



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 Mai 2021

FIVA-Beitrag zu Konsultation zum neuen politischen Rahmen der EU für die städtische Mobilität

Die FIVA hat sich zum „Fahrplan“ der EU-Kommission für einen neuen EU-Rahmen zur städtischen Mobilität geäußert (siehe Aktueller Stand April 2021) und bei dieser Gelegenheit:

- die Definition des Begriffs „historisches Fahrzeug“ bekräftigt;
- sich der Einschätzung im Fahrplan angeschlossen, *dass sich das Engagement der Mitgliedstaaten zum Thema der städtischen Mobilität auf EU-Ebene als unzureichend erwiesen hat (...) und dass der Rahmen auf EU-Ebene keine Grundlage für den Austausch auf hoher Ebene bietet; sowie ihrer Besorgnis über das Eingeständnis der EU Ausdruck zu verleihen, dass Maßnahmen zur Lösung der städtischen Mobilitätsprobleme stückhaft bleiben und bei der Umsetzung auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene unterschiedliche Ansätze verfolgt werden;*
- des Weiteren zugestimmt, *dass eine bessere Koordination der Ansätze vonnöten ist, vor allem angesichts des Fehlens eines gemeinsamen Rahmens für die Einrichtung von Umweltzonen und eines gemeinsamen Ansatzes für den Umgang mit historischen Fahrzeugen in Umweltzonen;*
- festgestellt, dass sich dies darin zeigt, dass historische Fahrzeuge in manchen Umweltzonen aufgrund ihrer geringfügigen Nutzung, ihres guten Erhaltungszustandes und ihres Status als automobiles Kulturerbe von den Verboten ausgenommen sind, in anderen hingegen nicht unterschieden wird zwischen alten Fahrzeugen in schlechtem Zustand und historischen Fahrzeugen;
- erläutert, dass historische Fahrzeuge, wenn sie nicht ausgenommen sind, mit unverhältnismäßig hohen Einfahrtgebühren belegt werden oder ihnen die Einfahrt in Umweltzonen verboten wird. Die FIVA sieht darin eine ungerechte Behandlung von Geschäften und Betrieben der Oldtimerbranche und von Fahrzeughaltern, die in Umweltzonen ansässig sind, und hält dies zudem für wenig zielführend, da der Beitrag historischer Fahrzeuge zu den Emissionen aufgrund ihrer geringfügigen Nutzung verhältnismäßig vernachlässigbar ist;
- festgestellt, dass der Fahrplan eine transparente Kommunikation von Vorschriften zur Einfahrt von Fahrzeugen in städtische Bereiche fordert, gleichzeitig aber auch eingefordert, dass mit mehr Nachdruck auf gemeinsame Rahmenbedingungen für Umweltzonen hingearbeitet wird, da der Mangel an Gemeinsamkeit die Kraftfahrer verunsichert – und die Kommission aufgefordert, die Arbeit an Leitlinien für Umweltzonen wieder aufzunehmen. Dies bietet die

beste Gewähr, dass für Umweltzonen künftig ähnliche Vorschriften gelten, und fördert so Verständnis und Befolgung seitens der Kraftfahrer. Außerdem bestünde dann die Möglichkeit zur Befolgung der Empfehlung der im Auftrag der Kommission 2017 durchgeführten Studie zu städtischen Zufahrtsregelungen für Fahrzeuge (UVARs), und zwar, *dass die Kommunen historische Fahrzeuge aufgrund ihrer geringen Nutzung in den betroffenen Bereichen und ihres Beitrags zur Erhaltung des automobilen Kulturerbes von den Einfahrtverboten in Umweltzonen ausnehmen mögen;*

- die Besorgnis der FIVA darüber ausgedrückt, *dass es im Fahrplan von dessen Zielsetzungen heißt, diese könnten zu Initiativen führen, die die Schaffung eines Rahmens für die Mitgliedstaaten, Regionen und Kommunen zur Erreichung einer gänzlich emissionsfreien städtischen Mobilität (Null-Emissionen) bewirken;*
- und schließlich der Hoffnung der FIVA Ausdruck verliehen, dass die EU erkennen möge, dass sich die Erhaltung des Automobilen Erbes für künftige Generationen und die Bestrebungen für eine nachhaltigere städtische Mobilität nicht gegenseitig ausschließen und dass Ausnahmeregelungen für historische Fahrzeuge unter Umständen notwendig und angemessen sind.

Die EU-Kommission wird im Juni als Teil der Konsultation zum Fahrplan eine Reihe von Workshops veranstalten. Die FIVA wird sich an der Veranstaltung zu städtischen Zufahrtsregelungen für Fahrzeuge (UVARs) beteiligen.

INFORMATIONEN

Gericht kippt Umweltzone in Madrid

Das oberste spanische Gericht hat die 2018 in Madrid eingerichtete Umweltzone kassiert, mit der Begründung, dass sie nicht hinreichend den Anforderungen zur Unterrichtung der Öffentlichkeit genüge und auch nicht detailliert auf die wirtschaftlichen Auswirkungen der Maßnahme eingegangen sei. Das Verfahren war 2018 durch die damals oppositionelle Volkspartei (Partido Popular) angestoßen worden. Die Partei stellt gegenwärtig die Mehrheit im Stadtrat und hat nun für eine Regelung anstelle der Umweltzone zu sorgen, die gewährleistet, dass die Luftreinheit in Madrid den Grenzwerten der EU-Richtlinie über die Luftqualität entspricht.

„Fit for 55“ Maßnahmenpaket

Im Juli soll die EU-Kommission ihr „Fit for 55“ Maßnahmenbündel vorstellen. Dieses besteht aus einer Reihe von Initiativen im Zusammenhang mit den Klimaschutzmaßnahmen des Green Deal und insbesondere mit der geplanten 55%-igen Verringerung des CO₂-Ausstoßes im Vergleich zum Emissionsstand von 1990 bis 2030.

Im Vorfeld der Ankündigungen hat sich eine Reihe von Organisationen ebenfalls entsprechend positioniert:

- In einer unlängst zu Ende gegangenen Konferenz haben Vertreter der Vereinigung der Europäischen Automobilindustrie, der Umweltorganisation Transport and Environment (Verkehr und Umwelt), der Europäischen Verbraucherorganisation BEUC, der Stabschef des EU-Kommissars für Klimaschutz Frans Timmermans und der Vorsitzende des Umweltausschusses des EU-Parlaments alle zu erkennen gegeben, dass 2035 das beste Datum für die Beendigung des Verkaufs von Pkw und Nutzfahrzeugen mit fossilem Kraftstoff in der EU sei.
- Eine von Transport and Environment in Auftrag gegebene Studie kam zum Schluss, dass bei weiter steigenden Produktionszahlen die Vorlaufkosten für alle Klassen von Elektrofahrzeugen

bis 2025-2027 niedriger sein könnten als die Kosten für mit fossilen Brennstoffen angetriebene Fahrzeuge.

- Fuels Europe, die Vertretung der europäischen Raffineriebetreiber bei der EU, hat einen Bericht veröffentlicht, aus dem hervorgeht, dass man zur Überzeugung gelangt sei, dass Elektrofahrzeuge schließlich auf europäischen Straßen überwiegen werden, der gleichzeitig aber Investitionen in CO₂-arme Flüssigkraftstoffe für Pkw und Nutzfahrzeuge als „No-Regret-Option“ einstuft, also eine Maßnahme, die mit oder ohne Folgen des Klimawandels ökonomisch, ökologisch und sozial sinnvoll ist, und CO₂-arme Flüssigkraftstoffe als die wirksamste Maßnahme zur Verringerung der Emissionen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren bezeichnet, die zudem eine optimale Planung der Umsetzung von Infrastrukturen für elektrischen Strom und für Wasserstoff gewährleisten könne. Die Gruppe bestärkt die EU-Kommission darin, die Erhöhung des Anteils von CO₂-armen Flüssigkraftstoffen vor allem über Änderungen der Erneuerbare-Energien-Richtlinie zu fördern.

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.