



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/2QdsMRw>



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 August-September 2021**

### **Die FIVA beteiligt sich an Konsultation zur urbanen Mobilität**

Im September nutzte die FIVA eine Konsultation der Europäischen Kommission zur Initiative „Neue Mobilität in der Stadt“, um erneut auf Folgendes hinzuweisen:

„Historische Fahrzeuge sind unser Automobilen Kulturgut, das für künftige Generationen bewahrt werden sollte, damit diese sich daran erfreuen. Wir fordern die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass Maßnahmen zur Verbesserung der städtischen Mobilität die Nutzung historischer Fahrzeuge nicht unnötig erschweren oder verhindern und damit dieses Kulturgut unberücksichtigt lassen. Historische Fahrzeuge werden von ihren Besitzern nur wenig genutzt, sehr selten im Stadtverkehr und umso weniger während der Stoßzeiten. Einige Besitzer leben jedoch in Städten und müssen daher die Möglichkeit haben, in Bereiche mit Zufahrtsbeschränkung hinein-bzw. aus diesen wieder herauszufahren. Angesichts dieser Tatsachen sind Ausnahmen von den Zufahrtsregelungen für historische Fahrzeuge angemessen.“

### **EU-Abgeordneter fordert Kommission zur Unterstützung der Branche historischer Fahrzeuge auf**

Im Juni stellte der italienische EU-Abgeordnete Matteo Adinolfi eine schriftliche Anfrage mit dem Titel „Mögliche Maßnahmen zur Unterstützung der Bereiche Oldtimer und Fahrzeuge von historischem Interesse“ an die Kommission:

*Der Oldtimersektor ist in den letzten zehn Jahren um fast 200 % gewachsen und bestätigt damit einen Expansionstrend mit einer zunehmenden Anzahl von Menschen, die sich als Sammler, Liebhaber oder einfach nur Interessierte mit diesen Fahrzeugen beschäftigen.*

*Um die Bedeutung dieses Wirtschaftszweigs und die damit einhergehenden Einnahmen besser zu verstehen, muss man zunächst die Instandhaltungskosten für diese Fahrzeuge berücksichtigen. Allein sie belaufen sich in den EU-Ländern auf insgesamt mehrere Milliarden Euro pro Jahr. Zusammen mit den Kosten für den Kauf der Fahrzeuge und ihre anschließende Restaurierung – die ihrerseits Tausende von spezialisierten Mechanikern, Karosseriebauern und Handwerkern in Lohn und Brot bringt – machen diese Kosten mehr als die Hälfte des Gesamtumsatzes der Branche aus. Hinzu kommen die Einnahmen aus dem direkten Tourismus (Besitzer, die die Fahrzeuge fahren, auch auf privat organisierten Touren, Rallyes oder anderen Veranstaltungen) und aus dem indirekten*

*Tourismus (Interessierte, die Messen, Ausstellungen, Vorführungen und Oldtimer-Rennen besuchen, sowie die damit einhergehenden Ausgaben für Verpflegung und Übernachtung).*

*Der Sektor wächst ständig, und auch wenn er in den letzten 18 Monaten aufgrund der Pandemie zurückgegangen ist, so ist er jetzt bereit, wieder Fahrt aufzunehmen.*

*Welche Maßnahmen wird die Kommission vor diesem Hintergrund zur Unterstützung dieses Sektors ergreifen, der EU-weit Tausende von Menschen beschäftigt und durch seinen direkten und indirekten Umsatz als Motor für die Wirtschaft in vielen Mitgliedstaaten wirkt?*

Kommissar Breton (zuständig für den Binnenmarkt und die Unterstützung kleiner und mittlerer Unternehmen) antwortete darauf im September:

*Die Kommission ist sich des positiven Beitrags der Branche für Oldtimer und historische Fahrzeuge zum Wirtschaftswachstum und zur Schaffung von Arbeitsplätzen im größeren Kontext des Ökosystems Mobilität bewusst. Die Kommission erwägt jedoch keine spezifischen Maßnahmen zur Förderung dieses Sektors. Der besondere Charakter dieses Bereichs wird bereits im Rahmen der EU-Rechtsvorschriften anerkannt, die es den Mitgliedstaaten ermöglichen, aus Gründen der Verhältnismäßigkeit spezifische Ausnahmen zu gewähren, z. B. im Bereich der regelmäßigen technischen Untersuchungen. Der gleichberechtigte Zugang zu Informationen über Reparatur und Wartung wird auch durch die Rahmengesetzgebung zur Typgenehmigung gewährleistet. Die Branche kann auf jeden Fall von den im Rahmen des EU-Konjunkturprogramms Next Generation vorgesehenen Maßnahmen zur Sicherung von Arbeitsplätzen (SURE-Mechanismus) sowie von den allgemeinen Maßnahmen zur Kompetenzentwicklung profitieren, wie sie in der Europäischen Kompetenzagenda 2020 oder im Rahmen des Programms Erasmus+ vorgesehen sind.*

**Maßnahmen der FIVA:** Die FIVA hat sich inzwischen mit Herrn Adinolfi getroffen und wird ihre Bemühungen zur Unterstützung der Branche fortsetzen.

## INFORMATION

### WHO- und EU-Grenzwerte für Luftqualität sollen gesenkt werden

Im September kündigte die Weltgesundheitsorganisation (WHO) zum Schutz der öffentlichen Gesundheit eine deutliche Senkung der empfohlenen Grenzwerte für gesundheitsgefährdende Schadstoffe in der Luft an und kritisierte gleichzeitig, dass die EU-Grenzwerte für die Luftverschmutzung weit weniger ehrgeizig seien als von der WHO vorgeschlagen. Allerdings überprüft die EU derzeit ihre Luftqualitätsrichtlinie und für das nächste Jahr werden Vorschläge für neue Grenzwerte erwartet. Die EU-Luftqualitätsgrenzwerte werden von den Mitgliedstaaten und den lokalen Behörden als Grundlage für städtische Fahrverbote und Gebührenregelungen wie Umweltzonen genutzt.

Mitglieder der FIVA Legislation Commission:

Lars Genild (Vorsitzender), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, 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.