



FIVA - Fédération Internationale des Véhicules Anciens www.fiva.org

Nummer transparantieregister EU: 801754021924-61

Routekaart voor de bescherming van historische voertuigen - Voorstel van de FIVA voor Europese beleidsmakers in de nieuwe politieke cyclus (2024-2029).

Historische voertuigen vertegenwoordigen ons Europese mobiele erfgoed. Dit erfgoed moet worden bewaard en doorgegeven aan toekomstige generaties zodat zij de wereld kunnen begrijpen waarin onze ouders en grootouders leefden. Gelukkig zijn er eigenaars, maatschappelijke organisaties, musea en andere actoren op cultureel gebied die hun tijd en financiële middelen willen besteden aan het behoud van dit waardevolle erfgoed. Deze liefhebbers zijn de hoeders van ons mobiele erfgoed. Maar deze hoeders alleen kunnen dit waardevolle erfgoed niet bewaren. Ze hebben het begrip en de steun nodig van degenen die de regels opstellen. Erkenning door de beleidsmakers en politiek ingrijpen is nodig wanneer er bedreigingen ontstaan, of die nu opzettelijk ofwel onopzettelijk zijn. Er moet gewerkt worden aan oplossingen op het gebied van regelgeving om ervoor te zorgen dat historische voertuigen op de weg kunnen blijven en blijven bijdragen aan dit gemeenschappelijke Europese erfgoed.

Samenvatting

Om ons mobiel en cultureel erfgoed te beschermen, moeten beleidsmakers en belanghebbenden in de Europese Unie (EU) samenwerken om te zorgen voor een integraal en beschermend regelgevend kader voor historische voertuigen.

Met het oog op de komende politieke cyclus in Europa, wil de FIVA dit stappenplan voorstellen aan de EU-beleidsmakers om de toekomst van historische voertuigen op de wegen van morgen veilig te stellen. Deze routekaart moet worden gelezen in combinatie met het FIA-FIM-FIVA Manifest¹ en de duurzaamheidsstrategie van de FIVA².

De FIVA vraagt beleidsmakers in de EU om:

1. Historische voertuigen te beschermen met een integraal regelgevingskader op basis van de reeds bestaande EU-definitie van voertuig van historisch belang - zie EU-Richtlijn inzake technische controle 2014/45, art. 3(7).
2. Te zorgen voor een duidelijk wettelijk onderscheid en een andere behandeling van historische voertuigen dan van autowrakken.
3. Zorgen voor een ongehinderde verkeer van historische voertuigen in alle landen, steden en dorpen van de EU met uniforme regels.

1 FIA - FIVA - FIM Manifest: De toekomst van ons mobiele erfgoed veilig stellen, met behoud van de plaats van historische voertuigen op de wegen van morgen. Januari 2024.

link <https://www.fiva.org/en/services/documents#fiva-position-papers/>

2 De duurzaamheidsstrategie van de FIVA

link: <https://fiva.org/>



I. Inleiding: wat is de FIVA

De Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) is de wereldwijde non-profitorganisatie die zich inzet voor de bescherming, het behoud en de promotie van historische voertuigen. De FIVA werd opgericht in 1966 en is actief in meer dan 80 landen, waar ze miljoenen liefhebbers van historische voertuigen over de hele wereld vertegenwoordigt. Een van de belangrijkste doelstellingen van de FIVA is ervoor te zorgen dat historische voertuigen behouden kunnen blijven en gebruikt kunnen blijven worden op de openbare weg.

II. Wat zijn historische voertuigen en hoe dragen ze bij aan de EU?

De EU definieert “voertuig van historisch belang” als een voertuig dat door de lidstaat van registratie als historisch wordt beschouwd en dat:

ten minste 30 jaar geleden werd vervaardigd of geregistreerd;

het specifieke type is niet meer in productie

historisch bewaard en in stand gehouden is in zijn oorspronkelijke staat en geen substantiële wijzigingen heeft ondergaan.³

Afgezien van de definitie vormen de auto's, motorfietsen, bestelwagens, vrachtwagens, bussen, enz. en trekkers en motoren van gisteren ons mobiele en technische erfgoed van vandaag. Dit erfgoed geeft niet alleen de fysieke tijdslijn weer van de evolutie van het gemotoriseerd vervoer, het heeft ook mee vorm gegeven aan de sociale, industriële en economische ontwikkeling van de 20e eeuw. De komst van de auto veranderde de leef- en werkstructuren radicaal; het bevorderde de groei van stedelijke en industriële gebieden en wegennetwerken die samen het fysieke landschap opnieuw vormgaven; en het droeg in grote mate bij tot de sociale mobiliteit. Historische voertuigen stellen ons in staat om de wereld te begrijpen waarin onze ouders en grootouders leefden en zijn een zeer belangrijk onderdeel van ons mobiel erfgoed. Historische voertuigen, bewaard door miljoenen eigenaren over de hele wereld⁴, zijn goederen van openbaar belang die particuliere en openbare bescherming verdienen en nodig hebben.

ECONOMISCHE BETEKENIS

Naast de uitzonderlijke culturele betekenis is de economische waarde van de historische voertuigsector aanzienlijk: eigenaren van historische voertuigen geven jaarlijks gemiddeld € 4.858 (€ 4.637 in Europa) per persoon uit aan hun historische voertuig. De jaarlijkse waarde van de hele sector van historische voertuigen bedraagt minstens 10 miljard euro.

Bron: Economische impact van de 4e Europese Healey-bijeenkomst,

³ Voor de volledige definitie door de EU, zie RICHTLIJN 2014/45/EU VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG.

⁴ FIA-FIM-FIVA Manifest [...].

Maatschappelijke groei

De maatschappelijke waarde van deze sector is even groot. De restauratiebedrijven zijn goed voor 100.000-140.000 banen. Duizenden garagebedrijven, gespecialiseerde restaurateurs, spuitserien, stoffeerdere en fabrikante van reserveonderdelen over de hele wereld leveren dienste aan liefhebberre en leiden de gekwalificeerde vakmense van de toekomst op. De overgrote meerderheid hiervan zijn kleine en middelgrote bedrijven.

Bron: 2014 Onderzoek uitgevoerd door marktonderzoeksbureau GfK, Technische Universiteit Delft en Fontys Hogescholen.

DUURZAAMHEID EN CIRCULARITEIT

Duurzaamheid zit ingebakken in de aard van het behoud van een historisch voertuig, de kern van de activiteit van de FIVA. Ons model is gebaseerd op de principes van hergebruik, reparatie en recycling. Ons impact op het milieu is verwaarloosbaar. Uit onderzoek van de FIVA blijkt dat het gemiddelde historische voertuig slechts 15 keer per jaar aan het verkeer deelneemt, waarbij historische auto's per jaar slechts ongeveer 1.400 km afleggen en historische motorfietsen minder dan 900 km per jaar.

Bron: FIVA 2020/21 sociaaleconomisch onderzoek historische voertuigen.

III. Wat kunt u doen om het behoud van historische voertuigen te bevorderen?

De Organisatie van de Verenigde Naties voor Onderwijs, Wetenschap en Cultuur (UNESCO) heeft FIVA in 2017⁵ de status van raadgevende NGO toegekend. Ook de EU erkent de waarde van "auto-erfgoed" en stelt lidstaten in staat om "voertuigen van historisch belang in een speciale categorie onder te brengen".⁶ Toch moet er meer gebeuren om dit erfgoed te waarborgen. Om dit erfgoed echt te behouden moet er echter meer worden gedaan. De ervaring met regelgeving heeft ons geleerd dat, aangezien de mobiele omgeving (lees: het verkeer en de mobiliteit) evolueert in lijn met de toegenomen technische en milieueisen voor voertuigen, het essentieel is om voor historische voertuigen te voorzien in een degelijk regelgevend regime. Regelgeving kan het onbedoelde en ongewenste effect hebben dat het gebruik van historische voertuigen wordt beperkt, waardoor ze uiteindelijk van de openbare weg worden geweerd. Dit moet voorkomen worden, aangezien de sociale en culturele waarde van historische voertuigen gebaseerd is op het feit dat ze het publiek een gratis rijdend museum van het mobiele erfgoed bieden. De culturele rijkdom van ons verkeer berust juist op het vermogen van voertuigen om ook in het echt als zodanig te functioneren, zelfs als ze als historische artefacten worden beschouwd. Er bestaat een reële bezorgdheid dat regelgevende en technologische veranderingen in de toekomst het gebruik van historische voertuigen zouden kunnen verhinderen, omdat ze verschillen van het moderne wagenpark en omdat ze misschien onverenigbaar zouden kunnen zijn met de mobiliteitsomgeving of de beschikbaarheid van geschikte brandstoffen. Indien er niet meer met deze voertuigen gereden kan worden, zal het overgrote merendeel verdwijnen - en zullen de meeste op de grote schroothoop van de voertuiggeschiedenis belanden. Dit hoeft niet te gebeuren - en het mag ook niet gebeuren. Europese beleidsmakers zouden een centrale rol moeten spelen bij de bescherming van ons mobiele erfgoed door:

1. te zorgen voor een regelgevingskader voor historische voertuigen door de definitie van voertuig van historisch belang op te nemen in alle EU-wetgeving die gevolgen heeft voor historische voertuigen.

Deze definitie, zoals opgenomen in EU⁷ en aangepast door nationale wetgevingen, stelt beleidsmakers en de samenleving in staat om het verschil te begrijpen tussen een historisch voertuig en een oud voertuig. In tegenstelling tot een oud voertuig dragen historische voertuigen bij aan het culturele en technische erfgoed. Gedurende vele decennia werd de overgang van een voertuig naar een "historisch voertuig" bepaald door het verstrijken van de tijd. Terwijl de meeste voertuigen na hun gebruikperiode uiteindelijk naar de schroothoop gaan, overleven sommige voertuigen om van te genieten als deel van de geschiedenis en om ze als rijdend museum door te geven aan toekomstige generaties. Met de komst van strengere milieuregelgeving en de toegenomen duurzaamheid en levensduur van voertuigen, ontstond de behoefte aan een definitie voor een historisch voertuig, zodat het onderscheid tussen een historisch voertuig en een ander voertuig begrepen kon worden door regelgevers en de maatschappij.

Veel EU-wetgeving heeft een directe of indirecte invloed op historische voertuigen. Bijvoorbeeld:

De EU-richtlijn inzake technische controle. Voor de bescherming van historische voertuigen is het essentieel dat de definitie van voertuig van historisch belang zoals opgenomen in de EU-richtlijn inzake technische controle gehandhaafd blijft. Het is even belangrijk dat de richtlijn de lidstaten de mogelijkheid biedt om de definitie te interpreteren, aan te vullen of aan te passen aan hun nationale omstandigheden. Historische voertuigen hebben, juist vanwege hun historische aard, een lange geschiedenis die tientallen jaren teruggaat in de geschiedenis van een land.

Waar nationale omstandigheden en bijzonderheden diepgaand zijn, laat een EU-richtlijn de lidstaten de mogelijkheid om de definitie op nationaal niveau aan te passen.

⁵ Organisations non-gouvernementales accréditée par l'UNESCO en 2017 / Niet-gouvernementele organisaties die in 2017 door de UNESCO zijn geaccrediteerd.

⁶ Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 wat betreft het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen.

⁷ RICHTLIJN 2014/45/EU [...]

De Eurovignetrichtlijn ⁸

- de Europese wettelijke basis voor rekeningrijden, moet blijven verwijzen naar de definitie van historische voertuigen. Met het oog op het behoud van het auto-erfgoed van de EU kunnen de lidstaten op grond van deze richtlijn voertuigen van historisch belang in een speciale categorie plaatsen om de verschillende heffingen op grond van de EU-wetgeving aan te passen.
- Richtlijn Intelligente Transportsystemen (ITS). De richtlijn voorziet momenteel in een vrijstelling voor voertuigen van historisch belang. Deze vrijstelling moet behouden blijven en de EU-beleidsmakers moeten ervoor zorgen dat alle voertuigen, met inbegrip van historische voertuigen en mensen, veilig gebruik kunnen blijven maken van de openbare weg, zelfs als connectiviteit tussen voertuigen onderling en tussen infrastructuur en voertuig gemeengoed wordt voor verkeersveiligheid en verkeersbeheer.
- De lijst van wetgevingen die een invloed hebben op historische voertuigen is nog lang: de verordening betreffende de typegoedkeuring van individuele voertuigen⁹, de richtlijn betreffende de inschrijving van voertuigen¹⁰, de richtlijn betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid¹¹, de verordening betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens¹² – of het douanewetboek van de Unie, om er maar enkele te noemen.

De invloed van andere EU-wetgeving op historische voertuigen is weliswaar even relevant, maar in sommige gevallen minder duidelijk. Het is echter van vitaal belang om een wettelijke waarborg in te voeren voor de bescherming van historische voertuigen door middel van een verwijzing naar de definitie in wetgevingen waarvan het effect op historische voertuigen wellicht minder voor de hand ligt.

Beleidsmakers moeten vooral voorzichtig blijven als het gaat om:

- REACH-verordening ¹³

- De authentieke restauratie van historische voertuigen vereist een blijvend en betaalbaar gebruik van twee essentiële chemische stoffen: chroom en lood. Om redenen van historische authenticiteit, corrosiebestendigheid, duurzaamheid, onderhoudsgemak, waarde behoud en esthetische aantrekkingskracht heeft chroom (VI) geen alternatieven en is het onvervangbaar. Het gebruik van lood voor historische voertuigen is het meest gebruikelijk voor het repareren en restaureren van de carrosserie, koelsystemen en elektrische en elektronische installaties op een historisch authentieke manier. Het vervangen van lood door andere, veel minder geschikte materialen zal een negatieve impact hebben op het vakmanschap en de historische authenticiteit. Zowel chroom als lood worden geconfronteerd met regelgevingsrisico's, en zelfs een uiteindelijk verbod op het gebruik ervan. De REACH-verordening moet rekening houden met de waarde van historische voertuigen en andere cultuurgooederen.

- EU-beleidsmakers moeten er bij het maken van wetgeving voor zorgen dat alle wetgeving die invloed heeft op ons mobiele erfgoed rekening houdt met de definitie van een historisch voertuig, zodat de nodige wettelijke garanties worden ingebouwd.

8 Richtlijn (EU) 2022/362 [...]

9 Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd.

10 Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen.

11 Richtlijn (EU) 2021/2118 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2021 tot wijziging van Richtlijn 2009/103/EG betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid.

12 Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en voor systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, wat hun algemene veiligheid en de bescherming van de inzittenden en kwetsbare weggebruikers betreft.

13 Verordening 1907/2006/EG inzake de registratie en beoordeling van en de autorisatie en beperkingen ten aanzien van chemische stoffen (REACH), tot oprichting van een Europees Agentschap voor chemische stoffen.

2. Maak een duidelijk regelgevend onderscheid tussen historische voertuigen en autowrakken: Historische voertuigen zijn noch oude voertuigen, noch autowrakken.

Dit werd correct geformuleerd in het nieuwe voorstel voor een verordening betreffende autowrakken dat de Europese Commissie op 13 juli 2023 heeft gepubliceerd¹⁴. De FIVA waardeert het dat de Europese Commissie de definitie van historisch voertuig heeft opgenomen in haar voorstel voor een verordening betreffende autowrakken (ELV), zoals voorzien in de richtlijn betreffende de technische controle 2014/45/EU. Dit is een stap voorwaarts in de wettelijke bescherming van historische voertuigen en hun zichtbaarheid voor regelgevers en de samenleving. Tegelijkertijd verdedigt de FIVA het recht van de EU-lidstaten om de definitie van historische voertuigen aan hun nationale omstandigheden aan te passen of aan te vullen. Dit kan beter worden bereikt door middel van een richtlijn dan door middel van een verordening. Daarom stelt de FIVA voor dat de Europese autowrakkenrichtlijn een richtlijn moet blijven. De FIVA verwelkomt de vrijstelling van historische voertuigen van de autowrakkenregeling (ELV). Om de integrale wettelijke bescherming van historische voertuigen te waarborgen, moeten echter verschillende structurele mazen in het voorstel worden gedicht of verduidelijkt¹⁵.

- (i) De vrijstelling voor historische voertuigen waarin de ELV voorziet, wordt ondermijnd als historische voertuigen nog steeds onder de afvalwetgeving vallen waarnaar in de ELV zelf wordt verwezen. De vrijstelling voor historische voertuigen verliest in grote mate haar toepassing als nationale autoriteiten nog steeds ingrijpen op historische voertuigen op basis van de afvalwetgeving. EU-beleidsmakers moeten ervoor zorgen dat eigenaren van historische voertuigen hun rechten behouden om voertuigen en onderdelen te onderhouden, te restaureren, te verkopen en te exporteren;
- (ii) Om de doelstellingen van circulariteit en herbruikbaarheid te bevorderen en te verwezenlijken, moet de vrijstelling voor voertuigen van historisch belang om te vermijden dat ze als autowrakken worden beschouwd, worden uitgebreid tot alle voertuigen die iemands eigendom zijn, worden opgeslagen, vervoerd of gedemonteerd met het oog op historische restauratie.
- (iii) De restauratie van gebruikte voertuigen als legitieme activiteit beschermen;
- (iv) de legitieme verkoop, export en import van historische voertuigen en hun onderdelen toestaan;
- (v) ervoor zorgen dat de lidstaten speelruimte hebben om de EU-definitie van historische voertuigen te interpreteren in het licht van hun nationale omstandigheden en ervoor zorgen dat de definitie van historische voertuigen ruim wordt geïnterpreteerd zodat zoveel mogelijk voertuigen eronder vallen.

3. zorgen voor een geharmoniseerd regelgevingskader voor het gebruik van historische voertuigen in lage-emissiezones en andere UVAR's om de mobiliteit binnen de EU te waarborgen

Sinds 2019 is de implementatie van lage-emissiezones (LEZs) en andere stedelijke voertuigtoegangsregels (UVARs) met 40% gestegen tot 325, en er zijn er meer dan 507¹⁶ gepland voor 2025, met inbegrip van grote toeristische steden. FIVA deelt de gemeenschappelijke doelstelling om luchtvervuiling te verminderen. We zijn het erover eens dat schone lucht essentieel is voor onze gezondheid en voor het milieu. Daarom moeten buitensporige verontreinigingsconcentraties worden vermeden. Dit moet echter op een evenredige manier gebeuren, waarbij de publieke belangen die op het spel staan nauwkeurig en in verhouding tot de risico's worden afgewogen.

¹⁴Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende circulariteitsvereisten voor voertuigontwerpen en betreffende het beheer van autowrakken, tot wijziging van Verordeningen (EU) 2018/858 en 2019/1020 en tot intrekking van Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG.

¹⁵ Zie de bijdrage van de FIVA aan de feedbackperiode hier <https://www.fiva.org/en/services/documents#fiva-position-papers/>

¹⁶ De ontwikkelingstrends van lage- en nul-emissiezones in Europa, Clean Cities, 2022.

Het culturele erfgoed dat wordt vertegenwoordigd door historische voertuigen behoort tot deze publieke belangen die specifieke bescherming verdienen. Historische voertuigen hebben een minimale impact op het milieu. Hun marginale jaarkilometrage (ongeveer 1.413 km/jaar voor auto's en 877 km/jaar voor motorfietsen, vergeleken met het EU-gemiddelde van 10.266 km/jaar voor auto's¹⁷) draagt verhoudingsgewijs bij tot verwaarloosbare luchtverontreiniging. Onze ritten op de openbare weg zijn sporadisch en vinden meestal plaats buiten de bebouwde kom en buiten de spitsuren en vaak worden historische voertuigen alleen gebruikt voor evenementen en tentoonstellingen. Veel historische voertuigen verbruiken minder dan een tank brandstof per jaar. Historische voertuigen maken dus geen deel uit van de algemene vervoersmix in het kader van de beleidsdiscussies over de verbetering van de stedelijke mobiliteit.

Daarom hebben sommige steden er terecht voor gekozen om historische voertuigen vrij te stellen. Andere verwaarlozen echter het belang van het rijdend erfgoed en hebben geen regels ingevoerd om de doortocht van historische voertuigen mogelijk te maken.

- Bij de herziening van de luchtkwaliteitsrichtlijnen¹⁸ zouden de EU-beleidsmakers een ad hoc regelgevend kader moeten bieden om de doortocht van historische voertuigen toe te staan vanwege hun marginale milieueffect in combinatie met hun sterke bijdrage aan het behoud van cultureel erfgoed;

Om mobiliteit tussen de landen van de EU te garanderen, is het essentieel dat er uniforme regels gelden. Om dit regelgevend kader te laten werken, mogen regels om de toegang van historische voertuigen tot de stedelijke centra (bijvoorbeeld met labels) niet gefragmenteerd zijn, maar moeten ze landelijk van toepassing zijn. Waar elke gemeente zijn eigen regels voor LEZs stelt, resulteert dat in een verhoogde complexiteit voor bestuurders en minder uniforme handhaving. In alle gevallen moet buitenlandse historische voertuigen hebben ook het recht om LEZs en UVARs toegang op dezelfde voorwaarden als nationale historische voertuigen.

- EU-beleidsmakers moeten EU-brede regels of richtlijnen vaststellen om een uniform regelgevingskader voor de oprichting van LEZs en UVARs regels te waarborgen, en om discriminatie van buitenlandse historische voertuigen te voorkomen.

IV. Conclusie: een toekomst voor historische voertuigen op de wegen van morgen

Heb oog voor ons maatschappelijke en mobiele verleden, een schat die al generaties lang wordt doorgegeven. Toegewijde liefhebbers zijn de bewakers die deze erfenis met passie en middelen bewaren. Maar ze kunnen het niet alleen. Ze hebben steun nodig van regelgevende instanties.

We roepen EU-beleidsmakers op om het belang van historische voertuigen te erkennen en waar nodig in te grijpen om ze te beschermen. Laten we ervoor zorgen dat de regelgeving de voortdurende aanwezigheid van ons gemeenschappelijk erfgoed op onze wegen mogelijk maakt. Laten we samen ons auto-erfgoed beschermen, zodat we ons verleden in de toekomst beter kunnen begrijpen en ervan kunnen genieten.