



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 April 2021

Europäische Kommission veröffentlicht Fahrplan zur städtischen Mobilität zwecks Konsultation

Die Europäische Kommission hat einen „Fahrplan“ für einen neuen EU-Rahmen zur städtischen Mobilität veröffentlicht. Dieser ergänzt den grünen Deal (siehe EU-Update, Dezember 2019) und die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität (siehe EU-Update, Dezember 2020 und März 2021) und soll einen Rahmen bieten für die Gesamtausrichtung der künftigen EU-Politik zum städtischen Verkehr. Ferner soll er die Mitgliedsstaaten, Regionen und Städte bei der Entwicklung einer „sicheren, zugänglichen, inklusiven, intelligenten, resilienten und abgasfreien städtischen Mobilität“ unterstützen.

Der Fahrplan umreißt grob die geplanten Maßnahmen und fordert zu Stellungnahmen auf, die der Kommission bei der Ausarbeitung einer Mitteilung zur städtischen Mobilität im dritten Quartal 2021 helfen sollen. Der Plan geht aber auch davon aus, dass bis 2030 mindestens 100 europäische Städte klimaneutral sein werden, und erachtet weitere Maßnahmen als erforderlich, um den wachsenden Herausforderungen wie CO₂- und Luftschadstoffemissionen, Stau und Verkehrstoten sowie den neueren Aufgabenstellungen wie der Resilienz des Verkehrsnetzes zu begegnen.

Beachtenswert ist, dass sich der Fahrplan und die daraus abgeleiteten Strategien der von der FIVA regelmäßig geäußerten Sorge widmen, dass die Vielzahl an unterschiedlich geregelten Umweltzonen bei den Verbrauchern Verwirrung hervorruft und Umweltzonen aus Sicht der Kommission mangels Harmonisierung und hinsichtlich Durchsetzung auch Herausforderungen für den Binnenmarkt darstellen.

Maßnahmen der FIVA: Die FIVA Legislation Commission wird im Rahmen der Konsultation eine Stellungnahme abgeben und darin die Europäische Kommission erneut auffordern, einen Leitfaden zum Thema Umweltzonen zu veröffentlichen, den die Mitgliedsstaaten und Kommunalverwaltungen bei der Umsetzung von Umweltzonen heranziehen können. Ziel soll sein, dass Umweltzonen sich künftig nach den gleichen Grundsätzen richten und die gleichen Bedingungen gelten. Außerdem wird die FIVA erneut einen Sonderstatus für historische Fahrzeuge in Umweltzonen [Anmerkung ADAC Klassik: analog H-Kennzeichen Regelung in D] fordern, weil:

- sie automobiles Kulturgut sind und daher für künftige Generationen erhalten werden sollten
- höhere Gebühren oder Fahrverbote für historische Fahrzeuge in Umweltzonen die Besitzer solcher Fahrzeuge von deren Nutzung abschrecken bzw. diese gänzlich verhindern oder

einschlägige Reparatur- oder Wartungsbetriebe schädigen würden, vor allem wenn diese in Umweltzonen ansässig sind

- sie selten genutzt werden und daher verhältnismäßig wenig Luftverschmutzung verursachen. Insbesondere werden historische Fahrzeuge selten zu Stoßzeiten in der Stadt bewegt.

INFORMATION

EU-Lobbyorganisationen und -Institutionen und ihre Erwartungen hinsichtlich Mobilität

Der europäische Verbraucherverband BEUC hat ein Papier veröffentlicht, wonach bereits ein heute gekauftes Elektroauto mit Blick auf die Lebenslauf- und Unterhaltskosten als faire und „finanziell interessante Lösung“ gilt. Im Detail heißt es im Bericht:

- Bei den aktuellen Preisen könnten die Ersthalter von Batterie-Elektrofahrzeugen (BEV) letzten Endes mehr bezahlen, aber ein rascher Wertverlust heißt, dass Zweit- oder Dritthalter Geld sparen könnten.
- Werden Kaufanreize mitberücksichtigt, sind Elektroautos die „fairste“ Wahl, da der Halter, der sich ein BEV am ehesten leisten kann, einen höheren Anteil der Lebenslaufkosten des Fahrzeugs übernimmt und so dazu beiträgt, dass Verbraucher mit niedrigerem Einkommen, die üblicherweise auf dem Gebrauchtwagenmarkt einkaufen, besseren Zugang zu BEV erhalten.

Eine Allianz aus Unternehmen wie Volvo, Uber, Coca Cola, IKEA und Sky gehört zu den 27 Unternehmen, die einen offenen Brief an die EU unterzeichnet haben. Mit Elektroautos kann Europa demnach sein Ziel, bis zur Mitte des Jahrhunderts klimaneutral zu werden, noch ambitionierter verfolgen. Der Brief fordert die EU auf, sich ein „flottenweites CO₂-Ziel von 0 g CO₂/km“ ab 2035 zu setzen. Weiter werden ein europäischer „Masterplan“ für den Ausbau der Ladeinfrastruktur und Anreize wie Steuervorteile für saubere Fahrzeuge gefordert. Insbesondere bitten die Unternehmen um Unterstützung für den Umstieg von Firmenflotten auf Elektrofahrzeuge bis 2030.

Parallel dazu hat die **Umweltlobbygruppe T&E** erklärt, dass letzten Endes eine Elektrifizierung von Autos und Transportern nun unvermeidbar sei und Unternehmen einen klaren Zeitrahmen bräuchten, um planen zu können. Im Rahmen eines Strategieprogramms, das darauf abstellt, bis 2030 die Netto-Treibhausgasemissionen um 55 % zu senken, wird die Europäische Kommission voraussichtlich im Juni eine Überarbeitung der EU-Abgasnormen vorschlagen.

Die **Natural & Bio Gas Vehicle Association**, eine europäische Vereinigung, die sich für die Nutzung von Erd- und erneuerbarem Gas als Kraftstoff einsetzt, hat einen Bericht veröffentlicht, demzufolge ein Umstieg auf Gasfahrzeuge eine günstigere Möglichkeit ist, die Verkehrsemissionen bis 2030 zu senken. Der Bericht geht davon aus, dass ein Auto, das mit einer Mischung aus Biomethan und Erdgas betrieben wird, ähnlich niedrige Gesamtemissionen produziert wie ein BEV und ein reines Biomethan-Fahrzeug sogar noch weniger Emissionen ausstößt als ein BEV. Die Berechnungen beruhen auf einer Kombination aus Well-to-Wheel- und Herstelleremissionen.

Laut einem Bericht des **Europäischen Rechnungshofs (EuRH)** sollte die Europäische Kommission mehr Mittel für den Aufbau eines EU-Ladenetzwerks für Elektrofahrzeuge bereitstellen. Der Bericht kommt zu dem Schluss, dass

- EU-Mittel möglicherweise nicht für Ladeinfrastruktur verwendet wurden, wo sie am dringendsten gebraucht wurden, da die Europäische Kommission im Vorfeld keine umfassende Analyse erstellen ließ

- die Fördermittel für Ladestationen weder von einer Mindestbetriebsdauer noch von der Gewährleistung eines gleichberechtigten Zugangs für alle Nutzer von Elektrofahrzeugen abhängig gemacht wurden
- es im September 2020 in der EU und im Vereinigten Königreich 250.000 Ladestationen gab und daher jährlich 150.000 neue geschaffen werden müssen, damit das für 2025 gesetzte Ziel erreicht werden kann.

Die Europäische Kommission wird voraussichtlich diesen Sommer einen Aktionsplan für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe vorlegen und eine Überarbeitung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe dahingehend in Erwägung ziehen, dass „verbindliche Ziele“ aufgenommen werden sollen.

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.