

Europa in Bewegung – sicher, nachhaltig und verbraucherorientiert.

Impulse zur Europawahl 2024



ADAC – Blick auf Europa

Faire EU-weite Regelung zur Entsorgung alter Boote (End-of-Life Boats) etablieren

Wassersport und Wassertourismus erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Europa sollte als nautisches Tourismusziel weiter entwickelt werden mit einem besonderen Fokus auf Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit. Die Erhaltung gesunder Meeres- und Binnenwasserökosysteme ist für die Freizeitschifffahrt von entscheidender Bedeutung. Für eine positive Entwicklung ist der nautische Tourismussektor insgesamt auf einen stabilen und vorteilhaften regulatorischen und politischen Rahmen auf EU-Ebene angewiesen.

» Ein wesentlicher Bestandteil des europäischen Green Deal der EU-Kommission ist die Etablierung einer europäischen Kreislaufwirtschaft bis 2030.

Der im Jahr 2020 veröffentlichte EU-Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft zielt darauf ab, weit über die Abfallwirtschaft hinauszugehen und bereits bei der Produktdesign-Phase anzusetzen. Dies kann auch im Bereich der Boote unter 24 Meter Länge, die in den Anwendungsbereich der EU-Richtlinie 2013/53/EU über Sportboote fallen, helfen, für die Zukunft den Kreislaufgedanken einzubeziehen. Ziel ist, potenziell negative Umweltauswirkungen zu vermeiden, wenn Boote in der Natur zurückgelassen werden oder in Häfen und Werften verrotten. Der ADAC unterstützt daher einen zirkulären Ansatz, der sich auf die Konstruktion, die Herstellung und die Behandlung am Ende des Lebenszyklus erstreckt. Hierfür bedarf es aus Verbrauchersicht fairer Regelungen für eine ordnungsgemäße Abfallbewirtschaftung, einschließlich der gezielten Wiederverwendung von Bootskomponenten, dem Recycling der unterschiedlichen Materialien sowie der Förderung des Upcyclings.

» Derzeit gibt es noch kein gemeinsames EU-Konzept für die Behandlung von Sport- und Freizeitbooten am Ende ihrer Lebensdauer.

In den Mitgliedstaaten wird dies teilweise sehr unterschiedlich gehandhabt. Eine große Herausforderung stellen aber in allen Ländern aktuell die zunehmende Anzahl sogenannter Altboote dar. Viele der seit den 1970er-Jahren aus den damals neuen Materialien wie faserverstärkten Kunststoffen (GFK) hergestellten Boote stehen am Ende ihres Lebenszyklus. Schätzungen beziffern die jährliche Zunahme von Altbooten europaweit auf rund 80.000. Altboote werden definiert als Boote, die für ihren Hauptzweck nicht mehr brauchbar sind, vom Eigner aufgegeben wurden oder zur Entsorgung vorgesehen sind. Ein Altboot hat in der Regel keinen oder nur noch geringen Geldwert. Die fachmännische Entsorgung kann dagegen erhebliche Kosten verursachen und stellt für viele Verbraucher eine große Herausforderung dar.

» Das „Altboot-Problem“ wird weiter zunehmen und erfordert praktikable und vor allem faire Lösungen.

Bootseigner, Bootsindustrie und die Mitgliedstaaten müssen einen Beitrag zu einem fairen Interessenausgleich leisten. Ein Problem sind beispielsweise fehlende Verwertungskapazitäten in vielen Ländern der EU. Auch fehlen gesicherte Daten zum Umfang der Abfallmengen gerade im Bereich der Verbundwerkstoffe. Nicht zuletzt dürfen die Verbraucher mit den finanziellen Risiken, die sich aus neuen deutlich steigenden Anforderungen der Verwertung ergeben können, nicht allein gelassen werden. Vielfach waren diese für sie auch nicht vorhersehbar.

„Auf die Bootsbranche läuft eine Welle an GFK-Altbooten zu. Wir müssen schnellstmöglich verbraucherfreundliche Lösungen in Deutschland und Europa für die fachgerechte Entsorgung und für die bestmögliche Wiederverwendung von Komponenten etablieren.“



Karlheinz Jungbeck
Tourismuspräsident ADAC e.V., München



Verantwortlich im Umgang mit der Natur

Entsorgung von Altbooten im Sinne aller Beteiligten regeln

- » Bisher wurden die Kosten für die Abwrackung eines Bootes vor allem von den Bootseignern oder der Gesellschaft getragen. Auch die Bootsbranche sollte künftig stärker einen eigenen Beitrag dazu leisten. Ein Kernelement einer "End-of-Life-Boats"-Regulierung muss daher ein faires Finanzierungssystem sein.
- » Alleine im Register des ADAC (mit rund 100.000 registrierten Booten) sind mehr als 25.000 Boote registriert, die aus GFK bestehen und älter als 35 Jahre sind. Sehr viele Eigner dieser Boote, die einen Internationalen Bootsschein des ADAC besitzen, sind somit in den nächsten Jahren erwartbar von der Entsorgung ihres Altbootes betroffen.
- » Es sollte bedacht werden, dass der letzte Eigentümer eines Bootes die hohen Kosten für eine ordnungsgemä-

ße Entsorgung vielfach nicht im Blick hatte und in der Regel auch nicht aufbringen kann und daher erschweringliche Lösungen erforderlich sind, um Anreize für eine ordnungsgemäße Abwrackung zu schaffen. Es werden verschiedene Ansätze zur Unterstützung des Verbrauchers diskutiert:

Ansatz wie in der Abfallrahmenrichtlinie enthalten:

Erweitertes System der Herstellerverantwortung mit einem Öko-Beitrag von Unternehmen, die das Boot auf den Markt bringen, und Subventionen aus bestehenden sektorspezifischen Zulassungsgebühren oder Steuern.

Darüber hinaus sind weitere Finanzierungsmöglichkeiten denkbar:

Öffentliche Zuschüsse und/oder Einbeziehung in Versicherungsprämien oder in Jachthafengebühren.



Der ADAC empfiehlt,

- dass für das Problem der End-of-Life-Boats eine europäische Regelung entwickelt wird, die den Zielen der Kreislaufwirtschaft gerecht wird, alle Beteiligten mit einbezieht und vor allem die Verbraucher nicht übermäßig einseitig belastet.
- dass auf nationaler Ebene ein System für die Finanzierung und Entsorgung der Altboote entwickelt wird, wie das beispielhaft in Frankreich bereits mit APER gelungen ist.
- dass dafür Datenschnittstellen zu den verschiedenen Bootsregistern in Deutschland geschaffen werden und die Bootsregister analog zum genannten Modell in Frankreich in Wert gesetzt werden.

Vorstellung des ADAC

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u.a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Bera-

tungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrt-technischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung, sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessenvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein.

Impressum

Herausgeber und Druck
ADAC e.V., Europäische Interessenvertretung
Hansastraße 19, 80686 München
europa@adac.de

Hinweis zum Widerruf und Neubezug
Wenn Sie keine weiteren ADAC – Blick auf
Europa Ausgaben erhalten möchten,
schicken Sie uns bitte eine E-Mail an
europa@adac.de

Datenschutz-Hinweis
Allgemeine Informationen zum Datenschutz
finden Sie auf adac.de/datenschutz-dsgvo

Gender-Hinweis
Alle Inhalte wenden sich an und gelten für
alle Geschlechter.
Soweit grammatikalisch männliche, weib-
liche oder neutrale Personenbezeichnungen
verwendet werden, dient dies allein der
besseren Lesbarkeit.

Weitere Hinweise
Auf adac.de finden Sie weitere Vertiefungen
und Stellungnahmen.

Interessenvertretung
Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister
des Deutschen Bundestags nach dem Lob-
byregistergesetz, Registernummer: R002184
sowie im Europäischen Transparenzregister,
Registernummer: 02452103934-97. Die
Interessenvertretung wird auf der Grundlage
des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregis-
tergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex
Interessenvertretung betrieben.