestens“ somit deutlicher ist,

auf Vorschlag der Arbeitsgruppe CDNI/G unter Einbeziehung der anerkannten nichtstaatlichen Verbände,

beschließt die Artikel 7.04 der Anwendungsbestimmung des CDNI wie aus der Anlage ersichtlich zu ändern.

Dieser Beschluss tritt spätestens zum 1. Juli 2024 in Kraft.

Anlage

Anlage CDNI 2023-II-5

Änderung von Artikel 7.04

„Artikel 7.04

Ablieferung des Fahrzeuges

(...)

- (3) b) Absatz 2 findet keine Anwendung auf Laderäume und Ladetanks von Fahrzeugen, die kompatible Transporte durchführen, sofern bei einer folgenden Ladung die Dämpfe nach Anhang IIIa von der Umschlagsanlage erfasst und nicht in die Atmosphäre freigesetzt werden. Der Frachtführer muss dies schriftlich nachweisen können. In diesem Fall muss in der Entladebescheinigung das Feld 6b) angekreuzt werden. Der Nachweis ist bis zur Entladung der kompatiblen Folgeladung an Bord mitzuführen.

Die Bestimmungen von Anhang IIIa finden keine Anwendung mehr, wenn der Schiffsführer nachweisen kann, dass nach der Beladung und vor der Abfahrt von der Umschlagsanlage

- für jeden separaten Ladetank die drei nachfolgenden Ladungen aus einem Produkt bestanden, das nicht unter das Verbot von Anhang IIIa fällt, sofern diese Tanks zu mindestens 50% beladen waren oder
- jeder separate Ladetank zu mindestens 95 % mit einem Produkt befüllt war, das nicht unter das Verbot von Anhang IIIa fällt,
- oder die Dämpfe gemäß den in Anhang IIIa vorgesehenen Bedingungen erfasst wurden“

„Artikel 7.04

Ablieferung des Fahrzeuges

(...)

- (3) c) Falls zum Zeitpunkt der Entladung die Folgeladung noch nicht bekannt ist, aber es sich voraussichtlich um eine kompatible Ladung handeln wird, kann die Anwendung von Absatz 2 hinausgeschoben werden. Der Befrachter (bei flüssiger Ladung) oder der Ladungsempfänger (bei trockener Ladung) muss vorläufig eine Annahmestelle für das Waschwasser oder für eine Entgasung bezeichnen, die in die Entladebescheinigung einzutragen ist. Zusätzlich muss in der Entladebescheinigung das Feld 6c) angekreuzt werden. Sofern vor Anlauf der in der Entladebescheinigung angegebenen Annahmestelle durch den Frachtführer / Schiffsführer nachweisbar feststeht, dass die Folgeladung kompatibel ist und es bei einer folgenden Ladung möglich ist, die Dämpfe, die nach Anhang IIIa (Tabellen I bis III) nicht in die Atmosphäre freigesetzt werden dürfen, zu erfassen, gibt der Schiffsführer dies in Feld 13 von Teil 2 b) der Entladebescheinigung an. In diesem Fall braucht nicht gewaschen oder entgast zu werden. Andernfalls gelten die Bestimmungen zum Waschen oder zum Entgasen uneingeschränkt.

Der Nachweis bezüglich der kompatiblen Folgeladung ist bis zur Entladung der kompatiblen Folgeladung an Bord mitzuführen.

Die Bestimmungen von Anhang IIIa finden keine Anwendung mehr, wenn der Schiffsführer nachweisen kann, dass nach der Beladung und vor der Abfahrt von der Umschlagsanlage

- für jeden separaten Ladetank die drei nachfolgenden Ladungen aus einem Produkt bestanden, das nicht unter das Verbot von Anhang IIIa fällt, sofern diese Tanks zu mindestens 50% beladen waren oder
- jeder separate Ladetank zu mindestens 95 % mit einem Produkt befüllt war, das nicht unter das Verbot von Anhang IIIa fällt,
- oder die Dämpfe gemäß den in Anhang IIIa vorgesehenen Bedingungen erfasst wurden.“

**Beschluss
CDNI 2023-II-6
Teil B**

**Änderung des Artikels 6.03 der Anwendungsbestimmung des CDNI
Vereinfachung der Bestimmungen der Entladebescheinigung hinsichtlich der
Beförderung von Containern, beweglicher Ladung (ro-ro), Stück- und Schwergut bzw.
Großgeräten und der Beförderung von Sand und Kies**

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 3, 14 und 19,

in der Erwägung, dass die Abfallvermeidung aus Gründen des Umweltschutzes sowie im Interesse der Sicherheit und Gesundheit des Schiffspersonals und der Verkehrsutzer für die Binnenschifffahrt und die mit ihr verbundenen Wirtschaftszweige ein Erfordernis ist,

in der Erwägung, dass unnötiges Waschen vermieden werden sollte,

in der Erwägung, dass nach Einheitstransporten und kompatiblen Transporten, unabhängig von Art und Bauweise der Fahrzeuge das Waschen der Laderäume nicht notwendig ist,

in der Erwägung, dass Container, bewegliche Ladung (ro-ro), Stück- und Schwergut bzw. Großgeräte keine Ladungsrückstände verursachen und somit das Waschen der Laderäume nicht notwendig ist,

in der Überzeugung, dass dies nicht nur bei Einheitstransporten, sondern auch bei gelegentlichen Transporten dieser Güter der Fall ist,

in der Erwägung, dass folglich auch beim gelegentlichen Transport dieser Güter keine Entladebescheinigung notwendig ist,

in der Erwägung, dass nach Einheitstransporten und kompatiblen Transporten, unabhängig von Art und Bauweise der Fahrzeuge das Waschen der Laderäume nicht notwendig ist,

in der Erwägung, dass Sand, Kies und Sand-Kies-Gemische meist abwechselnd und bisweilen auch ineinanderlaufende Sand-Kies-Haufen von Baggerstellen zu einer Entladestelle transportiert werden,

in der Erwägung, dass die gesamte Ladung an den Umschlagsanlagen der Zielhäfen gesiebt wird, bevor diese anschließend nach Körnungsgröße getrennt und gehäuft wird,

in der Erwägung, dass folglich der Transport von Sand, der Transport von Kies und der Transport von Sand-Kies-Gemischen hinsichtlich der Notwendigkeit der Entladebescheinigung als Einheitstransport desselben Gutes betrachtet werden kann,

in dem Wunsch den Verwaltungsaufwand für das Gewerbe zu verringern,

auf Vorschlag der Arbeitsgruppe CDNI/G, insbesondere der anerkannten nichtstaatlichen Verbände,

beschließt die Artikel 6.03 der Anwendungsbestimmung des CDNI wie aus der Anlage ersichtlich zu ändern.

Dieser Beschluss tritt unmittelbar in Kraft.

Mit Inkrafttreten dieses Beschlusses wird die häufig gestellte Frage (FAQ) „Notwendigkeit einer Entladebescheinigung für Stückgut“ aufgehoben.

Anlage

Anlage CDNI 2023-II-6

Änderung für Artikel 6.03 Absatz 7

„Die Absätze 1 und 4 finden keine Anwendung für Schiffe, die eingesetzt werden für:

- a) den Transport von Containern,
- b) den Transport von beweglicher Ladung (ro-ro), von Stück- und Schwergut bzw. Großgeräten.

Die Absätze 1 und 4 finden keine Anwendung für Schiffe, die ausschließlich eingesetzt werden für:

- a) die Lieferung von Treibstoffen, Trinkwasser und Bordvorräten an See- und an Binnenschiffe (Bevorratungsschiffe),
- b) die Sammlung öl- und fetthaltiger Abfälle der See- und Binnenschiffe,
- c) den Transport von verflüssigten Gasen (ADN Typ G),
- d) den Transport von flüssigem Schwefel (bei 180 °C), Zementpulver, Flugasche und vergleichbaren Gütern, die als Schüttgut oder pumpbare Ladung befördert werden, wobei von einem ausschließlich für die betroffene Güterkategorie geeigneten System für Beladung, Entladung und Lagerung an Bord Gebrauch gemacht wird,
- e) den Transport von Sand, Kies und/oder Baggergut von der Baggerstelle zur Entladestelle,

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf den Transport gemischter Ladungen mit solchen Schiffen.

Im Einzelfall kann die zuständige Behörde bei Vorlage vergleichbarer Voraussetzungen ein Fahrzeug im Rahmen der Durchführung von Sondertransporten von der Anwendung der Absätze 1 und 4 befreien. Der Nachweis dieser Befreiung ist an Bord des Fahrzeuges mitzuführen.“

**Beschluss
IIPC 2023-II-1
Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 2. Quartal 2023**

Beschluss angenommen am 17. August 2023

Ablauf des Verfahrens

5. Das Sekretariat hat den vorläufigen Finanzausgleich für das 2. Quartal 2023 gemäß Teil A Artikel 4.02 des CDNI und der Geschäftsordnung der IAKS durchgeführt.
 - e) Die Tabelle „Quartalsangaben“ (**Anlage 1**) gibt alle Angaben der innerstaatlichen Institutionen zum 1. August 2023 wieder.
 - f) Das Ergebnis des Quartalsausgleichs ist in der Tabelle „Ausgleichsberechnung“ ausgewiesen (**Anlage 2**).
 - g) Wie sich die Einnahmen auf der Grundlage dieses vorläufigen Finanzausgleichs im Einzelnen verteilen, ist in der Verteilungstabelle (**Anlage 3**) dargestellt.
6. Besonderheiten
 - d) Das Sekretariat hat die Zinsen berücksichtigt, soweit diese von den NI angegeben wurden.
 - e) Die Gasölmengen der Vertragsstaaten werden im Rahmen des jährlichen Finanzausgleichs zusammengestellt.

Zahlungsverpflichtungen aufgrund des Finanzausgleichs des 2. Quartals 2023

7. Die IAKS billigt den Finanzausgleich für das 2. Quartal 2023 entsprechend folgender Aufstellung:
 - e) Gesamtausgaben: 6 007 659,15 €
 - f) Gesamteinnahmen: 6 394 578,41 €
 - g) Ergebnis: 386 919,26 €
 - h) Verteilung:

SAB an:	
→ ITB:	189 966,60 €
→ BEV:	761 753,73 €

LUX an:	
→ BEV:	110 943,94 €

VNF an:	
→ ITB:	11 264,06 €

SRH an:	
→ ITB:	58 828,83 €

Konto laut Artikel 14 der Geschäftsordnung der IAKS

8. Die im Rahmen des Finanzausgleichs 2023 Stand 2. Quartal übertragenen Beträge lauten wie folgt:

Land/IN	zum Übertragen T2/2023	Vorläufiger Übertragener saldo 2022	Übertragener saldo 2011-2021	Gesamtergebnis
	Dn T2			
DE	179 107,18 €	-	126 761,70 €	572 706,65 €
BE	64 024,33 €	-	46 676,73 €	14 087,35 €
FR	2 923,56 €	-	2 075,80 €	12 868,79 €
LUX	199,98 €	-	215,36 €	1 573,84 €
NL	132 774,68 €	-	88 366,50 €	450 465,91 €
CH	7 889,53 €	-	5 746,37 €	41 180,89 €
Σ	386 919,26 €	-	269 842,45 €	1 064 708,72 €
				1 181 785,53 €

Anlagen

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 3: Verteilungstabelle

Anlage 1 IIPC 2023-II-1

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 2 2023		VNF (FR)		ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		3	1 502	2 444	73	-	1 427	5 449
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	-	98	465	36	-	429	1 028
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	2	732	2 693	45	-	2 640	6 112
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	4 472	15 586	300	-	11 873	+ 32 231
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	-	32 872	51 818	2 353	-	35 206	+ 122 249
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	-	16 772	36 593	750	-	10 589	+ 64 704
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	-	54 116	103 997	3 403	-	57 668	219 184
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 393	1 339	90	-		+ 4 822
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 848	10 629		-	3 933	+ 16 410
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	4	5 241	11 968	90	-	3 933	21 236
Zn -	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering</u>								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	25 047	509 268	1 004 825	62 500	-	1 432 076	+ 3 033 716
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 1 894				+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	25 047	509 268	1 002 931	62 500	-	1 432 076	3 031 822
Xn -	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	38 124	286 766	2 029 635	125 943	110 974	664 850	+ 3 256 292
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderungen (definitief)*	€							-/-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -)*	€							+/-
	(***) Différence de systèmes /Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -)-)*	€							-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	38 124	286 766	2 029 635	125 943	110 974	664 850	3 256 292
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³							-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	3 813	28 677	246 177	12 644	81	46 342	337 734

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Anlage 2 IIPC 2023-II-1

Ausgleichsberechnung							
Jahr 2023/2. Quartal							
IIPC PT 2023-2							
	Angaben NI Quartal 2T2023			Finanzausgleich			
Etat/IN	Kosten	Einnahmen	Anteil Kosten	vertraglicher Anteil Einnahmen	Ausgleich	Ausgleich T1	Ausgleich T2
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	CnT1	CnT2
DE	2 780 980,50 €	1 270 039,90 €	0,4629058391237	2960087,685	1 690 047,78 €	817 350,11 €	872 697,67 €
BE	994 099,76 €	589 091,03 €	0,1654720641067	1058124,089	469 033,06 €	208 973,57 €	260 059,49 €
FR	45 393,89 €	59 030,33 €	0,0075560029067	48317,45305	- 10 712,88 €	551,18 €	- 11 264,06 €
LUX	3 105,00 €	204 470,15 €	0,0005168402405	3304,975443	- 201 165,17 €	- 90 221,23 €	- 110 943,94 €
NL	2 061 580,00 €	4 043 175,00 €	0,3431586161142	2194354,678	- 1 848 820,32 €	- 897 099,99 €	- 951 720,33 €
CH	122 500,00 €	228 772,00 €	0,0203906375081	130389,5304	- 98 382,47 €	- 39 553,64 €	- 58 828,83 €
Σ	6 007 659,15 €	6 394 578,41 €	1,00	6 394 578,41 €	- 0,00 €	0,00 €	0,00 €

**Beschluss
IIPC 2023-II-2
Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 3. Quartal 2023**

Beschluss angenommen am 30. November 2023

Ablauf des Verfahrens

1. Das Sekretariat hat den vorläufigen Finanzausgleich für das 3. Quartal 2023 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 22. November 2023 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 2022.
 - c) Die Gasölmengen der Vertragsstaaten werden im Rahmen des jährlichen Finanzausgleichs zusammengestellt.

Zahlungsverpflichtungen aufgrund des Finanzausgleichs des 3. Quartals 2023

3. Die IAKS billigt den Finanzausgleich für das 3. Quartal 2023 entsprechend folgender Aufstellung:

a) Gesamtausgaben:	9 083 975,79 €
b) Gesamteinnahmen:	9 265 182,07 €
c) Ergebnis:	181 206,28 €
d) Verteilung: SAB an:	
→ ITB:	268 394,84 €
→ BEV:	731 332,03 €
→ VNF:	1 404,03 €
LUX an:	
→ BEV:	95 788,35 €
SRH an:	
→ ITB:	21 941,66 €

Konto laut Artikel 14 der Geschäftsordnung der IAKS

4. Die im Rahmen des Finanzausgleichs 2023 Stand 3. Quartal übertragenen Beträge lauten wie folgt:

Land/IN	zum Übertragen T3/2023	Vorläufiger Übertragener saldo 2022	Übertragener saldo 2011-2021	Gesamtergebnis
	Dn T3			
DE	85 031,65 €	-126 761,70 €	572 706,65 €	530 976,60 €
BE	30 225,82 €	-46 676,73 €	-14 087,35 €	30 538,26 €
FR	1 324,22 €	-2 075,80 €	12 868,79 €	12 117,21 €
LUX	130,94 €	-215,36 €	1 573,84 €	1 489,42 €
NL	60 613,78 €	-88 366,50 €	450 465,91 €	422 713,19 €
CH	3 879,87 €	-5 746,37 €	41 180,89 €	39 314,39 €
Σ	181 206,28 €	-	269 842,45 €	1 064 708,72 €
				976 072,55 €

Anlagen

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 3: Verteilungstabelle

Anlage 1 IIPC 2023-II-2

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 3 2023			VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		6	1 717	2 440	98	5	1 501	5 767
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	-	116	486	35	1	370	1 008
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	4	898	2 700	86	6	2 959	6 653
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	4 776	17 572	220	80	8 071	+ 30 719
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	150	30 516	47 299	3 980	158	36 715	+ 118 818
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	12	18 382	34 544	450	62	10 313	+ 63 763
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhältigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	162	53 674	99 415	4 650	300	55 099	213 300
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 339	1 812	75			+ 5 226
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 800	10 504		37	4 525	+ 16 866
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	21	5 139	12 316	75	37	4 525	22 113
<u>Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering</u>									
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	20 990	521 138	980 015	72 000	3 459	1 481 705	+ 3 079 308
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 2 991				+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	20 990	521 138	977 024	72 000	3 459	1 481 705	3 076 317
<u>Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>									
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	17 987	197 003	1 905 994	89 932	99 178	560 509	+ 2 870 604
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderungen (definitief)*	€							-/-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of +/-)	€							+/-
	(***) Différence de systèmes /Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of +/-)*	€							-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	17 987	197 003	1 905 994	89 932	99 178	560 509	2 870 604
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³							-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	1 840	19 700	241 709	8 925	96	35 536	307 806

* fakultatif / fakultativ / facultatif

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

Anlage 2 IIPC 2023-II-2

Jahr 2023 /3. Quartal								
IIPC PT 2023-3								
Etat/IN	Angaben NI Quartal 3T2023			Finanzausgleich				
	Kosten	Einnahmen	Anteil Kosten	vertraglicher Anteil Einnahmen	Ausgleich	Ausgleich T1	Ausgleich T2	Ausgleich T3
	Zn	Xn	Zn/ Σ Zn	Zn/ Σ Zn x Σ Xn = Ω	Cn = Ω - Xn	CnT1	CnT2	CnT3
DE	4 262 685,77 €	1 830 549,25 €	0,4692533168893	4347717,418	2 517 168,17 €	817 350,11 €	872 697,67 €	719 219,42 €
BE	1 515 237,99 €	786 094,25 €	0,1668033936933	1545463,812	759 369,56 €	208 973,57 €	260 059,49 €	257 911,83 €
FR	66 383,90 €	77 016,97 €	0,0073078023912	67708,11969	-	9 308,85 €	551,18 €	-
LUX	6 564,13 €	303 648,60 €	0,0007226054045	6695,070637	-	296 953,53 €	-	11 264,06 €
NL	3 038 604,00 €	5 949 169,00 €	0,3345015519906	3099217,782	-	2 849 951,22 €	-	885 846,61 €
CH	194 500,00 €	318 704,00 €	0,0214113296310	198379,8674	-	120 324,13 €	-	58 828,83 €
Σ	9 083 975,79 €	9 265 182,07 €	1,00	9 265 182,07 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	- €

2024

Angenommene Beschlüsse der Sitzung der Konferenz der Vertragsparteien vom 27. Juni 2024

Beschluss CDNI 2024-I-1 CDNI – Haushalt 2025

Die Konferenz der Vertragsparteien,

in Kenntnis des vom Sekretariat aufgestellten detaillierten Haushaltsplans (CPC (24) 3 rev.1 intern) und nach Maßgabe des Artikels 1 der Finanzordnung des CDNI,

nimmt den Haushalt 2025 der KVP gemäß Artikel 14 Absatz 6 des Übereinkommens sowie den Haushalt 2025 der IAKS gemäß Artikel 10 Absatz 6 des Übereinkommens in Höhe von insgesamt 470 350 Euro an,

beschließt die Auffüllung des Investitionsfonds um 140 000 Euro,

legt die Verteilung der Beiträge der Vertragsparteien auf Basis des Gesamtbetrages von 610 350 Euro wie folgt fest:

Land	2025
Deutschland	131 725,00 €
Belgien	86 725,00 €
Frankreich	66 475,00 €
Luxemburg	64 225,00 €
Niederlande	192 475,00 €
Schweiz	68 725,00 €
INSGESAMT	610 350,00 €

Die Beiträge sind bis spätestens 31. März 2025 auf das Konto des CDNI bei der Bank CIC Est in Straßburg einzuzahlen.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2025 in Kraft.

**Beschluss
CDNI 2024-I-2**

**Bericht des Sekretariats über die Rechnungslegung des CDNI für das Haushaltsjahr
2023**

Die Konferenz der Vertragsparteien,
gestützt auf den Bericht der Generalsekretärin der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
über die Finanzlage des CDNI im Haushaltsjahr 2023,
gestützt ferner auf den Bericht der Prüfungsgesellschaft FIBA über die Prüfung des
Jahresabschlusses 2023,
nimmt die beigefügte Bilanz für das Haushaltsjahr 2023 über 298 280,66 € an und
erteilt der Generalsekretärin der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt Entlastung.

Nicht zu veröffentlichte Anlagen

**Beschluss
CDNI 2024-I-3
Teil A**

**Beibehaltung der Höhe der Entsorgungsgebühr von öl- und fetthaltigen Abfällen von
10 € je 1000 l gelieferten Gasöls im Jahr 2025**

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 16. Mai 2024, vorgelegt gemäß Artikel 4.01 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung dieses Übereinkommens,

unter Hinweis auf den Bericht der IAKS vom 27. Mai 2024 über die Verwaltung des Finanzierungssystems gemäß Artikel 6 dieses Übereinkommens,

beschließt, den Betrag der Entsorgungsgebühr von 10 Euro pro 1000 l gelieferten Gasöls im Jahr 2025 beizubehalten.

Anlage

Teil A

Bericht der IAKS über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2025 (Artikel 10 und 14)

1. Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2023

Mit der Unterzeichnung des CDNI im Jahre 1996 einigten sich die Vertragsstaaten auf eine Entsorgungsgebühr in Höhe von 7,50 Euro / 1.000 l mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls. Mit dieser Gebühr wurden in den ersten 7 Jahren der Annahme und Entsorgung der ölf- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen jeweils mehr Einnahmen erzielt als zur Deckung der Kosten benötigt wurden. 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 Bilgenentölungsboot in Doppelhüllbauweise in Betrieb genommen, was sich nicht unerheblich auf die Kosten auswirkt.

Das Jahr 2020 hat auch das Finanzierungssystem stark belastet. Die Covid-19-Pandemie führte zu einer beispiellosen Einschränkung der Fahrgastschifffahrt 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 nahezu gleichbleibenden Netz von Annahmestellen.

Die Gründe für diese kontinuierliche Entwicklung sind vielfältig:

- die Inflation und die dadurch steigenden Löhne und die Vertragsklauseln zur Preisanpassung;
- die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser steigen;
- die Betriebskosten der Annahmestellen steigen entsprechend der Lebenshaltungskostenindizes und der Gasölpreisenentwicklung;
- steigende Entsorgungs- und Aufbereitungskosten sowie neue Steuern (Steuern auf die Müllverbrennung ...);
- die Altölerlöse befinden sich auf einem außerordentlich niedrigen Stand;
- 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 im Jahr 2021.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Einnahmen automatisch durch die Erhöhung der Entsorgungsgebühr steigen und nicht durch eine Steigerung der gebunkerten Gasölmengen. Diese bleiben in etwa auf dem Niveau von 2019.

Hohe Kosten vor dem Hintergrund einer bislang nicht bekannten Inflation haben erneut zu einem Defizit im Jahr 2022 geführt. 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 2023 auf 10 Euro pro 1.000 Liter mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls zu erhöhen.

Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2023⁶

	Beiträge €	Kosten €	Mehreinnahme €	Deutschland €	Belgien €	Frankreich €	Luxemburg €	Niederlande €	Schweiz €	Zuschreibung der Mehreinnahme
2011	10 448 843	9 603 593	845 250	430 268	80 995	-	761	306 798	26 428	
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	449 389	77 802	2 474	823	311 751	24 876	€ 1 200 000
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	476 401	78 630	13 986	875	331 705	19 556	€ 1 000 000
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	431 623	124 147	6 738	555	303 194	19 574	€ 800 000
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	359 028	103 604	5 922	651	247 165	22 220	€ 600 000
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	170 100	52 689	798	298	114 131	8 810	€ 400 000
2017	10 796 806	10 652 489	144 317	70 232	21 433	857	100	48 281	3 415	€ 200 000
2018	10 207 760	11 232 109	- 1 024 349	- 506 207	- 157 905	- 5 021	- 814	- 331 329	- 23 073	
2019	10 273 487	11 320 745	- 1 047 258	- 516 814	- 154 402	- 4 261	- 829	- 346 371	- 24 581	
2020	9 685 925	11 428 181	- 1 742 256	- 852 871	- 260 048	- 9 245	- 918	- 579 984	- 39 189	
2021	11 423 301	11 293 811	129 490	61 559	18 969	620	71	45 125	3 145	
2022	10 960 799	11 318 092	- 357 293	- 166 435	- 62 475	- 2 725	- 322	- 116 023	- 9 312	
2023	12 602 802	12 152 609	450 193	212 906	75 332	3 434	369	148 278	9 872	
Gesamt	137 975 228	136 817 620	1 157 608	619 179	- 1 229	13 577	1 620	482 721	41 741	

Ende 2023 verzeichnet das System einen kumulierten vorläufigen Überschuss von ca. 1.157.000 Euro, die Summe wird wie folgt an die Vertragsstaaten ausgezahlt:

Kumulierte Mittelübertragungen von 2011 bis 2023¹⁶

Land/N	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (vorläufig)	Gesamtergebnis
DE	430 267,67 €	449 389,10 €	476 401,58 €	431 623,22 €	359 027,53 €	170 099,88 €	70 231,74 €	- 506 207,70 €	- 516 814,27 €	- 852 870,87 €	- 61 558,79 €	- 166 434,72 €	212 906,43 €	819 178,37 €
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 €	- 18 969,13 €	- 62 475,44 €	75 332,21 €	- 1 230,59 €
FR		2 474,28 €	13 986,45 €	6 737,65 €	5 922,47 €	797,73 €	857,33 €	- 5 021,43 €	- 4 261,26 €	- 9 244,84 €	- 620,43 €	- 2 725,47 €	3 434,32 €	13 577,64 €
LUX	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	- 813,79 €	- 828,15 €	- 917,84 €	- 71,11 €	- 322,22 €	369,45 €	1 621,06 €
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 €	- 45 125,30 €	- 116 022,83 €	148 277,55 €	482 720,64 €
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 €	- 3 145,25 €	- 9 312,31 €	9 872,47 €	41 741,05 €
Σ	845 249,24 €	867 115,03 €	921 154,47 €	885 831,21 €	738 590,00 €	346 825,00 €	144 317,00 €	- 1 024 350,71 €	- 1 047 258,00 €	- 1 742 254,54 €	- 129 490,02 €	- 357 292,98 €	450 192,43 €	1 157 608,17 €

Zwischen 2011 und 2023 hat das schifffahrtstreibende Gewerbe 138 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 137 Millionen Euro.

Insgesamt belief sich diese Mehreinnahme zwischen 2011 und 2023 auf rund 1 157 000 Euro, welche an die Vertragsstaaten ausgeschüttet wurden.

Das bestehende Netz von Annahmestellen, das bei Inkrafttreten des CDNI eingerichtet wurde, blieb zwischen 2011 und 2023 weitgehend unverändert. Nur ein einziger Mitgliedstaat baute das seit 2011 bestehende Netz erheblich aus. Der damit einhergehende Kostenanstieg ist nicht sehr hoch ausgefallen.

⁶ Sofern nicht anders angegeben, sind alle Daten dem internationalen Finanzausgleich der CDNI entnommen. Bei den Daten für 2023 handelt es sich um vorläufige Daten.

2. Finanzielle Entwicklung am Ende des ersten Quartals 2024

Im ersten Quartal 2024 beliefen sich die Einnahmen auf 2 888 357 Euro und die Kosten für die Annahme auf 3 105 018 Euro. Dieses Quartal konnte somit mit Kosten abgeschlossen werden, die die Einnahmen um 216 660 Euro übersteigen.

Im Vergleich zum selben Quartal 2023 sanken die Einnahmen um 7,96 % und die Kosten stiegen um 4,34 %, wobei die Menge der abgegebenen Abfälle für alle Arten von ölf- und fetthaltigen Abfällen im Vergleich zum selben Zeitraum zurückging und die Anzahl der Schiffe, die eine Abgabe von ölf- und fetthaltigen Abfällen in Anspruch nahmen, in etwa gleich blieb.

		PT 1 2024	PT 1 2023		
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	5 822	5 863	-41	-1%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	1 043	1 138	-95
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	6 405	7 321	-916
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	27 320	30 924	-3 604
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	136 965	149 821	-12 856
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	68 185	75 373	-7 189
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	232 470	256 118	-23 649
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg	6 355	7 422	-1 067
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	16 883	20 114	-3 231
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	23 238	27 538	-4 300
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering		3 105 018	2 975 837	129 181
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage		2 888 358	3 138 286	-249 929

Daten aus dem vorläufigen internationalen Finanzausgleich

Die Entsorgungsgebühr wurde am 1. Januar 2023 auf 10,00 Euro pro 1000 l mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls angehoben. Die erwarteten Auswirkungen dieser Erhöhung konnten bei den vorläufigen Ergebnissen des internationalen Finanzausgleichs nicht festgestellt werden. 2024 wird wahrscheinlich ein negatives Ergebnis verzeichnet werden.

Seit 2021 sind die gebunkerten Mengen konstant rückläufig. Die Kosten befinden sich ihrerseits auf einem hohen Niveau und steigen weiter an. Sie hängen insbesondere von den Gasölpreisen, der Inflation und den Lebenshaltungskosten ab. Dieser Anstieg wird sich voraussichtlich auch 2024 fortsetzen.

Für diese Entwicklung gibt es mehrere Gründe:

- • Die Betriebskosten der Annahmestellen steigen aufgrund der höheren Gasölpreise und der Inflation.
- • Die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser steigen.
- • Die Einnahmen aus den Altölverkäufen bleiben auf einem extrem niedrigen Niveau.

3. Planung über das Jahr 2025 hinaus

Die Innerstaatlichen Institutionen haben die nachstehenden Schätzungen übermittelt. Die fehlenden Schätzwerte wurden vom Sekretariat auf der Grundlage der Daten früherer Jahre und des aktuellen Trends ergänzt.

Für das Jahr 2025 rechnen die Innerstaatlichen Institutionen mit Einnahmen von insgesamt 12,6 Millionen Euro und Ausgaben von insgesamt 13,2 Millionen Euro. Wenn sich diese Beträge bestätigen, würde das Jahr 2025 mit einem Defizit von 0,5 Millionen Euro abschließen und nach Abzug dieses Betrags vom kumulierten Überschuss würde am Ende des Haushaltsjahres 2025 ein Überschuss von rund 0,5 Millionen Euro verbleiben.

Diese relativ niedrige Mehreinnahme kann zu Liquiditätsengpässen führen, wenn die mehrmals im Jahr anfallenden Sammel- und Entsorgungsleistungen bezahlt werden müssen. Einige NI können auf Bankkredite oder andere Finanzinstrumente (wie Garantien) zurückgreifen, um einen vorübergehenden Liquiditätsengpass zu überbrücken.

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;
- 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 Bilgenentlösungsboote;
- in keinem Staat sind im Jahre 2025 größere Investitionen geplant.

Schätzung von Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 2023-2027

Staat	Kosten vorläufiger FA 2023	Schätzung Kosten 2024	Schätzung Kosten 2025	Schätzung Kosten 2026	Schätzung Kosten 2027	Einnahmen vorläufiger FA 2023	Schätzung Einnahmen 2024	Schätzung Einnahmen 2025	Schätzung Einnahmen 2026	Schätzung Einnahmen 2027
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
DE	5 747 250,55 €	5 900 000,00 €	6 050 000,00 €	6 200 000,00 €	6 350 000,00 €	2 547 717,80 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €
BE	2 033 536,78 €	2 047 000,00 €	2 086 124,00 €	2 106 000,00 €	2 125 000,00 €	1 231 264,33 €	1 200 000,00 €	1 116 000,00 €	1 071 000,00 €	1 070 000,00 €
FR	92 706,78 €	96 335,00 €	107 000,00 €	115 000,00 €	120 000,00 €	102 442,72 €	105 000,00 €	100 000,00 €	96 000,00 €	98 000,00 €
LUX	9 973,08 €	10 150,00 €	10 350,00 €	10 550,00 €	10 750,00 €	451 519,77 €	450 000,00 €	450 000,00 €	450 000,00 €	450 000,00 €
NL	4 002 642,00 €	4 323 000,00 €	4 669 000,00 €	5 043 000,00 €	5 446 000,00 €	7 832 462,00 €	7 989 000,00 €	8 149 000,00 €	8 312 000,00 €	8 478 000,00 €
CH	266 500,00 €	275 000,00 €	280 000,00 €	283 000,00 €	285 000,00 €	437 395,00 €	440 000,00 €	445 000,00 €	447 500,00 €	485 000,00 €
Gesamt	12 152 609,19 €	12 651 485,00 €	13 202 474,00 €	13 757 550,00 €	14 336 750,00 €	12 602 801,62 €	12 584 000,00 €	12 660 000,00 €	12 776 500,00 €	12 981 000,00 €

Die Innerstaatlichen Institutionen rechnen für 2025 und die folgenden Jahre mit stagnierenden Einnahmen und einem kontinuierlichen Anstieg der Kosten.

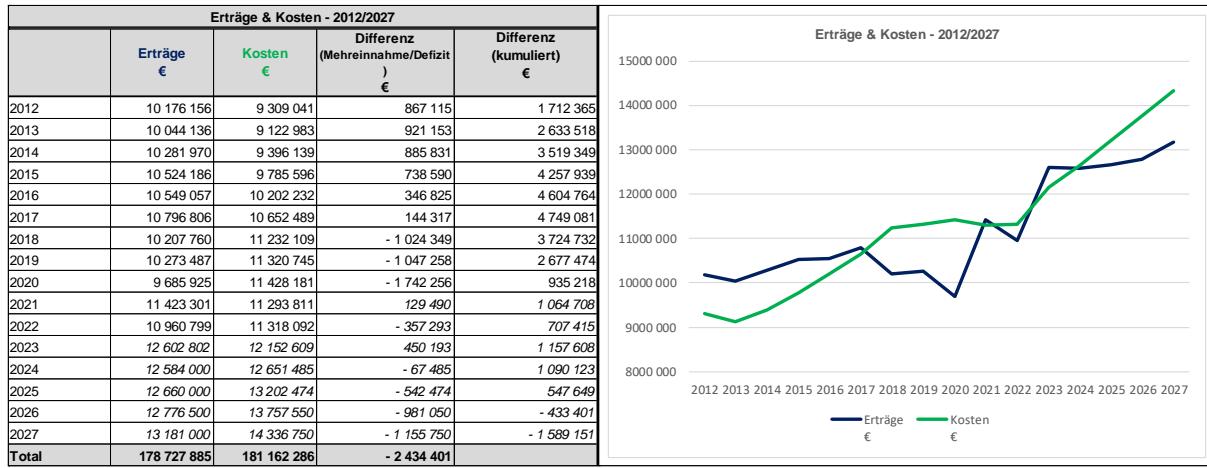
4. Analyse der aggregierten Daten seit 2012 und Ausblick

Auf der Grundlage der seit 2012 gemachten Erfahrungen (Anhang 1) und der von den Innerstaatlichen Institutionen (NI) vorgelegten Schätzungen wurde eine Vorausschätzung der Haushaltjahre 2023 bis 2027 des Finanzierungssystems der Sammlung und Entsorgung der Abfälle von Teil A des Übereinkommens vorgenommen.

Die vorläufigen Daten des Haushaltjahres 2023 weisen seit 2011 kumulierte Mehreinnahmen von ungefähr 1 157 000 € aus. Allerdings wurde in den vergangenen Jahren bereits ein erheblicher Rückgang der Jahresmehreinnahmen festgestellt. Die Einnahmen aus der Bebunkerung bleiben weitgehend stabil (mit den jeweiligen Erhöhungen der Entsorgungsgebühr im Laufe der Jahre), wobei die Kosten unverändert hoch bleiben. Das laufende Jahr (2024) wird voraussichtlich mit einem Defizit abschließen. Dies bedeutet, dass die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr die Kosten für die Sammlung und Entsorgung ölf- und fetthaltiger Abfälle nicht mehr decken. Es ist sogar sehr wahrscheinlich, dass die Einnahmen die Ausgaben kurzfristig nicht mehr ausgleichen werden und dass voraussichtlich eine erneute Erhöhung der Entsorgungsgebühr im Jahr 2026 anstehen wird.

⁷ Für Frankreich beziehen sich die Schätzungen nur auf den Rhein und die internationale Mosel.

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 10 Euro pro 1.000 l mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls.

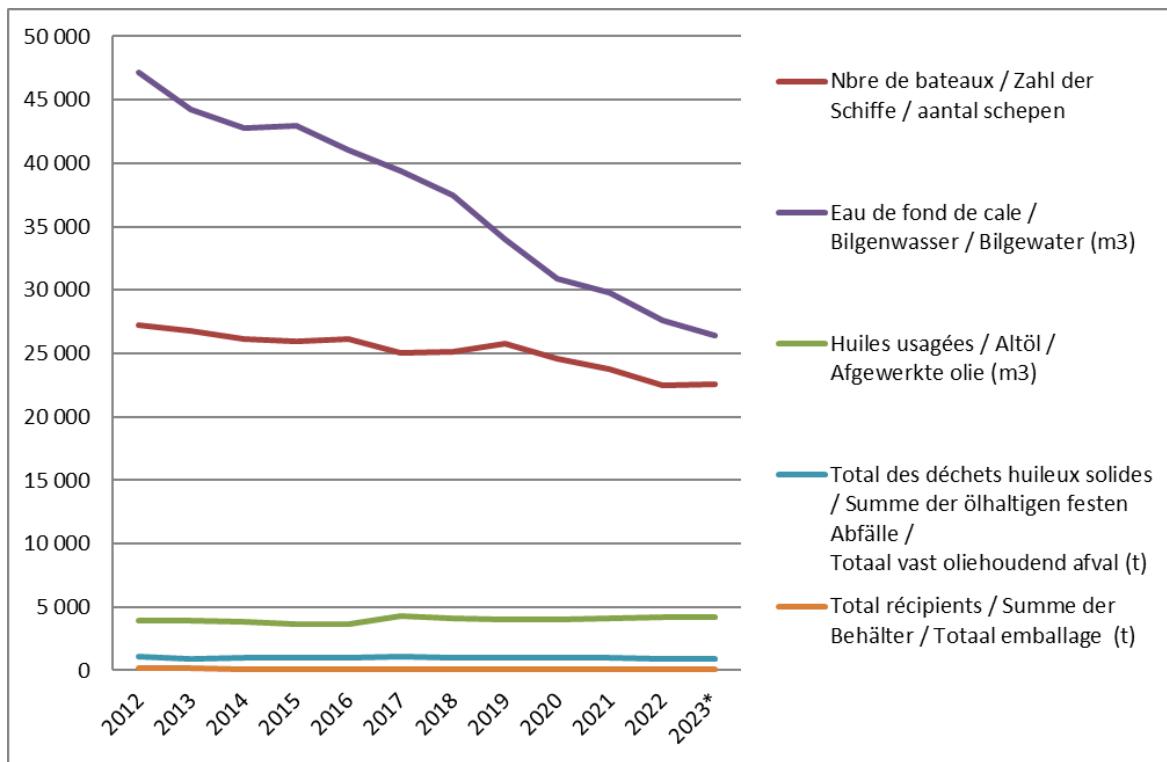


Diese Abbildung zeigt, dass die Einnahmen ab 2024 unter den Ausgaben liegen werden und der derzeitige kumulierte Überschuss bis 2026 vollständig aufgebraucht sein wird.

Der allgemeine Trend für die gesammelten Mengen an ölf- und fetthaltigen Abfällen mit Blick auf die Anzahl der Vorgänge und das Volumen ist rückläufig.

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. die Inflation führte auch zu einem Anstieg;
3. 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.



* provisoire / Vorläufig / voorlopig

5. Laufende Überlegungen mit eventuellen Auswirkungen auf den Finanzausgleich

- Die IAKS stellt fest, dass die Kostensteigerungen sich unverändert fortsetzen. 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 Prioritäten⁸ 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. Es könnte jedoch eine Anpassung des Netzes ins Auge gefasst werden, wenn die Einnahmen und Ausgaben sich signifikant verändern⁹;
 - Nutzung innovativer Synergien bei der Abfallsammlung;
 - Reduzierung der gesammelten Abfallmengen;
 - Erhebung und Bereitstellung von Daten;
 - Überprüfung der Finanzierungsstruktur.
- In **Frankreich** werden derzeit Überlegungen über eine **Ausdehnung des Übereinkommens** auf gesamt Kontinentalfrankreich angestellt. Diese Ausdehnung würde zur Einrichtung zusätzlicher Annahmestellen führen. Frankreich hat die Innerstaatlichen Institutionen in diese Überlegungen involviert und hat die Entsorgungsgebühr in seine Evaluierung miteinbezogen und zielt auf ein ausgeglichenes System zwischen Einnahmen und Ausgaben ab.

⁸ CPC (21) 18 endg. = CDNI/G (21) 31 endg. = IIPC (21) 25 endg.

⁹ CPC (21)m 35.

- Auch der **Modernisierungsbedarf der Bilgenentölerflotte**¹⁰ 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 2039 müssen alle Bilgenentölungsboote in Doppelhüllbauweise nach den Anforderungen des ADN (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen) ausgeführt sein. Die Flottenbestandsverzeichnisse der Vertragsstaaten weisen insgesamt 46 Bilgenentölungsboote aus, darunter etwa 40 Boote, die Gegenstand von Verträgen mit den Innerstaatlichen Institutionen sind. Nach den vorliegenden Informationen sind derzeit nur drei Boote in einer Doppelhüllbauweise ausgeführt.
- Auf nationaler und internationaler Ebene werden Konsultationen durchgeführt, wobei der Erneuerung der Bilgenentölerflotte Rechnung getragen wird, insbesondere bei der Ausarbeitung eines mehrjährigen Strategieplans.

6. Bewertung des Betrags der Abfallentsorgungsgebühr

- In der Erkenntnis, dass nach dem ersten Jahr der Anwendung die Erhöhung der Entsorgungsgebühr um einen Euro fünfzig für 1000 l mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls zum 1. Januar 2023 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
- im Bewusstsein, dass alle Schätzungen auf einen Anstieg der Lebenshaltungskosten und der Preise für Gasöl und andere Konsumgüter hindeuten sowie
- gemäß den Schätzungen der Innerstaatlichen Institutionen, könnte es sehr wahrscheinlich sein, dass die Einnahmen aus den Entsorgungsgebühren die Kosten für die Sammlung und Entsorgung von ölf- und fetthaltigen Abfällen kurzfristig (ab 2024) bei einer Entsorgungsgebühr von 10 Euro für 1000 l mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls nicht mehr decken werden.

¹⁰ Gegenstand des IAKS-Berichts über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und Vorschlag für die Höhe der Entsorgungsgebühr 2019.

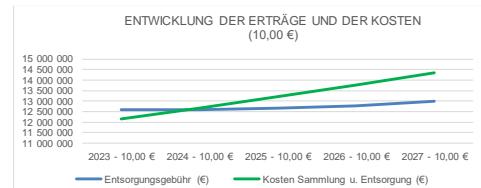
Angesichts der jüngsten Entwicklungen im Zusammenhang mit diesem System ist es sehr wahrscheinlich, dass ab 2026 eine weitere Erhöhung der Entsorgungsgebühr erfolgen muss.

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 2023-2027 stellt die IAKS mehrere mögliche Szenarien vor, anhand derer die Höhe der Entsorgungsgebühr geschätzt werden kann, die zur Deckung der Kosten des Systems erforderlich ist.

Szenario 1: Beibehaltung der Höhe der Entsorgungsgebühr von 10,00 Euro.

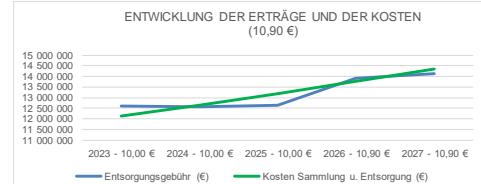
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,00 €	2027 - 10,00 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Entsorgungsgebühr (€)	12 602 802	12 584 000	12 660 000	12 776 000	12 981 000
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	450 193	-67 485	-542 474	-981 550	-1 355 750
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 157 608	1 090 123	547 649	-433 901	-1 789 651



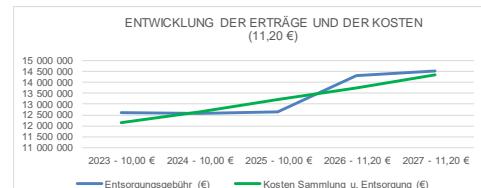
Bei diesem Szenario ist die Finanzierung des Systems ab 2026 nicht mehr möglich, und die kumulierten Überschüsse bieten nicht mehr den nötigen Liquiditätsspielraum zur Finanzierung des Systems ohne Rückgriff auf Bankkredite.

Szenario 2: Erhöhung der Entsorgungsgebühr im Jahr 2026 mit der Perspektive einer mehrjährigen Laufzeit.

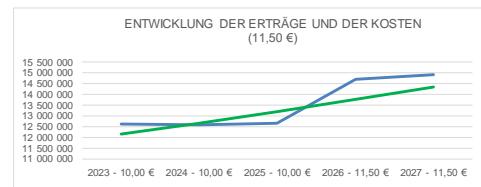
	von 10,90€				
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,90 €	2027 - 10,90 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Entsorgungsgebühr (€)	12 602 802	12 584 000	12 660 000	13 925 840	14 149 290
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	450 193	-67 485	-542 474	168 290	-187 460
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 157 608	1 090 123	547 649	715 939	528 479



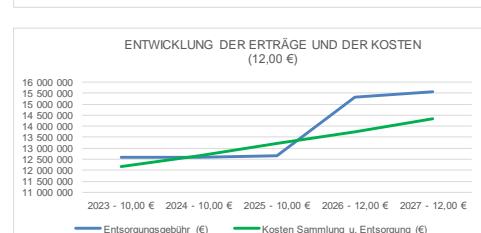
	von 11,20€				
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,20 €	2027 - 11,20 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Entsorgungsgebühr (€)	12 602 802	12 584 000	12 660 000	14 309 120	14 538 720
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	450 193	-67 485	-542 474	551 570	201 970
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 157 608	1 090 123	547 649	1 099 219	1 301 189



	von 11,50€				
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,50 €	2027 - 11,50 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Entsorgungsgebühr (€)	12 602 802	12 584 000	12 660 000	14 692 400	14 928 150
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	450 193	-67 485	-542 474	934 850	591 400
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 157 608	1 090 123	547 649	1 482 499	2 073 899



	von 12,00€				
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 12,00 €	2027 - 12,00 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Entsorgungsgebühr (€)	12 602 802	12 584 000	12 660 000	15 331 200	15 577 200
Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)	450 193	-67 485	-542 474	1 573 650	1 240 450
Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 157 608	1 090 123	547 649	2 121 299	3 361 749



7. Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2025

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

- beschließen, die Höhe der Entsorgungsgebühr im Jahr 2025 bei 10,00 Euro (Artikel 3.03) zu belassen,
- beschließen, den vorliegenden Bericht zu veröffentlichen, mit dem Hinweis, dass aufgrund der aktuellen Entwicklung der Kosten und Einnahmen der Betrag der Entsorgungsgebühr nicht über das Jahr 2025 in dieser Höhe gehalten werden kann;
- unverzüglich Kommunikationsmaßnahmen über die voraussichtliche Erhöhung der Entsorgungsgebühr ab dem 1. Januar 2026 durchzuführen;
- die IAKS ersuchen, ein Gesamtkonzept mit ausreichenden Annahmestellen im Netzwerk und einer effizienten Entsorgung zu verfolgen;
- die IAKS ersuchen, auf die Kostenentwicklung zu achten;
- das schifffahrtstreibende Gewerbe bitten, sich zu dem zukünftigen Bedarf an Annahmestellen zu positionieren;
- die IAKS ersuchen, in Kürze unter Berücksichtigung all dieser Aspekte einen neuen Bericht vorzulegen.

Anhänge:

Anhang 1: Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung 2012-2023

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

Anhang 1

Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung

2012 - 2023

CDNI																
	2012-2023	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2023	
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	23 736	22 477	22 557	325 230	-17,05%	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie (m ³)	m3	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	4 127	4 177	4 180	52 585	6,58%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater (m ³)	m3	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 460	34 004	30 917	29 765	27 619	26 450	454 531	-43,87%
	Total des déchets huileux solides / Summe der öhlältigen festen Abfälle /															
4	Total vast oliehoudend afval (t)	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	977	906	905	7 967	-16,17%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage (t)	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	119	99	93	1 039	-42,58%
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering															
	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	11 428 180	11 293 811	11 318 092	12 152 609	136 817 619	30,55%
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage															
	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	9 685 926	11 423 301	10 960 799	12 602 802	137 975 228	23,85%

* provisoire / Vorläufig / voorlopig

**Umsetzung von Teil A im Geltungsbereich des CDNI
durch sein Netz von Annahmestellen¹**

							
	11	3	1	1	21	1	
	2	7			1		
		2					
<i>Selon les besoins Nach Bedarf naar behoefté</i>							

Quelle: CDNI (2024)

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

Dabei handelt es sich um **50 Annahmestellen**, die sich folgendermaßen zusammensetzen:
38 Bilgenentlagentungsboote und

10 Landstationen.

LKW zur mobilen Entsorgung: wenn ein Bilgenentlagentungsboot 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 Bilgenentlagentungsboote,

12 in Belgien,

1 in Frankreich,

1 in Luxemburg,

22 in den Niederlanden und

1 in der Schweiz.

¹ Ein Bilgenentlagentungsboot wird für das deutsche und das luxemburgische Netz aufgeführt.

Länderbeschreibungen im Vergleich

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

Länderbeschreibung Deutschland



Einsatzgebiet:

Deutschland verfügt über das größte Wasserstraßennetz innerhalb des Geltungsbereichs des CDNI Übereinkommens. Die Annahme von Teil A Abfällen erfolgt überwiegend durch Bilgenentlungsboote. Von insgesamt 11 Bilgenentlungsbooten werden 8 regional eingesetzt (Umkreis vom Standort ca. 50 km). 3 Boote führen im Auftrag des Bilgenentwässerungsverbands (BEV) (fahr-)planmäßig Entsorgungen auf Strecken mittlerer (zwischen 100 und 400 km) und weiterer Entfernung (bis ca. 1.000 km) durch.

Annahmestellen (inklusive Streckenfahrten):

Bilgenentöler 9	Raum Duisburg/Niederrhein ab Duisburg bis Emmerich
Bilgenentöler 5	Raum Datteln/Streckenfahrt DEK bis Bergeshövede
Bilgenentöler 7	Raum Mannheim/Ludwigshafen/Neckar und Oberrhein bis Iffezheim
Bilgenentöler 6	Raum Mainz zu Tal bis Bingen/Main bis Frankfurt
Bilgenentöler 8	Streckenfahrt Duisburg/Mosel/Saar/Streckenfahrt Duisburg/ Main/MDK bis Regensburg
Bilgenentöler 10	Raum Regensburg, deutscher Teil der Donau
Bilgenentöler 4	Minden/Streckenfahrt im „Kanalviereck“/Bremen
Bilgenentöler „Marpol Taxi“	Hamburger Hafengebiet
Landanlage UTG	Raum Bremerhaven
Landanlage HÖG	Hamburg
Bunker-/Bilgenentlungsboot „Elbe“	Raum Magdeburg
Bunker-/Bilgenentlungsboot „Spree“	Raum Berlin
Entsorgungsschiff „Roland Menz“	Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder

Zusätzlich lässt der BEV bei Bedarf Entsorgungen bundesweit durch die Beauftragung von Tankwagen durchführen.

Sammlung und Entsorgung:

Aus der Sicht der Binnenschifffahrt ist das Abpumpen des Bilgenwassers die entscheidende Leistung der Bilgenentlungsboote. Wie die weitere Behandlung des abgepumpten Bilgenwassers erfolgt, 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 gesondert gesammelten Altöl zur Wiederaufarbeitung gegeben.
- In Ausnahmefällen wird das Bilgenwasser zur weiteren Behandlung an Land gegeben (z.B. wenn an Bord eine Trennung von Öl und Wasser nicht möglich ist).

Auftragsvergabe:

Der BEV beauftragt Unternehmen aufgrund der Schwellenwerte nach europaweiten Ausschreibungen. Wie sich die Angebotssumme der Bieter hinsichtlich der Faktoren wie Abschreibung, Administration, Betrieb, Personalkosten, Unterhaltungs- und Wartungskosten der Boote im Detail zusammensetzt, ist dem BEV nicht bekannt. Die Vergabe erfolgt auf der Grundlage des niedrigsten Gebots, das die Leistungsbeschreibung und die Ausschreibungskriterien erfüllt.

Der BEV beschäftigt derzeit drei privatwirtschaftliche Unternehmen in fünf unterschiedlichen Regionen. 7 Boote werden von Unternehmen betrieben, die ausschließlich für die Annahme von Teil A Abfällen eingesetzt werden. Die übrigen Bilgenentlungsboote 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 Bilgenentlungsboote 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 Bilgenentlzung in Luxemburg wird auf der rund 36 Kilometer langen deutsch-luxemburgischen Mosel (Kondominium-Strecke) durch ein beim BEV in Deutschland unter Vertrag stehendes Bilgenentlungsboot durchgeführt. Dazu verlängert das Bilgenentlungsboot seine dreimal jährlich durchgeföhrten 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 Bilgenentöhlungs-/Ölwehrboot BIBO REGIO der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) durchgeführt. Nebst der Übernahme von ölf- 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 ölf- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle nach CDNI Teil A umfassen Betrieb, Unterhalt, Administration und Personalkosten für BIBO REGIO. Die Besatzung von BIBO REGIO besteht in der Regel aus 2 Personen. Zudem fallen Kosten an für die Sammlung dieser Schiffsbetriebsabfälle mit Zwischenlagerung an Bord, für die Vorbehandlung des Bilgenwassers und Altöls sowie für den separaten Weitertransport an Land und die umweltgerechte Entsorgung.

Auftragsvergabe:

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

Länderspezifische Besonderheiten:

Aufgrund der gesetzlichen Einleitbestimmungen wird das an Bord des Bilgenentölerbootes BIBO REGIO in zwei Reinigungsschritten durch Schwerkraft und Emulsion 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 21 Schiffen und einer Landstation besteht. Aufgrund dieser umfassenden Abdeckung ist das Fahrgebiet der Bilgenentlungsboote 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 Bilgenentlungsboote 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). 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 Bilgenentlungsboote 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 Bilgenentlungsboot auf. Im Hafen von Gent (North Sea Port) wurde die Sammlung und Entsorgung mit einem Bilgenentlungsboot 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 Bilgenentlungsboot 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 bietet seit Mitte 2022 einen Tankwagen zur mobilen Entsorgung des Bilgenwassers an (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.

**Beschluss
CDNI 2024-I-4**

**Änderung des Teil B und des Anhangs IV der Anwendungsbestimmung des CDNI
Sicherstellung der Bestimmungen zum Beschluss 2017-I-4 und der zwischenzeitlichen
Aktualisierungen**

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 im CDNI durch den Beschluss 2017-I-4 Bestimmungen des Übereinkommens, insbesondere des Teils B und des Anhangs IV geändert werden und die betreffenden Bestimmungen seit der Beschlussfassung im Jahr 2017 durch die Beschlüsse 2017-II-1, 2018-II-5, 2023-I-5, 2023-II-5 novelliert wurden,

in der Erwägung eine eindeutige Vertragslage herzustellen,

beschließt die in der Anlage beigefügte konsolidierte Fassung des Teils B und des Anhangs IV der Anwendungsbestimmung, Anlage 2 des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt.

Dieser Beschluss tritt nach Wirksamwerden des Beschlusses CDNI 2017-I-4 am 1. Oktober 2024 in Kraft.

Anlage

TEIL B

SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON ABFÄLLEN AUS DEM LADUNGSBEREICH

KAPITEL V

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 5.01

Begriffsbestimmungen

Geändert durch Beschluss CDNI 2016-I-5 und 2017-I-4

Im Sinne dieses Teiles bedeutet der Ausdruck:

- a) "**Einheitstransporte**": Transporte, bei denen im Laderaum oder Ladetank des Fahrzeugs ununterbrochen nachweislich das gleiche Ladegut oder ein anderes Ladegut, dessen Beförderung keine vorherige Reinigung des Laderaums oder des Ladetanks erfordert, befördert wird;
- aa) "**kompatible Transporte**": Transporte, bei denen während aufeinanderfolgender Fahrten im Laderaum oder Ladetank des Fahrzeugs nachweislich ein Ladegut befördert wird, dessen Beförderung kein vorheriges Waschen oder Entgasen des Laderaums oder des Ladetanks erfordert;
- b) "**Restladung**": die flüssige Ladung, die nach dem Löschen ohne Einsatz eines Nachlenzsystems im Ladetank und im Leitungssystem verbleibt, sowie Trockenladung, die nach dem Löschen ohne den Einsatz von Besen, Kehrmaschinen oder Vakuumreinigern im Laderaum verbleibt;
- c) "**Ladungsrückstände**": die flüssige Ladung, die nicht durch das Nachlenzsystem aus dem Ladetank und dem Leitungssystem entfernt werden kann, sowie trockene Ladung, die nicht durch den Einsatz von Kehrmaschinen, Besen oder Vakuumreinigern aus dem Laderaum entfernt werden kann;
- d) "**Nachlenzsystem**": ein System nach Anhang II für das möglichst vollständige Entleeren der Ladetanks und des Leitungssystems bis auf nicht lenzbare Ladungsrückstände;
- e) "**Umschlagsrückstände**": Ladung, die beim Umschlag außerhalb des Laderaums auf das Schiff gelangt;
- f) "**besenreiner Laderaum**": einen Laderaum, aus dem die Restladung mit Reinigungsgeräten wie Besen oder Kehrmaschinen ohne den Einsatz von saugenden oder spülenden Geräten entfernt worden ist und der nur noch Ladungsrückstände enthält;
- g) "**nachgelenzter Ladetank**": einen Ladetank, aus dem die Restladung durch den Einsatz eines Nachlenzsystems entfernt worden ist und der nur noch Ladungsrückstände enthält;
- h) "**vakuumreiner Laderaum**": einen Laderaum, aus dem die Restladung mittels Vakuumtechnik entfernt worden ist und der deutlich weniger Ladungsrückstände enthält als ein besenreiner Laderaum;

- i) "**Restentladung**" die Beseitigung der Restladung aus den Laderäumen beziehungsweise Ladetanks und Leitungssystemen durch geeignete Mittel (z.B. Besen, Kehrmaschine, Vakuumtechnik, Nachlenzsystem), durch die der Entladungsstandard
 - "Laderaum besenrein" oder
 - "Laderaum vakuumrein" oder
 - "Ladetank nachgelenzt"erreicht wird, sowie die Beseitigung der Umschlagsrückstände und von Verpackungs- und Stauhilfsmitteln;
- j) "**Waschen**" die Beseitigung der Ladungsrückstände aus dem besenreinen oder vakuumreinen Laderaum oder aus dem nachgelenzten Ladetank unter Einsatz von Wasserdampf oder Wasser;
- k) "**waschreiner Laderaum oder Ladetank**" einen Laderaum oder Ladetank, der nach dem Waschen grundsätzlich für jede Ladungsart geeignet ist;
- l) "**Waschwasser**" das Wasser, das beim Waschen von besenreinen oder vakuumreinen Laderäumen oder von nachgelenzten Ladetanks anfällt. Hierzu wird auch Ballastwasser und Niederschlagswasser gerechnet, das aus diesen Laderäumen oder Ladetanks stammt.
- m) "**Entgasen**": die Beseitigung von Dämpfen nach Anhang IIIa aus einem nachgelenzten Ladetank bei einer Annahmestelle unter Einsatz geeigneter Verfahren und Techniken;
- n) "**Ventilieren**": die direkte Freisetzung der Dämpfe aus dem Ladetank in die Atmosphäre;
- o) "**entgaster oder ventilierter Ladetank**": ein gemäß den Entgasungsstandards nach Anhang IIIa von Dämpfen befreiter Ladetank.

Artikel 5.02

Verpflichtung der Vertragsstaaten

Geändert durch Beschluss CDNI 2017-I-4

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, die infrastrukturellen und sonstigen Voraussetzungen für die Abgabe und Annahme von Restladungen, Umschlagsrückständen, Ladungsrückständen, Waschwasser und Dämpfen zu schaffen oder schaffen zu lassen.

Artikel 5.03

Seeschiffe

Geändert durch Beschluss CDNI 2020-II-3

Dieser Teil B gilt nicht für das Laden und Löschen von Seeschiffen

- a) in Seehäfen an Seeschiffahrtsstraßen;
- b) in Binnenhäfen, die der Europäischen Richtlinie (EU) 2019/883¹ unterliegen.

¹ Richtlinie (EU) 2019/883 des europäischen Parlamentes und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Änderung der Richtlinie 2010/65 und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG (ABl. 151 vom 7.6.2019, S.116-142).

Artikel 5.04

Anwendung von Teil B bei Dämpfen

Eingefügt durch Beschluss CDNI 2017-I-4

- (1) Teil B findet unbeschadet
 - a) der Bestimmungen des Europäischen Übereinkommens vom 26. Mai 2000 über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) in Verbindung mit der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland und
 - b) der geänderten Richtlinie 94/63/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 1994 zur Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen (VOC-Emissionen) bei der Lagerung von Ottokraftstoff und seiner Verteilung von den Auslieferungslagern bis zu den Tankstellen in ihrer jeweils aktuellen Fassung Anwendung.
- (2) Die Bestimmungen des Anhangs IIIa gelten ergänzend zu den Bestimmungen der in Absatz 1 Buchstabe b) genannten Richtlinie.
Fahrzeuge, für die schriftlich nachgewiesen werden kann, dass sie außerhalb des Geltungsbereichs des CDNI vorschriftsgemäß entgast haben, gelten als entgaste Schiffe im Sinne dieser Verordnung, sofern die Werte des Anhangs IIIa eingehalten werden. Die Konferenz der Vertragsparteien benennt neben der Richtlinie 94/63/EG und dem ADN die Vorschriften, die sie hinsichtlich der Entgasungsbestimmungen als gleichwertig anerkennt.

KAPITEL VI

Verpflichtungen des Schiffsführers

Artikel 6.01

*Verbot der Einbringung, Einleitung und Freisetzung
Geändert durch Beschluss CDNI 2017-I-4 und 2018-II-5*

- (1) Es ist verboten, von Fahrzeugen aus Teile der Ladung sowie Abfall aus dem Ladungsbereich in die Wasserstraße einzubringen oder einzuleiten oder Dämpfe in die Atmosphäre freizusetzen.
- (2) Ausgenommen von dem Verbot nach Absatz 1
 - a) ist Waschwasser mit Ladungsrückständen von Gütern, für die das Einleiten in die Wasserstraße nach Anhang III,
 - b) sind Dämpfe, für die eine Freisetzung in die Atmosphäre durch Ventilieren nach Anhang IIIa ausdrücklich gestattet ist, wenn die Bestimmungen dieser Anhänge eingehalten worden sind.
- (3) Sind
 - a) Stoffe, für die in Anhang III ausschließlich eine Abgabe zur Sonderbehandlung oder
 - b) Dämpfe, für die in Anhang IIIa ein Entgasen vorgeschrieben ist, freigeworden oder drohen sie freizuwerden, muss der Schiffsführer unverzüglich die nächste zuständige Behörde darüber unterrichten.
Dabei hat er den Ort des Vorfalls sowie Menge und Art des Stoffes oder der Dämpfe so genau wie möglich anzugeben.
- (4) Die zuständige innerstaatliche Behörde beurteilt die Zulässigkeit der Einleitung oder Einbringung von Abfall aus dem Ladungsbereich von Gütern, die nicht im Güterverzeichnis nach Anhang III aufgeführt sind. Sie legt einen vorläufigen Einleitungsstandard fest.

Die Konferenz der Vertragsparteien prüft diesen Vorschlag und nimmt gegebenenfalls eine Ergänzung des Güterverzeichnisses vor.

- (5) Abweichend vom Verbot nach Absatz 1 dürfen Dämpfe freigesetzt werden, wenn dies durch einen unerwarteten Werftaufenthalt oder eine unerwartete Vor-Ort-Reparatur durch eine Werft oder eine andere Fachfirma erforderlich wird und die Dämpfe nicht einer Annahmestelle zugeführt werden können. Hierbei sind die Bestimmungen des Anhangs IIIa A 4 und des Unterabschnitts 7.2.3.7 des ADN zu beachten.

Artikel 6.02

*Übergangsbestimmungen
Aufgehoben durch Beschluss CDNI 2017-I-4*

Kein Inhalt

Artikel 6.03

Entladebescheinigung

Geändert durch Beschluss CDNI 2012-I-2, CDNI 2021-I-5, CDNI 2017-I-4, CDNI 2023-I-5, CDNI 2023-II-6

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

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

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

- (1b) Eine Entladebescheinigung in elektronischem Format kann verwendet werden, sofern

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

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

- (2) Bei der Restentladung sowie bei der Abgabe und Annahme von Abfällen aus dem Ladungsbereich sind
- a) im Falle des Waschens die Entladungsstandards und Abgabe-/Annahmeverordnungen des Anhangs III;
 - b) im Falle des Entgasens die Vorschriften und Entgasungsstandards des Anhangs IIIa anzuwenden.
- (3) Nach dem Beladen darf das Fahrzeug die Fahrt erst dann fortsetzen, wenn sich der Schiffführer davon überzeugt hat, dass die Umschlagsrückstände entfernt worden sind.

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

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

(4a) Das Fahrzeug darf nach dem Entladen die Fahrt nur unter folgenden Bedingungen fortsetzen:

- Der Ladungsempfänger oder, wenn sich der Ladungsempfänger oder der Befrachter einer Umschlagsanlage bedient, der Betreiber der Umschlagsanlage hat eine Entladebescheinigung vorgelegt (Artikel 7.08);
- Der Schiffsführer hat durch die Unterzeichnung von Teil 2 a) der Entladebescheinigung bestätigt, dass alle Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Entladen des Fahrzeugs wie vom Ladungsempfänger oder der Umschlagsanlage in den Feldern 1 bis 10 angegeben durchgeführt wurden. Dies schließt die Zuweisung einer Annahmestelle für die Übernahme der Abfälle oder Dämpfe des Fahrzeugs ein (Artikel 7.01 Absatz 1).

(4b) Während der Fahrt ist der Schiffsführer verpflichtet, folgende Angaben in Teil 2 b) der Entladebescheinigung durch Unterzeichnung zu erklären:

- ob Waschwasser entstanden ist (beim Waschen während der Fahrt);
- welche Menge Waschwasser an Bord entstanden ist und dessen Unterbringungsort;
- ob eine kompatible Folgeladung nach dem Verlassen der Umschlagsanlage vorlag (Artikel 7.04 Absatz 3 Buchstabe c).

(5) Auf Fahrzeuge, die Einheitstransporte durchführen, finden nur die Beseitigung und die Übernahme von Umschlagsrückständen Anwendung.

(6) Werden Laderäume oder Ladetanks gewaschen und darf das dabei entstandene Waschwasser gemäß den Entladungsstandards und den Abgabe- und Annahmeverordnungen gemäß Anhang III nicht in das Gewässer eingeleitet werden, darf das Fahrzeug die Fahrt erst fortsetzen, nachdem in der Entladebescheinigung bestätigt wurde:

- dass die Umschlagsanlage das Waschwasser übernommen hat; oder
- dem Schiffsführer eine Annahmestelle zugewiesen wurde und
- der Schiffsführer mitgeteilt hat, ob die Laderäume oder Ladetanks während der Fahrt gewaschen werden.

(7) Die Absätze 1 und 4 finden keine Anwendung für Schiffe, die eingesetzt werden für:

- a) den Transport von Containern,
- b) den Transport von beweglicher Ladung (ro-ro), von Stück- und Schwergut bzw. Großgeräten.

Die Absätze 1 und 4 finden keine Anwendung für Schiffe, die ausschließlich eingesetzt werden für:

- a) die Lieferung von Treibstoffen, Trinkwasser und Bordvorräten an See- und an Binnenschiffe (Bevorratungsschiffe),
- b) die Sammlung ölf- und fetthaltiger Abfälle der See- und Binnenschiffe,
- c) den Transport von verflüssigten Gasen (ADN Typ G),
- d) den Transport von flüssigem Schwefel (bei 180 °C), Zementpulver, Flugasche und vergleichbaren Gütern, die als Schüttgut oder pumpbare Ladung befördert werden, wobei von einem ausschließlich für die betroffene Güterkategorie geeigneten System für Beladung, Entladung und Lagerung an Bord Gebrauch gemacht wird,
- e) den Transport von Sand, Kies und/oder Baggergut von der Baggerstelle zur Entladestelle,

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf den Transport gemischter Ladungen mit solchen Schiffen.

Im Einzelfall kann die zuständige Behörde bei Vorlage vergleichbarerer Voraussetzungen ein Fahrzeug im Rahmen der Durchführung von Sondertransporten von der Anwendung der Absätze 1 und 4 befreien. Der Nachweis dieser Befreiung ist an Bord des Fahrzeuges mitzuführen.

- (8) Die Absätze 1 und 4 finden auch keine Anwendung auf Transporte, bei denen die Entladung in ein Seeschiff erfolgt. Der Schiffsführer hat diese Entladung anhand der entsprechenden Beförderungspapiere nachzuweisen und die Papiere auf Verlangen den Aufsichtsbehörden vorzuzeigen.

KAPITEL VII

Verpflichtungen des Frachtführers, des Befrachters, des Ladungsempfängers und des Betreibers der Umschlagsanlage

Artikel 7.01

Bescheinigung der Annahme

Geändert durch Beschluss CDNI 2017-I-5 und 2017-I-4

- (1) In der Entladebescheinigung nach Artikel 6.03 bestätigt der Ladungsempfänger dem Fahrzeug die Entladung, die Restentladung und, soweit ihm dies obliegt, das Waschen der Laderäume oder Ladetanks oder das Entgasen der Ladetanks sowie die Annahme von Abfällen aus dem Ladungsbereich oder gegebenenfalls die Zuweisung einer Annahmestelle. Er hat die von ihm und dem Schiffsführer ausgefüllte und unterzeichnete Entladebescheinigung nach ihrer Ausstellung mindestens sechs Monate in Kopie aufzubewahren.
- (2) Sofern der Ladungsempfänger das Waschwasser, das nicht in die Wasserstraße eingeleitet werden darf, nicht selbst annimmt, bestätigt der Betreiber der Annahmestelle dem Fahrzeug die Annahme des Waschwassers. Er hat die von ihm, dem Ladungsempfänger und dem Schiffsführer ausgefüllte und unterzeichnete Entladebescheinigung nach ihrer Ausstellung mindestens sechs Monate in Kopie aufzubewahren.
- (3) Sofern dem Fahrzeug eine Annahmestelle zur Entgasung zugewiesen worden ist, bestätigt deren Betreiber die Entgasung des Fahrzeuges in der Entladebescheinigung. Der Betreiber hat die von ihm und dem Schiffsführer ausgefüllte und unterzeichnete Entladebescheinigung nach ihrer Ausstellung mindestens sechs Monate in Kopie aufzubewahren.

Artikel 7.02

Bereitstellung des Fahrzeuges

Geändert durch Beschluss CDNI 2015-II-3 und 2017-I-4

- (1) Der Frachtführer stellt dem Befrachter das Fahrzeug mit einem solchen Entladungsstandard zur Verfügung, dass die Ladung unbeeinträchtigt befördert und abgeliefert werden kann. Dies ist in der Regel der Fall mit einem Entladungsstandard "Laderaum besenrein" oder "Ladetank nachgelenzt" und wenn das Fahrzeug frei von Umschlagsrückständen ist.
- (2) Ein höherer Entladungsstandard, das Waschen oder das Entgasen kann im Voraus schriftlich vereinbart werden. Eine Kopie dieser Vereinbarung ist an Bord des Fahrzeuges mindestens bis zum Ausfüllen der Entladebescheinigung nach Entladen und Reinigen des Fahrzeuges mitzuführen.
- (3) Mit Beginn des Beladens gilt das Fahrzeug als vom Frachtführer in einem Zustand zur Verfügung gestellt, der den Erfordernissen nach Absatz 1 oder 2 entspricht.

Artikel 7.03

Beladen und Entladen

Geändert durch Beschluss CDNI 2017-I-4

- (1) Das Beladen und das Entladen eines Fahrzeugs schließen auch die Maßnahmen zur Restentladung sowie
 - a) im Falle des Waschens für das Waschen,
 - b) im Falle des Entgasens für das Entgasenein, die nach diesem Teil B erforderlich sind. Restladung ist soweit wie möglich der Ladung hinzuzufügen.

- (2) Beim Beladen sorgt der Befrachter dafür, dass das Fahrzeug frei von Umschlagsrückständen bleibt. Sind dennoch Umschlagsrückstände entstanden, sorgt der Befrachter nach der Beladung für deren Beseitigung, es sei denn, es ist etwas anderes vereinbart worden.
- (3) Beim Entladen sorgt der Ladungsempfänger dafür, dass das Fahrzeug frei von Umschlagsrückständen bleibt. Sind dennoch Umschlagsrückstände entstanden, sorgt der Ladungsempfänger für deren Beseitigung. Umschlagsrückstände sind soweit wie möglich der Ladung hinzuzufügen.

Artikel 7.04¹

Ablieferung des Fahrzeuges

Geändert durch Beschluss CDNI 2016-I-5, CDNI 2017-I-4, CDNI 2023-I-5 und CDNI 2023-II-5

- (1) Bei trockener Ladung hat der Ladungsempfänger dafür zu sorgen, dass nach dem Entladen der Laderaum besenrein oder vakuumrein nach den Entladungsstandards und Abgabe-/Annahmevorschriften des Anhangs III übergeben wird. Er ist verpflichtet, vorhandene Restladungen sowie Umschlagsrückstände des entladenen Fahrzeugs anzunehmen.

Bei flüssiger Ladung hat der Befrachter dafür zu sorgen, dass nach dem Entladen der Ladetank nachgelenzt übergeben wird. Die Entladung einschließlich der Restentladung mit Hilfe eines Nachlenzsystems wird vom Schiffsführer durchgeführt, es sei denn, im Transportauftrag ist etwas anderes vereinbart worden. Die Leitung zur Annahme von Restladung muss mit einem Anschluss entsprechend Muster 1 des Anhangs II versehen sein. Bei Benutzung des bordeigenen Nachlenzsystems des Schiffes darf vor Beginn des Nachlenzvorgangs der Gegendruck in der Rohrleitungsanlage des Ladungsempfängers 3 bar nicht überschreiten. Der Betreiber der Umschlagsanlage ist verpflichtet, die Restladung anzunehmen.

(2) Im Falle

- a) trockener Ladung ist der Ladungsempfänger verpflichtet, für einen waschreinen Laderaum zu sorgen, wenn das Fahrzeug Güter befördert hat, deren Ladungsrückstände nach den Entladungsstandards und den Abgabe-/Annahmevorschriften des Anhangs III nicht mit dem Waschwasser in das Gewässer eingeleitet werden dürfen;
- b) flüssiger Ladung ist der Befrachter verpflichtet, für einen
 - aa) waschreinen Ladetank zu sorgen, wenn das Fahrzeug Güter befördert hat, deren Ladungsrückstände nach den Entladungsstandards und den Abgabe-/Annahmevorschriften des Anhangs III nicht mit dem Waschwasser in das Gewässer eingeleitet werden dürfen,
 - bb) entgasten Ladetank zu sorgen, wenn das Fahrzeug Güter befördert hat, deren Dämpfe nach den Entgasungsstandards und den Abgabe-/Annahmevorschriften des Anhangs IIIa nicht in die Atmosphäre ventiliert werden dürfen.

Im Übrigen haben die Verantwortlichen nach Satz 1 für einen waschreinen Laderaum beziehungsweise einen waschreinen und/oder entgasten Ladetank zu sorgen, wenn dieser vor der Beladung gemäß einer Vereinbarung nach Artikel 7.02 Absatz 2 gewaschen oder entgast war.

- (3) a) Die Absätze 1 und 2 finden keine Anwendung auf Laderäume und Ladetanks von Fahrzeugen, die Einheitstransporte durchführen, sofern bei einer folgenden Ladung die Dämpfe nach Anhang IIIa von der Umschlagsanlage erfasst und nicht in die Atmosphäre freigesetzt werden. Der Frachtführer muss dies schriftlich nachweisen können. In diesem Fall muss in der Entladebescheinigung das Feld 6a) angekreuzt werden. Der Nachweis ist an Bord mitzuführen.

¹ Siehe Beschluss CDNI 2016-I-4.

- b) Absatz 2 findet keine Anwendung auf Laderäume und Ladetanks von Fahrzeugen, die kompatible Transporte durchführen, sofern bei einer folgenden Ladung die Dämpfe nach Anhang IIIa von der Umschlagsanlage erfasst und nicht in die Atmosphäre freigesetzt werden. Der Frachtführer muss dies schriftlich nachweisen können. In diesem Fall muss in der Entladebescheinigung das Feld 6b) angekreuzt werden. Der Nachweis ist bis zur Entladung der kompatiblen Folgeladung an Bord mitzuführen.

Die Bestimmungen von Anhang IIIa finden keine Anwendung mehr, wenn der Schiffsführer nachweisen kann, dass nach der Beladung und vor der Abfahrt von der Umschlagsanlage

- für jeden separaten Ladetank die drei nachfolgenden Ladungen aus einem Produkt bestanden, das nicht unter das Verbot von Anhang IIIa fällt, sofern diese Tanks zu mindestens 50% beladen waren oder
- jeder separate Ladetank zu mindestens 95 % mit einem Produkt befüllt war, das nicht unter das Verbot von Anhang IIIa fällt,
- oder die Dämpfe gemäß den in Anhang IIIa vorgesehenen Bedingungen erfasst wurden.

- c) Falls zum Zeitpunkt der Entladung die Folgeladung noch nicht bekannt ist, aber es sich voraussichtlich um eine kompatible Ladung handeln wird, kann die Anwendung von Absatz 2 hinausgeschoben werden. Der Befrachter (bei flüssiger Ladung) oder der Ladungsempfänger (bei trockener Ladung) muss vorläufig eine Annahmestelle für das Waschwasser oder für eine Entgasung bezeichnen, die in die Entladebescheinigung einzutragen ist. Zusätzlich muss in der Entladebescheinigung das Feld 6c) angekreuzt werden. Sofern vor Anlauf der in der Entladebescheinigung angegebenen Annahmestelle durch den Frachtführer / Schiffsführer nachweisbar feststeht, dass die Folgeladung kompatibel ist und es bei einer folgenden Ladung möglich ist, die Dämpfe, die nach Anhang IIIa (Tabellen I bis III) nicht in die Atmosphäre freigesetzt werden dürfen, zu erfassen, gibt der Schiffsführer dies in Feld 13 von Teil 2 b) der Entladebescheinigung an. In diesem Fall braucht nicht gewaschen oder entgast zu werden. Andernfalls gelten die Bestimmungen zum Waschen oder zum Entgasen uneingeschränkt.

Der Nachweis bezüglich der kompatiblen Folgeladung ist bis zur Entladung der kompatiblen Folgeladung an Bord mitzuführen.

Die Bestimmungen von Anhang IIIa finden keine Anwendung mehr, wenn der Schiffsführer nachweisen kann, dass nach der Beladung und vor der Abfahrt von der Umschlagsanlage

- für jeden separaten Ladetank die drei nachfolgenden Ladungen aus einem Produkt bestanden, das nicht unter das Verbot von Anhang IIIa fällt, sofern diese Tanks zu mindestens 50% beladen waren oder
- jeder separate Ladetank zu mindestens 95 % mit einem Produkt befüllt war, das nicht unter das Verbot von Anhang IIIa fällt,
- oder die Dämpfe gemäß den in Anhang IIIa vorgesehenen Bedingungen erfasst wurden.

- (4) Wenn der Ladungsempfänger oder der Befrachter das Fahrzeug nach der vereinbarten Entladezeit oder den vereinbarten Liegetagen nicht entsprechend den Bestimmungen dieses Artikels sowie des Artikels 7.03 abliefert, kann der Frachtführer das Fahrzeug in den vorgeschriebenen Zustand bringen oder bringen lassen. Sämtliche Kosten einschließlich der dadurch entstehenden Liegegelder, soweit diese nicht auf ein Verschulden des Frachtführers zurückzuführen sind, gehen zu Lasten des Ladungsempfängers oder des Befrachters.

Artikel 7.05

Ladungsrückstände, Waschwasser und Entgasung

Geändert durch Beschluss CDNI 2017-I-4

- (1) Bei trockener Ladung ist der Ladungsempfänger verpflichtet, das Waschwasser anzunehmen, das nach dem Waschen entsprechend Artikel 7.04 Absatz 2 entstanden ist oder nach Rücksprache mit dem Frachtführer dem Schiffsführer eine Annahmestelle zuzuweisen.
- (2) Bei flüssiger Ladung ist der Befrachter verpflichtet, dem Frachtführer im Transportauftrag eine Annahmestelle für das Waschwasser zuzuweisen, das nach dem Waschen entsprechend Artikel 7.04 Absatz 2 entsteht.
 - (2a) Bei flüssiger Ladung, bei der Dämpfe entstehen, die ein Entgasen nach Artikel 7.04 Absatz 2 erfordern, ist der Befrachter verpflichtet, dem Frachtführer im Transportauftrag eine Annahmestelle zuzuweisen, bei der nach der Entladung des Fahrzeugs (einschließlich Restentladung und Beseitigung der Umschlagsrückstände) das Fahrzeug zu entgasen ist.
- (3) Die Annahmestelle soll sich in der Nähe der Umschlagsanlage oder auf dem Weg zur nächsten vom Fahrzeug anzulaufenden Umschlagsanlage befinden.

Artikel 7.06

Kosten

Geändert durch Beschluss CDNI 2017-I-4

- (1) Bei trockener Ladung hat der Ladungsempfänger die Kosten der Restentladung und des Waschens der Laderäume nach Artikel 7.04 und die Kosten einer Annahme von Waschwasser nach Artikel 7.05 Absatz 1, einschließlich der etwa dadurch entstehenden Kosten für Wartezeiten und Umwege, zu tragen. Das gilt auch für Niederschlagswasser, das in die Laderäume gelangt ist, nachdem die Beladung begonnen hat und bevor die Entladung gemäß Artikel 7.03 Absatz 1 abgeschlossen ist, wenn nicht eine abgedeckte Beförderung vereinbart worden war.

Bei Einheitstransporten für denselben Befrachter hat dieser auf eigene Kosten vor dem Beladen das Niederschlagswasser anzunehmen, das seit dem Ende der vorhergehenden Entladung in die Laderäume gelangt ist.

- (2) Bei flüssiger Ladung hat der Befrachter die Kosten der Restentladung und im Falle des
 - a) Waschens die Kosten für
 - aa) das Waschen der Ladetanks nach Artikel 7.04 Absatz 2 und
 - bb) die Annahme von Waschwasser nach Artikel 7.05 Absatz 2,
 - b) Entgasens die Kosten für das Entgasen der Ladetanks nach Artikel 7.04 Absatz 2 i.V.m. Artikel 7.05 Absatz 2a, einschließlich der etwa dadurch entstehenden Kosten für Wartezeiten und Umwege, zu tragen.
- (3) Die Kosten einer Abgabe von Waschwasser aus Laderäumen und Ladetanks oder die Entgasung aus den Ladetanks, die den vorgeschriebenen Standards nicht entsprechen, gehen zu Lasten des Frachtführers.

Artikel 7.07

Vereinbarung zwischen dem Befrachter und dem Ladungsempfänger

Befrachter und Ladungsempfänger können untereinander auch eine Vereinbarung über eine Verteilung der Verpflichtungen treffen, die von der in dieser Anlage bestimmten Verteilung der Verpflichtungen abweicht, ohne dass dies Auswirkungen auf den Frachtführer haben darf.

Artikel 7.08

*Übergang der Rechte und Verpflichtungen des Befrachters oder
des Ladungsempfängers auf den Betreiber der Umschlagsanlage*

Bedient sich der Befrachter oder der Ladungsempfänger beim Beladen oder beim Entladen eines Fahrzeugs einer Umschlagsanlage, gehen die dem Befrachter oder dem Ladungsempfänger zustehenden Rechte und obliegenden Verpflichtungen nach den Artikeln 7.01 Absatz 1 sowie 7.03, 7.04 und 7.05 auf den Betreiber der Umschlagsanlage über. Bezüglich der Kosten nach Artikel 7.06 gilt dies nur für die Entfernung und Annahme der Umschlagsrückstände.

Artikel 7.09

Beförderungspapiere

Geändert durch Beschluss CDNI 2023-I-5

Der Befrachter gibt in dem Transportauftrag und in den Beförderungspapieren folgende Informationen an:

- die Bezeichnung und die vierstellige Nummer nach Anhang III für jede Güterart, die er zum Transport in Auftrag gegeben hat, und
- die UN-Nummer nach Anhang IIIa und
- den variablen AVFL-Wert (aufgrund der Zusammensetzung der Mischung), wenn er nicht in Spalte 3 der Tabellen I bis III in Anhang IIIa angegeben ist.

ANHANG IV
der Anwendungsbestimmung

Geändert durch Beschluss CDNI 2016-I-5, CDNI 2019-II-5 und CDNI 2023-I-5

Entladebescheinigung

Muster

Trockenschifffahrt (Ausgabe 2017)

Tankschifffahrt (Ausgabe 2024)
Ausgabe 2017 aufgehoben durch CDNI 2023-I-5

Teil 1: Erklärung des Ladungsempfängers / der Umschlagsanlage

A Name/Firma:Anschrift:

1. Wir haben aus dem Schiff (Name)(ENI) (Laderaum Nr.)
2. t / m³ entladen.
(Menge) (Güterart und Güternummer nach Anhang III Anwendungsbestimmung)
3. Anmeldung am: (Datum) (Uhrzeit)..... 4. Beginn des Entladens: (Datum) (Uhrzeit)

5. Ende des Entladens am: (Datum) (Uhrzeit).....

B Einheitstransporte

6. Das Schiff

 - a) führt Einheitstransporte durch – Art. 7.04, (3) a).
 - b) befördert als Folgeladung kompatible Ladung – Art. 7.04, (3) b).
 - c) wird bis zur Entscheidung über die Kompatibilität der Folgeladung nicht gewaschen – Art. 7.04, (3) c).

C Reinigung des Schiffes

7. Die Laderäume Nr. wurden

 - a) besenrein übergeben (Entladungsstandard A nach Anhang III der Anlage 2);
 - b) vakuumrein übergeben (Entladungsstandard B nach Anhang III der Anlage 2);
 - c) gewaschen übergeben.

D Übernahme von Umschlagsrückständen / Restladung

8. a) Umschlagsrückstände übernommen.
b)* Restladung aus den Laderäumen Nr. übernommen.

E Waschwasser (einschließlich Ballastwasser und Niederschlagswasser)

9. Das Waschwasser (einschließlich Ballastwasser und Niederschlagswasser) aus den angegebenen Laderäumen, in folgender Menge: m³ / l
a) kann unter Beachtung der Bestimmungen des Anhangs III der Anwendungsbestimmung in das Oberflächengewässer eingeleitet werden;
b) wurde übernommen;
c)* muss bei der Annahmestelle (Name/Firma) abgegeben werden, die durch uns beauftragt wurde;
d)* muss laut Beförderungsauftrag abgegeben werden.

F Slops

10. * Slops übernommen, Menge: l / kg

G Unterschrift durch Ladungsempfänger / Umschlagsanlage

(Ort) (Datum, Uhrzeit) (Stempel/Name in Blockschrift und Unterschrift)

Teil 2: Erklärung des Schiffsführers

11. Das Waschwasser (einschließlich Ballastwasser und Niederschlagswasser) ist zwischengelagert im:
a) Restetank/ Waschwassertank; Menge: m³ / l
b) Laderraum; Menge: m³ / l
c) sonstigen Restbehälter, und zwar: Menge: m³ / l

12. Die Angaben unter den Nummern 1 bis 10 werden bestätigt.

13. Die Folgeladung ist kompatibel, daher wird nicht gewaschen – Art. 7.04, (3) c).

14. Bemerkungen:

Teil 3: Erklärung der Annahmestelle für Waschwasser (nur erforderlich, wenn Nr. 9 c) oder Nr. 9 d) angekreuzt sind)

Name/Firma: _____ Anschrift: _____

Abgabebestätigung

16. Die Abgabe von Waschwasser (einschließlich Ballast- und Niederschlagswasser) gemäß Mengenangabe in Nr. 9 und Code**) wird bestätigt. Waschwasser, Menge: m³ / l
17. Bemerkungen:
18.
 (Ort) (Datum) (Stempel/Name in Blockschrift und Unterschrift)

* Siehe Hinweis zu dieser Frage im Anhang zur Entladebescheinigung Trockenschiffahrt

** Klassifizierung der Abfälle nach dem Beschluss 2014/955/EU der Kommission vom 18. Dezember 2014 zur Änderung der Entscheidung 2000/532/EG über ein Abfallverzeichnis gemäß der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

Anhang Entladebescheinigung Trockenschiffahrt

Hinweise zum Ausfüllen der Entladebescheinigung

Hinweis zu Nummer 6 a): In diesem Fall brauchen die Nummern 7 - 9 nicht ausgefüllt werden.

Hinweis zu Nummer 9: Falls 9 c) oder 9 d) angekreuzt wurden, dann müssen auch die Nummern 11 und 16 bis einschließlich 18 ausgefüllt werden. Bei Anwendung von Artikel 7.04 Absatz 3 Buchstabe c „Ungewissheit über kompatible Folgeladung“ entfällt die Mengenangabe.

Hinweis zu Nummer 10: Der Ladungsempfänger / die Umschlagsstelle kann Slops annehmen, ist dazu jedoch nicht verpflichtet.

Hinweis zu Nummer 11 b): Wenn im Laderaum eine Güterart transportiert wurde, für die nach Anhang III eine Sonderbehandlung nach S bestimmt ist, so ist das Waschwasser entweder beim Ladungsempfänger / der Umschlaganlage oder an einer Annahmestelle für Waschwasser abzugeben.

Teil 1: Erklärung des Ladungsempfängers / der Umschlagsanlage (Artikel 7.08)**A Name/Firma:** **Anschrift:**1. Wir haben aus dem Schiff
(Name)(ENI) (Ladetank Nr.)2. Tonne(n) / m³ entladen.
(Menge) (Güterart und -nummer nach Anhang III sowie UN-Nummer*)

VARIABLE AVFL-WERT*: (nach Angabe des Befrachters; i.Zshg. mit der Zusammensetzung).

3. Anmeldung am: (Datum (TT/MM/JJJJ)) (Uhrzeit)

4. Beginn des Entladens am: (Datum (TT/MM/JJJJ)) (Uhrzeit)

5. Ende des Entladens am: (Datum (TT/MM/JJJJ)) (Uhrzeit)

B Einheitstransporte / kompatible Ladung / aufgeschobene Reinigung des Schiffs (oder des Ladetanks)

6. Das Schiff

- | | | | | | | | | | |
|--|-----------|--------------------|-------------|------------|--------|-------|------|-------|-----|
| a)* <input type="checkbox"/> | führt | Einheitstransporte | durch | - | Art. | 7.04, | (3) | a). | |
| b)* <input type="checkbox"/> | befördert | als | Folgeladung | kompatible | Ladung | - | Art. | 7.04, | (3) |
| c)* wird bis zur Entscheidung über die Kompatibilität der Folgeladung – nach Art. 7.04, (3) c) | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> nicht gewaschen.
<input type="checkbox"/> nicht ent gast. | | | | | | | | | |

C Reinigung des Schiffes

7.* Die Ladetanks wurden bei der Umschlagsanlage nach dem Entladen

- a) nachgelenzt übergeben (Entladungsstandard A nach Anhang III der Anwendungsbestimmung);
- b) gewaschen übergeben; Menge Waschwasser: m³ / Liter
- c) ent gast übergeben.

D Übernahme von Umschlagsrückständen8.* Umschlagsrückstände übernommen**E Waschwasser und Abgabe**

9. Waschwasser

- a) kann gemäß Anhang III der Anwendungsbestimmungen (Spalte 3) in das Oberflächengewässer eingeleitet werden.
- b)* wurde von der Umschlagsanlage/dem Ladungsempfänger übernommen.
- c)* muss in Übereinstimmung mit dem Beförderungsauftrag bei der vom Befrachter angegebenen Annahmestelle abgegeben werden (Artikel 7.05 Absatz 2);

Der Schiffsführer wäscht während der Fahrt: Ja Nein

Wenn nein, muss das Waschwasser bei der vom Befrachter angegebenen Annahmestelle abgegeben werden.

d)* muss bei der Annahmestelle (Name) abgegeben werden, die durch uns beauftragt wurde (Artikel 7.08);

Der Schiffsführer wäscht während der Fahrt: Ja Nein

Wenn nein, muss das Waschwasser bei der Annahmestelle abgegeben werden, die durch uns beauftragt wurde.

F Entgasung und Abgabe

10.* Die Entgasung

- a) wurde von uns in der Umschlagsanlage/bei dem Ladungsempfänger (Annahmestelle) durchgeführt.
- b) muss in Übereinstimmung mit dem Beförderungsauftrag bei der vom Befrachter angegebenen Annahmestelle abgegeben werden (Art. 7.05 Absatz 2a).
- c) muss bei der Annahmestelle für Dämpfe (Name) durchgeführt werden, die durch uns beauftragt wurde (Art. 7.08).

G* Unterschrift durch Ladungsempfänger / Umschlagsanlage

(Ort) (Datum (TT/MM/JJJJ), Uhrzeit) (Name in Blockschrift) (Stempel) (Unterschrift)

* Siehe Hinweis zu dieser Frage im Anhang zur Entladebescheinigung Tankenschifffahrt

Teil 2 a): Erklärung des Schiffsführers nach der Entladung beim Verlassen der Umschlagsanlage*Die Angaben unter den **Nummern 1 bis 10** werden durch die Unterschrift des Schiffsführers bestätigt.**Unterschrift durch den Schiffsführer**

(Datum (TT/MM/JJJJ)) (Name in Blockschrift) (Unterschrift)

Teil 2 b): Erklärung des Schiffsführers während der Fahrt11.* Das Waschwasser ist entstanden beim Waschen während der Fahrt (9c oder d).**12.* Lagerort des Waschwassers**

- a) Restetank / IBC; Menge m³ / Liter
 b) Ladetank: Menge m³ / Liter
 c) sonstige Restbehälter, und zwar:..... Menge m³ / Liter

13.* Die Folgeladung ist kompatibel, daher wird nicht gewaschen oder entgast – Art. 7.04 (3) c).

14.* Bemerkungen

Unterschrift durch den Schiffsführer

(Datum (TT/MM/JJJJ)) (Name in Blockschrift) (Unterschrift)

Teil 3: Erklärung der Annahmestelle für die Abgabe und Übernahme von Waschwasser (nur erforderlich, wenn Nr. 9 c) oder Nr. 9 d) angekreuzt sind)

Name der Annahmestelle

Anschrift.....

Abgabebestätigung15.* Die Abgabe von Waschwasser gemäß Mengenangabe in Nr. 7b oder in Nr. 12a/b/c* wird bestätigt.AVV-Nummer*..... Menge: m³ / Liter

16. Bemerkungen:.....

17. Registriert am:(Datum (TT/MM/JJJJ)) (Uhrzeit)

Beginn der Abgabe: (Datum (TT/MM/JJJJ)) (Uhrzeit)

Ende der Abgabe: (Datum (TT/MM/JJJJ)) (Uhrzeit)

Name des Betreibers

(Name in Blockschrift) (Stempel) (Unterschrift)

Teil 4: Erklärung der Annahmestelle für die Abgabe und Übernahme von Dämpfen (nur erforderlich, wenn Nr. 10a) oder 10b) oder 10c) angekreuzt sind)

Name der Annahmestelle

Anschrift.....

Abgabebestätigung18.* Die Entgasung wurde gemäß der Entgasungsstandards des Anhangs IIIa der Anwendungsbestimmung durchgeführt. Die gemessene Dampfkonzentration lag unter dem Grenzwert (AVFL).

19. Bemerkungen.....

20. Registriert am:(Datum (TT/MM/JJJJ)) (Uhrzeit)

Beginn der Entgasung: (Datum (TT/MM/JJJJ)) (Uhrzeit)

Ende Entgasung: (Datum (TT/MM/JJJJ)) (Uhrzeit)

Person, die für die Entgasung gemäß Anhang IIIa, A Allgemeine Bestimmungen, Nummer 6) verantwortlich ist

.....

(Name in Blockschrift) (Stempel) (Unterschrift)

* Siehe Hinweis zu dieser Frage im Anhang zur Entladebescheinigung Tankenschifffahrt

Anhang Entladebescheinigung Tankschifffahrt

Hinweise zum Ausfüllen der Entladebescheinigung (Tankschifffahrt) 2024

Teil 1: Erklärung des Ladungsempfängers / der Umschlagsanlage

Bemerkung zu A: Name und Anschrift des Unternehmens obligatorisch (vollständige Kontaktangaben)

Bemerkung zu Nummer 2:

- * Anzugeben ist die UN-Nummer, die gemäß den Tabellen I, II und III des Anhangs IIIa vorgeschrieben ist;
- * AVFL-Wert (variabel) ist auszufüllen, wenn es sich um ein Gemisch handelt und in Spalte 3 der genannten Tabellen in Anhang IIIa kein Wert angegeben ist;

Bemerkung zu Nummer 6a:

- * Die Zuweisung als Einheitstransport erfolgt gemäß Erklärung des Schiffsführers, ein schriftlicher Nachweis während der Fahrt ist im Zusammenhang mit der Rechtmäßigkeit der Durchführung eines Einheitstransports obligatorisch (Artikel 7.04 Absatz 3, Buchstabe a);
(Feld 8 ausfüllen) i. Zshg. mit der Übernahme von Umschlagsrückständen durch die Umschlagsanlage.

Bemerkung zu Nummer 6b:

- * Die Zuweisung als kompatible Ladungen erfolgt gemäß Erklärung des Schiffsführers, ein schriftlicher Nachweis während der Fahrt ist im Zusammenhang mit der Rechtmäßigkeit der Übernahme einer kompatiblen Folgeladung obligatorisch (Artikel 7.04 Absatz 3, Buchstabe b);
(Feld 7a ausfüllen) Nachlenzen obligatorisch vor der Abfahrt, Entladungsstandard A;
(Feld 8 ausfüllen) Verpflichtung zur Übernahme von Umschlagsrückständen durch die Umschlagsanlage.

Bemerkung zu Nummer 6c:

- * Ein Aufschub der Verpflichtung, das Schiff zu waschen oder zu entgasen, ist nach der Entladung möglich (Artikel 7.04 Absatz 3, Buchstabe c, wenn die Erwartung besteht, dass als Folgeladung eine kompatible Ladung befördert wird und unter der Bedingung, dass:
 - 1) Die Umschlagsanlage eine Annahmestelle für das Waschen oder Entgasen (Feld 9 oder 10 ausfüllen) auf der Grundlage von Artikel 7.05 oder 7.08 vorläufig zuweist; und
 - 2) Das Schiff nach dem Entladen mindestens nachgelenzt übergeben wird (Feld 7a ausfüllen, Entladungsstandard A).

Bemerkung zu Nummer 7:

- * Reinigung der Ladetanks in der Umschlagsanlage nach dem Entladen
7a: Nachlenzen (Entladungsstandard A) immer obligatorisch, es sei denn, es handelt sich um einen Einheitstransport;
- 7b: Beim Waschen am Ort der Entladung unter Angabe der Menge des Waschwassers, muss 9b zwingend ausgefüllt werden, wenn Waschwasser abgegeben wird;
- 7c: Entgasen am Ort der Entladung, 10a muss zwingend ausgefüllt werden.

Bemerkung zu Nummer 8:

- * Umschlagsrückstände, die in Leckwannen an Bord aufgefangen werden, müssen von der Umschlagsanlage übernommen werden (Artikel 7.03 Absatz 2 und 3).

Bemerkung zu Nummer 9:

- * 9b wird angekreuzt, wenn das Waschwasser von der Umschlagsanlage angenommen wird (siehe 7b);
- * 9c wird angekreuzt, wenn der Befrachter die Annahmestelle im Beförderungsvertrag angegeben hat;
- * 9d wird angekreuzt, wenn der Befrachter keine Annahmestelle im Beförderungsvertrag angegeben hat. Die Zuweisung einer Annahmestelle ist für die Umschlagsanlage vorgeschrieben (Verpflichtung gemäß Artikel 7.08);
- * 9c oder 9d muss – gemäß Erklärung des Schiffsführers – ausgefüllt werden (Artikel 6.03 Absatz 6).

Bemerkung zu Nummer 10:

- * 10a Findet die Entgasung nach dem Entladen in der Annahmestelle statt, ist Teil 4 auszufüllen;
- * 10b wird angekreuzt, wenn der Befrachter eine Annahmestelle für Dämpfe im Beförderungsvertrag angegeben hat (Artikel 7.05 Absatz 2a);
- * 10c wird angekreuzt, wenn der Befrachter keine Annahmestelle für Dämpfe im Beförderungsvertrag angegeben hat. Die Zuweisung einer Annahmestelle ist für die Umschlagsanlage vorgeschrieben (Verpflichtung gemäß Artikel 7.08).

G: Unterschrift erforderlich, Name der zuständigen Umschlagsanlage in Druckbuchstaben

Teil 2 a) Erklärung des Schiffsführers nach der Entladung beim Verlassen der Umschlagsanlage
Bemerkung zu Teil 2 a):

- * Der Schiffsführer unterzeichnet die Entladebescheinigung beim Verlassen der Anlage und bestätigt damit die Angaben in den Feldern 1 bis 10.

Teil 2 b) Erklärung des Schiffsführers während des Transports

Bemerkung zu Nummer 11:

- * Der Schiffsführer ist verpflichtet, in der Entladebescheinigung schriftlich oder digital aufzuzeichnen, ob beim Waschen während der Fahrt Waschwasser entstanden ist (Artikel 6.03 Absatz 4 Buchstabe b).

Bemerkung zu Nummer 12:

- * Der Schiffsführer ist verpflichtet, Aufzeichnungen über den Ort und die Menge des an Bord befindlichen Waschwassers zu führen (Artikel 6.03 Absatz 4 Buchstabe b).

Bemerkung zu Nummer 13:

- * Der Schiffsführer ist verpflichtet, kompatible Transporte in Feld 13 in Verbindung mit der Rechtmäßigkeit der Anwendung von Artikel 7.04 Absatz 3 Buchstabe c anzugeben, so dass ein Waschen oder Entgasen nicht erforderlich ist (Artikel 7.04 Absatz 3 Buchstabe c).

Bemerkung zu Nummer 14:

Feld für Bemerkungen

Unterschrift des Schiffsführers für Ereignisse während des Transports erforderlich, Name des Schiffsführers in Großbuchstaben

Teil 3: Erklärung über die Abgabe und Annahme des Waschwassers bei der Annahmestelle

Bemerkung zu Nummer 15:

- * Die Annahmestelle (stationäre oder mobile Sammlung) gibt hier auf der Entladebescheinigung die vom Schiff übergebene Menge an Waschwasser an. Ein Exemplar oder eine Kopie der Entladebescheinigung ist in den Unterlagen der Annahmestelle aufzubewahren (Artikel 7.01 Absatz 2). Ein Exemplar der Entladebescheinigung ist zusammen mit der registrierten Menge des übernommenen Waschwassers an das Schiff zurückzusenden (Artikel 7.01 Absatz 2).
- * Zulässige AVV-Schlüssel (6-stellig) für die Abgabe von Waschwasser (Verordnung Nr. 1013/2006):

Abfallschlüssel AVV	Beschreibung
16 07	<i>Abfälle aus der Reinigung von Transport- und Lagertanks und Fässern (außer 05 und 13)</i>
16 07 08*	ölhaltige Abfälle
16 07 09*	Abfälle, die sonstige gefährliche Stoffe enthalten
16 10	<i>Wässrige flüssige Abfälle zur externen Behandlung</i>
16 10 01*	Wässrige flüssige Abfälle, die gefährliche Stoffe enthalten
16 10 02	Wässrige flüssige Abfälle mit Ausnahme derjenigen, die unter 16 10 01 fallen

* Gefährliche Abfälle

Teil 4: Erklärung der Annahmestelle für die Abgabe und Übernahme von Dämpfen

Bemerkung zu Nummer 18:

- * Die Annahmestelle für Dämpfe muss auf der Entladebescheinigung die gemessene Dampfkonzentration in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Anhang IIIa angeben. Die Messungen werden in der Leitung zur Annahmestelle und an Stellen der Ladetanks vorgenommen, die der Sachkundige an Bord für geeignet hält.
-

**Beschluss
CDNI 2024-I-5**

**Änderung der Artikel 9.01 und 9.03 Absatz 4 der Anwendungsbestimmung des CDNI
zur Berücksichtigung von Fahrgastschiffen mit mehr als 12 Fahrgästen und
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 es bei der Verabschiedung des Beschlusses 2021-I-6 zu einer unbeabsichtigten Streichung einer Vorschrift gekommen ist, welche die Einleitung von Abwässern von Fahrgastschiffen erlaubt, wenn diese Fahrgastschiffe über zugelassene Bordkläranlagen verfügen, welche die Grenz- und Überwachungswerte nach Anhang V einhalten,

in der Erwägung, dass es sich bei dieser Anpassung um eine geringfügige Änderung handelt, die ein redaktionelles Versehen korrigiert,

in der Erwägung, dass durch die Änderung die Rechtssicherheit für die Betreiber von Fahrgastschiffen und Vollzugsbehörden verbessert wird,

in der Erwägung, dass weder die Umwelt noch die Sicherheit und Gesundheit des Schiffspersonals und der Verkehrsutzer durch die Änderung beeinträchtigt werden,

auf Vorschlag ihrer Arbeitsgruppe,

in Kenntnis des Beschlusses 2021-I-6 und der ihm beigefügten Folgenabschätzung,

beschließt die Änderungen der Artikel 9.01 und 9.03 der Anwendungsbestimmung wie im Anhang dargestellt.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2025 in Kraft.

Anlage

Anlage CDNI 2024-I-5

- 1) *Artikel 9.01 Absatz 5 Anwendungsbestimmung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt wird wie folgt geändert:*

„(5) Das Verbot nach Absatz 3 gilt zudem nicht für Fahrgastschiffe, die über zugelassene Bordkläranlagen verfügen, welche die Grenz- und Überwachungswerte nach Anhang V einhalten.“
- 2) *Artikel 9.01 Absatz 6 Anwendungsbestimmung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt wird wie folgt gefasst:*

„(6) Das Verbot nach Absatz 3 gilt nicht für Seeschiffe in Seehäfen an Seeschiffahrtsstraßen, die den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) unterliegen.“
- 3) *Artikel 9.03 Absatz 4 Anwendungsbestimmung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt wird wie folgt geändert:*

„(4) Der Schiffsführer eines unter Artikel 9.01 Absatz 3 vom Verbot der Einleitung häuslicher Abwässer betroffenen Fahrgastschiffes hat sicherzustellen, dass die häuslichen Abwässer in geeigneter Weise an Bord 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 5 verfügt.“

IIPC

Beschluss IIPC 2024-I-1

Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 4. Quartal 2023

Beschluss angenommen am 7. März 2024

Ablauf des Verfahrens

9. Das Sekretariat hat den vorläufigen Finanzausgleich für das 4. Quartal 2023 gemäß Teil A Artikel 4.02 des CDNI und der Geschäftsordnung der IAKS durchgeführt.
 - h) Die Tabelle „Quartalsangaben“ (**Anlage 1**) gibt alle Angaben der innerstaatlichen Institutionen zum 28. Februar 2024 wieder.
 - i) Die Tabelle „Vorläufige Jahresangaben“ (**Anlage 2**) gibt alle Angaben der innerstaatlichen Institutionen für 2023.
 - j) Das Ergebnis des Quartalsausgleichs ist in der Tabelle „Ausgleichsberechnung“ ausgewiesen (**Anlage 3**).
 - k) Wie sich die Einnahmen auf der Grundlage dieses vorläufigen Finanzausgleichs im Einzelnen verteilen, ist in der Verteilungstabelle (**Anlage 4**) dargestellt.
10. Besonderheiten
 - f) Das Sekretariat hat die Zinsen berücksichtigt, soweit diese von den NI angegeben wurden.
 - g) Die Übertragungen berücksichtigen den internationalen Finanzausgleich 2022 (Beschluss CDNI 2023-II-3).
 - h) Die Gasölmengen der Vertragsstaaten werden auf den internationalen Finanzausgleich übertragen.

Zahlungsverpflichtungen aufgrund des Finanzausgleichs des 4. Quartals 2023

11. Die IAKS billigt den Finanzausgleich für das 4. Quartal 2023 entsprechend folgender Aufstellung:
 - i) Gesamtausgaben: 12 152 609,19 €
 - j) Gesamteinnahmen: 12 602 801,62 €
 - k) Ergebnis: 450 192,43 €
 - l) Verteilung:

SAB an:	
→ ITB:	77 536,70 €
→ BEV:	751 047,31 €
→ VNF:	3 007,23 €

LUX an:	
→ BEV:	144 223,71 €

SRH an:	
→ ITB:	40 698,40 €

Konto laut Artikel 14 der Geschäftsordnung der IAKS

12. Die im Rahmen des Finanzausgleichs 2023 Stand 4. Quartal übertragenen Beträge lauten wie folgt:

Land/IN	zum Übertragen T4/2023	Übertragener saldo 2011-2022	Gesamtergebnis
	Dn T4		
DE	212 906,43 €	406 271,94 €	619 178,37 €
BE	75 332,21 €	76 562,79 €	1 230,58 €
FR	3 434,32 €	10 143,32 €	13 577,64 €
LUX	369,45 €	1 251,62 €	1 621,07 €
NL	148 277,55 €	334 443,08 €	482 720,63 €
CH	9 872,47 €	31 868,58 €	41 741,05 €
Σ	450 192,43 €	707 415,74 €	1 157 608,17 €

Anlagen

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Jahresangaben

Anlage 3: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 4: Verteilungstabelle

Anlage 1 IIPC 2024-I-1

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven													
PT 4 2023		VNF (FR)		ITB (BE)		SAB (NL)		SRH (CH)		BEV (LUX)		BEV (DE)		TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		9	1 582	2 358	84	4	1 441						5 478	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	-	92	454	29	1	429						1 005	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	11	872	2 655	25	4	2 797						6 364	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	3 260	16 768	1 800	220	6 838	+					28 886	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	345	28 160	48 742	3 583	90	37 946	+					118 866	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	62	20 283	35 295	2 510	60	10 736	+					68 946	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	407	51 703	100 805	7 893	370	55 520						216 698	
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 031	1 329	315			+					4 675	
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 591	11 137		19	4 248	+					16 995	
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	30	4 622	12 466	315	19	4 248						21 700	
Zn -	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering</u>														
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	26 323	518 299	967 799	72 000	3 409	1 484 565	+					3 072 394	
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 3 761				+/-					3 761	
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	26 323	518 299	964 038	72 000	3 409	1 484 565						3 068 633	
Xn -	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>														
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	25 426	448 327	1 952 052	118 691	147 871	717 169	+					3 409 535	
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 157					-/-					- 3 157	
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€							+/-					-	
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€							-					-	
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	25 426	445 170	1 952 052	118 691	147 871	717 169						3 406 378	
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³												-	
	Volume de gazole IN / Gasölmenge IN / Gasolievolume NI	m ³	2 543	44 832	240 000	10 330	20	62 782						360 507	

* facultatif / fakultativ / facultatief

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

Anlage 2 IIPC 2024-I-1

CDNI		Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens								
2023		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL		
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	28	6 409	9 875	351	12	5 882	22 557		
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	-	424	1 859	144 218	2 1 751	4 180		
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	22	3 361	11 144	218	13 11 692	26 450		
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	- 620 159	15 614 128 581 74 507	70 351 209 076 150 107	2 600 14 843 4 410	300 308 134 43 469	33 895 156 326 134 233 690	+ + + 905 300	122 760 509 754 272 786
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Total vast oliehoudend afval	kg	779	218 702	429 534	21 853	742			
5	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		15 333 6 957	6 082 46 085	730	84	17 259	+ + 92 587	22 145 70 385
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	57	22 290	52 167	730	84	17 259		
Zn	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering</u>									
Zn	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	92 706	2 033 537	4 012 127	266 500	9 973	5 747 251	+	12 162 094
Zn	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 9 485				+/-	- 9 485
Zn	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	92 706	2 033 537	4 002 642	266 500	9 973	5 747 251		12 152 609
Xn	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>									
Xn	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	102 443	1 234 421	7 832 462	437 395	451 520	2 547 718	+	12 605 959
Xn	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderungen (definitief)*	€		- 3 157					-/-	- 3 157
Xn	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€							+/-	-
Xn	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€								-
Xn	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	102 443	1 231 264	7 832 462	437 395	451 520	2 547 718		12 602 802
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³								-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	10 330	123 442	968 220	44 327	197	190 635		1 337 151

* facultatif / facultativ / facultatief

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

Anlage 3 IIPC 2024-I-1

Ausgleichsberechnung									
Jahr 2023/4, Quartal									
IIPC PT 2023-4									
	Angaben IN Quartal 4T2023			Finanzausgleich					
Land/IN	Kosten	Einnahmen	Anteil Kosten	Vertraglicher Anteil Einnahmen	Ausgleich	Ausgleich T1	Ausgleich T2	Ausgleich T3	Ausgleich T4
	Zn	Xn	Zn/ Σ Zn	Zn/ Σ Zn x Σ Xn = Ω	Cn = Ω - Xn	CnT1	CnT2	CnT3	CnT4=Cn-CnT1-CnT2-CnT3
DE	5 747 250,55 €	2 547 717,80 €	0,4729231772490	5 960 156,98 €	3 412 439,18 €	817 350,11 €	872 697,67 €	827 120,38 €	895 271,02 €
BE	2 033 536,78 €	1 231 264,33 €	0,1673333477780	2 108 868,99 €	877 604,66 €	208 973,57 €	260 059,49 €	290 336,50 €	118 235,09 €
FR	92 706,78 €	102 442,72 €	0,0076285494375	96 141,10 €	-	6 301,62 €	551,18 €	11 264,06 €	1 404,03 €
LUX	9 973,08 €	451 519,77 €	0,0008206533958	10 342,53 €	-	441 177,24 €	-	90 221,23 €	3 007,23 €
NL	4 002 642,00 €	7 832 462,00 €	0,3293648250693	4 150 919,55 €	-	3 681 542,45 €	-	951 720,33 €	1 001 130,90 €
CH	266 500,00 €	437 395,00 €	0,0219294470705	276 372,47 €	-	161 022,53 €	-	39 553,64 €	58 828,83 €
Σ	12 152 609,19 €	12 602 801,62 €	1,00	12 602 801,62 €	-	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

**Beschluss
IIPC 2024-I-2
Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 1. Quartal 2023**

Beschluss angenommen am 16. Mai 2024

Ablauf des Verfahrens

1. Das Sekretariat hat den vorläufigen Finanzausgleich für das 1. Quartal 2024 gemäß Teil A Artikel 4.02 des CDNI und der Geschäftsordnung der IAKS durchgeführt.
 - d) Die Tabelle „Quartalsangaben“ (**Anlage 1**) gibt alle Angaben der innerstaatlichen Institutionen zum 1. Mai 2024 wieder.
 - e) Das Ergebnis des Quartalsausgleichs ist in der Tabelle „Ausgleichsberechnung“ ausgewiesen (**Anlage 2**).
 - f) 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 im Rahmen des jährlichen Finanzausgleichs zusammengestellt.

Zahlungsverpflichtungen aufgrund des Finanzausgleichs des 1. Quartals 2024

3. Die IAKS billigt den Finanzausgleich für das 1. Quartal 2024 entsprechend folgender Aufstellung:

a) Gesamtausgaben:	3 105 017,58 €
b) Gesamteinnahmen:	2 888 357,50 €
c) Ergebnis:	- 216 660,08 €
d) Verteilung: SAB an:	
→ ITB:	110 907,60 €
→ BEV:	721 556,57 €
→ VNF:	7 364,65 €
LUX an:	
→ BEV:	122 318,13 €
SRH an:	
→ ITB:	37 179,31 €

Konto laut Artikel 14 der Geschäftsordnung der IAKS

4. Die im Rahmen des Finanzausgleichs 2024 Stand 1. Quartal übertragenen Beträge lauten wie folgt:

Land/IN	zum Übertragen T1/2024	Vorläufiger Übertragener saldo 2023	Übertragener saldo 2011-2022	Gesamtergebnis
	Dn T1			
DE	- 103 058,47 €	212 906,43 €	406 271,94 €	516 119,90 €
BE	- 35 253,21 €	75 332,21 €	- 76 562,79 €	- 36 483,79 €
FR	- 1 601,28 €	3 434,32 €	10 143,32 €	11 976,36 €
LUX	- €	369,45 €	1 251,62 €	1 621,07 €
NL	- 72 141,82 €	148 277,55 €	334 443,08 €	410 578,82 €
CH	- 4 605,31 €	9 872,47 €	31 868,58 €	37 135,74 €
Σ	- 216 660,08 €	450 192,43 €	707 415,74 €	940 948,09 €

Anlagen

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 3: Verteilungstabelle

Anlage 1 IIPC 2024-I-2

CDNI								Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven	
PT 1 2024			VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		5	1 929	2 420	94		1 374	5 822
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	4	114	504	35		386	1 043
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	5	773	2 890	73		2 664	6 405
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	108	3 163	17 310	170		6 569	+ 27 320
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	59	38 886	55 453	4 089		38 478	+ 136 965
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	203	17 850	37 319	690		12 123	+ 68 185
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Total vast oliehoudend afval	kg	370	59 899	110 082	4 949	-	57 170	232 470
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		4 479	1 666	210			+ 6 355
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	3	1 928	11 656			3 296	+ 16 883
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	3	6 407	13 322	210	-	3 296	23 238
Zn -	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering</u>								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	22 948	505 224	1 037 713	66 000		1 476 960	+ 3 108 846
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 3 828				+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	22 948	505 224	1 033 885	66 000	-	1 476 960	3 105 018
Xn -	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geinde-verwijderingsbijdrage</u>								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	13 982	321 884	1 801 572	98 574	122 318	530 027	+ 2 888 358
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderungen (definitiv)*	€							-/-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€							+/- -
	(***) Différence de systèmes /Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€							-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	13 982	321 884	1 801 572	98 574	122 318	530 027	2 888 358
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³							-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	101	32 147		10 070	18	42 166	84 502

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Ausgleichsberechnung					
Jahr 2024 /1. Quartal					
IIPC PT 2024-1					
	Angaben NI Quartal 1 2024			Finanzausgleich	
Land/IN	Kosten	Einnahmen	Anteil Kosten	vertraglicher Anteil Einnahmen	Ausgleich
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn
DE	1 476 960,47 €	530 027,30 €	0,4756689557938	1 373 902,00	843 874,70 €
BE	505 223,77 €	321 883,66 €	0,1627120481553	469 970,56	148 086,90 €
FR	22 948,34 €	13 982,41 €	0,0073907278812	21 347,06	7 364,65 €
LUX		122 318,13 €	0,0000000000000	0,00	- 122 318,13 €
NL	1 033 885,00 €	1 801 572,00 €	0,3329723498699	961 743,18	- 839 828,82 €
CH	66 000,00 €	98 574,00 €	0,0212559182998	61 394,69	- 37 179,31 €
Σ	3 105 017,58 €	2 888 357,50 €	1,00	2 888 357,50 €	- 0,00 €

**Angenommene Beschlüsse der Sitzung der Konferenz der Vertragsparteien vom
12. Dezember 2024**

**Beschluss
CDNI 2024-II-1
Zusammensetzung und Vorsitz der KVP**

Die Konferenz der Vertragsparteien,

nimmt anlässlich der Konferenz der Vertragsparteien vom 12. Dezember 2024

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)
Frau SIEBRECHT (Sachverständige)
Herr HÖTTE (Sachverständiger)

Belgien: Herr DE SPIEGELEER (Delegationsleiter)
Frau RENAUX (Mitglied)
Herr EL KAHLOUN (Mitglied)
Herr JANSSENS DE BISTHOVEN (Stellvertreter)
Herr VERLINDEN (Stellvertreter)

Frankreich: Frau BOULDOUYRÉ (Delegationsleiterin)

Luxemburg: Herr NILLES (Delegationsleiter)
Herr SCHROEDER (Mitglied)

Niederlande: Herr TEN BROEK (Delegationsleiter)
Herr KORTMAN (Mitglied)
Herr SPUIJ (Stellvertreter)
Frau POP (Stellvertreterin)
Frau STEIJVEN (Sachverständige)

Schweiz: Herr NUSSER (Delegationsleiter)
Herr KOLTSIDAS (Mitglied)

Der Vorsitz 2025 obliegt der schweizerischen Delegation, der Vize-Vorsitz obliegt der deutschen 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:	Frau SIEBRECHT (Vertreterin, Delegationsleiterin) Herr HÖTTE (Stellvertreter) Herr STAATS (Vertreter des Gewerbes) Herr SPITZER (Stellvertretender Vertreter 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) Frau SIEBRECHT (Stellvertreterin)
Niederlande:	Herr KLEIBERG (Vertreter, Delegationsleiter) Herr DE HOOGE (Stellvertreter) Herr WINGELAAR (Vertreter des Gewerbes)
Schweiz:	Herr NUSSER (Vertreter, Delegationsleiter) Herr BLESSINGER (Stellvertreter) Frau GEBHARD (Stellvertreterin) Herr METZGER (Vertreter des Gewerbes)

**Beschluss
CDNI 2024-II-2
Internationaler Finanzausgleich 2023**

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 2023,

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 ölf- 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 12. Dezember 2024 in Kraft.

Anlage

Anlage CDNI 2024-II-2

Zusammenfassung der Jahresangaben 2023

CDNI		Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens							
2023		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		28	6 409	9 875	351	12	5 882	22 557
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³		424	1 859	144	2	1 751	4 180
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	22	3 361	11 144	218	13	11 692	26 450
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg		15 614	70 351	2 600	300	33 895	+ 122 760
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	620	128 581	209 076	14 843	308	156 326	+ 509 754
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	159	74 507	150 107	4 410	134	43 469	+ 272 786
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	779	218 702	429 534	21 853	742	233 690	905 300
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		15 333	6 082	730			+ 22 145
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		6 957	46 085		84	17 259	+ 70 385
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	57	22 290	52 167	730	84	17 259	92 587
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	92 706	2 033 537	4 012 127	319 706	9 973	5 747 251	+ 12 215 300
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 9 485				+/- - 9 485
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	92 706	2 033 537	4 002 642	319 706	9 973	5 747 251	12 205 815
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	108 751	1 131 982	7 832 462	439 053	451 575	2 547 969	+ 12 511 793
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderungen (definitief)*	€		- 3 157					+/- - 3 157
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.*/ Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€							+/- -
	(***) Différence de systèmes /Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€							-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	108 751	1 128 825	7 832 462	439 053	451 575	2 547 969	12 508 636
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³							-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	10 330	123 442	968 220	44 327	197	190 635	1 337 151

* fakultatif / fakultativ / facultatif

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 2023							
	Données IN/ Angabe NI/ Gegevens NI			Péréquation financière / Finanzausgleich / Financiële verevening			
IN	Coûts/ Kosten/ kosten	Recettes/ Einnahmen/ Opbrengsten	Part coûts/ Anteil Kosten/ Andeel in kosten	Part convent. Recettes/ vertraglicher Anteil Einnahmen/ Andeel opbrengsten cf. Verdrag	Péréquation/ Ausgleich/ Verevening	Somme des péréquations provisoires/ Summe vorläufige Ausgleiche/ totaal van de voorlopige vereveningen	Péréquation complémentaire/ Restausgleich/ Additionele verevening
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	Cnsq=Σ(CnT1 à CnT4)	ΔCn=Cn-Cnsq
DE	5 747 250,55 €	2 547 969,20 €	0,4708616890978	5 889 837,29 €	3 341 868,09 €	3 412 439,18 €	- 70 571,10 €
BE	2 033 536,78 €	1 128 824,92 €	0,1666039360461	2 083 987,93 €	955 163,01 €	877 604,66 €	77 558,35 €
FR	92 706,34 €	108 751,00 €	0,0075952602836	95 006,34 €	- 13 744,66 €	-6 301,62 €	7 443,03 €
LUX	9 973,08 €	451 575,48 €	0,0008170761399	10 220,51 €	- 441 354,97 €	-441 177,24 €	- 177,73 €
NL	4 002 642,00 €	7 832 462,00 €	0,3279291126387	4 101 945,77 €	- 3 730 516,23 €	-3 681 542,45 €	- 48 973,78 €
CH	319 706,00 €	439 053,00 €	0,0261929257938	327 637,76 €	- 111 415,24 €	-161 022,53 €	49 607,28 €
Σ	12 205 814,75 €	12 508 635,60 €	1,00	12 508 635,60 €	- 0,00 €	0,00 €	302 820,84 €
	Solde/Saldo/ 31.12.2023		302 820,85 €				

**Beschluss
CDNI 2024-II-3
Teil A**

**Erhöhung der Entsorgungsgebühr für öl- und fetthaltige Abfälle auf 12,00 Euro je 1000
Liter geliefertes Gasöl ab dem 1. Januar 2026**

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. November 2024, vorgelegt gemäß Artikel 4.01 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung dieses Übereinkommens,

unter Hinweis auf den Bericht der IAKS vom 20. November 2024 über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems gemäß Artikel 6 des CDNI,

gemäß den Schätzungen der Innerstaatlichen Institutionen ist es sehr wahrscheinlich, dass die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr ab 2024 bei einem Betrag von 10,00 Euro die Kosten für die Annahme und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsfällen nicht mehr decken werden,

unter Berücksichtigung der Stellungnahmen aus dem Gewerbe, das ein hohes Maß an Dienstleistungsqualität für das Netz der Annahme- und Entsorgungsstationen aufrechterhalten möchte,

beschließt, den Betrag der Entsorgungsgebühr zum 1. Januar 2026 auf 12,00 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 2026 umgesetzt werden kann.

Die Änderung in der Anlage 1 tritt zum 1. Januar 2026 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 2026 (Artikel 10 und 14)

Anlage 1 CDNI 2024-II-3

**Erhöhung der Entsorgungsgebühr auf 12,00 Euro ab dem 1. Januar 2026
Änderung von Artikel 3.03 der Anwendungsbestimmung**

Artikel 3.03 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung wird wie folgt geändert:

- „(1) Die Entsorgungsgebühr beträgt 12,00 Euro (zuzüglich MWSt.) pro 1000 l gelieferten Gasöls. Das Volumen des verkauften Gasöls entspricht dem Volumen bei 15°C.“

Anlage 2 CDNI 2024-II-3

Teil A

Bericht der IAKS über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2026 (Artikel 10 und 14)

1. Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2023

Mit der Unterzeichnung des CDNI im Jahre 1996 einigten sich die Vertragsstaaten auf eine Entsorgungsgebühr in Höhe von 7,50 Euro / 1.000 l mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls. Mit dieser Gebühr wurden in den ersten 7 Jahren der Annahme und Entsorgung der ölf- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen jeweils mehr Einnahmen erzielt als zur Deckung der Kosten benötigt wurden. 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 Bilgenentölungsboot in Doppelhüllbauweise 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 Fahrgastschifffahrt 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 nahezu gleichbleibenden Netz von Annahmestellen.

Die Gründe für diese kontinuierliche Entwicklung sind vielfältig:

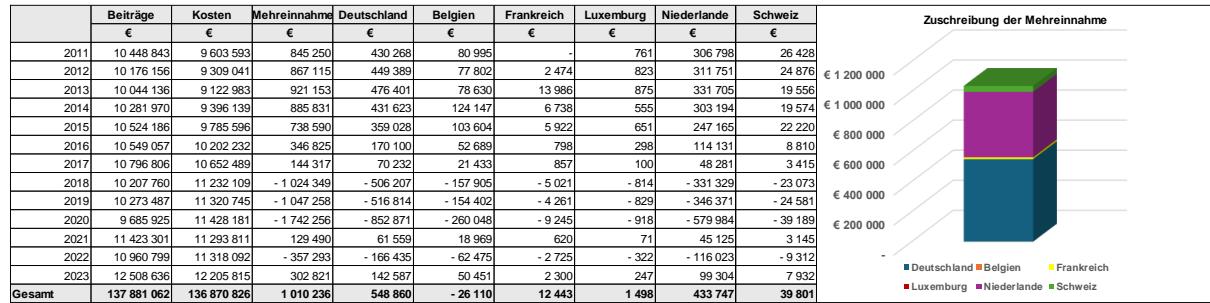
- die Inflation und die dadurch steigenden Löhne und die Vertragsklauseln zur Preisanpassung;
- Betriebskosten der Annahmestellen steigen entsprechend der Lebenshaltungskostenindex und der Gasölpreisentwicklung;
- die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser steigen;
- steigende Entsorgungs- und Aufbereitungskosten sowie neue Steuern (Steuern auf die Müllverbrennung ...);
- Altölerlöse befinden sich auf einem außerordentlich geringen Stand und sind zu vernachlässigen;
- 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 im Jahr 2021.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Einnahmen automatisch durch die Erhöhung der Entsorgungsgebühr steigen und nicht durch eine Steigerung der gebunkerten Gasölmengen. Diese sind nach einem leichten Anstieg zum Ende der COVID-19-Pandemie im Jahr 2021 deutlich zurückgegangen.

Hohe Kosten vor dem Hintergrund einer bislang nicht bekannten Inflation haben erneut zu einem Defizit im Jahr 2022 geführt. Um das Gleichgewicht 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 2023 auf 10 Euro pro 1.000 Liter mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls zu erhöhen.

Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2023¹⁶



Ende 2023 verzeichnet das System einen kumulierten vorläufigen Überschuss von ca. 1.010.000 Euro:

Kumulierte Mittelübertragungen von 2011 bis 2023¹⁶

Land/N	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (vorläufig)	Gesamtergebnis
DE	430 267,67 €	449 389,10 €	476 401,58 €	431 623,22 €	359 027,53 €	170 096,86 €	70 231,74 €	506 207,70 €	- 516 814,27 €	- 852 870,87 €	- 61 558,79 €	- 166 434,72 €	- 142 586,74 €	548 858,67 €
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 €	- 18 969,13 €	- 62 475,44 €	- 50 451,15 €	- 26 111,65 €
FR	2 474,28 €	13 986,45 €	6 737,65 €	5 922,47 €	797,73 €	857,33 €	5 021,43 €	4 261,28 €	- 94 248,84 €	- 620,43 €	- 2 725,47 €	- 2 300,00 €	- 12 443,33 €	
LUX	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	813,79 €	- 829,15 €	- 917,84 €	- 71,11 €	- 322,22 €	- 247,43 €	1 499,04 €
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 €	- 45 125,30 €	- 116 022,83 €	- 99 303,77 €	433 746,86 €
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 €	- 3 145,25 €	- 9 312,31 €	- 7 931,75 €	- 39 800,33 €
Σ	845 249,24 €	867 115,03 €	921 154,47 €	885 831,21 €	738 590,00 €	346 825,00 €	144 317,00 €	- 1 024 350,71 €	- 1 047 258,00 €	- 1 742 254,54 €	129 490,02 €	- 357 292,98 €	302 820,84 €	1 010 236,88 €

Zwischen 2011 und 2023 hat das schiffahrtstreibende Gewerbe 138 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 137 Millionen Euro.

Insgesamt belief sich diese Mehreinnahme zwischen 2011 und 2023 auf rund 1 010 000 Euro.

Das bestehende Netz von Annahmestellen, das bei Inkrafttreten des CDNI eingerichtet wurde, blieb zwischen 2011 und 2023 weitgehend unverändert. Nur ein Mitgliedstaat baute das seit 2011 bestehende Netz erheblich aus. Der damit einhergehende Kostenanstieg ist nicht sehr hoch ausgefallen.

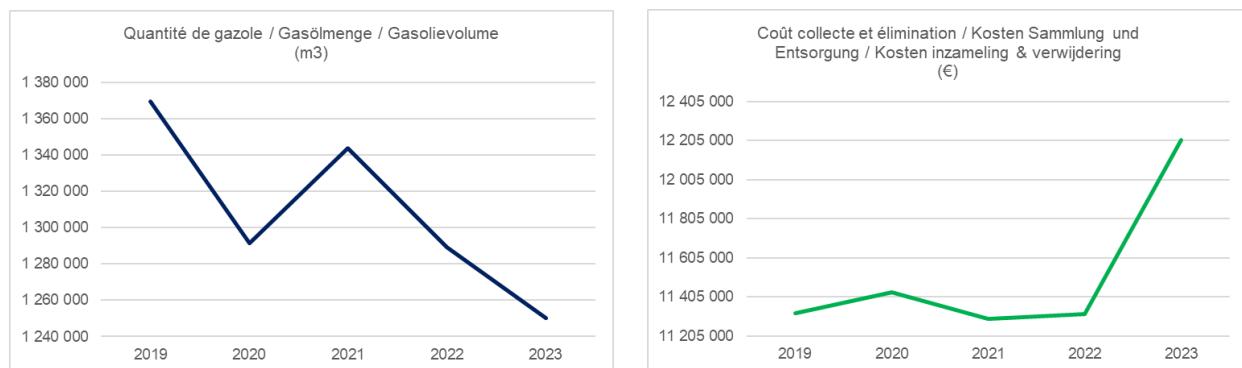
¹⁶ Sofern nicht anders angegeben, sind alle Daten dem internationalen Finanzausgleich der CDNI entnommen. Bei den Daten für 2023 handelt es sich um vorläufige Daten.

2. Finanzielle Entwicklung am Ende des dritten Quartals 2024

Nach dem dritten Quartal beliefen sich die Einnahmen auf 9 004 222 Euro und die Kosten für die Annahme auf 9 137 354 Euro. Daraus ergibt sich ein negatives Ergebnis von –133 132 Euro.

Die Entsorgungsgebühr wurde am 1. Januar 2023 auf 10,00 Euro pro 1000 l mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls angehoben. Die erwarteten Auswirkungen dieser Erhöhung konnten bei den vorläufigen Ergebnissen des internationalen Finanzausgleichs nicht festgestellt werden. **2024 wird wahrscheinlich ein noch deutlicheres negatives Ergebnis verzeichnet werden.**

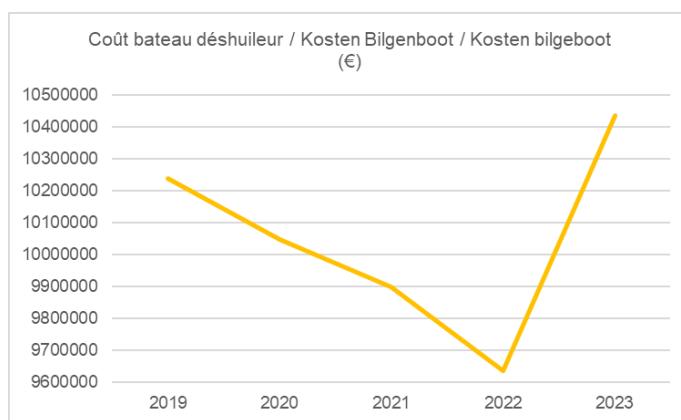
Mit Ausnahme des Jahres 2021 sind die gebunkerten Mengen seit 2017 konstant rückläufig. Die Kosten befinden sich ihrerseits auf einem hohen Niveau und steigen weiter an. Sie hängen insbesondere von den Gasölpreisen, der Inflation und den Lebenshaltungskosten ab. Dieser Anstieg dürfte sich 2024 in geringerem Maße fortsetzen.



Die Betriebskosten für die Bilgenentlungsboote (die etwa 85 % der Annahmekosten ausmachen) sind nach mehrjährigem Rückgang im Jahr 2023 wieder angestiegen.

Für diese Entwicklung gibt es mehrere Gründe:

- Die Betriebskosten für Bilgenentlungsboote steigen aufgrund der höheren Gasölpreises und der Inflation ebenso wie die Kosten für die anderen Arten von Annahmestellen.
- Die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser steigen.



3. Planung für 2026

Die Innerstaatlichen Institutionen haben die nachstehenden Schätzungen übermittelt. Die fehlenden Schätzwerte wurden vom Sekretariat auf der Grundlage der Daten früherer Jahre und des aktuellen Trends ergänzt. Für Belgien und die Niederlande wurde eine Kostensteigerungsrate von 2 % für 2026 und 2027 angesetzt. Für die Einnahmen 2026 und 2027 wurde der Durchschnitt der Einnahmen von 2023 bis 2025 zugrunde gelegt.

Schätzung der Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 2023-2027¹⁷

Staat	Kosten vorläufiger FA 2023	Schätzung Kosten 2024	Schätzung Kosten 2025	Schätzung Kosten 2026	Schätzung Kosten 2027	Einnahmen vorläufiger FA 2023	Schätzung Einnahmen 2024	Schätzung Einnahmen 2025	Schätzung Einnahmen 2026	Schätzung Einnahmen 2027
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	
DE	5 747 250,55 €	5 800 000,00 €	5 550 000,00 €	5 650 000,00 €	5 750 000,00 €	2 547 969,20 €	2 300 000,00 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €
BE	2 033 536,78 €	2 083 480,60 €	2 122 604,60 €	2 165 056,69 €	2 208 357,83 €	1 128 824,92 €	1 211 166,13 €	1 235 389,45 €	1 192 000,00 €	1 192 000,00 €
FR	92 706,34 €	112 500,00 €	150 000,00 €	155 000,00 €	160 000,00 €	108 751,00 €	90 600,00 €	91 000,00 €	91 000,00 €	91 000,00 €
LUX	9 973,08 €	10 150,00 €	10 300,00 €	10 450,00 €	10 600,00 €	451 575,48 €	520 000,00 €	520 000,00 €	520 000,00 €	520 000,00 €
NL	4 002 642,00 €	3 944 900,00 €	4 142 100,00 €	4 249 200,00 €	4 566 700,00 €	7 832 462,00 €	7 135 540,00 €	7 574 000,00 €	7 444 800,00 €	7 509 400,00 €
CH	319 706,00 €	280 000,00 €	280 000,00 €	283 000,00 €	285 000,00 €	439 053,00 €	420 000,00 €	420 000,00 €	425 000,00 €	430 000,00 €
Gesamt	12 205 814,75 €	12 231 030,60 €	12 255 004,60 €	12 512 706,69 €	12 980 657,83 €	12 508 635,60 €	11 677 306,13 €	12 240 389,45 €	12 072 800,00 €	12 142 400,00 €

Für das Jahr 2026 rechnen die Innerstaatlichen Institutionen mit Einnahmen von insgesamt 12 Millionen Euro und Ausgaben von insgesamt 12,5 Millionen Euro. Wenn sich diese Beträge bestätigen, würde das Jahr 2026 mit einem Defizit von 0,5 Millionen Euro abschließen und der seit 2011 kumulierte Überschuss wäre vollständig aufgezehrt. Das Annahme- und Aufbereitungssystem könnte nicht mehr finanziert werden.

Die Gründe für diese Entwicklung sind folgende:

- steigende Entsorgungs- und Aufbereitungskosten sowie neue Steuern (Müllverbrennungssteuern...);
- es ist wahrscheinlich, dass die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser weiter steigen werden;
- die Neuvergabe der Aufträge für die Sammlung und Aufbereitung von Altöl wird höhere Kosten verursachen als die derzeitigen Verträge;
- die Indexierung der Kosten (u. a. für Personal und Gasöl). Die Betriebskosten der Annahmestellen folgen insbesondere den Indizes für die Lebenshaltungskosten und den Lohnkosten für das Personal der Annahmestellen;
- in keinem Staat sind im Jahre 2025 größere Investitionen geplant;
- in geringerem Maße die Einführung neuer Treibstoffe.

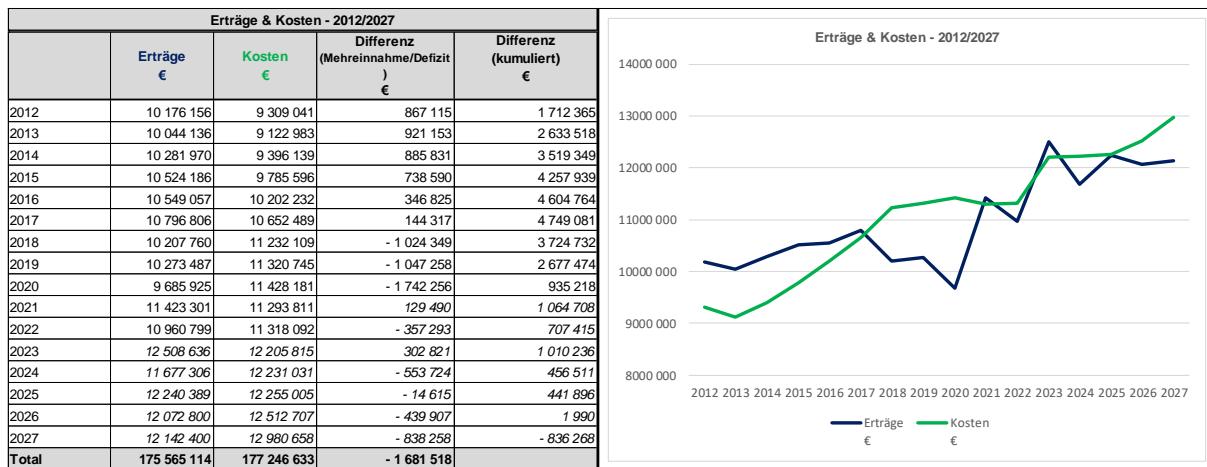
4. Analyse der aggregierten Daten seit 2012 und Ausblick

Auf der Grundlage der seit 2012 gemachten Erfahrungen (Anhang 1) und der von den Innerstaatlichen Institutionen (NI) vorgelegten Schätzungen wurde eine Vorausschätzung der Haushaltstage 2023 bis 2027 des Finanzierungssystems der Sammlung und Entsorgung der Abfälle von Teil A des Übereinkommens vorgenommen.

Die vorläufigen Daten des Haushaltsjahres 2023 weisen seit 2011 kumulierte Mehreinnahmen von ungefähr 1 010 000 € aus. Allerdings wurde in den vergangenen Jahren, insbesondere seit 2018, bereits ein erheblicher Rückgang der Jahresmehreinnahmen festgestellt. Die Einnahmen aus der Bebunkerung bleiben weitgehend stabil (mit den jeweiligen Erhöhungen der Entsorgungsgebühr im Laufe der Jahre), während die Kosten immer weiter steigen. Das laufende Jahr (2024) wird voraussichtlich mit einem ausgeglichenen Ergebnis abschließen. Dies bedeutet, dass die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr die Kosten für die Sammlung und Entsorgung ölf- und fetthaltiger Abfälle ganz knapp decken. Es ist sogar sehr wahrscheinlich, dass die Einnahmen die Ausgaben kurzfristig nicht mehr ausgleichen werden und dass voraussichtlich eine erneute Erhöhung der Entsorgungsgebühr im Jahr 2026 anstehen wird.

¹⁷ Für Frankreich beziehen sich die Schätzungen nur auf den Rhein und die internationale Mosel.

Die Innerstaatlichen Institutionen haben die folgenden Prognosen übermittelt. 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 10 Euro pro 1.000 l mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls.

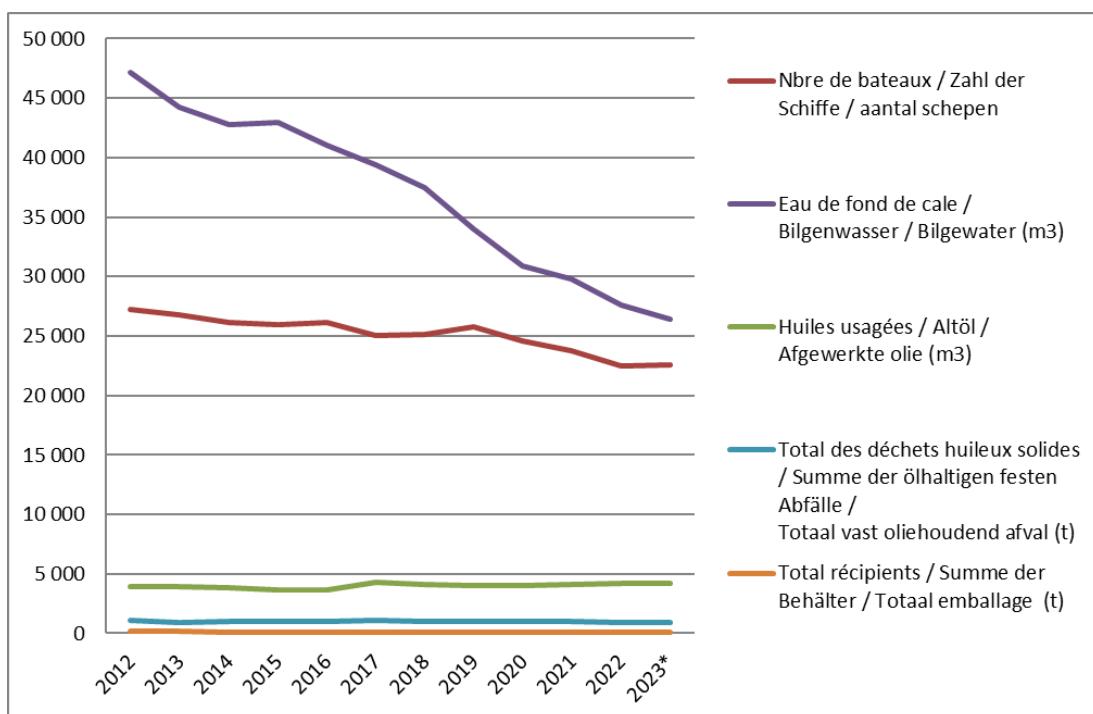


Diese Abbildung zeigt, dass die Einnahmen ab 2024 erneut unter den Ausgaben liegen werden und der derzeitige kumulierte Überschuss bis 2026 fast vollständig aufgebraucht sein wird.

Der allgemeine Trend für die gesammelten Mengen an ölf- und fetthaltigen Abfällen mit Blick auf die Anzahl der Vorgänge und das Volumen ist rückläufig.

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 und
2. auch die Inflation führte zu einem deutlichen Anstieg der Kosten.



* provisoire / Vorläufig / voorlopig

5. Laufende Überlegungen mit eventuellen Auswirkungen auf den Finanzausgleich

- Die IAKS stellt fest, dass die Kostensteigerungen sich unverändert fortsetzen. Sie erwartet, dass das Entsorgungsnetzwerk im Großen und Ganzen 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 Prioritäten¹⁸ 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. Es könnte jedoch eine Anpassung des Netzes ins Auge gefasst werden, wenn die Einnahmen und Ausgaben sich signifikant verändern¹⁹;
 - Nutzung innovativer Synergien bei der Abfallsammlung;
 - Reduzierung der gesammelten Abfallmengen;
 - Erhebung und Bereitstellung von Daten;
 - Überprüfung der Finanzierungsstruktur.
- In **Frankreich** werden derzeit Überlegungen über eine **Ausdehnung des Übereinkommens** auf gesamt Kontinentalfrankreich angestellt. Diese Ausdehnung würde zur Einrichtung zusätzlicher Annahmestellen führen. Frankreich hat die Innerstaatlichen Institutionen in diese Überlegungen involviert. Frankreich hat die Entsorgungsgebühr in seine Evaluierung miteinbezogen und strebt, wie vom Gewerbe gewünscht, ein ausgeglichenes System zwischen Einnahmen und Ausgaben an.
 - Auch der **Modernisierungsbedarf der Bilgenentölerflotte**²⁰ 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 2039 müssen alle Bilgenentölungsboote in Doppelhüllbauweise nach den Anforderungen des ADN (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen) ausgeführt sein. Die Flottenbestandsverzeichnisse der Vertragsstaaten weisen insgesamt 46 Bilgenentölungsboote aus, darunter etwa 40 Boote, die Gegenstand von Verträgen mit den Innerstaatlichen Institutionen sind. Nach den vorliegenden Informationen sind derzeit nur sechs Boote in einer Doppelhüllbauweise ausgeführt. Auf nationaler und internationaler Ebene werden Konsultationen durchgeführt, wobei der Erneuerung der Bilgenentölerflotte Rechnung getragen wird, insbesondere bei der Ausarbeitung eines mehrjährigen Strategieplans.

6. Bewertung des Betrags der Abfallentsorgungsgebühr

- In der Erkenntnis, dass nach dem ersten Jahr der Anwendung die Erhöhung der Entsorgungsgebühr um einen Euro fünfzig für 1000 l mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls zum 1. Januar 2023 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
- gemäß den Schätzungen der Innerstaatlichen Institutionen könnte es sehr wahrscheinlich sein, dass die Einnahmen aus den Entsorgungsgebühren die Kosten für die Sammlung und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Abfällen ab 2024 bei einer Entsorgungsgebühr von 10 Euro für 1000 l mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls nicht mehr decken werden.

Angesichts der jüngsten Entwicklungen im Zusammenhang mit diesem System muss ab 2026 eine weitere Erhöhung der Entsorgungsgebühr erfolgen.

¹⁸ CPC (21) 18 endg. = CDNL/G (21) 31 endg. = IIPC (21) 25 endg.

¹⁹ CPC (21)m 35.

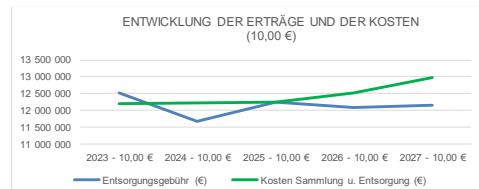
²⁰ Gegenstand des IAKS-Berichts über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und Vorschlag für die Höhe der Entsorgungsgebühr 2019.

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 2023-2027 stellt die IAKS mehrere mögliche Szenarien vor, anhand derer die Höhe der Entsorgungsgebühr geschätzt werden kann, die zur Deckung der Kosten des Systems erforderlich ist.

Szenario 1: Beibehaltung der Höhe der Entsorgungsgebühr von 10,00 Euro.

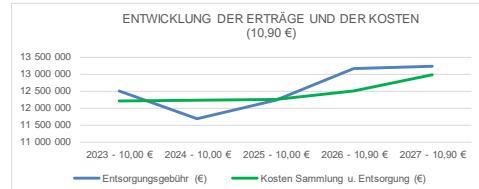
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,00 €	2027 - 10,00 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Entsorgungsgebühr (€)	12 508 636	11 677 306	12 240 389	12 072 800	12 142 400
Mehrreinnahme/Fehlbetrag (€)	302 821	-553 724	-14 615	-439 907	-836 258
Mehrreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 010 236	456 511	441 896	1 990	-836 268



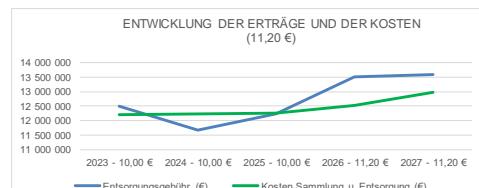
Bei diesem Szenario ist die Finanzierung des Systems ab 2026 nicht mehr möglich, und die kumulierten Überschüsse bieten nicht mehr den nötigen Liquiditätsspielraum zur Finanzierung des Systems ohne Rückgriff auf Bankkredite.

Szenario 2: Erhöhung der Entsorgungsgebühr im Jahr 2026 mit der Perspektive einer mehrjährigen Laufzeit.

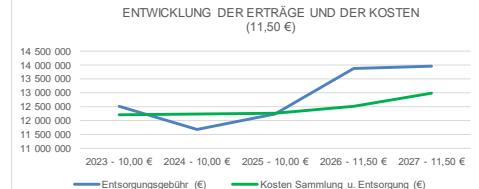
	von 10,90€				
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,90 €	2027 - 10,90 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Entsorgungsgebühr (€)	12 508 636	11 677 306	12 240 389	13 159 352	13 235 216
Mehrreinnahme/Fehlbetrag (€)	302 821	-553 724	-14 615	646 645	254 558
Mehrreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 010 236	456 511	441 896	1 088 542	1 343 100



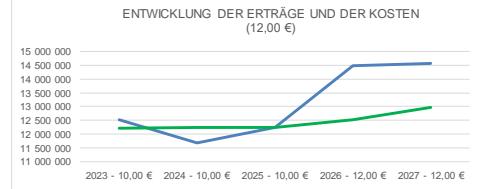
	von 11,20€				
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,20 €	2027 - 11,20 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Entsorgungsgebühr (€)	12 508 636	11 677 306	12 240 389	13 521 536	13 599 488
Mehrreinnahme/Fehlbetrag (€)	302 821	-553 724	-14 615	1 008 829	618 830
Mehrreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 010 236	456 511	441 896	1 450 726	2 069 556



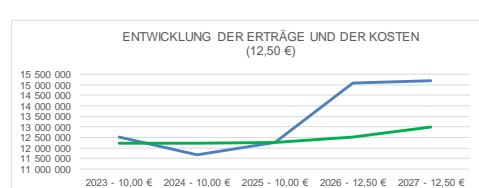
	von 11,50€				
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,50 €	2027 - 11,50 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Entsorgungsgebühr (€)	12 508 636	11 677 306	12 240 389	13 883 720	13 963 760
Mehrreinnahme/Fehlbetrag (€)	302 821	-553 724	-14 615	1 371 013	983 102
Mehrreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 010 236	456 511	441 896	1 812 910	2 796 012



	von 12,00€				
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 12,00 €	2027 - 12,00 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Entsorgungsgebühr (€)	12 508 636	11 677 306	12 240 389	14 487 360	14 570 880
Mehrreinnahme/Fehlbetrag (€)	302 821	-553 724	-14 615	1 974 653	1 590 222
Mehrreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 010 236	456 511	441 896	2 416 550	4 006 772



	von 12,50€				
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 12,50 €	2027 - 12,50 €
Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Entsorgungsgebühr (€)	12 508 636	11 677 306	12 240 389	15 091 000	15 178 000
Mehrreinnahme/Fehlbetrag (€)	302 821	-553 724	-14 615	2 578 293	2 197 342
Mehrreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)	1 010 236	456 511	441 896	3 020 190	5 217 532



7. Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2025

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

- beschließen, die Höhe der Entsorgungsgebühr bis zum 31. Dezember 2025 bei 10,00 Euro (Artikel 3.03) zu belassen und ab dem 1. Januar 2026 auf 12,00 Euro zu erhöhen;
- beschließen, den vorliegenden Bericht ohne die vorliegenden Schlussfolgerungen zu veröffentlichen;
- unverzüglich Kommunikationsmaßnahmen über die voraussichtliche Erhöhung der Entsorgungsgebühr ab dem 1. Januar 2026 durchzuführen;
- die IAKS ersuchen, ein Gesamtkonzept mit ausreichenden Annahmestellen im Netzwerk und einer effizienten Entsorgung zu verfolgen;
- die IAKS ersuchen, auf die Kostenentwicklung zu achten;
- das schifffahrtstreibende Gewerbe bitten, sich zu dem zukünftigen Bedarf an Annahmestellen zu positionieren.

Anhänge:

Anhang 1: Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung 2012-2023

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

Anhang 1

Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung 2012 - 2023

CDNI																
	2012-2023	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL % Δ 2012/2023		
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	23 736	22 477	22 557	325 230	-17,05%	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie (m³)	m³	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	4 127	4 177	4 180	52 585	6,58%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater (m³)	m³	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 460	34 004	30 917	29 765	27 619	26 450	454 531	-43,87%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle /	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	977	906	905	7 967	-16,17%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage (t)	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	119	99	93	1 039	-42,58%
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering															
	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	11 428 180	11 293 811	11 318 092	12 205 815	136 870 824	31,12%
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geinde verwijderingsbijdrage															
	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	9 685 926	11 423 301	10 960 799	12 508 636	137 881 061	22,92%

* provisoire / Vorläufig / voorlopig

Anhang 2

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

	11	3	1	1	20	1
	2	7			1	
	Selon les besoins Nach Bedarf naar behoeftte	2				

Quelle: CDNI (2024)

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

Dabei handelt es sich um **50 Annahmestellen**, die sich folgendermaßen zusammensetzen:

37 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,

21 in den Niederlanden, darunter vier in Doppelhülle ausgeführte Bilgenentölungsboote und

1 in der Schweiz.

***** Ein Bilgenentölungsboot wird für das deutsche und das luxemburgische Netz aufgeführt.

Länderbeschreibungen im Vergleich

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

Länderbeschreibung Deutschland



Einsatzgebiet:

Deutschland verfügt über das größte Wasserstraßennetz innerhalb des Geltungsbereichs des CDNI Übereinkommens. Die Annahme von Teil A Abfällen erfolgt überwiegend durch Bilgenentlungsboote. Von insgesamt 11 Bilgenentlungsbooten werden 8 regional eingesetzt (Umkreis vom Standort ca. 50 km). 3 Boote führen im Auftrag des Bilgenentwässerungsverbands (BEV) (fahr-)planmäßig Entsorgungen auf Strecken mittlerer (zwischen 100 und 400 km) und weiterer Entfernung (bis ca. 1.000 km) durch.

Annahmestellen (mit Streckenfahrten):

Bilgenentöler 9	Raum Duisburg/Niederrhein ab Duisburg bis Emmerich
Bilgenentöler 5	Raum Datteln/Streckenfahrt DEK bis Bergeshövede
Bilgenentöler 7	Raum Mannheim/Ludwigshafen/Neckar und Oberrhein bis Iffezheim
Bilgenentöler 6	Raum Mainz zu Tal bis Bingen/Main bis Frankfurt
Bilgenentöler 8	Streckenfahrt Duisburg/Mosel/Saar/Streckenfahrt Duisburg/ Main/MDK bis Regensburg
Bilgenentöler 10	Raum Regensburg, deutscher Teil der Donau
Bilgenentöler 4	Minden/Streckenfahrt im „Kanalviereck“/Bremen
Bilgenentöler „Marpol Taxi“	Hamburger Hafengebiet
Landanlage UTG	Raum Bremerhaven
Landanlage HÖG	Hamburg
Bunker-/Bilgenentlungsboot „Elbe“	Raum Magdeburg
Bunker-/Bilgenentlungsboot „Spree“	Raum Berlin
Entsorgungsschiff „Roland Menz“	Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder

Zusätzlich lässt der BEV bei Bedarf Entsorgungen bundesweit durch die Beauftragung von Lastkraftwagen durchführen.

Im Jahr 2025 plant Deutschland eine teilweise Umstrukturierung seiner Flotte von Bilgenentlungsbooten.

Ein Bilgenentlungsboot auf der Donau wird nur noch zeitweise zum Einsatz kommen, dabei aber den Bedarf der Binnenschifffahrt sicherstellen.

Sammlung und Entsorgung:

Aus der Sicht der Binnenschifffahrt ist das Abpumpen des Bilgenwassers die entscheidende Leistung der Bilgenentlungsboote. Wie die weitere Behandlung des abgepumpten Bilgenwassers erfolgt, 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 gesondert gesammelten Altöl zur Wiederaufarbeitung gegeben.
- In Ausnahmefällen wird das Bilgenwasser zur weiteren Behandlung an Land gegeben (z.B. wenn an Bord eine Trennung von Öl und Wasser nicht möglich ist).

Auftragsvergabe:

Der BEV beauftragt Unternehmen aufgrund der Schwellenwerte nach europaweiten Ausschreibungen. Wie sich die Angebotssumme der Bieter hinsichtlich der Faktoren wie Abschreibung, Administration, Betrieb, Personalkosten, Unterhaltungs- und Wartungskosten der Boote im Detail zusammensetzt, ist dem BEV nicht bekannt. Die Vergabe erfolgt auf der Grundlage des niedrigsten Gebots, das die Leistungsbeschreibung und die Ausschreibungskriterien erfüllt.

Der BEV beschäftigt derzeit drei privatwirtschaftliche Unternehmen in fünf unterschiedlichen Regionen. 7 Boote werden von Unternehmen betrieben, die ausschließlich für die Annahme von Teil A Abfällen eingesetzt werden. Die übrigen Bilgenentlungsboote 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 Bilgenentlungsboote 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 Bilgenentlösung in Luxemburg wird auf der rund 36 Kilometer langen deutsch-luxemburgischen Mosel (Kondominium-Strecke) durch ein beim BEV in Deutschland unter Vertrag stehendes Bilgenentlungsboot durchgeführt. Dazu verlängert das Bilgenentlungsboot seine dreimal jährlich durchgeföhrten Streckenfahrten um jeweils 2 Anwesenheitstage, um die Schiffe auf der Mosel in Luxemburg zu entsorgen. Sammlungen 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 Bilgenentöhlungs-/Ölwehrboot BIBO REGIO der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) durchgeführt. Nebst der Übernahme von ölf- 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 ölf- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle nach CDNI Teil A umfassen Betrieb, Unterhalt, Administration und Personalkosten für BIBO REGIO. Die Besatzung von BIBO REGIO besteht in der Regel aus 2 Personen. Zudem fallen Kosten an für die Sammlung dieser Schiffsbetriebsabfälle mit Zwischenlagerung an Bord, für die Vorbehandlung des Bilgenwassers und Altöls sowie für den separaten Weitertransport an Land und die umweltgerechte Entsorgung.

Auftragsvergabe:

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

Länderspezifische Besonderheiten:

Aufgrund der gesetzlichen Einleitbestimmungen wird das an Bord des Bilgenentölerbootes BIBO REGIO in zwei Reinigungsschritten durch Schwerkraft und Emulsion 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 Fahrdocumente 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 20 Bilgenentlungsbooten und einer Landstation besteht. Aufgrund dieser umfassenden Abdeckung ist das Fahrgebiet der Bilgenentlungsboote relativ klein. Bei Schiffen, die außerhalb des Abfallsammelgebiets fahren, wird ein Lastwagen eingesetzt. Alle Annahmestellen sammeln alle unter Teil A fallenden Abfälle.

Annahmestellen:

Strecke 1 Noord-Nederland	- Delfzijl/Eemshaven – 1 Bilgenentlungsboot - Harlingen - 1 Bilgenentlungsboot - Urk/Kampen/Lelystad – 1 Bilgenentlungsboot - Stavoren – 1 Bilgenentlungsboot
Strecke 2 Amsterdam-IJmuiden	2 Bilgenentlungsboote
Strecke 3 Rotterdam	3 Bilgenentlungsboote
Strecke 4 Vlissingen-Terneuzen	Vlissingen – 1 Bilgenentlungsboot Terneuzen – 1 Bilgenentlungsboot
Strecke 5 Drechtsteden und Umgebung	4 Bilgenentlungsboote
Strecke 6 Nijmegen – Lobith	Nijmegen – 2 Bilgenentlungsboote Lobith – 1 Bilgenentlungsboot
Strecke 7 Maasbracht	1 Bilgenentlungsboot
Strecke 8 Volkerak zuidzijde	1 Bilgenentlungsboot
Walstation Nieuwegein	1 Landstation

Sammlung und Entsorgung:

In den Niederlanden darf im Gegensatz zu Deutschland und der Schweiz das an Bord der Bilgenentlungsboote 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). 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 ölf- 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 Bilgenentlungsboot 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 Bilgenentlungsboot 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 bietet seit Mitte 2022 einen Tankwagen zur mobilen Entsorgung des Bilgenwassers an (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 Bilgenentlungsboot, 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 Bilgenentlungsboot 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 Bilgenentlungsbootes statt. Die Trennung von Bilgenwasser 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. Die Auftragsvergabe erfolgt für zwei Jahre.

Länderspezifische Besonderheiten:

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

**Beschluss
CDNI 2024-II-4
Teil B**

**Streichung der Temperaturangabe für den Transport von flüssigem Schwefel zur
längerfristigen Sicherung der Vereinbarkeit von Artikel 6.03 Absatz 7 Buchstabe d der
Anwendungsbestimmung des CDNI mit dem ADN**

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 3, 14 und 19,

in der Erwägung, dass die Abfallvermeidung aus Gründen des Umweltschutzes sowie im Interesse der Sicherheit und Gesundheit des Schiffspersonals und der Verkehrsutzer für die Binnenschifffahrt und die mit ihr verbundenen Wirtschaftszweige ein Erfordernis ist,

in der Erwägung, dass die Angabe einer zahlenmäßig bestimmten höchstzulässigen Beförderungstemperatur von flüssigem Schwefel keine Auswirkungen auf die Ziele des CDNI hat und somit hinsichtlich der Entladebescheinigung unwesentlich ist,

in dem Wunsch den Verwaltungsaufwand für das Gewerbe zu verringern,

auf Vorschlag der Arbeitsgruppe CDNI/G,

beschließt, Artikel 6.03 Absatz 7 Buchstabe d der Anwendungsbestimmungen des CDNI wie aus der Anlage ersichtlich zu ändern.

Dieser Beschluss tritt unmittelbar in Kraft.

Anlage

Anlage CDNI 2024-II-4

„Artikel 6.03

Entladebescheinigung

Geändert durch Beschlüsse CDNI 2012-I-2, CDNI 2021-I-5, CDNI 2023-I-5 und CDNI 2023-II-6

[...]

(7) Die Absätze 1 und 4 finden keine Anwendung für Schiffe, die eingesetzt werden für:

- a) den Transport von Containern,
- b) den Transport von beweglicher Ladung (ro-ro), von Stück- und Schwergut bzw. Großgeräten.

Die Absätze 1 und 4 finden keine Anwendung für Schiffe, die ausschließlich eingesetzt werden für:

- a) die Lieferung von Treibstoffen, Trinkwasser und Bordvorräten an See- und an Binnenschiffe (Bevorratungsschiffe),
- b) die Sammlung ölf- und fetthaltiger Abfälle der See- und Binnenschiffe,
- c) den Transport von verflüssigten Gasen (ADN Typ G),
- d) den Transport von flüssigem Schwefel (~~bei 180 °C~~), Zementpulver, Flugasche und vergleichbaren Gütern, die als Schüttgut oder pumpbare Ladung befördert werden, wobei von einem ausschließlich für die betroffene Güterkategorie geeigneten System für Beladung, Entladung und Lagerung an Bord Gebrauch gemacht wird,
- e) den Transport von Sand, Kies und/oder Baggergut von der Baggerstelle zur Entladestelle.“

IIPC

Beschluss IIPC 2024-II-1

Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 2. Quartal 2024

Beschluss angenommen am 14. August 2024

Ablauf des Verfahrens

13. Das Sekretariat hat den vorläufigen Finanzausgleich für das 2. Quartal 2024 gemäß Teil A Artikel 4.02 des CDNI und der Geschäftsordnung der IAKS durchgeführt.
 - l) Die Tabelle „Quartalsangaben“ (**Anlage 1**) gibt alle Angaben der innerstaatlichen Institutionen zum 1. August 2024 wieder.
 - m) Das Ergebnis des Quartalsausgleichs ist in der Tabelle „Ausgleichsberechnung“ ausgewiesen (**Anlage 2**).
 - n) Wie sich die Einnahmen auf der Grundlage dieses vorläufigen Finanzausgleichs im Einzelnen verteilen, ist in der Verteilungstabelle (**Anlage 3**) dargestellt.
14. Besonderheiten
 - i) Das Sekretariat hat die Zinsen berücksichtigt, soweit diese von den NI angegeben wurden.
 - j) Die Gasölmengen der Vertragsstaaten werden im Rahmen des jährlichen Finanzausgleichs zusammengestellt.

Zahlungsverpflichtungen aufgrund des Finanzausgleichs des 2. Quartals 2024

15. Die IAKS billigt den Finanzausgleich für das 2. Quartal 2024 entsprechend folgender Aufstellung:

m) Gesamtausgaben:	6 142 153,32 €
n) Gesamteinnahmen:	5 930 862,20 €
o) Ergebnis:	- 211 291,12 €
p) Verteilung: SAB an:	
→ ITB:	176 193,01 €
→ BEV:	636 211,20 €
→ VNF:	9 267,44 €
LUX an:	
→ BEV:	132 136,19 €
SRH an:	
→ ITB:	50 798,91 €

Konto laut Artikel 14 der Geschäftsordnung der IAKS

16. Die im Rahmen des Finanzausgleichs 2024 Stand 2. Quartal übertragenen Beträge lauten wie folgt:

Land/IN	zum Übertragen T2/2024	Vorläufiger Übertragener saldo 2023	Übertragener saldo 2011-2022	Gesamtergebnis
	Dn T2			
DE	- 98 355,45 €	212 906,43 €	406 271,94 €	520 822,92 €
BE	- 35 395,60 €	75 332,21 €	- 76 562,79 €	- 36 626,19 €
FR	- 2 035,91 €	3 434,32 €	10 143,32 €	11 541,73 €
LUX	- 110,48 €	369,45 €	1 251,62 €	1 510,59 €
NL	- 70 646,46 €	148 277,55 €	334 443,08 €	412 074,17 €
CH	- 4 747,22 €	9 872,47 €	31 868,58 €	36 993,83 €
Σ	- 211 291,12 €	450 192,43 €	707 415,74 €	946 317,05 €

Anlagen

- Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben
Anlage 2: Tabelle Ausgleichsberechnung
Anlage 3: Verteilungstabelle

Anlage 1 IIPC 2024-II-1

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 2 2024		VNF (FR)		ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1 Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		11		-	2 406	62	3	1 387	3 869
2 Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie		m ³	-	53	485	38	-	430	1 006
3 Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater		m ³	18	818	2 589	30	1	2 782	6 238
Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet		kg	123	3 569	17 293	430	-	6 091	+ 27 506
Chiffons usagés / Altläppen / Poetsdoeken		kg	108	31 064	49 406	1 854	80	37 125	+ 119 637
Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters		kg	157	16 853	32 548	840	18	10 341	+ 60 757
4 Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval		kg	387	51 486	99 247	3 124	98	53 557	207 899
Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal		kg	30		1 971	320			+ 2 321
Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof		kg	55		11 026			4 613	+ 15 694
5 Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage		kg	85	6 005	12 997	320	-	4 613	24 020
Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering									
Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering		€	36 235	523 713	1 023 623	72 000	3 212	1 382 195	+ 3 040 978
Intérêts / Zinsen / Rente		€			- 3 842				+/-
Total / Gesamt / Totaal Zn		€	36 235	523 713	1 019 781	72 000	3 212	1 382 195	3 037 136
Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage									
Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage		€	26 533	296 579	1 842 948	122 657	135 237	618 551	+ 3 042 505
Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderungen (definitief)*		€						-/-	-
Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)		€						+/-	-
(***) Différence de systèmes /Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*		€							-
Total / Gesamt / Totaal Xn		€	26 533	296 579	1 842 948	122 657	135 237	618 551	3 042 505
Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat		m ³							-
Volume de gazole IN / Gasölmenge NI / Gasolievolume NI		m ³	459	30 020		12 313	30	46 368	89 190

* facultatif / fakultativ / facultatief

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

En Suisse les récipients huileux en plastique sont collectés, traités et comptabilisés avec les chiffons usagés.

Ölhaltigen Plastikbehälter sind in der Summe Altplastikbehälter, weil diese ölhaltigen Plastikbehälter in Basel (CH) zusammen mit den Altläppen entsorgt werden müssen.

Oliehoudende emballage kunststof zijn inbegrepen in het totaal van poetsdoeken omdat deze Oliehoudende emballage kunststof samen met de poetsdoeken in Bazel (CH) moeten worden verwijderd.

L'IN belge, n'a pas obtenu de ses prestataires le nombre de bateaux et la répartition des récipients huileux. Des coûts du premier trimestre ont été régularisés sur le deuxième trimestre. Les coûts imputables au deuxième trimestre ne sont pas complets.

Die belgische NI, erhielt von ihren Vertragspartnern nicht die Anzahl der Schiffe und die Verteilung der ölhaltigen Behälter. Kosten aus dem ersten Quartal wurden auf das zweite Quartal übertragen. Die Kosten, die dem zweiten Quartal zuzurechnen sind, sind nicht vollständig.

Het Belgische NI ontving het aantal schepen en de distributie van oliehoude emballage niet van zijn conventionele partners. Kosten van het eerste kwartaal werden overgedragen naar het tweede kwartaal. De kosten die kunnen worden toegerekend aan het tweede kwartaal zijn niet volledig.

Anlage 2 IIPC 2024-II-1

Ausgleichsberechnung							
Jahr 2024/2. Quartal							
IIPC PT 2024-2							
	Angaben NI Quartal 2 2024			Finanzausgleich			
Etat/IN	Kosten	Einnahmen	Anteil Kosten	vertraglicher Anteil Einnahmen	Ausgleich	Ausgleich T1	Ausgleich T2
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	CnT1	CnT2
DE	2 859 155,92 €	1 148 578,39 €	0,4654973217113	2760800,47	1 612 222,08 €	843 874,70 €	768 347,38 €
BE	1 028 936,90 €	618 462,47 €	0,1675205496173	993541,2954	375 078,83 €	148 086,90 €	226 991,92 €
FR	59 183,00 €	40 515,00 €	0,0096355458610	57147,09472	16 632,09 €	7 364,65 €	9 267,44 €
LUX	3 211,50 €	257 555,34 €	0,0005228622329	3101,023853	- 254 454,32 €	- 122 318,13 €	- 132 136,19 €
NL	2 053 666,00 €	3 644 520,00 €	0,3343560300445	1983019,54	- 1 661 500,46 €	- 839 828,82 €	- 821 671,64 €
CH	138 000,00 €	221 231,00 €	0,0224676905330	133252,7765	- 87 978,22 €	- 37 179,31 €	- 50 798,91 €
Σ	6 142 153,32 €	5 930 862,20 €	1,00	5 930 862,20 €	- 0,00 €	0,00 €	0,00 €

Anlage 3 IIPC 2024-II-1

**Beschluss
IIPC 2024-II-2
Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 3. Quartal 2024**

Beschluss angenommen am 20. November 2024

Ablauf des Verfahrens

1. Das Sekretariat hat den vorläufigen Finanzausgleich für das 3. Quartal 2024 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 2024 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 2023.
 - c) Die Gasölmengen der Vertragsstaaten werden auf den internationalen Finanzausgleich übertragen.

Zahlungsverpflichtungen aufgrund des Finanzausgleichs des 3. Quartals 2024

3. Die IAKS billigt den Finanzausgleich für das 3. Quartal 2024 entsprechend folgender Aufstellung:

a) Gesamtausgaben:	9 137 354,09 €
b) Gesamteinnahmen:	9 004 222,48 €
c) Ergebnis:	- 133 131,61 €
d) Verteilung: SAB an:	
→ ITB:	181 218,87 €
→ BEV:	667 068,61 €
→ VNF:	3 537,28 €
LUX an:	
→ BEV:	132 013,24 €
SRH an:	
→ ITB:	49 052,34 €

Konto laut Artikel 14 der Geschäftsordnung der IAKS

4. Die im Rahmen des Finanzausgleichs 2024 Stand 3. Quartal übertragenen Beträge lauten wie folgt:

Land/IN	zum Übertragen T3/2024	Vorläufiger Übertragener saldo 2023	Übertragener saldo 2011-2022	Gesamtergebnis
	Dn T3			
DE	- 62 079,89 €	212 906,43 €	406 271,94 €	557 098,48 €
BE	- 22 423,22 €	75 332,21 €	- 76 562,79 €	- 23 653,81 €
FR	- 1 265,63 €	3 434,32 €	10 143,32 €	12 312,01 €
LUX	- 92,08 €	369,45 €	1 251,62 €	1 528,98 €
NL	- 44 240,22 €	148 277,55 €	334 443,08 €	438 480,41 €
CH	- 3 030,57 €	9 872,47 €	31 868,58 €	38 710,48 €
Σ	- 133 131,61 €	450 192,43 €	707 415,74 €	1 024 476,56 €

Anlagen

- Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben
Anlage 2: Tabelle Ausgleichsberechnung
Anlage 3: Verteilungstabelle

Anlage 1 IIPC 2024-II-2

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 3 2024		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT TOTAA	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		8	2 449	2 276	114	3	1 508	6 358
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	-	81	392	53	1	431	958
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	16	794	2 371	57	3	2 843	6 084
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	42	4 142	14 176	140	-	6 901	+ 25 401
	Chiffons usagés / Altläppen / Poetsdoeken	kg	10	29 930	47 280	4 178	50	39 536	+ 120 984
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	4	17 329	30 672	700	27	11 264	+ 59 996
4	Total des déchets huileux solides / Summe der öhlältigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	56	51 401	92 128	5 018	77	57 701	206 381
	Récipients huileux en acier / Ölhältige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		5 686	987	40			+ 6 713
	Récipients huileux en plastique / Ölhältige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	2	1 799	9 332			4 016	+ 15 149
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	2	7 485	10 319	40	-	4 016	21 862
Zn-	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering</u>								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	27 682	510 058	986 615	70 000	3 109	1 401 635	+ 2 999 099
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 3 898				+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	27 682	510 058	982 717	70 000	3 109	1 401 635	2 995 201
Xn-	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	24 915	292 759	1 860 948	120 769	135 140	638 829	+ 3 073 360
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderungen (definitief)*	€							-/-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€							+/-
	(***) Différence de systèmes /Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€							-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	24 915	292 759	1 860 948	120 769	135 140	638 829	3 073 360
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³							-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	831	29 009	655 324	12 077	34	47 741	745 016

* fakultatif / facultativ / facultatief

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

Anlage 2 IIPC 2024-II-2

Ausgleichsberechnung								
Jahr 2024/3. Quartal								
IIPC PT 2024-3								
	Angaben NI Quartal 3 2024			Finanzausgleich				
Etat/IN	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	4 260 790,83 €	1 787 407,01 €	0,4663046641328	4198710,939	2 411 303,93 €	843 874,70 €	768 347,38 €	799 081,85 €
BE	1 538 995,17 €	911 221,91 €	0,1684289735126	1516571,95	605 350,04 €	148 086,90 €	226 991,92 €	230 271,21 €
FR	86 865,00 €	65 430,00 €	0,0095065813522	85599,37352	20 169,37 €	7 364,65 €	9 267,44 €	3 537,28 €
LUX	6 320,09 €	392 695,56 €	0,0006916761611	6228,006039-	386 467,55 €	-	122 318,13 €	-
NL	3 036 383,00 €	5 505 468,00 €	0,3323044034512	2992142,78-	2 513 325,22 €	-	839 828,82 €	-
CH	208 000,00 €	342 000,00 €	0,0227637013901	204969,4318-	137 030,57 €	-	37 179,31 €	-
Σ	9 137 354,09 €	9 004 222,48 €	1,00	9 004 222,48 €	0,00 €	-	0,00 €	0,00 €

Anlage 3 IIPC 2024-II-2

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2024-3 (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							0,00
LUX		132 013,24					132 013,24
NL	181 218,87	667 068,61	3 537,28				851 824,76
CH	49 052,34						49 052,34
SUMME / TOTAL	230 271,21	799 081,85	3 537,28	0,00	0,00	0,00	
							1 032 890,34
							1 032 890,34
