



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 April 2020

Europäische Kommission startet Forschung im Bereich intelligente Verkehrssysteme

Anfang des Jahres hat die Europäische Kommission Forschung im Rahmen des Arbeitsprogramms der Richtlinie 2010/40/EU für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme beauftragt. Die FIVA hat auf die anschließende Befragung reagiert, um sicherzustellen, dass im Rahmen der Untersuchungen die Bedenken der FIVA im Hinblick auf die Entwicklung und verstärkte Nutzung intelligenter Verkehrssysteme Berücksichtigung finden. Sie hat erklärt, wie ein historisches Fahrzeug definiert wird. Sie hat auf ihr Ziel aufmerksam gemacht, dass Oldtimerbesitzer ihr Fahrzeug auch dann weiterhin sicher auf öffentlichen Straßen nutzen können müssen, wenn die Vernetzung von Fahrzeugen untereinander und mit der Infrastruktur im Dienste der Verkehrssicherheit und des Verkehrsmanagements längst Alltag geworden ist. Auch hat sie Bedenken geäußert, dass intelligente Mautsysteme von einigen Oldtimern möglicherweise aus technischen Gründen nicht genutzt werden könnten. Besonders hervorgehoben hat die FIVA den Erwägungsgrund der Richtlinie, in dem für historische Fahrzeuge im Rahmen der Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme eine Sonderregelung getroffen wird: Für Fahrzeuge, die überwiegend aufgrund ihres historischen Interesses betrieben werden und bei denen der Tag der Erstzulassung und/oder Typgenehmigung und/oder Inbetriebnahme vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie und ihrer Durchführungsmaßnahmen liegt, sollten die in dieser Richtlinie festgelegten Bestimmungen und Verfahren nicht gelten.

Europäische Kommission prüft freiwillige und verpflichtende Nachrüstung mit Fahrerassistenzsystemen (FAS)

Im April hat die Europäische Kommission eine Studie zu „Machbarkeit, Kosten und Nutzen der Nachrüstung moderner Fahrerassistenzsysteme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“ veröffentlicht. Untersucht wurde sowohl die freiwillige als auch die verpflichtende Nachrüstung mit FAS. Hintergrund für die Beauftragung der Studie war, dass die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr zwar weiterhin sinkt, nun aber allerdings nicht mehr in dem Maße, wie dies für das Erreichen der EU-Verkehrssicherheitsziele erforderlich ist (Verringerung der Zahl der Verkehrstoten auf nahezu Null bis 2050 und als Zwischenziel um 50% von 2011-2030). Die Kommission sieht daher die Notwendigkeit, Maßnahmen zur Gegensteuerung zu identifizieren.

Für die FIVA relevant sind folgende Aspekte der Studie:

- freiwilliges oder verpflichtendes Nachrüsten mit FAS kommt nur für Warnsysteme in-frage; ein Nachrüsten mit Systemen, die das Bremssystem und die Signalgebung ein-beziehen, ist nicht möglich, da die Hersteller den Zugang zu Stelleinheiten aus Daten-schutz- oder Haftungsgründen nicht gestatten. Daher kommen nur folgende FAS für eine Nachrüstung infrage: Kollisionswarner (für Fahrzeuge, Fußgänger und Radfahrer), Spurverlassens-Warner, Tempolimit-Anzeigen, fortgeschrittene Fahrer-Ablenkungswarner, Querverkehr-Warner beim Rückwärtsfahren, Reifendruckmonitore, Fußgänger- und Radfahrerererkennung vorwärts und seitlich – sowie der automatische Notruf e-Call
- die Studie berücksichtigt Fahrzeuge bis zu einem Alter von 19 Jahren, bezieht jedoch Fahrzeuge mit einem Alter von 14-19 Jahren nicht in ihre Kosten-Nutzen-Analyse ein, da die durchführende Beratungsfirma der Ansicht war, die Halter älterer Fahrzeuge wären wahrscheinlich nicht zum Nachrüsten bereit– und würden bei verpflichtender Nachrüstung eher ein neueres Fahrzeug kaufen als das alte nachzurüsten (aus Kostengründen)
- die Mehrheit der Stakeholder war der Meinung, verpflichtende Maßnahmen würden auf geringe öffentliche Akzeptanz stoßen
- eine positive Kosten-Nutzen-Analyse für freiwilliges und verpflichtendes Nachrüsten mit FAS ergab sich nur für die Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer und Warnung vorne und seitlich an Bussen für mehr als 8 Insassen (Fahrzeugklassen M2 und M3) und für das verpflichtende Nachrüsten von Systemen zur Information über Tempolimits bei den Fahrzeugklassen M2 und M3. Die Berater waren der Meinung, dass nur diese Fahrzeuge eine positive Kosten-Nutzen-Analyse aufweisen, da die Flotten-größen gering und diese Fahrzeuge im Vergleich mit den anderen Fahrzeugklassen unverhältnismäßig oft in Unfälle verwickelt sind.

Die FIVA war nicht zur Teilnahme eingeladen, wahrscheinlich weil sich die Studie nur auf Fahrzeuge mit einem Alter bis zu 19 Jahren beschränkte. Angesichts der Folgen einer möglichen verpflichtenden Nachrüstung historischer Fahrzeuge mit FAS – d.h. der Probleme aus technischer Sicht und bezüglich der Authentizität der Fahrzeuge – wird die FIVA dem Autor der Studie ihre Position erläutern.

INFORMATION

Der europäische Dachverband Verkehr & Umwelt (T&E) behauptet, Elektrofahrzeuge seien weniger CO2-intensiv als solche mit Verbrennungsmotor

Der Umweltlobbyist T&E hat ein neues Tool entwickelt, um den CO2-Ausstoß von Kraftfahr-zeugen zu bestimmen. Es kombiniert die Daten aus dem Strommix der EU-Mitgliedstaaten mit den Emissionen aus der Herstellung von Fahrzeugen und Batterien. T&E behauptet, es zeige, dass Elektrofahrzeuge während ihrer gesamten Nutzungsdauer dreimal so wenig CO2 ausstoßen wie Benziner oder Dieselfahrzeuge, und das selbst in Polen, wo der Großteil des elektrischen Stroms in Kohlekraftwerken erzeugt wird. Die Organisation weist auch darauf hin, dass die Emissionen von Elektrofahrzeugen im Laufe ihrer Nutzung geringer werden, da der Anteil von Kohlestrom durch erneuerbare Energien ersetzt wird. 2030 sollen Elektrofahrzeuge vier-mal so sauber sein wie konventionell angetriebene Fahrzeuge.

Die Batterien verursachen nach wie vor den Großteil der Kohlenstoffbilanz eines Elektrofahrzeugs. Ihre CO2-Lastigkeit wird allerdings durch die Herstellung in industriellem Maßstab verringert.

Elektroauto: Verkaufszahlen

Aus Analysen des International Council on Clean Transportation (ICCT) geht hervor, dass die Zahl der neuzugelassenen Kfz im März 2020 gegenüber 2019 um 53 % zurückgegangen ist. Im laufenden Jahr wird der Rückgang mit 27 % beziffert. Demgegenüber sind die Verkaufszahlen für Elektro-Pkw gestiegen. Dieser Zuwachs ist zum Teil wohl auf Kaufanreize in großen Märkten, wie z.B. Deutschland, zurückzuführen, wo der Anteil der Elektrofahrzeuge seit 2019 und bis zum März 2020 von 4 % auf 9 % gestiegen ist.

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.