



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 Februar 2021

### **Ausschuss des Europäischen Parlaments stimmt für Anfechtung der Entscheidung der Europäischen Kommission zur Genehmigung von Chromtrioxid gemäß REACH-Verordnung**

In der Meldung zum aktuellen Stand der EU-Gesetzgebung im Dezember berichtete die FIVA, dass die EU-Kommission im selben Monat den CTACSub<sup>1</sup>-Antrag zum Einsatz von Chromtrioxid für fünf Verwendungszwecke genehmigt hatte:

- 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).

Die Kommission vertagte ihre Entscheidung zur Verwendung von Chromtrioxid für die funktionelle Verchromung mit dekorativem Charakter (Verwendung 3) auf dieses Jahr.

Aufgrund der Genehmigung könnten 1500 Unternehmen in der EU ihr Geschäft bis September 2024 aufrecht erhalten und Chromtrioxid weiterhin sicher zur Verchromung und Oberflächenbehandlung einsetzen, so dass auch deren Kunden weiterhin verchromte und oberflächenbehandelte Bauteile europäischen Ursprungs für ihre in der EU gefertigten Endprodukte verwenden könnten.

Am 23. Februar empfahl der Rechtsausschuss des Europäischen Parlamentes dem Parlament, beim Europäischen Gerichtshof gegen die EU-Kommission Klage auf Widerrufung der CTACSub-Genehmigung einzureichen. Die FIVA hatte sich zwar einer CTACSub-Interessengruppe von Ausschussmitgliedern angeschlossen, aber eine knappe Mehrheit stimmte für eine Klage (13 dafür, 11 dagegen, eine Enthaltung). Mit Unterstützung der FIVA wird sich CTACSub nun dafür einsetzen, dass das gesamte Parlament über die Angelegenheit abstimmt.

Sollte das EU-Parlament Klage einreichen, würde das die Chromtrioxid-Genehmigung verzögern, bis das Gericht seine Beratungen abgeschlossen hat (bis zu drei Jahre). Dies würde auch bedeuten, dass sich die Entscheidung der EU-Kommission zum CTACSub-Antrag bezüglich Verwendung 3 (funktionelle Verchromung mit dekorativem Charakter) bis zum EuGH-Urteil verzögert.

---

<sup>1</sup> Bei CTAC handelt es sich um eines der vielen Konsortien, die eine Genehmigung der Verwendung von Chromtrioxid zu Verchromungszwecken beantragt haben. Der CTAC-Antrag ist jedoch der weitreichendste, da er von sieben Antragstellern des Konsortiums, das aus Betrieben über die gesamte Lieferkette (Importeure, Formulierer, Händler und Nutzer von Chromtrioxid) besteht, gestellt wurde.

## INFORMATION

### 1 Million Ladepunkte gefordert

In einem gemeinsamen Brief haben die Vereinigung der Europäischen Fahrzeughersteller (ACEA), der europäische Dachverband Verkehr & Umwelt T&E und der europäische Verbraucherverband (BEUC) die EU-Kommissare für Klima, Verkehr, Industrie und Energie aufgefordert, die diesjährige Überarbeitung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zu nutzen, um in der EU die Schaffung von einer Million Ladepunkten bis 2024 und von drei Millionen bis 2029 vorzuschreiben.

### Fahrzeughersteller und ölverarbeitende Industrie appellieren an EU-Kommission

Bei einer Tagung der ölverarbeitenden Industrie appellierten die Vereinigung der Europäischen Fahrzeughersteller (ACEA) und ölverarbeitende Unternehmen jüngst an die EU-Kommission, flüssige Kraftstoffe, einschließlich E-Fuels und Biokraftstoffe, im Rahmen ihres Netto-Null-Plans stärker zu fördern. Energiekommissarin Kadri Simson erklärte zwar, dass „Elektrofahrzeuge bis 2030 weiterentwickelt und noch besser für die Nutzung im Verkehr geeignet sein werden“, erwartet aber auch, dass bis dahin knapp 80 % der Fahrzeuge im EU-Straßenverkehr weiterhin mit Benzin oder Diesel fahren. Ferner zeigen Modellierungen laut Kommission, dass eine CO<sub>2</sub>-Neutralität nicht ohne E-Fuels erreichbar ist.

### Batteriefertigung gemäß T&E vorteilhaft für Rohstoffverbrauch

Einer von T&E veröffentlichten Studie zufolge wirkt sich der Rohstoffverbrauch zur Herstellung einer typischen Autobatterie weniger stark auf die Umwelt aus als das über die Lebensdauer eines Verbrennungsmotors verbrannte Benzin: Laut Studie werden über die (durchschnittliche) Fahrzeuglebensdauer 17.000 Liter Benzin verbrannt, während 30 kg Metall einer Elektrofahrzeugbatterie nicht recycelt werden. Wie die Studie ebenfalls zeigt, handelt es sich bei diesen 30 kg um den Anteil an Metallen, der derzeit nicht recycelbar ist. Weiter heißt es darin, dass dieser Anteil aufgrund des technischen Fortschritts sinken werde – so dass sich die zur Akkuherstellung benötigte Menge an Lithium bis 2030 halbieren könnte. Der Marktanteil an Elektrofahrzeugen (einschließlich Hybridmodellen) ist im Jahr 2020 auf über 10% gestiegen.

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.**