

## Zusammenstellung der Beschlüsse der KVP-Sitzung vom 27. Juni 2024

Mitteilung der Sekretariats

---

<b>CDNI</b>	<b>Beschlüsse CDNI</b>
<a href="#"><u>2024-I-1</u></a>	CDNI - Haushalt 2025
<a href="#"><u>2024-I-2</u></a>	Bericht des Sekretariats über die Rechnungslegung 2023 des CDNI
<a href="#"><u>2024-I-3</u></a>	Teil A Beibehaltung der Höhe der Entsorgungsgebühr von öl- und fetthaltigen Abfällen von 10 € je 1000 l gelieferten Gasöls im Jahr 2025
<a href="#"><u>2024-I-4</u></a>	Teil B Änderung des Teil B und des Anhangs IV der Anwendungsbestimmung des CDNI Sicherstellung der Bestimmungen zum Beschluss 2017-I-4 und der zwischenzeitlichen Aktualisierungen
<a href="#"><u>2024-I-5</u></a>	Teil C 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
<b>IIPC</b>	<b>Beschlüsse IIPC</b>
<a href="#"><u>2024-I-1</u></a>	Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 4. Quartal 2023
<a href="#"><u>2024-I-2</u></a>	Kenntnisnahme des vorläufigen Finanzausgleichs 1. Quartal 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 €
<b>INSGESAMT</b>	<b>610 350,00 €</b>

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

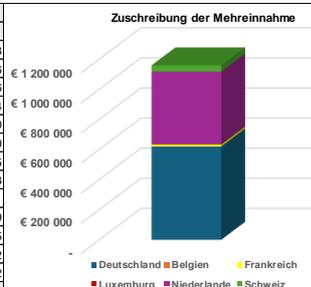
Steigende Kosten und sinkende Einnahmen führten zu einer Erhöhung der Entsorgungsgebühr um einen Euro zum 1. Januar 2021, um die weitere Finanzierung des Systems zu ermöglichen. Diese Erhöhung führte zu zusätzlichen Einnahmen in Höhe von fast 1 340 000 Euro im Jahr 2021.

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 gekannten 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 2023<sup>1</sup>*

	Beiträge	Kosten	Mehreinnahme	Deutschland	Belgien	Frankreich	Luxemburg	Niederlande	Schweiz	
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	
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	
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	476 401	78 630	13 986	875	331 705	19 556	
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	431 623	124 147	6 738	555	303 194	19 574	
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	359 028	103 604	5 922	651	247 165	22 220	
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	170 100	52 689	798	298	114 131	8 810	
2017	10 796 806	10 652 489	144 317	70 232	21 433	857	100	48 281	3 415	
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	
<b>Gesamt</b>	<b>137 975 228</b>	<b>136 817 620</b>	<b>1 157 608</b>	<b>619 179</b>	<b>- 1 229</b>	<b>13 577</b>	<b>1 620</b>	<b>482 721</b>	<b>41 741</b>	



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 2023<sup>1</sup>* Fehler! Textmarke nicht definiert.

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 €	170 099,86 €	70 231,74 €	506 207,70 €	516 814,27 €	852 870,87 €	61 558,79 €	166 434,72 €	212 906,43 €	619 178,37 €
BE	80 994,81 €	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 €	6 737,85 €	5 922,47 €	797,73 €	857,33 €	5 021,43 €	4 261,28 €	9 244,94 €	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 €	829,15 €	917,84 €	71,11 €	322,22 €	369,45 €	1 621,06 €
NL	306 797,89 €	311 751,20 €	331 705,02 €	303 193,88 €	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 €	19 574,84 €	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 €
<b>Σ</b>	<b>845 249,24 €</b>	<b>867 115,03 €</b>	<b>921 154,47 €</b>	<b>885 831,21 €</b>	<b>738 990,00 €</b>	<b>346 825,00 €</b>	<b>144 317,00 €</b>	<b>- 1 024 350,71 €</b>	<b>- 1 047 258,00 €</b>	<b>- 1 742 254,54 €</b>	<b>129 490,02 €</b>	<b>- 357 292,98 €</b>	<b>450 192,43 €</b>	<b>1 157 608,17 €</b>

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 1 157 000 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.

<sup>1</sup> 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 öl- und fetthaltigen Abfällen im Vergleich zum selben Zeitraum zurückging und die Anzahl der Schiffe, die eine Abgabe von öl- 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 <sup>3</sup> 1 043	1 138	-95	-8%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup> 6 405	7 321	-916	-13%
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg 27 320	30 924	-3 604	-12%
	Chiffons usagés / Alt lappen / Poetsdoeken	kg 136 965	149 821	-12 856	-9%
	Filtres à huile / Alt filter / Oliefilters	kg 68 185	75 373	-7 189	-10%
4	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	kg 232 470	256 118	-23 649	-9%
	Réceptiers huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg 6 355	7 422	-1 067	-14%
	Réceptiers huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg 16 883	20 114	-3 231	-16%
5	<b>Total réceptiers / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg 23 238	27 538	-4 300	-16%
Zn -	<b>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>	3 105 018	2 975 837	129 181	4%
Xn -	<b>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / qeinde verwijderingsbijdrage</b>	2 888 358	3 138 286	-249 929	-8%

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

*Schätzung von Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 2023-2027<sup>2</sup>*

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 €
<b>Gesamt</b>	<b>12 152 609,19 €</b>	<b>12 651 485,00 €</b>	<b>13 202 474,00 €</b>	<b>13 757 550,00 €</b>	<b>14 336 750,00 €</b>	<b>12 602 801,62 €</b>	<b>12 584 000,00 €</b>	<b>12 660 000,00 €</b>	<b>12 776 500,00 €</b>	<b>12 981 000,00 €</b>

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

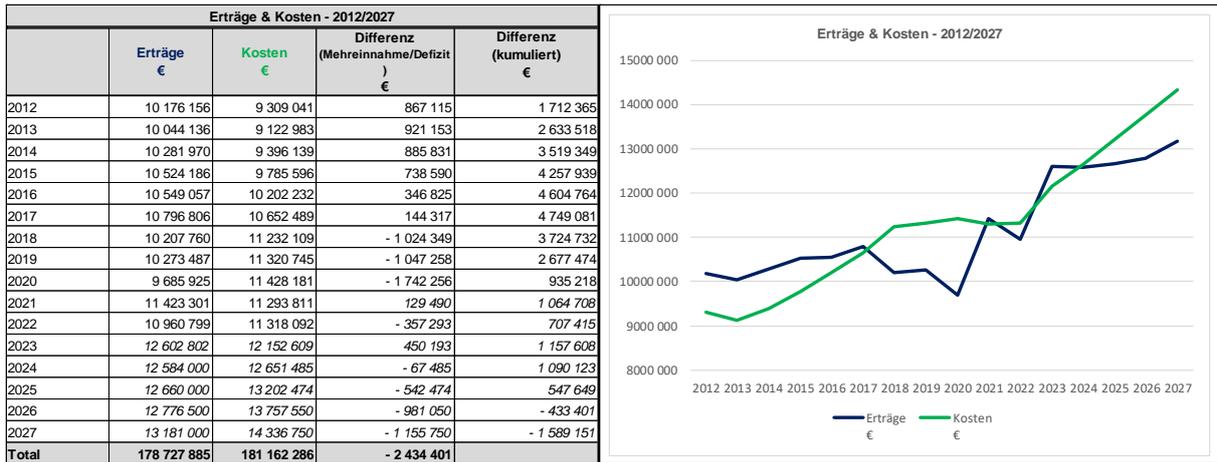
#### 4. Analyse der aggregierten Daten seit 2012 und Ausblick

Auf der Grundlage der seit 2012 gemachten Erfahrungen (Anhang 1) und der von den Innerstaatlichen Institutionen (NI) vorgelegten Schätzungen wurde eine Vorausschätzung der Haushaltsjahre 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 1 157 000 € aus. Allerdings wurde in den vergangenen Jahren bereits ein erheblicher Rückgang der Jahresmehreinnahmen festgestellt. Die Einnahmen aus der Bebungung 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 öl- 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.

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.

<sup>2</sup> Für Frankreich beziehen sich die Schätzungen nur auf den Rhein und die internationale Mosel.

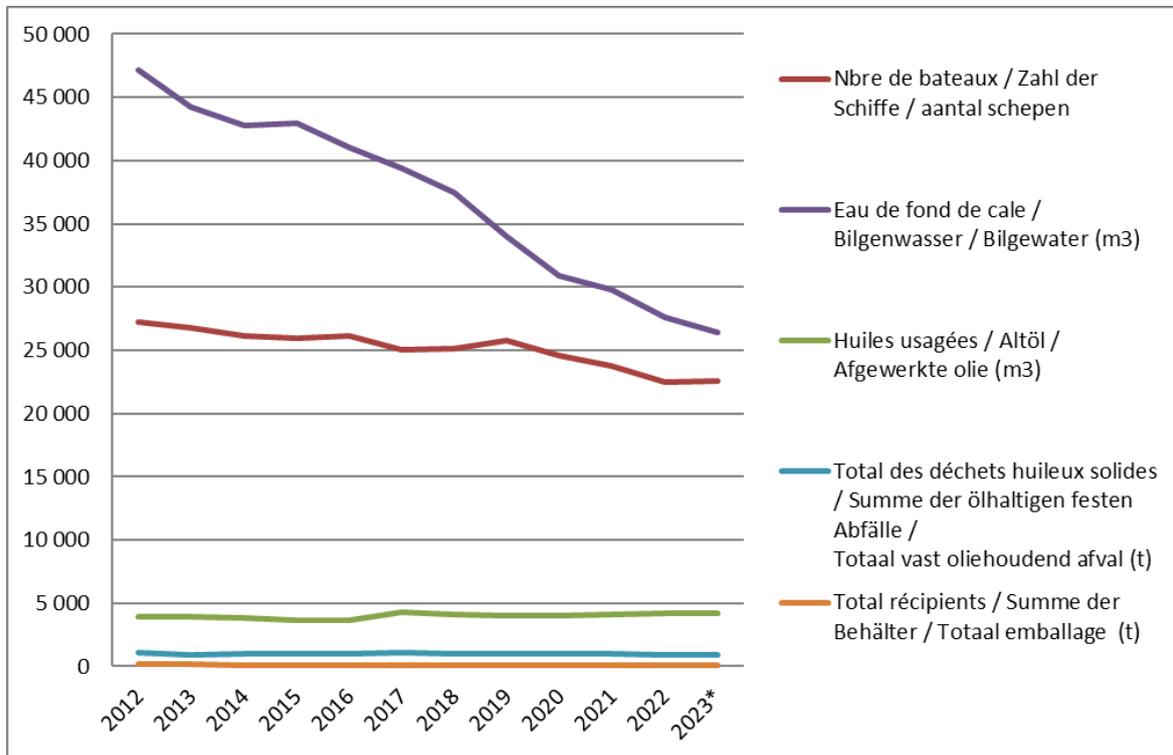


Diese Abbildung zeigt, dass die Einnahmen ab 2024 unter den Ausgaben liegen werden und der derzeitige kumulierte Überschuss bis 2026 vollständig aufgebraucht sein wird.

Der allgemeine Trend für die gesammelten Mengen an öl- 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 Prioritäten<sup>3</sup> 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 verändern<sup>4</sup>;
  - 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.
  - Auch der **Modernisierungsbedarf der Bilgenentölerflotte**<sup>5</sup> sollte berücksichtigt werden. Zum heutigen Stand wurden etwa 80 % der in Betrieb befindlichen Bilgenentölungsboote vor 1980 gebaut, und langfristig werden diese Schiffe den geltenden Vorschriften nicht mehr entsprechen: Ab 2039 müssen alle Bilgenentölungsboote in Doppelhüllbauweise nach den Anforderungen des ADN (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen) ausgeführt sein. Die Flottenbestandsverzeichnisse der Vertragsstaaten weisen insgesamt 46 Bilgenentölungsboote aus, darunter etwa 40 Boote, die Gegenstand von Verträgen mit den Innerstaatlichen Institutionen sind. Nach den vorliegenden Informationen sind derzeit nur drei Boote in einer Doppelhüllenbauweise ausgeführt. Auf nationaler 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 öl- und fetthaltigen Abfällen kurzfristig (ab 2024) bei

---

<sup>3</sup> CPC (21) 18 endg. = CDNI/G (21) 31 endg. = IIPC (21) 25 endg.

<sup>4</sup> CPC (21)m 35.

<sup>5</sup> Gegenstand des IAKS-Berichts über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und Vorschlag für die Höhe der Entsorgungsgebühr 2019.

einer Entsorgungsgebühr von 10 Euro für 1000 l mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls nicht mehr decken werden.

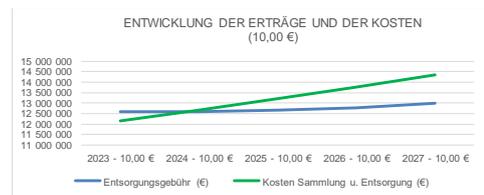
**Angesichts der jüngsten Entwicklungen im Zusammenhang mit diesem System ist es sehr wahrscheinlich, dass ab 2026 eine weitere Erhöhung der Entsorgungsgebühr erfolgen muss.**

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

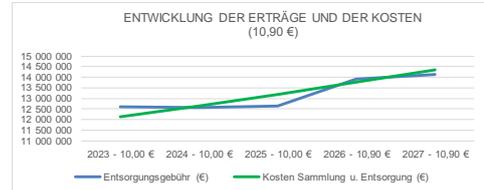


Bei diesem Szenario ist die Finanzierung des Systems ab 2026 nicht mehr möglich, und die kumulierten Überschüsse bieten nicht mehr den nötigen Liquiditätsspielraum zur Finanzierung des Systems ohne Rückgriff auf Bankkredite.

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

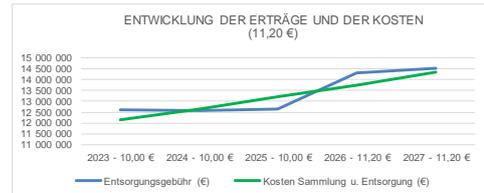
von 10,90€

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



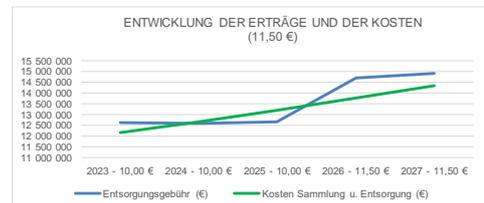
von 11,20€

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



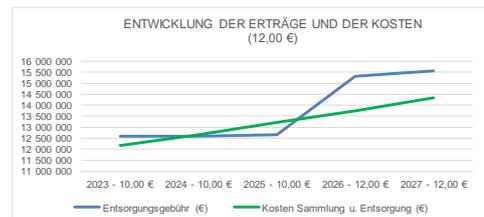
von 11,50€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,50 €	2027 - 11,50 €
<b>Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)</b>	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
<b>Entsorgungsgebühr (€)</b>	12 602 802	12 584 000	12 660 000	14 692 400	14 928 150
<b>Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)</b>	450 193	-67 485	-542 474	934 850	591 400
<b>Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)</b>	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 €
<b>Kosten Sammlung u. Entsorgung (€)</b>	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
<b>Entsorgungsgebühr (€)</b>	12 602 802	12 584 000	12 660 000	15 331 200	15 577 200
<b>Mehreinnahme/Fehlbetrag (€)</b>	450 193	-67 485	-542 474	1 573 650	1 240 450
<b>Mehreinnahme/Fehlbetrag insgesamt (€)</b>	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 schiffahrtstreibende 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

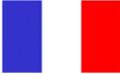
Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung

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 / Altol / Afgewerkte olie (m <sup>3</sup> )	m3	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 127	4 177	4 180	52 585	6,58%	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater (m <sup>3</sup> )	m3	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 460	34 004	30 917	29 765	27 619	454 531	-43,87%	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval (t)	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	977	906	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	1 039	-42,58%	
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 232	10 652 489	11 232 110	11 320 744	11 428 180	11 293 811	11 318 092	12 152 609	136 817 619	30,55%
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage	€	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 207 760	10 273 486	9 685 926	11 423 301	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 Annahmestellen<sup>6</sup>

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

Quelle: CDNI (2024)

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 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,**

**22 in den Niederlanden und**

**1 in der Schweiz.**

<sup>6</sup> Ein Bilgenentölungsboot wird für das deutsche und das luxemburgische Netz aufgeführt.

## Länderbeschreibungen im Vergleich

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

### Länderbeschreibung Deutschland



#### **Einsatzgebiet:**

Deutschland verfügt über das größte Wasserstraßennetz innerhalb des Geltungsbereichs des CDNI Übereinkommens. Die Annahme von Teil A Abfällen erfolgt überwiegend durch Bilgenentölungsboote. Von insgesamt 11 Bilgenentölungsbooten 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-/Bilgenentölungsboot „Elbe“	Raum Magdebuogr
Bunker-/Bilgenentölungsboot „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 Bilgenentölungsboote. 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 Bilgenentölungsboote sind zusätzlich in der Entsorgung von Seeschiffen und auch der Versorgung (Bunkern von Kraftstoffen und Versorgung mit Trinkwasser, Öl, Reibhölzer...) von Binnenschiffen tätig.

### **Länderspezifische Besonderheiten:**

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

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

### **Länderbeschreibung Luxemburg:**

#### **Einsatzgebiet**



Die Bilgenentölung in Luxemburg wird auf der rund 36 Kilometer langen deutsch-luxemburgischen Mosel (Kondominium-Strecke) durch ein beim BEV in Deutschland unter Vertrag stehendes Bilgenentölungsboot durchgeführt. Dazu verlängert das Bilgenentölungsboot seine dreimal jährlich durchgeführten Streckenfahrten um jeweils 2 Anwesenheitstage, um die Schiffe auf der Mosel in Luxemburg zu entsorgen. Lenzungen an anderen Orten oder per Lastkraftwagen fanden in Luxemburg bisher nicht statt.

#### **Länderspezifische Besonderheiten:**

Luxemburg als Unterzeichnungsstaat des CDNI unterhält keine eigene Entsorgungsinfrastruktur nach dem CDNI. Für die Ausführung der notwendigen Dienstleistungen und Aufgaben der Innerstaatlichen Institution hat es den BEV Deutschland beauftragt.

### **Länderbeschreibung Schweiz:**



**Einsatzgebiet:**

Die Bilgenentölung in der Schweiz wird auf der rund 25 Kilometer langen Stromstrecke durch das Bilgenentölungs-/Ölwehrboot BIBO REGIO der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) durchgeführt. Nebst der Übernahme von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen wird BIBO REGIO bei Bedarf in diesem Einsatzgebiet zusätzlich für die Ölwehr auf dem Wasser und für andere allgemeine technischen Hilfeleistungen eingesetzt. Der Aufwand dieser Aufgaben wird separat erfasst, gesplittet und gemäß Verursacherprinzip von den SRH weiter verrechnet.

**Sammlung und Entsorgung:**

Für Bilgenwasser, Altöl und feste Abfälle gelten keine Höchstmengen. BIBO REGIO führt jährlich rund 450 Lenzungen durch. An Bord wird aus dem von Binnenschiffen übernommene Bilgenwasser das Bilgenöl abgeschieden. Das Bilgenöl wird zusammen mit dem ebenfalls von Binnenschiffen aus deren separaten Tanks übernommenen Altöl zwischengelagert. Nach weiteren Behandlungsschritten wird ein homogenes, aus Bilgenöl und Altöl bestehendes Endprodukt zum Zwecke der Verbrennung gegen entsprechende Erlöse verkauft. Das vom Öl getrennte Wasser wird unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen direkt in den Vorfluter eingeleitet. Eine Sammlung mit Lastwagen oder mittels einer Landstation gibt es in der Schweiz nicht. Die gesamten Entsorgungskosten der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle nach CDNI Teil A umfassen Betrieb, Unterhalt, Administration und Personalkosten für BIBO REGIO. Die Besatzung von BIBO REGIO besteht in der Regel aus 2 Personen. Zudem fallen Kosten an für die Sammlung dieser Schiffsbetriebsabfälle mit Zwischenlagerung an Bord, für die Vorbehandlung des Bilgenwassers und Altöls sowie für den separaten Weitertransport an Land und die umweltgerechte Entsorgung.

**Auftragsvergabe:**

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

**Länderspezifische Besonderheiten:**

Aufgrund der gesetzlichen Einleitbestimmungen wird das an Bord des Bilgenentölerbootes BIBO REGIO in zwei Reinigungsschritten durch Schwerkraft und Emulsion 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 Bilgenentölungsboote relativ klein. Bei Schiffen, die außerhalb des Abfallsammelgebiets fahren, wird ein Lastwagen eingesetzt. Alle Annahmestellen sammeln alle unter Teil A fallenden Abfälle.

### **Sammlung und Entsorgung:**

In den Niederlanden darf im Gegensatz zu Deutschland und der Schweiz das an Bord der Bilgenentölungsboote gereinigte Bilgenwasser nicht in Oberflächengewässer eingeleitet werden. Es wird gesammelt und insgesamt an Land abgegeben. Bei der Sammlung mittels Vakuumtechnik findet keine Trennung statt. In den Niederlanden gelten Begrenzungen (Höchstmengen) bei der Annahme von Bilgenwasser. Die Schiffsführer sind verpflichtet, die Abfälle so weit möglich vor der Abgabe zu sortieren. Die meisten Schiffe halten das Altöl getrennt (hierbei handelt es sich um eine abfallrechtliche Vorschrift). Die Abgabe ist durchgehend Montag - Freitag von 7.00 - 17.00 Uhr möglich.

### **Auftragsvergabe:**

Die SAB ist zu einer europaweiten Ausschreibung verpflichtet (aufgrund der Schwellenwerte). Die Vergabe erfolgt auf der Grundlage des niedrigsten Gebots, das die Leistungsbeschreibung und die Ausschreibungskriterien erfüllt. Der Betrieb wird von 5 Auftragnehmern übernommen. Die Verträge werden über einen Zeitraum von 3 Jahren mit einer möglichen dreimaligen Verlängerung von jeweils einem Jahr (höchstens 6 Jahre) geschlossen. Die variablen Kosten werden in der Ausschreibung durch Angabe eines Höchstpreises genannt. Fixkosten werden in der Ausschreibung nicht explizit aufgeschlüsselt, aber von den Bietern angegeben.

### **Länderspezifische Besonderheiten:**

Es gibt keine regionalen Besonderheiten. Die Betreiber der Bilgenentölungsboote in den verschiedenen Ausschreibungslosen halten sich an die von der SAB erstellte Leistungsbeschreibung und diese ist für alle Los-weise vergebenen Leistungen identisch.

## Länderbeschreibung Belgien:



### **Einsatzgebiet:**

Die ITB als Innerstaatliche Institution ist für die Organisation des einheitlichen Finanzierungssystems für die Sammlung und Entsorgung der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle verantwortlich. Dazu gehört im Einzelnen Folgendes: Erhebung der Entsorgungsgebühr, Registrierung der Abgabe, Überwachung der Entsorgungskosten, vorläufiger Finanzausgleich und internationale Koordinierung. In der Region Flandern wurden nach der Begrifflichkeit des flämischen Abfallbewirtschaftungsplans sogenannte Auftraggeber eingestellt, die für die Sammlung und Verarbeitung der Abfälle verantwortlich sind. Bei diesen Auftraggebern handelt es sich um die Hafen- und Wasserstraßenbehörden, die Teil des Sammelnetzes von Teil A sind. Die Auftraggeber können in Eigenregie die Abfallsammlung organisieren oder diese Aufgabe an externe Dienstleister vergeben. Die flämischen Behörden (OVAM, MOW) überwachen eine korrekte Umsetzung des Abfallbewirtschaftungsplans (der die Bestimmungen des CDNI und der flämischen (Umwelt-)Gesetzgebung enthält). In der Region Wallonien agiert man als Auftraggeber für die Sammlung und Verarbeitung der Schiffsbetriebsabfälle unter der Aufsicht des Service Public de Wallonie Mobilität und Infrastruktur – Direktion für Regulierung und Kontrolle der Wasserwege (Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques). Außerdem dient der Hafen von Brüssel als Auftraggeber innerhalb der Region Brüssel-Hauptstadt.

### **Sammlung und Entsorgung:**

Bei der Abfallsammlung gelten sowohl Mindest- als auch Höchstmengen, um ein Problembewusstsein zu schaffen und die Kosten beherrschbar zu halten. Wie in den Niederlanden dürfen keine Bestandteile von gereinigtem Bilgenwasser in die Oberflächengewässer eingeleitet werden. Die gesammelten Mengen werden zur Verarbeitung insgesamt an Land abgegeben (entsorgt).

### **Auftragsvergabe:**

In Belgien sind die Regionen Auftraggeber für die Sammlung und Entsorgung der Abfälle aus Teil A. Die Innerstaatliche Institution ist keine an diesem Verfahren beteiligte Partei. Es gibt insgesamt fünf verschiedene Auftraggeber (Flandern: 2 Häfen und 1 Wasserstraßenbehörde, Brüssel: 1 Hafen und in Wallonien eine Wasserstraßenbehörde). Die Ausschreibungen erfolgen gemäß geltenden Kriterien anhand festgelegter Schwellenwerte. Die Anzahl der bei europaweiten Ausschreibungen abgegebenen Gebote ist niedrig, es herrscht demnach keine große Konkurrenz, so dass von einem Nischenmarkt gesprochen werden kann. Die Anforderungsbedingungen beziehen sich auf folgende Kriterien: Öffnungszeiten/Betriebszeiten der Annahmestellen (variabel, aber vorzugsweise tagsüber), abhängig von der Dienstleistung werden Mindestmengen vorgeschrieben, Bestimmung des Netzwerks von Annahmestellen (ortsfest und mobil) und technische Merkmale (wie Vakuumtechnik, Pumpen, Qualität der Vakuumtechnik).

### **Länderspezifische Besonderheiten:**

In Belgien gibt es fünf verschiedene Teilregionen für die Sammlung. Für den Hafen von Antwerpen tritt der Hafen selbst als Annahmestelle (durch das Angebot von 3 Entsorgungsstellen in Eigenregie) und als Auftraggeber für ein Bilgenentölungsboot auf. Im Hafen von Gent (North Sea Port) wurde die Sammlung und Entsorgung mit einem Bilgenentölungsboot an Dritte vergeben. Im Abfallsammelgebiet der flämischen Wasserstraßenbehörde, De Vlaamse Waterweg NV, wird ein Lastwagen an 3 Abgabestellen eingesetzt. Zudem gibt es am Albertkanal eine Annahmestelle in Evergem. In Wallonien werden externe Dienstleister mit diesen Aufgaben betraut. Die Sammlung erfolgt durch ein Bilgenentölungsboot auf dem Albertkanal in der Region Lüttich und in der Region Hennegau-Namur gibt es einen Tankwagen zur mobilen Entsorgung. In der Region Brüssel-Hauptstadt organisiert der Hafen von Brüssel die Sammlung an der Schleuse von Molenbeek und 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 Nachlenssystems 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 Nachlenssystem 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) "**Nachlenssystem**": 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 Nachlenssystems 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) 2019/883<sup>7</sup> unterliegen.

---

<sup>7</sup> 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) 2016/679<sup>8</sup> (Datenschutz-Grundverordnung) in der jeweils geltenden Fassung oder gemäß vergleichbaren nationalen Vorschriften der Schweizerischen Eidgenossenschaft gewährleistet ist;
  - b) eine fälschungssichere Signatur gemäß der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 (eIDAS)<sup>9</sup> in der jeweils geltenden Fassung oder gemäß vergleichbaren nationalen Vorschriften der Schweizerischen Eidgenossenschaft vorgesehen ist;
  - c) die Datensicherheit durch Umsetzung entsprechender Vorgaben in den in Buchstabe a genannten Vorschriften gewährleistet ist und damit auch unberechtigter Zugang sicher unterbunden wird;
  - d) die Überprüfbarkeit der Entladebescheinigung an Bord oder in der Unternehmensbuchführung des Schiffsbetreibers gewährleistet ist;
  - e) die Überprüfbarkeit in der Unternehmensbuchführung der Identität der Person, die die Entladebescheinigung ausgestellt hat und der Person, die die Annahmestelle betreibt, gewährleistet ist.

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

- (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 Schiffsführer davon überzeugt hat, dass die Umschlagsrückstände entfernt worden sind.

---

<sup>8</sup> Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung).

<sup>9</sup> Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG.

- (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 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.

- (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 7.04<sup>10</sup>**

#### *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-/ Annahmeverordnungen 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 nachgelentzt 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.

---

<sup>10</sup> Siehe Beschluss CDNI 2016-I-4.

(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-/Annahmenvorschriften 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-/Annahmenvorschriften 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-/Annahmenvorschriften 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.
- 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 abgeliefert, 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 Fahrzeuges (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 (Ausgaben 2023)**  
Ausgabe 2017 aufgehoben durch CDNI 2023-I-5

[...]

**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) / ☐ m<sup>3</sup> .....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 Schiffes**

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

a) ☐ nachgelentzt übergeben (Entladungsstandard A nach Anhang III der Anwendungsbestimmung);

b) ☐ gewaschen übergeben; Menge Waschwasser: .....☐ m<sup>3</sup> / ☐ Liter

c) ☐ 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 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)

**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 Fahrt**

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

**12.\* Lagerort des Waschwassers**

- a) ☐ Restetank / IBC; Menge ..... ☐ m<sup>3</sup> / ☐ Liter  
 b) ☐ Ladetank: Menge ..... ☐ m<sup>3</sup> / ☐ Liter  
 c) ☐ sonstige Restebehälter, und zwar:..... Menge ..... ☐ m<sup>3</sup> / ☐ 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.....

**Abgabebestätigung**

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

AVV-Nummer\*)..... Menge: ..... ☐ m<sup>3</sup> / ☐ 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.....

**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)) ..... (Uhrzeit) .....

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

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

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

.....  
 (Name in Blockschrift) (Stempel) (Unterschrift)

## Anhang Entladebescheinigung Tankschiffahrt

### Hinweise zum Ausfüllen der Entladebescheinigung (Tankschiffahrt) 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):

<b>Abfallschlüssel AVV</b>	<b>Beschreibung</b>
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 Verkehrsnutzer 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 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

1. 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.
  - a) Die Tabelle „Quartalsangaben“ (**Anlage 1**) gibt alle Angaben der innerstaatlichen Institutionen zum 28. Februar 2024 wieder.
  - b) Die Tabelle „Vorläufige Jahresangaben“ (**Anlage 2**) gibt alle Angaben der innerstaatlichen Institutionen für 2023.
  - 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 2022 (Beschluss CDNI 2023-II-3).
  - c) Die Gasölmengen der Vertragsstaaten werden auf den internationalen Finanzausgleich übertragen.

#### Zahlungsverpflichtungen aufgrund des Finanzausgleichs des 4. Quartals 2023

3. Die IAKS billigt den Finanzausgleich für das 4. Quartal 2023 entsprechend folgender Aufstellung:
  - a) Gesamtausgaben: 12 152 609,19 €
  - b) Gesamteinnahmen: 12 602 801,62 €
  - c) Ergebnis: 450 192,43 €
  - d) 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

4. 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 €
<b>Σ</b>	<b>450 192,43 €</b>	<b>707 415,74 €</b>	<b>1 157 608,17 €</b>

### Anlagen

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Jahresangaben

Anlage 3: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 4: Verteilungstabelle

<b>CDNI</b>		<b>Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven</b>							
<b>PT 4 2023</b>		<b>VNF (FR)</b>	<b>ITB (BE)</b>	<b>SAB (NL)</b>	<b>SRH (CH)</b>	<b>BEV (LUX)</b>	<b>BEV (DE)</b>	<b>TOTAL / GESAMT / TOTAAL</b>	
<b>1</b>	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	9	1 582	2 358	84	4	1 441	5 478	
<b>2</b>	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup>	-	92	454	29	1	429	1 005
<b>3</b>	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	11	872	2 655	25	4	2 797	6 364
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas/smeervet	kg	-	3 260	16 768	1 800	220	6 838	+ 28 886
	Chiffons usagés / Alt lappen / Poetsdoeken	kg	345	28 160	48 742	3 583	90	37 946	+ 118 866
	Filtres à huile / Alt filter / Oliefilters	kg	62	20 283	35 295	2 510	60	10 736	+ 68 946
<b>4</b>	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	kg	407	51 703	100 805	7 893	370	55 520	216 698
	Réceptifs huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 031	1 329	315			+ 4 675
	Réceptifs huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 591	11 137		19	4 248	+ 16 995
<b>5</b>	<b>Total réceptifs / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg	30	4 622	12 466	315	19	4 248	21 700
<b>Zn -</b>	<b>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>	€	26 323	518 299	967 799	72 000	3 409	1 484 565	+ 3 072 394
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 3 761				+/- 3 761
	<b>Total / Gesamt / Totaal Zn</b>	€	<b>26 323</b>	<b>518 299</b>	<b>964 038</b>	<b>72 000</b>	<b>3 409</b>	<b>1 484 565</b>	<b>3 068 633</b>
<b>Xn -</b>	<b>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</b>	€	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 -/-)*	€							-
	<b>Total / Gesamt / Totaal Xn</b>	€	<b>25 426</b>	<b>445 170</b>	<b>1 952 052</b>	<b>118 691</b>	<b>147 871</b>	<b>717 169</b>	<b>3 406 378</b>
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m <sup>3</sup>							-
	Volume de gazole IN / Gasölmenge IN / Gasolievolume NI	m <sup>3</sup>	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

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

\* facultatif / fakultativ / facultatief

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

Anlage 3

Ausgleichsberechnung									
Jahr 2023/4. Quartal									
IIPC PT 2023-4									
Land/IN	Angaben IN Quartal 4T2023			Finanzausgleich					
	Kosten Zn	Einnahmen Xn	Anteil Kosten Zn/ΣZn	Vertraglicher Anteil Einnahmen Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Ausgleich Cn = Ω - Xn	Ausgleich T1 CnT1	Ausgleich T2 CnT2	Ausgleich T3 CnT3	Ausgleich T4 CnT4=Cn-CnT1-CnT2-CnT3
DE	5 747 250,55 €	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 €	3 007,23 €
LUX	9 973,08 €	451 519,77 €	0,0008206533958	10 342,53 €	441 177,24 €	90 221,23 €	110 943,94 €	95 788,35 €	144 223,71 €
NL	4 002 642,00 €	7 832 462,00 €	0,3293648250693	4 150 919,55 €	3 681 542,45 €	897 099,99 €	951 720,33 €	1 001 130,90 €	831 591,23 €
CH	266 500,00 €	437 395,00 €	0,0219294470705	276 372,47 €	161 022,53 €	39 553,64 €	58 828,83 €	21 941,66 €	40 698,40 €
<b>Σ</b>	<b>12 152 609,19 €</b>	<b>12 602 801,62 €</b>	<b>1,00</b>	<b>12 602 801,62 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2023-4 (01/10 - 31/12)							
Zahlungsleistende IN/ IN débitrices / NI 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		144 223,71 €					144 223,71 €
NL	77 536,70 €	751 047,31 €	3 007,23 €				831 591,23 €
CH	40 698,40 €						40 698,40 €
SUMME / TOTAL	118 235,09 €	895 271,02 €	3 007,23 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	
							1 016 513,34 €
							1 016 513,34 €

## 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.
  - a) Die Tabelle „Quartalsangaben“ (**Anlage 1**) gibt alle Angaben der innerstaatlichen Institutionen zum 1. Mai 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 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 €
<b>Σ</b>	<b>- 216 660,08 €</b>	<b>450 192,43 €</b>	<b>707 415,74 €</b>	<b>940 948,09 €</b>

**Anlagen**

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 3: Verteilungstabelle

<b>CDNI</b>		<b>Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven</b>						
<b>PT 1 2024</b>		<b>VNF (FR)</b>	<b>ITB (BE)</b>	<b>SAB (NL)</b>	<b>SRH (CH)</b>	<b>BEV (LUX)</b>	<b>BEV (DE)</b>	<b>TOTAL / GESAMT / TOTAAL</b>
<b>1</b>	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	5	1 929	2 420	94		1 374	5 822
<b>2</b>	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup>	4	114	504	35	386	1 043
<b>3</b>	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	5	773	2 890	73	2 664	6 405
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg	108	3 163	17 310	170	6 569	+
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	59	38 886	55 453	4 089	38 478	+
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	203	17 850	37 319	690	12 123	+
<b>4</b>	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	kg	370	59 899	110 082	4 949	-	57 170
	Réipients huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		4 479	1 666	210		+
	Réipients huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	3	1 928	11 656		3 296	+
<b>5</b>	<b>Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg	3	6 407	13 322	210	-	3 296
<b>Zn -</b>	<b>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>							
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	22 948	505 224	1 037 713	66 000	1 476 960	+
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 3 828			+/-
	<b>Total / Gesamt / Totaal Zn</b>	€	22 948	505 224	1 033 885	66 000	-	1 476 960
<b>Xn -</b>	<b>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</b>							
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	13 982	321 884	1 801 572	98 574	122 318	530 027
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (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 -/-)*	€						-
	<b>Total / Gesamt / Totaal Xn</b>	€	13 982	321 884	1 801 572	98 574	122 318	530 027
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmengte Vertragsstaat / Gasolievolumen verdragstaat	m <sup>3</sup>						-
	Volume de gazole IN/ Gasölmengte NI / Gasolievolumen NI	m <sup>3</sup>	101	32 147		10 070	18	42 166

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

<b>Ausgleichsberechnung</b>					
Jahr 2024 /1. Quartal					
<b>IIPC PT 2024-1</b>					
	Angaben NI Quartal 1 2024			Finanzausgleich	
Land/IN	Kosten	Einnahmen	Anteil Kosten	vertraglicher Anteil Einnahmen	Ausgleich
	<b>Zn</b>	<b>Xn</b>	<b>Zn/ΣZn</b>	<b>Zn/ΣZn x ΣXn = Ω</b>	<b>Cn = Ω - Xn</b>
DE	1 476 960,47 €	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 €
<b>Σ</b>	<b>3 105 017,58 €</b>	<b>2 888 357,50 €</b>	<b>1,00</b>	<b>2 888 357,50 €</b>	<b>- 0,00 €</b>

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2024-1 (01/01 - 31/03)							
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		122 318,13					122 318,13
NL	110 907,60	721 556,57	7 364,65				839 828,82
CH	37 179,31						37 179,31
SUMME / TOTAL	148 086,90	843 874,70	7 364,65	0,00	0,00	0,00	
							999 326,25
							999 326,25

\*\*\*