



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 Oktober 2020**

### **Konsultation der EU-Kommission zu nächsten Schritten bei Altfahrzeug-Richtlinie**

Im Nachgang zu unserem Bericht zur Altfahrzeug-Richtlinie im August-/September-Newsletter hat die EU-Kommission einen Fahrplan auf der Grundlage der Erkenntnisse des Evaluierungsberichts veröffentlicht und um Stellungnahmen Dritter gebeten. Die FIVA wird ihre Ansichten mitteilen und insbesondere darauf hinweisen, dass:

- in der Richtlinie der Begriff „Altfahrzeug“ definiert werden muss, um klarzustellen, dass ganz allein der Halter entscheiden darf, ob es sich in einem gegebenen Fall um ein Altfahrzeug handelt. Ist der Fahrzeughalter verpflichtet, ein Fahrzeug am Ende seiner Nutzungsdauer zum Altfahrzeug zu erklären, muss die Möglichkeit gegeben sein, das Fahrzeug nicht zum Altfahrzeug zu erklären und ihm so das potenzielle Fortleben als historisches Fahrzeug zu sichern;
- zu klären ist, welche Rolle die Zulassung hinsichtlich der Erklärung zum Altfahrzeug spielt;
- zu gewährleisten ist, dass der Export eines historischen Fahrzeugs möglich bleibt, wenn der Export von Altfahrzeugen (einschließlich nicht-verkehrstüchtiger Fahrzeuge) verboten wird;
- der Tatsache, dass die Reparaturkosten für historische Fahrzeuge möglicherweise in keinem proportionalen Verhältnis zum Fahrzeugwert stehen, systematisch Rechnung getragen werden muss;
- zu gewährleisten ist, dass Ersatzteile für den weiteren Gebrauch in historischen Fahrzeugen verfügbar bleiben und dass die Demontage zum Zwecke der Restaurierung nicht zur Einstufung als Altfahrzeug führt.

## **INFORMATION**

### **Konsultation der EU-Kommission zu Emissionen von Neufahrzeugen**

Die EU-Kommission hat eine Konsultation zu Plänen für strengere CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für Pkw (unter anderem Maßnahmen zur Verringerung von Treibhausgas-Emissionen) gestartet mit dem Ziel, den Druck auf die Hersteller zu erhöhen, damit sie auf die Produktion von Elektrofahrzeugen umsteigen. Neue Abgasnormen wurden zwar erst letztes Jahr verabschiedet, doch die Kommission ist überzeugt, dass es weiterer Bemühungen bedarf, wenn sowohl die neuen CO<sub>2</sub>-Ziele für 2030 als auch die bis 2050 angestrebte Klimaneutralität erreicht werden sollen. Die bestehenden Vorschriften sehen eine Minderung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes um 15 % (im Vergleich zu 2021) für Pkw und

Transporter ab 2025 sowie um 37,5 % für Pkw und um 31 % für Transporter ab 2030 vor. Die Kommission will nicht nur diese Ziele verschärfen, sondern bittet auch um Rückmeldung zu Wegen der „Förderung und Bevorzugung von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen“.

## **Studie der NGO European Public Health Alliance (EPHA) zu Auswirkungen der Luftverschmutzung**

Eine auf Daten aus 432 Städten in der EU, Großbritannien, Norwegen und der Schweiz beruhende Studie der europäischen Allianz für öffentliche Gesundheit (EPHA) ist zum Ergebnis gekommen, dass bei Berücksichtigung der vorzeitigen Todesfälle, der Kosten für ärztliche Behandlung, verlorener Arbeitszeit und sonstiger Gesundheitskosten infolge der Belastung durch Feinstaub (PM), Ozon und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) die Kosten der Luftverschmutzung sich auf insgesamt 166 Milliarden € belaufen. Im Einzelnen fand die Studie, dass die höchsten Kosten auf London mit 11,38 Milliarden € entfallen, gefolgt von Bukarest (6,35 Milliarden €) und Berlin (5,24 Milliarden €). Die Auswertung der Pro-Kopf-Kosten zeigt, dass fünf der zehn am stärksten belasteten Städte sich in Italien befinden (pro Bürger fallen in Mailand, Padua, Venedig, Brescia und Turin zwischen 2.843 € und 2.076 € an). Studien wie diese sollen politische Maßnahmen beeinflussen und steuern. In diesem Zusammenhang erklärte der Generalsekretär der EPHA bei der Veröffentlichung der Studie: „In großem Maße lässt sich die Situation durch die Verkehrspolitik beeinflussen, und Städte können Kosten einsparen, indem sie auf emissions-freie städtische Mobilität umsteigen.“ Er rief dazu auf, den „ölbasierten Verkehr durch nachhaltigere, aktivere und emissionsfreie Alternativen, insbesondere Zufußgehen, Radfahren und saubere Fahrzeuge“ zu ersetzen.

## **Neue Chemikalienstrategie der EU-Kommission**

Die Europäische Kommission hat eine Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit veröffentlicht mit dem Ziel, Verstöße und die Verwendung der giftigsten Substanzen besser zu handhaben und Innovation zu fördern. Weg von der Bewertung nach unterschiedlichen Vorschriften und hin zum Leitsatz „eine Substanz, eine Bewertung“ – das ist das Ziel der Strategie. So soll vermieden werden, dass die giftigsten Substanzen aufgrund einer allgemeinen Bewertung für Verbraucherprodukte auch in Lebensmittelkontaktmaterialien, Spielsachen, Kinderpflegeprodukten, Kosmetika, Waschmitteln, Möbeln und Textilien verwendet werden. Diese Herangehensweise soll auch auf Chemikalien, die das Immun- und Nervensystem, die Atmung und spezifische Organe belasten, ausgeweitet werden. Gleichzeitig soll eine „Null-Toleranz für Verstöße“ dafür sorgen, dass rechtswidrige REACH-Registrierungsdossiers ihre Gültigkeit verlieren. Die Strategie ist mit dem Europäischen Grünen Deal gekoppelt. Dazu bemerkte die Vereinigung der Chemikalienhersteller, dass eine erfolgreiche Strategie zu einem besseren Gleichgewicht zwischen einfachen Verboten von Chemikalien aufgrund ihrer gefährlichen Eigenschaften und der Befürwortung von Technologielösungen für die Umsetzung des Grünen Deals führen sollte. Hingegen beklagte die Vereinigung des Kraftstoffhandels FuelsEurope „den engen Fokus auf den Ersatz von Gefahrstoffen und die Bevorzugung eines breiteren generischen Risikomanagements“ und den Strategieansatz nach dem Motto „eine Lösung für alle“ für die Bewertung chemischer Gemische.

## **Konferenz zur städtischen Mobilität visiert emissionsfreie Mobilität an**

Im Mittelpunkt der ersten Tagung zur städtischen Mobilität (Urban Mobility Days), die Anfang Oktober stattfand, stand der Übergang zur emissionsfreien Mobilität in Städten. 2000 Experten nahmen an der virtuellen Diskussion unter dem Motto „Emissionsfreie Mobilität für alle“ teil. Im Blickpunkt standen Lösungen für eine nachhaltigere Mobilität in Städten unter der Zielsetzung, Europa bis 2050 zum emissionsfreien Kontinent zu machen, wie es der Europäische Grü-ne Deal vorsieht. Die EU-Kommissarin für Verkehr, Adina Vălean, eröffnete die Konferenz mit Ausführungen zu den Auswirkungen der Covid-Pandemie auf die städtische Mobilität, erklärte jedoch, das übergeordnete Ziel bleibe der Einsatz aller verfügbaren Mittel zur Erreichung einer emissionsfreien Mobilität in den Städten, und kündigte abschließend an, dass die Kommission ihre Strategie für

nachhaltige und intelligente Mobilität (siehe Newsletter Juli und September) noch vor Jahresende veröffentlichen werde. Darin würden Mittel zur Erreichung dieses Ziels angesprochen.

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.**