



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 November 2020

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

Anlässlich der virtuellen Sitzung der EPHVG am 11. November 2020 äußerte sich die FIVA näher zu folgenden Themen:

- **Status der Altfahrzeug-Richtlinie** und FIVA-Beitrag zur Konsultation zur Altfahrzeug-Roadmap im November in Vorbereitung auf die Novellierung der Richtlinie. Erwägungsgrund 10 der Altfahrzeug-Richtlinie lautet: *Oldtimer, d. h. historische Fahrzeuge, Fahrzeuge mit Sammlerwert oder Fahrzeuge, die für Museen bestimmt sind, die in vernünftiger und umweltverträglicher Weise fahrbereit oder in Teile zerlegt aufbewahrt werden, fallen nicht unter die Definition von Abfall im Sinne der Richtlinie 75/442/EWG und nicht in den Geltungsbereich der vorliegenden Richtlinie.* Dies ist insofern zutreffend, als mit Erhalt und Nutzung historischer Fahrzeuge zwei Kernziele der Richtlinie erreicht werden: die Wiederverwendung (oder Weiterverwendung) von Produkten und die damit verbundene Abfallreduzierung. Zwar legt Erwägungsgrund 10 nahe, dass die Richtlinie sich nicht auf die Oldtimerbewegung auswirkt, aber der FIVA sind Fälle aus den letzten Jahren bekannt, in denen Verkäufe von historischen Fahrzeugen innerhalb und außerhalb der EU nicht gestattet wurden, weil die Behörden des jeweiligen Ausfuhrlandes die Fahrzeuge als „Abfall“ betrachteten – obwohl die Käufer vorhatten, die Fahrzeuge zu restaurieren. Die FIVA sieht auch andere unbeabsichtigte Auswirkungen der Richtlinie. Daher formulierte die FIVA folgende Forderungen:
 - o Novellierung der Richtlinie durch Aufnahme einer Altfahrzeug-Definition, wonach die Entscheidung, das Leben eines Fahrzeugs zu beenden, allein beim Eigentümer liegt. Dies würde auch den grenzüberschreitenden Verkauf historischer Fahrzeuge sicherstellen, die nicht zugelassen sind oder für die keine aktuelle TÜV-Bescheinigung vorliegt.
 - o Schaffung der Möglichkeit in der Richtlinie, dass bei Anlieferung eines als historisch eingestuftes Fahrzeugs zur Verschrottung Oldtimerorganisationen kontaktiert werden können, um gegebenenfalls einen neuen Eigentümer zu finden und damit das technische Erbe zu bewahren. Ebenso sollte eine Schutzbestimmung vorgesehen sein, die es ermöglicht, „Scheunenfunde“ und/oder historische Fahrzeuge ohne Zulassungsunterlagen zu bewahren, so dass sie restauriert und von neuen Eigentümern wiederverwendet werden können.

- o Klarstellung in der Richtlinie, dass ein zur Restaurierung zerlegtes Fahrzeug nicht als Altfahrzeug eingestuft wird; Schutzbestimmungen zur Bewahrung von Teilen im Rahmen der Altfahrzeugverwertung für eine Wiederverwendung in historischen Fahrzeugen; und Schutzbestimmungen zur Entnahme/zum Ausbau von Teilen aus einem historischen Fahrzeug, um sie für ein anderes historisches Fahrzeug zu verwenden, ohne deren Identität oder Herkunft nachweisen zu müssen.
 - o Ausnahmeregelung zur Vermeidung der unnötigen Verschrottung eines historischen Fahrzeugs, wenn dieses nicht zur Ausfuhr verkauft werden kann (und daher verschrottet werden würde), falls die Reparaturkosten mehr als 50 % des Fahrzeugwertes betragen (was in manchen Ländern der Fall ist). Die obigen Maßnahmen würden allesamt Rechtssicherheit über die in Erwägungsgrund 10 ausgedrückte Absicht schaffen.
 - o Beibehaltung der Ausnahme für Bleibatterien, da diese sowohl für neue als auch historische Fahrzeuge weiterhin notwendig bleiben.
- **Sozioökonomische FIVA-Umfrage 2020.** Hierbei wurden Einzelheiten zum Hintergrund der Studie und zum Status der Datenerhebung kommuniziert; die Ergebnisse werden voraussichtlich Anfang 2021 veröffentlicht. Bernd Lange, Vorsitzender der EPHVG, bot an, die Studienergebnisse im Rahmen einer Veranstaltung im Parlament vorzustellen.
 - **Auswirkungen von Covid-19 auf die Oldtimerbewegung:** 2020 fanden keine FIVA-Welt-Veranstaltungen statt; Auto- und Motorrad-Welt-Veranstaltungen sind nun für das zweite Halbjahr 2021 geplant; 74 % der internationalen FIVA-Veranstaltungen wurden abgesagt oder verschoben; 47 % der nationalen FIVA-Veranstaltungen wurden abgesagt oder verschoben; einige verschobene Veranstaltungen fanden statt: 1000 Miles in CZ/SK (August) und Mille Miglia in IT (Oktober) und die FIVA-Jahreshauptversammlung 2020 als virtuelle Veranstaltung.

INFORMATION

Europäische Kommission berät über Null-Schadstoff-Aktionsplan für Luft, Wasser und Boden

Mitte November kündigte die Europäische Kommission eine öffentliche Konsultation zu einem Null-Schadstoff-Aktionsplan für Luft, Wasser und Boden an. Dieser ist Bestandteil des Grünen Deals (siehe Aktueller Stand EU-Gesetzgebung Dezember 2019) und wird der EU – neben zahlreichen anderen Maßnahmen gegen landwirtschaftliche und industrielle Verschmutzung – als weiteres Instrument dienen, die Einhaltung von Luftqualitätsvorschriften durch die Mitgliedstaaten sicherzustellen.

EU wirft Frankreich Verstöße gegen Luftqualitätsvorschriften vor

Wie die Europäische Kommission Frankreich mitgeteilt hat, bestätigen die erhobenen Daten, dass die Feinstaubbelastung in Paris und auf Martinique seit einigen Jahren die Tagesgrenzwerte der EU-Richtlinie über die Luftqualität überschreiten. Sie hat diesbezüglich eine Klage gegen die Regierung angekündigt und dabei auch angeführt, dass der Europäische Grüne Deal den Schwerpunkt auf die Minderung der Luftverschmutzung legt, was auch ein zentraler Aspekt des Null-Schadstoff-Aktionsplans sein wird (siehe oben). Der EuGH urteilte bereits 2019, dass Frankreich in 12 Ballungszentren „systematisch und dauerhaft“ gegen die Stickstoffdioxid-Grenzwerte verstieß. Frankreich war zudem einer der 11 Mitgliedsstaaten, die es versäumten, innerhalb der für 2019 gesetzten Frist gemäß der NEC-Richtlinie Pläne zur Verringerung der Schadstoffbelastung vorzulegen.

Urteil des Europäischen Gerichtshofs gegen Italien aufgrund von Verstößen gegen Luftqualitätsrichtlinie

Laut EuGH-Urteil ist Italien nicht gegen überhöhte Luftverschmutzungswerte vorgegangen und hat damit seine Pflichten gemäß der EU-Luftqualitätsrichtlinie verletzt. Insbesondere war in mehreren Regionen ein anhaltender Verstoß gegen die Tages- und Jahresgrenzwerte für Feinstaubemissionen (PM 10) festzustellen. Die Europäische Kommission leitete das Vertragsverletzungsverfahren vor drei Jahren ein und wies darauf hin, dass mehrere Hauptballungszentren, wie Mailand, Turin, Vicenza und die Lombardei, in diesem Zeitraum gegen die PM 10-Jahresgrenzwerte verstießen, während Rom und Palermo die in der Richtlinie von 2008 festgelegten Tagesgrenzwerte überschritten. Italiens Argument, das Land hätte angesichts eines teilweisen Rückgangs der Luftverschmutzung nicht gegen EU-Recht verstoßen, wurde vom Gericht ebenso zurückgewiesen wie die Behauptung, man könne den italienischen Staat nicht für übermäßige Verschmutzung aufgrund geographischer Faktoren oder durch Emissionen anderer Mitgliedsstaaten verantwortlich machen.

Umweltschutzpolitik der Kommission unter Druck durch die Europäische Umweltagentur

Aus dem Jahresbericht der EUA geht hervor, dass Feinstaub (PM 2,5) 2018 der tödlichste Luftschadstoff und für den vorzeitigen Tod von etwa 417.000 Menschen verantwortlich war. Der Bericht führte zudem 55.000 vorzeitige Todesfälle auf Stickstoffdioxid (NO₂) und 20.600 auf bodennahes Ozon in 41 europäischen Ländern zurück. Zwar nannte der Bericht bei den meisten Schadstoffen positive Entwicklungen (einschließlich einer Senkung der PM 2,5-Belastung um 13 %), aber er nahm die Anzahl vorzeitiger Todesfälle auch zum Anlass, ehrgeizige neue Umweltschutzmaßnahmen zu fordern. Allerdings stellte der Bericht auch heraus, dass Bau-, Land- und Abfallwirtschaft in puncto Schadstoffverringerung deutlich hinter dem Straßenverkehr und der Energieversorgung liegen. Umweltkommissar Virginijus Sinkevicius erwiderte auf den Bericht hin, die Europäische Kommission beabsichtige „eine deutliche Verstärkung unserer Bemühungen zur Schadstoffreduzierung“ im Null-Schadstoff-Aktionsplan (siehe oben).

Emissionen von Hybridfahrzeugen laut Interessengruppe Umwelt und Verkehr höher als angegeben

Laut von der Umwelt-Interessengruppe T&E veröffentlichter Forschungsergebnisse liegen die Kohlendioxidemissionen von Plugin-Hybriden deutlich über den Herstellerangaben. Der CO₂-Ausstoß der in der Studie untersuchten großen SUV-Modelle von BMW, Volvo und Mitsubishi im Fahrbetrieb mit voll aufgeladener Batterie war 28-89 % höher als angegeben. Bei entladener Batterie erhöhte sich der Unterschied auf das Drei- bis Achtfache der offiziellen Zahlen. Ferner wurde festgestellt, dass die Emissionen bis zu 12-mal höher als der angegebene Durchschnittswert waren, wenn sich das Fahrzeug im Batterielademodus befand. Laut T&E könnte dies Konsequenzen haben, wenn ein Fahrzeug mittels „Geofencing“-Technologie vor dem Einfahren in eine Umweltzone zum Aufladen seiner Batterie aufgefordert wird. Daher empfahl T&E, Kaufprämien strikt auf emissionsfreie Fahrzeuge zu beschränken und Steuererleichterungen nur für Plugin-Hybride mit einer Reichweite von 80 km oder mehr im reinen Batteriebetrieb zu gewähren.

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.