



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.

Oldtimer-Weltverband FIVA - EU Update Januar 2020

INFORMATION

Irland schlägt als weiteres Land ein Verkaufsverbot für von mit fossilen Kraftstoffen betriebenen Pkw vor

Irland hat angekündigt, den Verkauf von mit fossilen Kraftstoffen betriebenen Pkw ab 2030 zu verbieten. Es zieht damit gleich mit Dänemark, Schweden und den Niederlanden, die bereits den gleichen zeitlichen Horizont bekanntgegeben haben. Frankreich, das Vereinigte Königreich und Spanien haben ähnliche Pläne, allerdings erst ab 2040. Norwegen hingegen beabsichtigt ein Verkaufsverbot für Benzin- und Dieselaautos ab 2025. Seitens der Europäischen Kommission hieß es bisher, ein Werbe-, Import- oder Zulassungsverbot für neue Benzin- und Dieselaautos in einem Mitgliedsstaat sei nicht mit EU-Recht vereinbar. Doch angesichts der aktuellen Entwicklungen ist von Änderungen der EU-Bestimmungen auszugehen, sodass Regierungen ihre eigenen Fristen festlegen können, wenn es kein EU-weit vorgegebenes Datum gibt. Die im Dezember 2019 angekündigte Strategie im Rahmen des neuen Europäischen Grünen Deals stellt die Weichen für eine emissionsfreie Mobilität ab 2025. Der europäische Dachverband der Automobilindustrie hat vor einem höheren Ausstoß von CO₂ und anderen Schadstoffen gewarnt, da im Zuge der vorgeschlagenen Verkaufsverbote für neue Benzin- und Diesel-Pkw ältere Fahrzeuge länger genutzt werden.

Fahrverbote in Italien

Eine italienische Umweltgruppe hat die jüngsten Notfallmaßnahmen in norditalienischen Städten (Fahrverbot für Dieselfahrzeuge bis Schadstoffklasse Euro 5 oder vor 2013 zugelassen) als unwirksam kritisiert. Ihr Argument: Die jedes Jahr vorübergehend geltenden Fahrverbote werden erst dann erlassen, wenn die Lage bereits kritisch ist. Die Gruppe hält vorübergehende Fahrverbote für keine wirksame Lösung des Problems und plädiert stattdessen für dauerhafte Maßnahmen mit einem Nutzungsverbot für umweltbelastende Pkw. Außerdem erklärt die Gruppe, dass Mailand zwar eine Umweltzone eingerichtet habe und ab 2025 Dieselfahrzeuge verbieten wolle, die Luftverschmutzung aber auch durch Heizen, die Nutzung von Biomasse im Umland und die intensive Landwirtschaft in der Po-Ebene verursacht werde – und dort habe die Regierung keinerlei Maßnahmen zur Senkung der Umweltbelastung ergriffen.

Laut Tests Pkw-Emissionen weiterhin problematisch

Die Europäische Kommission prüft derzeit die Ergebnisse von im Auftrag des europäischen Dachverbands Verkehr & Umwelt (T&E) durchgeführten Tests. Diese haben gezeigt, dass bei neuen Diesel-Pkw der Ausstoß von schädlichem Feinstaub das bis zu 1000-Fache des Normwerts beträgt und der Partikel ausstoß zweier beliebiger Pkw-Modelle während der automatischen Reinigung des Dieselpartikelfilters (Regeneration) den gesetzlichen Grenzwert um 32 % bzw. 115 % übersteigt. Angesichts dieser Erkenntnis fordern nun Mitglieder des Europäischen Parlaments und Umweltaktivisten strengere EU-Schadstoffnormen, denn die Emissionen, die während der Regeneration entstehen, werden in den EU-Abgastests aktuell nicht gemessen. Für den Kfz-Herstellerverband ließen die Testergebnisse für die zwei Fahrzeuge Interpretationsspielraum, der über dem Grenzwert liegende Schadstoffausstoß während der Regeneration werde in der Gesetzgebung berücksichtigt, und die Filterregeneration gewährleiste, dass der Abgasausstoß in der übrigen Zeit unterhalb des Grenzwerts liegt. Die Ergebnisse hätten daher keine Aussagekraft, da es sich letztlich nur um Durchschnittswerte handle.

Die Forschungsarbeit hat ferner gezeigt, dass der Ausstoß von Ultrafeinstaub – sehr kleinen und äußerst gefährlichen Partikeln – um bis zu 184 % gestiegen ist. Für Ultrafeinstaub gibt es aktuell keine gesetzlichen Regelungen. Es ist davon auszugehen, dass die Europäische Kommission neue Protokolle für die Regulierung kleiner Partikel in der neuen Euro 7-Abgasnorm erarbeitet.

Alternative Kraftstoffe

Im Vorfeld der geplanten Änderung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (wie in Zusammenhang mit dem neuen Grünen Deal der Kommission angekündigt) forderten der Kfz-Herstellerverband und diverse Verbände aus den Branchen Flüssiggas, Ethanol, Biodiesel und unabhängige Kraftstoffe die Europäische Kommission auf, Biokraftstoffe und Flüssiggas in der Gesetzgebung weiterhin als „alternative Kraftstoffe“ zu bezeichnen und so die Regierungen zum Aufbau einer entsprechenden Tankinfrastruktur zu verpflichten. Die Ankündigung greift auch die Kritik des Dachverbands T&E an der Richtlinie auf: sie sei nicht zweckmäßig, da darin Gas als alternativer Kraftstoff gilt, habe zu einer Marktfragmentierung geführt und trage den jüngsten politischen Entwicklungen nicht Rechnung, wie beispielsweise neuen EU-Verordnungen zu CO₂-Emissionen von Fahrzeugen, die den Anteil der Elektrofahrzeuge von 5 % im Jahr 2020 auf fast 20 % in fünf Jahren steigern sollen.

Von T&E wurde gleichzeitig eine Forschungsarbeit veröffentlicht, laut der bis 2025 1,3 Millionen und bis zum Ende des Jahrzehnts 3 Millionen öffentliche Pkw-Ladesäulen benötigt werden. Die Europäische Kommission wurde aufgefordert, für die Mitgliedsstaaten verpflichtende Vorgaben betreffend die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zu machen, damit diese Herausforderung erfolgreich gemeistert wird. Aktuell gibt es EU-weit etwa 185.000 Ladesäulen. T&E fordert Investitionen in die öffentliche Infrastruktur für emissionsfreie Fahrzeuge und eine Aktualisierung der Definition. Es sollen also nur Technologien darunterfallen, die den Klimaneutralitätstest bestehen.

Bremsstaub belastender als Fahrzeugabgase

Das MRC Centre for Environment and Health (Forschungszentrum für Umwelt und Gesundheit) am Londoner King's College hat eine Forschungsarbeit veröffentlicht, laut der beim Bremsen freigesetzter Metallstaub gesundheitsschädlich ist, da er die Immunzellen hindert, die Lungen zu schützen. Das bedeutet ein höheres Risiko, an bakteriellen Infektionen wie Husten, Erkältungen, Lungenentzündung und Bronchitis zu erkranken. Dies gilt auch für Abgase von Dieselfahrzeugen.

Doch die Forscher betonen, dass Abgase 7 % der Feinstaubbelastung (PM2,5) ausmachen, Reifen, Kupplungen und Bremsbeläge jedoch 20 %. Von Bedeutung ist hier, dass Elektroautos weniger bremsen müssen als mit fossilen Kraftstoffen angetriebene Autos. Diese Erkenntnis kann dazu genutzt werden, die Vorzüge von Elektrofahrzeugen gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu betonen.

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.