



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. Weitere EU-Updates hier: <https://bit.ly/3z5Nd4C>

## Oldtimer-Weltverband FIVA - EU Update Juli 2021

### Sitzung der Arbeitsgruppe für Historische Fahrzeuge des Europäischen Parlaments (EPHVG)

Am 14. Juli diskutierte die EPHVG in einem virtuellen Meeting die REACH-Verordnung, die Revision der Altfahrzeug-Richtlinie (End-of-Life Vehicles Directive), die Überprüfung der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, sowie die zwischen dem Europäischen Rat und dem Europaparlament abgestimmten Texte zur Wegekostenrichtlinie und zur Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie. Nachfolgend finden sich Berichte zu den einzelnen Themen. Bernd Lange, der Vorsitzende der Gruppe, hofft, dass man beim nächsten Meeting in Brüssel wieder persönlich anwesend sein könne. In diesem Fall würden geladenen Gästen dann die Ergebnisse der FIVA-Umfrage offiziell präsentiert.

#### REACH - aktueller Stand

- REACH - Der REACH-Ausschuss und die Europäische Kommission prüfen nach wie vor die Genehmigung des Einsatzes von Chromtrioxid für die dekorative Verchromung (die in der Oldtimer-Restaurierung gebräuchlich ist). Eine Entscheidung ist wohl im März/April 2022 zu erwarten.
- Wegen der schlechten Erfahrungen mit Chromtrioxid (Genehmigungsdauer und -kosten) scheuen die Europäische Chemikalienagentur und die Kommission davor zurück, sich mit Blei (für Batterien) zu befassen.
- In Kürze beginnt die Revision von REACH zur Modernisierung des Genehmigungsverfahrens, um Ausnahmen für manche Substanzen zu erleichtern und das Verfahren einfacher und transparenter zu gestalten.

**Maßnahmen der FIVA:** Die FIVA wird der Kommission den fortbestehenden Bedarf an Chromtrioxid für die dekorative Verchromung erläutern und sich gegen das Erfordernis einer REACH-Genehmigung für Blei aussprechen.

## **Europäische Kommission veröffentlicht Evaluierungsbericht und eine Abstimmung zur Altfahrzeug-Richtlinie:**

Die Richtlinie (mit den Zielen: Vermeidung von Fahrzeugabfällen; Förderung der Wiederverwendung, Recycling und andere Formen der Verwertung von Altfahrzeugen; Verbesserung der Umweltschutzleistung aller in den Lebenskreislauf von Fahrzeugen einbezogenen Wirtschaftsbeteiligten) wird gerade geprüft. Mit einem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie ist Anfang nächsten Jahres zu rechnen. Vorbereitend hat die Kommission einen Evaluierungsbericht zur Richtlinie veröffentlicht, in dem sich unter „Abfall“ folgende Aussage findet:

- „Beispielsweise wäre ein Fahrzeug als Abfall einzustufen,... wenn die Reparaturkosten den Zeitwert des Fahrzeugs überschreiten (Ausnahme: Oldtimer), und auch wenn eine Reparatur als unmöglich anzusehen ist, wäre es als Abfall einzustufen.“ Dies ist zu begrüßen, da innerhalb der Oldtimerbewegung die große Sorge besteht, dass historische Fahrzeuge gegen den Wunsch ihrer Eigentümer von den Behörden als „Abfall“ eingestuft werden können und somit verschrottet und recycelt werden müssen. Diese Sorge beruht auf einer Reihe von Fällen, insbesondere in Schweden, in denen importierte historische Fahrzeuge als „Abfall“ klassifiziert und beschlagnahmt wurden. Dem kommt insofern besondere Bedeutung zu, als die Kosten für die Renovierung eines historischen Fahrzeugs sehr häufig weit über dem Kaufpreis liegen. Der Bericht erwähnt auch die Sorge, dass Altfahrzeuge in großer Zahl in Entwicklungsländer exportiert werden könnten. Die FIVA setzt sich dafür ein, dass Maßnahmen, die dies verhindern sollen, nicht auch den Verkauf historischer Fahrzeuge in Nicht-EU-Länder verhindern. Zudem ist die FIVA nach wie vor besorgt darüber, dass der Evaluierungsbericht nicht auf den Punkt eingeht, den die FIVA in früheren Stellungnahmen deutlich machte: **die Entscheidung, die Lebensdauer eines Fahrzeugs zu beenden, liegt allein beim Eigentümer**. Die Aufnahme dieses Prinzips in die überarbeitete Richtlinie würde auch Bedenken zu folgenden Punkten zerstreuen: grenzüberschreitender Verkauf historischer Fahrzeuge, die nicht zugelassen sind oder für die keine aktuelle TÜV-Bescheinigung vorliegt; die Debatte zum Thema „Gebrauchtfahrzeug oder Abfall“ und die Sorge, dass „Scheunenfunde“ verschrottet werden könnten, bevor sie potenziell restauriert werden.
- Neue Abstimmung: die Europäische Kommission hat in Vorbereitung auf die Erarbeitung eines Änderungsvorschlags eine weitere Abstimmung zur Richtlinie veröffentlicht. Die FIVA wird sich in ihrer Antwort insbesondere auf Fragen zu folgenden Themen konzentrieren:
  - Regelungen in Mitgliedsstaaten, wonach Fahrzeuge, die zeitweilig nicht genutzt werden, wieder zugelassen werden können – die Kommission bittet um Stellungnahmen, ob eine Gebühr für stillgelegte Fahrzeuge erhoben werden sollte, um das Erheben von Informationen für den Fall eines Verkaufs oder Exports zu erleichtern
  - Export von Gebrauchtfahrzeugen in Entwicklungsländer – die Kommission bittet um Anregungen zur Frage, ob die Genehmigung zur Ausfuhr nur für solche Fahrzeuge erteilt werden sollte, für die eine TÜV-Bescheinigung vorliegt, die gewisse Umweltkriterien erfüllen oder ein bestimmtes Alter überschreiten/oder eine bestimmte Fahrleistung haben
  - Verwendung von Schadstoffen in Fahrzeugen – die Kommission bittet um Meinungen zur Frage, ob die Richtlinie Schadstoffe in Fahrzeugen verbieten soll oder ob diese Kontrollmaßnahmen über REACH oder sonstige Gesetzgebung umgesetzt werden sollen
  - Vermisste Fahrzeuge – d.h. wie kann verhindert werden, dass Fahrzeuge ohne Zulassung bei den nationalen Behörden verschwinden?
- **Maßnahmen der FIVA:** Die FIVA wird ihre Stellungnahme zur Abstimmung in diesen Angelegenheiten vorlegen und dabei auch ihren Standpunkt wiederholen, dass die Entscheidung, die Lebensdauer eines Fahrzeugs zu beenden, allein beim Eigentümer liegt.

## Europaabgeordnete legen oldtimerfreundliche Änderungen der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vor

Der Verkehrsausschuss erstellt gerade seinen Bericht über die Strategie, der ausführlich auf die notwendigen Kurswechsel in einer sich wandelnden Welt der Mobilität eingeht, in der sich historische Fahrzeuge zunehmend vom modernen Verkehr abheben und Gesetzesänderungen das Recht und/oder die Möglichkeit der Nutzung historischer Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen gefährden könnten. Die Europaabgeordneten haben zwei oldtimerfreundliche Änderungen vorgelegt:

- (Herr Ertug und Herr Lange – der Berichterstatter und der Vorsitzende der EPHVG): *[Das Europäische Parlament] erkennt an, dass historische Fahrzeuge unser Kulturerbe sind und die Erhaltung dieses Erbes mit der eingeschränkten Nutzung dieser besonderen Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen verbunden ist; schlägt daher vor, synthetischen Kraftstoff als umweltfreundlichen Kraftstoff für historische Fahrzeuge zu nutzen sowie die gesetzliche Definition eines historischen Fahrzeugs wie z. B. gemäß Artikel 3(7) der Richtlinie 2014/45/EU zur technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen in der Mobilitätsstrategie und möglichen Gesetzgebung entsprechend zu berücksichtigen und ausreichend Spielraum für die Nutzung und Instandhaltung dieses Erbes zu gewährleisten;*
- (Fraktion Renew Europe): *[Das Europäische Parlament] erkennt das Kulturerbe historischer Fahrzeuge an. Daher wird die Kommission aufgefordert, den Wert historischer Fahrzeuge in der verkehrspolitischen Gesetzgebung zum Schutz der europäischen Flotte historischer Fahrzeuge zu erhalten;*

Eine von Ciaran Cuffe (irischer Europaabgeordneter der Grünen) schlug eine Änderung vor, mit deren rechtlicher Umsetzung der Verkauf historischer Fahrzeuge aus einem EU-Land an ein Drittland verboten wäre: *„[Das Europäische Parlament] fordert ein Exportverbot aus der EU für Gebrauchtfahrzeuge, die als nicht verkehrstauglich gelten und die Euro-5-Abgasnorm nicht erfüllen, da der Export solcher Fahrzeuge negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, Abgase und Verschmutzung in Drittstaaten hat“.*

Im Umweltausschuss, der eine Stellungnahme für den Verkehrsausschuss erstellt, hat die Europabgeordnete Pernille Weiss drei Änderungen vorgelegt, wobei es in der dritten Änderung um das dem Verkehrsausschuss vorgelegte Anliegen von Cuffe geht. Die Änderungen lauten:

- *4a. [Das Europäische Parlament] erkennt das Kulturerbe historischer Fahrzeuge und die Notwendigkeit zum Schutz unserer gemeinsamen europäischen Flotte historischer Fahrzeuge an; daher wird die Kommission aufgefordert, den Wert historischer Fahrzeuge bei der Verabschiedung künftiger verkehrsrechtlicher Gesetzesvorlagen zum Schutz der europäischen Flotte historischer Fahrzeuge aktiv zu erhalten;*
- *4b. [Das Europäische Parlament] erkennt an, dass historische Fahrzeuge unser Kulturerbe sind und die Erhaltung dieses Erbes mit der eingeschränkten und kontrollierten Nutzung dieser besonderen Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen verbunden ist; schlägt daher vor, synthetischen Kraftstoff als umweltfreundlichen Kraftstoff für historische Fahrzeuge zu nutzen sowie die gesetzliche Definition eines historischen Fahrzeugs wie z. B. gemäß Artikel 3(7) der Richtlinie 2014/45/EU zur technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen in der Mobilitätsstrategie und möglichen Gesetzgebung entsprechend zu berücksichtigen und ausreichend Spielraum für die Nutzung und Instandhaltung dieses Erbes zu gewährleisten;*
- *4c. „[Das Europäische Parlament] betonte, dass ein mögliches künftiges Exportverbot aus der EU für Gebrauchtfahrzeuge, die entweder als nicht verkehrstauglich gelten oder die Euro-5-Abgasnorm nicht erfüllen, historische Fahrzeuge aufgrund ihrer sehr begrenzten Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, Abgase und Verschmutzung in Drittstaaten nicht einschließen soll.*

Während des EPHVG-Meetings erklärte der Europaabgeordnete Bernd Lange, dass diese Änderungen wahrscheinlich in den EP-Bericht aufgenommen werden, da der Berichterstatter und die Schattenberichter sich über deren Notwendigkeit einig sind.

**Maßnahmen der FIVA:** Die FIVA-Gesetzgebungskommission wird die ANFs im September bitten, ihre nationalen Europaabgeordneten erneut aufzufordern, die oldtimerfreundlichen Änderungen zu unterstützen und sicherzustellen, dass Ciaran Cuffes Änderung keinerlei Auswirkung auf den Verkauf historischer Fahrzeuge hat.

### **Ausnahmeregelungen für historische Fahrzeuge in der Wegekostenrichtlinie**

Das Europäische Parlament prüfte 2017/2018 die vorgeschlagene Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie. Sie verabschiedete Novellierungen, die Mitgliedsstaaten eine Sonderbehandlung historischer Fahrzeuge gegenüber anderen Fahrzeugen (für den Fall der Einführung von Straßenbenutzungsgebühren) erlauben, um das automobilen Kulturerbe zu schützen. Die FIVA hatte diese Änderungen befürwortet, da es in manchen Fällen nicht möglich ist, die Emissionen eines historischen Fahrzeugs zu berechnen, und auch wenn dies möglich ist, können die Gebühren unverhältnismäßig hoch sein und so die Nutzung historischer Fahrzeuge hemmen. Der Europäische Rat (die Regierungen der Mitgliedsstaaten) und das Europäische Parlament haben sich jüngst auf einen ausgehandelten Text geeinigt, der die folgenden Änderungen zu historischen Fahrzeugen beibehält:

- Erwägungsgrund (13a) *Zum Schutz des automobilen Erbes innerhalb der EU sollten die Mitgliedsstaaten in der Lage sein, Fahrzeuge von historischem Interesse einer Sonderkategorie zuzuordnen, um die nach dieser Richtlinie jeweils fälligen Gebühren entsprechend anzupassen*
- Artikel: (20a) *„Fahrzeug von historischem Interesse“ bedeutet, dass ein Fahrzeug im Sinne von Artikel 3(7) der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rats von historischem Interesse ist*
- Ferner befassen sich 2 Artikel näher mit der Gebührenerhebung und der Möglichkeit für die Mitgliedsstaaten, historische Fahrzeuge hinsichtlich der Preisgestaltung/Gebührenerhebung anders zu behandeln.

### **Abgestimmter Text zur KH-Richtlinie befasst sich teilweise mit Bedenken im Hinblick auf historische Fahrzeuge**

Der Rat und das Europäische Parlament haben sich auf einen abgestimmten Text zur Änderung der KH-Richtlinie geeinigt. Dieser enthält Maßnahmen, die:

- sich mit den Bedenken zu den Erfordernissen einer Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung für stillgelegte oder in Museen stehende Fahrzeuge befassen, da darin anerkannt wird, dass: *„...Mitgliedsstaaten keinen Versicherungsschutz für die Nutzung von Fahrzeugen vorschreiben, die dauerhaft oder vorübergehend abgemeldet sind, da sie sich z. B. in einem Museum befinden, restauriert werden oder aus einem sonstigen Grund, wie saisonaler Nutzung, über einen längeren Zeitraum nicht genutzt wurden. Diese Mitgliedsstaaten müssen geeignete Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass Schadenersatz gemäß Richtlinie 2009/103/EC geleistet wird für Schäden, die in seinem Gebiet und im Gebiet anderer Mitgliedsstaaten von Fahrzeugen gemäß Artikel 1.1 verursacht worden sind, die im oben genannten Sinn genutzt werden.“* Diese Änderung ist notwendig, da in der neuen Definition von „Fahrzeugnutzung“ nun zusätzlich steht: *... unabhängig vom Gebiet, in dem das Kraftfahrzeug genutzt wird, und ob es steht oder sich bewegt.“* Es ist jedoch anzumerken, dass die Mittel zur Umsetzung der Maßnahme zu einer stärkeren Belastung der nationalen Garantiefonds führen können. Somit handelt es sich um eine

Angelegenheit, der sich die ANFs bei der Umsetzung der Richtlinie in ihrem Mitgliedstaat bewusst sein müssen.

- Für den Motorsport gilt eine Ausnahme, sofern beim jeweiligen Veranstalter eine anderweitige Haftpflichtversicherung oder -police vorliegt.

### **Kommission bittet um Beiträge zum nachhaltigen Verkehr zum neuen politischen Rahmen für die städtische Mobilität**

Die Europäische Kommission bittet um Beiträge zu ihrem neuen politischen Rahmen für die städtische Mobilität, insbesondere zu bevorzugten Verkehrsmitteln, öffentlichen Verkehrsmitteln und städtischen Zufahrtsregelungen für Fahrzeuge.

**Maßnahmen der FIVA:** Die FIVA wird in ihrer Antwort auf die Konsultation insbesondere ihre Ansichten zu Umweltzonen wiederholen.

## **INFORMATION**

### **Europäische Kommission kündigt „Fit for 55“ Maßnahmenpaket an**

Im Juli verabschiedete die Europäische Kommission ein Paket an Vorschlägen, um die Klima-, Energie-, Landnutzungs-, Verkehrs- und Steuerpolitik „fit für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 um netto mindestens 55% gegenüber den Werten von 1990“ zu machen. Die Vorschläge sollen durch eine Kombination folgender Punkte die Reduzierung der Treibhausgasemissionen beschleunigen: Anwendung des Emissionshandels auf neue Sektoren und Verschärfung des bestehenden EU-Emissionshandelssystems; verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien; größere Energieeffizienz; schnellerer Rollout emissionsarmer Verkehrsmittel und der zugehörigen Infrastruktur und Kraftstoffe; Anpassung der Steuerpolitik an die Ziele des Europäischen Grünen Deals; Maßnahmen zur Verhinderung des CO<sub>2</sub>-Überlaufs; und Werkzeuge zum Erhalt und Ausbau natürlicher Kohlenstoffspeicher. Von besonderem Interesse sind Initiativen, die:

- eine weitere Verschärfung der flottenweiten CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards für Pkw und Transporter vom Ziel einer Reduktion von aktuell 37,5% bis 2030 auf 55% (und eine Erhöhung auf 50% für Transporter) vorsehen.
- die Emissionsfreiheit von Pkw bis 2035 vorsehen. Die Europäische Kommission strebt ein mit allen Mitgliedsstaaten vereinbartes Datum an, ab dem Fahrzeuge, die nicht emissionsfrei sind, nicht mehr verkauft werden dürfen. FuelsEurope (der Verband der europäischen Mineralölwirtschaft) hat Bedenken gegenüber dem Vorschlag dahingehend geäußert, dass ein tatsächliches Verbot des Verbrennungsmotors „eine verpasste Gelegenheit zur Förderung des Einsatzes kohlenstoffarmer, innovativer Technologien“ – wie erneuerbarer Kraftstoffe – sei, die nach Aussagen des Verbands eine Rolle bei der Dekarbonisierung der bestehenden Straßenverkehrsflotte und der Luftfahrt spielen werden.

- aus der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe eine Regelung machen, die ein verpflichtendes nationales Kapazitätsziel für öffentliche Ladestationen für den Verkauf batteriebetriebener Fahrzeuge vorsieht. Nach der vorgeschlagenen Regelung müssen Mitgliedsstaaten statt der aktuellen Empfehlung „1 Ladegerät je 10 Pkw“ eine Leistung von mindestens 1 kW für jedes zugelassene Elektrofahrzeug bereitstellen. Zudem verpflichtet die neue Regelung die Mitgliedsstaaten, die Ladekapazität entlang des Transeuropäischen Verkehrsnetzes mit Kilometerzielen für leichte Fahrzeuge und für Schwerlastfahrzeuge aufzubauen. Zusätzlich sind mindestens 300 kW Kapazität durch Schnellladestationen und mindestens eine Hochleistungsstation mit einer Kapazität von 150 kW alle 60 km entlang des Kernbereichs des Transeuropäischen Verkehrsnetzes bis 2025 mit einer Erhöhung auf 600 kW bis 2030 bereitzustellen; ferner wird eine Wasserstofftankstelle pro 150 km erforderlich sein. Die Automobilindustrie hält diese Ziele nach eigenen Angaben für unzureichend.

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.**