



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 Juli 2020

#### **Europäische Kommission verschiebt Veröffentlichung des Leitfadens zu Einfahrtregelungen für Fahrzeuge in Städten auf unbestimmte Zeit**

2017 haben externe Experten in einer für die Europäische Kommission erstellten Studie Empfehlungen für die Umsetzung von Einfahrtregelungen für Fahrzeuge in Städten (UVAR) ausgesprochen. Unter anderem wurde die Einrichtung von Umweltzonen angeregt. Der Bericht enthielt auch die Empfehlung, dass historische Fahrzeuge von der Gebührenpflicht oder Fahrverboten im Rahmen von Umweltzonen ausgenommen werden sollten.

Die Europäische Kommission hat daraufhin beschlossen, selbst einen offiziellen Leitfaden herauszugeben (auf Grundlage der Studie aus 2017), um kommunalen und staatlichen Behörden eine Vorlage mit bewährten Maßnahmen für die Zufahrtbeschränkungen in Städten an die Hand zu geben. Zielsetzung war es, einen einheitlichen Ansatz bei künftigen Maßnahmen zur Zugangsregelung in Städten zu finden, um der Verwirrung entgegenzuwirken, die unter den Autofahrern angesichts der von Stadt zu Stadt unterschiedlichen Regelungen für Zufahrtbeschränkungen/Umweltzonen herrscht. Terminiert war die Veröffentlichung des Leitfadens vor Ablauf der Amtszeit der Kommission 2014-2019. Allerdings kam es zu Verzögerungen und der neue Kommissar für Verkehr hat dann beschlossen, die Veröffentlichung aufzuschieben. Wann oder ob überhaupt der Leitfaden umgesetzt wird, wurde nicht gesagt.

#### **Beitrag der FIVA zur geplanten Strategie der Europäischen Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität**

Die EU-Kommission wird voraussichtlich im Jahresverlauf ihre Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vorlegen. Richtungsweisend ist hierbei das im Rahmen des European Green Deal gesteckte Ziel, die vom Verkehr verursachten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % zu senken. Außerdem sollen Maßnahmen gefördert werden, die sicherstellen, dass der Verkehrssektor „fit für eine saubere, digitale und moderne Wirtschaft“ ist. Ziele sind u.a. die verstärkte Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge, nachhaltige Alternativlösungen für Öffentlichkeit und Wirtschaft, Förderung von Digitalisierung und Automatisierung sowie die Verbesserung von Konnektivität und Zugang zu Fahrzeugdaten. Die FIVA hat im Vorfeld der Veröffentlichung der Kommunikation eine Stellungnahme abgegeben und folgende Punkte hervorgehoben:

- Definition des Begriffs historisches Fahrzeug der FIVA und Legaldefinition der EU
- Erfordernis des Erhalts des automobilen Kulturerbes für künftige Generationen
- Wirtschaftliche und soziale Aspekte der Oldtimerbewegung
- Bedenken der FIVA, dass durch gesteuerte Maßnahmen zur Halbierung der Anzahl mit konventionellem Kraftstoff betriebener Pkw im Stadtverkehr bis 2030 und vollständigem Verzicht auf solche Fahrzeuge in Städten bis 2050, zur umfassenderen Anwendung des Prinzips der Kostentragung durch die Nutzer und Verursacher, sowie zur Senkung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr auf nahezu Null bis 2050, wie im Weißbuch zum Verkehr 2011 vorgestellt, die Nutzung historischer Fahrzeuge faktisch unmöglich wäre.
  - o Mit dem vorgesehenen Fahrverbot für mit konventionellem Kraftstoff betriebene Fahrzeuge in Städten könnten in der Stadt wohnende Besitzer historischer Fahrzeuge diese nicht mehr im Straßenverkehr nutzen.
  - o Auch eine Umsetzung des Verursacherprinzips würde den Reiz des Oldtimerfahrens trüben: Die Kosten pro km Laufleistung wären unverhältnismäßig hoch, da historische Fahrzeuge im Vergleich zu modernen/elektrisch betriebenen Autos in puncto Emissionen schlecht abschneiden.
  - o Schließlich wäre der Ausbau intelligenter Verkehrssysteme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von der Konnektivität zwischen Fahrzeugen und zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur abhängig. Dies hätte zur Folge, dass historische Fahrzeuge aufgrund von Kompatibilitätsproblemen überhaupt nicht mehr im Straßenverkehr zu sehen wären. Auch wäre eine vorgeschriebene Aufrüstung mit intelligenten Verkehrssystemen bei manchen Fahrzeugen technisch schlicht nicht möglich und würde die Authentizität und somit die korrekte Erhaltung des automobilen Kulturerbes gefährden.
  - o Die Erhaltung des automobilen Kulturgutes setzt voraus, dass historische Fahrzeuge auf öffentlichen Verkehrswegen genutzt werden können. Gibt es diese Freiheit nicht, wird das automobile Kulturerbe schlussendlich auf einige wenige Fahrzeuge reduziert, die man nur als Museumsexponate bestaunen kann.
  - o Historischen Fahrzeugen sollte daher, wo erforderlich, eine Sonderstellung eingeräumt werden, die sie von allen anderen Fahrzeugen abhebt, sodass sie von Fahrverboten und dem Verursacherprinzip ausgenommen werden können. Insbesondere in Städten wären ansonsten Besitzer von historischen Fahrzeugen nicht gezwungen, ihre Fahrzeuge zu verkaufen oder abzugeben und somit das Kulturerbe aufzugeben, das sie doch für künftige Generationen bewahren wollen. Die Nutzung historischer Fahrzeuge darf nicht unerschwinglich werden. Historische Fahrzeuge müssen auch weiterhin – sicher – auf öffentlichen Verkehrswegen genutzt werden können, wenn die Vernetzung der Fahrzeuge untereinander und mit der Infrastruktur im Dienste der Verkehrssicherheit und des Verkehrsmanagements Alltag geworden ist.

## **Europäisches Parlament lehnt Antrag der Umweltkommission zu Chromtrioxid ab**

Am 9. Juli hat das Europäische Parlament einen Antrag des Unterausschusses abgelehnt, dessen Annahme die Entscheidung der Europäischen Kommission über die Zulassung der weiteren Verwendung von Chromtrioxid zur Chrombeschichtung (unter kontrollierten Bedingungen) erneut verzögert hätte. Der Antrag war von 3 Abgeordneten der Grünen, Sozialdemokraten und Liberalen im Europäischen Parlament eingereicht worden, konnte jedoch von den anderen Fraktionen außer

den linksextremen und grünen Gruppierungen abgeschmettert werden, die die Ansicht vertreten, dass die Zulassung einer kontrollierten Verwendung von Chromtrioxid kein Gesundheits- oder Umweltrisiko darstellt.

## INFORMATION

### **Umweltgruppierungen gegen Forderung der Kfz-Hersteller, die Anpassung der Emissionsgrenzen aufzuschieben**

Verschiedene Umweltgruppierungen, darunter der europäische Dachverband Verkehr & Umwelt (Transport and Environment bzw. T&E) und das Europäische Umweltbüro (EEB), haben die Europäische Kommission aufgefordert, die vom europäischen Kfz-Herstellerverband ACEA vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie geforderte Verschiebung der Emissionsvorgaben der EU für die Autobranche um sechs Monate zurückzuweisen. Nach Auffassung des ACEA habe die angeregte Verschiebung keine Auswirkungen auf den Schadstoffausstoß der betroffenen Fahrzeuge oder die Luftqualität. Aufgrund des Produktionsstopps und Absatzeinbrüchen hätten sich erhebliche Lagerbestände aufgetürmt. Den Umweltgruppierungen zufolge handele es sich bei der Forderung des ACEA um „...einen weiteren Versuch, die Anwendung der Emissionsvorgaben für Pkw, Transporter und Lkw auszuhebeln... und wäre keine adäquate Reaktion auf die derzeitige Gesundheits- und Wirtschaftskrise. Sie steht in krassem Widerspruch zu Sinn und Zweck des European Green Deal und dessen ambitionierter Vorgabe von Nullemissionen.“.

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.**