



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 Oktober 2021

Umweltausschuss des Europäischen Parlaments unterstützt den Erhalt des Automobilen Kulturgutes

Der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments hat seine Stellungnahme zum Bericht des EP über die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität der Europäischen Kommission (siehe aktueller Stand der EU-Gesetzgebung von Dezember 2020) verabschiedet. Die verabschiedete Stellungnahme umfasst einen Absatz, der wie folgt lautet:

Das Europäische Parlament erkennt das Kulturerbe historischer Fahrzeuge und die Notwendigkeit zum Schutz unserer gemeinsamen europäischen Flotte historischer Fahrzeuge an; daher wird die Kommission aufgefordert, den Wert historischer Fahrzeuge bei der Verabschiedung künftiger verkehrsrechtlicher Gesetzesvorlagen aktiv zu erhalten;

Dieser Absatz wurde mit großer Mehrheit angenommen und wurde von der dänischen Europaparlamentarierin Pernille Weiss, Mitglied der Interessensgruppe "Historische Fahrzeuge" des Europäischen Parlaments, eingebracht. Zwei weitere Absätze zu historischen Fahrzeugen, die ebenfalls von Pernille Weiss eingebracht wurden, wurden mit knapper Mehrheit abgelehnt. Und zwar:

Das Europäische Parlament erkennt an, dass historische Fahrzeuge unser Kulturerbe sind und die Erhaltung dieses Erbes mit der eingeschränkten und kontrollierten Nutzung dieser besonderen Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen verbunden ist; schlägt daher vor, synthetischen Kraftstoff als umweltfreundlichen Kraftstoff für historische Fahrzeuge zu nutzen sowie die gesetzliche Definition eines historischen Fahrzeugs wie z.B. gemäß Artikel 3(7) der Richtlinie 2014/45/EU zur technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen in der Mobilitätsstrategie und möglichen Gesetzgebung entsprechend zu berücksichtigen und ausreichend Spielraum für die Nutzung und Instandhaltung dieses Erbes zu gewährleisten; (Stimmen: 37 +/41 -)

Das Europäische Parlament betonte, dass ein mögliches zukünftiges Exportverbot aus der EU für Gebrauchtfahrzeuge, die entweder als nicht verkehrstauglich gelten oder die Euro-5-Abgasnorm nicht erfüllen, historische Fahrzeuge aufgrund ihrer sehr begrenzten Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, Abgase und Verschmutzung in Drittstaaten nicht einschließen soll. (Stimmen: 38 +/40 -)

Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments wird seinen Bericht im Dezember verabschieden, wenn über zwei weitere Absätze zum Erhalt des Kulturerbes historischer Fahrzeuge abgestimmt wird. Die zwei Absätze lauten wie folgt:

Das Europäische Parlament erkennt an, dass historische Fahrzeuge unser Kulturerbe sind und die Erhaltung dieses Erbes mit der eingeschränkten Nutzung dieser besonderen Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen verbunden ist; schlägt daher vor, synthetischen Kraftstoff als umweltfreundlichen Kraftstoff für historische Fahrzeuge zu nutzen sowie die gesetzliche Definition eines historischen Fahrzeugs wie z.B. gemäß Artikel 3(7) der Richtlinie 2014/45/EU zur technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen in der Mobilitätsstrategie und möglichen Gesetzgebung entsprechend zu berücksichtigen und ausreichend Spielraum für die Nutzung und Instandhaltung dieses Erbes zu gewährleisten;)

Das Europäische Parlament erkennt das Kulturerbe historischer Fahrzeuge an. Daher wird die Kommission aufgefordert, den Wert historischer Fahrzeuge in der verkehrspolitischen Gesetzgebung zum Schutz der europäischen Flotte historischer Fahrzeuge zu erhalten;

Wichtig ist, dass diese zwei Absätze - sollten sie angenommen werden - in den Bericht des EP über die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität aufgenommen werden, der die politischen und gesetzlichen Maßnahmen darlegt, die für einen Übergang zu einer "nachhaltigen und intelligenten" Mobilität erforderlich sind. Da die Nutzung historischer Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen aufgrund einiger der erwarteten regulatorischen Entwicklungen verhindert werden könnte, werden diese positiven Nachrichten des Parlaments sehr begrüßt werden, sollten sie in den formellen Bericht des Parlaments zur Strategie aufgenommen werden, der voraussichtlich nächstes Jahr angenommen wird.

Die FIVA und ANFs äußern sich zur Konsultation zur Altfahrzeug-Richtlinie

Die EU hat im Jahr 2000 die Altfahrzeug-Richtlinie verabschiedet. Die Richtlinie setzt die Zielvorgaben für die Wiederverwendung, das Recycling und die Verwertung von Altfahrzeugen fest und zielt darauf ab, Abfälle von Altfahrzeugen und ihren Bauteilen zu vermeiden und zu begrenzen. Der Erwägungsgrund 10 der aktuellen Richtlinie lautet wie folgt:

Oldtimer, d. h. historische Fahrzeuge, Fahrzeuge mit Sammlerwert oder Fahrzeuge, die für Museen bestimmt sind, die in vernünftiger und umweltverträglicher Weise fahrbereit oder in Teile zerlegt aufbewahrt werden, fallen nicht unter die Definition von Abfall im Sinne der Richtlinie 75/442/EWG und nicht in den Geltungsbereich der vorliegenden Richtlinie.

Die Europäische Kommission hat die Richtlinie in den letzten Jahren mit dem Ziel überprüft, im Jahr 2022 Änderungen vorzubringen. Die FIVA und ANFs haben sich an der Konsultation beteiligt, um:

- hervorzuheben, dass der Erwägungsgrund 10 den historischen Fuhrpark und die Handlungen und Absichten der Eigentümer historischer Fahrzeuge gut widerspiegelt, da die Eigentümer durch die Erhaltung eines historischen Fahrzeugs negieren, die Lebensdauer des Fahrzeugs zu beenden, weil sie das gesamte Fahrzeug wiederverwenden.
- zu erklären, dass die Erhaltung von historischen Fahrzeugen das Kulturerbe historischer Fahrzeuge bewahrt und auch eine wertvolle wirtschaftliche Tätigkeit darstellt.
- hervorzuheben, dass nur der Eigentümer in der Lage sein sollte, zu entscheiden, ob ein Fahrzeug als "Altfahrzeug gilt". Dieser Punkt ist wichtig, da die Behörden in einigen Mitgliedsstaaten Altfahrzeuge bei der Einfuhr/Ausfuhr beschlagnahmen und diese als Abfall einstufen. Außerdem haben die FIVA und die ANFs hervorgehoben, dass ein Fahrzeug, das von den Behörden rechtmäßig beschlagnahmt wird, weil es verlassen zu sein scheint oder eine Gefahr darstellt, erst dann als Abfall eingestuft wird, wenn der Eigentümer oder Halter bestätigt hat, dass er es nicht zurückfordern wird, d.h. anhand dieser Maßnahmen soll verhindert werden, dass Eigentümer daran gehindert werden, ihre Fahrzeuge in Stand zu setzen.
- hervorzuheben, dass der Verkauf eines Fahrzeugs (oder dessen Ausfuhr zum Zwecke des Verkaufs) durch den Eigentümer nicht bedeutet, dass der Eigentümer sich des Fahrzeugs im

Rahmen der Definition von Abfall gemäß der Abfallrichtlinie (Abfall: jeder Stoff oder Gegenstand, dessen sich sein Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss) entledigt.

- hervorzuheben, dass die Demontage eines Fahrzeugs zu Instandhaltungszwecken nicht dazu führen darf, dass das Fahrzeug als "Altfahrzeug" eingestuft wird.
- hervorzuheben, dass es erlaubt sein sollte, funktional vollständige Bauteile (Motoren, Getriebe usw.) eines Altfahrzeugs für Reparatur-/Instandsetzungszwecke historischer Fahrzeuge aufzubewahren.
- hervorzuheben, dass die Richtlinie es erlauben muss, dass der Reparatur-/Instandsetzungswert historischer Fahrzeuge unverhältnismäßig viel höher sein kann als der Fahrzeugwert.
- darauf hinzuweisen, dass Fahrzeuge in einigen Ländern für eine gewisse Zeit abgemeldet werden können und hervorzuheben, dass in diesen Ländern eine mangelnde Fahrzeugzulassung nicht dazu führen darf, dass ein Fahrzeug als "Altfahrzeug" eingestuft wird, da viele historische Fahrzeuge nicht zugelassen sind, da sie für eine gewisse Zeit nicht genutzt werden, instandgesetzt werden oder in Museen ausgestellt sind.
- hervorzuheben, dass die Richtlinie bei der Umsetzung von Maßnahmen zum Verbot des Verkaufs "alter" Fahrzeuge an Drittländer auch den rechtmäßigen Verkauf und die Ausfuhr historischer Fahrzeuge oder von Fahrzeugen, die vom neuen Eigentümer im Einfuhrland instandgesetzt werden sollen, regeln sollte.
- hervorzuheben, dass wenn einem Eigentümer eine "Abwrackprämie" gewährt wird, um die Lebensdauer eines historischen Fahrzeugs zu beenden, die Möglichkeit bestehen muss, dass ein Dritter das Fahrzeug kauft, um das Erbe zu erhalten.

INFORMATION

EU Road Safety Policy Framework 2021-2030

Das Europäische Parlament hat im Oktober einen Initiativbericht über den EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021-2030 angenommen. In dem Bericht¹ heißt es, dass das Europäische Parlament Folgendes vornimmt:

fordert die Kommission auf, einen neuen harmonisierten Rechtsrahmen für automatisierte Fahrzeuge vorzuschlagen, um durch umfassende Tests, auch im praktischen Fahrbetrieb, sicherzustellen, dass automatisierte Fahrzeuge in für ihre Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer absolut sicherer Weise betrieben werden, insbesondere in Bezug auf ihre Interaktion mit konventionellen Fahrzeugen und ungeschützten Verkehrsteilnehmern;

hebt hervor, dass externe Faktoren und aufkommende gesellschaftliche Trends beispiellose Herausforderungen für die Verkehrssicherheit im Rahmen der EU-Strategie bis 2030 und darüber hinaus darstellen; weist darauf hin, dass die EU den Weg dafür ebnen sollte, dass vernetzte und automatisierte Fahrzeuge zeitnah eingeführt werden, und die möglichen Risiken bewerten sollte, die entstehen, wenn diese Fahrzeuge in einem gemischten Verkehr mit herkömmlichen Fahrzeugen und mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern kombiniert werden; fordert die Kommission auf, die Auswirkungen der größeren Zahl automatisierter Fahrzeuge auf den Verkehr in städtischen Gebieten und auf die Umwelt umfassend zu

¹ [BERICHT über den EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021-2030 - Empfehlungen zu nächsten Schritten auf dem Weg zur "Vision Null" \(europa.eu\)](#)

bewerten; betont, dass eine Modernisierung der Infrastruktur erforderlich sein könnte, um den sicheren Betrieb automatisierter und halbautomatisierter Fahrzeuge zu gewährleisten und gleichzeitig die Sicherheit konventioneller Fahrzeuge zu verbessern und damit allen Verkehrsteilnehmern zugutezukommen;

Der Bericht umfasst allerdings auch eine Empfehlung für mehr Abwrackprämien, die bei ihrer Umsetzung dazu führen könnten, dass die Eigentümer potenzielle historische Fahrzeuge verschrotten. Die Empfehlung lautete, dass das Europäische Parlament Folgendes vornimmt:

fordert die Mitgliedstaaten auf, Abwrackprämien im Einklang mit Umweltauflagen einzuführen, um Anreize für den Kauf und die Nutzung sichererer, sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge und die Erneuerung der öffentlichen und privaten Fahrzeugflotten zu schaffen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, mit der EIB zusammenzuarbeiten, um neue Finanzierungsmodelle zu untersuchen, mit denen Investitionen in sichere und nachhaltige Verkehrsdienstleistungen sowie sichere und nachhaltige Fahrzeugflotten gefördert werden;

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.