



## **EUROPEAN PARLIAMENT HISTORIC VEHICLE GROUP**

### **Arbeitsgruppe Historische Fahrzeuge (HVG)\* im Europäischen Parlament zieht Bilanz:**

Das Europäische Parlament hat im März 2014 die Verordnung zur regelmäßigen technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern verabschiedet. Darin findet sich auch erstmalig eine einheitliche europäische Definition für historische Fahrzeuge\*\*.

Die Arbeitsgruppe für historische Fahrzeuge im Europäischen Parlament hat längere Zeit daran gearbeitet und dann eine Definition im Europäischen Parlament eingebracht und damit Klarheit geschaffen. Dies war ein besonderes Anliegen der Arbeitsgruppe die vor fünf Jahren sich zusammenfand, da bisher die wachsende ökonomische Bedeutung (allein in Deutschland ein Umsatzvolumen von ca. 3,3 Mrd. Euro und über 20.000 Beschäftigte) und die größer werdende Fangemeinde von historischen Fahrzeugen (in Deutschland ca. 620.000 historische Fahrzeuge) nur unzureichend in europäischen Gesetzgebungen abgebildet wurde. Die Erhaltung des automobilen Kulturgutes musste einen entsprechenden Platz bekommen. Natürlich kann mit diesem Schritt keine Ausgrenzung zwischen angeblich wertvollen und "Brot und Butter"-Fahrzeugen gezogen werden. Das kulturelle Erbe spiegelt sich in allen Fahrzeugen wider. In Deutschland ist der VW-Käfer das weitaus beliebteste historische Fahrzeug (42.000 sind älter als 30 Jahre). Allerdings gehört zur Bewahrung des kulturellen Erbes auch die sachgerechte Pflege.

Eine weitere Konsequenz des Wirkens der Arbeitsgruppe findet sich in der Veränderung des Zollcodex (9705) zum Import von historischen Fahrzeugen. Auch hier findet sich jetzt eine klare Definition für historische Fahrzeuge, die zollfrei und mit dem halben Umsatzsteuersatz importiert werden können. Der Import von automobilen Kulturgut ist nun seit dem 1. Januar 2014 in allen EU-Ländern leichter und einheitlich. Insbesondere deutsche Zollämter legten bisher eine sehr restriktive Haltung an den Tag. Die neue Definition hat nun schon in vielen Fällen zu erheblichen Erleichterungen geführt.

Zudem hat sich die Arbeitsgruppe in den letzten Jahren mit der grenzüberschreitenden Zulassung von historischen Fahrzeugen beschäftigt. Dies kann schwierig werden, insbesondere wenn keine Dokumente mehr vorhanden sind. Hier konnte leider noch kein Ergebnis erzielt werden.

Ebenso ist die Arbeitsgruppe im Dialog mit der Europäischen Chemikalienagentur (ECHA) und der EU-Kommission über die Frage, ob es eine Ausnahmeregelung für Ersatzteile für historische Fahrzeuge geben kann, auch wenn sie Stoffe enthalten, die heute nicht mehr

zulassungsfähig wären, da sonst vielfach keine adäquaten Ersatzteile mehr verfügbar wären. Entwicklungen mit Substituten sind aufgrund der geringen Nachfrage nicht wirtschaftlich und in ihrer Wirkung auch nicht überschaubar. Bisher ist diese Problem der EU-Kommission auch nicht aufgefallen „ In der REACH-Verordnung ist eine Reihe von Ausnahmen von dieser Verordnung vorgesehen, nicht jedoch für den vom Herrn Abgeordneten genannten besonderen Fall von Ersatzteilen für historische Fahrzeuge. (...) Die Kommission konsultiert derzeit die Mitgliedstaaten, um zu ermitteln, wie die Problematik innerhalb des durch die REACH-Verordnung vorgegebenen Rechtsrahmens angegangen werden kann.“ (Siehe Anlage)

Immer wieder macht die Gruppe die Erfahrung, dass der stetig wachsende Oldtimermarkt unterschätzt wird. Die Gruppe wird hier wieder nachhaken.“

Im Herbst wird die Arbeitsgruppe im neuen Europäischen Parlament weiter machen, Auftakt wird eine Veranstaltung zum Sektor historische Fahrzeuge in Europa. Die FIVA wird dann eine neue, umfassende Studie vorlegen. Mit der FIVA besteht ein enger Kontakt. So konnte die Arbeitsgruppe auf der letzten Sitzung den neuen FIVA-Präsidenten Patrick Roller in ihren Reihen begrüßen. AvD Vizepräsident für "Klassik, Finanzen" Franz Graf zu Ortenburg war in dieser Sitzung auch Gast der Arbeitsgruppe. Ebenso sind Stefan Röhrig, Leiter des Fachbereichs Historische Fahrzeuge des VDA und Peter Schneider, Präsident des DEUVET gern gesehene und stetige Gäste der Arbeitsgruppe sind. Im neuen Parlament wird die Bedeutung von historischen Fahrzeugen als Kulturgut wieder aufgegriffen werden, besonders zunächst im Design-Bereich. Die Frage der Qualifikation und der Perspektive in Old- und Youngtimerberufen soll angepackt werden. Die Gruppe wird außerdem das Gespräch mit der UNECE Verkehrseinheit in Genf suchen, um die Anliegen auch dort zu verankern.

-----

\*\* Definition:

(13) Fahrzeuge von historischem Interesse sollen das Erbe der Epoche, in der sie gebaut wurden, erhalten, und es wird davon ausgegangen, dass sie sehr selten, wenn überhaupt, auf öffentlichen Straßen gefahren werden....

Artikel 3

(7) „Fahrzeug von historischem Interesse“ ein Fahrzeug, das von dem Mitgliedstaat, in dem die Zulassung erfolgt ist, oder von einer seiner dazu ermächtigten Stellen als historisch betrachtet wird und alle der folgenden Voraussetzungen erfüllt:

- es wurde vor mindestens 30 Jahren hergestellt oder erstmals zugelassen
- sein gemäß dem einschlägigen Unions- oder einzelstaatlichen Recht festgelegter spezifischer Fahrzeugtyp wird nicht mehr hergestellt,
- es ist historisch erhalten, im Originalzustand bewahrt, und die technischen Merkmale seiner Hauptbauteile wurden nicht wesentlich verändert.

Aus „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG“, im EP abgestimmt:

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2013-0297+0+DOC+XML+V0//DE>