



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 März 2020

### INFORMATION

#### **EU-Kommission schlägt Klimagesetz im Rahmen des Grünen Deals vor**

Die Europäische Kommission hat ein Klimagesetz vorgeschlagen, mit dem das Kernziel des Grünen Deals umgesetzt werden soll (siehe Update Dezember 2019).

- Bis 2050 soll die EU klimaneutral werden, d.h. die Netto-Emissionen von Treibhausgasen werden auf null reduziert und die Restemissionen mit einem Mix aus natürlichen und technischen Mitteln (CO<sub>2</sub>-Abscheidung usw.) ausgeglichen.
- Das Hauptziel wird auf EU-Ebene gesetzt. Der Vorschlag spricht von einer gemeinschaftlich zu erreichenden Klimaneutralität. Wie beim derzeitigen Ziel einer Reduzierung der EU-weiten Emissionen um 40 % bis 2030 im Vergleich zum Stand von 1990 gibt es keine bindenden gesetzlichen Vorgaben für die Mitgliedsstaaten.
- Ein verschärftes mittelfristiges Ziel wird konkret nicht vorgeschlagen. Das geplante neue Ziel für 2030 liegt bei 50-55 %. Weitere Einzelheiten sollen im Lauf des Jahres vorgelegt werden. Die EU-Kommission hat eine öffentliche Konsultation zum Thema eingeleitet.
- Die Maßnahmen zur Reduktion von Emissionen müssen überprüft werden. Durch das Klimagesetz verpflichtet sich die Kommission, bis Juni 2021 „alle einschlägigen Politikinstrumente überprüfen und gegebenenfalls eine Überarbeitung vorschlagen, damit die zusätzlichen Emissionsreduktionen bis 2030 erreicht werden können.“ Dazu gehören auch weitere Maßnahmen zur Senkung von Fahrzeugemissionen.
- Die EU-Kommission wird ihre Aufsichtskompetenz stärken und bis September 2023 und danach alle fünf Jahre prüfen, ob die Maßnahmen der EU und der Mitgliedstaaten mit dem Ziel der Klimaneutralität und dem Zielpfad 2030-2050 im Einklang stehen.
- Der Kommission wird die Befugnis erteilt, Empfehlungen auszusprechen, wenn Mitgliedstaaten Maßnahmen ergreifen, die nicht mit dem Ziel der Klimaneutralität im Einklang stehen. Die betreffenden Mitgliedstaaten müssen diesen Empfehlungen Folge leisten oder aber begründen, warum sie dies nicht tun
- Das Gesetz verpflichtet die Mitgliedsstaaten, widerstandsfähiger gegen den Klimawandel zu werden und sich entsprechend anzupassen.

Über das mittelfristige CO<sub>2</sub>-Ziel sind sich die Mitgliedsstaaten nicht einig. Den nördlichen Mitgliedern ist an einer baldigen Festlegung des Ziels gelegen, den südlichen und östlichen eher weniger. Dabei wird vor allem mit der Wettbewerbsfähigkeit argumentiert. Gleichzeitig fordern Umweltgruppen und auch Bereiche der Industrie (darunter die Chemie- und Bioenergie-Branche) die Festlegung eines – ambitionierteren – Zieles für 2030.

### **Umweltaktivisten fordern nach Covid-19 strengere Emissionsgrenzwerte**

Greenpeace Spanien hat Daten veröffentlicht, die belegen, dass die NO<sub>2</sub>-Werte in Barcelona und Madrid seit dem Inkrafttreten der Mobilitätsbeschränkungen seit Verhängung der Ausgangssperre am 15. März deutlich gesunken sind. Der durchschnittliche gemessene NO<sub>2</sub>-Wert für ganz Madrid sank von über 60 µg/m<sup>3</sup> am 10. März auf 15 µg/m<sup>3</sup> eine Woche später.

Ein ähnlicher Rückgang der Umweltbelastung wird auch aus Italien gemeldet. Angaben der Europäischen Allianz für öffentliche Gesundheit (EPHA) zufolge ist die Schadstoffbelastung in der Po-Ebene und in Mailand (eine der am dichtesten besiedelten Regionen Italiens) ebenfalls gesunken. Schließlich ist laut der Europäischen Umweltagentur auch die an städtischen Überwachungsstationen gemessene NO<sub>2</sub>-Konzentration in der Innenstadt von Lissabon, auf der Autobahn 1 im Norden von Paris und in geringerem Maße in der Berliner Innenstadt gesunken. Dagegen wurden sofort nach Inkrafttreten der Beschränkungen in Brüssel erhöhte NO<sub>2</sub>-Emissionen gemessen. Angesichts des allgemeinen Trends stellte die Europäische Allianz für öffentliche Gesundheit fest: „Die Stilllegung des Verkehrs von einem Tag auf den anderen ist zwar keine nachhaltige Lösung des Schadstoffproblems, jedoch gilt es zu vermeiden, dass wir nach der Epidemie wieder so viele Schadstoffe ausstoßen wie vor der Krise... Der Zusammenhang zwischen Krankheiten durch schlechte Luft und dem Leiden und Sterben von Coronavirus-Patienten ist Mahnung, dass unsere Gesundheit jederzeit Vorrang haben sollte und dass wir unser Verkehrssystem grundsätzlich überdenken müssen.“ Dasselbe stellte auch der europäische Dachverband Verkehr & Umwelt (T&E) in Brüssel fest. Die sinkende Umweltbelastung ist zwar keine Überraschung, wenn Verkehrsaufkommen und industrielle Tätigkeit stark abnehmen, doch ist es möglich, dass Umweltgruppen versuchen werden, aufgrund der obigen und zukünftiger Messungen radikalere verkehrspolitische Ziele durchzusetzen.

### **Automobilhersteller fordern angesichts von Covid-19 Aufschub bei Emissionssenkungen**

Die europäische Automobilindustrie hat in einem Schreiben an die Europäische Kommission einen Aufschub der bindenden CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Flotten gefordert, um die Folgen von Covid-19 abzumildern. Im Brief heißt es: „Zurzeit wird weder hergestellt, noch entwickelt, getestet oder homologiert. Dies bringt unsere Pläne zur Vorbereitung der Einhaltung von bestehendem und künftigen EU-Recht innerhalb der geltenden Fristen völlig durcheinander.“ In dem Schreiben wird aber auch deutlich gemacht, dass die Branche damit das Recht bzw. dessen grundsätzlichen Zielsetzungen Verkehrssicherheit, Klima- und Umweltschutz nicht infrage stellt. Gleichzeitig stellte der Dachverband Verkehr & Umwelt fest, dass sinkende Verkaufszahlen allein die Klimaziele nicht infrage stellten, da diese auf einem Flottendurchschnitt für Neufahrzeuge beruhten und ausschlaggebend sei, welche Fahrzeuge verkauft würden. Damit verbunden ist die Forderung, das Programm der Emissionssenkungen unverändert beizubehalten.

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.**