

Referentenentwurf

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Achte Verordnung zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

(8. CDNI-Verordnung – 8. CDNI V)

A. Problem und Ziel

Das Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) regelt im Vertragsgebiet (Deutschland, Belgien, Frankreich, Niederlande, Schweiz, Luxemburg) verbindlich die Behandlung und Entsorgung von Binnenschiffsbetriebsabfällen.

In Anlage 2 des Übereinkommens sind Anwendungsbestimmungen festgelegt, die für die ordnungsgemäße Entsorgung von Binnenschiffsbetriebsabfällen detaillierte Regelungen zu den Verantwortlichkeiten treffen und Verhaltensgebote und -verbote aufstellen. In Anlage 2 sind überdies für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle die Einzelheiten des grenzüberschreitenden Entsorgungsnetzes und des entsprechenden Finanzierungssystems geregelt. Änderungen der Anlage 2 müssen in Deutschland in Kraft gesetzt werden, damit sie als verbindliches Recht gelten.

In Abstimmung mit dem Binnenschiffahrtsgewerbe hat die Konferenz der Vertragsparteien des CDNI eine Erhöhung der Entsorgungsgebühr für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle zum 1. Januar 2023 beschlossen. Dieser Beschluss muss vor Jahresende in Deutschland in Kraft gesetzt werden. Außerdem müssen einige Klarstellungen, geringfügige Änderungen und Anpassungen an technische Vorschriften der Anlage 2 ins deutsche Recht überführt werden.

B. Lösung; Nutzen

Erlass der 8. CDNI V zur Inkraftsetzung der Beschlüsse in Deutschland. Die Klarstellungen und Anpassungen an technische Vorschriften der Anlage 2 lösen Fragestellungen des Vollzugs auf. Die Erhöhung der Entsorgungsgebühr hilft, das funktionierende Entsorgungssystem für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle aufrechtzuerhalten.

C. Alternativen

Keine, es handelt sich um völkerrechtliche Verpflichtungen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keiner.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Erweiterung des Einleitungsverbots häuslicher Abwasser erzeugt in Deutschland einen jährlichen Erfüllungsaufwand von 1,45 Millionen Euro und einen einmaligen Umstellungsaufwand von ca. 900 000 Euro.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Es werden keine neuen Informationspflichten eingeführt.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Keiner.

F. Weitere Kosten

Durch die Erhöhung der Entsorgungsgebühren für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle entstehen beim Bezug von Gasöl für die Binnenschifffahrt zusätzliche Kosten von ca. 310 000 Euro pro Jahr in Deutschland; diese Mehrkosten betreffen wegen des höheren Verkehrsaufkommens in erster Linie die Wirtschaft.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Achte Verordnung zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

(8. CDNI-Verordnung – 8. CDNI V)

Vom ...

Auf Grund des § 18 Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 3 und 4 des Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen-Ausführungsgesetzes vom 27. Januar 2021 (BGBl. I S. 130) sowie in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 8. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5176) verordnet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz und dem Bundesministerium der Finanzen:

Artikel 1

(1) Die mit den Beschlüssen

1. CDNI 2018-I-2 der Konferenz der Vertragsparteien vom 21. Juni 2018,
2. CDNI 2018-II-4 der Konferenz der Vertragsparteien vom 13. Dezember 2018,
3. CDNI 2019-II-5 der Konferenz der Vertragsparteien vom 18. Dezember 2019,
4. CDNI 2020-II-3 der Konferenz der Vertragsparteien vom 15. Dezember 2020,
5. CDNI 2021-I-5, CDNI 2021-I-6, CDNI 2021-I-7 der Konferenz der Vertragsparteien vom 22. Juni 2021,
6. CDNI 2022-I-4 der Konferenz der Vertragsparteien vom 22. Juni 2022,
7. CDNI 2022-I-5, CDNI 2022-I-7 der Konferenz der Vertragsparteien vom 22. Juni 2022

angenommenen Änderungen der Anlage 2 des Übereinkommens vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (BGBl. 2003 II S. 1799, 1800), das zuletzt durch den Beschluss vom 1. Juni 2020 (BGBl. 2020 II S. 1306, 1307) geändert worden ist, werden hiermit auf den in Anlage 1 des Übereinkommens genannten deutschen Wasserstraßen in Kraft gesetzt.

(2) Die Beschlüsse werden nachstehend nach Beschlussdatum geordnet in den Anlagen veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Artikel 1 Absatz 1 Nummer 1 bis 5 und 7 tritt am Tag nach Verkündung dieser Verordnung in Kraft. Artikel 1 Absatz 1 Nummer 6 tritt am 1. Januar 2023 in Kraft.

(2) Diese Verordnung tritt an dem Tag außer Kraft, an dem das Übereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland außer Kraft tritt.

(3) Der Tag des Außerkrafttretens ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Berlin, den 1. XX 2022

Der Bundesminister für Digitales und Verkehr

Dr. Volker Wissing

REFERENTENENTWURF

Anlage 1

Beschluss CDNI 2018-I-2

Anhang III der Anwendungsbestimmung (Anlage 2) Änderung der Güternummern 6393 und 6399 in Bezug auf Flussspat (Fluorit) Entladungsstandards und Abgabe-/Annahmевorschriften für die Zulässigkeit der Einleitung von Waschwasser mit Ladungsrückständen

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,

gestützt auf Beschluss CDNI 2016-II-4,

gestützt auf die zusätzliche Analyse der deutschen Delegation zu den chemischen Eigenschaften von Flussspat (Fluorit), die auf Antrag des Gewerbes durchgeführt wurde und deren Ergebnisse von den Delegationen bestätigt wurden,

in der Erwägung, dass das Waschwasser eines Schiffs, das Flussspat transportiert hat und dem geforderten Entladungsstandard entspricht (besenrein), in das Gewässer eingeleitet werden kann, ohne dass damit ein Umweltrisiko verbunden ist,

beschließt nachstehende Änderungen der Güternummern 6393 und 6399 in Anlage 2 Anhang III der Anwendungsbestimmung:

a) Der Eintrag zur Güternummer 6393 erhält folgende Fassung:

6393	Borax, Bormineralien, Feldspat, Kristallspat	X	B		
------	--	---	---	--	--

b) Der Eintrag zur Güternummer 6399 erhält folgende Fassung:

6399	Sonstige Rohmineralien, z.B. Farberden, Glaubersalz (Natriumsulfat), Glimmer, Kernit, Kryolith, Quarz, Quarzit, Speckstein, Steatit, Talkstein, Trass, Ziegelbrocken, Ziegelbruch, Flussspat (Fluorit)	A			
------	--	---	--	--	--

Dieser Beschluss gilt unmittelbar.

Résolution CDNI 2018-I-2

Appendice III du Règlement d'application (Annexe 2)
Modification des numéros de marchandises 6393 et 6399 en ce qui concerne le spath fluor (fluorite)
Standards de déchargement et prescriptions relatives au dépôt et à la réception en vue de l'autorisation du déversement des eaux de lavage contenant des résidus de cargaison

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 14 et 19,

vu la résolution CDNI 2016-II-4,

vu l'analyse complémentaire de la délégation allemande concernant les caractéristiques chimiques du spath fluor (fluorite) menée suite à une demande de la profession et dont les résultats ont été confirmés par les délégations,

considérant que les eaux de lavage d'un bateau ayant transporté du spath fluor, qui est conforme au standard de déchargement requis (état balayé), peuvent être déversées dans la voie d'eau sans présenter de risque pour l'environnement,

adopte la modification des numéros de marchandises 6393 et 6399 de l'annexe 2, appendice III du Règlement d'application suivante :

c) L'entrée au numéro de marchandises 6393 est rédigée comme suit :

6393	Borate de sodium hydraté, minéraux boratés, feldspath, spath de cristal	X	B		
------	---	---	---	--	--

d) L'entrée au numéro de marchandises 6399 est rédigée comme suit :

6399	Autres minéraux bruts, terres colorantes, sel de Glauber (sulfate neutre de sodium), mica, kernite, cryolithe, quartz, quartzite, koreïte, stéatite, pierre de talc, trass, débris de brique, tuileaux, spath fluor (fluorite)	A			
------	--	---	--	--	--

La présente résolution entre en vigueur avec effet immédiat.

Besluit CDNI 2018-I-2

Aanhangsel III van de Uitvoeringsregeling (Bijlage 2) Wijziging van de goederennummers 6393 en 6399 met betrekking tot vloeispaat (fluoriet) Losstandaarden en afgifte-/innamevoorschriften met betrekking tot het geoorloofd lozen van waswater met ladingrestanten

De Conferentie van Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en met name de artikelen 14 en 19 van dit Verdrag,

gezien het besluit CDNI 2016-II-4,

gezien de aanvullende analyse van de Duitse delegatie met betrekking tot de chemische eigenschappen van vloeispaat (fluoriet) die is uitgevoerd op verzoek van de sector en waarvan de resultaten zijn bevestigd door de delegaties,

overwegende dat het waswater van een schip dat vloeispaat heeft vervoerd dat voldoet aan de vereiste losstandaard (bezemschoon) in de vaarweg geloosd mag worden zonder dat deze lozing een risico voor het milieu inhoudt,

neemt de onderstaande wijziging van de teksten van goederennummers 6393 en 6399 van bijlage 2, aanhangsel III, van de Uitvoeringsregeling aan:

e) De tekst bij ladinggoednummer 6393 komt als volgt te luiden:

6393	Borax, boormineralen, veldspaat, kristalspaat	X	B		
------	---	---	---	--	--

f) De tekst bij ladinggoednummer 6399 komt als volgt te luiden:

6399	Overige ruwe mineralen, bijv. verfaarden, vulzout (natriumsulfaat), mica, kerniet, kryoliet, kwarts, kwartsiet, speksteen, steatiet, talksteen, tras, steenbrokken, steenbreuk, vloeispaat (fluoriet)	A			
------	---	---	--	--	--

Dit besluit treedt onmiddellijk in werking.

Anlage 2

Beschluss CDNI 2018-II-4

Änderung des Anhangs I der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens (Muster für das Ölkontrollbuch)

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 10, 14 und 19,

in der Erwägung, dass zur Gewährleistung der Rechtssicherheit einheitliche Regelungen getroffen werden müssen,

auf Vorschlag ihrer Arbeitsgruppe,

beschließt die Annahme des Anhangs I der Anwendungsbestimmung gemäß Anlage.

Dieser Beschluss tritt am 1. Dezember 2019 in Kraft.

Die bereits gedruckten Ölkontrollbücher können weiterverwendet werden, bis die Bestände erschöpft sind.

Anlage

**Änderung des Anhangs I der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens
(Muster für das Ölkontrollbuch)**

Das Muster in Anhang I der Anwendungsbestimmung (Muster für das Ölkontrollbuch) wird wie folgt abgeändert:



CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USAGÉES

ÖLKONTROLLBUCH

OLIE-AFGIFTEBOEKJE
*

* valable à compter du 1^{er} décembre 2019. Il est possible d'utiliser jusqu'à épuisement du stock les formulaires déjà imprimés des modèles de carnet de contrôle des huiles usagées /

gültig ab 1. Dezember 2019. Es ist möglich, die bereits gedruckten Exemplare des Musters für das Ölkontrollbuch zu verwenden, bis der Bestand erschöpft ist /

geldig vanaf 1 december 2019. Reeds gedrukte formulieren van de modellen voor het olie-afgifteboekje kunnen verder worden gebruikt tot de voorraden zijn uitgeput.

Page/Seite/Bladzijde 1

N° d'ordre :
Laufende Nr.:

.....
Volgnummer:

.....
.....
Type du bâtiment
Art des Fahrzeugs
Aard van het schip

Nom du bâtiment
Name des Fahrzeugs
Naam van het schip

Numéro européen unique d'identification des bateaux :
Einheitliche europäische Schiffsnummer:

Uniek Europees scheepsidentificatienummer:

Lieu de délivrance :
Ort der Ausstellung:

Plaats van afgifte:

Date de délivrance :
Datum der Ausstellung:

Datum van afgifte:

Le présent carnet comprend pages.
Dieses Buch enthält Seiten.
Dit boekje telt bladzijden.

Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet
Stempel und Unterschrift der Behörde, die dieses Ölkontrollbuch ausgestellt hat
Stempel en ondertekening van de autoriteit die het boekje heeft afgegeven

Etablissement des carnets de contrôle des huiles usées

Le premier carnet de contrôle des huiles usées, muni sur la page 1 du numéro d'ordre 1, est délivré par une autorité compétente sur présentation du certificat de visite en cours de validité ou d'un autre certificat reconnu comme étant équivalent. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants seront établis et numérotés dans l'ordre par une autorité compétente. Toutefois, ils ne doivent être remis que sur présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit recevoir la mention indélébile "non valable". Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord durant au moins six mois à compter de la dernière inscription.

Ausstellung der Ölkontrollbücher

Das erste Ölkontrollbuch, versehen auf Seite 1 mit der laufenden Nummer 1, wird von einer zuständigen Behörde gegen Vorlage des gültigen Schiffsattestes oder eines als gleichwertig anerkannten Zeugnisses ausgestellt. Sie trägt auch die auf Seite 1 vorgesehenen Angaben ein.

Alle nachfolgenden Kontrollbücher werden von einer zuständigen Behörde mit der Folgenummer nummeriert und ausgegeben. Sie dürfen jedoch nur gegen Vorlage des vorhergehenden Kontrollbuches ausgehändigt werden. Das vorhergehende Kontrollbuch wird unaustilgbar „ungültig“ gekennzeichnet. Nach seiner Erneuerung muss das vorhergehende mindestens sechs Monate nach der letzten Eintragung an Bord aufbewahrt werden.

Afgifte van het olie-afgifteboekje

Het eerste olie-afgifteboekje, daartoe op bladzijde 1 voorzien van het volgnummer 1, wordt door een bevoegde autoriteit op vertoon van het geldige certificaat van onderzoek of van een gelijkwaardig erkend bewijs afgegeven. Deze autoriteit vult tevens de gegevens op bladzijde 1 in.

Alle volgende olie-afgifteboekjes worden door een bevoegde autoriteit afgegeven nadat deze daarop het aansluitende volgnummer heeft aangebracht. Ieder volgend olie-afgifteboekje mag echter slechts na overleggen van het vorige boekje worden afgegeven. Het vorige boekje wordt op onuitwisbare wijze als „ongeldig” gemerkt. Na het verkrijgen van een nieuw olie-afgifteboekje moet het voorgaande boekje gedurende tenminste zes maanden na de laatste daarin vermelde datum van afgifte aan boord worden bewaard.

Page 3 et suivantes/Seite 3 und folgende/Bladzijde 3 en volgende

**1. Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment acceptés/
Akzeptierte öl und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle/
Geaccepteerde olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen:**

1.1 Huiles usées/Altöl/afgewerkte olie l

1.2 Eau de fond de cale de/Bilgenwasser aus/Bilgewater van

Salle des machines arrière/Maschinenraum hinter/
machinekamer achter l

Salle des machines avant/Maschinenraum vorne/
machinekamer voor l

Autres locaux/Andere Räumen/andere ruimten l

1.3 Autres déchets huileux ou graisseux/
Andere öl- oder fetthaltige Abfälle/
Overige olie- of vethoudende afvalstoffen:

Chiffons usés/Altappen/gebruikte poetslappen kg

Graisses usées/Altfett/afgewerkt vet kg

Filtres usés/Altfilter/gebruikte filter
pièces/Stück/stuk

Récipients/Gebinde/verpakkingen
pièces/Stück/stuk

2. Notes/Bemerkungen/Opmerkingen:

2.1 Déchets refusés/Nicht akzeptierte Abfälle/
niet geaccepteerd afval

.....
.....

2.2 Autres remarques/Andere Bemerkungen/overige opmerkingen:

.....
.....

Lieu
Ort
Plaats

Date
Datum
Datum

Cachet et signature de la station de réception
Stempel und Unterschrift der Annahmestelle
Ondertekening en stempel van de
ontvangstinrichting

.....

Résolution CDNI 2018-II-4

Amendement de l'appendice 1 du Règlement d'application de la Convention (Modèle de carnet de contrôle des huiles usagées)

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 10, 14 et 19,

considérant qu'il importe de mettre en œuvre une réglementation uniforme afin de garantir la sécurité juridique,

sur la proposition de son groupe de travail,

adopte l'appendice I du Règlement d'application telle que présentée en annexe.

La présente résolution entre en vigueur le 1 décembre 2019.

Les carnets de contrôle des huiles usagées déjà imprimés peuvent être utilisés jusqu'à épuisement du stock.

Annexe

REFERENTENENTMURF

Annexe CDNI 2018-II-4

**Amendement de l'appendice 1 du Règlement d'application de la Convention
(Modèle de carnet de contrôle des huiles usagées)**

Le modèle de l'appendice I du Règlement d'application (modèle de carnet de contrôle des huiles usagées) est modifié comme suit :



CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USAGÉES

ÖLKONTROLLBUCH

OLIE-AFGIFTEBOEKJE

†

† valable à compter du 1^{er} décembre 2019. Il est possible d'utiliser jusqu'à épuisement du stock les formulaires déjà imprimés des modèles de carnet de contrôle des huiles usagées /

gültig ab 1. Dezember 2019. Es ist möglich, die bereits gedruckten Exemplare des Musters für das Ölkontrollbuch zu verwenden, bis der Bestand erschöpft ist /

geldig vanaf 1 december 2019. Reeds gedrukte formulieren van de modellen voor het olie-afgifteboekje kunnen verder worden gebruikt tot de voorraden zijn uitgeput.

Page/Seite/Bladzijde 1

N° d'ordre :
Laufende Nr.:

.....
Volgnummer:

.....
.....
Type du bâtiment
Art des Fahrzeugs
Aard van het schip

Nom du bâtiment
Name des Fahrzeugs
Naam van het schip

Numéro européen unique d'identification des bateaux :
Einheitliche europäische Schiffsnummer:

Uniek Europees scheepsidentificatienummer:

Lieu de délivrance :
Ort der Ausstellung:

Plaats van afgifte:

Date de délivrance :
Datum der Ausstellung:

Datum van afgifte:

Le présent carnet comprend pages.
Dieses Buch enthält Seiten.
Dit boekje telt bladzijden.

Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet
Stempel und Unterschrift der Behörde, die dieses Ölkontrollbuch ausgestellt hat
Stempel en ondertekening van de autoriteit die het boekje heeft afgegeven

Établissement des carnets de contrôle des huiles usagées

Le premier carnet de contrôle des huiles usagées, muni sur la page 1 du numéro d'ordre 1, est délivré par une autorité compétente sur présentation du certificat de visite en cours de validité ou d'un autre certificat reconnu comme étant équivalent. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants seront établis et numérotés dans l'ordre par une autorité compétente. Toutefois, ils ne doivent être remis que sur présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit recevoir la mention indélébile "non valable". Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord durant au moins six mois à compter de la dernière inscription.

Ausstellung der Ölkontrollbücher

Das erste Ölkontrollbuch, versehen auf Seite 1 mit der laufenden Nummer 1, wird von einer zuständigen Behörde gegen Vorlage des gültigen Schiffsattestes oder eines als gleichwertig anerkannten Zeugnisses ausgestellt. Sie trägt auch die auf Seite 1 vorgesehenen Angaben ein.

Alle nachfolgenden Kontrollbücher werden von einer zuständigen Behörde mit der Folgenummer nummeriert und ausgegeben. Sie dürfen jedoch nur gegen Vorlage des vorhergehenden Kontrollbuches ausgehändigt werden. Das vorhergehende Kontrollbuch wird unaustilgbar „ungültig“ gekennzeichnet. Nach seiner Erneuerung muss das vorhergehende mindestens sechs Monate nach der letzten Eintragung an Bord aufbewahrt werden.

Afgifte van het olie-afgifteboekje

Het eerste olie-afgifteboekje, daartoe op bladzijde 1 voorzien van het volgnummer 1, wordt door een bevoegde autoriteit op vertoon van het geldige certificaat van onderzoek of van een gelijkwaardig erkend bewijs afgegeven. Deze autoriteit vult tevens de gegevens op bladzijde 1 in.

Alle volgende olie-afgifteboekjes worden door een bevoegde autoriteit afgegeven nadat deze daarop het aansluitende volgnummer heeft aangebracht. Ieder volgend olie-afgifteboekje mag echter slechts na overleggen van het vorige boekje worden afgegeven. Het vorige boekje wordt op onuitwisbare wijze als „ongeldig“ gemerkt. Na het verkrijgen van een nieuw olie-afgifteboekje moet het voorgaande boekje gedurende tenminste zes maanden na de laatste daarin vermelde datum van afgifte aan boord worden bewaard.

Page 3 et suivantes/Seite 3 und folgende/Bladzijde 3 en volgende

**1. Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment acceptés/
Akzeptierte öl und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle/
Geaccepteerde olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen:**

1.1 Huiles usagées/Altöl/afgewerkte olie l

1.2 Eau de fond de cale de/Bilgenwasser aus/Bilgewater van

Salle des machines arrière/Maschinenraum hinter/
machinekamer achter l

Salle des machines avant/Maschinenraum vorne/
machinekamer voor l

Autres locaux/Andere Räumen/andere ruimten l

1.3 Autres déchets huileux ou graisseux/
Andere öl- oder fetthaltige Abfälle/
Overige olie- of vethoudende afvalstoffen:

Chiffons usagés/Altappen/gebruikte poetslappen kg

Graisses usagées/Altfett/afgewerkt vet kg

Filtres usagés/Altfilter/gebruikte filter
pièces/Stück/stuk

Réipients/Gebinde/verpakkingen
pièces/Stück/stuk

2. Notes/Bemerkungen/Opmerkingen:

2.1 Déchets refusés/Nicht akzeptierte Abfälle/
niet geaccepteerd afval

.....
.....

2.2 Autres remarques/Andere Bemerkungen/overige opmerkingen:

.....
.....

Lieu
Ort
Plaats

Date
Datum
Datum

Cachet et signature de la station de réception
Stempel und Unterschrift der Annahmestelle
Ondertekening en stempel van de
ontvangstinrichting

.....

Besluit CDNI 2018-II-4

Wijzigingen van Aanhangsel I behorende bij de Uitvoeringsregeling behorende bij het Verdrag (model voor het olie-afgifteboekje)

De Conferentie van Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en met name de artikelen 10, 14 en 19 van dit Verdrag,

overwegende dat een uniforme regelgeving toegepast moet worden teneinde de rechtszekerheid te waarborgen,

op voorstel van haar werkgroep,

neemt Aanhangsel I behorende bij de Uitvoeringsregeling zoals opgevoerd in de bijlage aan.

Dit besluit treedt in werking op 1 december 2019.

De reeds gedrukte olie-afgifteboekjes kunnen verder worden gebruikt tot de voorraden zijn uitgeput.

Bijlage

REFERENTENETWURF

**Wijzigingen van Aanhangsel I behorende bij de Uitvoeringsregeling behorende bij het
Verdrag
(model voor het olie-afgifteboekje)**

*Het model van Aanhangsel I behorende bij de Uitvoeringsregeling (model voor het olie-afgifteboekje)
wordt als volgt gewijzigd:*



CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USÉES

ÖLKONTROLLBUCH

OLIE-AFGIFTEBOEKJE

‡

‡ valable à compter du 1^{er} décembre 2019. Il est possible d'utiliser jusqu'à épuisement du stock les formulaires déjà imprimés des modèles de carnet de contrôle des huiles usagées /

gültig ab 1. Dezember 2019. Es ist möglich, die bereits gedruckten Exemplare des Musters für das Ölkontrollbuch zu verwenden, bis der Bestand erschöpft ist /

geldig vanaf 1 december 2019. Reeds gedrukte formulieren van de modellen voor het olie-afgifteboekje kunnen verder worden gebruikt tot de voorraden zijn uitgeput.

Page/Seite/Bladzijde 1

N° d'ordre :
Laufende Nr.:

.....
Volgnummer:

.....
.....
Type du bâtiment
Art des Fahrzeugs
Aard van het schip

Nom du bâtiment
Name des Fahrzeugs
Naam van het schip

Numéro européen unique d'identification des bateaux :
Einheitliche europäische Schiffsnummer:

Uniek Europees scheepsidentificatienummer:

Lieu de délivrance :
Ort der Ausstellung:

Plaats van afgifte:

Date de délivrance :
Datum der Ausstellung:

Datum van afgifte:

Le présent carnet comprend pages.
Dieses Buch enthält Seiten.
Dit boekje telt bladzijden.

Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet
Stempel und Unterschrift der Behörde, die dieses Ölkontrollbuch ausgestellt hat
Stempel en ondertekening van de autoriteit die het boekje heeft afgegeven

Etablissement des carnets de contrôle des huiles usées

Le premier carnet de contrôle des huiles usées, muni sur la page 1 du numéro d'ordre 1, est délivré par une autorité compétente sur présentation du certificat de visite en cours de validité ou d'un autre certificat reconnu comme étant équivalent. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants seront établis et numérotés dans l'ordre par une autorité compétente. Toutefois, ils ne doivent être remis que sur présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit recevoir la mention indélébile "non valable". Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord durant au moins six mois à compter de la dernière inscription.

Ausstellung der Ölkontrollbücher

Das erste Ölkontrollbuch, versehen auf Seite 1 mit der laufenden Nummer 1, wird von einer zuständigen Behörde gegen Vorlage des gültigen Schiffsattestes oder eines als gleichwertig anerkannten Zeugnisses ausgestellt. Sie trägt auch die auf Seite 1 vorgesehenen Angaben ein.

Alle nachfolgenden Kontrollbücher werden von einer zuständigen Behörde mit der Folgenummer nummeriert und ausgegeben. Sie dürfen jedoch nur gegen Vorlage des vorhergehenden Kontrollbuches ausgehändigt werden. Das vorhergehende Kontrollbuch wird unaustilgbar „ungültig“ gekennzeichnet. Nach seiner Erneuerung muss das vorhergehende mindestens sechs Monate nach der letzten Eintragung an Bord aufbewahrt werden.

Afgifte van het olie-afgifteboekje

Het eerste olie-afgifteboekje, daartoe op bladzijde 1 voorzien van het volgnummer 1, wordt door een bevoegde autoriteit op vertoon van het geldige certificaat van onderzoek of van een gelijkwaardig erkend bewijs afgegeven. Deze autoriteit vult tevens de gegevens op bladzijde 1 in.

Alle volgende olie-afgifteboekjes worden door een bevoegde autoriteit afgegeven nadat deze daarop het aansluitende volgnummer heeft aangebracht. Ieder volgend olie-afgifteboekje mag echter slechts na overleggen van het vorige boekje worden afgegeven. Het vorige boekje wordt op onuitwisbare wijze als „ongeldig” gemerkt. Na het verkrijgen van een nieuw olie-afgifteboekje moet het voorgaande boekje gedurende ten minste zes maanden na de laatste daarin vermelde datum van afgifte aan boord worden bewaard.

Page 3 et suivantes/Seite 3 und folgende/Bladzijde 3 en volgende

**1. Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment acceptés/
Akzeptierte öl und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle/
Geaccepteerde olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen:**

1.1 Huiles usées/Altöl/afgewerkte olie l

1.2 Eau de fond de cale de/Bilgenwasser aus/Bilgewater van

Salle des machines arrière/Maschinenraum hinter/
machinekamer achter l

Salle des machines avant/Maschinenraum vorne/
machinekamer voor l

Autres locaux/Andere Räumen/andere ruimten l

1.3 Autres déchets huileux ou graisseux/
Andere öl- oder fetthaltige Abfälle/
Overige olie- of vethoudende afvalstoffen:

Chiffons usés/Altlappen/gebruikte poetslappen kg

Graisses usées/Altfett/afgewerkt vet kg

Filtres usés/Altfilter/gebruikte filter
pièces/Stück/stuk

Récipients/Gebinde/verpakkingen
pièces/Stück/stuk

2. Notes/Bemerkungen/Opmerkingen:

2.1 Déchets refusés/Nicht akzeptierte Abfälle/
niet geaccepteerd afval

.....
.....

2.2 Autres remarques/Andere Bemerkungen/overige opmerkingen:

.....
.....

Lieu
Ort
Plaats

Date
Datum
Datum

Cachet et signature de la station de réception
Stempel und Unterschrift der Annahmestelle
Ondertekening en stempel van de
ontvangstinrichting

.....

Anlage 3

Beschluss CDNI 2019-II-5

Sprachliche Berichtigung in Anhang IV der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens Entladebescheinigung

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 der Erwägung, dass zur Gewährleistung der Rechtssicherheit einheitliche Regelungen getroffen werden müssen,

auf Vorschlag ihrer Arbeitsgruppe,

beschließt die Berichtigung des Anhangs IV der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens (Entladebescheinigung) gemäß Anlage.

Dieser Beschluss gilt unmittelbar.

Bereits gedruckte Entladebescheinigungen können weiterverwendet werden, bis die Bestände erschöpft sind.

REFERENTENAUFRUF

**Sprachliche Berichtigung in Anhang IV der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens
Entladebescheinigung**

N° Nr.	Vorschrift Prescription Voorschrift	Sprache Langue Taal	Bestehender Text Texte actuel Bestaande tekst	Vorgeschlagener Text Texte proposé Voorgestelde tekst	Änderung Modification Wijziging	Begründung Motif Motivering
1.	Anlage 2 Anhang IV Muster Entladebe- scheinigung (Trocken- schiffahrt) C.7	DE	7. Die Laderäume Nr. wurden a) <input type="checkbox"/> besenrein übergeben (Entladungsstandard A nach Anhang III der Anlage 2); b) <input type="checkbox"/> vakuumrein übergeben (Entladungsstandard B nach Anhang III der Anlage 2); c) <input type="checkbox"/> gewaschen übergeben.	Keine Änderung	Beschluss	Sprachliche Berichtigung
		NL	7. De laadruimen nr..... zijn a) <input type="checkbox"/> bezemschoon opgeleverd (standaard A volgens Aanhangel III van Bijlage 2); b) <input type="checkbox"/> vacuümschoon opgeleverd (standaard B volgens Aanhangel III van Bijlage 2); c) <input type="checkbox"/> wasschoon opgeleverd.	Keine Änderung		
		FR	7. Les cales n°. a) <input type="checkbox"/> ont été balayées (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III de l'annexe 2) ; b) <input type="checkbox"/> ont été aspirées (standard de déchargement B en vertu de l'appendice III de l'annexe 2) ; c) <input type="checkbox"/> ont été lavées.	7. Les cales n°. ont été restituées a) <input type="checkbox"/> dans un état balayé (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III de l'annexe 2) ; b) <input type="checkbox"/> dans un état aspiré (standard de déchargement B en vertu de l'appendice III de l'annexe 2) ; c) <input type="checkbox"/> dans un état lavé.		

N° Nr.	Vorschrift Prescription Voorschrift	Sprache Langue Taal	Bestehender Text Texte actuel Bestaande tekst	Vorgeschlagener Text Texte proposé Voorgestelde tekst	Änderung Modification Wijziging	Begründung Motif Motivering
2.	Anlage 2 Anhang IV Muster	DE	7. Die Ladetanks Nr. wurden a) <input type="checkbox"/> nachgelentz übergeben (Entladungsstandard A nach Anhang III der Anwendungsbestimmung); b) <input type="checkbox"/> gewaschen übergeben.	Keine Änderung	Beschluss	Sprachliche Berichtigung
	Entladebe- scheinung	NL	7. De ladingtanks nr..... zijn a) <input type="checkbox"/> nagelensd opgeleverd (standaard A volgens Aanhangsel III van de Uitvoeringsregeling); b) <input type="checkbox"/> wasschoon opgeleverd.	Keine Änderung		
	(Tank- schiffahrt) C.7	FR	7. Les citernes à cargaison n°..... a) <input type="checkbox"/> ont été asséchées (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III du Règlement d'application) ; b) <input type="checkbox"/> ont été lavées.	7. Les citernes à cargaison n°..... ont été restituées a) <input type="checkbox"/> dans un état asséché (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III du Règlement d'application) ; b) <input type="checkbox"/> dans un état lavé.		
3.	Anlage 2 Anhang IV Muster	DE	15..... (Datum) (Name in Blockschrift und Unterschrift des Schiffsführers)	15..... (Ort) (Datum) (Name in Blockschrift und Unterschrift des Schiffsführers)	Beschluss	Sprachliche Berichtigung
	Entladebe- scheinung (Trocken- schiffahrt und Tank- schiffahrt)	NL	15..... (Datum) (Naam schipper in blokletters en ondertekening)	15..... (Plaats) (Datum) (Naam schipper in blokletters en ondertekening)		
	15.	FR	15..... (Lieu) (Cachet / Nom en capitales d'imprimerie et signature)	15..... (Lieu) (Date) (Cachet / Nom en capitales d'imprimerie et signature)		

Résolution CDNI 2019-II-5

**Correction linguistique dans l'appendice IV du Règlement d'application de la Convention
Attestation de déchargement**

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 14 et 19,

considérant qu'il importe de mettre en œuvre une réglementation uniforme afin de garantir la sécurité juridique,

sur la proposition de son groupe de travail,

adopte la correction apportée à l'appendice IV du Règlement d'application de la Convention (attestation de déchargement) telle que présentée en annexe.

La présente résolution entre en vigueur avec effet immédiat.

Les attestations de déchargement déjà imprimées peuvent être utilisées jusqu'à épuisement du stock.

**Correction linguistique dans l'appendice IV du Règlement d'application de la Convention
Attestation de déchargement**

N° Nr.	Vorschrift Prescription Voorschrift	Sprache Langue Taal	Bestehender Text Texte actuel Bestaande tekst	Vorgeschlagener Text Texte proposé Voorgestelde tekst	Änderung Modification Wijziging	Begründung Motif Motivering
1.	Anlage 2 Anhang IV Muster Entladebe- scheinig- ung (Trocken- schiffahrt) C.7	DE	7. Die Laderäume Nr. wurden a) <input type="checkbox"/> besenrein übergeben (Entladungsstandard A nach Anhang III der Anlage 2); b) <input type="checkbox"/> vakuumrein übergeben (Entladungsstandard B nach Anhang III der Anlage 2); c) <input type="checkbox"/> gewaschen übergeben.	Keine Änderung	Beschluss	Sprachliche Berichtigung
		NL	7. De laadruimen nr..... zijn a) <input type="checkbox"/> bezemschoon opgeleverd (standaard A volgens Aanhangel III van Bijlage 2); b) <input type="checkbox"/> vacuümschoon opgeleverd (standaard B volgens Aanhangel III van Bijlage 2); c) <input type="checkbox"/> wasschoon opgeleverd.	Keine Änderung		
		FR	7. Les cales n°. a) <input type="checkbox"/> ont été balayées (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III de l'annexe 2) ; b) <input type="checkbox"/> ont été aspirées (standard de déchargement B en vertu de l'appendice III de l'annexe 2) ; c) <input type="checkbox"/> ont été lavées.	7. Les cales n°. ont été restituées a) <input type="checkbox"/> dans un état balayé (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III de l'annexe 2) ; b) <input type="checkbox"/> dans un état aspiré (standard de déchargement B en vertu de l'appendice III de l'annexe 2) ; c) <input type="checkbox"/> dans un état lavé.		

N° Nr.	Vorschrift Prescription Voorschrift	Sprache Langue Taal	Bestehender Text Texte actuel Bestaande tekst	Vorgeschlagener Text Texte proposé Voorgestelde tekst	Änderung Modification Wijziging	Begründung Motif Motivering
2.	Anlage 2 Anhang IV Muster	DE	7. Die Ladetanks Nr. wurden a) <input type="checkbox"/> nachgelentz übergeben (Entladungsstandard A nach Anhang III der Anwendungsbestimmung); b) <input type="checkbox"/> gewaschen übergeben.	Keine Änderung	Beschluss	Sprachliche Berichtigung
	Entladebe- scheinung	NL	7. De ladingtanks nr..... zijn a) <input type="checkbox"/> nagelensd opgeleverd (standaard A volgens Aanhangsel III van de Uitvoeringsregeling); b) <input type="checkbox"/> wasschoon opgeleverd.	Keine Änderung		
	(Tank- schiffahrt) C.7	FR	7. Les citernes à cargaison n°..... a) <input type="checkbox"/> ont été asséchées (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III du Règlement d'application) ; b) <input type="checkbox"/> ont été lavées.	7. Les citernes à cargaison n°..... ont été restituées a) <input type="checkbox"/> dans un état asséché (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III du Règlement d'application) ; b) <input type="checkbox"/> dans un état lavé.		
3.	Anlage 2 Anhang IV Muster	DE	15..... (Datum) (Name in Blockschrift und Unterschrift des Schiffsführers)	15..... (Ort) (Datum) (Name in Blockschrift und Unterschrift des Schiffsführers)	Beschluss	Sprachliche Berichtigung
	Entladebe- scheinung (Trocken- schiffahrt und Tank- schiffahrt)	NL	15..... (Datum) (Naam schipper in blokletters en ondertekening)	15..... (Plaats) (Datum) (Naam schipper in blokletters en ondertekening)		
	15.	FR	15..... (Lieu) (Cachet / Nom en capitales d'imprimerie et signature)	15..... (Lieu) (Date) (Cachet / Nom en capitales d'imprimerie et signature)		

Besluit CDNI 2019-II-5

**Taalkundige correctie in Aanhangsel IV behorende bij de Uitvoeringsregeling van het
Verdrag
Losverklaring**

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en met name de artikelen 14 en 19 van dit Verdrag,

overwegende dat een uniforme regelgeving toegepast moet worden om de rechtszekerheid te waarborgen,

op voorstel van haar werkgroep,

neemt de correctie van Aanhangsel IV behorende bij de Uitvoeringsregeling van het Verdrag (losverklaring) zoals opgenomen in de bijlage aan.

Dit besluit treedt onmiddellijk in werking.

De reeds gedrukte losverklaringen kunnen verder worden gebruikt tot de voorraden zijn uitgeput.

REFERENTENENTWURF

**Taalkundige correctie in Aanhangsel IV behorende bij de Uitvoeringsregeling van het Verdrag
Losverklaring**

N° Nr.	Vorschrift Prescription Voorschrift	Sprache Langue Taal	Bestehender Text Texte actuel Bestaande tekst	Vorgeschlagener Text Texte proposé Voorgestelde tekst	Änderung Modification Wijziging	Begründung Motif Motivering
1.	Bijlage 2, Aanhangsel IV, Modellen Losverklaring (drogeladingvaart) C.7	DE	7. Die Laderäume Nr. wurden a) <input type="checkbox"/> besenrein übergeben (Entladungsstandard A nach Anhang III der Anlage 2); b) <input type="checkbox"/> vakuumrein übergeben (Entladungsstandard B nach Anhang III der Anlage 2); c) <input type="checkbox"/> gewaschen übergeben.	Geen wijziging	Besluit	Taalkundige correctie
		NL	7. De laadruimen nr..... zijn a) <input type="checkbox"/> bezemschoon opgeleverd (standaard A volgens Aanhangsel III van Bijlage 2); b) <input type="checkbox"/> vacuümschoon opgeleverd (standaard B volgens Aanhangsel III van Bijlage 2); c) <input type="checkbox"/> wasschoon opgeleverd.	Geen wijziging		
		FR	7. Les cales n°. a) <input type="checkbox"/> ont été balayées (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III de l'annexe 2) ; b) <input type="checkbox"/> ont été aspirées (standard de déchargement B en vertu de l'appendice III de l'annexe 2) ; c) <input type="checkbox"/> ont été lavées.	7. Les cales n°. ont été restituées a) <input type="checkbox"/> dans un état balayé (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III de l'annexe 2) ; b) <input type="checkbox"/> dans un état aspiré (standard de déchargement B en vertu de l'appendice III de l'annexe 2) ; c) <input type="checkbox"/> dans un état lavé.		

N° Nr.	Vorschrift Prescription Voorschrift	Sprache Langue Taal	Bestehender Text Texte actuel Bestaande tekst	Vorgeschlagener Text Texte proposé Voorgestelde tekst	Änderung Modification Wijziging	Begründung Motif Motivering
2.	Bijlage 2, Aanhangsel IV, Modellen	DE	7. Die Ladetanks Nr. wurden a) <input type="checkbox"/> nachgelentz übergeben (Entladungsstandard A nach Anhang III der Anwendungsbestimmung); b) <input type="checkbox"/> gewaschen übergeben.	Geen wijziging	Besluit	Taalkundige correctie
	Losverklaring (tankvaart)	NL	7. De ladingtanks nr..... zijn a) <input type="checkbox"/> nagelensd opgeleverd (standaard A volgens Aanhangsel III van de Uitvoeringsregeling); b) <input type="checkbox"/> wasschoon opgeleverd.	Geen wijziging		
	C.7	FR	7. Les citernes à cargaison n°..... a) <input type="checkbox"/> ont été asséchées (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III du Règlement d'application) ; b) <input type="checkbox"/> ont été lavées.	7. Les citernes à cargaison n°..... ont été restituées a) <input type="checkbox"/> dans un état asséché (standard de déchargement A en vertu de l'appendice III du Règlement d'application) ; b) <input type="checkbox"/> dans un état lavé.		
3.	Bijlage 2, Aanhangsel IV, Modellen	DE	15..... (Datum) (Name in Blockschrift und Unterschrift des Schiffsführers)	15..... (Ort) (Datum) (Name in Blockschrift und Unterschrift des Schiffsführers)	Besluit	Taalkundige correctie
	Losverklaring (drogeladigvaart en tankvaart)	NL	15..... (Datum) (Naam schipper in blokletters en ondertekening)	15..... (Plaats) (Datum) (Naam schipper in blokletters en ondertekening)		
	15.	FR	15..... (Lieu) (Cachet / Nom en capitales d'imprimerie et signature)	15..... (Lieu) (Date) (Cachet / Nom en capitales d'imprimerie et signature)		

Anlage 4

Beschluss CDNI 2020-II-3

Aktualisierung des Verweises auf europäische Rechtsvorschriften Änderung des Artikels 5.03 der Anwendungsbestimmung

Die Konferenz der Vertragsparteien,

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

in der Erwägung, dass eine einheitliche Regelung getroffen werden muss, die mit dem Europa- und Völkerrecht vereinbar ist,

in der Erkenntnis, dass die Annahme der europäischen Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen die Richtlinie 2010/65/EU ändert und die Richtlinie 2000/59/EG aufhebt,

auf Vorschlag ihrer Arbeitsgruppe CDNI/G,

beschließt, Artikel 5.03 der Anwendungsbestimmung wie folgt zu ändern:

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

a) in Seehäfen an Seeschiffahrtsstraßen;

b) in Binnenhäfen, die der Europäischen Richtlinie 2019/883/EU¹ unterliegen.“

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

Dieser Beschluss tritt am 28 Juni 2021 in Kraft.

Résolution CDNI 2020-II-3

Actualisation de la référence à la réglementation européenne Amendement de l'article 5.03 du Règlement d'application

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 14 et 19,

considérant qu'il importe de mettre en œuvre une réglementation uniforme compatible avec le droit européen et international,

constatant que l'adoption de la directive européenne 2019/883/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires modifie la directive 2010/65/UE et abroge la directive 2000/59/CE,

sur la proposition de son groupe de travail,

décide d'amender l'article 5.03 du Règlement d'application comme suit :

« La présente Partie B ne s'applique pas au chargement et déchargement de navires de mer
a) dans les ports maritimes de voies de navigation maritime ;
b) dans les ports intérieurs soumis à la directive européenne 2019/883/UE¹. »

¹ Directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE (J.O.L 151 du 7.6.2019, p. 116-142)

La présente résolution entre en vigueur le 28 juin 2021.

Besluit CDNI 2020-II-3

Aanpassing van een verwijzing naar Europese regelgeving Wijziging van artikel 5.03 van de Uitvoeringsregeling

De Conferentie van Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en met name de artikelen 14 en 19 van dit Verdrag,

overwegende dat een uniforme regelgeving toegepast moet worden die compatibel is met het Europese en internationale recht,

vaststellend dat de goedkeuring van de Europese Richtlijn 2019/883/EU van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU leidt tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG,

op voorstel van haar Werkgroep CDNI/G,

besluit artikel 5.03 van de Uitvoeringsregeling als volgt te wijzigen:

“Dit Deel B geldt niet voor het laden en lossen van zeeschepen

a) in zeehavens aan zeetoegangswegen;

b) in binnenhavens die onder de Europese Richtlijn 2019/883/EU¹ vallen. “

¹ Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstinrichtingen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG (PB L 151 van 7.6.2019, blz. 116–142)

Dit besluit treedt in werking op 28 juni 2021.

Anlage 5

Beschluss CDNI 2021-I-5

Teil B

Verwendung der Entladebescheinigung des CDNI in elektronischem Format Änderung von Artikel 6.03 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung

Die Konferenz der Vertragsparteien,

gestützt auf das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) und insbesondere dessen Artikel 12,13, 14 und 19,

in der Erwägung, dass es wichtig ist, die Digitalisierung in der Rhein- und Binnenschifffahrt voranzutreiben,

in der Erkenntnis, dass das elektronische Format der Entladebescheinigung zur Verbesserung der Informationsqualität, der logistischen Effizienz und der einheitlichen Anwendung des Dokuments, insbesondere zu Kontrollzwecken, beiträgt,

in der Erkenntnis, dass eine Digitalisierung der Entladebescheinigung den Bedürfnissen des Gewerbes entspricht, den Verwaltungsaufwand verringert und zu einer erhöhten Akzeptanz bei den Nutzern beiträgt,

auf Vorschlag der Arbeitsgruppe CDNI,

beschließt, die Verwendung der Entladebescheinigung des CDNI in elektronischem Format zu ermöglichen,

beschließt, Artikel 6.03 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung entsprechend zu ändern.

Die Änderung in der Anlage tritt am 1. Juni 2022 in Kraft.

Anlage: Änderung von Artikel 6.03 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung

Anlage CDNI 2021-I-5

**Verwendung der Entladebescheinigung des CDNI in elektronischem Format
Änderung von Artikel 6.03 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung**

Artikel 6.03 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung wird wie folgt geändert:

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

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

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

- (1b) Eine Entladebescheinigung in elektronischem Format kann verwendet werden, sofern
- a) der Datenschutz gemäß der Verordnung (EU) 2016/679⁴ (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)⁵ 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.“

⁴ 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).

⁵ 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.

Résolution CDNI 2021-I-5

Partie B

Utilisation de l'attestation de déchargement de la CDNI au format électronique Amendement de l'article 6.03, paragraphe 1 du Règlement d'application

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 12, 13, 14 et 19,

considérant qu'il importe de promouvoir la numérisation dans la navigation rhénane et intérieure,

constatant que la dématérialisation de l'attestation de déchargement contribue à l'amélioration de la qualité des informations, l'efficacité logistique et l'application uniforme du document, notamment à des fins de contrôle,

constatant que la numérisation de l'attestation de déchargement correspond à un besoin de la profession, allège la charge administrative et contribue à une meilleure acceptation des usagers,

sur proposition de son groupe de travail CDNI/G,

décide de permettre l'utilisation de l'attestation de déchargement de la CDNI au format électronique,

décide d'amender l'article 6.03, paragraphe 1 du Règlement d'application en conséquence.

L'amendement en annexe entre en vigueur le 1^{er} juin 2022.

Annexe : amendement à l'article 6.03, paragraphe 1 du Règlement d'application

Annexe CDNI 2021-I-5

**Utilisation de l'attestation de déchargement de la CDNI au format électronique
Amendement de l'article 6.03, paragraphe 1 du Règlement d'application**

L'article 6.03, paragraphe 1 du Règlement d'application est modifié comme suit :

- « (1a) Tout bâtiment qui a été déchargé dans le champ d'application géographique de la présente Convention doit avoir à son bord une attestation de déchargement valable et conforme au modèle de l'appendice IV.

L'attestation de déchargement doit être conservée à bord au moins six mois après sa délivrance.

Lorsqu'il s'agit d'un bâtiment sans timonerie ni logement, l'attestation de déchargement peut être conservée par le transporteur à un endroit autre qu'à bord.

- (1b) Une attestation de déchargement au format électronique peut être utilisée dès lors :
- a) que la protection des données est assurée conformément au règlement (UE) 2016/679⁶ (le règlement général sur la protection des données), dans sa version en vigueur, ou conformément aux prescriptions nationales comparables de la Confédération suisse ;
 - b) qu'une signature infalsifiable est prévue conformément au règlement (UE) n° 910/2014⁷ (eIDAS), dans sa version en vigueur, ou conformément aux prescriptions nationales comparables de la Confédération suisse ;
 - c) que la sécurité des données est assurée par la mise en œuvre des exigences correspondantes des prescriptions mentionnées à la lettre a) et que l'accès non autorisé est ainsi également empêché de manière sûre ;
 - d) que la vérifiabilité de l'attestation de déchargement à bord ou dans les registres de l'exploitant du bâtiment est assurée ;
 - e) que la vérifiabilité, dans les registres, de l'identité de la personne qui a établi l'attestation de déchargement et de l'exploitant de la station de réception est assurée.

L'attestation de déchargement doit pouvoir être mise à la disposition des agents des autorités compétentes sur demande. L'attestation de déchargement peut être mise à disposition dans un format électronique lisible. »

⁶ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données)

⁷ Règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE

Besluit CDNI 2021-I-5

Deel B

**Gebruik van de losverklaring van het CDNI in elektronisch formaat
Wijziging van artikel 6.03, eerste lid, van de Uitvoeringsregeling**

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en met name de artikelen 12, 13, 14 en 19,

overwegende dat het belangrijk is de digitalisering in de Rijn- en binnenvaart te bevorderen,

vaststellend dat een elektronische versie van de losverklaring zal bijdragen aan een betere kwaliteit van de informatie, de logistieke efficiency en de uniforme toepassing van het document, met name voor controledoeleinden,

vaststellend dat de digitalisering van de losverklaring tegemoetkomt aan de behoefte van het bedrijfsleven, leidt tot een lastenverlichting en bijdraagt aan een betere acceptatie door de gebruikers,

op voorstel van haar werkgroep CDNI/G,

besluit het gebruik van de losverklaring van het CDNI in elektronisch formaat toe te staan,

besluit artikel 6.03, eerste lid, van de Uitvoeringsregeling overeenkomstig te wijzigen.

De bijgevoegde wijziging treedt in werking op 1 juni 2022.

Bijlage: Wijziging van artikel 6.03 van de Uitvoeringsregeling

Bijlage CDNI 2021-I-5

**Gebruik van de losverklaring van het CDNI in elektronisch formaat
Wijziging van artikel 6.03, eerste lid, van de Uitvoeringsregeling**

Artikel 6.03, eerste lid, van de Uitvoeringsregeling wordt als volgt gewijzigd:

“(1a) Ieder schip dat binnen het toepassingsgebied van dit Verdrag is gelost, moet een geldige losverklaring aan boord hebben overeenkomstig het in Aanhangsel IV opgenomen model.

Deze losverklaring moet ten minste zes maanden na afgifte aan boord worden bewaard.

Bij schepen zonder stuurhuis en woonruimte mag de losverklaring ook op een andere plaats dan aan boord door de vervoerder worden bewaard.

(1b) Er mag gebruik worden gemaakt van een losverklaring in elektronisch formaat, mits voldaan wordt aan:

- a) de gegevensbescherming overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679⁸ (algemene verordening gegevensbescherming) in de versie die van kracht is of overeenkomstig vergelijkbare nationale voorschriften van de Zwitserse Bondsstaat;
- b) een tegen vervalsing beschermde handtekening overeenkomstig Verordening (EU) Nr. 910/2014 (eIDAS)⁹ in de versie die van kracht is of overeenkomstig vergelijkbare nationale voorschriften van de Zwitserse Bondsstaat;
- c) de bescherming van de gegevens door implementatie van de dienovereenkomstige eisen in de onder a) genoemde voorschriften gewaarborgd is en het daardoor eveneens zeker is dat ongeoorloofde toegang wordt voorkomen;
- d) de controleerbaarheid van de losverklaring aan boord dan wel in de bedrijfsadministratie van de exploitant van het schip mogelijk is;
- e) de controleerbaarheid in de bedrijfsadministratie van de identiteit van degene die de losverklaring heeft opgesteld en degene die een ontvangstinrichting exploiteert, mogelijk is.

Op verzoek van de controlerend ambtenaar van de bevoegde autoriteiten moet de losverklaring ter beschikking kunnen worden gesteld. De losverklaring mag in een leesbare elektronische versie ter beschikking worden gesteld.”

⁸ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming)

⁹ Verordening (EU) Nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 betreffende elektronische identificatie en vertrouwensdiensten voor elektronische transacties in de interne markt en tot intrekking van Richtlijn 1999/93/EG

Beschluss CDNI 2021-I-6

Teil C

Änderung der Artikel 8.02 und 9.01 der Anwendungsbestimmung des CDNI zur Berücksichtigung von Fahrgastschiffen mit mehr als 12 Fahrgästen und von Kabinenschiffen mit mehr als 12 Schlafplätzen

Die Konferenz der Vertragsparteien,

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

in dem Bewusstsein, dass der Umweltschutz sowie die Sicherheit und Gesundheit des Schiffspersonals und der Verkehrsnutzer für die Binnenschifffahrt ein wichtiges Erfordernis ist,

in Kenntnis dessen, dass neu gebaute Fahrzeuge, die der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) und der Richtlinie (EU) 2016/1629 unterliegen, spätestens seit dem 31.12.2008 Abwassersammeltanks oder Bordkläranlagen eingebaut haben müssen,

in der Erwägung, dass in diesem Zusammenhang das Einleitungsverbot häuslicher Abwässer von Schiffen auf Fahrgastschiffe mit mehr als 12 Fahrgästen und Kabinenschiffe mit mehr als 12 Schlafplätzen ausgeweitet werden sollte,

in der Erwägung, dass eine möglichst einheitliche Regelung auf internationaler und europäischer Ebene getroffen werden muss, die Ausdehnung des Einleitungsverbotes aber Anpassungsmaßnahmen bei der Infrastruktur erfordert und daher nicht sogleich umgesetzt werden kann,

in Kenntnis dessen, dass der Europäische Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) auf Anregung der Konferenz der Vertragsparteien Beratungen zur Verkürzung der Übergangsbestimmungen zum Einbau von Bordkläranlagen oder Abwassersammeltanks in Fahrgastschiffe im Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) aufgenommen hat,

nach Anhörung der anerkannten Verbände,

auf Vorschlag ihrer Arbeitsgruppe,

in Kenntnis der dem Beschluss beigefügten Folgenabschätzung,

beschließt die Änderungen der Artikel 8.02 und 9.01 der Anwendungsbestimmung.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.

1) *Artikel 8.02 Absatz 3 der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt wird wie folgt geändert:*

„(3) Die Vertragsstaaten verpflichten sich nach Artikel 4 Absatz 1 dieses Übereinkommens, Annahmestellen für häusliches Abwasser an bestimmten als Stamm- oder Übernachtungsliegeplatz dienenden Anlegestellen einzurichten oder einrichten zu lassen.

Die Annahmestellen an den Liegeplätzen für Schiffe, die unter Artikel 9.01 Absatz 3 fallen, müssen bis zu der in Artikel 9.01 Absatz 3 festgelegten Frist eingerichtet werden.“

2) *Artikel 9.01 Absätze 3 und 4 der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt werden wie folgt geändert:*

„(3) Die Einleitung von häuslichem Abwasser ist für Fahrgastschiffe mit mehr als 12 Fahrgästen und für Kabinenschiffe mit mehr als 12 Schlafplätzen verboten. Dieses Verbot gilt ab dem 1.1.2025 für Kabinenschiffe mit weniger als 50 Schlafplätzen und Fahrgastschiffe, die weniger als 50 Fahrgäste befördern dürfen.

(4) Dieses Verbot gilt nicht für Fahrgastschiffe, die

- nicht den technischen Vorschriften über die Ausrüstungspflicht mit Sammel tanks für häusliche Abwässer oder Bordkläranlagen unterliegen oder
- für diese Vorschrift über eine Einzelausnahmegenehmigung verfügen,

in Übereinstimmung mit den geltenden Bestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung oder der Richtlinie (EU) 2016/1629¹⁰.“

¹⁰ Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG.

Anlage CDNI 2021-I-6

Folgenabschätzung und Abschätzung des Erfüllungsaufwandes für die Erweiterung des Einleitungsverbots häuslicher Abwässer auf Fahrgastschiffe mit mehr als 12 Fahrgästen und Kabinenschiffe mit mehr als 12 Schlafplätzen

1) Folgenabschätzung

Erfordernis der Regelung

Das CDNI steht in Fragen des Umgangs mit häuslichen Abwässern nicht im Einklang mit den Bestimmungen und Zielen des europäischen Rechts – hier Richtlinie (EU) 2016/1629 Anhang II, zuletzt geändert durch die delegierte Richtlinie (EU) 2018/970 und RheinSchUO Stand 7.10.2018 -, durch die der Standard ES-TRIN Ausgabe 2017/1 des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) rechtsverbindlich eingeführt wurde. Diese Inkonsistenz mit dem europäischen Recht galt auch für die Vorläuferregelwerke der heutigen Bestimmungen der EU (Richtlinie 2006/87/EG Anhang II Artikel 15.14) und ZKR (RheinSchUO vor dem 7.10.2018).

Betroffen ist hiervon insbesondere das Einleiten von häuslichem Abwasser.

Artikel 19.14 Nummer 1 des ES-TRIN Ausgabe 2017/1 gilt gemäß dem sachlichen Anwendungsbereich der Richtlinie abweichend vom CDNI für Fahrgastschiffe ab 12 Personen (siehe Definition Fahrgastschiff in Artikel 3 Buchstabe f der Richtlinie 2016/1629 in Verbindung mit Artikel 1.01 Nummer 18 des ES-TRIN).

Die deutsche Delegation hat die Problematik seit 2007 immer wieder den Gremien ED/G und ED der ZKR als Vorläufer der CDNI-Gremien und der KVP sowie der Arbeitsgruppe CDNI/G vorgetragen, erstmals mit Dokument ED/G (07) 20, letztmals mit Dokument CDNI/G (14) 19. Seit 2011 steht das Thema auf dem Arbeitsprogramm des CDNI (siehe Beschluss CDNI-2010-V-5).

Diese Inkonsistenz soll durch Anpassung der Artikel 8.01 und 9.01 der Anlage 2 des CDNI mittels des beigefügten Vorschlages aufgehoben werden.

Auswirkungen dieses Vorschlages nach der Abschätzung des Erfüllungsaufwandes
(Einzelheiten siehe Nummer 2)

a) einmaliger Umstellungsaufwand

Tabelle 1: Übersicht des einmaligen Erfüllungsaufwandes im gesamten CDNI Vertragsbereich

1	2	3	4	5	6	7
	[Sp2=FZSp1*X ¹]		[Sp4=Sp2xSp3]	[Sp5=Sp1xY ²]	[Sp6=Sp4+Sp5]	[Sp7=Sp6/FZSp1]
Entsorgung häuslicher Abwässer (FZ)	Zeitaufwand einmalig	Lohnsatz	Personal-kosten einmalig	Sachkosten einmalig	Einmaliger Erfüllungsaufwand gesamt	Einmaliger Erfüllungsaufwand pro Fall
	(h)	(€/h)	(€)	(€)	(€)	(€)
Nachrüstung Abwassersammeltank (371)	2.968	63,40	188.171	4.266.500	4.454.671	12.007
Anschluss (159) bei FGSn mit vorhandenem Abwassersammeltank	159	63,40	10.080	79.500	89.580	563
Kanalanschluss an Liegestelle (53)	1.060	63,40	67.204	1.060.000	1.127.204	21.268

- 1) X: a) Nachrüstung eines Tanks: 8 h für Planung.
 b) Installation von Anschlüssen für Fahrgastschiffe, die bereits über einen Tank verfügen: 1 h für Planung.
 c) Anbindung an die örtliche Kanalisation: 20 h für Planung (Beauftragung von Bauunternehmen und Koordinierung mit den zuständigen Behörden).
- 2) Y: a) Nachrüstung eines Tanks: 11.500 € (Anschluss, Absaugschlauch, Pumpe, und gegebenenfalls Hebeanlage (ca. 10.000,00) und neue Stabilitätsberechnung (ca. 1.500,00 €)).
 b) Installation von Anschlüssen für Fahrgastschiffe, die bereits über einen Tank verfügen: ca. 500,00 €.
 c) Anbindung an die örtliche Kanalisation: ca. 20.000,00 € pro Anschluss (einschließlich Tiefbauarbeiten, das Legen einer Druckleitung, die Installation der Anschlüsse an Liegestelle und Kanal, sowie die Bereitstellungskosten des Anschlusses).

b) Jährlicher Erfüllungsaufwand

Tabelle 2: Übersicht des laufenden Erfüllungsaufwandes für Deutschland

1	2	3	4	5	6	7
	[Sp2=FZSp1*X ¹]		[Sp4=Sp2xSp3]	[Sp5=Sp1xY ²]	[Sp6=Sp4+Sp5]	[Sp7=Sp6/FZSp1]
Entsorgung häuslicher Abwässer (FZ)	Jährlicher Zeitaufwand ¹⁾ (h)	Lohnsatz (€/h)	Jährliche Personal-kosten (€)	Jährliche Sachkosten (€)	Jährlicher Erfüllungsaufwand gesamt (€)	Jährlicher Erfüllungsaufwand pro Fall (€)
	(h)	(€/h)	(€)	(€)	(€)	(€)
Kanalentsorgung (477)	143.100	27,50	3.935.250	190.800	4.126.050	8.650
Saugwagen (53)	6.360	27,50	174.900	5.088.000	5.262.900	99.300
Neuzulassung (8)	2.400	27,50	66.000	3.200	69.200	8.650

- 1) X a) Kanalentsorgung: 477 Fahrgastschiffe * 1 Arbeitsstunde * 300 Arbeitstage (Schlauch installieren, Pumpe anschalten, Abwasser absaugen und Vorrichtung wiederherrichten).
 b) Saugwagen: 120 Entleerungen im Jahr (Basis zwei Entleerungen pro Woche bei 300 Arbeitstagen, da sowohl ein geringes Fassungsvermögen der Tanks als auch Hygienemaßnahmen (Geruchsbildung) eine regelmäßige Entsorgung notwendig machen).

- c) Neuzulassung: 8 Fahrgastschiffe * 1 Arbeitsstunde * 300 Arbeitstage (Schlauch installieren, Pumpe anschalten, Abwasser absaugen und Vorrichtung wiederherrichten).
- 2) Y
 - a) Kanalentsorgung: 400 € pro Fahrgastschiff (Einleitvolumen von bis zu 10 m³ pro Entleerung):
 - b) Saugwagen: 800 € pro Einsatz (einschließlich Anfahrt, Entleerung, Transport, und Entsorgung der häuslichen Abwässer durch ein Entsorgungsunternehmen).
 - c) Neuzulassung: kein jährlicher Erfüllungsaufwand da Fahrgastschiffe aufgrund des ES-TRIN mit einem Abwassersammeltank ausgestattet sein müssen. Es wird von einer Entsorgung über die Kanalisation an einer Liegestelle ausgegangen.

Alternativen

Keine. Eine weitere Weigerung einer Anpassung an die technischen Bestimmungen der Europäischen Union und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt würde dem erklärten Ziel beider Organisation bzgl. einer Verbesserung des Gewässerschutzes direkt entgegenstehen und zu einer Konfrontation mindestens mit der Europäischen Union führen.

Begründung für die Übergangsbestimmungen:

Die bisherigen Regelungen des Artikels 3 für Fahrgastschiffe, die zur Beförderung von mehr als 50 Personen zugelassen sind, und Kabinenschiffe mit mehr als 50 Schlafplätzen können gestrichen werden, weil die Übergangszeiten abgelaufen sind.

Die technischen Bestimmungen der EU (RL 2006/87/EG) und der ZKR (RheinSchUO) legen fest, dass Neubauten von Fahrgastschiffen, die für mehr als 12 Fahrgäste gebaut sind und

- a) auf dem Rhein verkehren, seit dem 1.1.2006
- b) ausschließlich außerhalb des Rheins verkehren, seit dem 31.12.2008

mit Abwassersammeltanks oder Bordkläranlagen auszurüsten sind.

Bereits in Betrieb befindliche Schiffe sind von diesen Bestimmungen bis mindestens 2045 ausgenommen, weil eine Nachrüstung schwierig bis unmöglich ist.

Auf Grund der Harmonisierung mit den Übergangsbestimmungen der RheinSchUO und der Richtlinie (EU) 2016/1629 wird vorgeschlagen, dass das CDNI einen Verweis auf diese Bestimmungen aufnimmt. Dieser Verweis gewährleistet die rechtliche Übereinstimmung des CDNI mit den rheinischen und europäischen Bestimmungen im Bereich der technischen Vorschriften.

In der Praxis wird dadurch sichergestellt, dass ein Schiff, das den Umweltauflagen unterliegt, die technischen Anforderungen erfüllen kann.

Durch die Aufnahme eines Verweises kann eine Änderung der Fristen in ES-TRIN sofort berücksichtigt werden. Auf Initiative der KVP arbeitet der Ausschuss CESNI derzeit daran, diese Übergangsfristen im Sinne des Umweltschutzes deutlich zu verkürzen (2045 bis 2030).

Die neuen Bestimmungen passen insofern das CDNI an die technischen Vorschriften an.

Das Einleitungsverbot für Fahrzeuge mit mehr als 12 Fahrgästen bzw. mehr als 12 Schlafplätzen, die spätestens seit 2008 über einen Abwassersammeltank verfügen müssen, sollte sinnvollerweise erst ab dem Zeitpunkt gelten, ab dem auch die Annahmemöglichkeiten bestehen müssen.

Diese müssen durch die Neufassung des CDNI erst geschaffen werden. Das CDNI hatte seinerzeit für Fahrzeuge mit mehr als 50 Fahrgästen bzw. mehr als 50 Schlafplätzen hierfür eine Übergangsfrist von 5 Jahren vorgesehen. Der derzeitige Vorschlag geht von 4 Jahren aus.

Mit der Änderung der Artikel 8.01 und 9.01 erfolgt eine Anpassung an die Abfallbestimmungen der Donaukommission. Dies dient dem Ziel der internationalen Harmonisierung.

2) Abschätzung des Erfüllungsaufwandes

Ex-ante-Schätzung zur Bestimmung des Erfüllungsaufwandes für die Ausdehnung der Anlage 2 Artikel 9.01 Absatz 3 CDNI auf Fahrgastschiffe mit mehr als 12 Fahrgästen oder Kabinenschiffe mit mehr als 12 Schlafplätzen

1. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger ergibt sich keine Änderung im Erfüllungsaufwand.

Wirtschaft

Der deutschen Binnenschifffahrt entsteht für die Entsorgung häuslicher Abwässer über örtliche Kanalanschlüsse bzw. das Beauftragen eines Saugwagens einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 900.000 Euro. Es entsteht zusätzlicher laufender Erfüllungsaufwand in Höhe von 1.400.000 Euro pro Jahr.

Unter Berücksichtigung aller Vertragspartner des CDNI entsteht der Wirtschaft für die Entsorgung häuslicher Abwässer einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 5.700.000 Euro, sowie laufender Erfüllungsaufwand in Höhe von 9.500.000 Euro pro Jahr.

Verwaltung

Für die Verwaltung ergibt sich eine geringfügige Änderung im Erfüllungsaufwand für die Genehmigung zu errichtender Kanalanschlüssen im Bereich der Liegestellen.

2. Überblick der Belastungen

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

Anwendungsbereich	Vorgabe bzw. Informationspflicht, Normadressat (Abk.)	Saldo Jährlicher Belastung in Euro	Einmalige Umstellungskosten in Euro
Deutschland	Entsorgung häuslicher Abwässer (wW)	1.400.000	900.000
CDNI Vertragsbereich	Entsorgung häuslicher Abwässer (wW)	9.500.000	5.700.000

3. Ausgangspunkt und Vorgehen zur Schätzung des Aufwandes

Das Statistische Bundesamt wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, insbesondere Referat WS25, mit der Schätzung des Regelungsentwurfes zur Ausdehnung der Anlage 2 Artikel 9.01 Absatz 3 des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt vom 9. September 1996 (CDNI) betraut. Die Schätzung der geplanten Änderung am CDNI, und somit eines nicht-bundesrechtlichen Übereinkommens, stellt einen Sonderauftrag dar. Allerdings müssen Änderungen an Anlage 2 des CDNI auf nationaler Ebene eins-zu-eins umgesetzt werden, und es ist daher ein direkter Übergang in deutsches Recht (CDNI-V) zu erwarten.

Der Schätzauftrag umfasst somit den einmaligen und laufenden Erfüllungsaufwand für die Entsorgung häuslicher Abwässer von Fahrgastschiffen mit mehr als 12 Fahrgästen beziehungsweise Kabinenschiffen mit mehr als 12 Schlafplätzen für Deutschland und gesondert für den gesamten Vertragsbereich des CDNI (Deutschland, Belgien, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Schweiz). Als Grundlage dient der Änderungsentwurf vom 29.08.2014.

Die für die Schätzung relevanten Parameter wurden aus Quellen zusammengetragen, die sowohl vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bereitgestellt wurden, als auch aus eigenen Recherchen, darunter eine Befragung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), entstammen. Da zum Zeitpunkt der Schätzung nicht für alle Länder Daten zu relevanten Kostenpunkten vorlagen, sind zur Vervollständigung der Parameter bereits vorliegende, plausible Daten zur Berechnung fehlender Werte herangezogen worden. Es ist daher zu beachten, dass die Hochrechnung des Erfüllungsaufwandes unter der Annahme konstanter Kosten über die Länder hinweg durchgeführt worden ist. Die angewendete Schätzmethode folgt dem Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung (Stand Oktober 2012).

4. Begründung Erfüllungsaufwand Wirtschaft

Entsorgung häuslicher Abwässer von Fahrgastschiffen mit 13 bis 50 Fahrgästen bzw. Schlafplätzen (Artikel 9.01 Abs. 3 Anlage 2 CDNI).

a) Einmaliger Umstellungsaufwand

Es gibt zwei Möglichkeiten, häusliches Abwasser von Fahrgastschiffen zu entsorgen. Zum einen bietet sich die Installation eines Abwassersammeltanks an, mit dem das häusliche Abwasser mittels Anschluss, Absaugschlauch und Pumpe in die örtliche Kanalisation am Liegeplatz entleert wird. Zum anderen kann mit der Beauftragung eines Saugwagens das häusliche Abwasser am Liegeplatz abgesaugt und dann per LKW abtransportiert und entsorgt werden. Grundsätzlich wird angenommen, dass ein Großteil der betroffenen Fahrgastschiffe die häuslichen Abwässer in die Kanalisation leitet, da die Kosten der Kanaleinleitung längerfristig günstiger ausfallen als die Beauftragung eines Saugwagens.

Fallzahlen

In Deutschland sind rund **80 Fahrgastschiffe** von der Vorgabe betroffen. Es wird davon ausgegangen, dass siebzig Prozent der betroffenen Fahrgastschiffe – dies entspricht **56 Fahrgastschiffen** – mit Abwassersammeltanks (samt Anschluss, Absaugschlauch und Pumpe) nachgerüstet werden müssen, da sowohl für die Einleitung in die Kanalisation als auch das Absaugen mittels Saugwagen ein Tank installiert sein muss. Bei **24 Fahrgastschiffen** sind bereits Tanks vorhanden, für die lediglich Anschlüsse nachgerüstet werden müssen. Für jedes zehnte Fahrgastschiff – das entspricht **8 Fahrgastschiffen** – muss am Liegeplatz eine Verbindung zur Kanalisation errichtet werden; für den Großteil der Fahrgastschiffe können bereits bestehende Kanalanschlüsse an Liegestellen genutzt werden.

Insgesamt sind im gesamten Vertragsbereich des CDNI rund **530 Fahrgastschiffe** von der Vorgabe betroffen. Dementsprechend fällt für **371 Fahrgastschiffe** die Installation von Abwassersammeltanks an. Für **159 Fahrgastschiffe** ist die Nachrüstung von Anschlüssen für bereits bestehende Abwassersammeltanks vorgesehen. Der Bau eines Kanalanschlusses für zehn Prozent der Fahrgastschiffe betrifft im gesamten Vertragsbereich **53 Fahrgastschiffe**.

Zeitaufwände

Die Planung für die Nachrüstung eines Abwassersammeltanks nimmt rund einen Arbeitstag (**8 Stunden**) in Anspruch. Sie umfasst die Beauftragung eines Herstellers mit der Anfertigung eines Tanks, sowie die Beauftragung eines Ingenieurbüros zur Änderung und Prüfung der Stabilitätsrechnung. Hinzu kommt die Veranlassung einer Sonderuntersuchung durch die Schiffsuntersuchungskommission (SUK).

In dieser Untersuchung wird geprüft, ob die Anforderungen der Binnenschiffsuntersuchungsordnung erfüllt sind, sowohl in Hinblick auf die Beschaffenheit und Ausrüstung des Tanks und der Anschlüsse, als auch in Bezug auf die Stabilität.

Die Planung der Installation eines Anschlusses an einen bestehenden Tank wird mit **einer Arbeitsstunde** beziffert.

Die Planung der Kanalanbindung beläuft sich auf **20 Arbeitsstunden**, und umfasst die Beauftragung von Bauunternehmen sowie die Koordinierung mit den zuständigen Behörden.

Die **Lohnkosten** sind der Lohnkostentabelle Wirtschaft des Leitfadens zur Ermittlung des Erfüllungsaufwands, Wirtschaftszweig H mit hohem Qualifikationsniveau (Stand 2018), entnommen worden.

Sachkosten

Die Kosten für die Nachrüstung eines Tanks samt Anschluss, Absaugschlauch, Pumpe, und gegebenenfalls Hebeanlage belaufen sich auf rund 10.000 Euro pro Fahrgastschiff, und umfassen individuelle Tanklösungen, die an die Gegebenheiten des Fahrgastschiffes angepasst sind (unter Umständen kann ein Tank nicht direkt unter den Sanitäranlagen eingebaut werden). Die Kosten für die Prüfung und Änderung der Stabilitätsrechnung durch ein Ingenieurbüro umfassen rund zweieinhalb Tagessätze zu je 600 Euro und belaufen sich auf rund 1.500 Euro pro Fall. Soweit die Sonderuntersuchung durch die SUK mit der wiederkehrenden Nachuntersuchung gemeinsam durchgeführt wird, entsteht kein zusätzlicher Kostenaufwand für die Untersuchung. Wird die Untersuchung außerhalb der Nachuntersuchung durchgeführt, sind entsprechend Gebühren zu entrichten (siehe unten). Insgesamt belaufen sich die Sachkosten für die Nachrüstung eines Abwassersammeltanks auf **11.500 Euro** pro Fall.

Die Installation von Anschlüssen für Fahrgastschiffe, die bereits über einen Tank verfügen, liegt bei **500 Euro** pro Fahrgastschiff.

Das Errichten einer Anbindung an die örtliche Kanalisation beläuft sich auf insgesamt **20.000 Euro** pro Anschluss und umfasst Tiefbauarbeiten, das Legen einer Druckleitung, die Installation der Anschlüsse an Liegestelle und Kanal, sowie die Bereitstellungskosten des Anschlusses.

Gebühren

Die Abrechnung einer Sonderuntersuchung durch die SUK erfolgt nach Binnenschiffahrtskostenverordnung in der Fassung vom 01.01.2018. Die Abrechnung geht nach Zeitaufwand und kostet 12,50 Euro pro angefangene Viertelstunde (50 Euro/Stunde). Es ist mit 1,5 Stunden Zeitaufwand zu rechnen, hinzukommen Auslagen in Form von Fahrtkosten vom Sitz der SUK zum Untersuchungsort. Die durchschnittliche Fahrzeit einer SUK (hin und zurück) ist mit 180 min. anzusetzen (50 Euro/Stunde), die 150 Euro an Auslagen entsprechen. Hinzu kommen die Bearbeitungszeit im Hauptbüro und "Kleingebühren". Die Durchschnittssumme beläuft sich somit auf 400 Euro pro Fahrgastschiff.

Rechenbeispiel

Die **einmaligen Personalkosten** für die Planung eines Tanks setzen sich wie folgt zusammen:
 $(56 \text{ Fahrgastschiffe} * 8 \text{ Stunden}) * 63,40 \text{ Euro Lohn} = 28.400 \text{ Euro}$

Die **einmaligen Sachkosten** für die Nachrüstung eines Tanks setzen sich wie folgt zusammen:
 $56 \text{ Fahrgastschiffe} * 11.500 \text{ Euro Nachrüstungskosten} = 644.000 \text{ Euro}$

Tabelle 2: Übersicht des einmaligen Erfüllungsaufwandes für Deutschland

Entsorgung häuslicher Abwässer (FZ)	Zeitaufwand einmalig in Std.	Lohnsatz in Euro/Std.	Personal-kosten einmalig in Euro	Sachkos-ten einmalig in Euro	Einmaliger Erfüllungsaufwand gesamt in Euro	Einmaliger Erfüllungsaufwand pro Fall in Euro
Abwassersammeltank (56)	448	63,40	28.403	644.000	672.403	12.007
Anschluss (24)	24	63,40	1.521	12.000	13.521	563
Kanal-anbin-dung (8)	160	63,40	10.144	160.000	170.144	21.268

Der deutschen Binnenschifffahrt entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund **900.000 Euro**. Dieser setzt sich zusammen aus einmaligen Kosten für die Installation von Abwassersammeltanks in Höhe von 672.403 Euro, der Anbringung von Anschlüssen in Höhe von 13.521 Euro, sowie der Errichtung von Kanalverbindungen in Höhe von 170.144 Euro. Je nach Art der Nachrüstung entsteht pro Fahrgastschiff einmaliger Erfüllungsaufwand zwischen 563 und 21.268 Euro.

Tabelle 3: Übersicht des einmaligen Erfüllungsaufwandes im gesamten CDNI Vertragsbereich

Entsorgung häuslicher Abwässer (FZ)	Zeitaufwand einmalig in Std.	Lohnsatz in Euro/Std.	Personal-kosten einmalig in Euro	Sachkosten einmalig in Euro	Einmaliger Erfüllungsaufwand gesamt in Euro
Abwassersammeltank (371)	2.968	63,40	188.171	4.266.500	4.454.671
Anschluss (159)	159	63,40	10.080	79.500	89.580
Kanal-anbin-dung (53)	1.060	63,40	67.204	1.060.000	1.127.204

Der Binnenschifffahrt im gesamten CDNI Vertragsbereich entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund **5.700.000 Euro**. Dieser setzt sich zusammen aus einmaligen Kosten für die Installation von Abwassersammeltanks in Höhe von 4.454.671 Euro, der Anbringung von Anschlüssen in Höhe von 89.580 Euro, sowie der Errichtung von Kanalverbindungen in Höhe von 1.127.204 Euro.

b) Jährlicher Erfüllungsaufwand

Fallzahlen

Für die Ermittlung des jährlichen Erfüllungsaufwandes sind drei Faktoren betrachtet worden. In Deutschland fällt jährlicher Erfüllungsaufwand für die Einleitung häuslicher Abwässer in die Kanalisation für neunzig Prozent und dementsprechend **72 Fahrgastschiffe** an. Laufender Aufwand für die Entsorgung von häuslichen Abwässern mittels Saugwagen wird für jedes zehnte Fahrgastschiff (**8 Fahrgastschiffe**) anfallen. Darüber hinaus wird jährlich rund **ein Fahrgastschiff** neu zugelassen, welches unter die Bestimmungen der vorliegenden Vorgabe fällt.

Für den Vertragsbereich des CDNI beläuft sich die Anzahl der Fahrgastschiffe, die häusliche Abwässer in die örtliche Kanalisation leiten auf **477 Fahrgastschiffe**.

Für insgesamt **53 Fahrgastschiffe** wird die Entsorgung häuslicher Abwässer mittels Tankwagen angenommen. Es wird davon ausgegangen, dass im Vertragsbereich des CDNI jährlich circa **8 Fahrgastschiffe** neu zugelassen werden, die unter die Bestimmungen der vorliegenden Vorgabe fallen.

Zeitaufwand

Der Zeitaufwand für die Entsorgung der Abwässer über die örtliche Kanalisation beläuft sich auf **eine Arbeitsstunde**, in der der Schlauch installiert, die Pumpe angeschaltet, das Abwasser abgesaugt, und die Vorrichtung wiederhergerichtet wird. Es wird von **täglich einer Entleerung** bei 300 Arbeitstagen im Jahr ausgegangen.

Für das Entsorgen der Abwässer mittels Saugwagen wird **eine Arbeitsstunde** kalkuliert, in der das Personal das Fahrgastschiff für die Absaugung vorbereitet, die Entleerung beaufsichtigt, und Formalitäten mit dem Entsorgungsunternehmen erledigt. Die Absaugung selbst dauert rund zwei Stunden und wird vom Entsorgungsunternehmen durchgeführt und daher unter den Sachkosten verbucht. Hier wird von **zwei Entleerungen pro Woche** bei 300 Arbeitstagen (120 Entleerungen) im Jahr ausgegangen, da sowohl ein geringes Fassungsvermögen der Tanks als auch Hygienemaßnahmen (Geruchsbildung) eine regelmäßige Entsorgung notwendig machen.

Die **Lohnkosten** sind der Lohnkostentabelle Wirtschaft des Leitfadens zur Ermittlung des Erfüllungsaufwands, Wirtschaftszweig H mit mittlerem Qualifikationsniveau (Stand 2018), entnommen worden.

Sachkosten

Die Kosten für die Entsorgung häuslicher Abwässer belaufen sich auf jährlich **400 Euro** pro Fahrgastschiff für die Einleitung in die Kanalisation, ausgehend von einem Einleitvolumen von bis zu 10 m³ pro Entleerung.

Die Kosten der Absaugung mittels Tankwagen belaufen sich auf **800 Euro** pro Einsatz und umfassen Anfahrt, Entleerung, Transport, und Entsorgung der häuslichen Abwässer durch ein Entsorgungsunternehmen.

Für die Neuzulassung von Fahrgastschiffen fällt **kein jährlicher Erfüllungsaufwand** in Form von Sachkosten an, da diese aufgrund der Binnenschiffsuntersuchungsordnung bereits mit einem Abwassersammeltank ausgestattet sein müssen. Es wird von einer Entsorgung über die Kanalisation an einer Liegestelle ausgegangen.

Rechenbeispiel

Die **jährlichen Personalkosten** der Kanalentsorgung setzen sich wie folgt zusammen:
(72 Fahrgastschiffe * 1 Arbeitsstunde * 300 Arbeitstage) * 27,50 Euro Lohn = 594.000 Euro

Die **jährlichen Sachkosten** der Kanalentsorgung setzen sich wie folgt zusammen:
400 Euro Einleitungskosten * 72 Fahrgastschiffe = 28.800 Euro

Tabelle 4: Übersicht des laufenden Erfüllungsaufwandes für Deutschland

Entsorgung häuslicher Abwässer (FZ)	Jährlicher Zeitaufwand in Std.	Lohnsatz in Euro/Std.	Jährliche Personal-kosten in Euro	Jährliche Sachkosten in Euro	Jährlicher Erfüllungsaufwand gesamt in Euro	Jährlicher Erfüllungsaufwand pro Fall in Euro
Kanalentsorgung (72)	21.600	27,50	594.000	28.800	622.800	8.650
Saugwagen (8)	960	27,50	26.400	768.000	794.400	99.300
Neuzulassung (1)	300	27,50	8.250	400	8.650	8.650

Der deutschen Binnenschifffahrt entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund **1.400.000 Euro**. Dieser setzt sich zusammen aus den jährlichen Kosten für die Entsorgung häuslicher Abwässer über einen Kanalananschluss an der Liegestelle in Höhe von 622.800 Euro, der Entsorgung mittels Saugwagen in Höhe von 794.400 Euro, sowie Kosten von 8.650 Euro jährlich für Neuzulassungen. Je nach gewählter Entsorgungsart entsteht pro Fahrgastschiff jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 8.650 bzw. 99.300 Euro.

Tabelle 5: Übersicht des laufenden Erfüllungsaufwandes im gesamten CDNI Vertragsbereich

Entsorgung häuslicher Abwässer (FZ)	Jährlicher Zeitaufwand in Std.	Lohnsatz in Euro/Std.	Jährliche Personal-kosten in Euro	Jährliche Sachkosten in Euro	Jährlicher Erfüllungsaufwand in Euro
Kanalentsorgung (477)	143.100	27,50	3.935.250	190.800	4.126.050
Saugwagen (53)	6.360	27,50	174.900	5.088.000	5.262.900
Neuzulassung (8)	2.400	27,50	66.000	3.200	69.200

Der Binnenschifffahrt im gesamten CDNI Vertragsbereich entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund **9.500.000 Euro**. Dieser setzt sich zusammen aus den jährlichen Kosten für die Entsorgung häuslicher Abwässer über einen Kanalananschluss an der Liegestelle in Höhe von 4.126.050 Euro, der Entsorgung mittels Saugwagen in Höhe von 5.262.900 Euro, sowie Kosten von 69.200 Euro jährlich für Neuzulassungen.

Quelle:

Statistisches Bundesamt
A 303/11302000
Stefanie Brinkwerth, Sabrina Roski
Bonn, 06.06.2018

Résolution CDNI 2021-I-6

Partie C

Amendement aux articles 8.02 et 9.01 du Règlement d'application de la CDNI en vue de la prise en compte de bateaux à passagers de plus de 12 passagers et de bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 14 et 19,

consciente que la protection de l'environnement ainsi que la sécurité et le bien-être des personnels et des usagers de la voie d'eau constituent des impératifs pour la navigation intérieure,

constatant que les bâtiments nouvellement construits soumis au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) et à la directive (UE) 2016/1629 doivent être équipés de citernes de collecte des eaux usées ou de stations d'épuration de bord au plus tard depuis le 31.12.2008,

considérant qu'à ce titre, l'interdiction de déversement d'eaux usées domestiques des bateaux devrait être étendue aux bateaux à passagers de plus de 12 passagers et aux bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage,

considérant qu'il importe de mettre en œuvre la réglementation la plus uniforme possible sur le plan international et européen, mais que l'extension de l'interdiction de déversement nécessite des mesures d'adaptation des infrastructures et ne peut donc être appliquée immédiatement,

considérant que, à l'initiative de la Conférence des Parties Contractantes, le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) a engagé des consultations pour raccourcir les dispositions transitoires relatives au montage de stations d'épuration de bord ou de citernes de collecte des eaux usées à bord de bateaux à passagers, prévues dans le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN),

après avoir consulté les organisations agréées,

sur la proposition de son groupe de travail,

vu l'étude d'impact associée à la résolution,

adopte les amendements aux articles 8.02 et 9.01 du Règlement d'application.

La présente résolution entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

1) *L'article 8.02, paragraphe 3 du Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est rédigé comme suit :*

« (3) Les États contractants s'engagent à installer ou à faire installer, conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 1, de la présente Convention, des stations de réception pour les eaux usées domestiques à certains postes d'accostage servant d'aires de stationnement habituelles ou d'aires de stationnement pour la nuit.

Les stations de réception aux postes d'accostage destinés aux bateaux visés à l'article 9.01 paragraphe 3, doivent être installées d'ici la date limite indiquée à l'article 9.01, paragraphe 3. »

2) *L'article 9.01, paragraphes 3 et 4 du Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est rédigé comme suit :*

« (3) Le déversement des eaux usées domestiques est interdit aux bateaux transportant plus de 12 passagers et aux bateaux à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage. Cette interdiction s'applique à partir du 1.1.2025 aux bateaux à passagers à cabines pourvus de moins de 50 emplacements de couchage et aux bateaux à passagers admis au transport de moins de 50 passagers.

(4) Cette interdiction ne s'applique pas aux bateaux à passagers

- non soumis aux prescriptions techniques relatives à l'obligation d'équipement soit de citernes de collecte des eaux usées domestiques, soit de stations d'épuration de bord, ou
 - individuellement exemptés de cette obligation,
- conformément aux dispositions applicables du Règlement de visite des bateaux du Rhin ou de la directive (UE) 2016/1629¹¹. »

¹¹ Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE

Étude d'impact et évaluation des charges liées à la mise en œuvre de l'extension de l'interdiction du déversement d'eaux usées domestiques aux bateaux à passagers de plus de 12 passagers et de bateaux à passagers à cabine pourvus de plus de 12 emplacements de couchage

3) Étude d'impact

Nécessité de cette réglementation

En matière de traitement des eaux usées domestiques, la CDNI ne correspond pas aux dispositions et objectifs du droit européen - ici la directive (UE) 2016/1629 Annexe II, modifiée en dernier lieu par la directive déléguée (UE) 2018/970 et le RVBR dans sa teneur du 7.10.2018, par lesquels est introduit d'une façon légalement contraignante le standard ES-TRIN édition 2017/1 du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). Cette incohérence par rapport au droit européen était déjà présente par rapport aux réglementations antérieures aux dispositions actuelles de l'UE (directive 2006/87/CE, annexe II, article 15.14) et de la CCNR (RVBR dans sa teneur antérieure au 7.10.2018).

Cela concerne en particulier le déversement d'eaux usées domestiques.

Conformément au champ d'application matériel de la directive et contrairement à la CDNI, l'article 19.14, chiffre 1, de l'ES-TRIN, édition 2017/1, s'applique aux bateaux à passagers de plus de 12 personnes (voir la définition du bateau à passagers à l'article 3, lettre f), directive 2016/1629, en liaison avec l'article 1.01, chiffre 18, de l'ES-TRIN).

La délégation allemande a soulevé ce problème à plusieurs reprises, d'abord dans le cadre des organes ED/G et ED de la CCNR, antérieurs aux organes de la CDNI et de la CPC, puis dans le cadre du groupe de travail CDNI/G, en premier lieu dans le document ED/G (07) 20 et en dernier lieu dans le document CDNI/G (14) 19.

Le thème est inscrit au programme de travail de la CDNI depuis 2011 (voir la résolution CDNI-2010-V-5).

L'objectif est de supprimer cette incohérence par une adaptation des articles 8.01 et 9.01 de l'annexe 2 à la CDNI par l'introduction de la proposition ci-annexée.

Conséquences de cette proposition selon l'évaluation des charges liées à la mise en œuvre

(Pour les détails, voir le chiffre 2)

a) Charges non récurrentes liées à la mise en œuvre

Tableau 1 : aperçu des charges non récurrentes liées à la mise en œuvre dans l'intégralité du champ d'application de la CDNI

1	2	3	4	5	6	7
	$[Sp2=FZSp1 \cdot X^1]$		$[Sp4=Sp2 \cdot Sp3]$	$[Sp5=Sp1 \cdot Y^2]$	$[Sp6=Sp4+Sp5]$	$[Sp7=Sp6/FZSp1]$
Élimination des eaux usées domestiques (FZ)	Temps nécessaire Non récurrent	Rémunération	Frais de personnel Non récurrent	Coût matériel Non récurrent	Total des charges non récurrentes	Charges non récurrentes par cas
	(h)	(€/h)	(€)	(€)	(€)	(€)
Installation a posteriori de réservoirs de collecte des eaux usées (371)	2 968	63,40	188 171	4 266 500	4 454 671	12 007
Raccordement pour les bateaux à passagers déjà équipés d'un réservoir de collecte des eaux usées (159)	159	63,40	10 080	79 500	89 580	563
Raccordement au réseau à l'aire de stationnement (53)	1 060	63,40	67 204	1 060 000	1 127 204	21 268

- 1) X: a) Installation a posteriori d'un réservoir : 8h pour la planification.
 b) Installation d'embouts de raccordement à bord de bateaux à passagers déjà équipés d'un réservoir : 1h pour la planification.
 c) Raccordement au réseau d'assainissement local : 20 h pour la planification (commissionnement d'entreprises de génie civil et coordination avec les autorités compétentes).
- 2) Y: a) Installation a posteriori d'un réservoir : 11 500 € (embout de raccordement, tuyau d'aspiration, pompe et le cas échéant installation de levage (env. 10 000,00) nouveau calcul de stabilité (env. 1 500,00 €)).
 b) Installation d'embouts de raccordement à bord de bateaux à passagers déjà équipés d'un réservoir : env. 500,00 €
 c) Raccordement au réseau d'assainissement local : env. 20 000,00 € par raccordement (y compris les des travaux de génie civil, la pose d'une conduite sous pression, l'installation des raccordements à l'aire de stationnement et au réseau, ainsi que les frais de mise à disposition du raccordement).

b) Charges annuelles pour la mise en œuvre

Tableau 2 : Aperçu des charges courantes pour la mise en œuvre en Allemagne

1	2	3	4	5	6	7
	$[Sp2=FZSp1 \cdot X^1]$		$[Sp4=Sp2 \cdot Sp3]$	$[Sp5=Sp1 \cdot Y^2]$	$[Sp6=Sp4+Sp5]$	$[Sp7=Sp6/FZSp1]$
Élimination des eaux usées domestiques (FZ)	Temps nécessaire sur l'année ¹⁾ (h)	Rémunération (€/h)	Charges annuelles en personnel (€)	Charges annuelles en matériel (€)	Total annuel des charges pour la mise en œuvre (€)	Charges annuelles pour la mise en œuvre, par cas (€)
	(h)	(€/h)	(€)	(€)	(€)	(€)
Élimination dans le réseau d'assainissement (477)	143 100	27,50	3 935 250	190 800	4 126 050	8 650
Camion de collecte (53)	6 360	27,50	174 900	5 088 000	5 262 900	99 300
Bateaux nouvellement agréés (8)	2 400	27,50	66 000	3 200	69 200	8 650

- 1) X a) Élimination dans le réseau d'assainissement : 477 bateaux à passagers * 1 heure de travail * 300 jours travaillés (installation du tuyau, mise en service de la pompe, aspiration des eaux usées et retrait du dispositif).
 b) Camion de collecte : 120 vidanges par an (sur la base de deux vidanges par semaine sur 30 jours travaillés, une vidange régulière étant nécessaire à la fois en raison de la faible contenance des réservoirs et pour des raisons d'hygiène (formation d'odeurs)).

- c) Bâtiments nouvellement agréés : 8 bateaux à passagers* 1 heure de travail * 300 jours travaillés ((installation du tuyau, mise en service de la pompe, aspiration des eaux usées et retrait du dispositif).
- 2) γ
- a) Élimination dans le réseau d'assainissement : 400 € par bateau à passagers (volume déposé jusqu'à 10 m³ par vidange)
 - b) Camion de collecte : 800 € par intervention (inclut le trajet, la vidange, le transport et l'élimination des eaux usées domestiques par l'entreprise chargée de l'élimination).
 - c) Bâtiments nouvellement agréés : aucune charge annuelle pour la mise en œuvre, ces bateaux à passagers devant déjà être équipés d'un réservoir de collecte des eaux usées conformément à l'ES-TRIN. Il est considéré que l'élimination se fera via le réseau d'assainissement dans une aire de stationnement.

Alternatives

Aucune. Le maintien du refus d'une adaptation aux dispositions techniques de l'Union européenne et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin serait en contradiction avec les objectifs déclarés de ces deux organisations dans le domaine de l'amélioration de la protection des eaux et aboutirait à une confrontation, au moins avec l'Union européenne.

Motif des dispositions transitoires :

Les dispositions actuelles de l'article 3 relatives aux bateaux à passagers admis au transport de plus de 50 passagers ou aux bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 50 emplacements de couchage pourraient être supprimées, les délais transitoires ayant expiré.

Les dispositions techniques de la directive de l'UE (directive 2006/87/CE) et de la CCNR (RVBR) stipulent que les nouvelles constructions de bateaux à passagers construits pour plus de 12 passagers doivent être équipées de réservoirs de collecte des eaux usées ou de stations d'épuration de bord

- a) depuis le 1.1.2006 s'ils sont exploités sur le Rhin
- b) depuis le 31.12.2008 s'ils sont exploités exclusivement hors du Rhin.

Les bateaux déjà en service sont exonérés de ces dispositions jusqu'en 2045 au minimum, un équipement a posteriori étant difficile voire impossible.

Afin d'assurer l'harmonisation avec les dispositions transitoires du RVBR et de la directive (UE) 2016/1629, il est proposé que la CDNI opère un renvoi à ces réglementations. Ce renvoi permet d'assurer la cohérence juridique de la CDNI avec les règles rhénanes et européennes dans le domaine des prescriptions techniques. En pratique, cela permet d'assurer qu'un bateau soumis aux exigences environnementales sera en mesure d'observer les exigences techniques. Le renvoi permet de tenir compte immédiatement d'un changement des échéances dans l'ES-TRIN. À l'initiative de la CPC, le Comité CESNI travaille actuellement à réduire significativement ces délais transitoires dans l'esprit de la protection de l'environnement (2045 à 2030).

Les nouvelles dispositions adaptent ainsi la CDNI aux prescriptions techniques.

L'interdiction de déversement faite aux bâtiments de plus de 12 passagers ou de plus de 12 emplacements de couchage, qui doivent être équipés d'un réservoir de collecte des eaux usées au plus tard depuis 2008, ne devrait logiquement s'appliquer qu'à partir du moment où devront être disponibles aussi les installations de réception.

Ces dernières doivent préalablement être créées par le biais d'une nouvelle rédaction de la CDNI. À cet effet, la CDNI prévoyait un délai transitoire de 5 ans pour les bâtiments de plus de 50 passagers ou de plus de 50 emplacements de couchage. La proposition actuelle retient un délai d'environ 4 ans.

La modification des articles 8.01 et 9.01 constitue une adaptation aux dispositions relatives aux déchets de la Commission du Danube. Cela permet d'assurer une harmonisation sur le plan international.

4) Évaluation des charges

Estimation ex ante destinée à déterminer les charges liées à l'application de l'article 9.01, paragraphe 3 de l'Annexe 2 de la CDNI aux bateaux à passagers de plus de 12 passagers ou aux bateaux à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage

1. Résumé

Citoyens et citoyennes

Aucune charge liée à l'application n'a été identifiée pour les citoyens et citoyennes.

Acteurs de l'économie

Pour la navigation intérieure allemande, l'élimination des eaux usées domestiques par le raccordement au réseau d'assainissement local ou par le recours à un camion de collecte occasionnera une dépense non récurrente de 900 000 euros. À cela s'ajoutera un coût annuel de 1 400 000 euros par an.

Si l'on considère tous les partenaires de la CDNI, les acteurs économiques supporteront pour l'élimination des eaux usées domestiques une dépense non récurrente de 5 700 000 euros ainsi qu'un coût annuel de 9 500 000 euros

Administration

Pour l'administration, la mise en œuvre n'impliquera que des contraintes mineures pour l'approbation des raccordements au réseau d'assainissement à créer dans les aires de stationnement.

2. Aperçu des charges financières

Tableau 1 : charges financières découlant de l'extension de l'article 9.01, paragraphe 3, de l'annexe 2 de la CDNI

Domaine d'application	Spécification ou obligation d'information, destinataire normatif (abréviation)	Coût total annuel en euros	Charges non récurrentes liées à la mise en conformité en euros
Allemagne	Élimination des eaux usées domestiques (wW)	1 400 000	900.000
Champ d'application de la CDNI	Élimination des eaux usées domestiques (wW)	9 500 000	5 700 000

3. Contexte et procédure pour l'estimation des charges

Le Ministère fédéral des transports et des infrastructures numériques, plus particulièrement l'unité WS25, a chargé l'Office fédéral des statistiques de procéder à l'évaluation du projet de prescriptions visant à étendre l'application de l'article 9.01, paragraphe 3, de l'annexe 2 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception de déchets survenant en navigation rhénane et intérieure du 9 septembre 1996 (CDNI). L'évaluation de l'amendement prévu à la CDNI, c'est-à-dire d'une convention qui ne relève pas de la législation fédérale, constitue une tâche inhabituelle. Toutefois, les modifications apportées à l'annexe 2 de la CDNI devant être transposées à l'identique au niveau national, une incorporation directe dans la réglementation allemande (CDNI-V) est probable.

Le mandat pour l'évaluation couvre par conséquent toutes les charges non récurrentes et courantes occasionnées en liaison avec l'élimination des eaux usées domestiques des bateaux à passagers de plus de 12 passagers ou des bateaux à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage en Allemagne et, de manière distincte, pour l'intégralité du champ d'application de la CDNI (Allemagne, Belgique, France, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse). Le projet d'amendement du 29.08.2014 tient lieu de base à cet effet.

Les paramètres pertinents pour l'évaluation proviennent de sources fournies par le Ministère fédéral des transports et de l'infrastructure numérique ainsi que de recherches propres, notamment d'une enquête menée par l'Administration fédérale des voies d'eau et de la navigation (WSV). En l'absence de données concernant les postes de dépenses pertinents dans tous les pays lors de la réalisation de l'évaluation, des données plausibles déjà disponibles ont été utilisées pour la détermination des valeurs manquantes afin de compléter les paramètres. Il convient donc de noter que l'extrapolation des charges liées à la mise en œuvre a été effectuée sur la base d'une hypothèse de coûts constants d'un pays à l'autre. La méthode d'évaluation retenue est conforme aux lignes directrices pour la détermination et la présentation des charges liées à la mise en œuvre des projets de réglementation du gouvernement fédéral (état : octobre 2012).

4. Description des charges liées à la mise en œuvre pour les acteurs économiques

Élimination des eaux usées domestiques des bateaux à passagers de 13 à 50 passagers ou emplacements de couchage (article 9.01, paragraphe 3, annexe 2 de la CDNI)

c) Charges non récurrentes liées à la mise en œuvre

Les eaux usées domestiques des bateaux à passagers peuvent être éliminées de deux façons. D'une part, il est possible d'installer un réservoir de collecte des eaux usées, à partir duquel les eaux usées domestiques sont déversées dans le réseau d'assainissement local au poste de stationnement au moyen d'un raccordement, d'un tuyau d'aspiration et d'une pompe. D'autre part, un camion de collecte peut aspirer les eaux usées domestiques au poste de stationnement, puis les acheminer en vue de leur élimination. De manière générale, il est probable que les bateaux concernés déverseront essentiellement leurs eaux usées domestiques dans le réseau d'assainissement, le coût de ce déversement étant moins élevé sur le long terme que celui qu'impliquerait l'intervention d'un camion de collecte.

Nombre de cas

En Allemagne, environ 80 bateaux à passagers sont concernés par cette exigence. Il est considéré que soixante-dix pour cent des bateaux à passagers concernés - ce qui correspond à **56 bateaux à passagers** - devront être équipés de réservoirs de collecte des eaux usées (y compris le raccord, le tuyau d'aspiration et la pompe), un tel réservoir devant être installé aussi bien pour l'évacuation dans le réseau d'assainissement que pour l'aspiration au moyen de camions de collecte. **24 bateaux à passagers** sont déjà équipés de réservoirs, auxquels il suffira d'ajouter les embouts de raccordement.

Pour **8 bateaux à passagers** - soit un bateau à passagers sur dix - le poste de stationnement devra être équipé d'un point de raccordement au réseau d'assainissement ; les points de raccordement déjà disponibles dans les aires de stationnement peuvent être utilisés par la plupart des bateaux à passagers.

Au total, environ **530 bateaux à passagers** sont concernés par cette exigence dans le champ d'application de la CDNI. Par conséquent, l'installation de réservoirs de collecte des eaux usées sera nécessaire à bord de **371 bateaux à passagers**. À bord de **159 bateaux à passagers, les réservoirs de collecte des eaux usées existants devront être équipés d'embouts de raccordement**. Pour l'intégralité du champ d'application de la Convention, la création de points de raccordement au réseau sera nécessaire pour **53 bateaux à passagers**.

Charges liées au temps consacré à la mesure

La planification pour l'installation d'un réservoir de collecte des eaux usées nécessite environ une journée de travail (**8 heures**). Cela inclut le commissionnement d'un fabricant pour la réalisation d'un réservoir, ainsi que l'intervention d'un bureau d'études pour la modification et la vérification du calcul de stabilité. À cela s'ajoute la demande d'une visite spéciale par la commission de visite.

Lors de cette visite devra être vérifiée la conformité aux exigences du Règlement de visite des bateaux de navigation intérieure, à la fois en ce qui concerne la configuration et l'équipement du réservoir et des raccords et en matière de stabilité.

La planification pour l'installation d'un embout de raccordement sur un réservoir existant est évaluée à **une heure de travail**.

La planification pour la connexion au réseau d'assainissement nécessite **20 heures de travail** et inclut le commissionnement d'une entreprise de génie civil, ainsi que la coordination avec les autorités compétentes.

Les coûts salariaux sont basés sur le tableau des coûts salariaux pour le secteur économique figurant dans le Guide pour la détermination des coûts de mise en œuvre, Secteur économique H à niveau de qualification élevé (état : 2018).

Coût matériel

Le coût de l'installation d'un réservoir, y compris le raccordement, le tuyau d'aspiration, la pompe et, le cas échéant, l'équipement de levage, s'élève à environ 10 000 euros par bateau à passagers et comprend des configurations individuelles des réservoirs, adaptées aux conditions rencontrées à bord du bateau à passagers (dans certains cas, le réservoir ne peut pas être installé directement sous les installations sanitaires). La vérification et la modification du calcul de stabilité par un bureau d'études nécessite environ deux jours et demi à environ 600 euros/jour, soit environ 1 500 euros. Si la visite spéciale effectuée par la commission de visite coïncide avec la visite périodique, la vérification n'occasionnera pas de frais supplémentaires. Si la visite spéciale est effectuée indépendamment de la visite périodique, cela occasionnera des frais administratifs (voir ci-après). Au total, le coût matériel de l'installation d'un réservoir de collecte des eaux usées s'élève à **11 500 euros** par cas.

Le coût de l'installation d'embouts de raccordement à bord de bateaux à passagers déjà équipés d'un réservoir s'élève à **500 euros** par bateau à passagers.

Le coût de la création d'un raccordement au réseau d'assainissement local s'élève au total **20 000 euros** par raccordement et inclut des travaux de génie civil, la pose d'une conduite sous pression, l'installation des raccords à l'aire de stationnement et au réseau, ainsi que les frais de mise à disposition du raccordement.

Frais administratifs

La facturation d'une visite spéciale par la commission de visite s'effectue conformément au règlement allemand relatif aux frais en navigation intérieure, dans sa teneur du 01.01.2018. Pour la facturation est considéré le temps nécessaire, à hauteur de 12,50 euros par quart d'heure entamé (soit 50 euros/heure). Le temps nécessaire est estimé à 1,5 heure, à cela s'ajoutent les frais de déplacement du siège de la commission de visite au lieu de la visite. Une durée moyenne de 180 minutes a été retenue pour le déplacement (aller/retour) d'une commission de visite (50 euros/heure), ce qui correspond à 150 euros. À cela s'ajoutent aussi le temps consacré au traitement au bureau principal et de « petits frais » connexes. Le coût moyen s'élèvera ainsi à environ 400 euros par bateau à passagers.

Exemple de calcul

Les **frais de personnel non récurrents** pour la planification d'un réservoir sont ventilés comme suit :

(56 bateaux à passagers x 8 heures) x 63,40 euros de salaire = 28 400 euros.

Les **frais matériels non récurrents** pour l'installation d'un réservoir sont ventilés comme suit :
56 bateaux à passagers x 11 500 euros de frais d'installation = 644 000 euros.

Tableau 2 : aperçu des frais non récurrents pour l'Allemagne

Élimination des eaux usées domestiques (FZ)	Temps nécessaire Non récurrent en heures	Rémunération en euros/heure	Frais de personnel Non récurrent en euros	Coût matériel Non récurrent en euros	Total des frais non récurrents en euros	Frais non récurrents par cas, en euros
Réservoir de collecte (56)	448	63,40	28 403	644 000	672 403	12 007
Raccordement (24)	24	63,40	1 521	12 000	13 521	563
Connexion au réseau (8)	160	63,40	10 144	160 000	170 144	21 268

Pour la navigation intérieure allemande, cela représentera une dépense non récurrente d'environ **900 000 euros**. Ce montant comprend les frais non récurrents pour l'installation des réservoirs de collecte, soit 672 403 euros, les frais de montage des embouts de raccordement, soit 13 521 euros ainsi que la création des raccordements au réseau, soit 170 144 euros. En fonction du type d'équipement nécessaire, cela représente pour un bateau à passagers des frais compris entre 563 et 21 268 euros.

Tableau 3 : aperçu des frais non récurrents pour la mise en œuvre dans l'intégralité du champ d'application de la CDNI

Élimination des eaux usées domestiques (FZ)	Temps nécessaire Non récurrent en heures	Rémunération en euros/heure	Frais de personnel Non récurrent en euros	Coût matériel Non récurrent en euros	Total des frais non récurrents en euros
Réservoir de collecte (371)	2 968	63,40	188 171	4 266 500	4 454 671
Raccordement (159)	159	63,40	10 080	79 500	89 580
Connexion au réseau (53)	1 060	63,40	67 204	1 060 000	1 127 204

Pour l'intégralité du champ d'application de la CDNI seront occasionnés des frais non récurrents s'élevant à environ **5 700 000 euros**. Ce montant comprend les frais non récurrents pour l'installation des réservoirs de collecte, soit 4 454 671 euros, les frais de montage des embouts de raccordement, soit 89 580 euros ainsi que la création des raccordements au réseau, soit 1 127 204 euros.

d) Coût annuel de la mise en œuvre

Nombre de cas

Pour la détermination du coût annuel de la mise en œuvre ont été pris en considération trois facteurs. En Allemagne, des frais annuels de mise en œuvre pour le déversement des eaux usées domestiques dans le réseau d'assainissement seront occasionnés par quatre-vingt-dix pour cent des bateaux à passagers, soit **72 bateaux à passagers**. Des frais courants de mise en œuvre pour l'élimination des eaux usées domestiques au moyen d'un camion de collecte seront occasionnés par un bateau à passagers sur dix, soit **8 bateaux à passagers**. À cela s'ajoutera chaque année environ **un bateau à passagers** nouvellement agréé, lequel sera aussi soumis aux dispositions considérées.

Pour le champ d'application de la CDNI, le nombre des bateaux à passagers qui déversent leurs eaux usées domestiques dans le réseau d'assainissement s'élève à **477 bateaux à passagers**.

Pour **53 bateaux à passagers**, l'élimination des eaux usées domestiques sera assurée au moyen d'un camion de collecte. Il est considéré que, dans le champ d'application de la CDNI, environ **8 bateaux à passagers** seront nouvellement agréés chaque année et seront soumis aux dispositions considérées.

Temps nécessaire

Le temps nécessaire pour l'élimination des eaux usées dans le réseau d'assainissement local est estimé à **une heure de travail**, pour la pose du tuyau, la mise en fonctionnement de la pompe, l'aspiration des eaux usées, puis pour le retrait du dispositif. Il est considéré qu'aura lieu **une vidange par jour** sur 300 jours ouvrés par an.

Le temps nécessaire pour l'élimination des eaux usées au moyen d'un camion de collecte est estimé à **une heure de travail**, pour la préparation du bateau à passagers en vue de l'aspiration, pour la surveillance de la vidange et pour les formalités auprès de l'entreprise d'élimination. L'aspiration en tant que telle nécessite environ deux heures ; étant donné qu'elle est assurée par l'entreprise d'élimination, elle est comptabilisée dans les frais matériels. Il est considéré qu'auront lieu **deux vidanges par semaine** sur 300 jours ouvrés par an (soit 120 vidanges), étant donné qu'à la fois la faible contenance des réservoirs et les aspects liés à l'hygiène (odeurs nauséabondes) nécessitent une élimination régulière. Les **coûts** salariaux sont basés sur le tableau des coûts salariaux pour le secteur économique figurant dans le Guide pour la détermination des coûts de mise en œuvre, Secteur économique H à niveau de qualification moyen (état : 2018).

Coût matériel

Le coût de l'élimination des eaux usées domestiques s'élève à **400 euros** par bateau à passagers et par an pour le déversement dans le réseau d'assainissement, sur la base d'un volume déversé atteignant jusqu'à 10 m³ par vidange.

Le coût de l'aspiration au moyen d'un camion de collecte s'élève à **800 euros** par intervention et inclut le trajet jusqu'au bateau à passagers, la vidange, le transport et l'élimination des eaux usées domestiques par l'entreprise chargée de l'élimination.

Les bateaux à passagers nouvellement agréés ne sont confrontés à **aucune charge annuelle pour la mise en œuvre** sous la forme de coûts matériels, ces bateaux à passagers étant déjà équipés d'un réservoir de collecte des eaux usées conformément au Règlement allemand de visite des bateaux de navigation intérieure. Il est considéré que l'élimination se fera via le réseau d'assainissement dans une aire de stationnement.

Exemple de calcul

Les **frais de personnel annuels** pour l'élimination dans le réseau d'assainissement sont ventilés comme suit :

$(72 \text{ bateaux à passagers} \times 1 \text{ heure de travail} \times 300 \text{ jours de travail}) \times 27,50 \text{ euros de salaire} = 594\,000 \text{ euros}$

Le **coût matériel annuel** de l'élimination dans le réseau d'assainissement est ventilé comme suit :

$400 \text{ euros de frais de déversement} \times 72 \text{ bateaux à passagers} = 28\,800 \text{ euros}$

Tableau 4 : aperçu des charges courantes pour la mise en œuvre en Allemagne

Élimination des eaux usées domestiques (FZ)	Temps nécessaire sur l'année en heures	Rémunération en euros/heure	Coûts annuels en personnel en euros	Coûts matériels annuels en euros	Coût total annuel de la mise en œuvre en euros	Coût annuel de la mise en œuvre par cas en euros
Élimination dans le réseau d'assainissement (72)	21 600	27,50	594 000	28 800	622 800	8 650
Camion de collecte (8)	960	27,50	26 400	768 000	794 400	99 300
Bateaux à passagers nouvellement agréés (1)	300	27,50	8 250	400	8 650	8 650

Pour la navigation intérieure allemande, cela représentera une charge annuelle pour la mise en œuvre d'environ **1 400 000 euros**. Ce montant comprend le coût annuel de l'élimination des eaux usées domestiques dans le réseau d'assainissement de l'aire de stationnement, soit 622 800 euros, le coût de l'élimination par un camion de collecte, soit 794 400 euros et le coût pour les bateaux à passagers nouvellement agréés, soit 8 650 euros par an. En fonction des modalités d'élimination retenues, cela représente une charge annuelle pour la mise en œuvre comprise entre 8 650 et 99 300 euros par bateau à passagers.

Tableau 5 : aperçu des charges courantes liées à la mise en œuvre dans l'intégralité du champ d'application de la CDNI

Élimination des eaux usées domestiques (FZ)	Temps nécessaire sur l'année en heures	Rémunération en euros/heure	Coûts annuels en personnel en euros	Coûts matériels annuels en euros	Coût annuel de la mise en œuvre en euros
Élimination dans le réseau d'assainissement (477)	143 100	27,50	3 935 250	190 800	4 126 050
Camion de collecte (53)	6.360	27,50	174 900	5 088 000	5 262 900
Bateaux nouvellement agréés (8)	2.400	27,50	66 000	3 200	69.200

Dans l'intégralité du champ d'application de la CDNI, la mise en œuvre impliquera pour la navigation intérieure une charge annuelle s'élevant à environ **9 500 000 euros**. Ce montant comprend le coût annuel de l'élimination des eaux usées domestiques dans le réseau d'assainissement de l'aire de stationnement, soit 4 126 050 euros, le coût de l'élimination par un camion de collecte, soit 5 262 900 euros et le coût pour les bateaux nouvellement agréés, soit 69 200 euros par an.

Source :

Office fédéral des statistiques (Bonn, Allemagne)
A 303/11302000
Stefanie Brinkwerth, Sabrina Roski
Bonn, 06.06.2018

Besluit CDNI 2021-I-6

Deel C

Wijziging van de artikelen 8.02 en 9.01 van de Uitvoeringsregeling behorende bij het CDNI met het oog op een regeling voor passagiersschepen met meer dan 12 passagiers en hotelschepen met meer dan 12 slaappleatsen

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en met name de artikelen 14 en 19 van dit Verdrag,

beseffende dat de bescherming van het milieu alsmede de veiligheid en gezondheid van scheepspersoneel en verkeersdeelnemers absolute vereisten voor de binnenvaart vormen,

gezien het feit dat nieuw gebouwde schepen die onder het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) en Richtlijn (EU) 2016/1629 vallen uiterlijk sinds 31 december 2008 moeten zijn uitgerust met verzameltanks voor afvalwater of met boordzuiveringsinstallaties,

overwegende dat in dit kader het lozingsverbod voor huishoudelijk afvalwater van schepen uitgebreid zou moeten worden tot passagiersschepen met meer dan 12 passagiers en tot hotelschepen met meer dan 12 slaappleatsen,

overwegende dat het van belang is een zo uniform mogelijke regelgeving op internationaal en Europees niveau ten uitvoer te leggen, maar dat de uitbreiding van het lozingsverbod aanpassingsmaatregelen op het gebied van de infrastructuur vereist en om deze reden niet onmiddellijk geïmplementeerd kan worden,

gezien het feit dat het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) op instigatie van de Conferentie der Verdragsluitende Partijen nader overleg voert over de verkorting van de overgangsbepalingen inzake de inbouw van boordzuiveringsinstallaties of verzameltanks voor afvalwater in passagiersschepen als voorzien in de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN),

na raadpleging van de erkende organisaties,

op voorstel van haar werkgroep,

gezien de effectbeoordeling in samenhang met het besluit,

neemt de wijzigingen van de artikelen 8.02 en 9.01 van de Uitvoeringsregeling aan.

Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2022.

1) *Artikel 8.02, derde lid, van de Uitvoeringsregeling behorende bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart komt als volgt te luiden:*

"(3) De Verdragsluitende Staten verplichten zich overeenkomstig de voorschriften van artikel 4, eerste lid, van dit Verdrag ontvangstinrichtingen voor huishoudelijk afvalwater in te richten of te laten inrichten bij bepaalde als vaste of voor overnachting dienende ligplaatsen.

Bij ligplaatsen voor schepen als bedoeld in artikel 9.01, derde lid, moeten vóór het in artikel 9.01, derde lid, genoemde tijdstip ontvangstinrichtingen worden ingericht.

2) *Artikel 9.01, derde en vierde leden, van de Uitvoeringsregeling behorende bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart komt als volgt te luiden:*

"(3) De lozing van huishoudelijk afvalwater is verboden voor passagiersschepen met meer dan 12 passagiers en voor hotelschepen met meer dan 12 slaappleatsen. Dit verbod geldt met ingang van 1 januari 2025 voor hotelschepen met minder dan 50 slaappleatsen en voor passagiersschepen, die toegelaten zijn voor het vervoer van minder dan 50 passagiers.

(4) Dit verbod is niet van toepassing op passagiersschepen die

- niet vallen onder de technische voorschriften met betrekking tot de verplichting om uitgerust te zijn met verzameltanks voor huishoudelijk afvalwater of met boordzuiveringsinstallaties, of
- op individuele basis zijn vrijgesteld van deze verplichting,

overeenkomstig de toepasselijke bepalingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn of Richtlijn (EU) 2016/1629¹²."

¹² Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG.

Bijlage CDNI 2021-I-6

Effectbeoordeling en raming van de kosten voor de naleving van een uitbreiding van het lozingsverbod van huishoudelijk afvalwater tot passagiersschepen met meer dan 12 passagiers en tot hotelschepen met meer dan 12 slaapplekken

1) Effectbeoordeling

Noodzaak van de regeling

Het CDNI strookt op het gebied van de behandeling van het huishoudelijk afvalwater niet met de bepalingen en doelstellingen van de Europese wetgeving – te weten Richtlijn (EU) 2016/1629, bijlage II, laatstelijk gewijzigd bij de gedelegeerde Richtlijn (EU) 2018/970, en het ROSR, stand 7.10.2018 – waarbij de standaard ES-TRIN, editie 2017/1, van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart ("CESNI") op een juridisch bindende wijze werd ingevoerd. Deze inconsistentie met de Europese wetgeving gold ook voor de voorloperregelingen van de huidige bepalingen van de EU (Richtlijn 2006/87/EG, bijlage II, artikel 15.14) en van de CCR (ROSR van vóór 7.10.2018).

De inconsistentie betreft vooral de lozing van huishoudelijk afvalwater.

Artikel 19.14, eerste lid, van ES-TRIN, editie 2017/1, geldt krachtens het materiële toepassingsgebied van de richtlijn in afwijking van het CDNI voor passagiersschepen met meer dan 12 passagiers (zie de definitie van passagiersschip in artikel 3, onder f, van Richtlijn (EU) 2016/1629, in samenhang met artikel 1.01, lid 18, van ES-TRIN).

De Duitse delegatie heeft deze problematiek sinds 2007 herhaald aangekaart, zowel bij de organen ED/G en ED van de CCR (voorlopers van de organen van het CDNI) en de CVP als bij de werkgroep CDNI/G, voor het eerst met document ED/G (07) 20 en het laatst met document CDNI/G (14) 19. Het onderwerp staat sinds 2011 op het werkprogramma van het CDNI (zie Besluit CDNI-2010-V-5).

Deze inconsistentie moet worden opgeheven door middel van een aanpassing van artikelen 8.09 en 9.01 van het CDNI in overeenstemming met het bijgaande voorstel.

Gevolgen van dit voorstel overeenkomstig de raming van de nalevingsinspanning

(zie onder 2 voor de details)

a) Eenmalige omschakelingsinspanningen

Tabel 1: Overzicht van de eenmalige nalevingskosten in het gehele toepassingsgebied van het CDNI

1	2	3	4	5	6	7
	$[K_{02}=PSK_{01} \cdot X^1]$		$[K_{04}=K_{02} \cdot K_{03}]$	$[K_{05}=K_{01} \cdot Y^2]$	$[K_{06}=K_{04}+K_{05}]$	$[K_{07}=K_{06}/PSK_{01}]$
Verwijdering van huishoudelijk afvalwater (PS)	Arbeidstijd eenmalig	Uurloon	Personeelskosten eenmalig	Materiële kosten eenmalig	Totale eenmalige nalevingskosten	Eenmalige nalevingskosten per geval
	(h)	(€/h)	(€)	(€)	(€)	(€)
Uitrusting achteraf met afvalwaterverzamel tank (371)	2.968	63,40	188.171	4.266.500	4.454.671	12.007
Aansluiting voor passagiersschepen met bestaande verzameltank voor afvalwater (159)	159	63,40	10.080	79.500	89.580	563
Aansluiting op riolering bij ligplaatsen (53)	1.060	63,40	67.204	1.060.000	1.127.204	21.268

- 1) X: a) Uitrusting achteraf met een tank: 8 uur planning.
 b) Installatie van aansluitingen voor passagiersschepen met bestaande tank: 1 uur planning.
 c) Aansluiting op plaatselijke riolering: 20 uur planning (gunning aan bouwbedrijven en coördinatie met bevoegde autoriteiten).
- 2) Y: a) Uitrusting achteraf met een tank: € 11.500 (aansluiting, afvoerslang, pomp en eventuele hefinstallatie (circa € 10.000) en nieuwe stabiliteitsberekening (circa € 1.500).
 b) Installatie van aansluitingen voor passagiersschepen met bestaande tank: circa € 500.
 c) Aansluiting op plaatselijke riolering: circa € 20.000 per aansluiting (inclusief grondwerkzaamheden, leggen van een drukleiding, installatie van aansluitingen bij ligplaats en op riolering, beschikbaarstelling van de aansluiting).

b) Jaarlijkse nalevingskosten

Tabel 2: Overzicht van de lopende nalevingskosten voor Duitsland

1	2	3	4	5	6	7
	$[K_{02}=PSK_{01} \cdot X^1]$		$[K_{04}=K_{02} \cdot K_{03}]$	$[K_{05}=K_{01} \cdot Y^2]$	$[K_{06}=K_{04}+K_{05}]$	$[K_{07}=K_{06}/PSK_{01}]$
Verwijdering van huishoudelijk afvalwater (PS)	Jaarlijkse arbeidstijd ¹⁾ (h)	Uurloon (€/h)	Jaarlijkse personeelskosten (€)	Jaarlijkse materiële kosten (€)	Totale jaarlijkse nalevingskosten (€)	Jaarlijkse nalevingskosten per geval (€)
	(h)	(€/h)	(€)	(€)	(€)	(€)
Lozing op riolering (477)	143.100	27,50	3.935.250	190.800	4.126.050	8.650
Afzuigwagen (53)	6.360	27,50	174.900	5.088.000	5.262.900	99.300
Nieuwe schepen (8)	2.400	27,50	66.000	3.200	69.200	8.650

- 1) X a) Lozing op riolering: 477 passagiersschepen * 1 arbeidsuur * 300 werkdagen (slang installeren, pomp inschakelen, afvalwater wegzuigen en systeem weer in orde brengen).
 b) Afzuigwagen: 120 afzuigingen per jaar (gebaseerd op twee passages per week bij 300 werkdagen, aangezien zowel de geringe tankinhoud als de hygiënische maatregelen (geurvorming) een regelmatige verwijdering noodzakelijk maken).

- c) Nieuwe schepen: 8 passagiersschepen * 1 arbeidsuur * 300 werkdagen (slang installeren, pomp inschakelen, afvalwater wegzuigen en systeem weer in orde brengen).
- 2) Y
 - a) Lozing op riolering: € 400 per passagiersschip (afgegeven hoeveelheid tot 10 m³ per afvoer).
 - b) Afzuigwaggen: € 800 per keer (inclusief voorrijkosten, leegpompen, vervoer en verwijdering van het huishoudelijk afvalwater door een verwijderingsonderneming).
 - c) Nieuwe schepen: geen jaarlijkse nalevingskosten, aangezien deze passagiersschepen op grond van ES-TRIN met een verzameltank voor afvalwater uitgerust moeten zijn. Uitgegaan wordt van een verwijdering door afgifte aan de riolering bij een ligplaats.

Alternatieven

Geen. Het verder afhouden van een aanpassing aan de technische bepalingen van de Europese Unie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart zou rechtstreeks in tegenspraak staan met de verwoorde doelstelling van beide organisaties van een verbeterde waterkwaliteit en bovendien tot een confrontatie met ten minste de Europese Unie leiden.

Motivering van de overgangsbepalingen

De huidige voorschriften van artikel 3 voor passagiersschepen die toegelaten zijn voor het vervoer van meer dan 50 passagiers en voor hotelschepen met meer dan 50 slaappleatsen kunnen komen te vervallen, aangezien de overgangstermijnen verstreken zijn.

De technische bepalingen van de EU (RL 2006/87/EG) en van de CCR (ROSR) leggen vast dat nieuw gebouwde passagiersschepen die voor meer dan 12 passagiers voorzien zijn, en

- a) op de Rijn varen, met ingang van 01.01.2006
- b) uitsluitend buiten de Rijn varen, met ingang van 31.12.2008

met verzameltanks voor huishoudelijk afvalwater of boordzuiveringsinstallaties uitgerust moeten zijn.

De schepen die al in de vaart genomen zijn, zijn tot ten minste 2045 vrijgesteld van deze bepalingen, aangezien de uitrusting achteraf moeilijk of zelfs onmogelijk is.

Met het oog op de harmonisatie met de overgangsbepalingen van het ROSR en Richtlijn (EU) 2016/1629 wordt voorgesteld een verwijzing naar deze bepalingen op te nemen in het CDNI. Deze verwijzing waarborgt de juridische overeenstemming van het CDNI met zowel de Rijnregels als de Europese bepalingen op het gebied van de technische voorschriften. In de praktijk zorgt dit ervoor dat een schip in technisch opzicht is uitgerust om aan de milieueisen van het CDNI te kunnen voldoen.

De opname van een verwijzing maakt het mogelijk om onmiddellijk rekening te houden met een wijziging die in ES-TRIN wordt aangebracht met betrekking tot de termijnen. CESNI werkt momenteel op initiatief van de CVP aan een aanzienlijke verkorting van deze overgangstermijnen met het oog op de milieubescherming (van 2045 naar 2030).

De nieuwe bepalingen brengen het CDNI in lijn met de technische voorschriften.

Het lozingsverbod voor schepen met meer dan 12 passagiers of meer dan 12 slaappleatsen die uiterlijk sinds 2008 over een verzameltank voor afvalwater moeten beschikken, dient redelijkerwijs pas toepassing te vinden vanaf het moment waarop ook de ontvangstinrichtingen moeten bestaan.

Deze inrichtingen moeten door middel van de herziening van het CDNI tot stand komen. Destijds voorzag het CDNI op dit gebied een overgangstermijn van vijf jaar voor schepen met meer dan 50 passagiers of meer dan 50 slaappleatsen. Het huidige voorstel gaat uit van ongeveer vier jaar.

De wijzigingen van artikelen 8.01 en 9.01 vormen een aanpassing aan de afvalbepalingen van de Donaucommissie. Dit vergroot de internationale harmonisatie.

2) Raming van de kosten

Ex-ante-raming ter vaststelling van de kosten om te voldoen aan een uitbreiding van Bijlage 2, artikel 9.01, derde lid, van het CDNI tot passagiersschepen met meer dan 12 passagiers of hotelschepen met meer dan 12 slaapplekken

5. Samenvatting

Burgers

Voor de burgers ontstaan er geen kosten in verband met de naleving van de voorgestelde voorschriften.

Bedrijfsleven

Voor de Duitse binnenvaart ontstaan voor de verwijdering van huishoudelijk afvalwater via de plaatselijke riolering, respectievelijk door het laten voorrijden van een fecaliëntankwagen, eenmalige kosten ter hoogte van 900.000 euro. Daarnaast ontstaan er nog lopende kosten ter hoogte van 1.400.000 euro per jaar.

Wanneer wordt uitgegaan van alle Verdragsluitende Partijen bij het CDNI ontstaan er voor het bedrijfsleven voor de verwijdering van huishoudelijk afvalwater eenmalige kosten ter hoogte van 5.700.000 euro en lopende kosten ter hoogte van 9.500.000 euro per jaar.

Overheid

Voor de overheid zal er slechts een geringe wijziging zijn in de werkzaamheden die verricht moeten worden om vergunningen af te geven voor de aanleg van aansluitingen op de riolering bij de ligplaatsen.

6. Overzicht van de kosten

Tabel 1: Kosten ten gevolge van de uitbreiding van Bijlage 2, artikel 9.01, derde lid, van het CDNI

<i>Toepassingsgebied</i>	<i>Bekendmaking van respectievelijk voorlichting over nieuwe voorschriften aan geadresseerden</i>	<i>Saldo jaarlijkse kosten in euro</i>	<i>Eenmalige conversie-kosten in euro</i>
Duitsland	Verwijdering huishoudelijk afvalwater (wW)	1.400.000	900.000
CDNI-toepassingsgebied	Verwijdering huishoudelijk afvalwater (wW)	9.500.000	5.700.000

7. Uitgangspunt en gevolgde methode voor de raming van de kosten

Het Duitse Bondsministerie voor Verkeer en digitale Infrastructuur, en met name afdeling WS25, heeft het Statistische Bundesamt (Duitse bureau voor de statistiek) in het kader van de voorgestelde uitbreiding van de voorschriften van Bijlage 2, artikel 9.01, derde lid, van het Verdrag inzake de inzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart van 9 september 1996 (CDNI) de opdracht gegeven een raming van de kosten te maken. De raming van de kosten ten gevolge van de voorgestelde wijziging van het CDNI, en dus van een overeenkomst die niet rechtstreeks een wettelijke regeling van de Duitse centrale overheid betreft, is een opdracht die buiten het gewone kader valt. Wijzigingen aan Bijlage 2 van het CDNI moeten echter op nationaal vlak één-op-één worden geïmplementeerd, zodat te verwachten valt dat de regeling rechtstreeks in het Duitse recht (CDNI-V) zal worden overgenomen.

De opdracht om een raming te maken omvat derhalve de eenmalige en lopende kosten voor de verwijdering van huishoudelijk afvalwater van passagiersschepen met meer dan twaalf

passagiers, respectievelijk hotelschepen met meer dan twaalf slaapplekken voor Duitsland, en, gescheiden daarvan, voor het hele toepassingsgebied van het CDNI (Duitsland, België, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland). Daarbij is uitgegaan van de ontwerp tekst van de wijziging in de versie van 29.08.2014.

De voor de raming relevante parameters werden verkregen aan de hand van bronnen die zowel door het Bondsministerie voor Verkeer en digitale Infrastructuur werden verstrekt, alsmede door eigen onderzoek, waarvoor onder andere de WSV (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, de Duitse waterwegbeheerder en scheepvaartautoriteit) werd geraadpleegd. Aangezien op het moment dat de raming werd gemaakt nog niet voor alle deelstaten gegevens over de relevante kostenaspecten beschikbaar waren, is ter aanvulling voor de berekening gebruik gemaakt van cijfers die wel al beschikbaar waren en plausibel waren. Daarom moet erop gewezen worden dat de extrapolatie van de kosten om aan de voorgestelde voorschriften te voldoen, tot stand gekomen is door te veronderstellen dat de kosten voor alle deelstaten min of meer dezelfde zouden zijn. De toegepaste ramingsmethode komt overeen met de richtsnoeren voor de berekening en beschrijving van nalevingskosten bij geplande nieuwe regelgeving van de Bondsregering (stand oktober 2012).

8. Toelichting van de kosten voor naleving voor het bedrijfsleven

Verwijdering huishoudelijk afvalwater van passagiersschepen met 13 tot 50 passagiers, respectievelijk slaapplekken (artikel 9.01, derde lid, Bijlage 2, CDNI).

e) Eenmalige verbouwkosten

Er zijn twee mogelijkheden huishoudelijk afvalwater van passagiersschepen te verwijderen. Op de eerste plaats is het mogelijk om een verzameltank voor huishoudelijk afvalwater in te bouwen. Door middel van een aansluiting, een afvoerslang en een pomp kan het huishoudelijk afvalwater vanuit deze verzameltank op een ligplaats in de plaatselijke riolering worden gepompt. Het is ook mogelijk het huishoudelijk afvalwater op de ligplaats weg te pompen door middel van een pompwagen en vervolgens door een vrachtwagen te laten afvoeren voor verdere verwijdering. A priori wordt ervan uitgegaan dat een groot deel van de betrokken schepen het huishoudelijk afvalwater op de riolering zal lozen, aangezien de kosten voor lozing op de riolering op lange termijn lager uitvallen dan het laten voorrijden van een fecaliëntankwagen.

Aantal gevallen

In Duitsland zijn er circa **80 passagiersschepen** waar deze regeling consequenties voor zou hebben. Er wordt vanuit gegaan dat zeventig procent van de betrokken passagiersschepen – dit komt overeen met **56 passagiersschepen** – achteraf nog voorzien zou moeten worden van verzameltanks voor huishoudelijk afvalwater (inclusief aansluiting, afvoerslang en pomp), omdat zowel voor een lozing op de riolering als voor het wegpompen door middel van een fecaliëntankwagen een tank aanwezig moet zijn. Op **24 passagiersschepen** zijn er al tanks ingebouwd, waarvoor alleen de aansluitingen nog gemonteerd zouden moeten worden. Voor elk tiende schip – oftewel voor **8 passagiersschepen** – moet op de ligplaats een verbinding met de riolering worden aangelegd; voor de meeste passagiersschepen kan gebruik gemaakt worden van de reeds beschikbare aansluitingen voor de lozing op de riolering bij de ligplaatsen.

In het gehele toepassingsgebied van het CDNI zullen circa **530 passagiersschepen** betroffen zijn. Daarvan uitgaand zullen **371 passagiersschepen** vuilwatertanks moeten inbouwen. Voor **159 passagiersschepen** gaat het daarbij om het achteraf inbouwen van aansluitingen op al bestaande vuilwatertanks. De aanleg van een aansluiting op de riolering voor tien procent van de passagiersschepen komt voor het gehele toepassingsgebied van het verdrag neer op **53 passagiersschepen**.

Benodigde tijd

Voor de planning van het inbouwen van een vuilwatertank moet ongeveer één werkdag (**8 uur**) worden gerekend. Hierin meegeteld is de tijd die nodig is om een fabrikant de opdracht te geven een tank te bouwen en om een ingenieursbureau in de arm te nemen voor het controleren en wijzigen van de stabiliteitsberekening. Daar komt nog een speciaal onderzoek bij door de Commissie van deskundigen.

In het kader van dit onderzoek moet gecontroleerd worden of voldaan wordt aan de eisen van de "Binnenschiffsuntersuchungsordnung" (regelgeving inzake het onderzoek van binnenvaartschepen), zowel qua eigenschappen en uitvoering van de tank en de aansluitingen, als qua stabiliteit.

Om aan een reeds bestaande tank een aansluiting te voorzien, zal naar schatting **één uur planning** vergen.

Voor de planning van de aansluiting op de riolering wordt **20 werkuur** gerekend. Daarbij gaat het om het in opdracht geven van de werkzaamheden aan een bouwfirma en de coördinatie met de desbetreffende autoriteiten.

De **arbeidskosten** zijn overgenomen uit de loonkostentabel "Wirtschaft des Leitfadens zur Ermittlung des Erfüllungsaufwands, Wirtschaftszweig H" (Richtsnoeren voor de vaststelling van nalevingskosten, economische sector H), stand 2018.

Materiële kosten

De kosten voor de verbouwing van een schip door het inbouwen van een tank met de bijbehorende aansluiting, afvoerslang, pomp en eventueel ook hefinstallatie belopen circa 10.000 euro per schip. Het gaat daarbij om individuele oplossingen met een tank die is aangepast aan de situatie aan boord van het schip (soms kan een tank niet rechtstreeks onder de sanitaire ruimten worden geplaatst). Voor de controle op de stabiliteitsberekening en de eventuele wijziging daarvan door een ingenieursbureau vereisen twee-en-een-halve dag werk à 600 euro per dag en liggen per schip rond de 1500 euro. Als de bijzondere keuring door de Commissie van deskundigen plaatsvindt in het kader van een regulier onderzoek dat sowieso regelmatig plaatsvindt, ontstaan er geen extra kosten voor het onderzoek. Als het onderzoek buiten een regulier onderzoek plaatsvindt, zal daar een dienovereenkomstige vergoeding voor gevraagd worden (zie navolgend). Alles bij elkaar genomen liggen de materiële kosten voor de inbouw van een verzameltank voor huishoudelijk afvalwater op reeds bestaande passagiersschepen bij **11.500 euro** per schip.

De montage van aansluitingen op passagiersschepen die al over een tank beschikken, bedragen **500 euro** per schip.

De aanleg van aansluitingsmogelijkheden op de plaatselijke riolering kost in totaal **20.000 euro** per aansluiting. Het gaat hierbij om grondwerkzaamheden, het leggen van een drukleiding, de installatie van aansluitingen bij de ligplaats en op de riolering, alsook de kosten voor de beschikbaarstelling van de aansluiting.

Vergoedingen

De kosten van een speciaal onderzoek door de Commissie van deskundigen worden berekend volgens de "Binnenschiffahrtkostenverordnung" (verordening inzake door de binnenvaart te dragen kosten) in de versie van 1.1.2018. De benodigde tijd zal in rekening worden gebracht à 12,50 euro per aangevangen kwartier (50 euro/uur). Naar schatting is daar 1,5 uur voor nodig, waar nog de kosten bijkomen voor de reis van de plaats waar de Commissie van deskundigen gevestigd is naar de plaats waar het schip onderzocht wordt. De gemiddelde reistijd van een deskundige van de Commissie van deskundigen (heen en terug) ligt bij 180 minuten (50 euro/uur), hetgeen neerkomt op 150 euro. Daar komen nog de kosten bij voor de administratieve werkzaamheden op kantoor en "nevenkosten". Per schip komt men uit op een gemiddeld bedrag van 400 euro.

Rekenvoorbeeld

De **eenmalige arbeidskosten** voor de planning van een tank zijn als volgt berekend:

$(56 \text{ passagiersschepen} * 8 \text{ uur}) * 63,40 \text{ euro arbeidsloon} = 28.400 \text{ euro}$

De **eenmalige materiële kosten** voor het achteraf inbouwen van een tank zijn als volgt:

$56 \text{ passagiersschepen} * 11.500 \text{ euro verbouwingskosten} = 644.000 \text{ euro}$

Tabel 2: Overzicht eenmalige kosten voor de naleving in Duitsland

Verwijdering huishoudelijk afvalwater (FZ)	Eenmalige arbeidstijd in aantal uren	Uurloon in euro/uur	Eenmalige arbeidskosten in euro	Eenmalige materiële kosten in euro	Totale eenmalige kosten voor de naleving in euro	Eenmalige kosten voor de naleving per geval in euro
Verzameltank (56)	448	63,40	28.403	644.000	672.403	12.007
Aansluiting (24)	24	63,40	1.521	12.000	13.521	563
Aansluiting op riolering (8)	160	63,40	10.144	160.000	170.144	21.268

Om aan de geplande voorschriften te voldoen zouden voor de Duitse binnenvaart eenmalige kosten ontstaan ter hoogte van circa **900.000 euro**. Dit bedrag bestaat uit eenmalige kosten voor het inbouwen van verzameltanks ter hoogte van 672.403 euro, het maken van aansluitingen ter hoogte van 13.521 euro en de aanleg van aansluitingen op de riolering van 170.144 euro. Al naar gelang de werkzaamheden die verricht moeten worden, ontstaan per schip eenmalige kosten om aan de voorschriften te voldoen die liggen tussen de 563 en 21.268 euro.

Tabel 3: Overzicht eenmalige kosten voor de naleving in het gehele toepassingsgebied van het CDNI

Verwijdering huishoudelijk afvalwater (FZ)	Eenmalige arbeidstijd in aantal uren	Uurloon in euro/uur	Eenmalige arbeidskosten in euro	Eenmalige materiële kosten in euro	Totale eenmalige kosten voor de naleving in euro
Verzameltank (371)	2.968	63,40	188.171	4.266.500	4.454.671
Aansluiting (159)	159	63,40	10.080	79.500	89.580
Aansluiting op riolering (53)	1.060	63,40	67.204	1.060.000	1.127.204

Om aan de geplande voorschriften te voldoen zouden voor de binnenvaart in het gehele toepassingsgebied van het CDNI eenmalige kosten ontstaan ter hoogte van **5.700.000 euro**. Dit bedrag bestaat uit eenmalige kosten voor het inbouwen van verzameltanks ter hoogte van 4.454.671 euro, het maken van aansluitingen ter hoogte van 89.580 euro en de aanleg van aansluitingen op de riolering van 1.127.204 euro.

f) Jaarlijkse kosten om aan de voorgestelde voorschriften te voldoen

Aantal gevallen

Voor de berekening van de jaarlijkse kosten om aan de voorschriften te voldoen, zijn drie factoren in overweging genomen. In Duitsland wordt ervan uitgegaan dat negentig procent van de passagiersschepen jaarlijkse kosten krijgen voor de lozing van huishoudelijk afvalwater op de riolering overeenkomstig de voorschriften, hetgeen neerkomt op **72 passagiersschepen**. Voor één op de tien passagiersschepen ontstaan jaarlijkse kosten voor de verwijdering van huishoudelijk afvalwater door middel van een fecaliëntankwagen (**8 passagiersschepen**). Afgezien daarvan wordt jaarlijks circa **één nieuw passagiersschip** in gebruik genomen waar de bepalingen van de hier voorgestelde regeling op van toepassing zijn.

Voor het toepassingsgebied van het CDNI gaat het om **477 passagiersschepen** die huishoudelijk afvalwater op de plaatselijke riolering lozen.

Voor in totaal **53 passagiersschepen** zal het huishoudelijk afvalwater door middel van een tankwagen worden verwijderd. Er wordt vanuit gegaan dat in het toepassingsgebied van het CDNI jaarlijks circa **8 nieuwe passagiersschepen** in gebruik worden genomen waar de bepalingen van de hier voorgestelde regeling op van toepassing zijn.

Benodigde tijd

Voor de lozing van huishoudelijk afvalwater op de plaatselijke riolering moet **één uur arbeidstijd** worden gerekend, om de slang aan te sluiten, de pomp in te schakelen, het huishoudelijk afvalwater weg te pompen en tot slot alles weer af te koppelen. Bij een schip dat 300 werkdagen per jaar vaart, wordt ervan uitgegaan dat de tank **één keer per dag** moet worden geleegd.

Voor een verwijdering van het huishoudelijk afvalwater door middel van een fecaliëntankwagen wordt **één uur arbeidstijd** gerekend. Dit is de tijd die nodig is voor het personeel om het schip voor te bereiden op de afgifte, het afpompen in het oog te houden en de formaliteiten af te wikkelen met de verwijderingsfirma. Het afpompen zelf duurt ongeveer twee uur en wordt door de firma gedaan die voor de verwijdering zorgt, zodat dit geboekt wordt onder de materiële kosten. In dit geval wordt bij een schip dat 300 werkdagen per jaar vaart, uitgegaan van **twee maal leegpompen per week** (120 maal leegpompen), omdat zowel de beperkte inhoud van de tank alsook hygiënische maatregelen (stankoverlast) een regelmatig afpompen vereisen.

De **arbeidskosten** zijn overgenomen uit de loonkostentabel "Wirtschaft des Leitfadens zur Ermittlung des Erfüllungsaufwands, Wirtschaftszweig H" (Richtsnoeren voor de vaststelling van nalevingskosten, economische sector H), stand 2018.

Materiële kosten

De kosten voor de verwijdering van huishoudelijk afvalwater door lozing op de riolering bedragen **400 euro** per jaar per schip, uitgaand van een afgegeven hoeveelheid van 10 m³ per keer.

De kosten voor de verwijdering door middel van een fecaliëntankwagen liggen bij **800 euro** per keer en omvatten voorrijkosten, leegpompen tank, vervoer en verwijdering van het huishoudelijk afvalwater door een verwijderingsonderneming.

Voor passagiersschepen die nieuw gebouwd zijn en in de vaart komen, ontstaan **geen jaarlijkse kosten voor de naleving** in de vorm van materiële kosten, omdat deze passagiersschepen op grond van de "Binnenschiffsuntersuchungsordnung" (regelgeving voor onderzoeken van binnenvaartschepen) al van een verzameltank voor huishoudelijk afvalwater voorzien moeten zijn. Er wordt vanuit gegaan dat de verwijdering plaatsvindt door afgifte aan de riolering bij een ligplaats.

Rekenvoorbeeld

De **jaarlijkse arbeidskosten** voor verwijdering door lozing op de riolering zijn als volgt:
(72 passagiersschepen * 1 arbeidsuur * 300 werkdagen) * 27,50 euro arbeidsloon = 594.000 euro

De **jaarlijkse materiële kosten** voor een verwijdering door lozing op de riolering zijn als volgt:
400 euro lozingskosten * 72 passagiersschepen = 28.800 euro

Tabel 4: Overzicht van de lopende nalevingskosten voor Duitsland

Verwijdering huishoudelijk afvalwater (FZ)	Arbeidstijd per jaar in aantal uren	Uurloon in euro/uur	Arbeidskosten per jaar in euro	Jaarlijkse materiële kosten in euro	Totale jaarlijkse kosten voor de naleving in euro	Jaarlijkse kosten voor de naleving per schip in euro
Lozing op riolering (72)	21.600	27,50	594.000	28.800	622.800	8.650
Tankwagen (8)	960	27,50	26.400	768.000	794.400	99.300
Nieuw schip (1)	300	27,50	8.250	400	8.650	8.650

Om aan de voorgestelde voorschriften te voldoen ontstaan voor de Duitse binnenvaart per jaar kosten ter hoogte van **1.400.000 euro**. Inbegrepen in deze kosten zijn de jaarlijkse kosten voor de verwijdering van huishoudelijk afvalwater door middel van aansluiting op de riolering bij een ligplaats ter hoogte van 622.800 euro, de verwijdering met behulp van een fecaliëntankwagen ter hoogte van 794.400 euro, alsmede kosten van jaarlijks 8.650 euro voor nieuwe passagiersschepen die in de vaart komen. Al naar gelang op welke wijze de verwijdering plaatsvindt, ontstaan om aan de voorgestelde voorschriften te voldoen per schip kosten per jaar ter hoogte van 8.650, respectievelijk 99.300 euro.

Tabel 5: Overzicht van de lopende nalevingskosten voor het gehele toepassingsgebied van het CDNI

Verwijdering huishoudelijk afvalwater (FZ)	Arbeidstijd per jaar in aantal uren.	Uurloon in euro/uur	Arbeidskosten per jaar in euro	Jaarlijkse materiële kosten in euro	Totale jaarlijkse kosten voor de naleving in euro
Lozing op riolering (477)	143.100	27,50	3.935.250	190.800	4.126.050
Tankwagen (53)	6.360	27,50	174.900	5.088.000	5.262.900
Nieuwe passagiersschepen (8)	2.400	27,50	66.000	3.200	69.200

Om aan de voorgestelde voorschriften te voldoen ontstaan voor de binnenvaart in het hele toepassingsgebied van het CDNI kosten per jaar ter hoogte van **9.500.000 euro**. Inbegrepen in deze kosten zijn de jaarlijkse kosten voor de verwijdering van huishoudelijk afvalwater door middel van aansluiting op de riolering bij een ligplaats ter hoogte van 4.126.050 euro, de verwijdering met behulp van een fecaliëntankwagen ter hoogte van 5.262.900 euro, alsmede jaarlijkse kosten van 69.200 euro voor nieuwe passagiersschepen die in de vaart komen.

Bron:

Statistisches Bundesamt
A 303/11302000
Stefanie Brinkwerth, Sabrina Roski
Bonn, 06.06.2018

Beschluss CDNI 2021-I-7

Teil C

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

Die Konferenz der Vertragsparteien,

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

in Kenntnis, dass der Schutz der Umwelt sowie die Sicherheit und das Wohlergehen des Schiffspersonals und der Nutzer der Wasserstraße für die Binnenschifffahrt eine vorrangige Aufgabe darstellen,

in der Erwägung, dass klare Vorschriften für die Sammlung und Trennung von Abfällen an Bord einen wichtigen Beitrag zur Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt darstellen,

in der Erwägung, dass es in diesem Bereich sinnvoll wäre, einheitliche internationale Rechtsvorschriften zu entwickeln,

in der Überzeugung, dass die Verwendung klarer und transparenter Piktogramme, die eine eindeutige Kennzeichnung der Sammelbehälter an Bord ermöglichen, ein wesentlicher Aspekt für eine einheitliche Umsetzung dieser Bestimmungen darstellt,

unter Berücksichtigung der in der Praxis gewonnenen Erfahrungen in diesem Bereich,

auf Vorschlag ihrer Arbeitsgruppe und um einer ausdrücklichen Bitte des Gewerbes nachzukommen,

beschließt die in Anlage 1 aufgeführte Änderung von Artikel 9.03,

nimmt die in Anlage 2 aufgeführten Leitlinien an und bittet ihre Arbeitsgruppe, für eine weite Verbreitung zu sorgen.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.

Anlagen

Anlage 1 CDNI 2021-I-7

Teil C

Änderung von Artikel 9.03 der Anwendungsbestimmung

Artikel 9.03 der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt wird wie folgt gefasst:

- „(1) Der Schiffsführer hat sicherzustellen, dass die in Artikel 9.01 Absatz 1 genannten Abfälle getrennt gesammelt und abgegeben werden. Hausmüll ist wenn möglich getrennt nach Papier, Glas, Hartplastik/Hartkunststoffen, Verpackungsabfällen (Kunststoff, Metall und Getränkekartons), Restmüll und sonstigen Abfällen abzugeben.
- (2) Das Verbrennen der in Artikel 9.01 Absatz 1 genannten Abfälle an Bord ist verboten.
- (3) Die Betreiber von Fahrgastschiffen, die über Bordkläranlagen nach Anhang V verfügen, haben für die ordnungsgemäße Abgabe des Klärschlammes gegen Nachweis gemäß den innerstaatlichen Vorschriften in geeigneter Weise selbst zu sorgen.
- (4) Der Schiffsführer eines unter Artikel 9.01 Absatz 3 vom Verbot der Einleitung häuslicher Abwässer betroffenen Fahrgastschiffes hat sicherzustellen, dass die häuslichen Abwässer an Bord des Fahrzeugs in geeigneter Weise gesammelt und bei einer Annahmestelle oder -anlage nach Artikel 8.02 Absatz 3 abgegeben werden, sofern das Fahrgastschiff nicht über eine Bordkläranlage nach Artikel 9.01 Absatz 4 verfügt.
- (5) Die in Absatz 1 genannten gesammelten Abfälle sind an Bord in geeigneten Sammelbehältern zu lagern, die mit entsprechenden Piktogrammen gekennzeichnet sind.“

Anlage 2 CDNI 2021-I-7

**CDNI-Leitlinien
für die Lagerung von getrennten Abfallströmen an Bord und die entsprechende Kennzeichnung durch Piktogramme**

Artikel 9.03 von Teil C des CDNI legt fest, wie die in Artikel 9.01 Absatz 1 aufgeführten Abfälle gesammelt, abgegeben und, wenn möglich, in verschiedene Abfallkategorien getrennt werden sollen. Diese Leitlinien konkretisieren den neuen Absatz 5 und erklären, wie die Sammlung an Bord erfolgen sollte und welche Piktogramme dafür verwendet werden können.

Um Farb- und Sprachbarrieren zu vermeiden, sind neutrale, leicht erkennbare Piktogramme gewählt worden. Die Anwendung dieser Piktogramme ist jedoch unverbindlich.

Verwendung der Piktogramme:

Die Piktogramme können auf geeignete Sammelbehälter an Bord des Schiffes für die getrennte Lagerung der Abfallströme Papier, Glas, Verpackungsmüll (Plastik, Metall (Dosen) und Getränkekartons), organischer Abfall (Küchen- und Gartenabfälle) und Restmüll angebracht werden. Diese Sammelbehälter müssen mit einem Aufkleber oder Ausdruck versehen sein, aus dem hervorgeht, welche Abfallart in welchen Behälter gehört.

Hinweise zur Entsorgung von Abfällen:

Verpackungen müssen ordnungsgemäß restentleert, gut abgetropft bzw. ausgekratzt sein. Bei der Sammlung von organischen Abfällen ist dafür zu sorgen, dass keine plastikhaltigen Abfälle hinzugefügt werden.

Eine möglichst weitgehende Trennung der oben genannten Abfälle vom Restmüll ermöglicht es dem Schiffsführer, das Restmüllvolumen zu reduzieren.

Papier



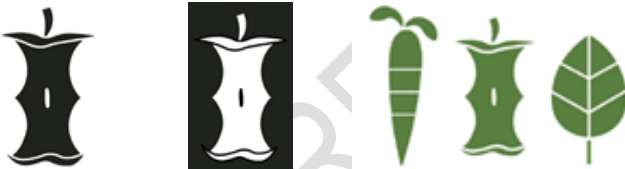
Glas



Verpackungsmüll aus Kunststoff, Metall und Getränkekartons



Organischer Abfall



Restmüll



Résolution CDNI 2021-I-7

Partie C

Harmonisation internationale pour les ordures ménagères et uniformisation des pictogrammes utilisés Amendement de l'article 9.03 et lignes directrices

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 14 et 19,

consciente que la protection de l'environnement ainsi que la sécurité et le bien-être des personnels et des usagers de la voie d'eau constituent des impératifs pour la navigation intérieure,

considérant que des prescriptions claires relatives à la collecte et au tri sélectif des déchets à bord sont vectrices d'une navigation intérieure toujours plus durable,

considérant qu'il importe à cet égard de mettre en œuvre une réglementation internationale uniforme,

convaincue que des pictogrammes clairs et transparents, permettant l'identification sans ambiguïté des récipients de collecte à bord, constituent un outil essentiel pour une mise en œuvre uniforme de ces prescriptions,

tenant compte des enseignements acquis dans la pratique,

sur la proposition de son groupe de travail et afin de répondre à une demande expresse de la profession,

adopte l'amendement à l'article 9.03 telle que présenté en annexe 1,

adopte les lignes directrices en annexe 2 et invite son groupe de travail à en assurer la meilleure dissémination possible.

La présente résolution entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

Annexes

Annexe 1 : Amendement de l'article 9.03 du Règlement d'application

Annexe 2 : Lignes directrices

Partie C

Amendement de l'article 9.03 du Règlement d'application

L'article 9.03 du Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est rédigé comme suit :

« (1) Le conducteur doit assurer la collecte à bord et le dépôt séparé des déchets visés à l'article 9.01, paragraphe 1.

Si possible, les ordures ménagères doivent être déposées séparément selon les catégories suivantes : papier, verre, matières plastiques/synthétiques rigides, déchets d'emballage (synthétiques, métalliques et en carton), déchets résiduels et autres déchets.

(2) L'incinération des déchets visés à l'article 9.01, paragraphe 1, est interdite à bord.

(3) Les exploitants des bateaux à passagers qui disposent d'une station d'épuration de bord conforme à l'appendice V doivent veiller eux-mêmes de manière appropriée au dépôt réglementaire des boues de curage, contre attestation sur la base des dispositions nationales.

(4) Il incombe au conducteur d'un bateau à passagers soumis à l'interdiction du déversement d'eaux usées domestiques conformément à l'article 9.01 paragraphe 3, de s'assurer que les eaux usées domestiques sont collectées à bord du bateau d'une manière appropriée, puis déposées auprès d'une station ou installation prévue à l'article 8.02 paragraphe 3, si le bateau à passagers est dépourvu d'une station d'épuration de bord au sens de l'article 9.01 paragraphe 4.

5) Les déchets collectés visés au paragraphe 1 doivent être stockés à bord dans des récipients de collecte appropriés portant les pictogrammes correspondants. »

Annexe 2 CDNI 2021-I-7

**Lignes directrices de la CDNI
relatives aux flux de déchets triés et entreposés à bord, ainsi qu'à la signalétique correspondante sous la forme de pictogrammes**

L'article 9.03 de la partie C de la CDNI prescrit la manière dont la collecte et le dépôt des déchets visés à l'article 9.01, paragraphe 1, doivent être effectués, en les séparant si possible en différentes catégories de déchets. Les présentes lignes directrices apportent des précisions sur le nouveau cinquième paragraphe, qui contient des éclaircissements concernant la manière dont doit se dérouler la collecte à bord et les pictogrammes à utiliser à cette fin.

Afin d'éviter les barrières linguistiques et liées aux couleurs utilisées, il a été décidé de proposer un système de pictogrammes neutres et aisément reconnaissables. Ces dispositions sont cependant non contraignantes.

Utilisation des pictogrammes :

Les pictogrammes peuvent être fixés sur des récipients de collecte appropriés à bord des bateaux, qui sont destinés au stockage séparé des flux de déchets : papier, verre, déchets d'emballage (en plastique, en métal (cannettes) et en carton (briques alimentaires), déchets organiques (déchets de légumes, de fruits et de jardin) et déchets résiduels. Ces récipients de collecte doivent être munis d'une étiquette ou d'une impression indiquant quel type de déchets doit être placé dans quel conteneur.

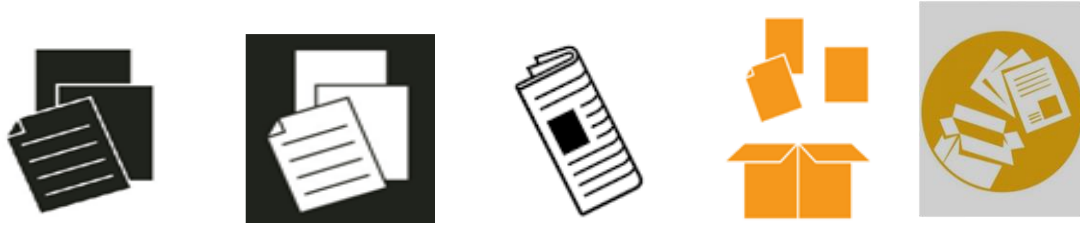
Instructions pour l'élimination des déchets :

Les emballages doivent être correctement vidés, égouttés ou raclés.

Lors de la collecte des déchets organiques, il convient de veiller à ne pas inclure de déchets susceptibles de contenir du plastique.

Séparer autant que possible les déchets susmentionnés des déchets résiduels permet au conducteur de réduire le volume des déchets résiduels.

Papier



Verre



Déchets d'emballages en matière plastique, en métal, et en carton



Déchets organiques



Déchets résiduels



Besluit CDNI 2021-I-7

Deel C

Internationale harmonisatie voor huisvuil en uniformering van de symbolen Wijziging van artikel 9.03 en richtsnoeren

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en met name de artikelen 14 en 19,

wetende dat de bescherming van het milieu alsmede de veiligheid en het welzijn van het scheepvaartpersoneel en de gebruikers van de waterweg voor de binnenvaart het hoogste gebod vormen,

overwegende dat duidelijke regels voor de verzameling en scheiding van het afval aan boord een factor vormen die bijdraagt aan de verduurzaming van de binnenvaart,

overwegende dat het wat dit betreft goed zou zijn om te komen tot uniforme internationale regelgeving,

in de overtuiging dat het gebruik van duidelijke en transparante pictogrammen waardoor de verzamelreservoirs aan boord zonder problemen herkend kunnen worden een essentieel aspect vormen voor een uniforme tenuitvoerlegging van deze bepalingen,

rekening houdend met de ervaringen die in de praktijk hiermee zijn opgedaan,

op voorstel van haar werkgroep en teneinde tegemoet te komen aan een uitdrukkelijk verzoek van het bedrijfsleven,

gaat over tot goedkeuring van de wijziging van artikel 9.03 zoals bijgevoegd in bijlage 1,

stemt in met de richtsnoeren in bijlage 2 en verzoekt haar werkgroep te zorgen voor een ruime verspreiding hiervan.

Het onderhavige besluit wordt van kracht op 1 januari 2022.

Bijlagen

Bijlage 1 CDNI 2021-I-7

Deel C

Wijziging van artikel 9.03 van de Uitvoeringsregeling

Artikel 9.03 van de Uitvoeringsregeling behorende bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart komt als volgt te luiden:

- “(1) De schipper dient zeker te stellen dat het in artikel 9.01, eerste lid, genoemde afval gescheiden wordt verzameld en afgegeven. Huisvuil dient, indien mogelijk, gescheiden naar de categorieën papier, glas, harde (plastic) kunststoffen, verpakkingsafval (plastic, metaal en drankkartons), restafval en overig afval te worden afgegeven.
- (2) Het is verboden het in artikel 9.01, eerste lid, genoemde afval aan boord te verbranden.
- (3) De exploitanten van passagiersschepen die over boordzuiveringsinstallaties beschikken welke voldoen aan Aanhangsel V, dienen zelf op passende wijze te zorgen voor de correcte afgifte van het zuiveringslib tegen ontvangstbewijs volgens de nationale voorschriften.
- (4) De schipper van een passagiersschip dat krachtens artikel 9.01, derde lid, onder het lozingsverbod voor huishoudelijk afvalwater valt, dient zeker te stellen dat het huishoudelijk afvalwater op een passende wijze aan boord van het schip wordt verzameld en overeenkomstig artikel 8.02 derde lid, bij een installatie of inzamelstation wordt afgegeven, voor zover het passagiersschip niet over een zuiveringsinstallatie overeenkomstig artikel 9.01, vierde lid, beschikt.
- 5) De in het eerste lid bedoelde ingezamelde afvalstoffen dienen aan boord opgeslagen te worden in daarvoor geschikte verzamelreservoirs die voorzien zijn van geëigende pictogrammen.”

Bijlage 2 CDNI 2021-I-7

Richtsnoeren CDNI

Met betrekking tot de opslag van gescheiden afvalstromen aan boord en de etikettering c.q. hiervoor gebruikte pictogrammen

Artikel 9.03 van Deel C van het CDNI schrijft voor hoe de onder artikel 9.01, eerste lid, genoemde afvalstoffen verzameld, afgegeven en indien mogelijk gescheiden dienen te worden in diverse categorieën. Deze richtsnoeren vormen een uitwerking van het nieuwe vijfde lid en leggen uit hoe de verzameling aan boord moet plaatsvinden en welke pictogrammen daarvoor gebruikt kunnen worden.

Om kleur- en taalbarrières te voorkomen is gekozen voor neutrale, goed herkenbare pictogrammen. De toepassing daarvan is echter vrijblijvend.

Gebruik pictogrammen:

De pictogrammen kunnen geplaatst worden op geschikte verzamelreservoirs aan boord van het schip die bestemd zijn om de afvalstromen papier, glas, verpakkingsafval (van plastic, metaal (blikjes) en drankkartons, organisch afval (groente, fruit- en tuinafval), en restafval gescheiden te kunnen opslaan. De verzamelreservoirs dienen te worden voorzien van een sticker of uitgeprinte afbeelding die weergeeft welke soort afvalstof in welk reservoir thuishoort.

Aanwijzingen voor het opslaan van afval:

Verpakkingen moeten goed geleegd, leeggegoten of leeggeschraapt zijn.

Bij de inzameling van organisch afval moet ervoor gezorgd worden dat er geen afval wordt toegevoegd waarin zich plastic zou kunnen bevinden.

Door de bovenstaande afvalstromen maximaal te scheiden van het restafval kan de schipper het volume restafval verminderen.

Papier



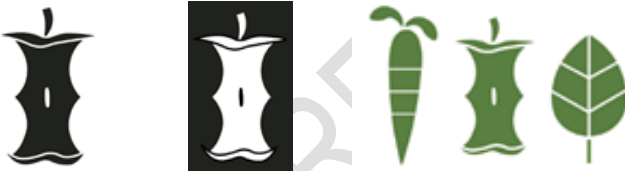
Glas



Verpakkingsafval van plastic, metaal en drankkartons



Organisch afval



Restafval



REFERENTENENTWURF

Anlage 6

Beschluss CDNI 2022-I-4

Teil A

Erhöhung der Entsorgungsgebühr für öl- und fetthaltige Abfälle auf 10,00 Euro je 1000 Liter geliefertes Gasöl ab dem 1. Januar 2023

Die Konferenz der Vertragsparteien,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

beschließt, Artikel 3.03 der Anwendungsbestimmung entsprechend zu ändern,

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

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

Anlage 1: Änderung von Artikel 3.03 der Anwendungsbestimmung.

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

Anlage 1 CDNI 2022-I-4

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

Artikel 3.03 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung wird wie folgt geändert:

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

REFERENTENENTWURF

Anlage 2 CDNI 2022-I-4

Teil A

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Einnahmen und Ausgaben von 2011 bis 2021

Mit der Unterzeichnung des CDNI im Jahre 1996 einigten sich die Vertragsstaaten auf eine Entsorgungsgebühr in Höhe von 7,50 Euro / 1.000 Liter mineralölsteuerfrei gebunkerten Gasöls. Mit dieser Gebühr wurden in den ersten 7 Jahren, in denen das SPE-CDNI (elektronisches Zahlungssystem des CDNI) operativ war, jeweils mehr Einnahmen erzielt als zur Deckung der Kosten benötigt wurde (Mehreinnahmen) 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 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 Flusskreuzfahrten und in geringerem Maße auch des Warenverkehrs. Die Auswirkungen auf das Finanzierungssystem von Teil A des CDNI waren mit einem Rekordrückgang der Einnahmen aus den Entsorgungsgebühren um 5,7 % im Vergleich zum Jahr 2019 beträchtlich.

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

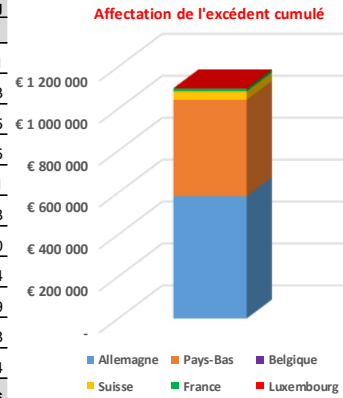
Die Gründe für diese kontinuierliche Entwicklung sind vielfältig:

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

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

Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 2011 bis 2021¹³

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



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

Kumulierte Übertragungen von 2011 bis 2021

Etat/IN	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (provisoire)	Etat Cumulé
DE	430 267,67 €	449 389,10 €	476 401,58 €	431 623,22 €	359 027,53 €	170 099,86 €	70 231,74 €	- 506 207,70 €	- 516 814,27 €	- 852 870,87 €	72 324,61 €	583 472,47 €
BE	80 994,61 €	77 801,95 €	78 630,03 €	124 147,02 €	103 603,79 €	52 689,20 €	21 432,71 €	- 157 905,52 €	- 154 401,83 €	- 260 048,45 €	22 463,76 €	- 10 592,74 €
FR		2 474,28 €	13 986,45 €	6 737,65 €	5 922,47 €	797,73 €	857,33 €	- 5 021,43 €	- 4 261,28 €	- 9 244,84 €	728,94 €	12 977,30 €
LUX	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	- 813,79 €	- 829,15 €	- 917,84 €	83,55 €	1 586,27 €
NL	306 797,89 €	311 751,20 €	331 705,02 €	303 193,68 €	247 165,17 €	114 130,88 €	48 280,59 €	- 331 329,08 €	- 346 370,74 €	- 579 984,00 €	52 939,69 €	458 280,30 €
CH	26 427,57 €	24 875,35 €	19 556,12 €	19 574,64 €	22 219,90 €	8 809,67 €	3 414,85 €	- 23 073,20 €	- 24 580,73 €	- 39 188,53 €	3 273,39 €	41 309,03 €
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 €	151 813,93 €	1 087 032,63 €

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

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

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

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

2. Finanzielle Entwicklung in den Jahren 2021 bis 2022

Um die Stabilität des Systems zu gewährleisten und die Kosten des Systems zu decken, hat die Konferenz der Vertragsparteien auf Vorschlag der IAKS und in Absprache mit dem Gewerbe beschlossen, die Entsorgungsgebühr zum 1. Januar 2021 auf 8,50 Euro pro 1.000 Liter gebunkerten Gasöls zu erhöhen. Die Auswirkungen dieser Erhöhung sind bei den vorläufigen Ergebnissen des internationalen Finanzausgleichs zu beobachten. **2021** konnte nach drei aufeinanderfolgenden Jahren mit Defiziten **erneut ein nahezu ausgeglichenes vorläufiges Ergebnis** verzeichnet werden. Es ist jedoch anzumerken, dass die Einnahmen automatisch durch die Erhöhung der Entsorgungsgebühr und nicht durch eine Erhöhung der gebunkerten Mengen steigen. Letztere bleiben in etwa auf dem Niveau von 2019.

¹³ Sofern nicht anders angegeben, sind alle Daten dem internationalen Finanzausgleich des CDNI entnommen. Bei den Daten für 2021 handelt es sich um vorläufige Daten.

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

3. Planung für 2023 und darüber hinaus

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

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

Die Gründe für diese Entwicklung sind folgende:

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

Schätzung von Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 2022-2025

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

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

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

4. Überblick über die Wirtschaftslage des Güterverkehrs auf dem Rhein im Jahr 2021¹⁴

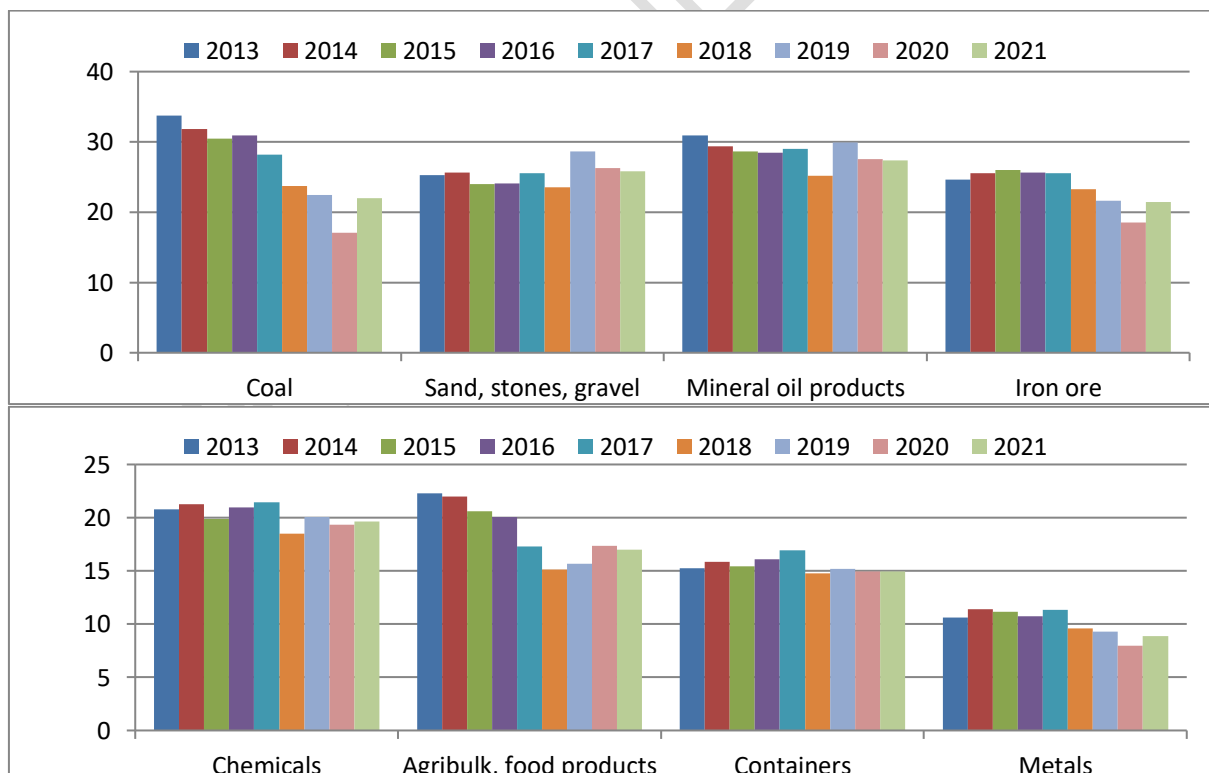
4.1 Güterverkehr

Zu der Wirtschaftslage des Güterverkehrs auf dem Rhein ist insgesamt **eine Erholung sichtbar**. Der Güterverkehr hat im Jahr 2021 um 5,4% zugenommen im Vergleich zu 2020. Insbesondere den zwei Trockengütersegmenten, Eisenerz und Kohle, ist die Erholung gut zu rechnen. Beide zeigen eine positive Wachstumsrate von Eisenerz +15% und Kohle +28%. Dies ist auf zwei Gründe zurückzuführen. Der eine ist der starke Anstieg der Kohlenachfrage im Energiesektor aufgrund der explodierenden Gaspreise, der andere ist auf die gestiegene Stahlproduktion zurückzuführen. Anfang April schlug die Europäische Kommission vor, **russische Kohle zu verbieten**, obwohl sie **45% der gesamten europäischen Kohleinfuhren** ausmacht. Dies könnte einerseits den Ausbau erneuerbarer Energien stärken aber andererseits auch die Verschiebung des Austritts aus der Kernenergie bedeuten. **Man erwartet dennoch weiterhin eine erhöhte Nachfrage nach Kohle.**

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

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

Gütertransport auf dem traditionellen Rhein nach Gütersegmenten (in Millionen Tonnen)¹⁵



Quelle: Analyse der ZKR anhand der Daten von Destatis

¹⁴ Dieses Kapitel wurde in Zusammenarbeit mit der Marktbeobachtung der ZKR erstellt. Alle Berichte der Marktbeobachtung finden Sie auf der Internetseite: <https://inland-navigation-market.org/?lang=de>

¹⁵ Für Container: Nettogewicht

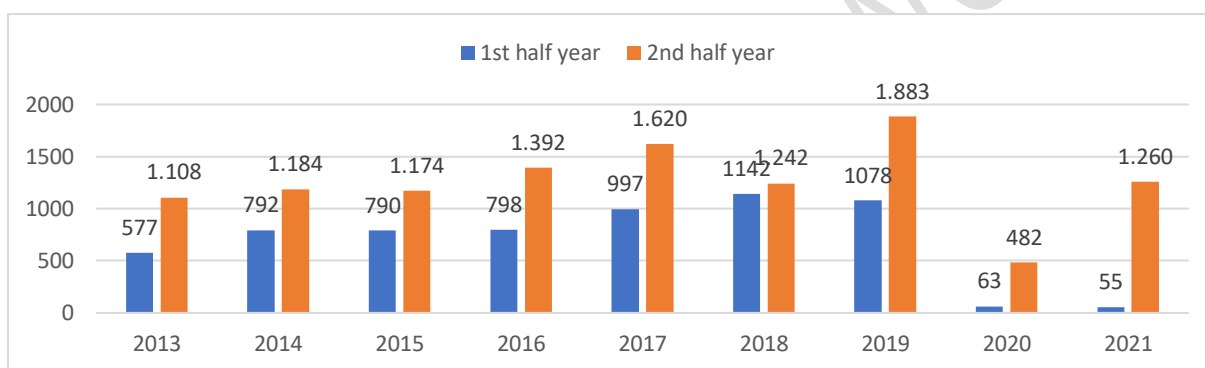
Gütertransport auf dem traditionellen Rhein insgesamt
und nach Hauptgütersegmenten (in Millionen Tonnen)
und Entwicklung 2020/2019

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

4.2 Personenverkehr

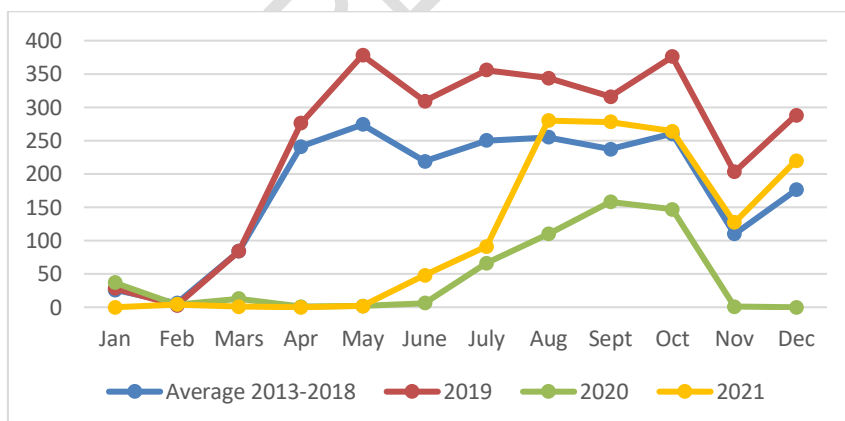
Im ersten Halbjahr 2021 war der Personenverkehr noch 90-95% vom Niveau des ersten Halbjahres 2019 (!) entfernt.

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



Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

Vergleich seit 2017



Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

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

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

Quelle: BEV, 13. April 2022

4.3 Konsequenzen für die Entsorgungsgebühr

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Die Zahlen werden aus den Entsorgungsgebühren extrapoliert)

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

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

Kosten/Einnahmen-Saldo 2020-202

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

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

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

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

Vorläufige Schlussfolgerungen:

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

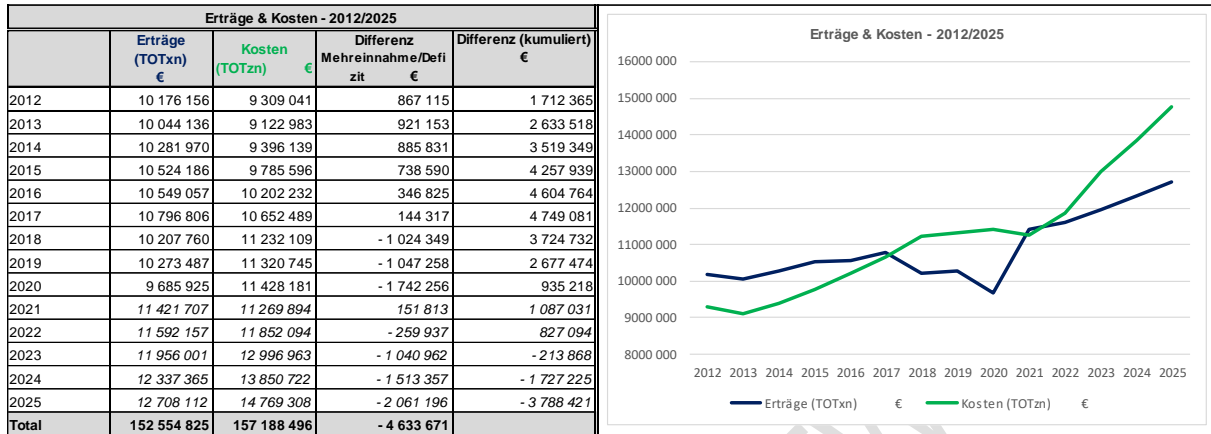
5. Analyse der aggregierten Daten seit 2012 und Ausblick

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

Die vorläufigen Daten des Haushaltsjahres 2021 weisen seit 2011 kumulierte Mehreinnahmen von ungefähr 1 000 000 € aus. Allerdings wurde in den vergangenen Jahren bereits ein erheblicher Rückgang der Jahresmehreinnahme festgestellt. Die Einnahmen bleiben weitgehend stabil, wobei die Kosten beständig ansteigen. Das laufende Jahr (2022) wird voraussichtlich trotz der Erhöhung der Entsorgungsgebühr um einen Euro zum 1. Januar 2021 erneut mit einem Defizit abschließen. Dies

bedeutet, dass die Einnahmen aus der Entsorgungsgebühr die Kosten für die Sammlung und Entsorgung öl- und fetthaltiger Abfälle nicht mehr decken. Diese Tendenz setzt sich voraussichtlich fort.

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



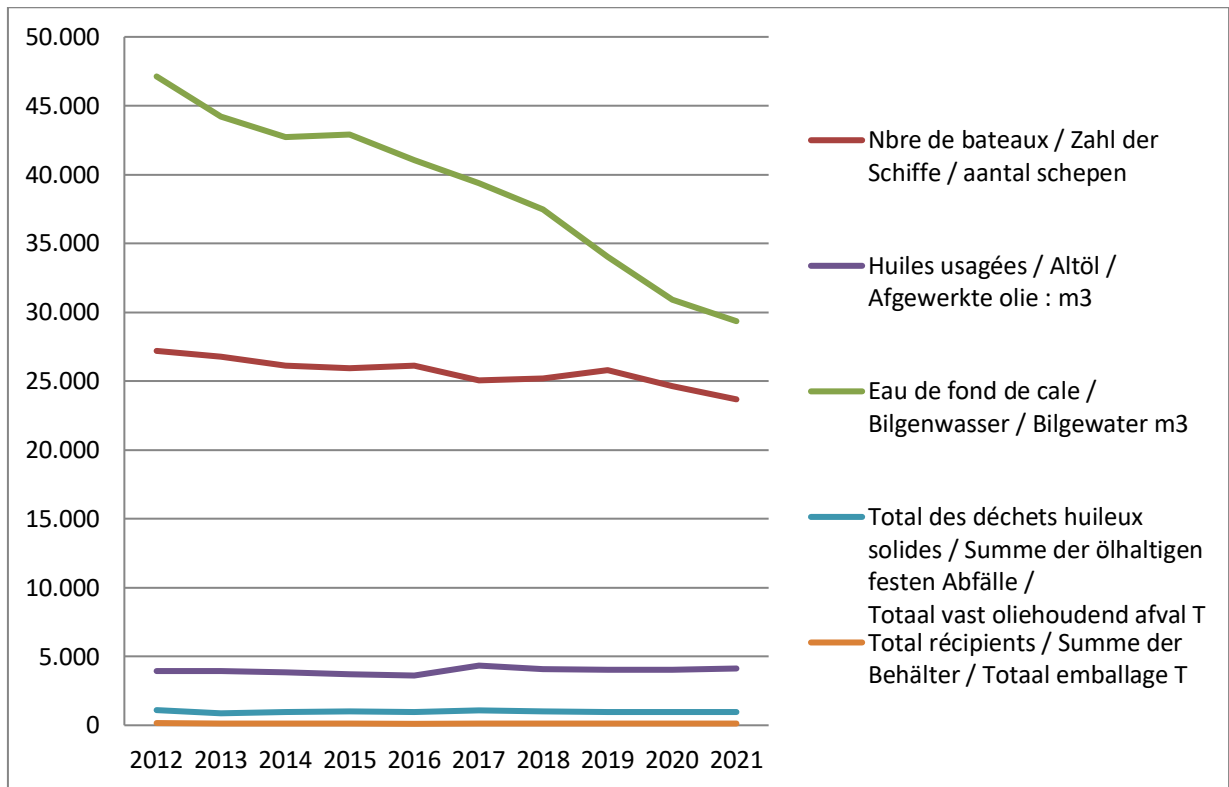
Diese Abbildung zeigt, dass ab 2022 die Einnahmen unter den Ausgaben liegen werden.

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

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

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

Entwicklung der Abfallmengen



6. Derzeitige Überlegungen mit eventuellen Auswirkungen auf den Finanzausgleich

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

Diskutierte Prioritäten:

- Als Mindestziel die Aufrechterhaltung des bestehenden Netzes von Annahmestellen auf dem aktuellen Stand, was bedeutet, dass ein Kostenanstieg wahrscheinlich ist;
- Nutzung innovativer Synergien bei der Abfallsammlung;
- Reduzierung der gesammelten Abfallmengen;
- Überprüfung der Finanzierungsstruktur.
- In **Frankreich** werden derzeit Überlegungen über eine **Ausdehnung des Übereinkommens** auf das gesamte Hoheitsgebiet angestellt. Diese Ausdehnung würde zur Einrichtung zusätzlicher Annahmestellen führen. Frankreich hat in seine Evaluierung die Entsorgungsgebühr einbezogen und zielt auf ein ausgeglichenes System zwischen Einnahmen und Ausgaben ab.
- Auch der **Modernisierungsbedarf der Bilgenentölerflotte**¹⁶ sollte berücksichtigt werden. Zum heutigen Stand wurden etwa 80 % der in Betrieb befindlichen Bilgenentölungsboote vor 1980 gebaut, und langfristig werden diese Schiffe den geltenden Vorschriften nicht mehr entsprechen: Ab dem 1. Januar 2039 müssen alle Bilgenentölungsboote in 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

¹⁶ Gegenstand des IAKS-Berichts über die jährliche Bewertung des Finanzierungssystems und Vorschlag für die Höhe der Entsorgungsgebühr 2019.

Doppelhüllenbauweise ausgeführt. Auf nationaler Ebene werden Konsultationen durchgeführt, wobei der Erneuerung der Bilgenentölerflotte Rechnung getragen wird, insbesondere bei der Ausarbeitung eines mehrjährigen Strategieplans.

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

7. Bewertung des Betrags der Abfallentsorgungsgebühr

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

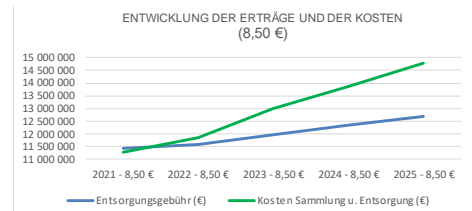
Angesichts der jüngsten Entwicklungen im Zusammenhang mit dem System der Abfallnahme ist es sehr wahrscheinlich, dass ab 2023 eine weitere Erhöhung der Entsorgungsgebühr vorgenommen werden muss.

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

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

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

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

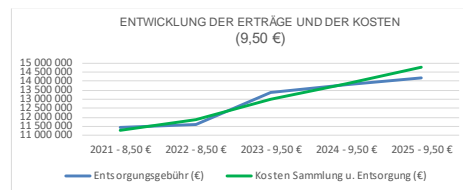


Bei dieser Hypothese ist die Finanzierung des Systems ab 2022 nicht mehr möglich und die kumulierten Überschüsse werden nicht mehr zu einer ausreichenden Liquidität führen, um das System ohne Bankkredite zu finanzieren.

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

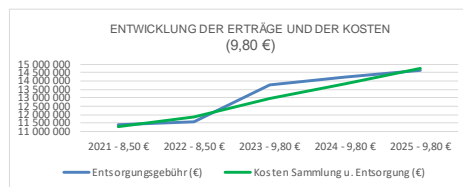
mit 9,50€

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



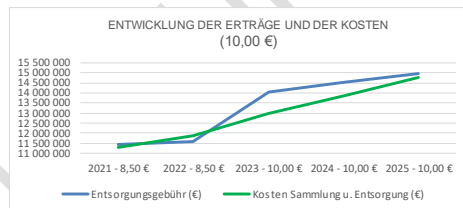
mit 9,80€

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



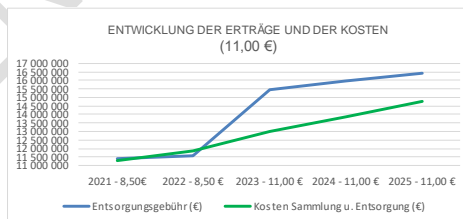
mit 10,00€

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



mit 11,00€

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



8. Vorschlag für den Betrag der Entsorgungsgebühr 2023

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

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

Anhänge:

Anhang 1: Kumulierte Zahlen und prozentuale Veränderung 2012-2021










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

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

CDNI														
			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2021
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		27 192	26 795	26 144	25 936	26 127	25 059	25 180	25 781	24 628	23 673	280 133	-12,94%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie :	m3	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	4 117	44 218	4,97%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 460	34 004	30 917	29 352	400 049	-37,72%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	977	7 967	-9,50%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	118	1 039	-27,14%
	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung /</u> <u>Zn - Kosten inzameling & verwijdering</u>													
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 232	10 652 489	11 232 110	11 320 744	11 428 180	11 269 894	113 323 001	21,06%
	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde Xn - verwijderingsbijdrage</u>													
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 207 760	10 273 486	9 685 926	11 421 707	114 410 033	12,24%

* provisoire / Vorläufig / voorlopig

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

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

Quelle: CDNI (2022)

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

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

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

Die Informationen über das Netz an Annahmestellen sind auf der CDNI-Website mit detaillierten Angaben zu jeder Annahmestelle. <https://www.cdni-iwt.org/> zu finden. Diese Informationen sind auch über die Websites der Innerstaatlichen Institutionen zugänglich.

Diese Annahmestellen sind wie folgt verteilt:

- 13 in Deutschland, darunter zwei in Doppelhülle ausgeführte Bilgenentölungsboote,**
- 12 in Belgien,**
- 1 in Frankreich,**
- 1 in Luxemburg,**
- 25 in den Niederlanden und**
- 1 in der Schweiz.**

Länderbeschreibungen im Vergleich

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

Länderbeschreibung Deutschland



Einsatzgebiet:

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

Sammlung und Entsorgung:

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

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

Auftragsvergabe:

Der BEV beauftragt Unternehmen nach europaweiten Ausschreibungen. Wie sich die Angebotssumme der Bieter hinsichtlich Abschreibung, Administration, Betrieb, Personalkosten, Unterhaltungs- und Wartungskosten der Boote zusammensetzt, ist dem BEV nicht bekannt. Für die erbrachten Leistungen vergütet der BEV die vertraglich vereinbarten Beträge.

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

Länderspezifische Besonderheiten:

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

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

Länderbeschreibung Luxemburg:

Einsatzgebiet



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

Länderspezifische Besonderheiten:

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

Länderbeschreibung Schweiz:



Einsatzgebiet:

Die Bilgenentölung in der Schweiz wird auf der rund 25 Kilometer langen Stromstrecke durch das Bilgenentölungs-/Ölwehrboot BIBO REGIO der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) durchgeführt. Nebst der Übernahme von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen wird BIBO REGIO bei Bedarf in diesem Einsatzgebiet zusätzlich für die Ölwehr auf dem Wasser und für andere allgemeine 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 24 Schiffen und einer Landstation besteht. Aufgrund dieser umfassenden Abdeckung ist das Fahrgebiet der Bilgenentölungsboote relativ klein. Bei Schiffen, die außerhalb des Abfallsammelgebiets fahren, wird ein Lastwagen eingesetzt. Alle Annahmestellen sammeln alle unter Teil A fallenden Abfälle.



Sammlung und Entsorgung:

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

Auftragsvergabe:

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

Länderspezifische Besonderheiten:

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

Länderbeschreibung Belgien:



Einsatzgebiet:

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

Sammlung und Entsorgung:

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

Auftragsvergabe:

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

Länderspezifische Besonderheiten:

In Belgien gibt es fünf verschiedene Teilregionen für die Sammlung. Für den Hafen von Antwerpen tritt der Hafen selbst als Annahmestelle (durch das Angebot von 3 Entsorgungsstellen in Eigenregie) und als Auftraggeber für ein Bilgenentölungsboot auf. Im Hafen von Gent (North Sea Port) wurde die Sammlung und Entsorgung mit einem Bilgenentölungsboot an Dritte vergeben. Im Abfallsammelgebiet der flämischen Wasserstraßenbehörde, De Vlaamse Waterweg NV, wird ein Lastwagen an 3 Abgabestellen eingesetzt. Zudem gibt es am Albertkanal eine Annahmestelle in Evergem. In Wallonien werden externe Dienstleister mit diesen Aufgaben betraut. Die Sammlung erfolgt durch ein Bilgenentölungsboot auf dem Albertkanal in der Region Lüttich und in der Region Hennegau-Namur gibt es einen Tankwagen zur mobilen Entsorgung. In der Region Brüssel-Hauptstadt organisiert der Hafen von Brüssel die Sammlung an der Schleuse von Molenbeek und wird ab Mitte 2022 einen Tankwagen zur mobilen Entsorgung des Bilgenwassers anbieten (Zusammenarbeit mit De Vlaamse Waterweg).

Länderbeschreibung Frankreich:



Einsatzgebiet:

In Frankreich gibt es einen kleinen beschränkten Betriebsbereich, es wird nur in festgelegten Zonen des Hafens von Straßburg öl- und fetthaltiger Abfall gesammelt. Dort erfolgt die Sammlung mit einem Bilgenentölungsboot, das an Wochentagen während der Bürozeiten 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.

REFERENTENMUSTER

Résolution CDNI 2022-I-4

Partie A

Augmentation du montant de la rétribution d'élimination des déchets huileux et graisseux à 10,00 euros pour 1000 l de gazole délivré au 1^{er} janvier 2023

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, notamment son article 6 et l'article 3.03 du Règlement d'application de la Convention,

vu la proposition de l'IIPC du 19 mai 2022 soumise conformément à l'article 4.01 paragraphe 1 du Règlement d'application de la Convention susmentionnée,

vu le rapport de l'IIPC du 20 mai 2022 relatif à la gestion du système de financement conformément à l'article 6 de la CDNI, joint à la présente résolution,

prenant acte du fait que la hausse de la rétribution d'élimination à 8,50 euros pour 1000 l de gazole délivré au 1^{er} janvier 2021 sur le financement du système n'a pas eu l'effet escompté et permet un fragile maintien de l'équilibre du système,

prenant acte que l'année 2022 sera marquée par un fort taux d'inflation, en lien avec la guerre en Ukraine et la crise des produits énergétiques, qui impactera significativement les coûts,

sachant que les coûts d'exploitation des stations de réception sont indexés sur l'inflation et les indices du coût de la vie ainsi que de ceux du gazole,

suivant les estimations des institutions nationales qui indiquent qu'il est très probable que les recettes provenant de la rétribution d'élimination ne couvriront plus le coût de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et graisseux dès 2022 avec un montant à 8,50 euros,

tenant compte de l'avis de la profession, consultée notamment lors de l'audition des organisations agréées le 21 juin 2022, qui souhaite maintenir un haut niveau de qualité de service pour le réseau de stations de réception et d'élimination,

décide de porter le montant de la rétribution d'élimination à 10,00 euros pour 1000 l de gazole délivré au 1^{er} janvier 2023,

décide d'amender l'article 3.03 du Règlement d'application en conséquence,

donne mandat au Secrétariat d'effectuer les démarches nécessaires pour procéder à l'adaptation technique du système de paiement électronique de la CDNI (SPE-CDNI) pour rendre opérationnelle l'augmentation de la rétribution d'élimination au 1^{er} janvier 2023.

L'amendement en annexe entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

Annexe 1 : Amendement de l'article 3.03 du Règlement d'application.

Annexe 2 : Rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2022 (articles 10 et 14).

Annexe 1 CDNI 2022-I-4

**Augmentation de la rétribution d'élimination à 10,00 euros à compter du 1er janvier 2023
Amendement de l'article 3.03 du Règlement d'application**

L'article 3.03, paragraphe 1 du Règlement d'application est amendé comme suit :

- « (1) La rétribution d'élimination s'élève à 10,00 euros (augmentée de la TVA) pour 1000 l de gazole délivré. Le calcul du montant doit être basé sur le volume du gazole correspondant au volume à 15 °C. »

REFERENTENENTWURF

Partie A
Rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement
et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2023
(Articles 10 et 14)

**Nouvelle augmentation de la rétribution d'élimination à 10,00 euros au 1^{er} janvier 2023 :
Pourquoi ?**

Une nouvelle augmentation de la rétribution d'élimination a été décidée par les instances de la CDNI, et ce, en accord avec les représentants de la profession.

Plusieurs facteurs ont conduit les Parties Contractantes à décider cette augmentation:

- **Des coûts de collecte, de réception et de traitement des déchets huileux et graisseux en constante augmentation dans une conjoncture d'inflation inédite** : on observait depuis 2015 une augmentation constante des coûts pour le système (augmentation des coûts d'élimination, salaires du personnel dédié, augmentation des taxes...). Pour la première fois en 2018, les recettes étaient moins élevées que les coûts, ce qui a conduit la CDNI à décider d'une première augmentation de la rétribution à 8,50 € en 2021.

La conjoncture économique actuelle générale, liée à la guerre en Ukraine et qui a fait exploser les prix de l'énergie en quelques semaines, impacte et impactera de manière forte le système. Les institutions nationales, en charge de la mise en œuvre du système et de la gestion du réseau des stations de réception, s'attendent à une augmentation de 7 à 8% minimum pour les coûts pour 2022 et pour les années qui suivent (voir le tableau 4). En effet, les contrats des prestations sont indexés sur l'inflation qui est galopante depuis le début de l'année.

- **La nécessité de consolider la structure financière du système** : le montant réhaussé à 8,50 € permet à peine et temporairement l'équilibre, et le système reste ainsi fragile. Certaines institutions nationales doivent trouver des mécanismes de financement parallèles (tels que des emprunts) pour couvrir leurs coûts. Cette instabilité financière risque d'être néfaste à court-terme sur le système.

- **Le souhait de maintenir le haut niveau de qualité des prestations** : une des options possibles pour ne pas augmenter la rétribution d'élimination serait de réduire le niveau de services et réduire le maillage des stations de réception. Or, cette option n'est pas en ligne avec le souhait de la profession de maintenir le niveau de qualité des prestations ni avec celui des Parties Contractantes d'offrir un système efficace à la profession pour lui permettre de remplir ses obligations environnementales.

- Compte tenu des éléments ci-dessus, il reste extrêmement difficile et incertain d'établir un montant stable pour une plus longue période à la lumière de la conjoncture économique actuelle, même si un tel effet est - conformément aux souhaits du secteur - souhaitable et désormais espéré.

Dans un esprit de transparence et d'information, un rapport annuel exhaustif sur l'évaluation de la rétribution d'élimination est publié sur le site Internet de la CDNI.

Au travers ce rapport, l'Instance internationale de péréquation et de coordination (IIPC) procède à l'évaluation annuelle du système de financement de la Partie A et de la rétribution d'élimination.

1. Recettes et dépenses de 2011 à 2021

Lors de la signature de la CDNI en 1996, les États contractants de la CDNI se sont accordés sur une rétribution d'élimination de 7,50 € pour 1 000 litres de gazole détaxé avitaillé. Avec ce montant pour la rétribution d'élimination, les recettes ont été supérieures au montant nécessaire pour couvrir les coûts (excédent) au cours des sept premières années de fonctionnement du SPE-CDNI. Néanmoins dès 2015 il est observé une augmentation continue des coûts sans conséquence majeure sur le système, étant donné que les recettes augmentaient en parallèle jusqu'en 2017.

L'année 2018, marquée par une période de basses eaux, s'est soldée par un déficit d'environ un million d'euros. Le trafic de marchandises sur le Rhin a baissé de 30 % au dernier trimestre par rapport à la même période en 2017.

Sur l'ensemble de l'année 2018, le trafic de marchandises (en volume) sur le Rhin a diminué d'environ 12 % par rapport à 2017. Cependant, les basses eaux n'ont pas expliqué à elles seules la baisse de trafic et de consommation de gazole. Elle s'est expliquée également par la situation économique, qui s'est sensiblement détériorée au second semestre.

D'autre part, en 2018, a été mis en service un bateau déshuileur double coque qui a eu un impact non négligeable sur les coûts.

2020 a également fortement marqué le système de financement. La pandémie virale de Covid-19 a occasionné une restriction inédite de l'activité de croisière fluviale et dans une moindre mesure des échanges marchands. Les effets sur le système de financement de la Partie A de la CDNI ont été conséquents avec un recul record des revenus issus des rétributions d'élimination de l'ordre de 5,7 % par rapport à 2019.

En parallèle, à partir de 2015 les coûts ont sensiblement augmenté pour atteindre environ un million d'euros supplémentaire par an pour un réseau de station de réception stable.

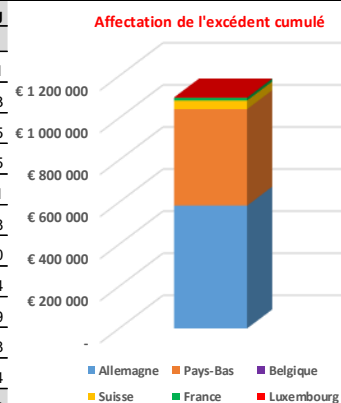
Les raisons de cette évolution sont multiples :

- les revenus tirés des huiles usées sont à un niveau extrêmement bas ;
- le coût de l'élimination des eaux de fond de cale est en hausse ;
- les coûts d'exploitation des stations de réception suivent les indices du coût de la vie ainsi que ceux du gazole ;
- l'inflation ;
- l'augmentation des coûts d'élimination et de traitement comme de nouvelles taxes (les taxes sur l'incinération...) ;
- les nouveaux investissements.

L'augmentation des coûts et la diminution des recettes a conduit à une augmentation du montant de la rétribution d'élimination d'un euro au 1^{er} janvier 2021 pour permettre la continuité du financement du système. Cette augmentation a permis d'enregistrer près de 1 340 000 euros de recettes supplémentaires.

Recettes et dépenses de 2011 à 2021¹⁷

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



A fin 2021 le système enregistre un excédent cumulé d'environ 1 087 000 euros, somme versée aux Etats contractants suivant la clé de répartition fixée par la CDNI, comme suit :

Reports cumulés de 2011 à 2021

Etat/IN	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Etat Cumulé
											(provisoire)	
DE	430 267,67 €	449 389,10 €	476 401,58 €	431 623,22 €	359 027,53 €	170 099,86 €	70 231,74 €	- 506 207,70 €	- 516 814,27 €	- 852 870,87 €	72 324,61 €	583 472,47 €
BE	80 994,61 €	77 801,95 €	78 630,03 €	124 147,02 €	103 603,79 €	52 689,20 €	21 432,71 €	- 157 905,52 €	- 154 401,83 €	- 260 048,45 €	22 463,76 €	- 10 592,74 €
FR		2 474,28 €	13 986,45 €	6 737,65 €	5 922,47 €	797,73 €	857,33 €	- 5 021,43 €	- 4 261,28 €	- 9 244,84 €	728,94 €	12 977,30 €
LUX	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	- 813,79 €	- 829,15 €	- 917,84 €	83,55 €	1 586,27 €
NL	306 797,89 €	311 751,20 €	331 705,02 €	303 193,68 €	247 165,17 €	114 130,88 €	48 280,59 €	- 331 329,08 €	- 346 370,74 €	- 579 984,00 €	52 939,69 €	458 280,30 €
CH	26 427,57 €	24 875,35 €	19 556,12 €	19 574,64 €	22 219,90 €	8 809,67 €	3 414,85 €	- 23 073,20 €	- 24 580,73 €	- 39 188,53 €	3 273,39 €	41 309,03 €
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 €	151 813,93 €	1 087 032,63 €

Ces excédents relativement faibles, voire inexistant, rendent le financement des stations de réception tendu.

Entre 2011 et 2021, la profession de la navigation a contribué au système à hauteur de 114 millions d'euros. Le coût des systèmes de collecte, de dépôt et de réception mis en place par les institutions nationales (IN) des six États contractants s'est monté à environ 113 millions d'euros.

Au total, cet excédent a atteint environ 1 087 000 euros entre 2011 et 2021, somme redistribuée aux États contractants suivant la clé de répartition fixée par la CDNI.

Le réseau de stations de réception existant, créé à l'entrée en vigueur de la CDNI, n'a guère évolué entre 2011 et 2021 (sauf en Belgique).

2. Évolution financière en 2021 et 2022

Afin de garantir la stabilité du système et de couvrir les coûts du système, la Conférence des Parties Contractantes, sur proposition de l'IIPC et en concertation avec la profession, a décidé de porter le montant de la rétribution d'élimination à 8,50 euros pour 1 000 l. de gazole avitaillé au 1^{er} janvier 2021.

Les effets de cette augmentation sont observés sur les résultats provisoires de la péréquation financière internationale. **2021 enregistre, à nouveau, un résultat provisoire proche de l'équilibre** après trois années consécutives de déficits.

Cependant il est à remarquer que les recettes augmentent mécaniquement par l'augmentation du montant de la rétribution d'élimination et non par une augmentation des volumes avitaillés. Ces derniers restent proche de ceux de 2019.

¹⁷ Sauf avis contraire, toutes les données sont extraites des péréquations financières internationales de la CDNI. Les données 2021 sont des données provisoires.

Les coûts sont quant à eux à un niveau élevé. Ils dépendent notamment des prix du gazole, de l'inflation et du coût de la vie qui ont tous augmenté en 2021. Cette augmentation devrait se poursuivre en 2022.

Pour cette raison, les institutions nationales n'envisagent **pas de recul, ni même de stagnation des coûts** de collecte et de traitement des déchets huileux et graisseux survenant en navigation rhénane et intérieure. **Elles prévoient dès 2022 un déficit de l'ordre de 260 000 euros.**

3. Prévisions pour 2023 et au-delà

Pour 2023, les IN prévoient des recettes de 12 millions d'euros au total et des dépenses de 13 millions d'euros au total. Si ces montants se confirment, l'année 2023 se soldera à nouveau par un déficit d'un million d'euros. Ce déficit ne pourra alors plus être absorbé par l'excédent cumulé entre 2011 et 2022. Ce qui provoquera des situations de trésorerie tendue au moment du règlement des prestations de collecte et de traitement qui interviennent plusieurs fois par an. Le recours à des prêts bancaires pour pallier au manque de trésorerie deviendra inévitable.

Les raisons de cette évolution sont les suivantes :

- la situation concernant les huiles usées n'évoluera guère ;
- l'augmentation des coûts d'élimination et de traitement comme de nouvelles taxes (les taxes sur l'incinération...);
- il est probable que le coût de l'élimination des eaux de fond de cale continuera d'augmenter ;
- la pandémie de la Covid-19 qui a entraîné une diminution temporaire du transport de passagers et dans une moindre mesure du transport de marchandises ;
- l'augmentation du prix des matières premières et notamment ceux de l'énergie (particulièrement dans le contexte actuel de la guerre en Ukraine qui entraîne une crise inédite dans le secteur de l'énergie) ;
- une diminution des besoins de transport avec l'augmentation des prix des matières premières et une baisse de la production alimentaire (aussi en lien avec la guerre en Ukraine) ;
- dans une moindre mesure, l'introduction de nouveaux carburants ;
- le renouvellement des marchés de collecte et de traitement des huiles usagées aura des coûts supérieurs aux marchés actuels ;
- il est probable que les coûts indexés (notamment pour le personnel et le gazole) continueront d'augmenter. Les coûts d'exploitation des stations de réception suivent notamment les indices du coût de la vie et les coûts salariaux pour l'équipage des bateaux déshuileurs.
- aucun État n'a prévu des investissements majeurs jusqu'en 2025.

Estimation des recettes et dépenses pour 2022-2025

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

Les contrats de collecte et d'élimination conclus avec les prestataires sont indexés notamment sur l'inflation, les salaires et le coût du gazole. Les coûts tiennent compte d'une indexation des prix estimée par les IN de 2% à 10 % par an.

Il va de soi, cependant, qu'il est difficile de faire des estimations et que des fluctuations peuvent donc se produire.

4. Aperçu de la situation économique du transport sur le Rhin en 2021¹⁸

4.1 Transport de marchandises

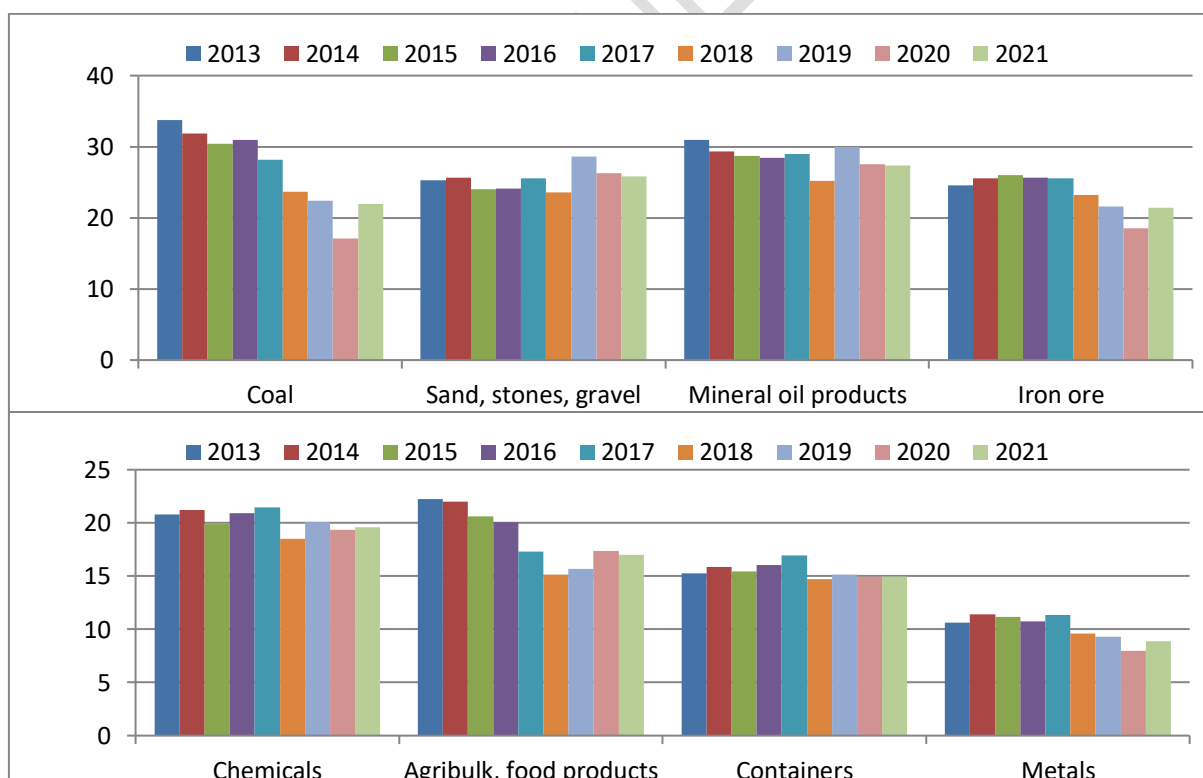
En ce qui concerne la situation économique du transport de marchandises sur le Rhin, **une reprise globale** est visible. En 2021, l'activité marchandises a augmenté de 5,4 % par rapport à 2020. La reprise est notamment à mettre au crédit des deux segments de marchandises sèches, le minerai de fer et le charbon. Tous deux affichent un taux de croissance positif de +15 % pour le minerai de fer et de +28 % pour le charbon. Cela s'explique par deux raisons. L'une est la forte augmentation de la demande de charbon dans le secteur de l'énergie en raison de l'explosion des prix du gaz, l'autre est due à l'augmentation de la production d'acier.

Début avril, la Commission européenne a proposé **d'interdire le charbon russe**, qui représente pourtant **45 %** des importations européennes totales de charbon. Cela pourrait d'une part renforcer le développement des énergies renouvelables, mais d'autre part aussi signifier le report de l'abandon de l'énergie nucléaire. **On s'attend néanmoins à ce que la demande de charbon continue d'augmenter.**

Les segments de marchandises tels que les conteneurs, le sable, la terre et les matériaux de construction ainsi que les denrées alimentaires et les aliments pour animaux restent à un niveau assez stable. Il en va de même du transport de marchandises liquides.

À la crise sanitaire succède une **crise géopolitique majeure** avec la guerre en Ukraine depuis le 24 février 2022. Les sanctions prises à l'encontre de la Russie dans le domaine de l'énergie ainsi que l'arrêt de l'activité agricole en Ukraine engendreront très certainement des **conséquences inédites** qui restent très difficiles à estimer sur le transport des matières énergétiques et agricoles.

Marchandises transportées sur le Rhin traditionnel par type de marchandises (en millions de tonnes)¹⁹



Source : Analyse de la CCNR sur la base des données Destatis

¹⁸ Ce chapitre est élaboré en collaboration avec le service de l'Observation du marché de la CCNR. Tous les rapports de l'Observation du marché sont disponibles sur le site Internet : <https://inland-navigation-market.org/>

¹⁹ Pour les conteneurs : poids net

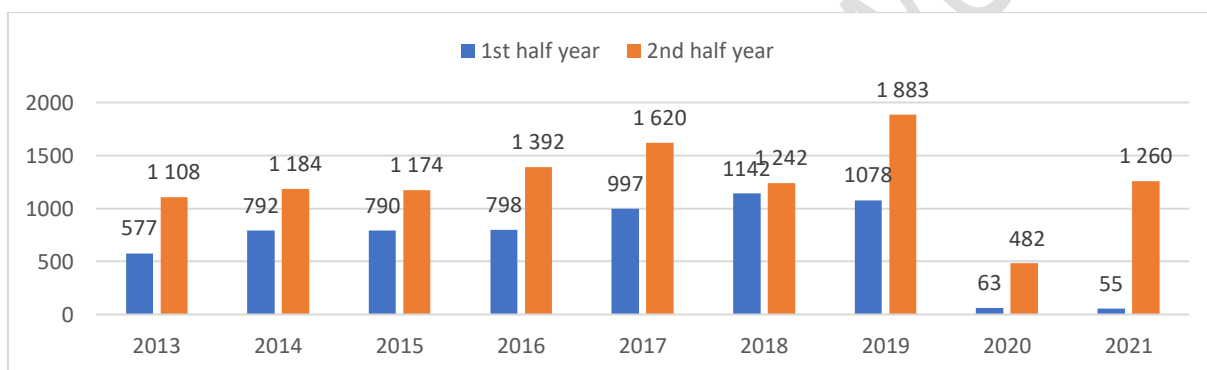
Transport de marchandises sur le Rhin traditionnel en total
et par principaux segments de marchandises (en millions de tonnes)
et taux d'évolution 2020/2019

Segments de marchandises	2019	2020	2021	2021/2020 in%
Rhin traditionnel (total)	174.1	160.0	168.6	+5.4
Produits pétroliers	30.0	27.6	27.3	-1.1
Sable, ballast, gravier	28.6	26.2	25.8	-1.5
Produits chimiques	20.1	19.3	19.6	+1.6
Minerai de fer	21.6	18.5	21.4	+15.7
Produits alimentaires	15.7	17.4	17.0	-2.3
Charbon	22.4	17.1	22.0	+28.6
Marchandises en conteneurs	15.2	15.0	14.9	-0.6
Métaux	9.3	8.0	8.9	+11.2

4.2 Transport de passagers

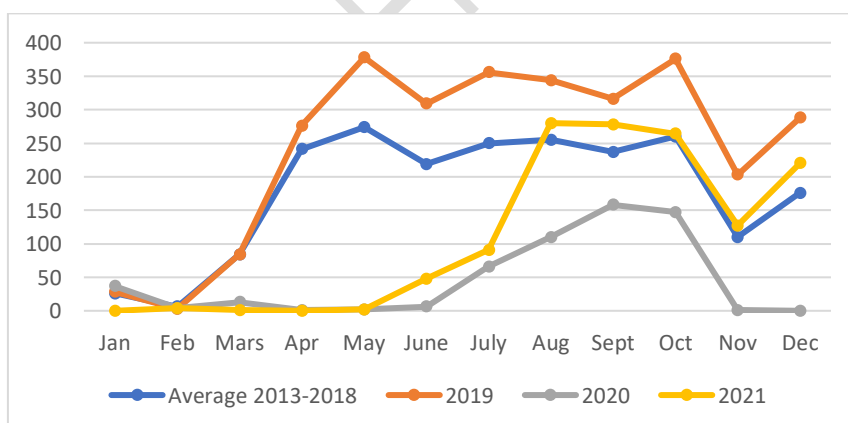
Au premier semestre 2021, l'activité à passagers était encore éloignée de 90 à 95 % du niveau du premier semestre 2019 (!).

Nombre de bateaux à passagers passant l'écluse d'Iffezheim 2013-2021



Source: German Waterway and Shipping Administration

Comparaison depuis 2017



Source: German Waterway and Shipping Administration

La situation de la navigation à passagers s'améliore en 2021.

Selon les données fournies par le BEV, les recettes de ce dernier issues de la navigation à passagers connaissent un net rebond en 2021, avec 224 000 € soit 124% de plus qu'en 2020. Mais ces recettes restent à -47% en deçà du niveau de 2019 :

Rétribution d'élimination, recettes du BEV issues de la navigation à passagers

	2019	2020	2021
Bateaux d'excursion journalière	261 000 €	61 000 €	142 000 €
Bateaux à passagers à cabines	163 000 €	39 000 €	82 000 €
Total navigation à passagers	424 000 €	100 000 €	224 000 €

Source : BEV, 13 avril 2022

4.3 Impact sur la rétribution d'élimination

Les chiffres de l'année 2021 sont positifs. Le total des recettes en 2021 s'élève à **11 421 706 €** (chiffres provisoires), ce qui s'inscrit dans le scénario estimé à l'automne 2021.

Comparaison trimestrielle des recettes (en euros) de la rétribution d'élimination (2019-2020-2021)

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

*chiffres issues des péréquations trimestrielles provisoires. La péréquation finale est adoptée dans la péréquation annuelle de l'année +1 (en décembre).

On observe une **nette hausse des recettes** sur les 2^e, 3^e et 4^e trimestres pour un total de près +18% par rapport à l'année précédente.

L'année 2020 ayant été marquée fortement par la crise (sanitaire), il est proposé d'observer la comparaison avec l'année 2019 comme année de référence (dernière colonne). On observe une hausse de 10%, ce qui confirme la hausse des recettes espérée avec l'augmentation de la rétribution d'élimination à 8,50 € / 1000 litres de gazole avitaillé.

Il reste à examiner la marge de progression supplémentaire pour les recettes, lorsque doit reprendre en 2022 la navigation à passagers, particulièrement touchée par les mesures liées à la pandémie de Covid-19.

Le transport des marchandises et notamment des matières énergétiques connaîtra très certainement les conséquences de la guerre en Ukraine mais l'impact n'est pas mesurable aujourd'hui.

Si l'on observe en parallèle les quantités avitaillées (en litres), on remarque que les chiffres sont cependant à la baisse :

Comparaison trimestrielle des quantités avitaillées (en litres) (2019-2020-2021)
(les chiffres sont extrapolés à partir de la rétribution d'élimination)

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

On observe une hausse des avitaillements en 2021, et particulièrement aux troisième et quatrième trimestres. Mais si l'on applique la comparaison ici également avec l'année 2019 comme année de référence « ante-crise », **les quantités avitaillées sont en baisse de 2% en 2021**. La hausse du 4^e trimestre ne permet pas de gommer les baisses des trois premiers trimestres.

Balance coûts/recettes 2020-2021

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

Tandis que l'année 2020 avait été marquée par un très fort déficit dans la balance coûts / recettes, l'année 2021 indique un retour à l'équilibre, avec une **balance positive à près de 200 000 €**.

L'augmentation est entrée en vigueur à temps pour éviter une aggravation de la situation financière due à la pandémie de Covid-19. Cependant, l'objectif de cette augmentation de la rétribution d'élimination, à savoir **l'amélioration structurelle du rapport entre les recettes et les dépenses reste très fragile**. Les coûts ont diminué de 200 000 € ce qui correspond d'ailleurs au surplus de la balance.

Si le montant des recettes reste inchangé, il ne permettra pas de couvrir l'augmentation des coûts annoncée (voir chapitre suivant).

Conclusions intermédiaires :

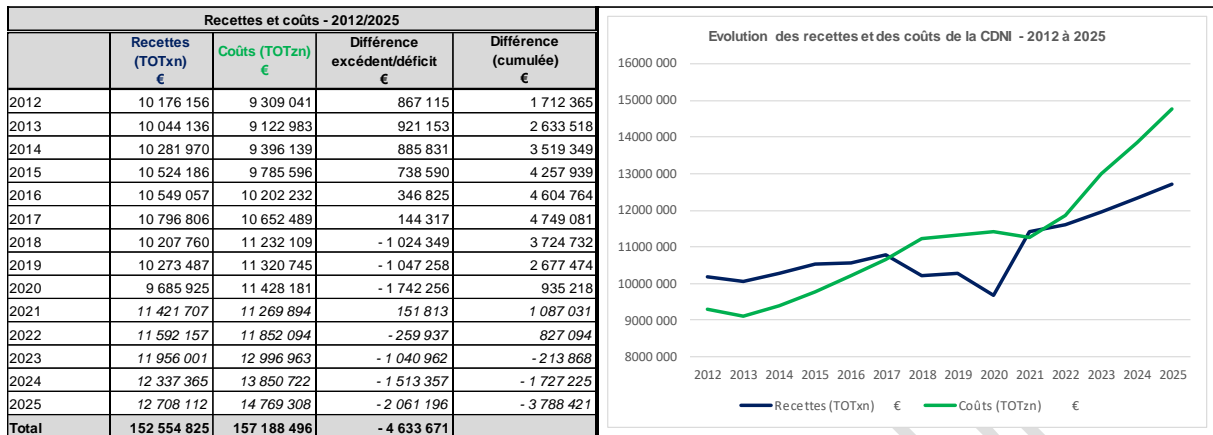
- **L'année 2021 est marquée par un rebond économique**, porté par le transport de marchandises tandis que la navigation à passagers est restée à quai ; la situation économique de l'année 2022 sera inédite et il est encore difficile d'estimer les conséquences (positives ou négatives) de la crise sur notamment les produits énergétiques ou agricoles résultant de la guerre en Ukraine ;
- Les **recettes de la rétribution d'élimination connaissent une nette augmentation**, ce davantage **grâce à l'augmentation de la rétribution d'élimination** au 1^{er} janvier 2021 qu'à la reprise de l'activité économique puisque les quantités avitaillées sont inférieures en 2021 par rapport à 2019 ;
- Cette hausse permet d'atteindre un **équilibre** entre les recettes et les coûts en 2021 ; cet équilibre reste néanmoins **très fragile** à la fois en raison des **incertitudes** liées à l'activité de transport qui impactera les avitaillements, et en raison de l'augmentation des coûts du système.

5. Analyse des données agrégées depuis 2012 et perspectives

Sur la base des enseignements acquis depuis 2012 (Appendice 1), et des estimations fournies par les IN, a été réalisée une projection estimée des exercices 2022 à 2025 du système de financement de la collecte et de l'élimination des déchets de la partie A de la Convention.

Les données provisoires de l'exercice 2021 présentent un excédent cumulé depuis 2011 d'environ 1 000 000 d'euros. Toutefois, une baisse considérable des recettes excédentaires annuelles a déjà été constatée au cours des dernières années. Les recettes sont restées globalement stables, tandis que les coûts augmentent régulièrement. L'année en cours (2022) devrait à nouveau s'achever par un déficit malgré l'augmentation de la rétribution d'élimination d'un euro au premier janvier 2021. Cela signifie que les recettes provenant de la rétribution d'élimination ne couvrent plus le coût de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et graisseux. Cette tendance se poursuivra probablement pour les années à venir.

Les IN ont communiqué les prévisions ci-après. Les données prévisionnelles manquantes ont été complétées dans le tableau ci-après sur la base des données des années antérieures et de la tendance actuelle, pour un maintien de la rétribution d'élimination à 8,50 euros pour 1 000 litres de carburant détaxé aitaillé.



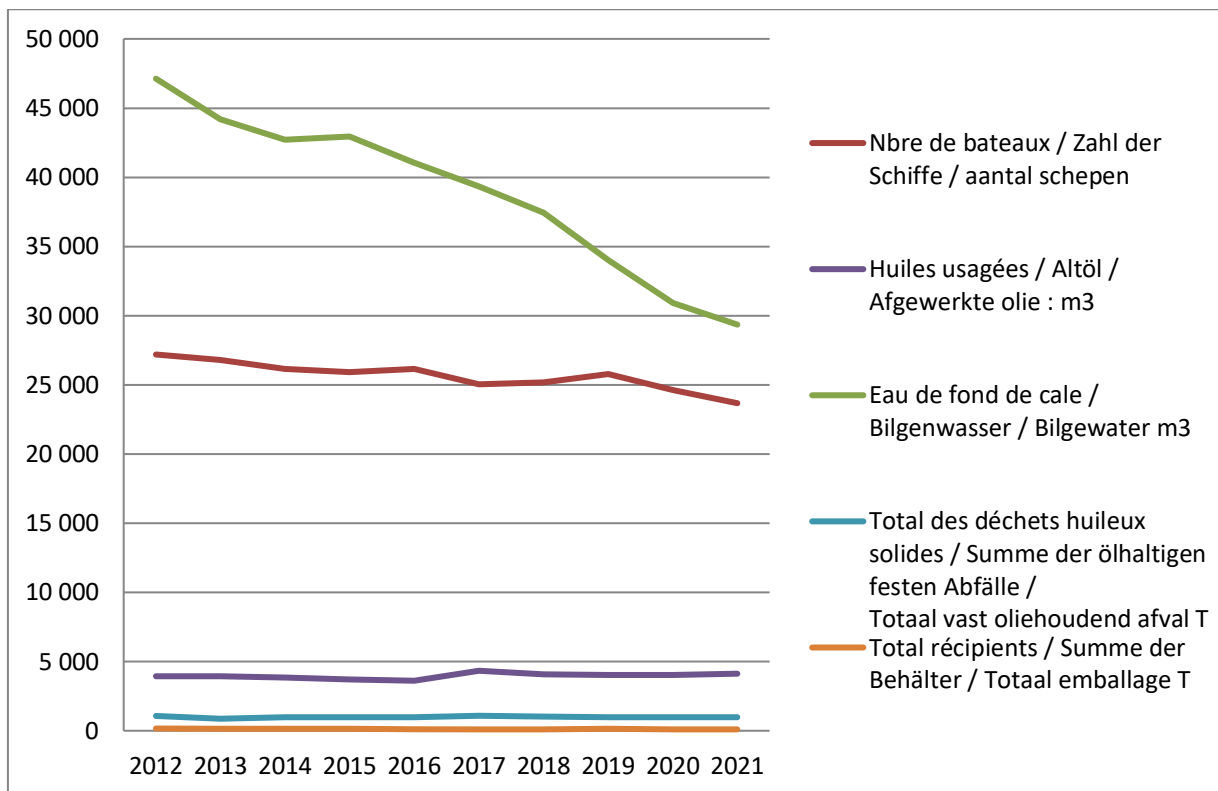
Cette figure montre qu'à partir de 2022, les recettes seront inférieures aux dépenses.

En ce qui concerne la quantité de déchets huileux et graisseux collectés, en nombre d'opérations et en volume, la tendance générale est en légère baisse avec une collecte d'eaux de fond de cale en net recul.

Cette tendance (augmentation des coûts malgré la baisse des quantités de déchets) peut s'expliquer par plusieurs facteurs :

1. une partie importante des coûts est fixe et n'évolue pas en fonction des volumes de déchets collectés ;
2. les prix de rachat des huiles usées a très largement baissé. Par conséquent, les recettes qui pouvaient jusqu'alors être tirées de la revente des huiles usées ont baissé également (l'augmentation du prix des produits pétroliers pourrait à l'avenir avoir à nouveau un impact positif sur ces recettes, bien que modéré) ;
3. le réseau belge a été complété ;
4. en Allemagne, un ancien bateau déshuileur a été remplacé par un nouveau bateau déshuileur à double coque ;
5. enfin, l'inflation s'est également traduite par une augmentation.

Evolution des volumes de déchets



6. Réflexions en cours pouvant impacter la péréquation financière

- L'IIPC constate que la hausse des coûts se poursuit. Elle s'attend à ce que le réseau d'élimination soit au moins maintenu ou qu'il doive être développé, ce qui signifie qu'une hausse des coûts est probable aussi à l'avenir.
- Une **table ronde sur l'avenir de la Partie A** s'est tenue le 8 avril 2021. Elle a permis d'identifier les axes prioritaires qui devraient être retenus pour les prochaines années en vue d'élaborer une stratégie pour assurer la pérennité du système de financement international.
Axes prioritaires évoqués :
 - tout au moins maintien du réseau de stations de réception à son niveau actuel, ce qui signifie qu'une hausse des coûts est probable ;
 - exploitation de synergies innovantes dans la collecte ;
 - réduction des déchets collectés ;
 - examen de la structure de financement.
- La **France** mène actuellement une réflexion sur **l'extension de la Convention** à l'ensemble du territoire métropolitain. Cette extension impliquerait la création de stations de réception supplémentaires. La France a pris en compte la rétribution d'élimination dans son évaluation et vise un système qui assure un équilibre entre les recettes et les dépenses.
- Il convient également de considérer **les besoins de modernisation de la flotte des bateaux déshuileurs**²⁰. Actuellement, environ 80 % des bateaux déshuileurs en service ont été construits avant 1980. À long terme, ces bateaux ne seront plus conformes à la réglementation en vigueur : en effet - à compter du 1^{er} janvier 2039, tous les bateaux déshuileurs devront être équipés d'une double coque en vertu des prescriptions de l'ADN (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures). Les registres concernant les flottes des États contractants font état d'un total de 46 bateaux déshuileurs, dont environ 40 bateaux ayant fait l'objet d'un contrat avec les Institutions nationales. Selon les informations disponibles, seulement trois bateaux possèdent actuellement une double coque.

²⁰ Point traité dans le rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2019

Des concertations seront entreprises au niveau national en prenant en considération le renouvellement de la flotte des bateaux déshuileurs notamment avec l'élaboration d'un plan stratégique pluriannuel.

Il est rappelé ici l'importance des investissements et de l'innovation qui peuvent avoir des effets positifs sur la structure des prix et la stabilité des coûts.

7. Evaluation du montant de la rétribution d'élimination

- Constatant, après une première année d'application, que l'augmentation de la rétribution d'élimination d'un euro au 1^{er} janvier 2021 permet à peine de trouver l'équilibre financier ;
- Sachant que les coûts d'exploitation des stations de réception suivent l'inflation et les indices du coût de la vie ainsi que ceux du gazole ;
- Et que les estimations convergent vers une augmentation du coût de la vie et des prix du gazole et des autres biens à la consommation ;
- Et suivant les estimations des institutions nationales, il est très probable que les recettes provenant de la rétribution d'élimination ne couvriront plus le coût de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et graisseux dès 2022 et de façon durable avec un montant de rétribution d'élimination à 8,50 euros.

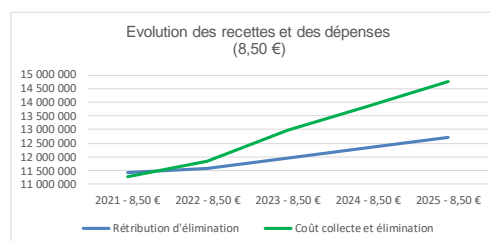
Au vu des derniers développements concernant le système, il est très probable qu'une nouvelle augmentation de la rétribution d'élimination devra intervenir dès 2023.

L'IIPC restera très attentive aux évolutions (coûts/recettes) afin de garantir la pérennité du système.

Sur la base des estimations pour les années 2021-2025, le Secrétariat présente plusieurs scénarios possibles permettant d'estimer le montant de la rétribution d'élimination nécessaire pour couvrir les coûts du système.

Hypothèse 1 : maintien du montant de la rétribution d'élimination à 8,50 euros

à 8,50€					
	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 8,50 €	2024 - 8,50 €	2025 - 8,50 €
Coût collecte et élimination	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Rétribution d'élimination	11 421 706	11 592 157	11 956 001	12 337 365	12 708 112
Excédent / déficit	151 812	-259 937	-1 040 962	-1 513 357	-2 061 196
Excédent / déficit cumulé	1 132 534	872 597	-168 365	-1 681 722	-3 742 918

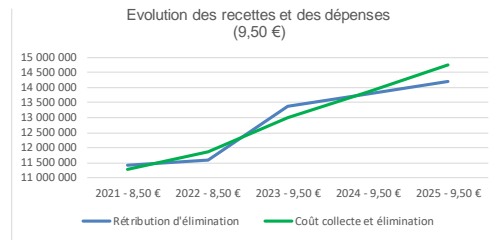


Cette hypothèse ne permet plus le financement du système dès 2022 et les excédents cumulés n'offriront plus la trésorerie nécessaire au financement du système sans recours à l'emprunt bancaire.

Hypothèse 2 : augmentation du montant de la rétribution d'élimination en 2023 pour un maintien pluriannuel

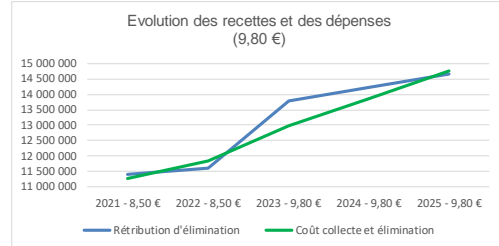
à 9,50€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,50 €	2024 - 9,50 €	2025 - 9,50 €
Coût collecte et élimination	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Rétribution d'élimination	11 421 706	11 592 157	13 362 589	13 788 820	14 203 184
Excédent / déficit	151 812	-259 937	365 626	-61 902	-566 124
Excédent / déficit cumulé	1 132 534	872 597	1 238 223	1 176 321	610 197



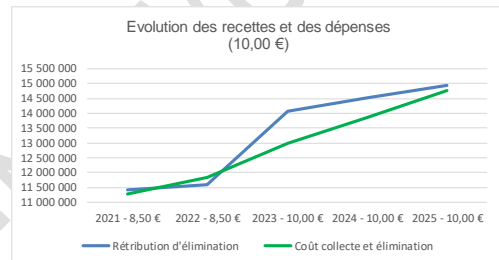
à 9,80€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,80 €	2024 - 9,80 €	2025 - 9,80 €
Coût collecte et élimination	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Rétribution d'élimination	11 421 706	11 592 157	13 784 566	14 224 256	14 651 706
Excédent / déficit	151 812	-259 937	787 603	373 534	-117 602
Excédent / déficit cumulé	1 132 534	872 597	1 660 200	2 033 734	1 916 132



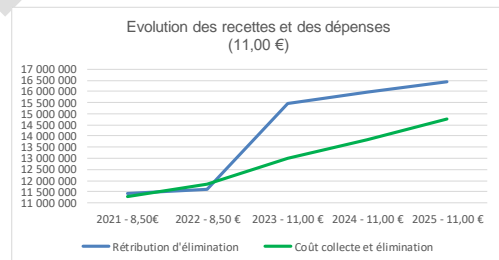
à 10,00€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €
Coût collecte et élimination	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Rétribution d'élimination	11 421 706	11 592 157	14 065 884	14 514 547	14 950 720
Excédent / déficit	151 812	-259 937	1 068 921	663 825	181 412
Excédent / déficit cumulé	1 132 534	872 597	1 941 518	2 605 343	2 786 755



à 11,00€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 11,00 €	2024 - 11,00 €	2025 - 11,00 €
Coût collecte et élimination	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Rétribution d'élimination	11 421 706	11 592 157	15 472 472	15 966 002	16 445 792
Excédent / déficit	151 812	-259 937	2 475 509	2 115 280	1 676 484
Excédent / déficit cumulé	1 132 534	872 597	3 348 106	5 463 386	7 139 870



8. Proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2023

En tenant compte de ce qui précède, et sur proposition de l'IIPC, la CPC pourrait

- décider d'augmenter le montant de la rétribution d'élimination à 10,00 euros dès le 1^{er} janvier 2023 (article 3.03) et de publier le présent rapport ;
- décider de communiquer auprès des acteurs concernés sur cette augmentation du montant de la rétribution d'élimination ;
- inviter l'IIPC à appliquer une approche globale, avec un réseau comportant un nombre suffisant de stations de réception et assurant l'efficacité de l'élimination ;
- inviter l'IIPC à porter attention à la maîtrise des coûts ;
- inviter l'IIPC à présenter un nouveau rapport l'année prochaine en incluant ces éléments.

Appendices :

Appendice 1 : Données cumulées et variation en %, 2012-2021

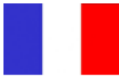






Appendice 2 : Description comparative entre les Etats par son réseau de stations de réception

**Données cumulées et variations en %
2012 - 2021**

CDNI														
2012-2021		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2021	
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		27 192	26 795	26 144	25 936	26 127	25 059	25 180	25 781	24 628	23 673	280 133	-12,94%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie :	m3	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	4 117	44 218	4,97%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 460	34 004	30 917	29 352	400 049	-37,72%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	977	7 967	-9,50%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	118	1 039	-27,14%
	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung /</u> <u>Zn - Kosten inzameling & verwijdering</u>													
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 232	10 652 489	11 232 110	11 320 744	11 428 180	11 269 894	113 323 001	21,06%
	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde Xn - verwijderingsbijdrage</u>													
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 207 760	10 273 486	9 685 926	11 421 707	114 410 033	12,24%

* provisoire / Vorläufig / voorlopig

Mise en œuvre de la Partie A dans le champ d'application de la CDNI par son réseau de stations de réception

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

Source : CDNI (2022)

Les États Contractants de la CDNI mettent à disposition du secteur de la navigation des solutions permettant la collecte et l'élimination des déchets huileux et graisseux.

Il s'agit de plus de **50 stations de réception, réparties comme suit :**

41 bateaux déshuileurs,

10 stations à terre.

Camions pour l'élimination mobile : si aucun bateau déshuileur n'est disponible et si aucune station à terre n'est accessible, l'élimination est assurée au moyen de camions.

Les informations relatives au réseau de stations de réceptions sont publiées sur le site internet de la CDNI avec les indications détaillées pour chaque station de réception. (<https://www.cdni-iwt.org/>). Ces Informations sont également accessibles depuis les sites internet des Institutions Nationales (IN).

Ces stations de réception se répartissent comme suit :

13 en Allemagne dont deux bateaux déshuileurs avec une double coque,

12 en Belgique,

1 en France,

1 au Luxembourg,

25 aux Pays-Bas et

1 en Suisse.

Descriptions comparatives entre les États

Lors de l'évaluation de la situation financière, il convient également de tenir compte du déroulement des processus, des ressources et du cadre juridique. Ci-dessous est décrite la situation actuelle dans chaque pays.

Description par État - Allemagne



Secteur d'intervention :

L'Allemagne possède un réseau de voies d'eau relativement étendu, essentiellement desservi par des bateaux déshuileurs. En général, les bateaux interviennent à l'échelle régionale (dans un rayon d'environ 50 km). 3 bateaux effectuent des opérations d'élimination pour le compte du Bilgenentwässerungsverband (association des déshuileurs) selon un calendrier, sur des secteurs d'une étendue moyenne (entre 100 et 400 km) et plus grande (jusqu'à environ 1000 km).

Collecte et élimination :

Du point de vue de la navigation intérieure, le pompage de l'eau de fond de cale constitue la principale prestation offerte par les bateaux déshuileurs. La manière dont l'eau de fond de cale collectée par les bateaux est ensuite traitée varie en fonction de la législation régionale.

- Normalement, l'eau de fond de cale est séparée à bord en phase huileuse et phase aqueuse. L'eau épurée est rejetée soit dans la voie d'eau, soit dans le réseau d'assainissement à terre. L'huile séparée des eaux de fond de cale est déposée pour retraitement avec les huiles usées, lesquelles sont collectées séparément.
- Exceptionnellement, l'eau de fond de cale peut être intégralement déposée à terre pour un traitement ultérieur (par exemple lorsque la séparation de l'huile et de l'eau n'est pas possible à bord).

Attribution du marché :

Le BEV fait appel à des entreprises à la suite d'appels d'offres à l'échelle européenne. Le BEV ignore le détail de l'offre globale des prestataires en termes d'amortissement, d'administration, d'exploitation, de coûts salariaux, d'entretien et de maintenance des bateaux. Le BEV prend en charge l'ensemble des coûts pour les prestations fournies.

Actuellement, le BEV fait intervenir trois entreprises privées dans cinq régions. Ces entreprises exploitent 7 bateaux qui interviennent exclusivement pour le déshuilage des cales de bateaux de navigation intérieure. Les autres bateaux déshuileurs interviennent également pour l'élimination de déchets des navires de mer et pour l'avitaillement en carburant des bateaux de navigation intérieure et pour la fourniture d'autres produits (eau potable, huile, défenses en bois).

Particularités spécifiques aux États :

Conformément à l'ADN, un équipage de deux personnes est obligatoire en Allemagne pour l'exploitation des bateaux déshuileurs.

La rémunération pour les prestations fournies par les entreprises mandatées ne dépend pas de la quantité d'eau de fond de cale prise en charge dans la partie allemande du bassin fluvial du Rhin. Cette rémunération se base sur la quantité d'huile usée collectée et séparée. Les huiles usées remises aux entreprises chargées de leur élimination génèrent des recettes, lesquelles sont déduites des frais occasionnés par la collecte.

Description par État - Luxembourg

**Secteur d'intervention :**

Au Luxembourg, le déshuilage des fonds de cale est effectué sur la Moselle germano-luxembourgeoise, d'une longueur d'environ 36 kilomètres (gestion commune), par un bateau déshuileur sous contrat en Allemagne avec le BEV. À cet effet, le bateau déshuileur prolonge ses trois voyages de secteur annuels en ajoutant deux journées de présence à chaque voyage afin de desservir les bateaux présents sur la Moselle au Luxembourg. À ce jour, aucun assèchement n'a eu lieu au Luxembourg en d'autres endroits ou par camion.

Particularités spécifiques aux États :

Le Luxembourg, État signataire de la CDNI, n'entretient aucune infrastructure d'élimination dans le cadre de la CDNI. Le BEV allemand a été mandaté pour la réalisation des prestations et tâches nécessaires incombant à l'Institution nationale.

Description par État - Suisse :

**Secteur d'intervention :**

En Suisse, le déshuilage des fonds de cale est assuré sur un secteur d'une longueur d'environ 25 kilomètres par le bateau-déshuileur BIBO REGIO des Ports rhénans suisses (SRH). Outre la prise en charge des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux, le BIBO REGIO est aussi utilisé pour des missions de dépollution en cas d'accident et pour d'autres prestations techniques générales. Les différentes tâches réalisées sont enregistrées séparément et facturées par les Ports rhénans suisses suivant le principe du pollueur-payeur.

Collecte et élimination :

Aucune quantité maximale n'est fixée pour l'eau de fond de cale, l'huile usée et les déchets solides. Le BIBO REGIO effectue annuellement environ 450 assèchements. Après prise en charge de l'eau de fond de cale des bateaux de navigation intérieure, l'huile de fond de cale est séparée à bord. L'huile de fond de cale fait ensuite l'objet d'un stockage intermédiaire avec les autres huiles usées collectées dans les différentes citernes des bateaux de navigation intérieure. Au terme d'autres étapes de traitement est obtenu un produit final homogène composé d'huile de fond de cale et d'huile usée, qui est ensuite revendu pour la combustion. Conformément à la réglementation, l'eau séparée de l'huile peut être déversée directement dans l'effluent. En Suisse, il n'existe pas de collecte effectuée par camion ou par des stations à terre. La totalité des frais occasionnés par l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment au sens de la Partie A de la CDNI incluent l'exploitation, l'entretien, l'administration et les coûts salariaux pour le BIBO REGIO. L'équipage du BIBO REGIO est généralement composé de deux personnes. À cela s'ajoutent aussi les coûts liés à la collecte de ces déchets d'exploitation et à leur stockage intermédiaire à bord, au prétraitement de l'eau de fond de cale et de l'huile usée, les coûts du transport à terre des produits ainsi séparés et les coûts d'une élimination respectueuse de l'environnement.

Attribution du marché :

Les marchés sont attribués directement par les Ports rhénans suisses à des sociétés d'élimination agréées pour le type de déchets concerné, dans la région de Bâle ou en Suisse.

Particularités spécifiques aux États :

Conformément aux dispositions légales relatives au déversement, l'eau de fond de cale est déversée dans l'effluent (Rhin zone portuaire) après deux étapes d'épuration à bord du BIBO REGIO, par gravité puis par séparation en émulsion, de sorte que ne subsiste à bord que la part d'huile de fond de cale / huile usée qui est ensuite déposée à terre pour une élimination conforme.

Conformément aux dispositions environnementales applicables en Suisse, les déchets d'exploitation des bateaux doivent être séparés en différentes catégories de déchets avant leur dépôt dans les entreprises d'élimination.

Description par État - Pays-Bas

Secteur d'intervention :

La fondation "Déchets et documents de navigation intérieure (SAB) est compétente pour la perception de la rétribution d'élimination, l'enregistrement du dépôt, la surveillance des coûts d'élimination, la péréquation financière provisoire et la coordination. Conformément à la réglementation nationale, elle est aussi compétente pour la collecte et le traitement des déchets. À cet effet, l'Institution nationale des Pays-Bas attribue des marchés à des tiers. Les Pays-Bas disposent d'un réseau de collecte à l'échelle nationale composé de 24 bateaux et d'une station à terre. En raison de cette couverture très dense, le rayon d'action des bateaux déshuileurs est peu étendu. Pour desservir les bateaux exploités au-delà de la zone couverte par l'élimination des déchets, on utilise des camions. Toutes les stations de réception de déchets collectent tous les déchets relevant de la Partie A.

Collecte et élimination :

Contrairement à l'Allemagne et à la Suisse, les Pays-Bas n'autorisent pas le déversement dans les eaux de surface de l'eau de fond de cale épurée à bord des bateaux déshuileurs. L'eau est collectée et déposée à terre. La collecte est assurée par aspiration et aucune séparation n'est effectuée. Aux Pays-Bas s'appliquent des exigences restrictives (quantités maximales) pour la réception d'eau de fond de cale. Les conducteurs sont tenus de trier autant que possible les déchets avant leur dépôt. La plupart des bateaux assurent la séparation de l'huile usée (conformément à la réglementation relative aux déchets). Lors de la réception de déchets doit être présentée l'ECO-carte. Le dépôt est possible en continu du lundi au vendredi de 07h00 à 17h00.

Attribution du marché :

La SAB est tenue de lancer un appel d'offre à l'échelle européenne (en raison des valeurs seuils). Le marché est attribué à la meilleure des offres conformes à la description des prestations et aux critères de l'appel d'offre. Le fonctionnement est assuré par cinq entreprises. Les contrats sont conclus pour une période de trois ans, avec possibilité de trois renouvellements d'un an (six ans au maximum). Les coûts variables sont indiqués par la mention d'un prix maximum dans l'appel d'offre. Les coûts fixes ne font pas l'objet d'une répartition explicite dans l'appel d'offre, mais ils sont indiqués par les soumissionnaires.

Particularités spécifiques aux États :

Il n'existe pas de particularités régionales. Les exploitants des bateaux déshuileurs pour les différents marchés se tiennent à la description des prestations faite par la SAB, pour toutes les prestations attribuées, cette description étant identique pour toutes les prestations.

Description par État - Belgique



Secteur d'intervention :

En tant qu'Institution nationale, l'ITB est responsable de l'organisation d'un système de financement uniforme pour la collecte et l'élimination de déchets huileux et graisseux résultant de l'exploitation des bateaux. En font partie : la perception de la rétribution d'élimination, l'enregistrement des dépôts, la surveillance des coûts d'élimination, la péréquation financière provisoire et la coordination internationale. Conformément à la teneur du plan de gestion des déchets en Flandre, des donneurs d'ordre chargés de la collecte et du traitement des déchets sont désignés. Ces donneurs d'ordre sont les autorités portuaires et des gestionnaires de voies d'eau qui font partie du réseau de collecte au sens de la Partie A. Les donneurs d'ordre peuvent organiser eux-mêmes la collecte des déchets ou confier cette tâche à des prestataires externes. Les autorités flamandes (OVAM, MOW) surveillent la mise en œuvre du plan de gestion des déchets (qui contient les dispositions de la CDNI et de la réglementation environnementale flamande). En Région Wallonne, la collecte et le traitement des déchets liés à l'exploitation des bateaux sont assurés par les donneurs d'ordre sous la surveillance du Service Public de Wallonie – Mobilité et Infrastructures – Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques. Enfin, le Port de Bruxelles agit en tant que donneur d'ordre au sein de la Région Bruxelles-Capitale.

Collecte et élimination :

Lors de la collecte des déchets s'appliquent à la fois des quantités minima et des quantités maxima, afin d'assurer une prise de conscience du problème et d'assurer une maîtrise des coûts. Comme aux Pays-Bas, aucune partie de l'eau de fond de cale nettoyée ne peut être déversée dans les eaux de surface. Les quantités collectées sont déposées à terre pour traitement (élimination).

Attribution du marché :

En Belgique, les donneurs d'ordre pour la collecte et l'élimination des déchets au sens de la Partie A sont les régions. L'Institution nationale ne participe pas à cette procédure. Il existe en tout cinq donneurs d'ordre (Flandre : deux ports et une autorité de la voie d'eau, Bruxelles : un port et Wallonie : une autorité de la voie d'eau). Les appels d'offre sont réalisés conformément aux critères applicables sur la base de valeurs seuils. Le nombre des offres reçues en réponse aux appels d'offres à l'échelle européenne est peu élevé, avec par conséquent peu de concurrence, de sorte que l'on peut parler d'un marché de niche. Les exigences portent sur les critères suivants : horaires d'ouverture / de service des stations de réception (variables, mais de préférence en journée), des quantités minima sont prescrites en fonction de la prestation de service, détermination du réseau de stations de collecte (fixes et mobiles) et de caractéristiques techniques (aspiration, pompes, qualité de l'aspiration).

Particularités spécifiques aux États :

Pour la collecte, la Belgique est subdivisée en cinq zones régionales distinctes. Pour le port d'Anvers, le port tient lieu de station de réception (en proposant trois points d'élimination en gestion interne) et intervient aussi en tant que donneur d'ordre pour un bateau déshuileur. Dans le port de Gand (North Sea Port), la collecte et l'élimination au moyen d'un bateau déshuileur ont été confiées à des tiers. Dans le secteur de collecte de déchets relevant de l'administration flamande des voies d'eau De Vlaamse Waterweg NV, un camion intervient en trois points de dépôt. De plus, il y a sur le canal Albert un parc à déchets à Evergem. En Wallonie, ces tâches sont confiées à des prestataires externes. La collecte est assurée par un bateau déshuileur sur le canal Albert en Région liégeoise, ainsi qu'un camion-citerne aspirant en région Hainaut-Namur. En Région Bruxelles-Capitale, le Port de Bruxelles prévoit une collecte à l'écluse de Molenbeek, ainsi qu'un camion-citerne aspirant pour les eaux de fond de cale à partir de la mi-2022 (coopération avec De Vlaamse Waterweg).

Description par État - France



Secteur d'intervention :

En France, le secteur d'intervention est limité, les déchets huileux et graisseux ne sont collectés que dans des zones prédéfinies du port de Strasbourg. La collecte est assurée par un bateau déshuileur exploité en semaine durant les heures de bureau. Ce bateau peut aussi intervenir en dehors des heures d'ouverture dans des situations exceptionnelles (avarie, danger de pollution, etc.). L'Institution nationale a mandaté un tiers à cet effet. Il n'existe pas de collecte sur le Rhin, le bateau déshuileur ne possédant pas l'agrément nécessaire.

Collecte et élimination :

Aucune quantité maximale n'est fixée pour l'eau de fond de cale, l'huile usée et les déchets solides. Aucune séparation n'est assurée à bord du bateau déshuileur. La séparation de l'eau huileuse et le traitement des déchets huileux et graisseux solides sont assurés à terre après dépôt auprès d'un prestataire de service.

Attribution du marché :

VNF (Voies navigables de France) est tenu d'attribuer le marché suivant une procédure de mise en concurrence avec indication des conditions techniques, opérationnelles et financières pour la collecte des déchets huileux.

Particularités spécifiques aux États :

Aucune collecte de déchets huileux et graisseux n'est effectuée dans le champ d'application de la CDNI en France, à l'exception du port de Strasbourg.

REFERENTIEL

Besluit CDNI 2022-I-4

Deel A

Verhoging van de verwijderingsbijdrage voor olie- en vethoudend bedrijfsafval tot 10,00 euro per 1000 l gebunkerde gasolie vanaf 1 januari 2023

De Conferentie van Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, en met name artikel 6 en artikel 3.03 van de Uitvoeringsregeling van het Verdrag,

gezien het voorstel van het IVC van 19 mei 2022 dat werd voorgelegd overeenkomstig artikel 4.01, eerste lid, van de Uitvoeringsregeling van het genoemde Verdrag,

gezien het verslag van het IVC van 20 mei 2022 over het beheer van het financieringssysteem overeenkomstig artikel 6 van het CDNI, dat bij het onderhavige besluit gevoegd is,

neemt kennis van het feit dat de verhoging van de verwijderingsbijdrage tot 8,50 euro per 1000 l gebunkerde gasolie per 1 januari 2022 niet het beoogde effect gesorteerd heeft en slechts een wankel evenwicht binnen het systeem heeft bewerkstelligd,

neemt er kennis van dat het jaar 2022 gekenmerkt zal worden door een hoog inflatiepercentage hetgeen samen met de oorlog in Oekraïne en de crisis met betrekking tot de energieproducten grote gevolgen zal hebben voor de kosten,

wetende dat de exploitatiekosten van de ontvangstinrichtingen geïndexeerd zijn voor wat inflatie, stijging van de levenskostenindex en gasolieprijs betreft,

overwegende dat de ramingen van de Nationale Instituten ervan uitgaan dat het zeer waarschijnlijk is dat de opbrengsten van de verwijderingsbijdragen niet voldoende zullen zijn om de kosten van de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval na 2022 te dekken met de verwijderingsbijdrage ter hoogte van 8,50 euro,

rekening houdend met het advies van het bedrijfsleven, dat geraadpleegd werd tijdens de hoorzitting met de erkende organisaties op 21 juni 2022 en wenst vast te houden aan een kwalitatief hoogstaand dienstverleningsniveau voor het netwerk van ontvangstinrichtingen voor de inzameling en verwijdering,

besluit de verwijderingsbijdrage vanaf 1 januari 2023 te verhogen tot 10,00 euro voor 1000 l gebunkerde gasolie,

besluit artikel 3.03 van de Uitvoeringsregeling dienovereenkomstig aan te passen,

draagt het secretariaat op de maatregelen te treffen die nodig zijn voor de technische aanpassing van het elektronische betaalsysteem van het CDNI (SPE-CDNI), zodat de verhoging van de verwijderingsbijdrage op 1 januari 2023 voltrokken kan worden.

De hier bijgevoegde wijziging wordt van kracht op 1 januari 2023.

Bijlage 1: Wijziging van artikel 3.03 van de Uitvoeringsregeling.

Bijlage 2: Verslag van het IVC over de jaarlijkse evaluatie van het financieringssysteem en voorstel inzake het tarief van de verwijderingsbijdrage voor 2022 (artikelen 10 en 14).

Bijlage 1 CDNI 2022-I-4

**Verhoging van de verwijderingsbijdrage tot 10,00 euro vanaf 1 januari 2023
Wijziging van artikel 3.03 van de Uitvoeringsregeling**

Artikel 3.03, eerste lid, van de Uitvoeringsregeling wordt als volgt gewijzigd:

- “(1) De verwijderingsbijdrage bedraagt 10,00 euro (te vermeerderen met btw) per 1000 l geleverde gasolie. De berekening van het bedrag moet worden gebaseerd op het volume van de gasolie bij 15°C.”

REFERENTENENTWURF

Deel A

Verslag van het IVC met betrekking tot de jaarlijkse evaluatie van het financierings-systeem en voorstel voor het tarief van de verwijderingsbijdrage voor 2023 (artikelen 10 en 14)

Verhoging van de verwijderingsbijdrage tot 10,00 euro vanaf 1 januari 2023: Waarom opnieuw een verhoging?

De organen van het CDNI hebben besloten – en dit in overleg met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven – de verwijderingsbijdrage opnieuw te verhogen.

Er zijn verschillende factoren die voor de Verdragsluitende Partijen aanleiding vormden om tot deze verhoging over te gaan:

- De kosten van de inzameling, inname en verwerking van het oliehoudend afval blijven stijgen en dit binnen een conjunctuur met een forse inflatie: vastgesteld kan worden dat de kosten voor het systeem sinds 2015 constant blijven stijgen (verhoging van de verwijderingskosten, van de salarissen van het personeel, verhoging van heffingen...). De opbrengsten waren in 2018 voor de eerste keer lager dan de kosten, hetgeen voor het CDNI de aanleiding vormde om in 2021 over te gaan tot een eerste verhoging van de verwijderingsbijdrage.

De huidige algemene economische conjunctuur heeft tot gevolg, mede door de oorlog in Oekraïne, dat de energieprijzen binnen enkele weken geëxplodeerd zijn. Dit heeft en zal ernstige consequenties hebben voor het systeem. De Nationale Instituten die belast zijn met de tenuitvoerlegging van het systeem en het beheer van het netwerk van ontvangstinrichtingen verwachten een stijging van de kosten in 2022 en in de komende jaren van op zijn minst 7 à 8%. Er moet op gewezen worden dat de contracten met de dienstverleners voor inflatie geïndexeerd zijn en dat er sinds het begin van het jaar sprake is van een galopperende inflatie.

- De financiële structuur van het systeem moet geconsolideerd worden: de verhoging van de bijdrage tot 8,50 € heeft maar nét en tijdelijk een evenwicht opgeleverd en het evenwicht binnen het systeem is zeer wankel. Bepaalde Nationale Instituten moeten naast de bijdrage andere financieringsregelingen gaan treffen (bijvoorbeeld in de vorm van leningen) om de kosten te kunnen dekken. Deze financiële instabiliteit vormt een bedreiging voor het systeem op korte termijn.

- De wens om een kwalitatief hoog dienstverleningsniveau te behouden: één van de mogelijke opties om de verwijderingsbijdrage niet te verhogen zou zijn om het dienstverleningsniveau te reduceren en minder ontvangstinrichtingen te voorzien. Deze optie strookt echter niet met de wens van het bedrijfsleven om het niveau van de dienstverlening te behouden en ook de Verdragsluitende Partijen willen het bedrijfsleven een efficiënt systeem bieden, zodat het bedrijfsleven kan voldoen aan de milieuverplichtingen.

- Gelet op bovenstaande elementen blijft het uitermate moeilijk en onzeker om in het licht van de huidige conjunctuur en economische situatie een stabiel tarief voor een langere periode vast te leggen, hoewel dat wel wenselijk wordt geacht en gehoopt wordt en door het bedrijfsleven als wens te kennen is gegeven.

Met het oog op de transparantie en de informatieverstrekking zal het uitgebreide jaarverslag over de evaluatie van de verwijderingsbijdrage op de website van het CDNI worden geplaatst. Het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan (IVC) evalueert jaarlijks het financieringssysteem van deel A en van de verwijderingsbijdrage op basis van dit verslag.

1. Inkomsten en uitgaven van 2011 tot 2021

Toen de Verdragsluitende Partijen bij het CDNI in 1996 het CDNI ondertekenden stemden zij in met een verwijderingsbijdrage ter hoogte van 7,50 € / 1000 liter accijnsvrije gebunkerde gasolie. De op deze hoogte vastgelegde bijdrage maakte het mogelijk om in de eerste zeven jaar waarin het SPE-CDNI operationeel was, meer inkomsten te genereren dan wat nodig was om de kosten te dekken (overschot). Al sinds 2015 wordt echter vastgesteld dat de kosten blijven stijgen, hoewel dit tot nu toe geen ernstige gevolgen voor het systeem had, omdat de opbrengsten tot 2017 in gelijke tred toenamen.

Het jaar 2018, dat gekenmerkt werd door een langere periode met laagwater, werd afgesloten met een tekort van ongeveer een miljoen euro.

Het vervoer van goederen over de Rijn lag in het laatste kwartaal 30% lager dan in dezelfde periode in 2017.

Over het gehele jaar 2018 gezien, is het vervoer van goederen (in hoeveelheden) over de Rijn met circa 12% gedaald in vergelijking met 2017. Het laagwater is echter niet de enige verklaring van de daling van het vervoer en afname in het gasolieverbruik. Ook de economische situatie is daar debet aan, die in de tweede helft van het jaar aanzienlijk slechter was.

Daar komt nog bij dat er in 2018 een dubbelwandige bilgeboot in gebruik werd genomen, hetgeen aanzienlijke gevolgen had voor de kosten.

Het jaar 2020 had eveneens ernstige consequenties voor het financieringssysteem. De Covid-19-pandemie heeft tot zeer omvangrijke beperkingen in de riviercruisevaart geleid. Er waren ook gevolgen voor het vrachtvervoer, zij het in mindere mate. De gevolgen voor het financieringssysteem van Deel A van het CDNI waren dienovereenkomstig met een recorddaling bij de opbrengsten van de verwijderingsbijdrage van 5,7% ten opzichte van 2019.

Tegelijkertijd zijn vanaf 2015 de kosten aanzienlijk gestegen. Ondanks het feit dat het netwerk van ontvangstinrichtingen vrijwel gelijk gebleven is, zijn de kosten ongeveer een miljoen euro hoger uitgevallen.

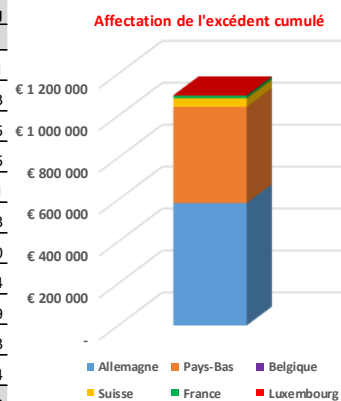
Er zijn verschillende oorzaken voor deze ontwikkeling:

- de opbrengsten uit afgewerkte olie zijn vanwege de lage prijzen uitermate gering;
- de kosten voor de verwijdering van bilgewater stijgen;
- de bedrijfskosten van de ontvangstinrichtingen zijn gekoppeld aan de levenskostenprijsindex en de gasolieprijzen;
- inflatie;
- de verhoging van de verwijderings- en verwerkingskosten, bijvoorbeeld als gevolg van nieuwe heffingen (heffing op verbranding...);
- nieuwe investeringen.

De hogere kosten en de lagere inkomsten waren de reden voor de verhoging van de verwijderingsbijdrage met één euro vanaf 1 januari 2021 om de financiering van het systeem zeker te kunnen stellen. Deze verhoging heeft bijna 1.340.000 euro extra opbrengsten gegenereerd.

Inkomsten en uitgaven van 2011 tot 2021²¹

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



Eind 2021 toont het systeem een gecumuleerd overschot van ongeveer 1.087.000 euro, dat overeenkomstig de door het CDNI vastgelegde verdeelsleutel als volgt aan de Verdragsluitende Staten werd overgemaakt:

Gecumuleerde bedragen van 2011 tot 2021

Etat/IN	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (provisoire)	Etat Cumulé
DE	430 267,67 €	449 389,10 €	476 401,58 €	431 623,22 €	359 027,53 €	170 099,86 €	70 231,74 €	- 506 207,70 €	- 516 814,27 €	- 852 870,87 €	72 324,61 €	583 472,47 €
BE	80 994,61 €	77 801,95 €	78 630,03 €	124 147,02 €	103 603,79 €	52 689,20 €	21 432,71 €	- 157 905,52 €	- 154 401,83 €	- 260 048,45 €	22 463,76 €	- 10 592,74 €
FR		2 474,28 €	13 986,45 €	6 737,65 €	5 922,47 €	797,73 €	857,33 €	- 5 021,43 €	- 4 261,28 €	- 9 244,84 €	728,94 €	12 977,30 €
LUX	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	- 813,79 €	- 829,15 €	- 917,84 €	83,55 €	1 586,27 €
NL	306 797,89 €	311 751,20 €	331 705,02 €	303 193,68 €	247 165,17 €	114 130,88 €	48 280,59 €	- 331 329,08 €	- 346 370,74 €	- 579 984,00 €	52 939,69 €	458 280,30 €
CH	26 427,57 €	24 875,35 €	19 556,12 €	19 574,64 €	22 219,90 €	8 809,67 €	3 414,85 €	- 23 073,20 €	- 24 580,73 €	- 39 188,53 €	3 273,39 €	41 309,03 €
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 €	151 813,93 €	1 087 032,63 €

Het gaat om een vrij gering overschot (om niet te zeggen eigenlijk nauwelijks de moeite waard), met dien verstande dat de financiering van de ontvangstinrichtingen precair kan worden genoemd.

Tussen 2011 en 2021 heeft het bedrijfsleven ter hoogte van 114 miljoen euro aan het systeem bijgedragen. De kosten van het systeem voor de inzameling, afgifte en inname dat door de Nationale Instituten (NI's) van de zes verdragsluitende staten is opgezet, liggen bij ongeveer 113 miljoen euro.

Tussen 2011 en 2021 heeft dit een overschot opgeleverd van 1.087.000 euro, dat overeenkomstig de door het CDNI vastgelegde verdeelsleutel aan de Verdragsluitende Staten werd overgemaakt.

Het netwerk van ontvangstinrichtingen dat tot stand werd gebracht na het van kracht worden van het CDNI, is tussen 2011 en 2021 vrijwel hetzelfde gebleven (met uitzondering van België).

2. Financiële ontwikkeling in 2021 en 2022

Om ervoor te zorgen dat het systeem in evenwicht blijft en de kosten van het systeem gedekt zijn heeft de Conferentie der Verdragsluitende partijen op voorstel van het IVC en na overleg met het bedrijfsleven, besloten de verwijderingsbijdrage vanaf 1 januari 2021 te verhogen tot 8,50 euro per 1000 l gebunkerde gasolie. De gevolgen van deze verhoging ziet men in de voorlopige resultaten van de internationale financiële verevening. **De voorlopige resultaten voor 2021 laten zien dat er opnieuw van een zeker evenwicht kan worden gesproken**, nadat er drie jaar lang tekorten werden geboekt.

Er moet echter op gewezen worden dat de inkomsten gestegen zijn als gevolg van de verhoging van de verwijderingsbijdrage en niet omdat er meer gebunkerd zou zijn. De hoeveelheden die gebunkerd werden, liggen vrijwel op hetzelfde niveau als in 2019.

²¹ Tenzij anders vermeld, zijn alle gegevens afkomstig van de internationale financiële verevening van het CDNI. De gegevens voor 2021 zijn voorlopige gegevens.

De kosten zijn bovendien nog steeds zeer hoog. Zij hangen af van de gasolieprijs, de inflatie en de levenskosten, die allemaal in 2021 gestegen zijn. Naar verwachting zal deze stijging zich in 2022 voortzetten.

De Nationale Instituten verwachten daarom **geen daling en zelfs geen gelijkblijvende kosten** van de inzameling en verwerking van olie- en vethoudend afval in de Rijn- en binnenvaart. **Zij rekenen voor 2022 met een tekort ter hoogte van ongeveer 260.000 euro.**

3. Vooruitzichten voor 2023 en daarna

De NI's gaan voor 2023 uit van totale inkomsten ter hoogte van 13 mln. € en totale uitgaven ter hoogte van 12,2 mln. €. Als deze bedragen zo uit de bus komen, zal het jaar 2023 daarom ook een tekort gaan opleveren van een miljoen €. Dit tekort zal derhalve niet meer gecompenseerd kunnen worden door het overschot dat er nog is uit de jaren 2011 tot 2022. Dit kan op het moment dat de inzamelings- en verwerkingsdiensten betaald moeten worden – hetgeen een paar keer per jaar het geval is – ertoe leiden dat de kasmiddelen krap worden. Om dit kastekort op te vangen zal er dan gebruik gemaakt moeten worden van bankleningen.

De redenen voor deze ontwikkeling zijn de volgende:

- de situatie ten aanzien van afgewerkte olie is verregaand hetzelfde gebleven;
- de hogere kosten van de verwijdering en verwerking als gevolg van nieuwe heffingen (heffingen op de verbranding...);
- aangenomen wordt dat de kosten voor de verwijdering van bilgewater verder zullen toenemen;
- de Covid-19-pandemie waardoor het passagiersvervoer een tijd lang sterk daalde en ook het vervoer van goederen afnam, zij het in mindere mate;
- de verhoging van de grondstofprijzen en met name de energieprijzen (vooral in de huidige context van de oorlog in Oekraïne, die een grote crisis in de energiesector teweegbrengt);
- een afname in de vervoersvraag door de verhoging van de prijzen van grondstoffen en een kleine productie van levensmiddelen (eveneens in verband met de oorlog in Oekraïne);
- de invoering van nieuwe brandstoffen, zij het nog in beperkte omvang;
- het afsluiten van nieuwe contracten voor de inzameling en verwerking van oude olie tegen hogere kosten dan wat in de huidige contracten overeengekomen is;
- aangenomen wordt dat de prijsindex verder zal stijgen (o.a. personeels- en gasoliekosten). De exploitatiekosten van de ontvangstinrichtingen volgen namelijk de levenskostenprijsindex en hangen tevens samen met de salariskosten van de bemanning aan boord van de bilgeboden.
- tot 2025 zijn er in geen enkel land grote investeringen gepland.

Raming inkomsten en uitgaven voor 2022-2025

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

De contracten voor de inzameling en verwijdering die gesloten zijn met de dienstverleners zijn geïndexeerd voor inflatie, salarissen en gasolieprijs. De kosten houden rekening met de prijsindexatie die door de NI's geschat wordt op 2 à 10% per jaar.

Het spreekt echter vanzelf dat het moeilijk is om ramingen op te stellen en dat er dus rekening gehouden moet worden met afwijkingen.

4. Overzicht van de economische situatie voor het vervoer over de Rijn in 2021²²

4.1 Goederenvervoer

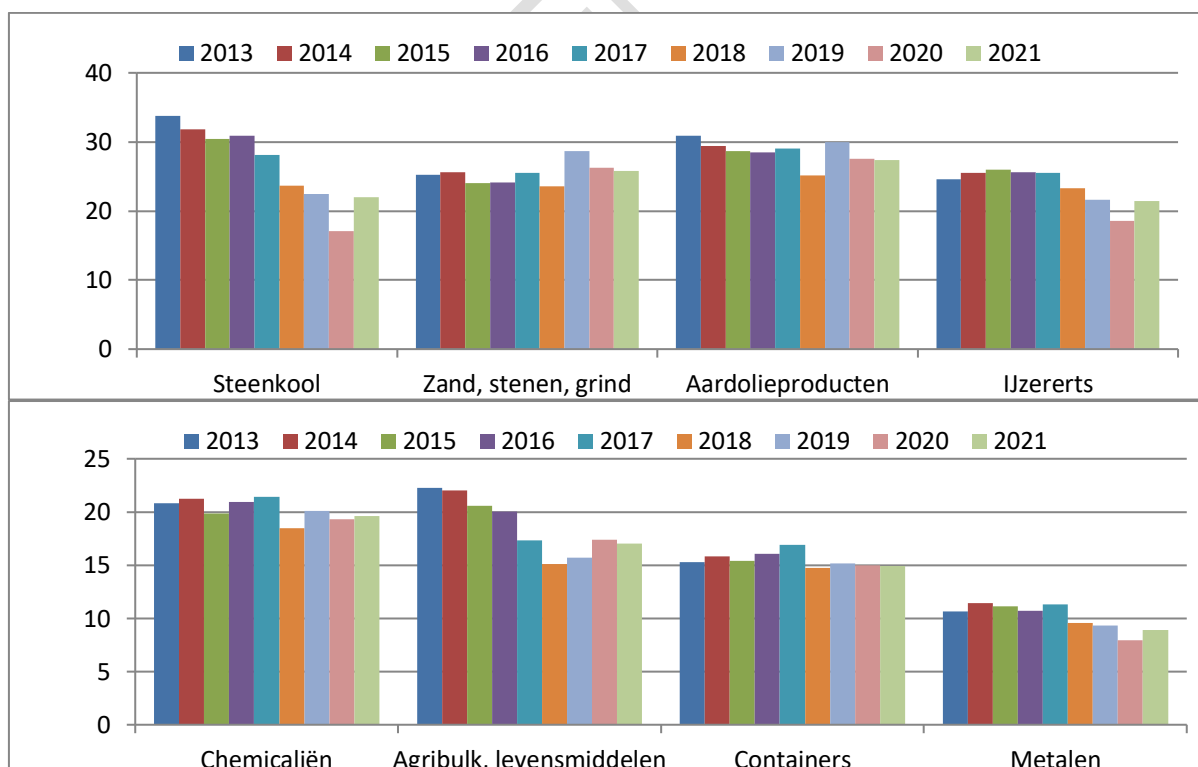
Wat de economische situatie van het vrachtvervoer over de Rijn betreft, is er over de gehele linie **herstel zichtbaar**. Het vrachtvervoer is in 2021 met 5,4% gestegen in vergelijking met 2020. Met name in de twee drogeladingsegmenten ijzererts en kolen, is het herstel duidelijk zichtbaar. Beide tonen een positief groeipercentage: ijzererts +15% en kolen +28%. De redenen hiervoor zijn tweeledig. Een reden is een sterke stijging in de vraag naar kolen in de energiesector vanwege de exploderende gasprijzen, en de tweede is de gestegen staalproductie.

Begin april heeft de Europese Commissie voorgesteld de invoer van **Russische kolen te verbieden**, waarbij niet vergeten mag worden dat deze goed is voor **45% van de totale Europese invoer van kolen**. Dit zou enerzijds de ontwikkeling van hernieuwbare energie kunnen versnellen, maar ook anderzijds tot gevolg kunnen hebben dat de uitfasering van kernenergie wordt uitgesteld. **Er wordt echter nog steeds gerekend op een grotere vraag naar kolen**.

Goederensegmenten zoals containers, zand, aarde, bouwmaterialen en levensmiddelen en veevoeder bewegen zich onverminderd op een vrij stabiel niveau. Hetzelfde geldt voor het vervoer van vloeibare producten.

De gezondheids crisis wordt gevolgd door een **ernstige geopolitieke crisis** vanwege de oorlog in Oekraïne sinds 24 februari 2022. De sancties tegen Rusland op energiegebied en de stillegging van de landbouwactiviteiten in Oekraïne zullen ongetwijfeld **zwaarwegende consequenties** hebben, waarbij het zeer moeilijk is om te voorspellen wat dit gaat betekenen voor het vervoer van landbouw- en energieproducten.

Vrachtvervoer over de traditionele Rijn per goederensoort (in miljoen ton)²³



Bron: analyse van de CCR op basis van cijfers van Destatis

Totale hoeveelheid over de traditionele Rijn vervoerde goederen

²² Dit hoofdstuk is opgesteld in samenwerking met de afdeling voor de marktobservatie van de CCR. Alle rapporten op het gebied van de marktobservatie zijn te vinden op de website: <https://inland-navigation-market.org/>

²³ Voor de containers: nettogewicht

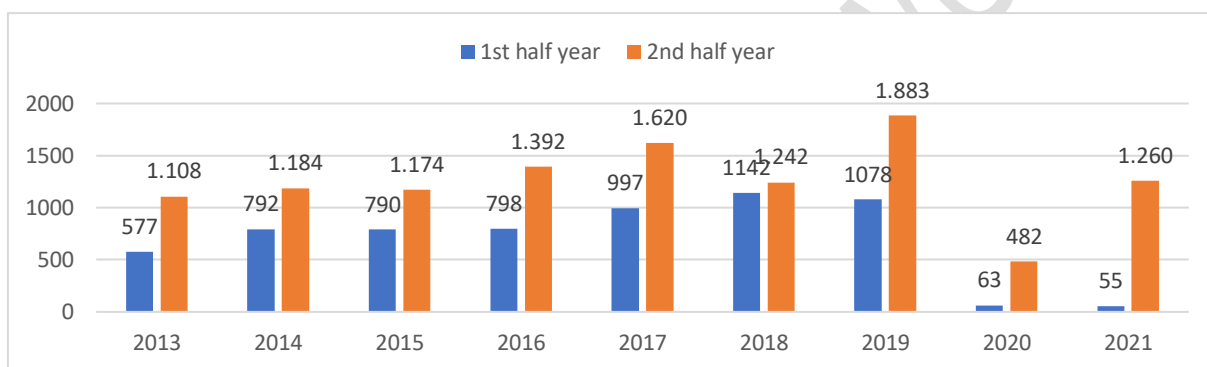
en per belangrijkste goederensegmenten (in miljoen ton)
en veranderingpercentage 2020/2019

Goederensegmenten	2019	2020	2021	2021/2020 in %
<i>Traditionele Rijn (totaal)</i>	174,1	160,0	168,6	+5,4
<i>Aardolieproducten</i>	30,0	27,6	27,3	-1,1
<i>Zand, stenen, grind</i>	28,6	26,2	25,8	-1,5
<i>Chemicaliën</i>	20,1	19,3	19,6	+1,6
<i>Ijzererts</i>	21,6	18,5	21,4	+15,7
<i>Levensmiddelen</i>	15,7	17,4	17,0	-2,3
<i>Steenkool</i>	22,4	17,1	22,0	+28,6
<i>Goederen in containers</i>	15,2	15,0	14,9	-0,6
<i>Metalen</i>	9,3	8,0	8,9	+11,2

4.2 Passagiersvervoer

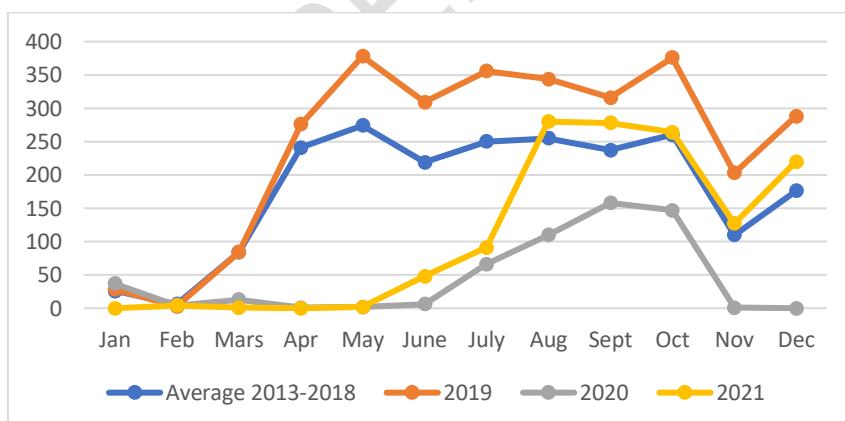
In de eerste helft van 2021 lagen de activiteiten in de passagiersvaart nog 90 à 95% onder het niveau van de eerste helft van 2019 (!).

Aantal passagiersschepen dat de sluis bij Iffezheim passeert in de periode 2013-2021



Bron: Duitse waterweg- en scheepvaartautoriteit

Vergelijking vanaf 2017



Bron:

Duitse waterweg- en scheepvaartautoriteit

De situatie in de passagiersvaart is in 2021 beter geworden.

Uit door de BEV geleverde cijfers blijkt dat de inkomsten van de BEV uit de passagiersvaart in 2021 aangetrokken zijn. Zij bedroegen 224.000 €, oftewel 124% meer dan in 2020. Maar deze inkomsten liggen desalniettemin nog steeds 47% onder het niveau van 2019:

Verwijderingsbijdrage, opbrengsten van de BEV uit de passagiersvaart

	2019	2020	2021
Dagtochtschepen	261 000 €	61 000 €	142 000 €

Hotelschepen	163 000 €	39 000 €	82 000 €
Totale passagiersvaart	424 000 €	100 000 €	224 000 €

Bron: BEV, 13 april 2022

4.3 Gevolgen voor de verwijderingsbijdrage

De cijfers van het jaar 2021 zijn positief. De totale opbrengsten in 2021 bedragen **11.421.706 €** (voorlopige cijfers), hetgeen overeenkomt met het scenario dat in het najaar van 2021 werd uitgewerkt.

Vergelijking van de opbrengsten (in euro) per kwartaal uit de verwijderingsbijdrage (2019-2020-2021)

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

*cijfers van de voorlopige kwartaalverevening. De definitieve verevening wordt aangenomen in de jaarverevening van het jaar +1 (in december).

Vastgesteld kan worden dat in het tweede, derde en vierde kwartaal de **opbrengsten een netto stijging** tonen, die in totaal neerkomt op bijna +18% in vergelijking met het jaar ervoor.

Het jaar 2020 werd sterk gekenmerkt door de coronacrisis, vandaar dat wordt voorgesteld om uit te gaan van het jaar 2019 als referentiejaar (laatste kolom) en de cijfers te vergelijken met dat jaar. Er kan een verhoging van 10% worden vastgesteld, hetgeen overeenkomt met de gehoopte hogere opbrengsten als gevolg van de verhoging van de verwijderingsbijdrage tot 8,50 €/1000 liter gebunkerde gasolie.

Afgewacht moet worden in hoeverre de opbrengsten nog verder zullen gaan stijgen als de passagiersvaart in 2022 weer de activiteiten hervat, nadat dit segment zwaar getroffen was door de maatregelen in verband met de Covid-19-pandemie.

Het vrachtvervoer en met name het vervoer van energieproducten zal ongetwijfeld de gevolgen ondervinden van de oorlog in Oekraïne, maar deze gevolgen zijn op dit moment nog niet meetbaar.

Als men tegelijkertijd kijkt naar de hoeveelheden die gebunkerd werden (in liter), stelt men vast dat de cijfers dalen:

Vergelijking van de per kwartaal gebunkerde hoeveelheden gasolie (in liter) (2019-2020-2021)
(De cijfers zijn geëxtrapoleerd op basis van de verwijderingsbijdrage)

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

Er kan een toename in de gebunkerde hoeveelheid in 2021 worden vastgesteld, met name in het derde en vierde kwartaal. Maar als men dit vergelijkt met het jaar 2019 als referentiejaar (voor de crisis), dan blijkt dat **de gebunkerde hoeveelheden in 2021 2% lager zijn**. De stijging in het vierde kwartaal is niet voldoende om de daling in de drie eerste kwartalen te compenseren.

Balans kosten/opbrengsten 2020-2021

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

Terwijl het jaar 2020 gekenmerkt werd door een groot tekort op de balans tussen kosten en opbrengsten, wijst alles erop dat er in 2021 weer een evenwicht wordt bereikt, met een **positief saldo van bijna 200.000 €**.

De verhoging is precies op tijd van kracht geworden om een verslechtering van de financiële situatie als gevolg van de Covid-19-pandemie te vermijden. Daarbij mag niet vergeten worden dat het doel van de verhoging van de verwijderingsbijdrage, namelijk **een structurele verbetering van het evenwicht tussen opbrengsten en uitgaven nog niet bereikt is**. De kosten zijn met 200.000 € afgenomen, hetgeen trouwens overeenkomt met het positieve saldo.

Als de opbrengsten gelijk blijven, zal dat niet voldoende zijn om de stijging van de kosten die aangekondigd is (zie het volgende hoofdstuk) te dekken.

Voorlopige conclusies:

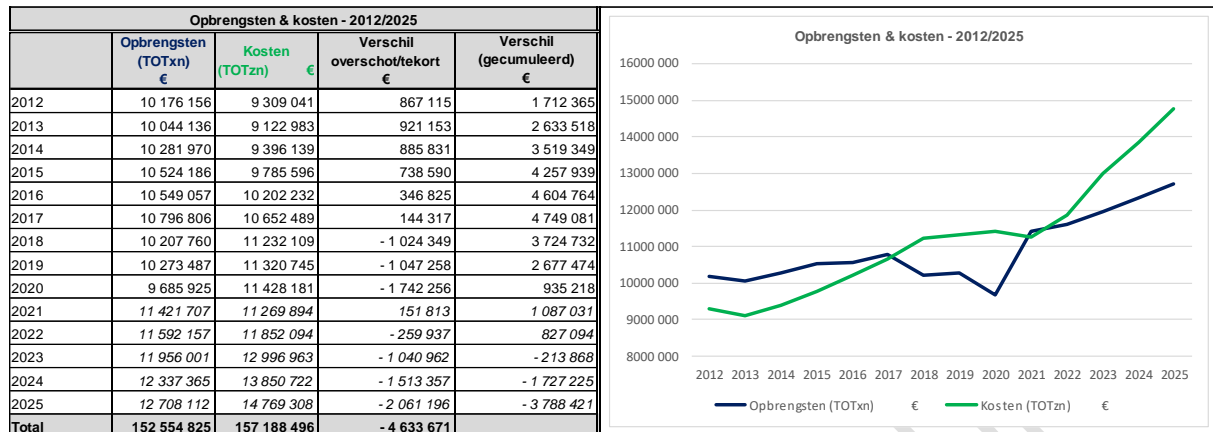
- **Het jaar 2021 heeft economisch herstel laten zien**, dat vooral samenhang met het vrachtvervoer, terwijl de passagiersschepen aan de rede bleven liggen; wat de economische situatie in 2022 gaat opleveren, valt nog te bezien, maar het is tot nu toe moeilijk in te schatten wat de consequenties (positief of negatief) zullen zijn van de crisis voor de energie- of landbouwproducten door de oorlog in Oekraïne;
- De **opbrengsten van de verwijderingsbijdragen zijn duidelijk gestegen**, en dit eerder **dankzij de verhoging van de verwijderingsbijdrage** per 1 januari 2021 dan vanwege het herstel van de economische activiteiten, want de gebunkerde hoeveelheden waren in 2021 minder dan in 2019;
- Het resultaat van deze verhoging is dat de opbrengsten en kosten in 2021 in **evenwicht** zijn; dit evenwicht blijft echter **zeer wankel**, enerzijds vanwege de **onzekerheden** rond de vervoersactiviteiten (die rechtstreeks samenhangen met de gasolie die gebunkerd wordt), en anderzijds vanwege de stijging van de kosten van het systeem.

5. Analyse van de gecumuleerde gegevens sinds 2012 en vooruitzichten

Op basis van de sinds 2012 vergaarde informatie (Aanhangsel 1) en de ramingen van de NI's is er een raming opgesteld voor de periode 2022-2025 voor het in deel A van het Verdrag vastgelegde financieringssysteem voor de verzameling en verwijdering van afval.

Uit de gegevens voor het jaar 2021 blijkt dat er sinds 2011 gecumuleerde hogere inkomsten zijn van ongeveer een miljoen euro. In de afgelopen jaren werd echter vastgesteld dat het overschot aan jaarlijkse inkomsten al aanzienlijk terugliep. De inkomsten blijven verregaand hetzelfde, terwijl de kosten gestaag blijven stijgen. Het lopende jaar (2022) zal naar alle waarschijnlijkheid opnieuw met een tekort worden afgerond, ondanks de verhoging van een euro van de verwijderingsbijdrage vanaf 1 januari 2021. Dit betekent dat de inkomsten uit de verwijderingsbijdrage de kosten voor de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval niet meer dekken. Deze tendens zal zich vermoedelijk in de komende jaren voortzetten.

Hieronder zijn de ramingen van de NI's weergegeven. Ontbrekende ramingen zijn in de tabel ingevuld uitgaande van ervaring uit het verleden en vastgestelde tendensen, bij een behoud van de verwijderingsbijdrage ter hoogte van 8.50 € per 1000 liter accijnsvrije, gebunkerde brandstof.



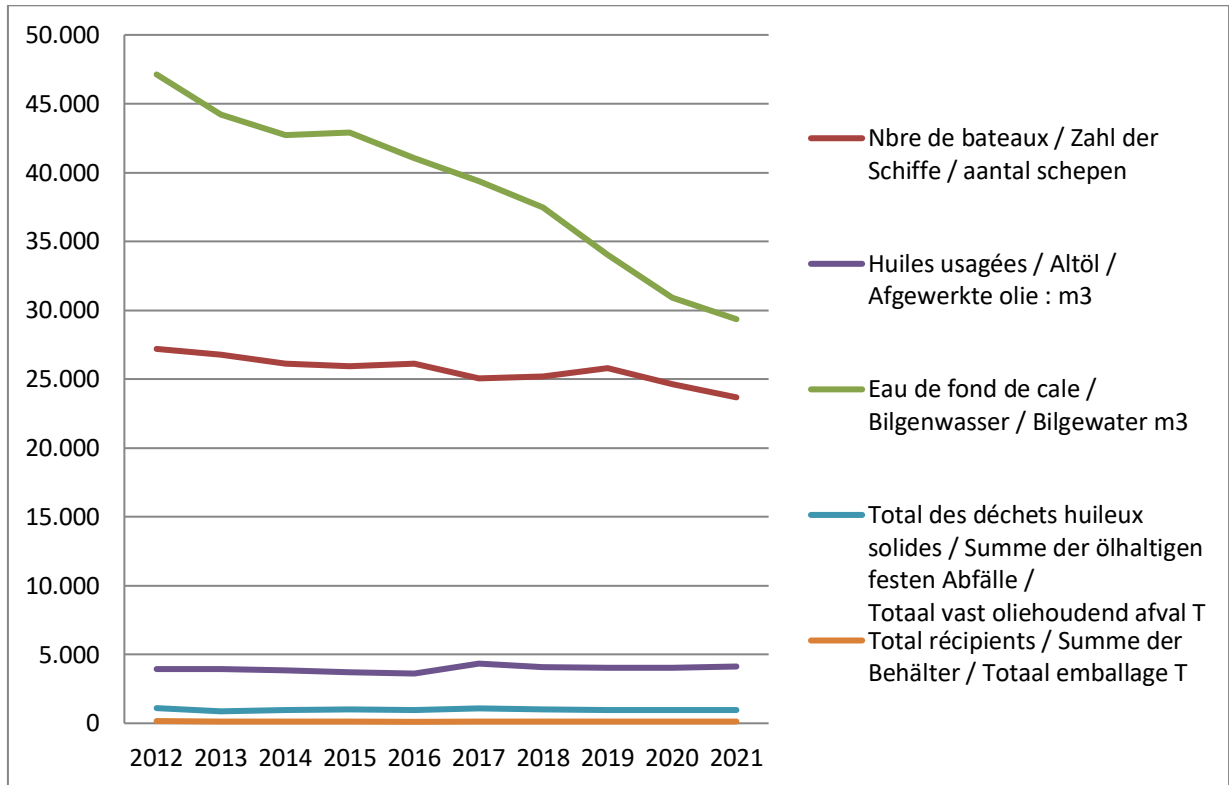
Deze grafiek laat zien dat de opbrengsten vanaf 2022 lager zullen zijn dan de uitgaven.

Met betrekking tot de verzamelde hoeveelheden olie- en vethoudend afval kon er een lichte daling worden vastgesteld, zowel wat het aantal interventies als de hoeveelheden betreft. Bij het bilgewater is er echter sprake van een aanzienlijke daling.

Deze trend (stijgende kosten ondanks geringere hoeveelheden afval) kan door meerdere factoren worden verklaard:

1. Een groot deel van de kosten is vast en is niet afhankelijk van de hoeveelheid ingenomen afval;
2. De terugkooopprijzen van de afgewerkte olie zijn fors gedaald. Dientengevolge zijn de daaruit voortvloeiende opbrengsten ook gedaald (de stijging van de aardolieprijzen zou in de toekomst opnieuw een positieve invloed op de opbrengsten kunnen hebben, zij het in bescheiden mate);
3. Het Belgische netwerk is voltooid;
4. In Duitsland werd een oude bilgeboot door een dubbelwandige bilgeboot vervangen;
5. Tot slot nog, de inflatie heeft ook tot een verhoging van de kosten geleid.

Evolutie van de hoeveelheden afval



6. Huidige ontwikkelingen die de verevening kunnen beïnvloeden

- Het IVC stelt vast dat de kosten blijven stijgen. Verwacht wordt dat het netwerk van ontvangstinrichtingen op zijn minst kan worden behouden of vervangen moet worden zodat in de toekomst ook daardoor de kosten zullen toenemen.
- Op 8 april 2021 heeft er een **rondetafelconferentie over de toekomst van Deel A** plaatsgevonden. Op deze conferentie werden de prioriteiten voor de komende jaren in kaart gebracht. Het is de bedoeling een strategie uit te werken om ervoor te zorgen dat het internationale financieringssysteem toekomst heeft.
 Prioritaire aspecten die genoemd werden:
 - het netwerk van ontvangstinrichtingen op zijn minst behouden in de huidige omvang, hetgeen inhoudt dat de kosten zeer waarschijnlijk zullen toenemen;
 - bij de inzameling gebruikmaken van innovatieve synergieën;
 - vermindering van de ingezamelde afvalstoffen;
 - de financieringsstructuur tegen het licht houden.
- **Frankrijk** overweegt momenteel **het Verdrag uit te breiden** tot het volledige Franse grondgebied. Deze uitbreiding zal naar verwachting leiden tot meer afgifteplaatsen. Frankrijk heeft in zijn evaluatie rekening gehouden met de hoogte van de verwijderingsbijdrage en men streeft naar een systeem waarin de inkomsten en uitgaven met elkaar in evenwicht zijn.
- Er moet ook gedacht worden aan de **eventueel vereiste modernisering van de bilgeboden**²⁴. Ongeveer 80% van de bilgeboden die nu in gebruik zijn, is voor 1980 gebouwd. Over een aantal jaren zullen deze schepen niet meer aan de voorschriften voldoen: vanaf 1 januari 2039 moeten alle bilgeboden op grond van de voorschriften van het ADN (Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren) dubbelwandig zijn. In de scheepsregisters van de Verdragsluitende Staten staan 46 bilgeboden geregistreerd, waarvan er veertig een contract hebben met de Nationale Instituten. Voor zover nu bekend zijn er slechts drie dubbelwandige schepen.

²⁴ Dit aspect komt tevens aan bod in het verslag van het IVC over 2019 met betrekking tot de jaarlijkse evaluatie van het financieringssysteem en het voorstel voor de verwijderingsbijdrage.

Op nationaal niveau wordt er nagedacht over de vervanging van de bilgeboden. Daarvoor zou echter een strategie voor de komende jaren opgesteld moeten worden.

Er moet in dit kader op gewezen worden dat deze investeringen belangrijk zijn, omdat de innovatie positieve gevolgen kan hebben voor de prijsstructuur en kostenstabiliteit.

7. Bijstellen tarief van de verwijderingsbijdrage

- Vaststellend dat na één jaar toepassing van de vanaf 1 januari 2021 met één euro verhoogde verwijderingsbijdrage en maar nét aan een financieel evenwicht kon worden bereikt;
- wetende dat de exploitatiekosten van de ontvangstinrichtingen aan inflatie onderhevig zijn en op grond van de gestegen levenskosten en gestegen gasolieprijzen geïndexeerd zullen worden;
- dat verwacht wordt dat de levenskosten, gasolieprijzen en prijzen van andere consumptiegoederen zullen blijven stijgen;
- en volgens de ramingen van de Nationale Instituten, is het zeer waarschijnlijk dat de opbrengsten uit de verwijderingsbijdrage niet meer toereikend zullen zijn om de kosten van de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval vanaf 2022 en daarna te dekken als de hoogte van de verwijderingsbijdrage gehandhaafd wordt op 8.50 euro.

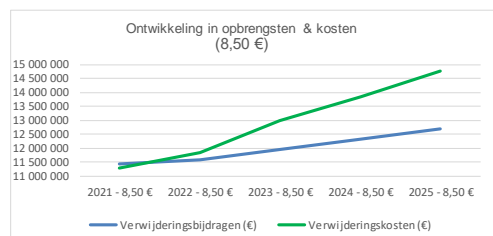
Rekening houdend met de laatste ontwikkelingen in het kader van het systeem, is het zeer waarschijnlijk dat er vanaf 2023 opnieuw tot een verhoging van de verwijderingsbijdrage zal moeten worden overgegaan.

Het IVC volgt de ontwikkelingen (kosten/opbrengsten) op de voet om ervoor te zorgen dat het systeem in de toekomst kan blijven functioneren.

Op basis van de ramingen voor de jaren 2021-2025 heeft het secretariaat verschillende mogelijke scenario's opgesteld waarmee ingeschat kan worden wat de hoogte van de verwijderingsbijdrage moet zijn om de kosten van het systeem te kunnen blijven dekken.

Hypothese 1: behoud van een verwijderingsbijdrage van 8,50 euro

Scenario ad 8,50€					
	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 8,50 €	2024 - 8,50 €	2025 - 8,50 €
Verwijderingskosten (€)	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Verwijderingsbijdragen (€)	11 421 706	11 592 157	11 956 001	12 337 365	12 708 112
Overschot/Tekort (€)	151 812	-259 937	-1 040 962	-1 513 357	-2 061 196
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 132 534	872 597	-168 965	-1 681 722	-3 742 918

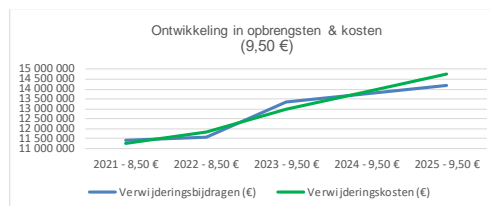


Deze hypothese laat zien dat de financiering van het systeem na 2022 niet meer toereikend zal zijn en de gecumuleerde overschotten niet groot genoeg zijn om de middelen te leveren voor de financiering van het systeem zonder terug te moeten vallen op bankleningen.

Hypothese 2: verhoging van de verwijderingsbijdrage in 2021 met gelijkblijvend tarief gedurende een aantal jaren

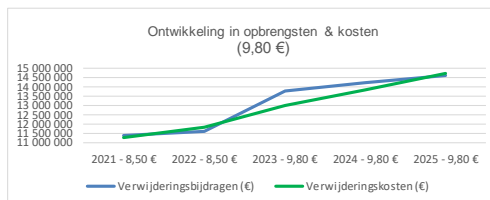
Scenario ad 9,50€

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



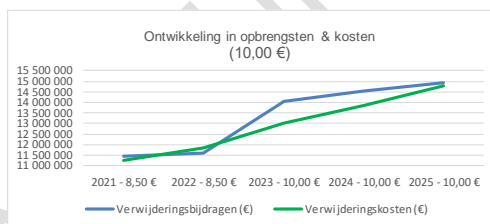
Scenario ad 9,80€

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



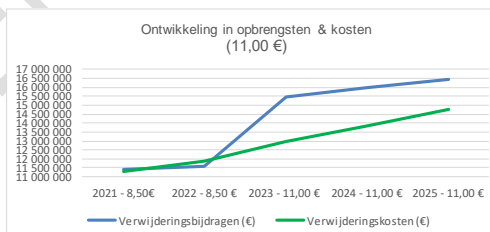
Scenario ad 10,00€

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



Scenario ad 11,00€

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



8. Voorstel voor het tarief van de verwijderingsbijdrage vanaf 2023

Rekening houdend met het voorgaande en op voorstel van het IVC zou de CVP

- kunnen besluiten de verwijderingsbijdrage te verhogen tot € 10,00 (artikel 3.03) vanaf 1 januari 2023 en het onderhavige verslag te publiceren;
- kunnen besluiten de betrokken partijen te informeren over deze verhoging van de verwijderingsbijdrage;
- het IVC uit te nodigen, een alomvattende benadering na te streven om een adequaat netwerk van ontvangstinrichtingen en een efficiënte afvalverwijdering te garanderen;
- de aandacht van het IVC op de kostenbeheersing te vestigen;
- het IVC uit te nodigen om volgend jaar een nieuw verslag op te stellen waarin deze aspecten worden onderzocht.

Aanhangsels:

Aanhangsel 1: Gecumuleerde gegevens en variaties 2012-2021 in %








Aanhangsel 2: Vergelijking van de beschrijving van het netwerk van ontvangstinrichtingen in elk land

Gecumuleerde gegevens en variaties 2012 - 2021 in %

CDNI														
			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2021
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		27 192	26 795	26 144	25 936	26 127	25 059	25 180	25 781	24 628	23 673	280 133	-12,94%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie :	m3	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	4 117	44 218	4,97%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 460	34 004	30 917	29 352	400 049	-37,72%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	977	7 967	-9,50%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	118	1 039	-27,14%
	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung /</u> <u>Zn - Kosten inzameling & verwijdering</u>													
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 232	10 652 489	11 232 110	11 320 744	11 428 180	11 269 894	113 323 001	21,06%
	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde Xn - verwijderingsbijdrage</u>													
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 207 760	10 273 486	9 685 926	11 421 707	114 410 033	12,24%

* provisoire / Vorläufig / voorlopig

Tenuitvoerlegging van Deel A in het toepassingsgebied van het CDNI door het netwerk van ontvangstinrichtingen

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

Bron: CDNI (2022)

De Verdragsluitende Staten van het CDNI bieden de scheepvaart verschillende mogelijkheden voor de inname en verwijdering van olie- en vethoudend afval.

Er zijn meer dan **50 plaatsen waar afval afgegeven kan worden** in de vorm van

41 bilgeboden en

10 vaste stations.

Tankwagens voor een mobiele verwijdering: als er geen bilgeboot beschikbaar is en een vast station niet bereikbaar is, is er ook een verwijdering mogelijk met een tankwagen.

Meer informatie over het inzamelingsnetwerk is beschikbaar op de website van het CDNI, waar voor elke afgifteplaats gedetailleerde informatie verstrekt wordt (<https://www.cdni-iwt.org/>). Deze informatie is tevens te vinden via de websites van de NI's.

De ontvangstinrichtingen zijn als volgt over de landen verdeeld:

13 in Duitsland waarvan twee dubbelwandige bilgeboden,

12 in België,

1 in Frankrijk,

1 in Luxemburg,

25 in Nederlanden

1 in Zwitserland.

Vergelijking en beschrijving van de situatie in elk land

Als men de financiële kant van de zaak wil beoordelen, moet er ook rekening worden gehouden met de manier waarop de processen verlopen – evenals met de beschikbare resources of de wettelijke randvoorwaarden. Hieronder wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie in de verschillende landen.

Beschrijving van de situatie in Duitsland



Interventiebereik:

Duitsland heeft een vrij groot waterwegennet, waar de afvalverwijdering grotendeels wordt verzorgd met bilgeboden. Normaal gesproken worden de bilgeboden regionaal ingezet (met een actieradius van ca. 50 km ten opzichte van hun standplaats). Drie boten zorgen in opdracht van de Bilgenentwässerungsverband (BEV) voor de inzameling op middellange afstand (tussen de 100 en 400 km), maar gedeeltelijk ook op een grotere afstand (tot ca. 1000 km) met een vaste route en een vaste lijndienst.

Inzameling en verwijdering:

Voor de binnenvaart ligt het zwaartepunt van de dienstverlening door de bilgeboden bij het afpompen van bilgewater. Wat er daarna met het door de bilgeboden ingezamelde bilgewater gebeurt, hangt af van de regionale wettelijke situatie.

- Normaal gesproken wordt het bilgewater aan boord zoveel mogelijk gescheiden in olie en water. Het gereinigde water wordt hetzij op het oppervlaktewater geloosd of aan wal op het riool afgegeven. De olie die uit het bilgewater gehaald is, wordt samen met de afzonderlijk ingezamelde afgewerkte olie afgegeven voor recycling.
- Bij wijze van uitzondering wordt het bilgewater in zijn totaliteit voor een verdere verwerking aan land afgegeven (bijvoorbeeld als aan boord een scheiding van olie en water niet mogelijk is).

Aanbestedingsprocedure:

De BEV geeft de opdracht aan ondernemingen na een aanbesteding op Europese schaal. Hoe de gegadigden hun offertes samenstellen in het licht van afschrijvingen, administratiekosten, operationele kosten, arbeidsloon, onderhoud- en vaste kosten van de schepen, is de BEV niet bekend. De BEV betaalt de verrichte diensten overeenkomstig de contractueel overeengekomen bedragen.

De BEV heeft thans contracten lopen met drie particuliere ondernemingen in vijf verschillende regio's. Zeven bilgeboden worden geëxploiteerd door ondernemingen die zich uitsluitend bezighouden met de bilge-verwijdering van binnenvaartschepen. De andere bilgeboden bieden deze dienst ook aan voor zeeschepen en zijn daarnaast actief op het gebied van de beleving van binnenvaartschepen (bunkeren van brandstoffen, verzorging met drinkwater, olie, wrijf hout ...).

Specifieke nationale bijzonderheden:

In Duitsland moeten aan boord van bilgeboden op grond van het ADN altijd twee bemanningsleden aanwezig zijn.

De diensten van de ondernemingen die in het Duitse gedeelte van het Rijnstroomgebied onder contract staan, worden niet betaald op basis van de ingezamelde hoeveelheid bilgewater, maar eerder uitgaande van de hoeveelheid ingezamelde en gewonnen oude olie. De afgewerkte olie wordt verkocht aan een verwijderaar. De opbrengsten worden verrekend met de kosten die bij de inzameling ontstaan.

Beschrijving van de situatie in Luxemburg:



Interventiebereik

De inzameling van bilge geschiedt in Luxemburg op de circa 36 kilometer lange Duits-Luxemburgse Moezel (condominium-gedeelte) door een bilgeboot die een contract heeft met de BEV in Duitsland. Om de schepen op de Moezel in Luxemburg van dienst te zijn, verlengt de bilgeboot drie keer per jaar zijn vaste route voor een aanwezigheidsduur op de Moezel van steeds 2 dagen. Lenzingen op andere plaatsen of per tankwaggen hebben in Luxemburg tot op heden niet plaatsgevonden.

Specifieke nationale bijzonderheden:

Luxemburg is weliswaar een Verdragsluitende partij bij het CDNI, maar heeft geen eigen verwijderingsinfrastructuur in het kader van het CDNI. Luxemburg heeft de BEV in Duitsland de opdracht gegeven de vereiste diensten en taken van een NI uit te voeren.

Beschrijving van de situatie in Zwitserland:



Interventiebereik:

In Zwitserland wordt de inzameling van bilge op het rond 25 kilometer lange riviergedeelte verzorgd door de BIBO REGIO, de bilgeboot/oliebestrijdingsboot van de brandweer, van de Schweizerische Rheinhäfen (SRH). Afgezien van de inzameling van olie- en vethoudend scheepsafval wordt de BIBO REGIO indien nodig in dit gebied ook ingezet voor de verwijdering van olie in het water en voor andere, algemeen technische assistentie. De arbeidstijd voor deze taken wordt gescheiden geboekt, uitgesplitst en overeenkomstig het beginsel van "de vervuiler betaalt" door de SRH gefactureerd.

Inzameling en verwijdering:

Voor bilgewater, afgewerkte olie en vaste afvalstoffen gelden geen maximale hoeveelheden. De BIBO REGIO verzorgt ongeveer 450 lenzingen per jaar. Aan boord wordt de bilge-olie van het bilgewater dat van de binnenvaartschepen wordt overgenomen, gescheiden. De bilge-olie wordt tijdelijk opgeslagen, samen met de afgewerkte olie die de binnenschepen in aparte vaten aanbieden. Na een aantal verdere behandelingen wordt een homogeen eindproduct, bestaand uit bilge-olie en afgewerkte olie, voor verbranding verkocht, waar dus een betaling tegenover staat. Het van de olie gescheiden water wordt geloosd op het afvoerkanaal, onder inachtneming van de wettelijke bepalingen. In Zwitserland wordt niet met behulp van vrachtwagens of een stationaire installatie aan land ingezameld. De totale verwijderingskosten van olie- en vethoudende scheepsafvalstoffen overeenkomstig Deel A van het CDNI omvatten de inzet, het onderhoud, alsook de administratie- en personeelskosten van de BIBO REGIO. De bemanning van de BIBO REGIO bestaat in de regel uit 2 personen. Verder ontstaan er kosten voor de inzameling van deze scheepsafvalstoffen met tussenopslag aan boord, voor de voorbehandeling van het bilgewater en de afgewerkte olie, alsook voor het verdere, hiervan gescheiden, vervoer aan land en de milieubewuste verwijdering.

Gunning:

De opdracht wordt rechtstreeks door de SRH aan de voor de desbetreffende afvalstof toegelaten verwijderingsonderneming in de regio Bazel of binnen Zwitserland gegeven.

Specifieke nationale bijzonderheden:

Op grond van de wettelijke bepalingen inzake lozingen wordt het bilgewater dat aan boord van de bilgeboot BIBO REGIO in twee stappen door zwaartekrachtafscheider en emulsiescheiding wordt behandeld, in zijn totaliteit op het afvoerkanaal (Rijn, havengebied) geloosd en alleen het gedeelte bilgeolie/oude olie blijft aan boord en wordt voor verwijdering aan land afgegeven.

Op grond van de milieuwetgeving op dit gebied moeten de scheepsbedrijfsafvalstoffen in Zwitserland overeenkomstig de verschillende afvalsoorten gescheiden ingezameld en bij verwerkende ondernemingen afgegeven worden.

Beschrijving van de situatie in Nederland:

Interventiebereik:

De stichting "Afstoffen en vaardocumenten binnenvaart" (SAB) is verantwoordelijk voor de inning van de verwijderingsbijdrage, de registratie van de afgifte, de controle op de verwijderingskosten, de voorlopige verevening en de coördinatie. Op grond van de nationale wetgeving is de SAB ook verantwoordelijk voor de inzameling en verwerking van de afvalstoffen. Voor de tenuitvoerlegging van deze taken geeft de SAB als Nationaal Instituut voor NL opdrachten aan derden. Nederland beschikt over een afvalinzamelingsnetwerk dat zich over het gehele land uitstrekt en uit 24 schepen en een stationair station bestaat. Op grond van deze zeer fijnmazige dekking is het vaargebied van de bilgeboten relatief klein. Voor schepen die buiten het inzamelingsgebied varen, wordt gebruik gemaakt van een vrachtwagen. Alle ontvangstinrichtingen nemen de onder Deel A vallende afvalstoffen in ontvangst.

Inzameling en verwijdering:

In Nederland mag in tegenstelling tot Duitsland en Zwitserland het aan boord van een bilgeboot gereinigde bilgewater niet op het oppervlaktewater geloosd worden. Het wordt ingezameld en in zijn totaliteit aan land afgegeven. Bij de inzameling door middel van vacuümtechniek wordt de bilge niet gescheiden. In Nederland gelden beperkingen (maximale hoeveelheden) voor de afgifte van bilgewater. De schippers zijn verplicht de afvalstoffen zo veel mogelijk voor de afgifte te sorteren. De meeste schepen houden oude olie apart (dit op grond van de afvalvoorschriften). Bij de afgifte van afval moet de ECO-kaart overgelegd worden. De afgifte is doorlopend mogelijk, van maandag tot vrijdag, van 7 tot 17 uur.

Gunning:

De SAB is verplicht Europees aan te besteden (op grond van de drempelwaarde). De opdracht wordt gegund aan de laagste aanbieder die voldoet aan het bestek en de aanbestedingscriteria. De diensten worden verzorgd door 5 opdrachtnemers. De contracten worden gesloten voor een periode van 3 jaar, met de mogelijkheid om het contract drie maal steeds een jaar te verlengen (maximaal 6 jaar). Voor de variabele kosten wordt in de aanbesteding een maximale prijs aangeboden. Vaste kosten worden in de aanbesteding niet expliciet uitgesplitst, maar worden wel door de bidders aangegeven.

Specifieke nationale bijzonderheden:

Er zijn geen regionale bijzonderheden. De exploitanten van de bilgeboten in de verschillende aanbestedingspercelen houden zich aan het door de SAB opgestelde bestek en dit is voor alle, per perceel aangeboden diensten steeds hetzelfde.

Beschrijving van de situatie in België:



Interventiebereik:

De ITB is als Nationaal Instituut verantwoordelijk voor de organisatie van het uniforme financieringssysteem en voor de inzameling en verwijdering van de olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen. Meer in detail valt daar het volgende onder: inning van de verwijderingsbijdrage, registratie van de afgifte, beheer van de verwijderingskosten, voorlopige financiële verevening en internationale coördinatie. In het Vlaamse gewest werden overeenkomstig de bepalingen van het Vlaamse afvalstoffenbeheersplan zogenoemde opdrachtgevers aangewezen die voor de inzameling en verwerking van de afvalstoffen verantwoordelijk zijn. Bij deze opdrachtgevers gaat het om de haven- en waterwegautoriteiten die deel uitmaken van het inzamelingsnet voor Deel A. De opdrachtgevers kunnen in eigen regie de afvalinzameling organiseren of deze taak uitbesteden aan externe dienstverleners. De Vlaamse autoriteiten (OVAM, MOW) houden toezicht op de correcte uitvoering van het afvalbeheersplan (dat de bepalingen van het CDNI en de Vlaamse (milieu-) wetgeving omvat). In het Waals Gewest treedt men als opdrachtgever voor de inzameling en verwerking van scheepsbedrijfsafvalstoffen op onder toezicht van de Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures – Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques. Tot slot fungeert de Haven van Brussel als opdrachtgever binnen het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest.

Inzameling en verwijdering:

Om het probleembewustzijn te scherpen en de kosten beheersbaar te houden, gelden voor de afvalinzameling zowel minimale als maximale hoeveelheden. Net als in Nederland mogen bestanddelen van het gereinigde bilgewater niet op het oppervlaktewater geloosd worden. De ingezamelde hoeveelheden worden in hun totaliteit ter verwerking aan land afgegeven (verwijdering).

Gunning:

In België zijn de gewesten de opdrachtgever voor de inzameling en verwijdering van de afvalstoffen van Deel A. Het NI is in deze procedure geen partij. Er zijn in totaal vijf verschillende opdrachtgevers (Vlaanderen: 2 havens en 1 waterwegautoriteit, Brussel: 1 haven en in Wallonië 1 waterwegbeheerder). De aanbestedingen vinden plaats overeenkomstig vaste criteria met vaste drempelwaarden. Het aantal offertes dat in het kader van de Europese aanbestedingsprocedure ontvangen wordt, is laag. Er is dus niet veel concurrentie, zodat er hier sprake is van een nichemarkt. Voor de gestelde eisen gelden de volgende criteria: openingstijden/bedrijfstijden van de ontvangstinrichtingen (variabel, maar bij voorkeur overdag), afhankelijk van de geboden diensten worden minimale hoeveelheden voorgeschreven, vastlegging van het netwerk van inzamelingspunten (stationair of mobiel) en technische kenmerken (zoals vacuümtechniek, pompen, kwaliteit van de vacuümtechniek).

Specifieke nationale bijzonderheden:

In België zijn er voor de inzameling vijf verschillende deelregio's. Voor de haven van Antwerpen fungeert de haven zelf als ontvangstinrichting (door het aanbod van 3, door de haven zelf beheerde afgifteplaatsen) en als opdrachtgever voor een bilgeboot. In de haven van Gent (North Sea Port) werd voor de inzameling en verwijdering met een bilgeboot een opdracht aan een derde verstrekt. In het afvalinzamelingsgebied van de Vlaamse waterwegbeheerder, De Vlaamse Waterweg NV wordt op 3 afgifteplaatsen een vrachtwagen ingezet. Bovendien is er op het Albertkanaal, een afvalpark in Evergem. In Wallonië worden deze taken door een externe dienstverlener verzorgd. De inzameling geschiedt daar

door een bilgeboot op het Albertkanaal in de Luikse regio alsook een vacuümvrachtwagen in de regio Henegouwen-Namen. In het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest voorziet de Haven van Brussel een inzameling aan de sluis van Molenbeek alsook een vacuümvrachtwagen voor het bilgewater vanaf midden 2022 (samenwerking met De Vlaamse Waterweg).

Beschrijving van de situatie in Frankrijk:



Interventiebereik:

In Frankrijk is het interventiebereik klein, alleen in bepaalde zones van de haven van Straatsburg wordt er olie- en vethoudend afval ingezameld. De inzameling vindt plaats met behulp van een bilgeboot, die op werkdagen tijdens kantooruren ter beschikking staat. In uitzonderlijke gevallen (averij, risico van verontreinigingen, etc.) kan de boot ook buiten openingstijden worden ingezet. Het NI heeft de taken aan een derde uitbesteed. Er is geen afvalinzameling op de Rijn, aangezien de bilgeboot daarvoor niet over de vereiste vergunningen en toelatingen beschikt.

Inzameling en verwijdering:

Voor bilgewater, afgewerkte olie en vaste afvalstoffen gelden geen maximale hoeveelheden. Aan boord van de bilgeboot wordt de bilge niet eerst gescheiden. De scheiding van oliehoudend water en de verwijdering van vaste olie- en vethoudende afvalstoffen wordt na de afgifte aan een dienstverlener aan land verzorgd.

Gunning:

VNF (Voies navigables de France) is verplicht verschillende concurrerende partijen aan te vragen, waarbij de technische, organisatorische en financiële voorwaarden voor de inzameling van olie- en vethoudende afvalstoffen zijn vastgelegd.

Specifieke nationale bijzonderheden:

Afgezien van de haven van Straatsburg vindt in het Franse gebied dat valt onder het toepassingsgebied van het CDNI geen inzameling plaats van olie- en vethoudend afval.

REFERENTIE: MUR

Beschluss CDNI 2022-I-5

Teil A

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

Die Konferenz der Vertragsparteien,

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

in dem Bewusstsein, dass der Umweltschutz sowie die Sicherheit und Gesundheit des Schiffspersonals und der Verkehrsnutzer für die Binnenschifffahrt ein wichtiges Erfordernis ist,

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

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

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

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

auf Vorschlag ihrer Arbeitsgruppe,

beschließt die in der Anlage aufgeführte Änderung von Artikel 2.02.

Dieser Beschluss tritt unmittelbar in Kraft.

Anlage

Teil A
Klarstellung der Begriffsbestimmung für Bilgenwasser
Änderung des Artikels 2.02

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

„Artikel 2.02

Sammlung und Behandlung an Bord

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

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

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

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

Résolution CDNI 2022-I-5

Partie A

Clarification de la définition des eaux de fond de cale Amendement de l'article 2.02

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 14 et 19,

consciente que la protection de l'environnement ainsi que la sécurité et le bien-être des personnels et des usagers de la voie d'eau constituent des impératifs pour la navigation intérieure,

rappelant le principe fondateur de l'interdiction de déversement et de rejet des déchets,

considérant que des prescriptions claires relatives à la collecte et au dépôt des déchets huileux et graisseux permettent à la profession de toujours mieux se conformer à ses obligations,

considérant qu'il importe à cet égard de mettre en œuvre une réglementation internationale uniforme,

considérant qu'une harmonisation des standards de collecte et dépôt des déchets huileux et graisseux permet une meilleure maîtrise des flux de ces déchets et contribue à la pérennité du système mis en place dans le cadre de la Partie A de la Convention,

sur la proposition de son groupe de travail,

adopte l'amendement à l'article 2.02 telle que présenté en annexe.

La présente résolution entre en vigueur immédiatement.

Annexe

Partie A
Clarification de la définition des eaux de fond de cale
Amendement de l'article 2.02

L'article 2.02 du Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est rédigé comme suit :

« Article 2.02

Collecte et traitement à bord

- (2) L'eau de fond de cale au sens de l'article 1, lettre d), provenant des zones à bord du bateau qui y sont mentionnées, n'est considérée comme de l'eau de fond de cale que si l'eau huileuse a été produite pendant l'exploitation et l'entretien du bateau et n'est pas contaminée par des matières autres que de l'huile. L'eau de fond de cale contaminée d'une autre manière est considérée comme faisant partie des « autres déchets spéciaux » au sens de l'article 8.01, lettre e).

Le conducteur doit assurer la collecte séparée à bord des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment dans des récipients prévus à cet effet ou celle des eaux de fond de cale dans les cales des salles des machines.

Les récipients doivent être stockés à bord de telle manière que toute fuite de matière puisse facilement être constatée et empêchée à temps.

- (2) Il est interdit
- a) d'utiliser des réservoirs mobiles stockés sur le pont comme réservoirs de collecte des huiles usagées ;
 - b) de brûler des déchets à bord ;
 - c) d'introduire dans la cale des salles des machines des produits de nettoyage dissolvant l'huile et la graisse ou à action émulsifiante. Sont exceptés les produits qui ne rendent pas plus difficile l'épuration des eaux de fond de cale par les stations de réception. »

Besluit CDNI 2022-I-5

Deel A
Verduidelijking van de definitie van 'bilgewater'
Wijziging van artikel 2.02

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en met name de artikelen 14 en 19 van dit Verdrag,

beseffende dat de bescherming van het milieu alsmede de veiligheid en gezondheid van scheepspersoneel en verkeersdeelnemers absolute vereisten voor de binnenvaart vormen,

herinnerend aan het grondbeginsel van het verbod tot inbrengen en lozen van afval,

overwegende dat duidelijke voorschriften voor de verzameling en de afgifte van olie- en vethoudend afval de sector in staat zal stellen haar verplichtingen nog beter na te komen,

overwegende dat het in dit verband van belang is uniforme internationale regels ten uitvoer te leggen,

overwegende dat geharmoniseerde standaarden voor de verzameling en de afgifte van olie- en vethoudend afval een betere beheersing van de desbetreffende afvalstromen mogelijk maken en bijdragen tot de duurzaamheid van het systeem dat is opgezet in het kader van Deel A van het Verdrag,

op voorstel van haar werkgroep,

neemt de wijziging van artikel 2.02 zoals opgevoerd in de bijlage aan.

Het huidige besluit treedt onmiddellijk in werking.

Bijlage

Deel A
Verduidelijking van de definitie van 'bilgewater'
Wijziging van artikel 2.02

Artikel 2.02 van de Uitvoeringsregeling behorende bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart komt als volgt te luiden:

'Artikel 2.02

Verzameling en behandeling aan boord

- (3) Bilgewater als bedoeld in artikel 1, onderdeel d, dat afkomstig is uit de daar genoemde zones aan boord van het schip, wordt uitsluitend beschouwd als bilgewater indien het oliehoudende water tijdens de scheepsbedrijfsactiviteiten of bij onderhoudswerkzaamheden aan het schip ontstaan is en, afgezien van met olie, niet met andere stoffen verontreinigd is. Bilgewater dat anderszins verontreinigd is, moet worden beschouwd als 'klein gevaarlijk afval' als bedoeld in artikel 8.01, onderdeel e.

De schipper dient zeker te stellen dat olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval aan boord gescheiden in de daarvoor bestemde verzamelreservoirs respectievelijk het bilgewater in de bilge van de machinekamer wordt verzameld.

De verzamelreservoirs moeten aan boord zó opgeslagen worden dat daaruit lekkende stoffen gemakkelijk en tijdig opgemerkt kunnen worden en het lekken gestopt kan worden.

- (2) Het is verboden:
- a) los aan dek staande verzamelreservoirs te gebruiken voor de opslag van afgewerkte olie;
 - b) afval aan boord te verbranden;
 - c) reinigingsmiddelen die olie of vet oplossen dan wel emulgerend zijn in de bilge van de machinekamer te doen geraken. Van dit verbod zijn uitgezonderd reinigingsmiddelen die de verwerking van het bilgewater door de ontvangstinrichtingen niet bemoeilijken.'

Beschluss CDNI 2022-I-7

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

Die Konferenz der Vertragsparteien,

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

in dem Bewusstsein, dass der Umweltschutz sowie die Sicherheit und Gesundheit des Schiffspersonals und der Verkehrsnutzer für die Binnenschifffahrt ein wichtiges Erfordernis ist,

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

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

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

auf Vorschlag ihrer Arbeitsgruppe,

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

Dieser Beschluss tritt unmittelbar in Kraft.

Anlage

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

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

„Bestimmungen zur Anwendung der Tabelle

(...)

8. Weitere Hinweise zur Anwendung der Tabelle

(...)

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

REFERENTENTWURF

REFERENTENENTWURF

Résolution CDNI 2022-I-7

Appendice III (Standards de déchargement) Amendement aux dispositions pour l'utilisation du tableau concernant l'eau de précipitations et l'eau de ballastage

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 14 et 19,

consciente que la protection de l'environnement ainsi que la sécurité et le bien-être des personnels et des usagers de la voie d'eau constituent des impératifs pour la navigation intérieure,

considérant que des prescriptions claires relatives à la collecte et au dépôt des déchets liés à la cargaison permettent à la profession de toujours mieux se conformer à ses obligations,

convaincue qu'il est nécessaire à ce titre de veiller à ne pas imposer à la profession des procédures supplémentaires non justifiées d'un point de vue environnemental,

considérant que les eaux de précipitations et de ballastage peuvent être traitées de manière analogue aux eaux de lavage, dès lors que les standards de déchargement ont été respectés après le déchargement du dernier produit transporté,

sur la proposition de son groupe de travail,

adopte l'amendement aux dispositions pour l'utilisation du tableau de l'appendice III tel que présenté en annexe.

La présente résolution entre en vigueur immédiatement.

Annexe

**Appendice III (Standards de déchargement)
Amendement des dispositions pour l'utilisation du tableau concernant l'eau de précipitations et l'eau de ballastage**

La lettre e) des dispositions pour l'utilisation du tableau de l'appendice III du Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est rédigé comme suit :

« Dispositions pour l'utilisation du tableau

(...)

8. Autres observations concernant l'utilisation du tableau

(...)

- e) Les eaux de précipitation et de ballastage provenant de cales ou citernes lavées peuvent être déversées dans la voie d'eau.

Les eaux de précipitation et de ballastage provenant de cales ou citernes non lavées peuvent être déversées dans la voie d'eau, à condition que le standard de déchargement requis dans la colonne 3 ait été respecté après le déchargement du dernier produit transporté. »

Besluit CDNI 2022-I-7

**Aanhangsel III (losstandaarden)
Wijziging van de aanwijzingen voor de toepassing van de tabel met betrekking tot
regenwater en ballastwater**

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en met name artikel 14 en artikel 19 van dit Verdrag,

zich ervan bewust zijnde dat de bescherming van het milieu alsmede de veiligheid en gezondheid van scheepspersoneel en verkeersdeelnemers absolute vereisten voor de binnenvaart vormen,

overwegende dat door duidelijke voorschriften voor de verzameling en afgifte van afval van de lading, het bedrijfsleven zijn verplichtingen beter kan nakomen,

in de overtuiging dat derhalve geen aanvullende, vanuit milieuoogpunt onverantwoorde, procedures voor het bedrijfsleven verplicht mogen worden gesteld,

overwegende dat regenwater en ballastwater op dezelfde manier als waswater kunnen worden behandeld, mits na het lossen van het laatst vervoerde product aan de losstandaarden is voldaan,

op voorstel van haar werkgroep,

neemt de in de bijlage vervatte wijziging van de aanwijzingen voor de toepassing van de tabel in aanhangsel III aan.

Dit besluit treedt onmiddellijk in werking.

Bijlage

Aanhangsel III (losstandaarden)
Wijziging van de aanwijzingen voor de toepassing van de tabel met betrekking tot regenwater en ballastwater

Onderdeel e van de aanwijzingen voor de toepassing van de tabel in aanhangsel III van de Uitvoeringsregeling van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, komt als volgt te luiden:

“Aanwijzingen voor de toepassing van de tabel

(...)

8. Verdere aanwijzingen voor de toepassing van de tabel

(...)

- e) Regenwater en ballastwater uit wasschone laadruimen en ladingtanks mag in het water geloosd worden.

Regenwater en ballastwater uit niet wasschone laadruimen en ladingtanks mag in het water geloosd worden, mits na het lossen van het laatst vervoerde product is voldaan aan de in kolom 3 voorgeschreven losstandaard.”

REFERENTENENTWURF

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Das Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) regelt im Vertragsgebiet (Deutschland, Belgien, Frankreich, Niederlande, Schweiz, Luxemburg) verbindlich die Behandlung und Entsorgung von Binnenschiffsbetriebsabfällen.

In Anlage 2 des Übereinkommens sind Anwendungsbestimmungen festgelegt, die für die ordnungsgemäße Entsorgung von (Binnen-)Schiffsbetriebsabfällen detaillierte Regelungen zu den Verantwortlichkeiten treffen und Verhaltensgebote und -verbote aufstellen. In Anlage 2 sind überdies die Einzelheiten des grenzüberschreitenden Entsorgungsnetzes und des entsprechenden Finanzierungssystems für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle geregelt. Änderungen der Anlage 2 müssen in Deutschland in Kraft gesetzt werden, damit sie als verbindliches Recht gelten.

In Abstimmung mit dem Binnenschiffahrtsgewerbe wurde eine Erhöhung der Entsorgungsgebühr für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle zum 1. Januar 2023 beschlossen. Dieser Beschluss muss vor Jahresende in Deutschland in Kraft gesetzt werden. Außerdem werden einige Klarstellungen, Aktualisierungen und Anpassungen an technische Vorschriften der Anlage 2 ins deutsche Recht überführt.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Wesentlich ist die Erhöhung der Entsorgungsgebühr für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle zum 1. Januar 2023. Die Gebührenerhöhung ist dringend zur Aufrechterhaltung des im Vertragsgebiet gemeinsamen Abgabesystems für öl- und fetthaltige Abfälle geboten. Ebenso wird das Einleitungsverbot für häusliche Abwässer verschärft und an die bestehenden technischen Regeln für Binnenschiffe angepasst. Zusätzlich wird im Zuge der Digitalisierung die mögliche Verwendung der Entladebescheinigung des CDNI in elektronischem Format eingeführt. Im Übrigen handelt es sich um redaktionelle Korrekturen, Klarstellungen oder um eine Aktualisierung des Entladungsstandards für die Einleitung von Waschwasser.

III. Alternativen

Keine, da die Umsetzung des Beschlusses aufgrund völkerrechtlicher Verpflichtungen erfolgt; zudem ist die Erhöhung der Gebühr zur kostendeckenden Aufrechterhaltung des CDNI-Entsorgungssystems erforderlich ist.

IV. Regelungskompetenz

Die Konferenz der Vertragsparteien ist nach Artikel 19 Absatz 1 CDNI ermächtigt, die Anlagen des CDNI zu ändern. Die Änderungen der Anlage 2 des CDNI dürfen gemäß § 18 Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 3 und 4 des Binnenschiffahrt-Abfallübereinkommens-Ausführungsgesetzes (BinSchAbfÜbkAG) durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz sowie dem Bundesministerium der Finanzen in Kraft

gesetzt werden, sofern diese Änderungen den Zielen des Übereinkommens entsprechen. Die Beschlüsse, die mit dieser Verordnung in Kraft gesetzt werden sollen, entsprechen den Zielen des Übereinkommens, indem sie entweder zur Klarheit und Zweckmäßigkeit der Regelungen beitragen oder zur Aufrechterhaltung des Entsorgungssystems für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle dienen.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Verstöße gegen das Recht der Europäischen Union oder gegen völkerrechtliche Verträge sind nicht ersichtlich.

VI. Regelungsfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die Beschlüsse nehmen zum Teil rechtliche Klarstellungen und redaktionelle Korrekturen vor, die Fragen beim Umgang mit den Vorschriften beseitigen. So werden die Ölkontrollbücher mit der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in Einklang gebracht, redaktionelle Unterschiede in den verschiedenen Sprachfassungen der Entladebescheinigungen beseitigt und klargestellt, dass Ballastwasser und Niederschlagswasser unter denselben Bedingungen wie Waschwasser eingeleitet werden kann, und Bilgenwasser genauer definiert.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Entwurf steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, die der Umsetzung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen dient. Er trägt insbesondere zur ökologischen Dimension der Nachhaltigkeit bei. Dabei sind die Nachhaltigkeitsziele 6, 12, 14 und 16 der Bundesregierung insofern betroffen.

Indem der Entwurf die nach dem Übereinkommen über die Sammlung, Annahme und Abgabe von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt (CDNI) geregelten Vorgaben über die verbindliche Behandlung und Entsorgung von Binnenschiffsbetriebsabfällen im Vertragsgebiet (Deutschland, Belgien, Frankreich, Niederlande, Schweiz, Luxemburg) umsetzt, leistet der Entwurf einen Beitrag zur Verwirklichung von SDG Ziel 6 "Verfügbarkeit und nachhaltige Bewirtschaftung von Wasser und Sanitärversorgung für alle gewährleisten". Denn dieses Nachhaltigkeitsziel verlangt in Unterziel 6.3, dass "bis 2030 die Wasserqualität durch Verringerung der Verschmutzung, Beendigung des Einbringens und Minimierung der Freisetzung gefährlicher Chemikalien und Stoffe, Halbierung des Anteils unbehandelten Abwassers und eine beträchtliche Steigerung der Wiederaufbereitung und gefahrlosen Wiederverwendung weltweit" verbessert wird.

Der Entwurf fördert die Erreichung dieser Ziele, weil der umfassende Umgang mit Abfällen von Binnenschiffen auf einen sachgerechten und einheitlichen Stand unter Berücksichtigung ihrer Auswirkungen auf Mensch und Umwelt gehalten wird; die Funktionsfähigkeit des Entsorgungssystems für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle wird zudem durch diese Verordnung sichergestellt.

Des Weiteren leistet der Entwurf einen Beitrag zur Verwirklichung von SDG Ziel 12 "Nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherstellen". Denn dieses Nachhaltigkeitsziel verlangt in Unterziel 12.4 "bis 2020 einen umweltverträglichen Umgang mit Chemikalien und allen Abfällen während ihres gesamten Lebenszyklusses in Übereinstimmung mit den vereinbarten internationalen Rahmenregelungen zu erreichen und ihre Freisetzung in Luft, Wasser und Boden erheblich zu verringern, um ihre nachteiligen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt auf ein Mindestmaß zu beschränken" und in

Unterziel 12.5 "bis 2030 das Abfallaufkommen durch Vermeidung, Verminderung, Wiederverwertung und Wiederverwendung deutlich zu verringern". Unterziel 12.6 verlangt, "die Unternehmen, insbesondere große und transnationale Unternehmen, dazu zu ermutigen, nachhaltige Verfahren einzuführen und in ihre Berichterstattung Nachhaltigkeitsinformationen aufzunehmen."

Der Entwurf fördert die Erreichung insbesondere dieser Ziele, weil durch die Erhöhung der Entsorgungsgebühr für die genannten Abfallarten dazu beigetragen wird, das funktionierende und auf dem Verursacherprinzip beruhende Entsorgungssystem für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle aufrechtzuerhalten. Die Aktualisierung der Anwendungsvorschriften sorgt weiterhin für einen sachgerechten Umgang mit Abfällen an Bord von Binnenschiffen und hilft dabei, dass das CDNI beim Umgang mit Schiffsabfällen dem Stand der Technik entspricht.

Darüber hinaus leistet der Entwurf einen Beitrag zu SDG 16 "Friedliche und inklusive Gesellschaften für eine nachhaltige Entwicklung fördern, allen Menschen Zugang zur Justiz ermöglichen und leistungsfähige, rechenschaftspflichtige und inklusive Institutionen auf allen Ebenen aufbauen". Denn dieses Nachhaltigkeitsprinzip verlangt, dass die Entscheidungsfindung auf allen Ebenen bedarfsorientiert, inklusiv, partizipatorisch und repräsentativ ist (SDG Unterziel 16.7).

Der Entwurf fördert die Erreichung dieses Ziels, da er durch die Vereinheitlichung der Regelungen in den genannten Vertragsgebietsstaaten die Rechtssicherheit für die betroffenen Akteure, nämlich Frachtführer, Ladungsempfänger, Annahmestellen und Schiffsführer im Umgang mit Abfällen im Ladungsbereich von Schiffen erhöht. Die Erhöhung der Entsorgungsgebühren erfolgt unter Beteiligung der betroffenen Kreise.

Der Entwurf folgt damit auch den Prinzipien der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie „(1.) Nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anwenden“.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

4. Erfüllungsaufwand

Für die Wirtschaft entsteht dadurch ein Erfüllungsaufwand, dass die Regeln zur Einleitung häuslicher Abwässer verschärft werden. Fahrgast- und Fahrgastkabinschiffe ab 12 Personen müssen entweder Bordkläranlagen installieren oder die häuslichen Abwässer an Annahmestellen abgeben. Die Zahlen sind durch das Statistische Bundesamt geschätzt worden, wie in der Anlage zum Beschluss CDNI 2021-I-6 dargelegt ist. Abweichend von der dortigen Darstellung werden die aktuellen Zahlen aus der Lohnkostentabelle Wirtschaft des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung verwendet, so dass für den Wirtschaftsabschnitt H ein Stundensatz von 65,20 Euro für eine hohe Qualifikation und 28,50 Euro für eine mittlere Qualifikation zu Grunde gelegt werden. Auch wurde der aktuelle Gebührensatz der Schiffsuntersuchungskommission gebraucht.

Der deutschen Binnenschifffahrt entsteht dadurch ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 900 000 Euro. Dieser setzt sich zusammen aus einmaligen Kosten für die Installation von Abwassersammeltanks in Höhe von 673 000 Euro, der Anbringung von Anschlüssen in Höhe von 14 000 Euro, sowie der Errichtung von Kanalanbindungen in Höhe von 170 000 Euro. Je nach Art der Nachrüstung entsteht pro Fahrgastschiff einmaliger Erfüllungsaufwand zwischen 600 Euro und 21 000 Euro. Der jährliche Erfüllungsaufwand beträgt rund 1 450 000 Euro. Dieser setzt sich zusammen aus den jährlichen Kosten für die Entsorgung häuslicher Abwässer über einen Kanalanschluss an der Liegestelle in Höhe von 644 000 Euro, der Entsorgung mittels Saugwagen in Höhe von 795 000 Euro, sowie

Kosten von 9 000 Euro jährlich für Neuzulassungen. Je nach gewählter Entsorgungsart entsteht pro Fahrgastschiff jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 9 000 bzw. 99 000 Euro.

Im Übrigen entsteht kein Erfüllungsaufwand.

5. Weitere Kosten

Die Erhöhung der Entsorgungsgebühren für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle verursacht Mehrkosten. Auf Grundlage der in den Jahren 2019, 2020 und 2021 in Deutschland durchschnittlich bezogenen Gasölmengen (IIPC 20, 2; IIPC (21) 6; IIPC (22) 9) wird mit einer Mehrbelastung der Binnenschifffahrt für Gasöl in Deutschland von ca. 310 000 Euro pro Jahr gerechnet. Aufgrund des Verkehrsaufkommens trifft diese Mehrbelastung in erster Linie die gewerbsmäßige Binnenschifffahrt und nur zu einem geringen Maße die Schiffe des Bundes und der Länder (maximal 10 Prozent). Für das Vertragsgebiet des CDNI rechnet die IAKS mit Mehreinnahmen in Höhe von etwa 2 Millionen Euro (vgl. CPC (22) 19 / IIPC (22) 22 rev.1, S. 14 f.). Die einmalige Umstellung des elektronischen Gebührenerhebungssystems SPE-CDNI erfolgt zentral beim CDNI und verursacht in Deutschland keine Kosten.

6. Weitere Regelungsfolgen

Keine.

VII. Befristung; Evaluierung

Die Regelung ist auf Dauer angelegt, so dass eine Befristung nicht vorgesehen ist. Im Rahmen der Vertragsmechanismen werden die Gebühren jährlich bewertet (vgl. Artikel 10 Absatz 2 CDNI in Verbindung mit Artikel 4.01 Absatz 1 Anlage 2 CDNI).

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Artikel 1 Absatz 1 setzt die in Bezug genommenen Beschlüsse der Konferenz der Vertragsparteien in Kraft. Die Beschlüsse werden in ihrem Wortlaut und geordnet nach Sitzungen in den Anlagen veröffentlicht.

Artikel 2

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

Stand: 17. Oktober 2022

**Denkschrift zu den Beschlüssen der Konferenz der Vertragsparteien
CDNI 2018-I-2, CDNI 2018-II-4, CDNI 2019-II-5, CDNI 2020-II-3, CDNI 2021-I-5,
CDNI 2021-I-6, CDNI 2021-I-7, CDNI 2022-I-4, CDNI 2022-I-5, CDNI 2022-I-7**

I. Allgemeines

Das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI oder Straßburger Abfallübereinkommen) wurde am 9. September 1996 durch die Vertragsstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (Niederlande, Frankreich, Belgien, Schweiz, Deutschland) und Luxemburg unterzeichnet und ist am 1. November 2009 in Kraft getreten. Zur Behandlung der Binnenschiffsabfälle war ein völkerrechtlicher Vertrag notwendig, da die Binnenschifffahrt zum größten Teil international verkehrt und lediglich Teilbereiche der Abfallbehandlung in schifffahrtspolizeilichen Vorschriften geregelt wurden. Insbesondere betraf dies den Umgang mit öl- und fetthaltigen Abfällen aus dem Schiffsbetrieb (sog. Bilgenentölung). Für andere Abfälle und Abwässer existierten ferner kaum spezifische Regelungen.

Das CDNI ist im Wesentlichen in zwei Teile gegliedert. Im Vertragstext sind allgemeine Verpflichtungen der Mitgliedstaaten und die Grundsätze der Entsorgung enthalten. In den Anwendungsvorschriften der Anlage 2 werden dann für die jeweiligen Abfallarten und für die jeweils Verantwortlichen (etwa Schiffsführer, Befrachter, Ladungsempfänger) detaillierte Regelungen ausdekliniert.

Eine wesentliche Erweiterung des sachlichen Anwendungsbereichs erfuhr das CDNI mit dem Beschluss der Konferenz der Vertragsparteien vom 22. Juni 2017¹. Der Beschluss diente dazu, Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (Dämpfe) in das Übereinkommen aufzunehmen, um in der Güterschifffahrt die Freisetzung von schädlichen Dämpfen in die Atmosphäre stufenweise zu verbieten; voraussichtlich werden so 95 Prozent der für die Gesundheit und Umwelt schädlichen Entgasungen vermieden werden können. Deutschland hat diese Änderung ratifiziert; das Ratifizierungsverfahren dürfte im gesamten Vertragsgebiet 2023 abgeschlossen werden.

Das CDNI regelt mithin spezifisch für die Binnenschifffahrt sowie umfassend und unter Berücksichtigung des Verursacherprinzips die umweltverträgliche Behandlung von Binnenschiffsabfällen im Vertragsgebiet.

Dies schließt ein, dass die Anwendungsvorschriften der Anlage 2 angepasst werden, um über die Zeit die Vollziehbarkeit und Zweckmäßigkeit der Vorschriften sicherzustellen. In Deutschland werden die Änderungen dieser Anwendungsvorschriften – wie vorliegend – durch Rechtsverordnung in Kraft gesetzt.

¹ Korrigiert durch Beschluss CDNI 2018-II-5 der Konferenz der Vertragsparteien vom 13. Dezember 2018 sowie durch Beschluss CDNI 2019-II-4 der Konferenz der Vertragsparteien vom 18. Dezember 2019.

II. Besonderes

Zu Artikel 1 Absatz 1

Nummer 1:

Flussspat (Fluorit) wird mit Beschluss CDNI-2018-I-2 einer neuen Güternummer zugeordnet, die das Einleiten des Waschwassers ins Gewässer erlaubt. Wegen seiner geringen Löslichkeit geht nach dem Waschen kein Umweltrisiko aus.

Nummer 2:

Das Muster für das Ölkontrollbuch ist einerseits ein Anhang des CDNI, aber andererseits auch als Anlage in die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) aufgenommen worden. Das Muster wird aus Gründen der Rechtsicherheit und Einheitlichkeit mit Beschluss CDNI 2018-II-4 angepasst.

Nummer 3:

Mit Beschluss CDNI 2019-II-5 werden redaktionelle und sprachliche Korrekturen in den verschiedenen Sprachversionen der Entladebescheinigung nach Anhang der Anlage 2 vorgenommen.

Nummer 4:

Der Beschluss CDNI 2020-II-3 aktualisiert im Verweis auf die Hafenauffangeinrichtungsrichtlinie die Normenangabe, da die vorher geltende (Hafenauffangeinrichtungs-) Richtlinie 2000/59/EG durch die neue (Hafenauffangeinrichtungs-) Richtlinie (EU) 2019/883 ersetzt wurde.

Nummer 5:

Der Beschluss CDNI 2021-I-5 setzt in datenschutzrechtlich konformer Weise fest, welchen Anforderungen die elektronische Entladebescheinigung genügen müssen. Die Vorschrift achtet dabei auf ein hohes Maß an Datenintegrität, um das Risiko von Fälschungen und Missbrauch gering zu halten.

Der Beschluss CDNI 2021-I-6 erweitert zum Schutz der Gewässer das Einleitungsverbot von häuslichen Abwässern auf Fahrgastschiffe und Fahrgastkabinenschiffe, die mehr als 12 Fahrgäste befördern dürfen oder 12 Schlafplätze anbieten. Dies stellt eine Verschärfung der bisherigen Regel dar, die das Einleiten erst ab einer Schlafplatz- bzw. Fahrgastzahl von über 50 Personen verbot. Der Beschluss ist mit der Europäischen Kommission und im Rat der EU nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV abgestimmt und dient der Angleichung an internationale und EU-rechtliche technische Standards für Binnenschiffe.

Durch Beschluss CDNI 2021-I-7 werden die Vorgaben zur getrennten Sammlung von Hausmüll mithilfe von Piktogrammen klarer und detaillierter gefasst. Damit wird die Regelung spezifischer im Hinblick auf recyclingfähiges Material.

Nummer 6:

Der Beschluss CDNI 2022-I-4 legt eine Entsorgungsgebühr für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle von 10,00 Euro (zuzüglich Mehrwertsteuer (MWSt) pro 1 000 l gelieferten Gasöls ab 1. Januar 2023 fest. Dies ist für die Aufrechterhaltung des internationalen Entsorgungssystems erforderlich.

Die Erhöhung erfolgt auf Empfehlung der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (IAKS/IIPC), die im Rahmen des CDNI u.a. die Höhe der Entsorgungsgebühr und die Wirtschaftlichkeit des gemeinsamen Entsorgungsnetzes bewertet. Seit 2015 ist eine Steigerung der Kosten des Entsorgungsnetzes festzustellen. Ab 2018 deckten die seit 2009 erhobenen Entsorgungsgebühren nicht mehr die Kosten für die Sammlung und Entsorgung der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle, weshalb die Gebühren zum 1. Januar 2021 mode-

rat um 1,00 Euro auf 8,50 Euro pro 1 000 Liter gelieferten Gasöls erhöht wurden. Wegen weiter steigender Entsorgungskosten, niedrigerer Erlöse aus der Verwertung und der Inflation gerät das Finanzierungssystem erneut unter Druck. Da das Gewerbe keine Qualitätseinbußen des Entsorgungsnetzes wünscht und nach Möglichkeit eine langfristige Gebührenerhöhung befürwortet, hat die Konferenz der Vertragsparteien (KVP) daher in Abstimmung mit dem Gewerbe die Anhebung der Entsorgungsgebühr um einen 1,50 Euro auf 10,00 Euro (zzgl. MWSt.) pro 1 000 Liter gelieferten Gasöls zum 1. Januar 2023 beschlossen.

Nummer 7:

Durch Beschluss CDNI 2022-I-5 erfolgt eine Klarstellung, was genau als Bilgenwasser im Sinne des Artikel 1 Buchstabe d des Übereinkommens zu verstehen ist und wie anderweitig verunreinigtes Bilgenwasser (etwa durch Ladung) zu behandeln ist, was bislang Fragen aufwarf. Anderweitig verunreinigtes Bilgenwasser ist als Sonderabfall zu entsorgen, wohingegen das eigentliche (Maschinenraum-) Bilgenwasser zusammen mit den anderen öl- und fetthaltigen Abfällen zu entsorgen ist.

Mit Beschluss CDNI 2022-I-7 wird eine Regelungslücke geschlossen und klargestellt, dass auch Ballastwasser und Niederschlagswasser unter denselben Bedingungen wie Wasser eingeleitet werden kann und zur Einleitung kein vorheriges Waschen des Laderaums notwendig ist.

Zu Artikel 2

Der Beschluss CDNI 2022-I-4 in Artikel 1 Absatz 1 Nummer 6 muss zum 1. Januar 2023 in Kraft treten. Die übrigen CDNI-Beschlüsse können mit Verkündung der Veröffentlichung in Kraft treten. Die Verordnung sollte mit Außerkrafttreten des CDNI ebenfalls aufgehoben werden.