

# ***Nationales Modell für die Finanzierung der Sammlung öl- und fetthaltiger Schiffsabfälle - Rahmenbedingungen*** *(Auszug aus einem im Rahmen des WANDA-Projekts erstellten, von der Delegation der Slowakei erhaltenen Dokuments)*

**ARBEITSPAKET 5: AUSARBEITUNG EINES FINANZIERUNGSMODELLS FÜR DIE SAMMLUNG VON ÖL- UND FETTHALTIGEN SCHIFFSBETRIEBSABFÄLLEN**

**ARBEITSRICHTUNG 5.1: BEWERTUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN AUF DER OBEREN UND UNTEREN DONAU FÜR DIE AUSARBEITUNG EINES FINANZIERUNGSMODELLS**  
**ERGEBNIS Nr.: 5.3.**

**LEITER DES ARBEITSPAKETS /ORGANISATION: HARALD BEUTL, VIA DONAU**  
**VERFASSEN/ORGANISATION: ANDREA HORNAKOVA, LENKA MARTONOVA, VÚVH**

**ERSTELLUNG DES DOKUMENTS: 18. OKTOBER 2010**  
**FASSUNG: 02**

**Treffen der Expertengruppe „Schiffsbetriebsabfälle“, 24. – 25. Februar 2011**  
**FRAGEN ZU BETRIEBSWIRTSCHAFT UND UMWELTSCHUTZ**



# **Anwendungsbereich des Dokuments**

- 1. Übersicht über die Lage der Binnenschifffahrt in der Slowakei, Flottenbestand, Schifffahrtsgesellschaften**
- 2. Infrastruktur auf dem slowakischen Streckenabschnitt der Donau – Häfen, Schleusen, Bunkerstationen**
- 3. Sammlung von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen**
- 4. Staatliche administrative und rechtliche Basis für die Abfallabgabe**
- 5. Schlussfolgerungen in Bezug auf das Finanzierungsmodell**

## **Die Donau auf slowakischem Hoheitsgebiet:**

- **bildet eine 7,5 km lange Grenze zu Österreich**
- **fließt auf einer 22,5 km langen Strecke slowakischem Hoheitsgebiet**
- **bildet eine 142 km lange Grenze zu Ungarn.**

## **Auf dem Gebiet der Slowakei 2 BUNKERSTATIONEN:**

- **Bratislava, bei km 1865,8**
- **Komárno, bei km 1766**

## **Aufnahmeeinrichtungen für die Sammlung von Schiffsabfällen entlang des slowakischen Donau-streckenabschnitts:**

- **Bratislava, Annahmestelle – Firma SPaP, Inc., Besitzer und Betreiber des Pontons P-65**
- **Eine Annahmestelle befindet sich in Komárno, Besitzer und Betreiber ist die AG Dunaj petrol trade, Inc.**

**Die maximale Aufnahmekapazität des Sammelbeckens für die Schiffsbetriebsabfälle am Ponton P-65 (Abfallentsorgungsstelle in Bratislava) beträgt**

- Bilgenwasser: 136 m<sup>3</sup>;
- Altöl : 38 m<sup>3</sup>;
- Abwasser: 65 m<sup>3</sup> (Entsorgung durch Abwasserreinigung unmittelbar am Ponton P-65 mit einer max. Aufnahmekapazität von 7 m<sup>3</sup>/Tag);
- Absorber: 7 m (am Ufer).

***Diese Dienstleistung wird von SLOVAK SHIPPING AND PORTS, INC. für alle eigenen Schiffe und bei Bedarf auch für die Schiffe von anderen slowakischen Schifffahrtsgesellschaften angeboten!***

**Die Schiffsabfälle anderer slowakischer Frachtführer (Altfett und Bilgenwasser) werden an Organisationen abgegeben, die für eine derartige Tätigkeit zugelassen sind.**

**Derzeit gibt es auf dem Gebiet der Slowakei eine ausreichende Anzahl von Firmen, die vom Umweltministerium für die Abfallentsorgung und die Annahme von Schiffsbetriebsabfällen bzw. ölhaltigen Abfällen zugelassen wurden.**

# RECHTSGRUNDLAGE

***Nach dem Abfallgesetz ist die Einfuhr von Abfällen aus anderen Ländern in die Slowakische Republik zwecks Abgabe verboten, so dass nur die Abfälle slowakischer Schiffe abgegeben werden können!***

***Ohne Änderung und Ergänzung der gültigen Gesetzgebung der Slowakischen Republik und der Europäischen Union kann der Kreis der Schiffe, für die derartige Dienstleistungen angeboten werden, nicht auf die Schiffe anderer Länder ausgedehnt werden!***

**Die Kurzübersicht der gültigen Gesetzgebung im Bereich der Binnenschifffahrt und der Abfallannahme in der Slowakei wurde von der Arbeitsgruppe WP 5 erstellt.**

**Die rechtlichen Grundlagen wurden im Bericht der Arbeitsgruppe WP 3 über den Stand der nationalen Rahmenbedingungen in der Slowakei ausführlich dargestellt.**

***Die slowakischen Frachtführer halten das Verfahren der Abgabe öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle für zufriedenstellend!***

# **AUSARBEITUNG DES FINANZIERUNGS- MODELLS**

## **ANFORDERUNGEN DER FIRMA SPAP, INC. AN DAS FINANZIERUNGSMODELL**

**AM BESTEN GEEIGNET IST DAS „VERURSACHERPRINZIP“,  
DIES BEDEUTET: ABFALLMENGE = GEBÜHREN FÜR DIE ABFALLANLIEFERUNG**

**DER BETREIBER IST BEI EINFÜHRUNG EINES EINHEITLICHEN TARIFSYSTEMS NICHT AN DER VERBESSERUNG DES TECHNISCHEN ZUSTANDS DER SCHIFFE INTERESSIERT. AUSSERDEM IST DIE DECKUNG DER KOSTEN FÜR DIE ABFALLSAMMLUNG UND –BEARBEITUNG KEINE AUSREICHENDE GRUNDLAGE.**

**WENN DAS AUSGEARBEITETE FINANZIERUNGSMODELL DIE KOSTEN DES BETREIBERS DER ANNAHMEEINRICHTUNG DECKEN KANN, IST DIE VERWENDUNG VON GEBÜHRENMARKEN AUCH ANWENDBAR.**

**IN DIESEM FALLE DÜRFTE EIN AUF DER VERWENDUNG VON GEBÜHRENMARKEN BASIERENDES SYSTEM, WELCHES DIE VERPFLICHTUNG ZUM ERWERB DER GEBÜHRENMARKEN BEIM EINTRITT IN DAS HOHEITSGEBIET DES ENTSPRECHENDEN STAATES EINSCHLIESST, AM EFFIZIENTESTEN SEIN.**

**Treffen der Expertengruppe „Schiffsbetriebsabfälle“, 24. – 25. Februar 2011**

**Kurze Einschätzung der Anwendbarkeit des Modells der ZKR im  
Kontext der eigenen nationalen Bedingungen?  
Vor- und Nachteile**

**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!**

**Treffen der Expertengruppe „Schiffsbetriebsabfälle“, 24. – 25. Februar 2011**

**ABFÄLLE AUS DER BINNENSCHIFFFAHRT  
(GEMÄSS ZKR, 1996 ; VERÖFFENTLICHT VON VIA DONAU, 2009 )**

