



Der Oldtimer-Weltverband FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) informiert mit seinem „EU-Update“ regelmäßig über aktuelle Themen in der EU-Gesetzgebung, die auch historische Fahrzeuge betreffen. Die englischsprachige Original-Version dieser EU-Updates finden Sie auf der Internetseite der FIVA unter folgendem Link: <https://bit.ly/3FC1ycV>



Als Service für die ADAC Oldtimer-, Youngtimer- und Korporativclubs stellen wir hier die deutsche Übersetzung zur Verfügung. Weitere EU-Updates hier: <https://bit.ly/3z5Nd4C>

Oldtimer-Weltverband FIVA - EU Update Mai 2022

Konsultation der Europäischen Kommission zur grenzüberschreitenden Durchsetzung von Verkehrsvorschriften

Im Mai reagierte die FIVA auf eine Konsultation der Europäischen Kommission zur grenzüberschreitenden Durchsetzung von Verkehrsregeln und wies darauf hin, dass: *"Die europäischen Bürger reisen immer häufiger mit ihrem eigenen Auto in andere Länder oder mieten ein Fahrzeug vor Ort. Durch die Vielzahl der Verkehrsgesetze - und insbesondere die vielen Regelungen über Umweltzonen – wird es Fahrern zu leicht gemacht, unbeabsichtigt gegen das Gesetz zu verstoßen. Eine bessere Kommunikation der Verkehrsgesetze und der Bestimmungen zu verkehrsbeschränkten Zonen sowie eine stärkere Harmonisierung aller Vorschriften wäre daher sowohl für die Autofahrer als auch für die Gesellschaft von großem Nutzen."*

Die FIVA versorgte die ANFs mit Informationen, damit auch sie auf die Konsultation reagieren konnten.

Organisationen und Unternehmen veröffentlichen Stellungnahmen zur Elektromobilität für die CO2-Abstimmung im Europaparlament

Die Abstimmung im Unterausschuss des Europäischen Parlaments Anfang Mai über den Vorschlag der Kommission, die CO₂-Emissionen von Neuwagen bis zum Jahr 2035 auf Null zu reduzieren (und damit den Verkauf von Autos mit Verbrennungsmotor ab diesem Zeitpunkt zu verbieten), hat zu einer regen Lobbyarbeit der interessierten Parteien geführt:

- Eine Reihe von Lobbygruppen und Konzerne im Bereich Umwelt und Gesundheit, darunter die T & E sowie Ford Europe und Volvo Cars, gehörten zu den Unterzeichnern des offenen Briefes, in dem der Übergang zur Elektromobilität begrüßt wird. Die beiden Automobilkonzerne haben sich verpflichtet, ab 2030 bzw. 2035 ausschließlich Elektroautos herzustellen.
- Auf der anderen Seite der Debatte kritisierte die Natural and Bio Gas Vehicle Association (NGVA Europe) - ein Branchenverband, dem unter anderem die Energieunternehmen Engie, ENI, Shell, Total und Gazprom angehören - die Europäische Kommission für ihren Vorschlag, den Verkauf von Autos mit Verbrennungsmotor zu stoppen: "Ein solcher Ansatz ist nur in der Lage, die Emissionen eines Fahrzeugs am Auspuff zu messen und zu bewerten, nicht aber die Emissionen, die bei der Herstellung des Kraftstoffs oder der Energie eingespart oder ausgestoßen werden".

Bei der Abstimmung wurde ein Änderungsantrag, das De-facto-Verbot für neue Benzin- und Dieselfahrzeuge auf 2030 vorzulegen, nur knapp abgelehnt und stattdessen das Datum 2035 angenommen, was dem Vorschlag der Kommission entspricht. Der Ausschuss scheiterte auch knapp an der Annahme von Änderungsanträgen, die für 2027 CO₂-Zwischenziele von 40 % für Pkw und 35 % für Kleintransporter fordern und die bis 2030 geforderten Emissionssenkungen auf 70 % für Pkw und 65 % für Kleintransporter anheben würden, während die Europäische Kommission 55 % bzw. 50 % vorschlägt. Weitere angenommene Änderungsanträge forderten die Veröffentlichung eines Gberichts der Europäischen Kommission im Jahr 2023 über eine Methode zur Bewertung der CO₂-Emissionen von

Kleintransportern und Pkw über den gesamten Lebenszyklus, dass die Anreizmechanismen für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge - zu denen auch Plug-in-Hybride gehören - sofort und nicht erst 2030 wie im ursprünglichen Vorschlag angedacht abgeschafft werden und jährliche statt zweijährliche Fortschrittsberichte zur Bewertung der sozioökonomischen Auswirkungen der Zielvorgaben erstellt werden.

Der Text wird nun dem Plenum des Europäischen Parlaments im Juni zur Genehmigung vorgelegt. Infolgedessen wurde die Lobbyarbeit des Parlaments fortgesetzt, und eine Vielzahl von Organisationen, die Kraftstoff- und Fahrzeughersteller vertreten, unterzeichneten ein Schreiben, in dem Folgendes festgestellt wird:

- Im Allgemeinen unterstützen sie den Übergang, betonen aber auch die Bedeutung eines Technologiemies, der alle relevanten Lösungen zur Verringerung der CO₂-Emissionen umfasst, ohne die unterschiedlichen Bedürfnisse der Verbraucher und der Industrie zu ignorieren.
- Sie betonen, dass es immer noch eine Wahlmöglichkeit geben muss, wenn der Ansatz der reinen Stromversorgung noch nicht machbar ist.
- Der Schwerpunkt sollte auf der Dekarbonisierung der Elektrizitäts- und Brennstoffversorgung liegen, nicht auf dem Verbot oder der Förderung einer Technologie gegenüber anderen.
- Das Ziel einer 100-prozentigen Reduzierung der CO₂-Emissionen, gemessen am Auspuffrohr, ist de facto ein Verbot für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, einschließlich Plug-in-Hybridfahrzeugen. Ein Ziel von weniger als 100 % oder die Anerkennung von CO₂-Emissionsreduktionen durch den Beitrag nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffe würde ein solches Verbot vermeiden.
- Das freiwillige Gutschriftensystem für nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe ist eine ausgereifte, praktische Lösung, die in die Verordnung über CO₂-Normen für Pkw und Transporter aufgenommen werden kann, und ein erster Schritt zu einem ganzheitlicheren Lebenszykluskonzept, das ein Sicherheitsnetz bietet, wenn eine direkte Elektrifizierung noch nicht möglich ist.
- Das von der EU vorgeschlagene Konzept erfordert ein dichtes und leistungsfähiges Netz von Ladeinfrastrukturen und eine ausreichende Menge an zusätzlichem Strom aus erneuerbaren Energiequellen. Die Fortschritte beim Ausbau der Ladeinfrastrukturen und des Stroms aus erneuerbaren Energiequellen sind jedoch in den einzelnen Mitgliedstaaten uneinheitlich und erfüllen nur in wenigen die Mindestanforderungen.
- Die Elektrifizierung ist keine Einheitslösung für alle Anwendungsfälle. Die Anforderungen für lange Strecken und den Transport schwerer Lasten übersteigen das, was die Elektromobilität heute und in absehbarer Zukunft leisten kann.
- Die Elektrifizierung der Mobilität kann langfristig dazu beitragen, die Importe fossiler Brennstoffe zu reduzieren, birgt aber gleichzeitig die Gefahr, neue Abhängigkeiten von Rohstoff- und Batteriezellenimporten zu schaffen und die Wertschöpfung außerhalb der EU zu halten.
- Nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe sollten als Übergangskraftstoffe für den Straßenverkehrssektor verwendet werden, während sie gleichzeitig für schwer zugängliche Sektoren wie Luft- und Schifffahrt erschwinglich gemacht werden sollten
- Allein in der Automobilzulieferindustrie gefährden die von der Europäischen Kommission bereits vorgeschlagenen CO₂-Ziele bis 2040 mehr als 500.000 Arbeitsplätze im Antriebsstrangbereich, wobei der größte Teil des Risikos zwischen 2030 und 2035 besteht.

Mitglieder der FIVA Legislation Commission:

Lars Genild (Vorsitzender), Sébastien Berthebaud, Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Kurt Sjøberg, Harit Trivedi, Bert Pronk, Peeter Henning sowie Andrew Turner (EPPA - European Public Policy Associates).



✓ Protecting ✓ Preserving ✓ Promoting
Automobiles Kulturgut
schützen, erhalten und fördern.