

Zusammenstellung der Beschlüsse der KVP-Sitzung vom 19. Dezember 2023

Mitteilung der Sekretariats

CDNI	<i>Beschlüsse CDNI</i>
2023-II-1	Zusammensetzung und Vorsitz der KVP und Zusammensetzung der IAKS
2023-II-2	Arbeitsprogramm 2024-2025
2023-II-3	Internationaler Finanzausgleich 2022
2023-II-4	Teil A - Bericht der IAKS über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2024 (Artikel 10 und 14)
2023-II-5	Teil B - Änderung des Artikels 7.04 der Anwendungsbestimmung des CDNI
2023-II-6	Teil B - Änderung des Artikels 6.03 der Anwendungsbestimmung des CDNI Vereinfachung der Bestimmungen der Entladebescheinigung hinsichtlich der Beförderung von Containern, beweglicher Ladung (ro-ro), Stück- und Schwergut bzw. Großgeräten und der Beförderung von Sand und Kies
IIPC	<i>Beschlüsse IIPC</i>
2023-II-1	Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 2. Quartal 2023
2023-II-2	Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 3. Quartal 2023

Beschluss CDNI 2023-II-1

Zusammensetzung und Vorsitz der KVP und Zusammensetzung der IAKS

Die Konferenz der Vertragsparteien,

nimmt anlässlich der Konferenz der Vertragsparteien vom 19. Dezember 2023

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

für

Deutschland: Herr LINDEMANN (Delegationsleiter)
 Frau KÖPPEN (Mitglied)
 Herr SPITZER (Sachverständiger)
 Herr HÖTTE (Sachverständiger)

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

Frankreich: Frau BOULDOUYRÉ (Delegationsleiterin)

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

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

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

Der Vorsitz 2024 obliegt der schweizerischen Delegation, der Vize-Vorsitz obliegt der deutschen Delegation.

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

Zusammensetzung der IAKS

Die Konferenz der Vertragsparteien,

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

für

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

Beschluss CDNI 2023-II-2

Arbeitsprogramm CDNI 2024-2025

Die Konferenz der Vertragsparteien,

unter Hinweis auf die ihr durch das Übereinkommen übertragenen Aufgaben,

nimmt das Arbeitsprogramm 2024-2025 an,

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

bittet das Sekretariat, die Umsetzung dieses Programms zu unterstützen.

Anlage

Arbeitsprogramm 2024-2025 des CDNI

Nr.	Auftrag / Veranlassung	Dauer		Referenzdokumente	Priorität
		von	bis		
Teil A: öl- und fetthaltige Abfälle					
1.	Finanzierungssystem nach Artikel 6 CDNI				
	1.1. Bewertung des Tarifs der Entsorgungsgebühr in Bezug auf die Gesamtkosten des Annahmestellennetzes und Bewertung des Annahmestellennetzes			Berichte der IAKS über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems CPC (22) 19 = IIPC (22) 22 rev. 1 = CDNI/G (22) 34	Fortlaufende Aufgabe
	1.2. Erstellung der vierteljährlichen und jährlichen internationalen Finanzausgleiche				Fortlaufende Aufgabe
	1.3 Prüfung der im Rahmen des Finanzausgleichs übertragenen Beträge	2024	2025		
	1.4 Studie über neue Antriebsarten und Abfallerzeugung zur besseren Abschätzung der Auswirkungen auf das System*	2024	2025	CPC (21) 18 endg. (Punkt 2.4) CPC (22) 55	II
	1.5 Analyse der Möglichkeit und der Modalitäten einer Aufnahme von neuen Kraftstoffen in das Finanzierungssystem von Teil A	2024	2025	CPC (21) 18 endg. (Punkt 2.4) CPC (22) 55	II
	1.6 Festlegung der Modalitäten der Abfallabgabe für Schiffe mit neuen Antriebsarten	2024	2025	CPC (21) 18 endg. (Punkt 2.4) CPC (22) 55	II
	1.7 Evaluierung des neuen elektronischen Zahlungssystems des CDNI (SPE-CDNI 3.0)	-	2025	CPC (21) 20 IIPC (23) 24 lenk rev. 3	I
2.	Optimierung des Betriebs des Annahmestellennetzes				
	2.1 Festlegung eines Rahmens für die Erhebung und Bereitstellung repräsentativer Daten zur Beschreibung der Systeme und zur Erleichterung strategischer Entscheidungen *	2024	-	CPC (21) 18 endg. (Punkt 1.2) IIPC (21) 46 CPC (23) 2 = IIPC (23) 2	I
	2.2 Weiterführung des CDNI-Benchmarking (finanziell und operativ): Analyse der Entsorgungsprozesse (qualitative und quantitative Kriterien) *	2024	2025	CPC (16) 26 int. IIPC (19) 34 intern = CPC (19) 36 intern (Bericht 2018) CPC (21) 18 endg. (Punkt 1.3) IIPC (23)m23 (Punkt 4.6)	I

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

Nr.	Auftrag / Veranlassung	Dauer		Referenzdokumente	Priorität
		von	bis		
	2.3 Regelmäßige (erforderlichenfalls bilaterale) „Good Practice“-Workshops zwischen den innerstaatlichen Institutionen zur Sondierung möglicher Synergien zwecks Optimierung des Systems nach Teil A *	2024	2025	CPC (21) 18 endg. (Punkt 1.4) CPC (23) 12	I
	2.4 Prüfung und Bericht über technische Fortschritte und Maßnahmen, die zur Verringerung des Abfallvolumens beitragen (interne Reflexionsgruppe)*	2024	2025	CPC (21) 18 endg. (Punkt 1.5)	II
	2.5 Begleitung der Einführung des neuen Moduls zur Erfassung der Abgabe von Abfällen	2024			I
	2.6 Evaluierung des neuen Moduls zur Erfassung der Abgabe von Abfällen	-	2025		I
3.	Allgemeine Fragen im Zusammenhang mit Teil A				
	3.1 Digitalisierung des Ölkontrollbuchs: Prüfung des erforderlichen Rechtsrahmens und der technischen Voraussetzungen für dessen Einhaltung; gegebenenfalls Änderung der einschlägigen Bestimmungen der Anwendungsbestimmung	2024	2025	IIPC (19) 21 intern rev. 1 IIPC (19) 32 CDNI/G (20) 39 = IIPC (20) 29 CDNI/G (22) 46 = IIPC (22) 43	I
Teil B: Abfälle aus dem Ladungsbereich					
4.	Änderung des Übereinkommens zur Aufnahme von Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung Beschluss CDNI 2017-I-4; CPC (19) 11 rev. 2				
	4.1 Überwachung der Ratifikation und Umsetzung der Änderung	2024	2025	CPC (20) 10 rev. 4 CPC (22) 15 rev. 1 = CDNI/G (22) 32 rev. 1 CPC (20) 54 rev. 2 = CDNI/G (20) 33 rev. 3 CP CPC (23) 4	I
	4.2 Vorbereitung der Evaluierung der Bestimmungen zur Behandlung gasförmiger Rückstände	2024	-	Beschluss CDNI 2017-I-4 CDNI/G (21) 38 rev. 3 CDNI/G (22) 37 rev. 2 CDNI/G (22) 47 CDNI/G (22) 15 rev. 3 + add. CDNI/G (23) 21	I

Nr.	Auftrag / Veranlassung	Dauer		Referenzdokumente	Priorität
		von	bis		
5.	Überwachung der Umsetzung von Teil B:				
	5.1 Aktualisierung der Liste der nationalen Ansprechpartner zur Veröffentlichung auf der Website				Fortlaufende Aufgabe
	5.2 Regelmäßige Aktualisierung der Information über die Infrastruktur (Annahmestellenkarte auf der Website)			CPC (14) 29 intern rev. 1 CPC (20) 54 rev.1 = CDNI/G (20) 33 rev. 2 (Entgasung)	Fortlaufende Aufgabe
Teil C: sonstige Schiffsbetriebsabfälle					
6.	Aufnahme der Abwässer aus dem Betrieb von Poolanlagen an Bord von Fahrgastschiffen als neue Abfallkategorie in Teil C und Festlegung eines Rahmens für die Behandlung und Einleitung dieser Abwässer	-	2025	CDNI/G (19) 39 rev. 2 CDNI/G (22) 50	II
7.	Prüfung der Zweckmäßigkeit der Beibehaltung der Unterscheidung zwischen Fahrgast- und Kabinenschiffen	2024	2025	Beschluss CDNI 2021-I-6	II
8.	Prüfung der Notwendigkeit von Bestimmungen für die Kontrolle der Abwassermenge und der Ablässe der Bordkläranlagen; ggf. Ausarbeitung entsprechender Bestimmungen	2024	2025	CDNI/G (18) 32 CDNI/G (18) 33	II
9.	Bereinigen der Vorschriften: Verweis auf die technischen Vorschriften des ES-TRIN in Bezug auf Bordkläranlagen	2024	2025		II
10.	Überwachung der Umsetzung von Teil C:				
	10.1 Aufstellung einer Liste der nationalen Ansprechpartner zur Veröffentlichung auf der Website				Fortlaufende Aufgabe
	10.2 Regelmäßige Aktualisierung der Information über die Infrastruktur (Annahmestellenkarte auf der Website)				Fortlaufende Aufgabe
Allgemeine Fragen					
11.	Follow-up des internationalen Workshops mit den zuständigen Behörden zur Umsetzung der Teile B und C (2023)	2024	2025		I
12.	Kommunikation über die Umsetzung des Übereinkommens (Aktualisierung der Inhalte der Website, Pressemitteilungen und Newsletter, Pflege von WaSTo usw.)				Fortlaufende Aufgabe
13.	FAQ: Erarbeitung und Aktualisierung von FAQ			CPC (21) 25 rev. 1 CPC (22) 46 =CDNI/G (21) 59 rev. 1	Fortlaufende Aufgabe
14.	Prüfung der Geschäftsordnungen				
	14.1 Prüfung der Geschäftsordnung der KVP	2024	2025		II
	14.2 Prüfung der Geschäftsordnung der IAKS	2024	2025		II

Nr.	Auftrag / Veranlassung	Dauer		Referenzdokumente	Priorität
		von	bis		
	14.3 Prüfung der Finanzordnung	2024	2025		II
15.	Zusammenarbeit mit anderen Fluss- und internationalen Organisationen zur Gewährleistung der Harmonisierung der internationalen Vorschriften - Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (Abstimmung der Bestimmungen des Kapitels 15 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und des CDNI) - Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE): Arbeiten zur Harmonisierung der CEVNI mit den Bestimmungen des CDNI und des ADN - Donaukommission - Internationale Kommission zum Schutz des Rheins - Europäische Union				Fortlaufende Aufgabe
16.	Prüfung einer Änderung von Anlage 1 des Übereinkommens zur Ausweitung des Anwendungsbereichs in Frankreich	2024	-	CPC (19) 50	II
17.	Beziehungen zu Drittstaaten, die an einem Beitritt zum Übereinkommen interessiert sind			CPC (19) 3 + add	Fortlaufende Aufgabe
18.	Übersicht über die nationale Umsetzung inklusive Benennung der Verantwortlichen bei Verstößen und aktualisiertem Bußgeldkatalog				Fortlaufende Aufgabe

Beschluss CDNI 2023-II-3

Internationaler Finanzausgleich 2022

Die Konferenz der Vertragsparteien,

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

genehmigt den von der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle beschlossenen Jahresfinanzausgleich 2022,

weist darauf hin,

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

Dieser Beschluss tritt am 19. Dezember 2023 in Kraft.

Anlage

Zusammenfassung der Jahresangaben 2022

CDNI		Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens								
2022		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT TOTAAL		
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	26	6 446	9 760	382	12	5 851	22 477		
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m³	1	514	1 783	151	3	4 177		
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m³	31	4 044	11 520	346	11	27 619		
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	40	14 547	73 908	1 785	28 132	+	118 412	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	265	124 618	224 232	14 429	150	153 487	+	517 181
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	20	67 792	157 495	5 004	85	40 499	+	270 895
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	325	206 957	455 635	21 218	235	222 118		906 488
5	Réipients huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		14 971	8 777	876		+	24 624	
	Réipients huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		7 305	52 276		46	14 451	+	74 078
	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	102	22 276	61 053	876	46	14 451		98 804
Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering										
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	86 336	1 979 056	3 665 730	294 989	10 207	5 272 210	+	11 308 527
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			9 565				+/-	9 565
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	86 336	1 979 056	3 675 295	294 989	10 207	5 272 210		11 318 092
Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage										
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	101 125	1 067 580	7 021 480	351 564	225 811	2 194 998	+	10 962 557
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 1 758					-/-	- 1 758
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€							+/-	-
	(***) Différence de systèmes/Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)-*	€								-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	101 125	1 065 822	7 021 480	351 564	225 811	2 194 998		10 960 799
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m³						200 000		200 000
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m³	11 899	125 598	956 572	41 504	106	192 969		1 328 648

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Berechnung des internationalen Finanzausgleichs und der sich daraus ergebenden Verteilung

Article 4.03 Annexe 2 de la Convention / Übereinkommen Artikel 4.03 Anlage 2 / Verdrag Artikel 4.03 bijlage 2								
IIPC PA 2022								
	Données IN/ Angabe NI/ Gegevens NI			Péréquation financière/ Finanzausgleich / Financiële verevening				
	Coûts/ Kosten/ kosten	Recettes/ Einnahmen/ Opbrengsten	Part coûts/ Anteil Kosten/ Andeei in Kosten	Part convent. Recettes/ vertraglicher Anteil Einnahmen/ Andeei opbrengsten cnfrm. Vertrag	Péréquation/ Ausgleich/ Verevening	Somme des péréquations provisoires/ Somme vorläufige Ausgleiche/ totaal van de voorlopige vereveningen	Péréquation complémentaire/ Restausgleich/ Additioneele verevening	Excédents ou déficits/ Mehreinnahme oder Defizit/ Overschot of tekort
IN	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	Cnsq=Σ(CnT1 à CnT4)	ΔCn=Cn-Cnsq	U=Xn-Zn+Cnsq+ΔCn
DE	5 272 209,82 €	2 194 997,53 €	0,4658214128072	5 105 775,10 €	2 910 777,57 €	2 950 450,82 €	- 39 673,24 €	- 166 434,72 €
BE	1 979 056,00 €	1 065 822,33 €	0,1748577339330	1 916 580,56 €	850 758,23 €	828 856,39 €	21 901,84 €	- 62 475,44 €
FR	86 335,57 €	101 125,02 €	0,0076281025540	83 610,10 €	- 17 514,92 €	-16 865,25 €	- 649,67 €	- 2 725,47 €
LUX	10 207,07 €	225 810,61 €	0,0009018365980	9 884,85 €	- 215 925,76 €	-217 069,10 €	1 143,34 €	- 322,22 €
NL	3 675 295,00 €	7 021 480,00 €	0,3247274231934	3 559 272,17 €	- 3 462 207,83 €	-3 434 550,50 €	- 27 657,33 €	- 116 022,83 €
CH	294 989,00 €	351 564,00 €	0,0260634909144	285 676,70 €	- 65 887,30 €	-110 822,37 €	44 935,05 €	- 9 312,31 €
Σ	11 318 092,46 €	10 960 799,49 €	1,00	10 960 799,49 €	0,00 €	- 0,00 €		- 357 292,98 €
	Solde/Saldo/ 31.12.2022		- 357 292,97 €					

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage							
2022 IN débitrices / Zahlungsleistende IN / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00
DE				1 143,34		38 529,90	39 673,24
FR	649,67						649,67
LUX							0,00
NL	21 252,17					6 405,16	27 657,33
CH							0,00
SUMME / TOTAL	21 901,84	0,00	0,00	1 143,34	0,00	44 935,06	
							67 980,24
							67 980,24

Beschluss CDNI 2023-II-4

Teil A

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

Die Konferenz der Vertragsparteien,

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

unter Hinweis auf den Vorschlag der IAKS vom 23. November 2023, vorgelegt gemäß Artikel 4.01 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung dieses Übereinkommens;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2022

Mit der Unterzeichnung des CDNI im Jahre 1996 einigten sich die Vertragsstaaten auf eine Entsorgungsgebühr in Höhe von 7,50 Euro pro 1000 l mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls. Mit dieser Gebühr wurden in den ersten 7 Jahren, in denen das SPE-CDNI (elektronisches Zahlungssystem des CDNI) operativ war, jeweils mehr Einnahmen erzielt als zur Deckung der Kosten benötigt wurde und somit konnten Mehreinnahmen erzielt werden. Dennoch wurde ab 2015 ein kontinuierlicher Anstieg der Kosten beobachtet, der keine größeren Auswirkungen auf das System hatte, da die Einnahmen bis 2017 parallel dazu anstiegen.

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

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

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

Die Gründe für diese kontinuierliche Entwicklung sind vielfältig:

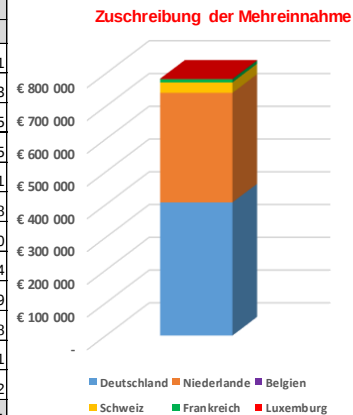
- Altölerlöse befinden sich auf einem außerordentlich niedrigen Stand;
- die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser steigen;
- Betriebskosten der Annahmestellen steigen entsprechend der Lebenshaltungskostenindizes und der Gasölpreisentwicklung;
- die Inflation und die dadurch steigenden Löhne und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

Steigende Kosten und sinkende Einnahmen führten zu einer Erhöhung der Entsorgungsgebühr um einen Euro zum 1. Januar 2021, um die weitere Finanzierung des Systems zu ermöglichen. Diese Erhöhung führte zu zusätzlichen Einnahmen in Höhe von fast 1 340 000 Euro im Jahr 2021. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Einnahmen automatisch durch die Erhöhung der Entsorgungsgebühr steigen und nicht durch eine Steigerung der gebunkerten Mengen. Diese bleiben in etwa auf dem Niveau von 2019.

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

Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 2011 bis 2022¹

	Beiträge	Kosten	Mehreinnahme	Deutschland	Niederlande	Belgien	Schweiz	Frankreich	Luxemburg	
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	
2011	10 448 843	9 603 593	845 250	430 268	306 798	80 995	26 428	-	761	
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	449 389	311 751	77 802	24 876	2 474	823	
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	476 401	331 705	78 630	19 556	13 986	875	
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	431 623	303 194	124 147	19 574	6 738	555	
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	359 028	247 165	103 604	22 220	5 922	651	
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	170 100	114 131	52 689	8 810	798	298	
2017	10 796 806	10 652 489	144 317	70 232	48 281	21 433	3 415	857	100	
2018	10 207 760	11 232 109	- 1 024 349	- 506 207	- 331 329	- 157 905	- 23 073	- 5 021	- 814	
2019	10 273 487	11 320 745	- 1 047 258	- 516 814	- 346 371	- 154 402	- 24 581	- 4 261	- 829	
2020	9 685 925	11 428 181	- 1 742 256	- 852 871	- 579 984	- 260 048	- 39 189	- 9 245	- 918	
2021	11 423 301	11 293 811	129 490	61 559	45 125	18 969	3 145	620	71	
2022	10 960 799	11 318 092	- 357 293	- 166 435	- 116 023	- 62 475	- 9 312	- 2 725	- 322	
Total	125 372 426	124 665 011	707 415	406 273	334 443	- 76 561	31 869	10 143	1 251	



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

Kumulierte Übertragungen von 2011 bis 2022

Land/IN	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (vorläufig)	Gesamtergebnis
DE	430 267,67 €	449 389,10 €	476 401,58 €	431 623,22 €	359 027,53 €	170 099,86 €	70 231,74 €	- 506 207,70 €	- 516 814,27 €	- 852 870,87 €	61 558,79 €	- 166 434,72 €	406 271,93 €
BE	80 994,61 €	77 801,95 €	78 630,03 €	124 147,02 €	103 603,79 €	52 689,20 €	21 432,71 €	- 157 905,52 €	- 154 401,83 €	- 260 048,45 €	18 969,13 €	- 62 475,44 €	- 76 562,80 €
FR		2 474,28 €	13 986,45 €	6 737,65 €	5 922,47 €	797,73 €	857,33 €	- 5 021,43 €	- 4 261,28 €	- 9 244,84 €	620,43 €	- 2 725,47 €	10 143,33 €
LUX	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	- 813,79 €	- 829,15 €	- 917,84 €	71,11 €	- 322,22 €	1 251,61 €
NL	306 797,89 €	311 751,20 €	331 705,02 €	303 193,68 €	247 165,17 €	114 130,88 €	48 280,59 €	- 331 329,08 €	- 346 370,74 €	- 579 984,00 €	45 125,30 €	- 116 022,83 €	334 443,09 €
CH	26 427,57 €	24 875,35 €	19 556,12 €	19 574,64 €	22 219,90 €	8 809,87 €	3 414,85 €	- 23 073,20 €	- 24 580,73 €	- 39 188,53 €	3 145,25 €	- 9 312,31 €	31 868,57 €
Σ	845 249,24 €	867 115,03 €	921 154,47 €	885 831,21 €	738 590,00 €	346 825,00 €	144 317,00 €	- 1 024 350,71 €	- 1 047 258,00 €	- 1 742 254,54 €	129 490,02 €	- 357 292,98 €	707 415,74 €

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

Zwischen 2011 und 2022 hat das schiffahrtstreibende Gewerbe 125 Millionen Euro zum System beigetragen. Die Kosten für die von den Innerstaatlichen Institutionen (NI) der sechs Vertragsstaaten eingerichteten Sammel-, Abgabe- und Annahmesysteme beliefen sich auf mehr als 124 Millionen Euro.

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

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

2. Finanzielle Entwicklung in 2023

Hohe Kosten vor dem Hintergrund einer bislang nicht 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.

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

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

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

Es ist jedoch anzumerken, dass die Einnahmen automatisch durch die Erhöhung der Entsorgungsgebühr und nicht durch eine Erhöhung der gebunkerten Mengen steigen. Letztere bleiben in etwa auf dem Niveau von 2022. Bei den gebunkerten Mengen ist sogar ein Rückgang von 0,55 % im ersten Halbjahr 2023 im Vergleich zum ersten Halbjahr des Vorjahres zu vermelden.

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

3. Planung für 2024 und darüber hinaus

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

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

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

Die Gründe für diese Entwicklung sind folgende:

- die Situation im Altölbereich ist im Wesentlichen unverändert;
- steigende Entsorgungs- und Aufbereitungskosten sowie neue Steuern (Müllverbrennungssteuern...);
- es ist wahrscheinlich, dass die Kosten für die Entsorgung von Bilgenwasser weiter steigen werden;
- Anstieg der Rohstoff- und insbesondere der Energiepreise;
- eine Verringerung des Transportbedarfs bei steigenden Rohstoffpreisen und einem Rückgang der Nahrungsmittelproduktion;
- in geringerem Maße die Einführung neuer Treibstoffe;
- die Neuvergabe der Aufträge für die Sammlung und Aufbereitung von Altöl wird höhere Kosten verursachen als die derzeitigen Verträge;
- Angenommen wird, dass die indizierten Kosten (u.a. Personal und Gasöl) weiter steigen werden. Die Betriebskosten der Annahmestellen folgen insbesondere den Indizes für die Lebenshaltungskosten und den Lohnkosten für die Besatzung der Bilgenentölungsboote;
- in keinem Staat sind im Jahre 2025 größere Investitionen geplant.

Schätzung von Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 2022-2025

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

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

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

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

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

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

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

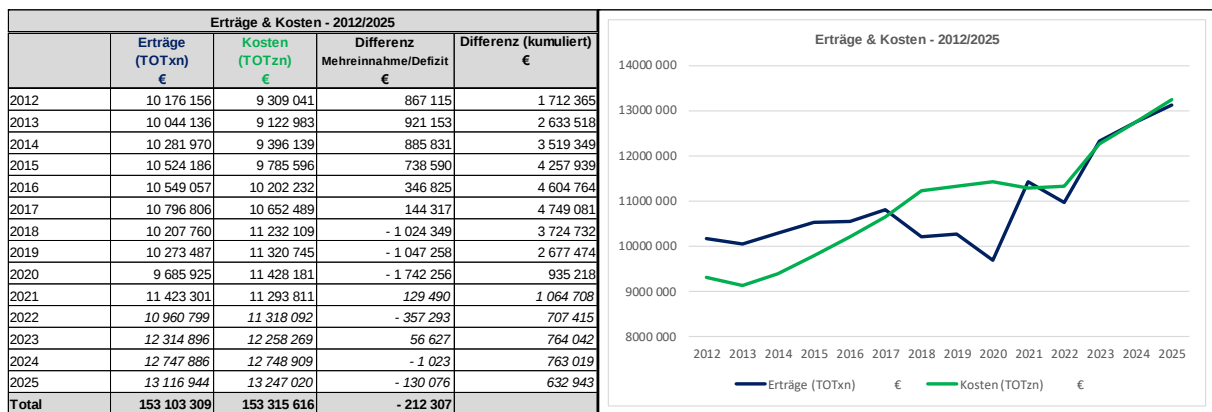
Bemerkung für die Niederlande: In den Niederlanden sind Bilgenentölungsboote in Den Helder, IJmuiden und auf dem IJsselmeer außer Betrieb genommen worden.

4. Analyse der aggregierten Daten seit 2012 und Ausblick

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

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

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

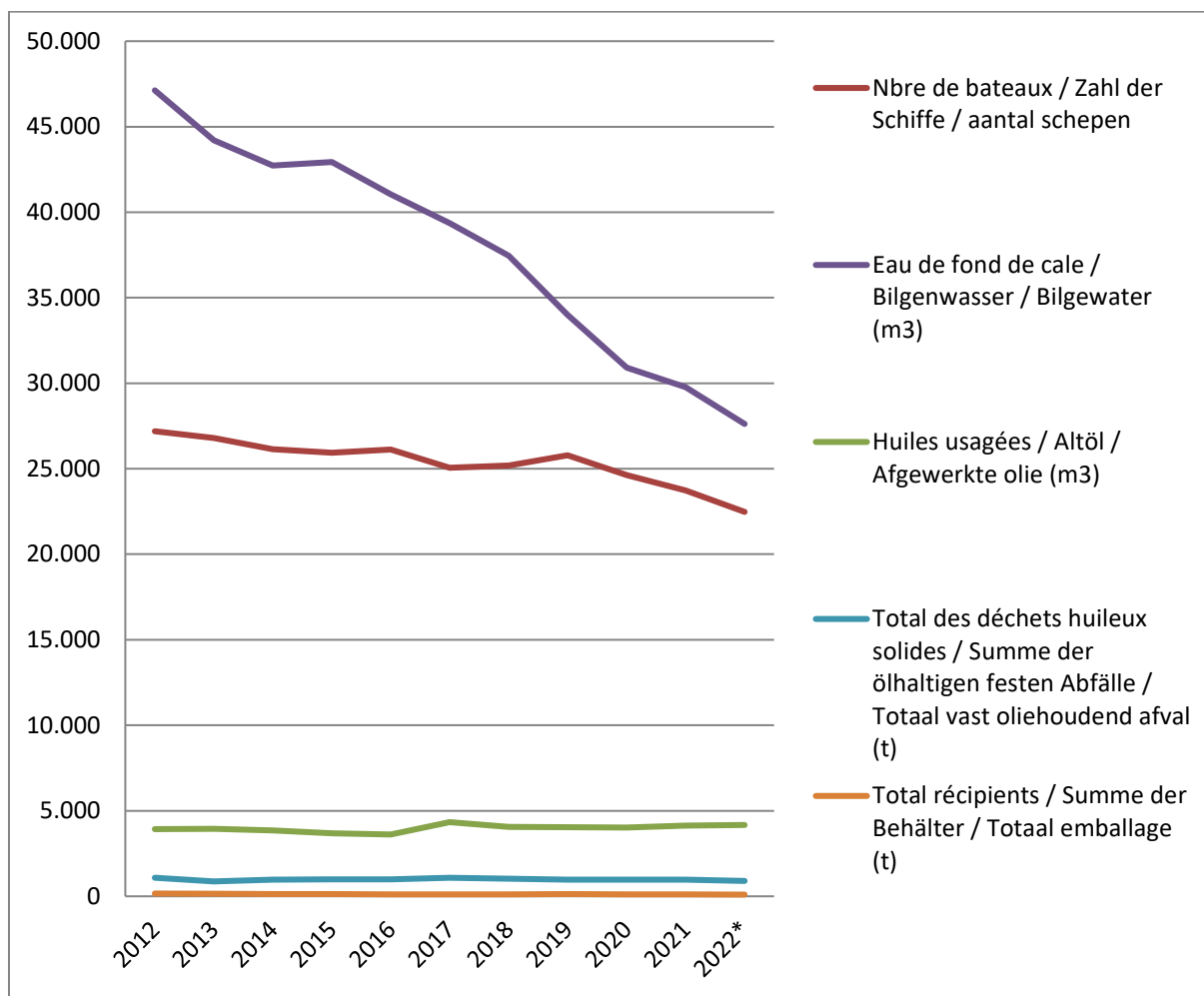


Der allgemeine Trend für die gesammelten Volumina an öl- und fetthaltigen Abfällen mit Blick auf die Anzahl der Vorgänge und das Volumen ist leicht rückläufig. Das Bilgenwasser ist durch einen Rückgang gekennzeichnet.

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

1. ein großer Teil der Kosten sind Fixkosten, die trotz veränderter Mengen an angenommenem Abfall gleichbleiben;
2. der Preis für den Rückkauf von Altöl ist stark gesunken. Die Einnahmen, die bisher für den Verkauf von Altöl erzielt werden konnten, sind daher ebenfalls zurückgegangen. Die Einnahmen, die bisher für den Verkauf von Altöl erzielt werden konnten, sind daher ebenfalls zurückgegangen (der Anstieg der Preise für Erdölprodukte könnte sich in Zukunft wieder positiv auf diese Einnahmen auswirken, wenn auch nur in einem geringen Ausmaß);
3. das belgische Netz wurde 2018 fertiggestellt;
4. und schließlich führten auch die Energiekosten und die Inflation zu einem Anstieg.

Entwicklung der Abfallmengen



* provisoire / vorläufig / voorlopig

5. Überlegungen mit eventuellen Auswirkungen auf den Finanzausgleich

- Die IAKS stellt fest, dass die Kosten unverändert hoch bleiben. Sie erwartet, dass das Entsorgungsnetzwerk zumindest erhalten wird oder erneuert werden muss, so dass mit steigenden Kosten zu rechnen ist.
- Am 8. April 2021 fand ein **Runder Tisch zur Zukunft von Teil A** statt. Dabei wurden die Prioritäten² für die nächsten Jahre festgelegt, um eine Strategie zur Sicherung des Fortbestands des internationalen Finanzierungssystems zu entwickeln.

Diskutierte Prioritäten:

- Als Mindestziel die Aufrechterhaltung des bestehenden Netzes von Annahmestellen auf dem aktuellen Stand, was bedeutet, dass ein Kostenanstieg wahrscheinlich ist. Es könnte jedoch eine Anpassung des Netzes ins Auge gefasst werden, wenn die Einnahmen und Ausgaben sich signifikant verändern³;
- Nutzung innovativer Synergien bei der Abfallsammlung;
- Reduzierung der gesammelten Abfallmengen;
- Erhebung und Bereitstellung von Daten;
- Überprüfung der Finanzierungsstruktur.

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

³ CPC (21)m 35.

- Das **Gewerbe** könnte Überlegungen zur Abdeckung des Netzes von Annahmestellen anstellen.
- Der BEV informiert über Änderungen auf den Kanälen in Norddeutschland und auf der Weser, die zu einer Senkung der Annahmestellenkosten in dieser wichtigen Region des Landes (Kanalviereck) geführt haben. Auf der Donau wurde ein Bilgenentölungsboot in Doppelhüllbauweise in Betrieb genommen.
- In **Frankreich** werden derzeit Überlegungen über eine **Ausdehnung des Übereinkommens** auf gesamt Kontinentalfrankreich angestellt. Diese Ausdehnung würde zur Einrichtung zusätzlicher Annahmestellen führen. Frankreich hat in seine Evaluierung die Entsorgungsgebühr einbezogen und zielt auf ein ausgeglichenes System zwischen Einnahmen und Ausgaben ab.
- Auch der **Modernisierungsbedarf der Bilgenentölerflotte**⁴ sollte berücksichtigt werden. Zum heutigen Stand wurden etwa 80 % der in Betrieb befindlichen Bilgenentölungsboote vor 1980 gebaut, und langfristig werden diese Schiffe den geltenden Vorschriften nicht mehr entsprechen: Ab 2039 müssen alle Bilgenentölungsboote in Doppelhüllenbauweise nach den Anforderungen des ADN (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen) ausgeführt sein. Die Flottenbestandsverzeichnisse der Vertragsstaaten weisen insgesamt 46 Bilgenentölungsboote aus, darunter etwa 40 Boote, die Gegenstand von Verträgen mit den Innerstaatlichen Institutionen sind. Nach den vorliegenden Informationen sind derzeit nur drei Boote in einer Doppelhüllenbauweise ausgeführt. Auf nationaler Ebene werden Konsultationen durchgeführt, wobei der Erneuerung der Bilgenentölerflotte Rechnung getragen wird, insbesondere bei der Ausarbeitung eines mehrjährigen Strategieplans.

6. Bewertung des Betrags der Abfallentsorgungsgebühr

- In der Erkenntnis, dass nach dem ersten Jahr der Anwendung die Erhöhung der Entsorgungsgebühr um einen Euro fünfzig für 1000 Liter mineralölsteuerfrei gelieferten Gasöls zum 1. Januar 2023 kaum ein finanzielles Gleichgewicht ermöglichen wird;
- in dem Wissen, dass die Betriebskosten der Annahmestellen sich entsprechend der Inflation und den Indizes der Lebenshaltungskosten sowie der Gasölpreise erhöhen werden und
- im Bewusstsein, dass alle Schätzungen auf einen Anstieg der Lebenshaltungskosten und der Preise für Gasöl und andere Konsumgüter hindeuten sowie
- gemäß den Schätzungen der Innerstaatlichen Institutionen, könnte es sehr wahrscheinlich sein, dass die Einnahmen aus den Entsorgungsgebühren die Kosten für die Sammlung und Entsorgung von öl- und fetthaltigen Abfällen kurzfristig bei einer Entsorgungsgebühr von 10 Euro nicht mehr decken werden.

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

7. Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2024

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

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

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

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

Anhänge:

Anhang 1: Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung 2012-2022

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

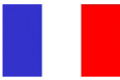
Anhang 1

Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung
2012 - 2022

CDNI															
													TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2022	
	2012-2022		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*		
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		27 192	26 795	26 144	25 936	26 127	25 059	25 180	25 781	24 628	23 736	22 477	302 673	-17,34%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie :	m3	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	4 127	4 177	48 405	6,50%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 460	34 004	30 917	29 765	27 619	428 081	-41,39%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	977	906	7 967	-16,07%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	119	99	1 039	-38,88%
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering														
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 232	10 652 489	11 232 110	11 320 744	11 428 180	11 293 811	11 318 092	124 665 010	21,58%
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geinde verwijderingsbijdrage														
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 207 760	10 273 486	9 685 926	11 423 301	10 960 799	125 372 426	7,71%

* provisoire / Vorläufig / voorlopig

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

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

Quelle: CDNI (2023)

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

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

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

Länderbeschreibungen im Vergleich

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

Länderbeschreibung Deutschland



Einsatzgebiet:

Deutschland verfügt über das größte Wasserstraßennetz innerhalb des Geltungsbereichs des CDNI Übereinkommens. Die Annahme von Teil A Abfällen erfolgt überwiegend durch 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.

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 2023-II-5

Teil B

Änderung des Artikels 7.04 der Anwendungsbestimmung des CDNI

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

Die Konferenz der Vertragsparteien,

gestützt auf das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) und insbesondere dessen Artikel 3, 8, 14 und 19,

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

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

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

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

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

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

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

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

Anlage

Änderung von Artikel 7.04

„Artikel 7.04

Ablieferung des Fahrzeuges

(...)

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

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

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

„Artikel 7.04

Ablieferung des Fahrzeuges

(...)

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

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

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

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

Beschluss CDNI 2023-II-6

Teil B

Änderung des Artikels 6.03 der Anwendungsbestimmung des CDNI

Vereinfachung der Bestimmungen der Entladebescheinigung hinsichtlich der Beförderung von Containern, beweglicher Ladung (ro-ro), Stück- und Schwergut bzw. Großgeräten und der Beförderung von Sand und Kies

Die Konferenz der Vertragsparteien,

gestützt auf das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) und insbesondere dessen Artikel 3, 14 und 19,

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

in der Erwägung, dass unnötiges Waschen vermieden werden sollte,

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

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

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

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

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

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

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

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

in dem Wunsch den Verwaltungsaufwand für das Gewerbe zu verringern,

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

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

Dieser Beschluss tritt unmittelbar in Kraft.

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

Anlage

Änderung für Artikel 6.03 Absatz 7

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

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

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

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

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

Beschluss IIPC 2023-II-1

Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 2. Quartal 2023

Beschluss angenommen am 17. August 2023

Ablauf des Verfahrens

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

Zahlungsverpflichtungen aufgrund des Finanzausgleichs des 2. Quartals 2023

3. Die IAKS billigt den Finanzausgleich für das 2. Quartal 2023 entsprechend folgender Aufstellung:
 - a) Gesamtausgaben: 6 007 659,15 €
 - b) Gesamteinnahmen: 6 394 578,41 €
 - c) Ergebnis: 386 919,26 €
 - d) Verteilung:
 - SAB an:
 - ITB: 189 966,60 €
 - BEV: 761 753,73 €
 - LUX an:
 - BEV: 110 943,94 €
 - VNF an:
 - ITB: 11 264,06 €
 - SRH an:
 - ITB: 58 828,83 €

Konto laut Artikel 14 der Geschäftsordnung der IAKS

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

Land/IN	zum Übertragen T2/2023 Dn T2	Vorläufiger Übertragener saldo 2022	Übertragener saldo 2011-2021	Gesamtergebnis
DE	179 107,18 € -	126 761,70 €	572 706,65 €	625 052,13 €
BE	64 024,33 € -	46 676,73 €	14 087,35 €	3 260,25 €
FR	2 923,56 € -	2 075,80 €	12 868,79 €	13 716,55 €
LUX	199,98 € -	215,36 €	1 573,84 €	1 558,45 €
NL	132 774,68 € -	88 366,50 €	450 465,91 €	494 874,09 €
CH	7 889,53 € -	5 746,37 €	41 180,89 €	43 324,06 €
Σ	386 919,26 € -	269 842,45 €	1 064 708,72 €	1 181 785,53 €

Anlagen

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 3: Verteilungstabelle

Anlage 1

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven						
PT 2 2023		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	3	1 502	2 444	73	-	1 427	5 449
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m³	-	98	465	36	-	1 028
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m³	2	732	2 693	45	-	6 112
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	4 472	15 586	300	-	32 231
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	-	32 872	51 818	2 353	-	122 249
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	-	16 772	36 593	750	-	64 704
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	-	54 116	103 997	3 403	-	219 184
	Récipients huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 393	1 339	90	-	4 822
	Récipients huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 848	10 629	-	3 933	16 410
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	4	5 241	11 968	90	-	21 236
Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	25 047	509 268	1 004 825	62 500	-	3 033 716
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 1 894			+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	25 047	509 268	1 002 931	62 500	-	3 031 822
Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	38 124	286 766	2 029 635	125 943	110 974	3 256 292
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€						-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€						-
	(***) Différence de systèmes /Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)-)*	€						-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	38 124	286 766	2 029 635	125 943	110 974	3 256 292
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m³						-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m³	3 813	28 677	246 177	12 644	81	337 734

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Anlage 2

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

Anlage 3

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2023-2 (01/04 - 30/06)							
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	11 264,06						11 264,06
LUX		110 943,94					110 943,94
NL	189 966,60	761 753,73					951 720,33
CH	58 828,83						58 828,83
SUMME / TOTAL	260 059,49	872 697,67	0,00	0,00	0,00	0,00	
							1 132 757,16
							1 132 757,16

Beschluss IIPC 2023-II-2

Billigung des vorläufigen Finanzausgleichs 3. Quartal 2023

Beschluss angenommen am 30. November 2023

Ablauf des Verfahrens

1. Das Sekretariat hat den vorläufigen Finanzausgleich für das 3. Quartal 2023 gemäß Teil A Artikel 4.02 des CDNI und der Geschäftsordnung der IAKS durchgeführt.
 - a) Die Tabelle „Quartalsangaben“ (Anlage 1) gibt alle Angaben der innerstaatlichen Institutionen zum 22. November 2023 wieder.
 - b) Das Ergebnis des Quartalsausgleichs ist in der Tabelle „Ausgleichsberechnung“ ausgewiesen (**Anlage 2**).
 - c) Wie sich die Einnahmen auf der Grundlage dieses vorläufigen Finanzausgleichs im Einzelnen verteilen, ist in der Verteilungstabelle (**Anlage 3**) dargestellt.
2. Besonderheiten
 - a) Das Sekretariat hat die Zinsen berücksichtigt, soweit diese von den NI angegeben wurden.
 - b) Die vorgelegten Übertragungen berücksichtigen nicht den jährlichen Finanzausgleich 2022.
 - c) Die Gasölmengen der Vertragsstaaten werden im Rahmen des jährlichen Finanzausgleichs zusammengestellt.

Zahlungsverpflichtungen aufgrund des Finanzausgleichs des 3. Quartals 2023

3. Die IAKS billigt den Finanzausgleich für das 3. Quartal 2023 entsprechend folgender Aufstellung:
 - a) Gesamtausgaben: 9 083 975,79 €
 - b) Gesamteinnahmen: 9 265 182,07 €
 - c) Ergebnis: 181 206,28 €
 - d) Verteilung:
 - SAB an:
 - ITB: 268 394,84 €
 - BEV: 731 332,03 €
 - VNF: 1 404,03 €
 - LUX an:
 - BEV: 95 788,35 €
 - SRH an:
 - ITB: 21 941,66 €

Konto laut Artikel 14 der Geschäftsordnung der IAKS

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

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

Anlagen

Anlage 1: Tabelle Quartalsangaben

Anlage 2: Tabelle Ausgleichsberechnung

Anlage 3: Verteilungstabelle

Anlage 1

CDNI Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven								
PT 3 2023		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	6	1 717	2 440	98	5	1 501	5 767
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	-	116	486	35	1	370
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	4	898	2 700	86	6	2 959
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	4 776	17 572	220	80	8 071
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	150	30 516	47 299	3 980	158	36 715
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	12	18 382	34 544	450	62	10 313
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	162	53 674	99 415	4 650	300	55 099
5	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 339	1 812	75		
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 800	10 504	37	4 525	
	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	21	5 139	12 316	75	4 525	
Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	20 990	521 138	980 015	72 000	3 459	1 481 705
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 2 991			+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	20 990	521 138	977 024	72 000	3 459	1 481 705
Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	17 987	197 003	1 905 994	89 932	99 178	560 509
	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 -/-)*	€						-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	17 987	197 003	1 905 994	89 932	99 178	560 509
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolumen verdragstaat	m ³						-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolumen NI	m ³	1 840	19 700	241 709	8 925	96	35 536

* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Anlage 2

Jahr 2023 /3. Quartal								
IIPC PT 2023-3								
	Angaben NI Quartal 3T2023			Finanzausgleich				
Etat/IN	Kosten	Einnahmen	Anteil Kosten	vertraglicher Anteil Einnahmen	Ausgleich	Ausgleich T1	Ausgleich T2	Ausgleich T3
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	CnT1	CnT2	CnT3
DE	4 262 685,77 €	1 830 549,25 €	0,4692533168893	4347717,418	2 517 168,17 €	817 350,11 €	872 697,67 €	719 219,42 €
BE	1 515 237,99 €	786 094,25 €	0,1668033936933	1545463,812	759 369,56 €	208 973,57 €	260 059,49 €	257 911,83 €
FR	66 383,90 €	77 016,97 €	0,0073078023912	67708,11969	9 308,85 €	551,18 €	11 264,06 €	2 919,09 €
LUX	6 564,13 €	303 648,60 €	0,0007226054045	6695,070637	296 953,53 €	90 221,23 €	110 943,94 €	53 921,94 €
NL	3 038 604,00 €	5 949 169,00 €	0,3345015519906	3099217,782	2 849 951,22 €	897 099,99 €	951 720,33 €	885 846,61 €
CH	194 500,00 €	318 704,00 €	0,0214113296310	198379,8674	120 324,13 €	39 553,64 €	58 828,83 €	34 443,61 €
Σ	9 083 975,79 €	9 265 182,07 €	1,00	9 265 182,07 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	- €

Anlage 3

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2023-3 (01/07 - 30/09)							
Zahlungsleistende IN/ IN débitrices / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00 €
DE							0,00 €
FR							0,00 €
LUX		95 788,35 €					95 788,35 €
NL	268 394,84 €	731 332,03 €	1 404,03 €				1 001 130,90 €
CH	21 941,66 €						21 941,66 €
SUMME / TOTAL	290 336,50 €	827 120,38 €	1 404,03 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	
							1 118 860,91 €
							1 118 860,91 €
