



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 Dezember 2020**

### **Europäische Kommission verabschiedet Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität**

Am 9. Dezember verabschiedete die Europäische Kommission ihre Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität. Das Papier ist relativ kurz (siehe Link: [EUR-Lex - 52020DC0789 - DE - EUR-Lex europa.eu](#)) und deckt alle Formen von Mobilität ab, sei es zu Land, auf der Schiene, in der Luft oder zu Wasser. Demnach bestehen aus Sicht der Europäischen Kommission die größten Herausforderungen darin, die Verkehrsemissionen deutlich zu senken und den Verkehr nachhaltiger zu gestalten – letztendlich sollen Straßenfahrzeuge emissionsfrei sein. Daher haben einige Maßnahmen eine wesentliche Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen zum Ziel. Gleichzeitig soll ein Umfeld geschaffen werden, in dem historische Fahrzeuge gegenüber dem Großteil des Fahrzeugbestands eine Sonderstellung einnehmen. Für die FIVA ist dabei von Bedeutung, dass die Europäische Kommission:

- Weiter beabsichtigt, den Verkehr sauberer und sicherer zu machen
- Sich zum Ziel gesetzt hat, dass 2030 auf den Straßen 30 Millionen emissionsfreie Fahrzeuge unterwegs sind, und ab 2050 nahezu alle Autos, Transporter, Busse und neuen Schwerlastfahrzeuge emissionsfrei sind
- Weiter auf den Einsatz intelligenter Verkehrssysteme abstellt, um die Verkehrssicherheit zu verbessern und saubere, effiziente Mobilität zu gewährleisten (Überprüfung der IVS-Richtlinie 2021)
- Bei der Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren weiterhin auf das Verursacher- und Nutzerprinzip setzt – konkret durch Verabschiedung der Richtlinie über Straßenbenutzungsgebühren (die Verhandlungen dauern noch an); demnach sollen alle externen Kosten ab 2050 internalisiert werden, und die Europäische Kommission wird Maßnahmen zur Gewährleistung einer fairen und effizienten Preisgestaltung für alle Verkehrsmittel ergreifen
- Strebt eine flächendeckende Automatisierung im Mobilitätsbereich bis 2030 an
- Will über Nachrüst- und Verschrottungsprogramme eine Flottenmodernisierung sicherstellen – diese Programme sollen im Einklang mit dem Europäischen Grünen Deal stehen, dessen Schwerpunkte ebenfalls auf Wiederverwendung und Recycling sowie auf einer Senkung der Kohlenstoffemissionen liegen (Umsetzung 2021)

- Möchte mittels technischer Überwachung von Kraftfahrzeugen sicherstellen, dass diese über ihre Lebensdauer Emissions- und Sicherheitsnormen einhalten
- Wird Umwelt-, Energie- und Sicherheitsregeln für Reifen entwickeln, wobei die Vermeidung von Mikroplastik ein Kernanliegen ist (Umsetzung 2023)
- Erwägt zusätzliche Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger, erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe, um deren flächendeckenden Einsatz zu beschleunigen
- Setzt weiter darauf, die städtische Mobilität sauberer und sicherer zu machen (Revision des Urban Mobility Package im Jahr 2021)
- Möchte zusätzlich zum derzeit in Abstimmung befindlichen Null-Emissions-Plan erreichen, dass 100 Städte bis 2030 klimaneutral sind.

Das beiliegende Arbeitsdokument für die Kommissionsdienststellen weist auf die Unterschiede zwischen den zahlreichen städtischen Zutrittsbedingungen und Umweltzonen und die damit zusammenhängende Problematik für Verbraucher/Fahrer hin. Allerdings wird darin keinerlei EU-Handlungsempfehlung zur Vereinheitlichung gegeben, sondern nur angemerkt, dass „es möglich sein sollte, eine vergleichbare Methodik für Fahrzeuge aus allen EU-Ländern anzuwenden, mit der die Zulassungspflicht für Fahrzeuge, welche die Umweltzonen-Kriterien erfüllen, wegfallen könnte, um so den Verwaltungsaufwand für ausländische Fahrzeugeigentümer und Stadtverwaltungen zu verringern“.

Die Reaktionen der Industrie auf die Strategie fielen unterschiedlich aus:

- Die Vereinigung der Europäischen Fahrzeughersteller nannte das Ziel, in 10 Jahren den Betrieb von mindestens 30 Millionen emissionsfreien Fahrzeugen auf den Straßen zu erreichen, „fernab der aktuellen Realität... Um das Kommissionsziel zu erreichen, müsste die Anzahl emissionsfreier Fahrzeuge auf unseren Straßen in nur 10 Jahren einen nahezu 50-fachen Anstieg verzeichnen... Die Bedingungen für einen solchen Sprung sind noch nicht vollständig gegeben“. Daher forderte die Vereinigung einen massiven Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur für Autos und Schwerlastfahrzeuge
- Vertreter der Biogasbranche beschrieben die Strategie als schweren Rückschlag für eine Dekarbonisierung des Verkehrssektors zu vertretbaren Kosten. Biokraftstoffe der zweiten Generation außen vor zu lassen, hemmt ihrer Meinung nach eine zügige Dekarbonisierung und „gefährdet eine der Branchen, die Europa helfen, das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen“
- Die Interessengruppe NVGA Europe für Gasfahrzeuge beklagte, die Strategie ignoriere die Gasinfrastruktur und gehe das Null-Emissions-Ziel ausschließlich mittels emissionsfreier und emissionsarmer Abgastechnologien an
- Der Verband der Bioethanolhersteller (EPURE) dagegen wertete die Strategie als Signal, dass nachhaltige kohlenstoffarme Kraftstoffe im europäischen Verkehrsmix eine Rolle spielen sollen und Bioethanol vermehrt zum Einsatz kommen wird.

2021 wird das Europäische Parlament über die Strategie debattieren. Die FIVA wird die Debatten nutzen, um ihr Profil im neuen EP weiter zu schärfen.

## **Europäische Kommission genehmigt Verwendung von Chromtrioxid gemäß REACH-Verordnung**

Ende Dezember genehmigte die Europäische Kommission letztlich den CTAC-Antrag zum Einsatz von Chromtrioxid. Bei CTAC handelt es sich um eine Reihe von Konsortien, die eine Genehmigung der Verwendung von Chromtrioxid zu Verchromungszwecken beantragt haben. Der CTAC-Antrag ist jedoch der weitreichendste, da er von 7 Antragstellern des Konsortiums, das aus ca. 150 Mitgliedern über die gesamte Lieferkette (Importeure, Formulierer, Händler und Nutzer von Chromtrioxid) besteht, gestellt wurde. Die Kommission hat ihre Genehmigung jedoch nur für 5 der 6 beantragten Verwendungen erteilt, nämlich: Verwendung 1 (Formulierung); Verwendung 2 (Hartverchromung); Verwendung 4 (Oberflächenbehandlung in der Luft- und Raumfahrtindustrie); Verwendung 5 (sonstige Oberflächenbehandlung); und Verwendung 6 (Passivierung von verzinnemtem Stahl (ETP)). Die Verwendung von Chromtrioxid für die funktionelle Verchromung mit dekorativem Charakter (Verwendung 3) wird von der Europäischen Kommission noch geprüft, wobei mit einer baldigen Entscheidung zu rechnen ist. Diese Entscheidung ist ein Schritt in die richtige Richtung. Allerdings ist dann noch eine Genehmigung der Verwendung für die funktionelle Verchromung mit dekorativem Charakter notwendig.

## **INFORMATION**

### **Lkw-Hersteller wollen ab 2040 auf fossile Kraftstoffe verzichten**

Die Lkw-Hersteller Volvo, Scania, Ford, Man, DAF und Daimler haben erklärt, dass sie binnen 20 Jahren die Fertigung von Modellen, die mit mineralölbasierten Kraftstoffen betrieben werden, einstellen wollen. Der Wandel kann nach ihren Aussagen nur gelingen, wenn er bedarfsorientiert und bezahlbar ist. Schließlich werden die Betreiber nicht in Null-Emissions-Technologien investieren, wenn es keine einfache und kostengünstige Möglichkeit gibt, die Fahrzeuge zu betreiben und aufzutanken bzw. aufzuladen. Hier bedarf es eines gemeinsamen Vorgehens von Industrie und Politik. Die Hersteller erklärten, sie würden in neue Lösungen wie alternative Kraftstoffe, Batterien und Wasserstoff investieren, betonten jedoch auch, dass sich aufgrund des Energiebedarfs von Lkw deren Lade- und Tankinfrastruktur von der für Autos „stark unterscheiden“ müsse. Dies legt den Schluss nahe, dass flüssige synthetische Kraftstoffe eine Rolle spielen könnten, da kaum Änderungen an der Fahrzeugkonstruktion nötig wären. Die Umweltinteressengruppe Transport and Environment (T&E) begrüßt das Vorhaben der „Vergrünung ihrer Flotten“, hat jedoch Bedenken bezüglich des Einsatzes von Biokraftstoffen oder E-Fuels. Stattdessen befürwortet sie einen Verzicht auf Verbrennungsmotoren ab 2035 bei kleinen und mittelgroßen Lkw und ab 2040 bei Fernlastern.

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.**