



SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIA DE LA UNIÓN EUROPEA

ENERO 2020

Traducción al español de la versión original en inglés

FIVA – FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VEHÍCULOS ANTIGUOS/HISTÓRICOS

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes:

Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis, Kurt Sjoberg y Andrew Turner de EPPA, el cual también trabaja con el Comité.



INFORMACIÓN

Irlanda se suma a la lista de países que proponen prohibir la venta de automóviles alimentados con combustibles fósiles

Irlanda ha anunciado una prohibición de venta de automóviles propulsados por combustibles fósiles a partir de 2030. Al hacerlo, se une a Dinamarca, Suecia y los Países Bajos los cuales ya han fijado el mismo plazo de fecha límite. Francia, el Reino Unido y España han anunciado planes similares con una fecha de 2040, mientras que Noruega planea prohibir ventas de automóviles de gasolina y diésel a partir de 2025.

Mientras la Comisión Europea ha comentado previamente que la prohibición de la comercialización, importación o registro de nuevos automóviles de gasolina y diésel en un Estado miembro no es compatible con la legislación de la UE, hay signos de que se está construyendo cambios en las normas de la UE que permitirían a los gobiernos establecer estos plazos límites en ausencia de una fecha objetivo a escala de la UE y la nueva estrategia del Pacto Verde Europeo (European Green Deal) anunciada en diciembre de 2019 establecerá un camino hacia la movilidad de cero emisiones a partir de 2025 en adelante. La Asociación de la Industria Automovilística Europea advirtió que esas prohibiciones propuestas sobre la venta de nuevos automóviles de gasolina y diésel podrían aumentar las emisiones de CO₂ y otros contaminantes, desembocará a que los vehículos más antiguos se utilicen por más tiempo.

Prohibiciones de automóviles italianos

Un grupo medioambiental italiano ha criticado las recientes medidas de emergencia implementadas en ciudades del norte de Italia (se prohíben los automóviles clasificados como diésel Euro 5 o inferiores o registrados antes del 2013) como ineficaces. La queja es que las prohibiciones temporales de vehículos, adoptadas cada año, son decididas cuando la situación es también crítica. El argumento del Grupo es que las prohibiciones temporales no resuelven el problema y deben ser reemplazadas por medidas permanentes que prohíban el uso de coches contaminantes.

El Grupo también ha observado que, si bien Milán introdujo una zona de bajas emisiones y planea una prohibición del diésel a partir de 2025, los problemas de contaminación del aire también son causados por la calefacción, el uso de biomasa en el área circundante y la agricultura intensiva en todo el Valle del Po, donde el gobierno tiene medidas "cero" para frenar la contaminación.



Las pruebas continúan mostrando problemas de emisiones de automóviles

La Comisión Europea ha dicho que está estudiando los resultados de las pruebas encargadas por el Grupo medioambiental Transporte & Medioambiente, los cuales han mostrado emisiones de partículas nocivas de los nuevos coches diésel alcanzando un máximo de hasta 1000 veces los niveles normales y los cuales han mostrado que dos modelos de automóviles populares están emitiendo un 32% y un 115% por encima del límite legal de partículas durante el proceso automático de limpieza de los filtros de partículas diésel (regeneración).

Los hallazgos han dado lugar a llamadas de los Eurodiputados y activistas medioambientales por normas más estrictas de emisiones de la UE, como las emisiones hechas durante el proceso de regeneración no son medidas en las actuales pruebas de emisiones de la EU. La asociación de fabricantes de automóviles ha dicho que los resultados de las pruebas en dos vehículos estaban "abiertas a interpretación", que los niveles de emisiones por encima del límite durante la regeneración se contabilizan en la legislación y que la regeneración del filtro garantiza que las emisiones se mantengan por debajo de los límites para el resto del tiempo, por lo que los resultados no tienen sentido, ya que en última instancia, los resultados se promedian. La investigación también reveló que las emisiones aumentaron hasta un 184% cuando lo más pequeño, y lo más peligroso, las partículas ultrafinas fueron medidas, que actualmente no están reguladas. La Comisión Europea está pensando para estar trabajando en nuevos protocolos para regular partículas más pequeñas en el nuevo estándar Euro 7.

Combustibles alternativos

Como anticipo de una enmienda de la Directiva sobre Infraestructura de Combustibles Alternativos (como señaló en el anuncio del nuevo Acuerdo Verde de las Comisiones) la asociación de la industria del automóvil y grupos comerciales que representan a los sectores del gas licuado de petróleo (LPG), etanol, biodiésel y combustibles independientes han comentado a la Comisión Europea que mantenga los biocombustibles y el gas licuado de petróleo (LPG) en su definición de "combustibles alternativos" en la legislación requiriendo a los gobiernos construir la infraestructura del reabastecimiento de combustible.

El anuncio también sigue al grupo medioambiental Transporte & Medioambiente que declara que la Directiva no es ajustada para su propósito, ya que clasifica el gas como un combustible alternativo válido, ha resultado en un mercado fragmentado y no está alineado con los recientes desarrollos políticos como la nueva regulación de la UE sobre las emisiones de CO₂ de los vehículos, las cuales son esperadas para estimular un aumento en la número de vehículos eléctricos del 5% del parque de vehículos en 2020, a cerca del 20% en cinco años.



Al mismo tiempo, Transporte & Medioambiente ha publicado una investigación mostrando que se necesitan 1,3 millones de puntos de recarga para automóviles públicos para 2025 y 3 millones para finales de la década y ha pedido a la Comisión Europea que establezca objetivos obligatorios de infraestructura de carga de vehículos eléctricos para que los Estados miembros cumplan con el desafío. Actualmente, existen alrededor de 185.000 puntos de recarga en toda la UE. Transporte & Medioambiente desea que se invierta dinero en infraestructura pública para vehículos de cero emisiones y que se actualice la definición para que solo incluya tecnologías que pasen la prueba de neutralidad climática.

El polvo de los frenos es más contaminante que las emisiones del motor del vehículo.

El MRC - Centro para el Medio Ambiente y la Salud del King's College de Londres (Centre For Environment and Health at King's College London) ha publicado una investigación que muestra que el polvo metálico liberado al aire cuando los coches frenan es perjudicial para la salud, ya que impide que las células inmunitarias protejan los pulmones y conduce a un mayor riesgo de infecciones bacterianas como tos, resfriados, neumonía y bronquitis.

Esta es la misma preocupación planteada contra el humo de los diésel, pero la investigación señala que, mientras la contaminación residual constituye el 7% de la contaminación en partículas (PM2.5), PM2.5 de neumáticos, embragues y pastillas de freno es responsable para el 20% de partículas. Lo relevante de estos datos es que los coches eléctricos necesitan frenar menos que los automóviles alimentados con combustibles fósiles, por lo que los hallazgos pueden ser usados para promover los méritos de los vehículos eléctricos sobre los vehículos propulsados por combustibles fósiles.

- 00 -

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes: Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis, Kurt Sjoberg y Andrew Turner de EPPA trabaja con el Comité.



SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIAS DE LA UNIÓN EUROPEA

FEBRERO 2020

Traducción al español de la versión original en inglés

FIVA – FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VEHÍCULOS ANTIGUOS/HISTÓRICOS

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes:

Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis, Kurt Sjoberg y Andrew Turner de EPPA, el cual también trabaja con el Comité.



INFORMACIÓN

El comisario de Transportes describe las prioridades

La nueva Comisaria de Transportes, Adina Valean, ha descrito sus prioridades en un discurso ante el Parlamento Europeo en el que señaló que comparte el objetivo del Parlamento de que la sostenibilidad sea la fuerza impulsora del debate sobre la política de transporte. Además, reafirmó que:

- Las acciones de la política de transporte serán guiadas por el objetivo del Pacto Verde Europeo (European Green Deal) para asegurar la neutralidad del cambio climático para 2050.
- Las tecnologías digitales serán usadas para hacer que la movilidad sea inteligente como sostenible.
- La Comisión adoptará su estrategia a finales de este año; incluirá medidas destinadas a reducir significativamente las emisiones de CO2 y emisiones contaminantes en todos los modos; explotará la digitalización y automatización, y mejorar la conectividad para garantizar la seguridad y la accesibilidad.
- Los cuatro principios que guiarán la contribución del transporte al Pacto Verde Europeo serán: hacer que el sistema de transporte en su conjunto sea más sostenible; haciendo unas soluciones alternativas sostenibles y disponibles para los ciudadanos y las empresas de la UE; respetando el principio de quien contamina paga en todas las formas de transporte; y fomentando la conectividad y el acceso al transporte para todos.
- En lo que respecta al transporte por carretera, la Comisión espera aplicar nuevas medidas diseñadas para: impulsar la adopción de vehículos limpios y combustibles alternativos; incentivar al consumidor opciones y prácticas de bajas emisiones; e invertir en soluciones de bajas y cero emisiones, incluyendo infraestructura.
- La digitalización facilitará la movilidad como un servicio y el uso de varios medios de transporte para un viaje normal.
- La estrategia de la Comisión será diseñada para garantizar una movilidad la cual es sostenible, moderna, accesible, segura, protegida y competitiva para las próximas décadas.



Tendencias de adquisición de vehículos

La investigación de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles ha mostrado que la tendencia de compra del consumidor se está moviendo lentamente pero ciertamente moviendo hacia los coches eléctricos. En toda la UE, había un 3,7% menos de automóviles diésel registrados en el último trimestre de 2019 comparado con el mismo período de 2018, mientras que la demanda de vehículos de propulsión alternativa, incluidos los eléctricos, de etanol y vehículos de gas natural licuado, aumentó un 66,2% en el mismo período. En esta categoría, la matriculación de vehículos eléctricos recargables aumentó un 81,3% en el último trimestre del año, lo que representa el 3,1% de los nuevos coches en 2019.

Recargas para camiones

La Directiva sobre Infraestructura de Combustibles Alternativos se debe modificar en 2021 y las indicaciones sugieren que requerirá una infraestructura eléctrica obligatoria tanto para camiones como para automóviles. Las indicaciones que siguen el grupo medioambiental Transporte & Medioambiente, sugiriendo que la mitad de la distancia total actual conducida por camiones en la UE podría ser cubierto por camiones eléctricos si la infraestructura de recarga es proporcionada para ellos. Por tanto, pide a la Comisión Europea que apoye el despliegue de infraestructura de recarga tanto privada como pública - notable dado que el 80% de la recarga de camiones es esperado que tenga lugar en depósitos privados en las primeras etapas de electrificación.

- 00 -

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes: Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis, Kurt Sjoberg y Andrew Turner de EPPA trabaja con el Comité.



SITUACIÓN ACTUAL DE MATERIAS DE LA UNIÓN EUROPEA

MARZO 2020

Traducción al español de la versión original en inglés

FIVA – FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VEHÍCULOS ANTIGUOS/HISTÓRICOS

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes:

Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis, Kurt Sjoberg y Andrew Turner de EPPA, el cual también trabaja con el Comité.



INFORMACIÓN

La Comisión Europea propone una Ley Climática como parte del Pacto Verde

La Comisión Europea ha propuesto una Ley Climática diseñada para implementar el objetivo central del Pacto Verde (consulte la Situación actual de materias de la UE de diciembre de 2019).

- Establece el objetivo de la UE de alcanzar la neutralidad climática (emisiones netas cero) para 2050, es decir, ninguna emisión de gases de efecto invernadero restantes serán equilibrados con una mezcla de "significado natural y tecnológico" (captura de carbono, etc.).
- El objetivo principal es establecido a nivel de la UE. La propuesta se refiere a un "logro colectivo del objetivo de neutralidad climática", al igual que con el objetivo actual para 2030 de un recorte del 40% de emisiones en toda la UE comparada con los niveles de 1990, no existen objetivos nacionales legalmente vinculantes.
- No hay una propuesta concreta para un objetivo mejorado a medio plazo, mientras que el nuevo objetivo planificado para 2030 es un 50-55%, más detalles serán solo proporcionados a finales de año y la Comisión ha iniciado una consulta pública al respecto.
- Requiere revisar las políticas relacionadas con la reducción de emisiones. La ley climática encomienda a la Comisión, en junio de 2021, para "revisar y, cuando sea necesario, proponer para revisar, todos los instrumentos de política relevantes para lograr las reducciones de emisiones adicionales para 2030"- incluyendo nuevas medidas para reducir las emisiones de los vehículos.
- La Comisión está buscando reforzar sus poderes de supervisión, y para septiembre de 2023, y luego, cada cinco años, la Comisión evaluará la coherencia de la UE y las medidas nacionales con el objetivo de neutralidad climática y la trayectoria 2030-2050.
- La Comisión sería capaz de hacer recomendaciones a los Estados miembros rezagados y los gobiernos de los Estados miembros estarían legalmente obligados a tener debidamente en cuenta la recomendación.
- La ley requiere que los países de la UE impulsen la capacidad para adaptarse al cambio climático.

No hay acuerdo a nivel de los Estados miembros sobre el objetivo de CO2 a medio plazo: los Estados miembros del Norte están interesados de que se establezca ahora el objetivo – Estados miembros del Sur y del Este están menos interesados, con preocupaciones sobre la competitividad industrial citadas. Al mismo tiempo, algunos



grupos medioambientales y algunos grupos industriales (incluidos los grupos de productos químicos y bioenergéticos) están empezando a que el objetivo 2030 debería establecerse y debe estar en el nivel más ambicioso.

Los activistas medioambientales piden límites de contaminación del aire más estrictos después del Covid-19

Greenpeace España ha publicado datos que muestran que los niveles de Dióxido de Nitrógeno (NO₂) en Barcelona y Madrid han disminuido significativamente desde que se establecieron restricciones a la circulación el 15 de marzo - el promedio de nivel de NO₂ en Madrid cayó de más de 60 µg / m³ el 10 de marzo a 15 µg / m³ una semana después.

Asimismo, los datos de Italia muestran una caída similar en la contaminación: la Alianza Europea de Salud Pública ha dicho que los niveles de contaminación en el Valle del Po y Milán (una de las zonas más pobladas de Italia) también han bajado. Y datos de la Agencia Europea de Medio Ambiente sobre el seguimiento de estaciones urbanas muestra que los niveles de NO₂ han disminuido notablemente en el centro de la ciudad de Lisboa, en la autopista A1 en el Norte de París y, en menor medida, el centro de Berlín.

Sin embargo, las estaciones de monitoreo en Bruselas registró un aumento en los niveles de NO₂ inmediatamente después de que las restricciones hubieran sido impuestas. La tendencia general ha llevado a la Alianza Europea de Salud Pública a señalar que "si se detiene la mayoría del transporte de un día para otro no es una forma sostenible de reducir la contaminación, tenemos que evitar volver al mismo nivel de contaminación anterior a la crisis una vez que la epidemia haya terminado ...

El vínculo entre las enfermedades causadas por la contaminación del aire y el sufrimiento y la muerte de los pacientes por coronavirus es un fuerte recordatorio para todos nosotros de que la salud debería prevalecer en cualquier momento y tenemos que repensar significativamente nuestro sistema de transporte". El grupo medioambiental Transporte & Medioambiente con sede en Bruselas señaló lo mismo. Si bien estas caídas en la contaminación no son sorprendentes dada la marcada reducción en transporte y actividad industrial, los grupos medioambientales bien pueden explotar estos y futuros resultados para impulsar objetivos más radicales de política de transporte.

Los fabricantes de automóviles piden el aplazamiento de la reducción de emisiones con respecto al Covid-19

La industria europea del automóvil ha escrito a la Comisión Europea pidiendo un aplazamiento a los objetivos vinculantes sobre las emisiones de CO₂ con el fin de ayudar a gestionar el impacto de Covid- 19. La carta explicaba que "ningún trabajo de



producción, desarrollo, prueba u homologación" está actualmente siendo emprendida ... Esto altera los planes que habíamos hecho para prepararnos para cumplir con las leyes y regulaciones de la UE existentes y futuras dentro de los plazos establecidos en estas regulaciones". La carta también dejó en claro que la industria no tiene la intención de cuestionar las leyes ni los objetivos subyacentes de seguridad vial, mitigación y protección del cambio climático del medio ambiente. Paralelamente, el grupo medioambiental Transporte y Medio Ambiente señaló que la caída de las ventas de automóviles por sí sola no necesariamente pondría en peligro los objetivos climáticos, los cuales se basan en un promedio de toda la flota de automóviles nuevos, ya que el factor clave es el tipo de automóviles que se venden, e instó a que el programa de reducción de emisiones se mantiene como está establecido.

- 00 -

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes: Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis, Kurt Sjoberg y Andrew Turner de EPPA trabaja con el Comité.



SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIAS DE LA UNIÓN EUROPEA

ABRIL 2020

Traducción al español de la versión original en inglés

FIVA – FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VEHÍCULOS ANTIGUOS/HISTÓRICOS

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes:

Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis, Kurt Sjoberg y Andrew Turner de EPPA, el cual también trabaja con el Comité.



Oportunidades para el diálogo

La Comisión Europea inició una investigación sobre Sistemas de Transporte Inteligentes

A principios de este año, la Comisión Europea encargó a una consultora que llevara a cabo una investigación para el Programa de Trabajo de la Directiva ITS de Sistema Inteligente de Transporte 2010/40/UE. FIVA reaccionó al siguiente cuestionario para asegurar que el trabajo reconozca las preocupaciones que tiene FIVA sobre la evolución y el incrementado uso de ITS.

FIVA explicó la definición de vehículo histórico; destacó que FIVA se preocupa por asegurar que los propietarios de vehículos históricos serán siempre capaz de usar sus vehículos en vías públicas de forma segura incluso en el caso de que la conectividad de vehículo a vehículo e infraestructura a vehículo son un lugar común para la seguridad vial y el propósito de la gestión del tráfico en el futuro; y señaló la preocupación adicional de que si ITS es utilizada para fines de tarificación de carreteras, puede haber algunos vehículos históricos que serían incompatibles con los ITS utilizados.

FIVA también destacó el Preámbulo de la Directiva, la cual hace una provisión específica para los vehículos históricos dentro del contexto del desarrollo de ITS como dice: *Los vehículos, los cuales son usados principalmente para su interés histórico y fueron originalmente registrados y / o homologados y / o puestos en servicio antes de la entrada en vigor de la presente Directiva y de sus medidas de ejecución no deberían ser afectado por las normas y procedimientos establecidos en esta Directiva.*

Investigación de la Comisión Europea sobre la posible adaptación voluntaria y obligatoria del reequipamiento de ITS

La Comisión Europea publicó en abril un estudio emprendido a su cargo por una consultora externa sobre la "Viabilidad, costes y beneficios del reequipamiento de la asistencia avanzada al conductor para mejorar la seguridad vial". Se consideró tanto la posibilidad de un reequipamiento voluntario como obligatorio de ITS a vehículos. La razón fundamental para emprender la investigación fue que mientras, si bien la tasa de mortalidad de accidentes de tráfico sigue disminuyendo, la tasa de disminución se ha ralentizado y ahora es más lenta que lo requerido para cumplir los objetivos de seguridad vial de la UE (la cual es reducir las muertes en carretera a casi cero para 2050 con un objetivo intermedio para 2011-2030 de una reducción del 50% en los fallecimientos). Por lo tanto, la Comisión necesita identificar los medios de aumentar para corregir la situación.



Los principales puntos de interés del estudio para FIVA son los siguientes:

- Voluntariedad y obligatoriedad en el reequipamiento del IRS solo sería posible para ITS, los cuales proporcionen advertencias, como sistemas de reequipamiento, los cuales trabajan con frenado o señalización no es posible porque los fabricantes de vehículos son reacios a permitir el acceso a los diferentes tipos de motores por razones de datos o motivos de responsabilidad. Por lo tanto, los únicos ITS posibles a considerar para el reequipamiento son: advertencia de colisión frontal (automóviles, personas, ciclistas); advertencia de salida de carril; información de límite de velocidad; advertencia avanzada de distracción del conductor; detección de marcha atrás; vigilancia de presión de los neumáticos; detección y advertencia de peatones y ciclistas en la parte delantera y lateral; y eCall.
- Solo consideró vehículos de 0-19 años y no incluyó vehículos de 14-19 años en sus cálculos de coste-beneficio, ya que los consultores opinaron que es poco probable que los propietarios de los vehículos lo reequipen, y si se reequiparan de manera obligatoria, los propietarios comprarían un vehículo nuevo en lugar de adaptarlo (por razones de coste).
- La mayoría de los consultados opinaron que las medidas obligatorias no estarían bien recibidas por el público.
- Solo encontró un coste-beneficio positivo tanto para la adaptación voluntaria y obligatoria de ITS para la detección y advertencia de usuarios vulnerables de la carretera en la parte delantera y lateral para autobuses y autocares para más de 8 pasajeros (categorías de vehículos M2 y M3) y un coste-beneficio positivo en el análisis para la adaptación obligatoria de los sistemas de información de límites de velocidad a M2 y M3. La opinión de los consultores fue que estos vehículos presentaron el único CBA positivo porque el número de la flota son pequeño y porque están involucrados desproporcionadamente en accidentes en comparación con otras clases de vehículos.

FIVA no fue invitada a participar, probablemente porque el estudio solo consideró los vehículos 0-19 años. Sin embargo, las consecuencias de una posible adaptación obligatoria de ITS a vehículos históricos, que presentaría problemas tanto técnicos como de autenticidad, significa que FIVA dará a conocer sus opiniones al autor del estudio.



INFORMACIÓN

El Grupo Transporte&MedioAmbiente postula que los vehículos eléctricos son menos intensivos en carbono que los que funcionan con gasolina o diésel

El grupo lobby medioambiental Transporte & Medioambiente ha desarrollado una nueva herramienta para medir la salida de CO₂ de los vehículos. Combina información de los estados miembros de la UE sobre la electricidad con las emisiones de la fabricación de automóviles y baterías, y T&E ha dicho que muestran que los coches eléctricos emiten tres veces menos CO₂ a lo largo de su vida que la gasolina o coches diésel, incluso en Polonia, donde se utiliza carbón para producir gran parte de la electricidad. El Grupo también ha señalado que la intensidad de las emisiones de los coches eléctricos seguirá disminuyendo a lo largo de su vida a medida que la energía del carbón es reemplazada por energías renovables y que el promedio de un vehículo eléctrico será cuatro veces más limpio que sus equivalentes convencionales en 2030. Las baterías todavía representan una cantidad sustancial de la huella de carbono de los coches eléctricos, pero la intensidad de carbono de su producción está siendo reducida por un aumento en la fabricación a escala industrial.

Venta de coches eléctricos

El análisis del Consejo Internacional de Transporte Limpio (ICCT) ha mostrado que los registros de nuevos automóviles cayeron un 53% en marzo de 2020 comparado con 2019, y en lo que va de año un 27%, pero las ventas de vehículos eléctricos de pasajeros continuó aumentando. Es probable que el crecimiento de las ventas se haya visto favorecido mediante una combinación de incentivos fiscales en grandes mercados como Alemania, donde la participación del vehículo eléctrico ha aumentado del 4% en 2019 al 9% en marzo de 2020.

- 00 -

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes: Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis, Kurt Sjoberg y Andrew Turner de EPPA trabaja con el Comité.



SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIAS DE LA UNIÓN EUROPEA

MAYO 2020

Traducción al español de la versión original en inglés

FIVA – FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VEHÍCULOS ANTIGUOS/HISTÓRICOS

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes:

Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis, Kurt Sjoberg y Andrew Turner de EPPA, el cual también trabaja con el Comité.



INFORMACIÓN

Oportunidades para el diálogo

Tres miembros de la Comisión de Medio Ambiente del Parlamento Europeo en representación de los grupos políticos Socialista y Demócrata, Renovar Europa y los Verdes, han presentado otra Resolución diseñada para prevenir o retrasar la autorización del uso del Trióxido de Cromo (necesario para el cromado).

Esta Resolución pide a la Comisión Europea que retire un borrador de decisión de ejecución sobre una solicitud de un grupo (separado de la solicitud del consorcio CTAC la cual estaba sujeta a la Resolución anterior de marzo de 2019) representando a un fabricante ruso de trióxido de cromo.

La Resolución reclama que la información necesaria para la solicitud falta, y que la Comisión, apoyada por sus Comités consultivos, sólo puede tomar una decisión de pleno cumplimiento del Reglamento de Registro, evaluación, autorización y restricción de productos químicos (REACH) una vez que se haya proporcionado de la información que falta. Si esta Resolución es adoptada, impactará en el momento de las decisiones anticipadas: posiblemente en julio - para la autorización de la solicitud de Cloruro de cetrimonio (CTAC).

La industria automotriz solicita ayuda de recuperación por el Covid-19

La Asociación Comercial de Fabricación de Automóviles ACEA y otros en la industria automotriz, han pedido para que la Comisión Europea ayude a la industria a recuperarse del Covid-19. Ellos han pedido específicamente la aceleración de la transición a combustibles bajos en carbono, el apoyo a la "reconversión" de trabajadores, estímulo para el despliegue de combustibles alternativos e infraestructura de recarga de vehículos y que los esfuerzos se centren en la búsqueda de propuestas legislativas que apoyen el cambio a bajo carbono y combustibles bajos en contaminantes.

Al mismo tiempo, la industria ha pedido "una consulta pública de todos lo no esencial" para ser pospuestas por dos meses para permitir una evaluación del impacto de la crisis del Covid-19 sobre la nueva legislación que afecta al sector, particularmente, propuestas relacionadas con la homologación de los tipos de nuevos vehículos.

- 00 -

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes: Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářik, Bob Owen, Christos Petridis, Kurt Sjoberg y Andrew Turner de EPPA trabaja con el Comité.



SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIAS DE LA UNIÓN EUROPEA

JUNIO 2020

Traducción al español de la versión original en inglés

FIVA – FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VEHÍCULOS ANTIGUOS/HISTÓRICOS

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes:

Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis, Kurt Sjoberg y Andrew Turner de EPPA, el cual también trabaja con el Comité.



OPORTUNIDADES PARA EL DIÁLOGO

Reunión virtual del Grupo de Vehículos Históricos del Parlamento Europeo

El 25 de junio, el Grupo de Vehículos Históricos del Parlamento Europeo (EPHVG) celebró una reunión virtual para compartir puntos de vista sobre el impacto del Covid-19 en el movimiento de vehículos históricos. Los miembros de la FIVA dieron unas presentaciones detallando una encuesta de FBHVC emprendida en junio, las cuales mostraban el impacto en la actividad del club y cómo los clubes han estado gestionando la comunicación de los miembros y su alcance; información sobre eventos cancelados o pospuestos y eventos virtuales; Alcance de miembros de la FIVA y actividad benéficas de ANF; y sustituir una feria virtual alemana por un evento programado.

FIVA entonces informó en las noticias de una encuesta Pan-Europea mostrando el incremento de las actitudes cada vez más favorables de los consumidores hacia las zonas de bajas emisiones como una consecuencia de la crisis sanitaria y señaló que el Reglamento de Orientación de la Comisión Europea sobre el Acceso de Vehículos Urbanos aún no ha sido publicado. FIVA también informó que los esquemas de desguace de vehículos están siendo implementados en algunos países para ayudar a la recuperación económica, y que una consecuencia será una pérdida potencial de vehículos históricos (consulte los detalles a continuación).

INFORMACIÓN

Los fabricantes de vehículos piden más infraestructura de coches eléctricos en la recuperación de la UE

La Asociación europea de comercio y fabricación de vehículos ACEA y un organismo comercial representando a las compañías eléctricas se han quejado de que el plan de recuperación del coronavirus de la UE debe apuntar a instalar el doble de la cantidad de puntos de recarga previstos, lo que indica que 2 millones, en lugar de 1 millón, son necesarios para 2030 e instan a que la Directiva sobre Infraestructuras de Combustibles Alternativos de 2014 se modifique en consecuencia. Han dicho que el enfoque necesita estar en la infraestructura en zonas urbanas y en las principales Redes Transeuropeas y Regionales.

En un desarrollo separado, el grupo medioambiental lobby T&E ha proyectado que se espera que los automóviles eléctricos alcancen una paridad en el precio con los modelos convencionales en 2024, y se esperan ventas anuales de 5



millones para 2030.

Los productores de combustible miran a la neutralidad climática

Una empresa petrolera y una asociación comercial de refinerías están trabajando en planes para lograr la neutralidad climática mediante el abandono de los combustibles fósiles y el cambio por completo a la producción de combustibles líquidos bajos en carbono (LCLF) durante las próximas tres décadas diciendo que ... *en el escenario más ambicioso, la neutralidad climática podría ser lograda para todo el combustible líquido restante en el transporte por carretera, con una reducción del 50% en intensidad de carbono para los sectores marítimo y aéreo de la UE ...* y con el objetivo de complementar en lugar de competir con la electrificación del transporte por carretera.

En su anuncio ellos señalan que los LCLF tienen la ventaja de ser densos en energía, fáciles de almacenar y adecuado para su uso en vehículos existentes y prevén tecnologías habilitadoras en el camino hacia cero emisiones como biocombustibles de primera generación, hidrogenación de aceites vegetales / desechos y residuos, biomasa a líquido (BTL), biocombustibles avanzados y e-combustibles, así como captura y almacenamiento de carbono (CCS) e hidrógeno limpio aplicado en refinerías. Agrega que las primeras plantas comerciales completas podrían operar para 2025.

Una encuesta realizada en ciudades europeas muestra un apoyo cada vez mayor al apoyo de Zonas de Bajas Emisiones (LEZ)

Una encuesta emprendida en junio en nombre de T&E y la Alianza Europea de Salud Pública en 21 ciudades en Bélgica, Francia, Alemania, Italia, España y el Reino Unido para evaluar las opiniones sobre la calidad del aire urbano ha señalado que el 64% dijo que no quiere volver a los niveles de contaminación urbana anteriores al Covid-19, el 68% de los residentes en áreas metropolitanas coincidieron en que las ciudades deben "tomar medidas efectivas" contra la contaminación del aire (el apoyo fue mayor en las ciudades españolas, italianas y británicas), el 63% de los conductores en Europa indicó su apoyo a la prohibición de la entrada de automóviles contaminantes al centro de las ciudades, y el 74% dijo que las ciudades deben tomar medidas efectivas para proteger a los ciudadanos de la contaminación del aire, incluso si esto requiere reasignar espacio público para caminar, andar en bicicleta y transporte público.

Los hallazgos no son necesariamente sorprendentes dado el contexto de la encuesta, pero es relevante ya que tienen la capacidad de influir en las políticas



públicas y T&E ha comentado que los alcaldes de París, Bruselas y Londres ya están construyendo ampliar los carriles para bicicletas y restablecer las zonas de bajas emisiones y ... el desafío ahora es hacer estas medidas sostenibles "temporales" permanentes, reemplazan los coches contaminantes con vehículos eléctricos y conseguir que otras ciudades sigan su ejemplo.

No se cumplirán los objetivos de la calidad del aire

La Comisión Europea ha señalado que al menos la mitad de los Estados miembros de la UE corren el riesgo de no cumplir con los objetivos vinculantes de calidad del aire para 2030. A la Comisión le preocupa que la mayoría de los planes de los Estados miembros para hacer frente a cinco contaminantes atmosféricos claves: óxido de nitrógeno, compuestos orgánicos volátiles distintos del metano (NMVOCs), amoníaco, partículas pequeñas (PM2.5) y dióxido de azufre (según lo dispuesto por el Directiva de Compromisos Nacionales de Reducción de Emisiones) son insuficientes.

De los 20 Programas Nacionales de Control de la Contaminación del Aire (NAPCP) evaluados hasta ahora por la Comisión, más de la mitad son considerados en "alto riesgo" de no cumplir las metas de 2030 para al menos un contaminante, con solo siete Estados miembros dispuestos a cumplir con todos los objetivos. En consecuencia, la Comisión está solicitando a los gobiernos para mostrar cómo ellos intentan hacer frente el déficit mediante la implementación de medidas eficaces en todos los sectores, incluidas la agricultura, el transporte y la energía.

Dos estados miembros, Rumanía y Grecia, se enfrentan a acciones legales por no haber presentado un borrador de NAPCP a la Comisión. Los hallazgos están vinculados a cifras que muestran que las emisiones de CO2 de vehículos nuevos continuaron aumentando el año pasado, con la Agencia Europea de Medio Ambiente revelando cifras provisionales mostrando que las emisiones de dióxido de carbono de los nuevos automóviles y camionetas aumentaron en 2019, en un 1.3%, para el tercer año consecutivo, atribuyendo parte del aumento al incremento de las ventas de vehículos deportivos utilitarios, que representó el 38% de las matriculaciones de vehículos nuevos.

Regreso de esquemas de desguace

Un número de países están proponiendo introducir esquemas de desguace de automóviles para ayudar a la recuperación de la economía necesitada como una consecuencia de la crisis de Covid-19. España ha anunciado 3.750 millones de euros para un plan de recuperación de la industria del automóvil, la cual incluye 250 € para



bonificaciones por desguace para 2020 que ayudará al desguace y reemplazo con vehículos eléctricos, pero también automóviles y camionetas con emisiones de hasta 120gCO₂ / km y 155gCO₂ / km. Además, 100 millones de euros se destinan a promover la compra de vehículos híbridos eléctricos y enchufables y camiones de propulsados por gas. Francia y Alemania también está implementando planes de rescate y Francia ofrece un apoyo de hasta 12.000 € por persona para vehículos eléctricos. El plan alemán también solo ofrece ayuda directa a los vehículos eléctricos.

- 00 -

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes: Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis, Kurt Sjoberg y Andrew Turner de EPPA trabaja con el Comité.





SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIAS DE LA UNIÓN EUROPEA

JULIO 2020

Traducción al español de la versión original en inglés

FIVA – FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VEHÍCULOS ANTIGUOS/HISTÓRICOS

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes:

Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis, Kurt Sjoberg y Andrew Turner de EPPA, el cual también trabaja con el Comité.



OPORTUNIDADES PARA EL DIÁLOGO

La Comisión Europea pospone indefinidamente la publicación de la Guía UVAR

En 2017, consultores externos redactaron un informe para la Comisión Europea ofreciendo una serie de recomendaciones para la implementación de la Regulación del Acceso Urbano de los Vehículos (UVAR), la cual incluye Zonas de Bajas Emisiones (LEZ). El Informe incluía la recomendación de que los vehículos históricos estén exentos del cobro o de las prohibiciones de vehículos impuestas por las LEZ.

La Comisión Europea decidió entonces que debería redactar su propia Guía formal (utilizando como base el informe de 2017) para ofrecer una plantilla de las mejores prácticas y provisiones de la UVAR para las autoridades de las ciudades y gobiernos con el objetivo de que las futuras UVAR podrían estar basadas en un enfoque común de acuerdo para reducir la confusión de los conductores quienes actualmente se encuentran con diferentes UVAR/LEZ condiciones de una ciudad a otra.

La Guía debía haber sido publicado antes de la finalización del mandato de la Comisión 2014-19. Sin embargo, la publicación se retrasó y el nuevo Comisionado de Transporte ha decidido posponer la publicación y no ha dado indicación de cuándo, o incluso si, se publicará la Guía.

FIVA presenta a la Comisión Europea un esquema del Plan para la Movilidad Sostenible e Inteligente

La Comisión Europea espera adoptar a finales de este año una Comunicación que describa sus planes de Movilidad Sostenible e Inteligente. Será dirigido por el objetivo del Pacto Verde Europeo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte en un 90% para 2050 y promover medidas para asegurar que el sector del transporte de la UE sea "apto para una economía limpia, digital y moderna". Sus objetivos incluyen: aumentar el consumo de vehículos de emisión cero; haciendo soluciones alternativas sostenibles disponibles para el público y las empresas; apoyando la digitalización y automatización; y mejorar la conectividad y el acceso.

FIVA presentó sus puntos de vista antes de la publicación de la Comunicación para indicar:

- La definición legal de la FIVA y la UE de un vehículo histórico.
- La necesidad de preservar nuestro patrimonio automovilístico para que las generaciones futuras puedan disfrutarlo.



- La actividad económica y social asociada con el movimiento de vehículos históricos.

- La preocupación de FIVA de que reguló medidas para "reducir a la mitad el uso de automóviles con combustible convencional" en el transporte urbano para 2030 y eliminar gradualmente su uso en las ciudades para 2050; para moverse hacia la plena aplicación de los principios de tarificación /impuestos por carretera por el que el usuario paga y el que contamina paga; y para acercarnos a cero muertes en el transporte por carretera para 2050", como se describe en el "Informe Blanco de Transporte" de 2011 podría detener el uso de Vehículos Históricos como:
 - una prohibición del uso de vehículos de combustible convencional en las ciudades (a través de UVAR / LEZ) impediría que los propietarios de vehículos históricos utilicen sus vehículos en las ciudades.
 - La implementación del principio de "quien contamina paga" disuadiría el uso de vehículos históricos porque los propietarios tendrían que pagar una cantidad desproporcionadamente mayor por km conducido porque las emisiones de VH comparado desfavorablemente con las de los coches modernos / eléctricos.
 - El aumento del uso de Sistemas de Transporte Inteligentes para la seguridad vial puede ser dependiente de la conectividad de vehículo a vehículo e infraestructura a vehículo, los cuales podrían impedir el uso de vehículos históricos debido a problemas de compatibilidad. Además, la adaptación obligatoria de ITS a VH podría ser técnicamente imposible para muchos vehículos y puede afectar la autenticidad y, por lo tanto, también la correcta conservación del patrimonio automovilístico.
 - La preservación de nuestro patrimonio automovilístico depende de que los propietarios sean capaces de usar sus vehículos en la vía pública. Sin esta libertad, el patrimonio automovilístico estará eventualmente limitado a un número muy reducido de vehículos en exhibición en museos.
 - Por lo tanto, los vehículos históricos deben, cuando sea necesario, ser tratados de una forma distinta a los demás vehículos para permitir exenciones de restricciones de uso y / o quien contamina paga el cobro de carreteras para que los propietarios de vehículos históricos urbanos no tengan que vender/disponer del patrimonio que han elegido preservar y, por lo tanto, el uso de vehículos históricos no se convierta en prohibitivamente caro. Y los vehículos históricos deben ser capaces de continuar usando las vías públicas, y haciéndolo de manera segura, incluso cuando de vehículo a vehículo y la conectividad entre la infraestructura y el vehículo son comunes para los fines de gestión de la seguridad vial y el tráfico.



El Parlamento Europeo rechaza la resolución del Comité de Medio Ambiente sobre la autorización del trióxido de cromo

El 9 de julio, el Parlamento Europeo votó por un margen muy estrecho a favor de rechazar una propuesta de resolución presentado por su Comité de Medio Ambiente, el cual si se hubiera adoptado se habría retrasado aún más el proceso de toma de decisiones de la Comisión Europea para la autorización para el uso continuado (dentro de ciertas circunstancias controladas) del Trióxido de Cromo, el cual es usado en el proceso de cromado.

La Moción había sido presentada por 3 Eurodiputados de los Grupos Políticos Verdes; Social y Demócratas y los Grupos Renovar Europa; pero una coalición de Eurodiputados de todos los países menos grupos de la extrema izquierda y Grupos Verdes, quienes reconocieron que la autorización controlada del uso del Trióxido de cromo no representa una amenaza para la salud o el medio ambiente, fueron capaces de derrotar la moción.

INFORMACIÓN

Grupos medioambientales rechazan la llamada de los fabricantes de automóviles para posponer los cambios en los límites de emisiones

Una coalición de grupos medioambientales, incluidos Transporte & Medioambiente y la Oficina Europea de Medio Ambiente, pidió a la Comisión Europea que rechace una llamada de la Asociación Comercial de Fabricantes de Automóviles, ACEA, para posponer 6 meses la introducción de la próxima legislación sobre emisiones de vehículos debido a la pandemia del Covid-19.

ACEA ha argumentado que el aplazamiento propuesto no tendrá ningún impacto en el nivel de emisión de los vehículos concernientes o en la calidad del aire, mientras que el cierre de la producción y las ventas debido al Covid-19 ha causado una importante aumento de existencias. Los Grupos Medioambientales han dicho que la propuesta de ACEA fue "... Otro intento de debilitar la aplicación de las normas de contaminación para automóviles, camionetas y camiones... y no sería la respuesta adecuada a la actual crisis sanitaria y económica y se mantendría en absoluta contradicción con el espíritu del Pacto Verde Europeo y su ambición de contaminación cero".

- 00 -

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes: Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářik, Bob Owen, Christos Petridis, Kurt Sjoberg y Andrew Turner de EPPA trabaja con el Comité.



SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIAS DE LA UNIÓN EUROPEA

AGOSTO - SEPTIEMBRE 2020

Traducción al español de la versión original en inglés

FIVA – FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VEHÍCULOS ANTIGUOS/HISTÓRICOS

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes:

Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis, Kurt Sjoberg y Andrew Turner de EPPA, el cual también trabaja con el Comité.



OPORTUNIDADES PARA EL DIÁLOGO

La Comisión Europea publica un informe sobre la Directiva de los Vehículos al Final de su Vida

La Comisión Europea ha publicado un informe sobre la Directiva de los Vehículos al Final de su Vida (ELV) como requerimiento por su cláusula de revisión. El estudio ha revelado que la Directiva es eficaz, relevante y coherente; que los Estados miembros han alcanzado ampliamente sus objetivos de reciclaje y recuperación; y que la capacidad para tratar el Final de la Vida de los Vehículos (ELV) ha aumentado y las sustancias peligrosas han sido eliminadas.

Aunque también tenga en cuenta que el sistema actual de ELV y el registro de vehículos está dando como resultado un bajo registro en el número de ELV y que el reciclaje de algunos materiales de ELV es obstaculizado por su bajo valor de mercado. La revisión examinó las exenciones para el uso de algunos materiales prohibidos, por ejemplo, el plomo para las baterías, y concluyó que no existen solapamientos problemáticos con otras Directivas, por ejemplo, la Directiva sobre Baterías y REACH. Sin embargo, también es relevante que:

- hay una consulta en marcha sobre las disposiciones de la Directiva VLE permitiendo una exención para determinadas sustancias peligrosas de los nuevos automóviles, en este caso la exención para el plomo en las baterías.
- La prohibición del uso de plomo en las baterías está siendo considerada en virtud de las regulaciones REACH. Ambos son asuntos que aborda FIVA.

Sin embargo, el informe señaló que la Directiva ELV y la Directiva 1999/37 / EC sobre documentos de matriculación de vehículos no utilizan términos armonizados para cuestiones como "suspensión", "baja", "baja temporal" de vehículos y la "cancelación de un registro " y un registro " cancelado permanentemente "; mientras que una autoridad local holandesa señaló también que la Directiva 1999/37 / EC no permite el intercambio de información para determinar si un vehículo ha recibido un Certificado de Destrucción en otro Estado Miembro; esto es relevante ya que estos términos tienen efectos en el relación de baja y certificado de destrucción (CoD) para ser tramitado con la preocupación de que un vehículo pueda darse de baja (temporalmente) y entonces desaparecer sin necesidad de emitir o proporcionar un CoD u otra información sobre el paradero del vehículo.



FIVA aclaró en su respuesta a la consulta para la Revisión de la Directiva, la necesidad de que las autoridades reconozcan que un vehículo es sólo ELV cuando es declarado por el propietario del vehículo.

FIVA envía un comentario a la consulta sobre movilidad sostenible e inteligente

En septiembre, FIVA envió un documento a la consulta para la Estrategia de la Comisión Europea para la Movilidad Sostenible e Inteligente. Este documento ofreció más detalles sobre las preocupaciones planteadas en la respuesta de la etapa anterior, como se detalla en la SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIAS DE LA UE de julio. Se espera que la Comisión publique su estrategia antes de fin de año.

INFORMACIÓN

Los grupos lobby piden la prohibición de la venta de automóviles y camionetas de gasolina y diésel

Una coalición de grupos de medioambiental y de salud y asociaciones industriales (comprometidas Transporte & Medio Ambiente, la asociación de electromovilidad AVERE, la organización de consumidores BEUC, la iniciativa EV100 de empresas que apoyan el transporte eléctrico, la Alianza de Salud Pública Europea y el conjunto de normas ambientales ECOS) han pedido a la UE para que ponga fin a la venta de nuevos vehículos ligeros de gasolina y diésel para 2035 y, notablemente, que todos los coches, furgonetas, camiones y autobuses tengan cero emisiones para 2050.

Mientras tanto, el Grupo Medioambiental Greenpeace ha pedido la prohibición de la venta de coches nuevos y furgonetas para que entre en vigor en 2028. Los Grupos están pidiendo la acción, ya que afirman que las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte por carretera han aumentado durante tres años consecutivos y ahora representan el 27% del total de la UE.

La fecha propuesta para 2035 para la prohibición de la venta de nuevos vehículos ligeros de gasolina y diésel es coherente con el enfoque adoptado por algunos gobiernos: el Reino Unido actualmente planea eliminar las ventas de nuevos vehículos de gasolina y diésel para 2040, aunque consultó en febrero sobre el adelanto del plazo hasta 2035 y más recientemente ha sugerido considerar una fecha límite 2030. Los estados miembros de la UE, incluidos Dinamarca, Eslovenia, Suecia y los Países Bajos, también se han fijado como objetivo la fecha de 2030.



- 00 -

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes: Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis, Kurt Sjoberg y Andrew Turner de EPPA trabaja con el Comité.



SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIAS DE LA UNIÓN EUROPEA

OCTUBRE 2020

Traducción al español de la versión original en inglés

FIVA – FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VEHÍCULOS ANTIGUOS/HISTÓRICOS

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes:

Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis, Kurt Sjoberg y Andrew Turner de EPPA, el cual también trabaja con el Comité.



OPORTUNIDADES PARA EL DIÁLOGO

La Comisión Europea consulta sobre los próximos pasos para la Directiva de vehículos al final de su vida

Además del informe de la SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIAS DE LA UE de agosto / septiembre sobre la Directiva de Vehículos al final de su vida (ELV), la Comisión Europea ha publicado una “Hoja de ruta” basada en los hallazgos del Informe de evaluación y está buscando comentarios de terceros. FIVA contribuirá con sus puntos de vista que se centrarán en:

- La necesidad de una definición de ELV en la Directiva, la cual deja claro que la determinación de ELV es la prerrogativa del propietario; y si se va a imponer a los propietarios el requisito de declarar un vehículo como ELV al llegar al final de su vida útil, debe existir la posibilidad de evitar el estatus de ELV para que permanezca la posibilidad de que se convierta en un vehículo histórico.
- Aclaración sobre el papel de la matriculación de vehículos en una decisión de ELV.
- Salvaguardias para permitir la exportación de vehículos históricos en el caso de una prohibición de la exportación de vehículos antiguos (incluidos aquellos que no están en condiciones de circular).
- La necesidad de un sistema para reconocer / apreciar que los valores de reparación de vehículos históricos pueden ser desproporcionados al valor del vehículo.
- Salvaguardias para asegurar la posibilidad de conservación de piezas para fomentar su uso posterior en vehículos históricos; y las salvaguardias para asegurar que el desmantelamiento para la restauración no cause que el vehículo se clasifique como ELV.

INFORMACIÓN

Consulta de la Comisión Europea sobre emisiones de los vehículos nuevos

La Comisión Europea está consultando sobre planes para estándares más estrictos de emisiones de CO2 para los automóviles (entre otras medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero) con vistas a incrementar la presión sobre los fabricantes de automóviles para que cambien a la producción de vehículos eléctricos. Mientras, los estándares de nuevas emisiones fueron solo adoptados el año pasado, la Comisión cree que es necesario además una mayor intervención para asegurar que se cumplan tanto el nuevo objetivo de CO2 para 2030 como el de



neutralidad climática para 2050.

La legislación vigente establece objetivos de reducción de CO₂ del 15% (en comparación con 2021) para los automóviles y furgonetas a partir de 2025, y del 37,5% para los automóviles y del 31% para las furgonetas a partir de 2030. Además de considerar un ajuste de estos objetivos, la comisión también está buscando un feedback sobre formas de “incentivar y dar preferencia a los vehículos de baja y cero emisión”.

Estudio de la Alianza de Salud Pública sobre los impactos de la contaminación del aire

Un estudio emprendido por la European Public Health Alliance basado en datos de 432 ciudades de la UE, el Reino Unido, Noruega y Suiza ha concluido que los costes de la contaminación del aire como consecuencia de muertes prematuras, tratamientos médicos, jornadas laborales perdidas y otros costes sanitarios debido a la exposición a partículas (PM), ozono y dióxido de nitrógeno (NO₂) asciende a 166 mil millones de euros.

En el desglose, el estudio indicó que los mayores costes incurridos en Londres con 11.38 mil millones de euros en daños colaterales, seguidos de Bucarest (6.35 mil millones de euros) y Berlín (5.24 mil millones de euros); mientras que sobre una base de los costes per cápita, cinco de las diez principales ciudades se encuentran en Italia (los ciudadanos de Milán, Padua, Venecia, Brescia y Turín se enfrentan a impactos económicos con promedio de entre 2.843 y 2.076 euros). Estudios como este están destinados a influir / dirigir el desarrollo de políticas y, en ese contexto, el secretario general de la EPHA comentó cuando el estudio fue publicado que “en gran medida, la situación puede verse influenciada por las políticas de transporte y las ciudades pueden reducir los costes cambiando a movilidad urbana de cero emisiones”, y pidió la sustitución del “transporte basado en petróleo por alternativas más sostenibles, activas y de cero emisiones, en particular caminar, montar en bicicleta y vehículos limpios”.

La Comisión Europea considera su estrategia sobre productos químicos

La Comisión Europea ha publicado una Estrategia para la Sostenibilidad de los Productos Químicos la cual, tiene como objetivo gestionar mejor el incumplimiento y el uso de las sustancias más tóxicas y promover la innovación. Un objetivo clave es reemplazar las evaluaciones múltiples bajo diferentes legislaciones con 'una sustancia, una evaluación' con el fin de asegurar que se prevenga el uso de las sustancias más nocivas en los productos de consumo y que las evaluaciones de riesgo genéricas se extiendan a los materiales en contacto con alimentos, juguetes, artículos de



puercultura, cosméticos, detergentes, muebles y textiles, con planes para extender el abordaje a las sustancias químicas que afectan los sistemas inmunológico, neurológico o respiratorio y órganos específicos. También establece un “enfoque de tolerancia cero ante el incumplimiento” para asegurar que se revoquen los expedientes de registro REACH ilegales.

La estrategia vincula al Pacto Verde Europeo y la asociación de productores de productos químicos, la cual ha señalado que una estrategia exitosa debería lograr un mejor equilibrio entre simplemente prohibir los productos químicos en función de sus propiedades peligrosas y permitir que las soluciones tecnológicas hagan realidad el Pacto Verde; mientras que la asociación comercial FuelsEurope ha lamentado "el enfoque limitado en la sustitución de sustancias peligrosas y el cambio hacia un uso más amplio de la gestión de riesgos genéricos" y la "solución única para todos" de la estrategia para evaluar las mezclas químicas.

La Conferencia de Movilidad Urbana apunta a la movilidad cero emisiones

El paso hacia cero emisiones en la movilidad urbana fue el tema central de la primera Jornada de la Movilidad Urbana celebrada a principios de octubre y la cual reunió a 2000 expertos para un debate virtual bajo el lema “movilidad cero emisiones para todos”. Se centró en soluciones para hacer que la movilidad en ciudades y pueblos sea más sostenible, con miras a hacer de Europa un continente neutro en carbono para 2050, como se establece en el Pacto Verde Europeo.

La comisaria europea de Transporte, Adina Vălean, hizo la apertura la reunión y, aunque se centró en los impactos de la pandemia Covid en la movilidad urbana, aclaró que la ambición general sigue siendo utilizar todas las herramientas disponibles para trabajar hacia el objetivo de emisiones cero en la movilidad urbana y concluyó señalando que la Comisión publicará su Estrategia de Movilidad Inteligente y Sostenible (ver la SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIAS DE LA UE de julio y septiembre) antes de fin de año y que abordará los medios para alcanzar este objetivo.

- 00 -

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes: Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis, Kurt Sjoberg y Andrew Turner de EPPA trabaja con el Comité.



SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIAS DE LA UNIÓN EUROPEA

NOVIEMBRE 2020

Traducción al español de la versión original en inglés

FIVA – FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VEHÍCULOS ANTIGUOS/HISTÓRICOS

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes:

Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Kurt Sjoberg, Harit Trivedi y Andrew Turner de EPPA, el cual también trabaja con el Comité.



OPORTUNIDADES PARA EL DIÁLOGO

Reunión virtual del Grupo de Vehículos Históricos del Parlamento Europeo (EPHVG)

El 11 de noviembre, la EPHVG celebró una reunión virtual durante la cual FIVA:

- Detalló el estado de la revisión de la Directiva de los Vehículos en el Final de su Vida y la petición la cual FIVA hizo a la Consulta sobre la hoja de ruta ELV en noviembre en preparación para la enmienda de la Directiva. El Preámbulo 10 de la Directiva ELV establece: Los vehículos antiguos, es decir, los vehículos históricos o los vehículos de valor para coleccionistas o destinados a museos, conservados de manera adecuados y respetuosos con el medio ambiente, ya sea listos para su uso o desmontados en partes, no están cubiertos por la definición de residuo establecidos por la Directiva 75/442/ECC y no entran en el ámbito de aplicación de la presente Directiva; esto es apropiado dado que la conservación y el uso de vehículos históricos cumplen dos de los objetivos centrales de la Directiva: la reutilización (o uso continuado) de productos, reduciendo así los residuos.

Mientras el Preámbulo 10 sugiere que la Directiva no tiene ningún impacto en el movimiento de VH, FIVA es consciente de casos en los últimos años en los que las ventas de VH dentro y fuera de la UE no han sido permitidas, ya que las autoridades del país exportador han considerado que los vehículos son "residuos" a pesar de que los compradores planeaban restaurar los vehículos; FIVA también ve otros efectos involuntarios de la Directiva. En consecuencia, FIVA pidió:

- Sea modificada la Directiva para que proporcione una definición de ELV que deje claro que la decisión de poner fin a la vida de un vehículo solo puede ser tomada por el propietario. Esto también protegería la venta transfronteriza de vehículos históricos que no están registrados o no tienen un vigente certificado de prueba de aptitud para la circulación.
- La Directiva prevee la posibilidad de que, si un vehículo clasificado como histórico ha sido entregado para su desguace, las Instalaciones de Tratamiento Autorizadas deberían ponerse en contacto con las organizaciones de VH con miras a encontrar un nuevo propietario para preservar el patrimonio. Asimismo, se debería proporcionar una salvaguarda que permita la posibilidad de guardar "hallazgos de granero" y / o vehículos históricos sin documentos de registro para que puedan ser restaurados y reutilizados por nuevos propietarios.
- Claridad en la Directiva para asegurar que el desmantelamiento de un vehículo para su restauración no haga que el vehículo sea clasificado como ELV;



salvaguardias para asegurar la posibilidad de que los restos de componentes se guarden durante el proceso de ELV para que puedan reutilizarse para los VH; y salvaguardias para permitir que las personas desmantelen / recuperen piezas de un VH para otro sin tener que demostrar su identidad o procedencia.

- Sea aplicada una dispensa para evitar el desguace innecesario de un VH en esta situación donde un vehículo no puede ser vendido para la exportación (y por lo tanto se desguace) si el coste de las reparaciones fueran superior al 50% del valor del vehículo (como es el caso en algunos países). Todas las medidas anteriores proporcionarían claridad jurídica para la intención expresada en el Preámbulo 10.
- Se mantendrá la exención para el uso de baterías de plomo ya que siguen siendo necesarias para vehículos nuevos e históricos.
- Explicó la Encuesta Socioeconómica 2020 de FIVA proporcionando detalles de los antecedentes de la encuesta y el estado de la recopilación de datos y la expectativa de que los resultados puedan ser publicados a principios de 2021. Bernd Lange, Presidente del EPHVG, se ofreció a realizar un evento en el Parlamento para anunciar los resultados del estudio.
- Dio una visión general del impacto de Covid-19 en el movimiento de los VH: no ha habido eventos mundiales de la FIVA en 2020; los eventos mundiales de automóviles y motocicletas están programados para la segunda mitad de 2021; El 74% de los eventos internacionales de la FIVA han sido cancelados o pospuestos; El 47% de los eventos nacionales de la FIVA han sido cancelados o pospuestos; se llevaron a cabo algunos eventos pospuestos: 1000 Millas en CZ / SK (agosto) y Mille Miglia en IT (octubre) y que la Asamblea General Anual 2020 de FIVA será un evento virtual.

INFORMACIÓN

La Comisión Europea consulta sobre un Plan de Acción de Contaminación Cero para el aire, el agua y el suelo

A mediados de noviembre, la Comisión Europea anunció una consulta pública sobre un Plan de Acción de Contaminación Cero para el aire, el agua y el suelo. Este es un componente del Pacto Verde (ver SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIAS DE LA UE de diciembre de 2019) y, entre muchos otros asuntos relacionados con la contaminación agrícola e industrial, será utilizado por la UE como otra herramienta para asegurar el cumplimiento del Estado miembro con las normas de calidad del aire.



La UE reta a Francia por las infracciones de la calidad del aire

La Comisión Europea ha informado a Francia de que los datos que ha proporcionado confirman que la contaminación por partículas en París y Martinica ha superado los valores límite diarios establecidos en la Directiva sobre calidad del ambiente del aire durante muchos años y que está llevando al Gobierno a los tribunales sobre el asunto, citando también que el Pacto Verde Europeo pone énfasis en la reducción de la contaminación del aire, que también será fundamental para el plan de acción de contaminación cero (ver más arriba).

El ECJ había regido anteriormente en 2019 que Francia había infringido "sistemática y persistentemente" los límites de dióxido de nitrógeno en 12 áreas urbanas. Francia también fue uno de los 11 Estados miembros que había fallado en planes para reducir la contaminación antes de la fecha límite de 2019 establecida en virtud de la Directiva sobre Límites Máximos de Emisiones Nacionales.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (ECJ) falla contra Italia por brechas en la calidad del aire

El ECJ ha dictaminado que Italia ha fallado para hacer frente a niveles ilegalmente elevados de contaminación del aire y, por lo tanto, está incumpliendo sus obligaciones en virtud de la Directiva de Calidad del Aire Ambiente, notablemente por incumplir persistentemente los valores límite diarios y anuales de partículas grandes (PM10) en distintas regiones.

La Comisión Europea inició el proceso de infracción hace tres años señalando que diferentes centros de población importantes, incluidos Milán, Turín, Vicenza y la región de Lombardía, infringieron los valores límite anuales de PM10 durante ese período, mientras que Roma y Palermo infringieron los valores límite diarios del contaminante establecido en la Directiva de 2008.

El argumento de Italia de que una tendencia parcial a la baja de la contaminación del aire indicó que no había infringido la legislación de la UE fue rechazado por el Tribunal, el cual también desestimó una reclamación de que el Estado italiano no podía ser considerado responsable de la contaminación excesiva vinculada a factores geográficos o emisiones de otro Estado miembro.

La Agencia Europea de Medio Ambiente (EEA) ejerce presión sobre las políticas de contaminación de la Comisión

El informe anual de la EEA descubrió que la particular fina (PM2.5) fue el contaminante del aire más mortal en 2018 descubriendo que fue el responsable de la muerte prematura de alrededor de 417,000 personas. El informe también atribuyó 55.000 muertes prematuras al dióxido de nitrógeno (NO2) y 20.600 al ozono a nivel del



suelo en 41 países europeos.

El informe citó tendencias positivas para la mayoría de los contaminantes (incluida una reducción del 13% en PM 2.5), pero reclama que la escala de muertes prematuras es motivo para pedir nuevas y ambiciosas medidas contra la contaminación.

El informe señaló que los edificios, la agricultura y los residuos se están quedando atrás cuando comparado con la disminución de la contaminación observada en el transporte por carretera y el suministro de energía. En respuesta al Informe, el Comisario de Medioambiente Virginijus Sinkevicius dijo que la Comisión Europea pretende de "aumentar drásticamente nuestros esfuerzos para reducir nuestras emisiones" en su Plan de Acción de Contaminación Cero (ver arriba).

El grupo lobby Transporte & Medioambiente reclaman que los coches híbridos contaminan más de lo reclamado

T&E, el grupo medioambiental, ha publicado una investigación mostrando que los coches híbridos eléctricos enchufables emiten considerablemente más dióxido de carbono de lo que afirman los fabricantes. El estudio examinó los modelos SUV grandes de BMW, Volvo y Mitsubishi y descubrió que emitían entre un 28% y un 89% más de CO₂ que el anunciado cuando se conduce con la batería completamente cargada.

La disparidad aumentó de tres a ocho veces las cifras oficiales cuando la batería estaba descargada. Además, descubrió que las emisiones excedían el promedio establecido hasta 12 veces cuando el automóvil se conducía en modo de carga de batería, un hecho que T&E advirtió que podría tener consecuencias cuando la tecnología de "geo-vallas" avisa a un automóvil a recargar su batería antes de entrar en una zona de bajas emisiones.

En consecuencia, T&E ha dicho que las ayudas para la compra de automóviles deberían estar limitadas estrictamente a los vehículos de cero emisiones, y las exenciones de impuestos para los automóviles híbridos eléctricos enchufables deberían ser solo permitidas cuando tengan un alcance de batería de 80 km o más.

- 00 -

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes: Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Kurt Sjöberg, Harit Trivedi y Andrew Turner de EPPA trabaja con el Comité.



SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIAS DE LA UNIÓN EUROPEA

DICIEMBRE 2020

Traducción al español de la versión original en inglés

FIVA – FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE VEHÍCULOS ANTIGUOS/HISTÓRICOS

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes:

Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Kurt Sjoberg, Harit Trivedi y Andrew Turner de EPPA, el cual también trabaja con el Comité.



OPORTUNIDADES PARA EL DIÁLOGO

La Comisión Europea adopta su Estrategia de Movilidad sostenible e inteligente

El 9 de diciembre, la Comisión Europea adoptó su Estrategia de Movilidad inteligente y sostenible. El documento es relativamente breve ([EUR-Lex - 52020DC0789 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)) y cubre todas las formas de movilidad, es decir, terrestre, ferroviario, aéreo y mar. Confirma que la Comisión Europea considera que el desafío más serio es reducir significativamente las emisiones del transporte y hacer que el transporte sea más sostenible, y que en última instancia, los vehículos de transporte por carretera deberían tener cero emisiones.

Por tanto, muchas de las medidas están dirigidas a reducir significativamente la actual dependencia de los combustibles fósiles y, al hacerlo, creando un entorno en el que los vehículos históricos serán muy diferentes a la mayoría de los aparcamiento de vehículos. Es de destacar para la FIVA que la Comisión Europea:

- Se enfocará más en hacer que el transporte sea más limpio y seguro.
- Tiene como objetivo tener 30 millones de automóviles con cero emisiones en las carreteras para 2030 y para 2050 en casi todos los automóviles, camionetas, autobuses y vehículos pesados nuevos deben tener cero emisiones.
- Se centrará más en el uso de ITS para mejorar la seguridad y la movilidad limpia y eficiente (revisión de Directiva ITS 2021).
- Continuará centrándose en los precios de las carreteras "quien contamina paga" y "el usuario paga", específicamente mediante la adopción de la Directiva de Tarifación Vial (la cual actualmente están las negociaciones estancadas) – se llama a que deben ser internalizados todos los costes externos para 2050 y la Comisión perseguirá medidas para ofrecer precios justos y eficientes en todos los modos de transportes.
- Tiene como objetivo que la movilidad automatizada sea desplegada a gran escala para 2030.
- Tiene la intención de asegurar la modernización de las flotas mediante esquemas de retroadaptación y desguace - también señala que los esquemas de renovación y modernización de la flota deben ser consecuente con el Pacto Verde Europeo, que también se centra en la reutilización y el reciclaje, así como en la reducción del carbono (Acción en 2021).



- Desea pruebas de aptitud para la circulación para asegurar el cumplimiento de por vida de los vehículos con normas de emisión y seguridad.
- Desarrollará reglas para el desempeño medioambiental, energético y de seguridad de los neumáticos - la generación de microplásticos es una preocupación central (Acción en 2023).
- Considerará medidas adicionales para apoyar la sostenibilidad, renovable y bajo combustibles de carbón para que puedan ser rápidamente desplegados a gran escala.
- Se centrará más en hacer que la movilidad urbana sea más limpia y segura (Revisión del Paquete de movilidad en 2021).
- Quiere que 100 ciudades sean climáticamente neutrales para 2030, esto es junto con el plan de contaminación cero actualmente bajo consulta.

El Documento de Trabajo de los Servicios Adjunto señala las diferencias entre el gran número de Regulaciones de Acceso de Vehículos Urbanos y Zonas de Bajas Emisiones, y que las diferencias plantean problemas a los consumidores/conductores. Sin embargo, no menciona las Orientaciones de la UE para ayudar a reducir las diferencias, señalando sólo que "debería ser posible usar una metodología comparable para vehículos de todos los países de la UE, los cuales podría eliminar la necesidad de registro de vehículos que cumplen con los criterios LEZ, y así reducir la carga administrativa para propietarios de vehículos extranjeros y administraciones municipales".

Las Reacciones de la Industria a la Estrategia han sido variadas:

- El grupo de la industria automotriz ACEA dijo que el objetivo de tener al menos 30 millones de coches de emisiones cero en la carretera en 10 años está "muy lejos de la realidad actual ... de cumplir con el objetivo de la Comisión, necesitaríamos ver un aumento de casi 50 veces en coches de cero emisiones en circulación en nuestras carreteras en sólo 10 años ... No todas las condiciones están en camino para un salto tan masivo" y, por lo tanto, exigió una gran expansión en la provisión de infraestructura de carga y repostaje tanto para automóviles como para vehículos pesados.
- El sector del biogas describió la estrategia como un gran contratiempo para la descarbonización del transporte a un coste aceptable y dijo que pasando por alto los biocombustibles avanzados obstaculizará la rápida descarbonización y "poner en riesgo una de las industrias que está ayudando a Europa a alcanzar



neutralidad climática para 2050".

- El grupo lobby de vehículos de gas NVGA Europa se quejó de que la Estrategia ha ignorado la infraestructura de gas y que se dirige un objetivo de emisiones netas cero solo a través de "tailpipe-zero" y tecnologías de bajas emisiones.
- Sin embargo, la Asociación de etanol renovable expresó su confianza en que la estrategia señala que los combustibles sostenibles bajos en carbono desempeñarán un papel en la combinación de transporte por carretera de Europa y que el etanol renovable será más ampliamente utilizado.

La Estrategia será debatida por el Parlamento Europeo en 2021. FIVA usará los debates para elevar más el perfil de la FIVA en el nuevo Parlamento Europeo.

La Comisión Europea autoriza el uso de Trióxido de Cromo bajo la Directiva REACH

A finales de Diciembre, la Comisión Europea finalmente autorizó la solicitud de CTAC para el uso de trióxido de cromo. CTAC es uno de un número de consorcios los cuales han solicitado la autorización para el uso de trióxido de cromo con fines de cromado, pero la solicitud de CTAC tiene el alcance más amplio, ya que es una solicitud conjunta presentada por 7 solicitantes para el Consorcio, el cual consta de cerca de 150 miembros a lo largo de la cadena de suministro, es decir, importadores, formuladores, distribuidores y usuarios de trióxido de cromo.

Sin embargo, la aprobación de la Comisión solo ha sido contemplado para 5 de los 6 usos solicitados - estos son: Uso 1 (formulación); Uso 2 (difícil cromado); Uso 4 (tratamiento de superficies aeronáutico y aeroespacial); Uso 5 (diverso tratamiento de superficies); y Uso 6 (pasivación de acero estañado (ETP). Uso de trióxido de cromo para el revestimiento funcional con carácter decorativo (uso 3) todavía está siendo considerado por la Comisión Europea, aunque se espera una decisión en algún momento en un futuro próximo. Esta decisión es por lo tanto, un paso en la dirección correcta, pero la aprobación para su uso para el revestimiento funcional con el carácter decorativo sigue siendo necesario.

INFORMACIÓN

Los fabricantes de camiones apuntan a estar libres de combustibles fósiles para 2040

Los fabricantes de camiones Volvo, Scania, Ford, Man, DAF y Daimler han dicho que se detendrá producir modelos que funcionen con combustibles derivados del petróleo en 20 años. Pero han señalado que el cambio solo será posible si está impulsado por la demanda y la asequibilidad, ya que los operadores no invertirán en tecnologías de emisión cero si no existe una forma sencilla y asequible de ejecutar,



repostar y recargar los vehículos, por lo que es necesaria una acción conjunta de la industria y los responsables políticos.

Los fabricantes han señalado que están invirtiendo en nuevas soluciones, como combustibles alternativos, baterías e hidrógeno, pero han enfatizado que las demandas de energía de un HGV significa que la infraestructura de carga y reabastecimiento de combustible tendría que "diferir significativamente" de la de automóviles, sugiriendo que los combustibles líquidos sintéticos podrían desempeñar un papel notable ya que estos requerirían modificaciones mínimas al diseño del vehículo. El grupo lobby mediambiental T&E ha dado la bienvenida a la intención de "reverdecer sus flotas", pero le preocupa el uso de biocombustibles o e-combustibles – deseando en cambio una eliminación gradual de los motores de combustión interna para 2035 para camiones pequeños y medianos y 2040 para camiones de largo recorrido.

- 00 -

Los miembros de la Comisión de Legislación de FIVA son los siguientes: Lars Genild (Chairman), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Kurt Sjoberg, Harit Trivedi y Andrew Turner de EPPA trabaja con el Comité.