



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 Juni 2020

Virtuelle Sitzung der Interessensgruppe „Historische Fahrzeuge“ des Europäischen Parlaments (EPHVG)

Am 25. Juni 2020 hat sich die Interessensgruppe in einem virtuellen Meeting über die Auswirkungen von Covid-19 auf die Oldtimerbewegung ausgetauscht. Mitglieder der FIVA haben eine vom Verband der britischen Oldtimerclubs (FBHVC) im Juni durchgeführte Studie vorgestellt. Untersucht wurde, wie sich die Pandemie auf die Aktivitäten der Clubs auswirkt und wie Mitgliederkommunikation und Kontaktpflege gehandhabt werden. Weiterhin gab es Informationen über abgesagte oder verschobene Veranstaltungen und virtuelle Meetings, über die Mitgliederkommunikation der FIVA und gemeinnützige Aktionen der nationalen Vertretungen der FIVA (ANF) sowie eine deutsche Messe, die nicht wie geplant als Präsenzveranstaltung sondern virtuell durchgeführt wurde. Dann wurde ein Pressespiegel über eine europaweite Studie zu Umweltzonen vorgestellt. Verbraucher sprechen sich infolge der Gesundheitskrise vermehrt positiv dazu aus. Allerdings habe die Europäische Kommission den Leitfaden zu den Zugangsregelungen für Städte noch immer nicht veröffentlicht. Die FIVA berichtete weiterhin, dass in einigen Ländern Modelle zu Verschrottungsprämien umgesetzt werden, um die Wirtschaft zu unterstützen. Hierdurch würden womöglich historische Fahrzeuge verloren gehen (Einzelheiten siehe unten).

INFORMATION

Fahrzeughersteller fordern Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im Rahmen des EU-Aufbauplans

Der Dachverband der europäischen Fahrzeughersteller (ACEA) und Vertreter der Energiewirtschaft haben sich kritisch zu dem Corona-Aufbauplan der EU geäußert. Der Bedarf an Ladestationen sei doppelt so hoch wie angesetzt: bis zum Jahr 2030 müssten nicht 1 Million, sondern 2 Millionen Ladesäulen eingerichtet werden. Die Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe aus dem Jahre 2014 sei entsprechend anzupassen.

Der Schwerpunkt solle laut ACEA auf der Infrastruktur in Städten und an strategischen Punkten entlang des europäischen Fernstraßennetzes liegen. Gleichzeitig geht der europäische Dachverband Verkehr & Umwelt (T&E) von einer Preisparität zwischen Elektroautos und herkömmlichen Modellen im Jahre 2024 aus. Bis 2030 werde ein jährlicher Absatz von 5 Millionen E-Fahrzeugen erwartet.

Sprithersteller streben nach Klimaneutralität

Ein europäischer Verband der Mineralölwirtschaft und Raffinerieindustrie hat ein Konzept vorgelegt, das den Weg zur Klimaneutralität durch Aufgabe fossiler Brennstoffe und Umstellung der Produktion auf CO₂-arme Flüssigkraftstoffe (LCLF) in den nächsten drei Jahrzehnten weisen soll. ...Im ehrgeizigsten Szenario könne für alle verbleibenden Flüssigkraftstoffe im Straßenverkehr Klimaneutralität und eine 50%ige Verringerung der Kohlenstoffintensität im europäischen Luft- und Schiffsverkehr erreicht werden. Die Zielsetzung solle eher auf einem Miteinander mit der Elektrifizierung des Straßenverkehrs anstatt auf einem Gegeneinander liegen.

In seiner Verlautbarung weist der Verband auf die Energiedichte und unkomplizierte Lagerung von LCLF sowie die Möglichkeit hin, solche Kraftstoffe schon bei den jetzigen Fahrzeugen einsetzen zu können. Der Verband sieht die Zukunft auf dem Weg zu Nullemissionen in der Entwicklung von Technologien für 1G-Biokraftstoffe, die Hydrierung von Pflanzenölen/Abfällen und Rückständen, BTL-Kraftstoffe, fortgeschrittene Biokraftstoffe und E-Fuels, CO₂-Sequestrierung (CCS) und sauberen Wasserstoff für den Raffineriebetrieb. Der Verband fügt noch hinzu, dass die ersten Anlagen dieser Art im industriellen Maßstab spätestens ab 2025 die Produktion aufnehmen könnten.

Umfrage in europäischen Städten: wachsender Zuspruch für Umweltzonen

Wie eine im Auftrag des europäischen Dachverbands Verkehr & Umwelt (T & E) und der Europäischen Allianz für öffentliche Gesundheit (EPA) durchgeführte Umfrage über Luftqualität in 21 Städten in Belgien, Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien und dem Vereinigten Königreich ergeben hat, wollen 64% der Befragten verhindern, dass die vor der Pandemie in der Stadt herrschenden Luftbelastungswerte wieder erreicht werden. 68% der Bewohner von Metropolregionen waren der Ansicht, dass Städte „effektive Maßnahmen“ gegen die Luftverschmutzung treffen müssen (hier kam die größte Zustimmung aus spanischen, italienischen und britischen Städten). 63% der Autofahrer in Europa befürworteten Fahrverbote für Fahrzeuge mit hohem Stadtstoffausstoß und 74% waren der Auffassung, dass Städte ihre Einwohner mit effektiven Maßnahmen vor Schadstoffbelastung schützen müssten, auch wenn damit eine Umwidmung des Straßenraums für Fußgänger, Fahrradfahrer und den ÖPNV verbunden wäre.

In Anbetracht der aktuellen Umstände überraschen diese Ergebnisse nicht. Relevant ist jedoch, dass sie die Politik beeinflussen können. Laut T & E haben die Bürgermeister von Paris, Brüssel und London bereits den Ausbau von Radwegen und die erneute Einrichtung von Umweltzonen veranlasst... die Herausforderung besteht nun darin, bislang temporäre nachhaltige Maßnahmen dauerhaft umzusetzen, statt umweltschädlicher Autos Elektrofahrzeuge gemeinsam zu nutzen und andere Städte zu überzeugen, dem Beispiel zu folgen.

Luftqualitätsziele werden nicht erreicht

Angaben der Europäischen Kommission zufolge besteht die Gefahr, dass die verbindlichen Luftqualitätsziele für 2030 in mindestens der Hälfte der EU-Mitgliedsstaaten nicht erreicht werden. Die Kommission ist der Auffassung, dass in den meisten Mitgliedsstaaten die geplanten Maßnahmen zur Reduzierung der fünf wichtigsten Luftschadstoffe – Stickoxide, flüchtige organische Verbindungen außer Methan (NMVOCs), Ammoniak, Feinstaub (PM_{2,5}) und Schwefeldioxid gemäß EU-Richtlinie über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe – unzureichend sind. Bei über der Hälfte der 20 bisher geprüften nationalen Luftreinhalteprogramme sieht die Kommission zumindest bei einem der Schadstoffe ein „hohes Risiko“ der Nichteinhaltung

der Ziele für 2030. Lediglich sieben Mitgliedstaaten sind so aufgestellt, dass alle Grenzwerte eingehalten werden.

Dementsprechend fordert die Kommission Nachweise, wie die betroffenen Länder ihren Verpflichtungen durch Umsetzung effektiverer Maßnahmen in allen Sektoren, insbesondere dem Landwirtschafts-, Verkehrs- und Energiesektor, nachkommen wollen. Zwei Mitgliedstaaten, Rumänien und Griechenland, haben bisher kein nationales Luftreinhalteprogramm vorgelegt und müssen sich nun in einem Vertragsverletzungsverfahren rechtfertigen.

Die Einschätzung beruht auf den CO₂-Emissionen von Neufahrzeugen, die im letzten Jahr weiterhin gestiegen sind. Vorläufigen Zahlen der Europäischen Umweltagentur zufolge sind die Kohlendioxid-Emissionen von Neuwagen und Transportern 2019 um 1,3% gestiegen, und zwar das dritte Jahr in Folge. Zugeschrieben wird dies dem steigenden Absatz von SUVs, die 38 % aller Neuzulassungen ausmachten.

Abwrackprämie kommt zurück

In einigen Ländern wird überlegt, die infolge der Corona-Pandemie eingebrochenen Absätze in der Autobranche mit einer Umweltprämie anzukurbeln. Spanien will die Automobilindustrie mit einem Hilfspaket von 3,75 Milliarden Euro unterstützen. Vorgesehen ist für 2020 auch eine Umweltprämie in Höhe von 250 Euro nicht nur für E-Autos, sondern auch umweltfreundlichere Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von bis zu 120 g/km and 155 g/km. Für den Kauf von Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeugen sowie gasbetriebenen LKW sind weitere 100 Milliarden Euro bereitgestellt. Frankreich und Deutschland haben hier ebenfalls Förderungen vorgesehen. In Frankreich wird der Erwerb von Elektrofahrzeugen mit bis zu 12.000 Euro pro Person unterstützt. Auch in Deutschland werden nur Elektrofahrzeuge direkt unterstützt.

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.