



Guten Tag meine Damen und Herren,

Es freut mich in diesem Kreis darüber berichten zu dürfen womit sich die FIVA Legislation Commission zur Zeit beschäftigt. Mein Beitrag wird ein kurzer Streifzug sein durch einige wichtige Themen die wir zur Zeit verfolgen und natürlich auch zu beeinflussen versuchen.

Ich brauche hier wohl nicht sehr ausführlich zu erläutern, wofür die FIVA steht. Aber damit Sie wirklich alle in Kurs sind, bringe ich es gerne auf dem Punkt. Genauer gesagt, wir haben als FIVA ein 3-Punkte Programm: *to protect, to preserve, to promote*. Es geht um Schutz, Erhalt und Förderung des Kulturguts auf Räder, mit dem höheren Ziel um historische motorisierte Fahrzeuge buchstäblich auf Achse zu halten, im Sinne unseres altbekannten Leitmotivs „Yesterday's vehicles on tomorrows roads“.

Sinngemäß liegt der Schwerpunkt der Legislation Commission auf Schutz. Schutz gegen gesetzliche und behördliche Maßnahmen die Besitz und mehr noch Benutzung von historischen Fahrzeugen erschweren oder gar verhindern. Wobei es sehr oft um Maßnahmen geht die unsere Domäne nicht Zielgerichtet benachteiligen wollen, es geht meistens um Maßnahmen zu einem allgemeinen Zweck, aber mit potenziellem Kollateralschaden für Historische Fahrzeug Belange.

Zu oft sehen wir leider dass wir und auch nationale Oldtimer Interessen-verbände Politmacher daran erinnern müssen dass es diese spezielle Gruppe von Verkehrsteilnehmer gibt, und das wir eine erhaltenswerte Spezies darstellen. Letztendlich wäre der Idealzustand der für uns und diese Verbände zu erreichen ist daher diese, dass schon von vornherein mit unsereins Rechnung getragen wird, wenn neue Maßnahmen überlegt werden.

Und dort in der Welt wo nicht nur Gebäude, Denkmäler und Kunstwerke als Kulturgut betrachtet werden sondern auch Transportmittel gesetzliche Anerkennung gefunden haben als erhaltenswertes Kulturgut, sind wir ein großes Stück weiter um dieses Ziel zu erreichen. Soweit sind wir noch lange nicht überall, aber umso mehr ist wichtig dass alle Bestrebungen in diese Richtung beharrlich fortgesetzt werden.

Und wie Sie wissen arbeitet auch die FIVA selber in diese Richtung, das World Motoring Heritage Year 2016 hat uns im fünfzigsten Jahr der FIVA Existenz auf Augenhöhe mit der UNESCO gebracht, und meine Kollegen im Vorstand der FIVA tun ihr Bestes um diese Position zu erhalten und aus zu bauen.

An sich gute Voraussetzungen also wenn es darum geht um als FIVA in einzelne Themenbereiche vorstellig zu werden. Ich nenne jetzt die wichtigsten aktuellen Themen die zur Zeit in Brüssel laufen. Die EU ist ja nach wie vor das wichtigste Revier wo wir als FIVA die Interessen der Oldtimerwelt direkt vertreten können.



Ich fange an mit dem übergreifendem Thema Umwelt. Hier liegt das Strategiepapier der Kommission, entstanden im Juli 2016, zur Reduzierung der Emissionen vor, wobei es geht um Luftqualität, Lärmreduzierung, Mobilität in Ballungsräumen, und nicht zuletzt auch um mehr Verkehrssicherheit.

Die Lösungen die vorgestellt werden sind unter folgende Nenner zu bringen: Digital Technologie, Erhöhung des Anteils von nachhaltigen Energiequellen wie Biobrennstoffe, Elektro Antrieb und Wasserstoff, mit letztendlich dem Ziel um den Straßenverkehr auf Zero-emission zu bringen, also um nur noch Emissionsfreie Fahrzeuge im Verkehr zu haben.

Dieses Strategiepapier ist noch weit von Umsetzung in gesetzliche Maßnahmen entfernt aber es zeigt deutlich wo es lang geht.

Einfach abwarten was auf uns zukommt wäre nicht die richtige Haltung, also war es erfreulich dass wir im Dezember letzten Jahres in der jüngsten Sitzung der Gruppe des Europäischen Parlaments für Historische Fahrzeuge, unter Anführung von Herrn Bernd Lange / Mitglied des Europarlaments, eines der federführenden Euro Parlamentarier zu diesem Thema im Kreis hatten, Frau Grasswander-Hainz, und unsere Belange ihr gegenüber präsentieren konnten. Und wir haben darum gebeten, dass das Europa Parlament in seinem Bericht zu diesem Thema unsere Interessen erwähnt, und gebührend würdigen wird.

Ein Thema dass die Liebhaber wohl am meisten daran erinnert dass freie Fahrt leider nicht mehr ganz so selbstverständlich ist, sind die vielen Umweltzonen, die sich nun auch außer Deutschland stark vermehren.

Es geht bekanntlich um Maßnahmen, die auf europäische Verordnungen basieren, die dazu dienen die Luftqualität zu verbessern. Da kann natürlich niemand etwas dagegen haben, obwohl es – erlauben Sie mir die Bemerkung – schon paradoxal ist, dass die Maßnahmen immer drastischer werden, während die Luftqualität sich inzwischen spektakulär verbessert hat. Wobei die Emissionen des Straßenverkehrs proportional stärker runter gegangen sind als die der meisten anderen Transportmittel, wie Schifffahrt und Luftfahrt. Hier gibt es publizitären Nachholbedarf, immer noch wird nur der Straßenverkehr als der große Buhmann bezeichnet.

Für FIVA sind die Möglichkeiten um ein zu greifen beschränkt. Aber auch die National Oldtimer Verbände tun sich schwer um Ausnahmen für Oldtimer in Umweltzonen zu bewirken. Das kommt weil die Ausführung der Luftreinhaltung Maßnahmen von Europa in die Hand der Städte und Regionen gelegt wurde. Auf dieser Ebene wird darüber entschieden welche Maßnahmen nötig sind um innerhalb der Emissionsgrenzwerte zu bleiben. Und leider gibt es bei weitem nicht überall einen landesweiten Rahmen für die Einrichtung von Umweltzonen wie dies in Deutschland der Fall ist.



In meinem Heimatland gibt es bis jetzt zwei Städte die ältere PKW sperren, Utrecht und Rotterdam, aber die Ausnahmen für Oldtimer sind sehr verschieden. Und der Belgische Dachverband hat gerade berichtet dass er sich gezwungen sieht vor Gericht zu gehen, weil die Stadt Antwerpen die Benutzung von Oldtimer aller Baujahre fast völlig unmöglich macht. Dies wird nicht zuletzt als disproportionale Verletzung der Eigentumsrechte gesehen.

Mit einiger Erwartung sehen wir die Publizierung von Richtlinien der Europäischen Kommission entgegen zum Thema Einrichtung von Umweltzonen. Darin erwarten wir auch Empfehlungen um historische Fahrzeuge von Umweltzonen aus zu nehmen. In unserem Beitrag an diese Initiative haben wir als FIVA stets das deutsche Vorbild einer Gesamtausnahmeregelung hervorgehoben. Eine wirkliche Richtlinie mit Gesetzeskraft ist das zu erwartende Papier bei weitem nicht, aber wir erhoffen uns Anerkennung der Erhaltenswürdigkeit von Oldtimer davon, als Grund für Ausnahmen. Das Papier wird hoffentlich in den nächsten Monaten erscheinen.

Politisch weniger brisant aber trotzdem von großer Bedeutung ist das Thema REACH. Hier geht es um die EU-Chemikalienverordnung, die am 1. Juni 2007 in Kraft getreten ist. REACH steht für Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals, also für die Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung von Chemikalien. Hier geht es für uns darum aus der Gefahrenzone zu bleiben, wenn bestimmte Werkstoffe, oder Arbeitsverfahren mit solchen Mittel, in Visier sind. Die Herausforderung für uns ist um diejenige Werkstoffe zu identifizieren deren Benutzung verboten oder weitgehend beschränkt wird, die wichtig sind für Restaurierung, Reparatur oder Wartung von historischen Fahrzeugen. Zwei Materialien stehen zur Zeit im Fokus: Chromtrioxid und Blei für Verwendung in Batterien. Wir erhoffen uns eine Lösung durch Genehmigungsverfahren für Anwendung von kritischen Materialien in kleinen Mengen, für Ersatzteile oder Verfahren wofür es keine Alternative gibt, die dem erwünschten Erhalt der Authentizität Recht tun.

Wir stehen als FIVA in diesem Bereich nicht ganz alleine, und arbeiten auch zusammen mit anderen Verbände, Industrieverbände, die ähnliche Interessen vertreten. Und positiv ist, dass unsere Position von der EU Agency die sich mit dem Thema befasst, ECHA, wahrgenommen ist.

Schließlich möchte ich noch ein anderes Thema anstreifen, dass zur Zeit in aller Munde ist, und wobei wohl der Spruch ist, dass der Fortschritt unaufhaltsam ist. Wobei man natürlich, aus Perspektive der Petrolheads die hier in diesem Saal wohl klar in der Mehrheit sind, diskutieren kann ob Fortschritt auch Fortschritt ist. Ich spreche von ITS, Intelligent Transport Systems, was landläufig als autonomes Fahren angedeutet wird. Die Frage ist natürlich: werden Fahrzeuge die wohl nicht die Technik an Bord haben um mit anderen, hochintelligenten Fahrzeuge zu kommunizieren, noch im Straßenverkehr der Zukunft mitmischen können und dürfen.



Dieses Thema wird wohl auch in der nächsten Tagung der Gruppe des Europäischen Parlaments für Historische Fahrzeuge, aufgegriffen, am 29. März. Dieses Mal werden wir die Interessen der Motorradfahrer Zentral stellen. Anlässlich eines Unfalls in Norwegen, wo ein Tesla mit Autopilot von hinten mit einem Motorradfahrer kollidierte, mit schweren Verletzungen für den Fahrer zur Folge, gibt es berechtigte Sorgen.

Zu diesem Thema wollen wir uns als FIVA gerne leiten lassen durch eine Maxime die dank unserer Bemühungen in der EU Szene schon im Jahre 2010 in der Präambel einer EU Richtlinie zur Verkehrssicherheit festgelegt ist, und die heißt:

*Für Fahrzeuge, die überwiegend aufgrund ihres historischen Interesses betrieben werden und bei denen der Tag der Erstzulassung und/oder Typgenehmigung und/oder Inbetriebnahme vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie und ihrer Durchführungsmaßnahmen liegt, sollten die in dieser Richtlinie festgelegten Bestimmungen und Verfahren nicht gelten.*

(Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern Text von Bedeutung für den EWR).

Hier ist also schon vor Jahren eine gute Grundlage geschaffen, womit ich in aller Bescheidenheit behaupten kann, dass sich die Arbeit die unsere Legislation Commission leistet lohnt. Arbeit die stark mitgetragen wird von einigen der „Abgeordnete“ der deutschen Oldtimerszene die hier heute leider nicht im Saal sind, ich meine Johann König der ADAC und Stefan Röhrig des VDA's. Und ich weiß das viele andere hier im Saal diese Arbeit sympathisch gegenüber stehen, und hin und wieder auch aktiv unterstützen, sei es nur durch Berichterstattung. Ich hoffe dass dies auch in Zukunft der Fall sein wird. Die Herausforderungen werden immer grösser, Zusammenarbeit und Zusammenhalt sind mehr denn je gefragt.

Meine Damen und Herren, ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Tiddo Bresters

Vice President Legislation

FIVA

10. März 2017