

Position paper



April 2020

POSITION PAPER - GREEN CLASSIC HERITAGE

Green Classic Heritage staat voor een positieve toekomst van automobiel erfgoed op onze wegen vanuit een historisch, esthetisch, economisch en recreatief standpunt rekening houdend met de impact op ons leefmilieu.

De beperkingen met betrekking tot het gebruik van klassieke voertuigen blijkt systematisch te verstrengen. We vrezen dan ook dat zonder structurele en gecoördineerde acties met alle betrokken partijen het gebruik van klassieke voertuigen verder beperkt zal worden of mogelijk zelf verboden zal worden op langere termijn.

Daarnaast bestaat ook het risico dat de sympathie voor klassieke wagens (die we vandaag nog geregeld tegenkomen) zich gaat keren ten gevolge van “green bashing” en het feit er eigenlijk geen verschil wordt gemaakt tussen enerzijds échte klassieke voertuigen, gebruikt voor recreatieve doeleinden, en anderzijds gewoon oude voertuigen die veelal enkel nog in gebruik zijn vanuit een fiscaal optimalisatie standpunt. We vrezen dus dat naast de wettelijke beperkingen het draagvlak van het publiek riskeert te verdwijnen zonder verdere actie. Deze evolutie lijkt ons niet wenselijk; noch vanuit het standpunt van de liefhebber, noch vanuit de economische impact op de sector van klassieke voertuigen.

Anderzijds zijn we ons bewust van het feit dat er een evolutie noodzakelijk is in de context van de energietransitie en we zijn overtuigd dat klassieke voertuigen hierin hun plaats kunnen behouden mits een gebalanceerde en positieve benadering.

Green Classic Heritage heeft als vzw een dubbel objectief

- **De bescherming van ons automobiel erfgoed;**
- **De bescherming van ons leefmilieu.**

En we zouden op **3 focus gebieden** willen werken:

- Opzetten van een model om de uitstoot van klassieke wagens en youngtimers te overcompenseren;
- Het creëren van draagvlak rond het gebruik van klassieke wagens en youngtimers op basis van een gedragen visie door alle betrokken partijen;
- Het analyseren van technische oplossingen en in een latere fase het ondersteunen van R & D teneinde het optimaliseren van motoren en brandstoffen voor klassieke voertuigen.

Een essentieel uitgangspunt van onze VZW is dat er een duidelijk verschil komt in het sporadische en recreatief gebruik van een klassieke wagen of youngtimer door een liefhebber en het structureel dagdagelijks gebruik vanuit een puur economisch standpunt.

Wij stellen concreet volgende **acties** voor:

1) **Progressieve CO2 compensatie**

Objectief: progressieve (over-) compensatie van CO2 uitstoot voor in plaatse van een strikte kilometerbeperking die onrechtmatig en excessief gebruik ontmoedigt.

Hoewel de gemiddelde liefhebber¹ slechts een beperkt aantal kilometer met zijn klassieke wagen rijdt (80% rijdt minder dan 2.000km/ jaar), toch lijkt een harde beperking van het aantal kilometers ons eerder contraproductief. Een progressieve compensatie per kilometer lijkt ons beter geschikt om onze doelstellingen te realiseren.

Voorstel realisatie in de praktijk: wij stellen een CO2 compensatie voor, voor elke gereden kilometer met een klassieke wagen (of) youngtimer vanaf de 1^{ste} kilometer. Deze stijgt progressief in functie van het aantal gereden kilometers om buitensporig (niet-recreatief) gebruik te ontmoedigen en fiscaal oninteressant te maken.

Een praktisch voorbeeld waarbij 1 ton CO2 een waarde heeft van 20 €

- Bij een gebruik < 3.000 km/ jaar – compensatie van 100% - bij 3.000 km = 15 €/ jaar
- Tussen de 3.000 en 10.000 km/ jaar – compensatie van 150% - bij 10.000 km = 125 €/ jaar
- Bij een gebruik > 10.000 km/ jaar – compensatie van 250% - bij 20.000 km = 500 €/ jaar

Eerder dan een platte taks stellen we voor dat deze heffing gebruikt wordt voor de aankoop van groencertificaten in functie van de berekende emissies² of een compensatie te organiseren (via aanplanting van bomen) via een VZW. Het voordeel van deze werkwijze is een correctie correlatie te behouden tussen de uitstoot en de marktprijs van de certificaten ter compensatie.

Een vrijstelling van een bepaald aantal kilometers is een optie.

¹ Volgens de resultaten van een marktstudie van Greentimers eind 2018 (met 6.800 deelnemers) rijden 80% van de liefhebbers minder dan 2.000km/ jaar met hun klassieke wagen. Dit wordt geconfirmeerd door het gemiddelde van 1.250 km/ jaar dat de BFOV voorop stelt. .

² Voor de eenvoud stellen we een forfaitaire CO2 uitstoot per klassieke wagen vast van bvb 250gr/ km = 1T CO2 voor 3000km of 25 € aan de marktprijs in 2019. De voorspellingen stellen een marktprijs van 40 € per ton voorop. Zie ook <https://www.zonebourse.com/actualite-bourse/CO2-200-de-hausse-en-18-mois--28575897/>

2) Certificering van het aantal gereden kilometers

Objectief: meting van het aantal gereden kilometers door klassieke wagens en youngtimers.

Voorstel realisatie in de praktijk: om het aantal gereden kilometers in rekening te brengen zijn meerdere opties mogelijk: bvb een car-pass systeem (zoals dit al bestaat in het kader van de technische controle). Een verificatie kan ook gekoppeld worden aan het concept van Eco-onderhoud zoals dit wordt gepromoot door Traxio. Als de overheid een echte certificering wenst is de plaatsing van een tracking systeem in klassieke wagens bijna noodzakelijk omdat de vervalsing via aflezing van de kilometerteller bij deze voertuigen zeer eenvoudig is.

3) Een specifieke technische controle:

Objectief: verzekeren dat het wagenpark van (rijdende) klassieke wagens zich in een goede staat verkeerd.

Voorstel realisatie in de praktijk: het lijkt ons logisch een periodieke technische controle te voorzien voor alle klassieke voertuigen (inclusief deze ouder dan 50 jaar). Als deze controles dienen te gebeuren in officiële controlecentra dienen de apparatuur en de competenties van het personeel wel aangepast te worden aan klassieke voertuigen, gezien de infrastructuur in deze centra vandaag enkel is voorzien op de controle van moderne voertuigen.

Een controle via gespecialiseerde professionals is voor dit segment van voertuigen eerder aangewezen. Deze beschikken over de nodige competenties en apparatuur om de voertuigen te controleren op hun uitstoot en technische staat, uiteraard rekening houdende met de generatie van de gecontroleerde wagens.

Bovendien is het Eco-onderhoud van Traxio een uitstekende aanvulling om de uitstoot van 5 gassen te meten en de gepaste maatregelen te nemen om deze te reguleren en een basis voor compensatie vast te stellen.

Een paspoort voor elke klassieke wagen is ook een aantrekkelijke optie. Dit paspoort zou de veiligheid van het voertuig valideren en tegelijkertijd de aangebrachte wijzigingen beschrijven (bijv. schijfremmen in plaats van trommels, ontdebbling van het remcircuit, enz.). De aangebrachte wijzigingen zijn vaak gedaan vanuit een veiligheidsstandpunt ook al zijn ze niet in lijn met de originele specificaties van de oorspronkelijke goedkeuring. Wij geloven dat veiligheid voorrang heeft op de strikte originaliteit van het voertuig.

4) Geen beperkingen voor historische voertuigen en opzetten van een compensatiefonds

Objectief: vrij gebruik van klassieke wagens en youngtimers en herziening fiscaliteit

Voorstel realisatie in de praktijk: rekening houdend met voorgaande punten (1 tem 3), zijn we voorstander voor een vrij gebruik van klassieke wagens en youngtimers in een beperkt en recreatief kader (inclusief in de LEZ-zones) in combinatie met de eliminatie van alle overige taxatie op gemeentelijk, provinciaal of regionaal vlak op deze voertuigen.

Daartegenover stellen we voor dat een beperkte som van de lidgelden van de nationale federaties (of gelijkaardige organisatie in Europe) in een fonds wordt gestort ter compensatie van de CO₂³ uitstoot (zie ook punt 1).

5) Creëren van een legaal statuut voor youngtimers

Objectief: verzekeren dat automobiel erfgoed tussen de 15 en 30 jaar oud ook zijn bestaansrecht behoud voor beperkt recreatief gebruik.

In België komen enkel voertuigen ouder dan 30 jaar in aanmerking voor het statuut van oldtimer. Zodoende vallen een hele reeks jongere, maar toch erg bijzondere wagens buiten de scope van “automobiel erfgoed”. Gegeven de recente evoluties lijken deze voertuigen zonder enig specifiek statuut te verdwijnen of te worden geëxporteerd naar regio’s met een laksere wet- en regelgeving. Dit lijkt ons geen wenselijke evolutie.

Voorstel realisatie in de praktijk: wij stellen voor een specifiek statuut te creëren voor youngtimers die als recreatief voertuig te moeten voldoen aan bovenstaande punten 1 tem 3 om van dit statuut te kunnen genieten.

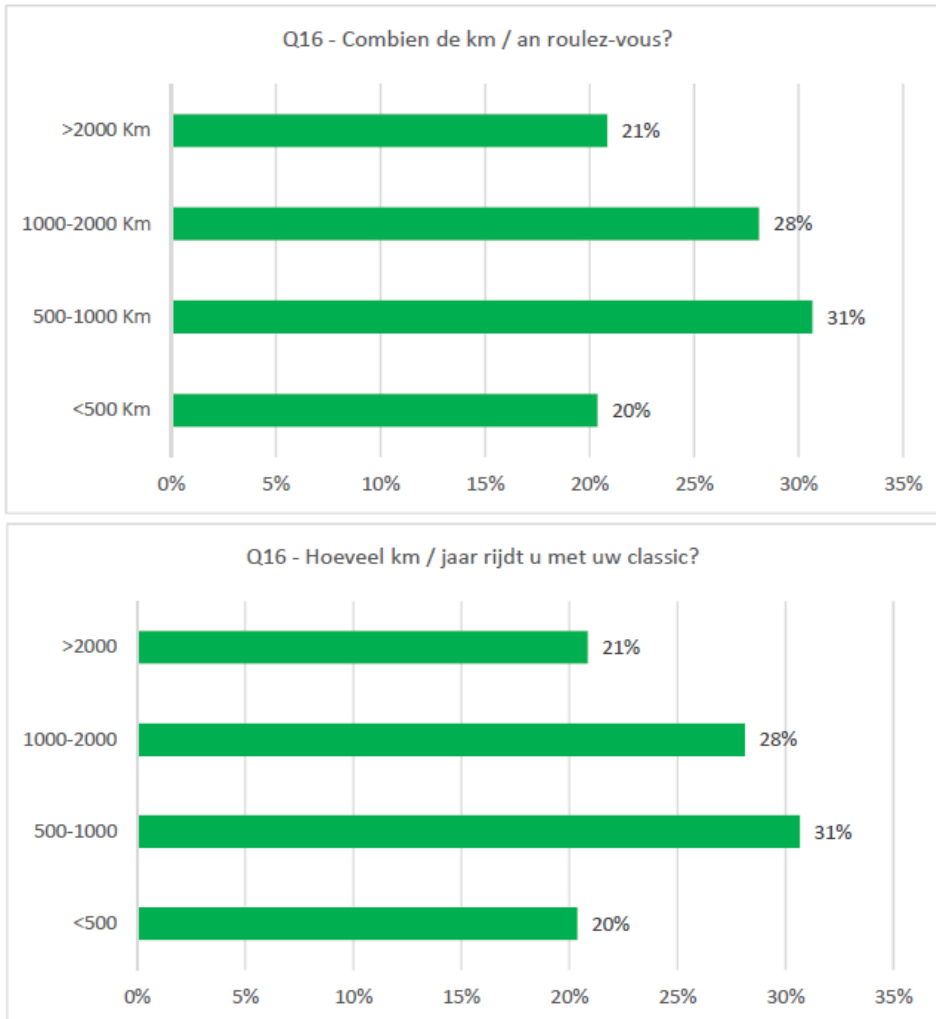
Green Classic Heritage – april 2020



³ Green Classic Heritage beschikt over een fonds en zou hiervoor kunnen gebruikt worden.

Annex:

Annex 1: extract van de enquête Greentimers in NOV 2018 - JAN 2019.



Annex 2: lijst van beschermde voertuigen in Italië



Lista_modelli_storici
_ACI_160119.pdf



Annex 3 : overige pistes die momenteel geen deel uitmaken van onze prioriteiten

Creatie van een lijst van beschermde voertuigen

In Italië werd door belangenverenigingen een lijst voorgesteld met beschermde voertuigen⁴. Ook in België zou zo een dergelijke lijst kunnen worden opgemaakt om te identificeren welke voertuigen kunnen aanzien worden als historisch erfgoed en welke youngtimers in aanmerking komen om in de toekomst naar een klassiek voertuig te evolueren.

De Italiaanse lijst neemt alle voertuigen in aanmerking ouder dan 40 jaar naast een beperkte lijst van voertuigen tussen de 20 en 40 jaar oud dewelke dienen beschermd te worden.

Optimalisatie en aanpassing van voertuigen

Naast CO2 compensatie lijkt het optimaliseren van verbrandingsmotoren ook een valabele piste. Vandaag is de wetgeving erg beperkend en zijn technische aanpassingen aan klassieke voertuigen hierdoor zo goed als uitgesloten. Dit is het geval in o.a. België, Frankrijk en Luxemburg. In Duitsland, Nederland en Italië is de wetgeving een stuk soepeler op dit vlak. Het lijkt onnuttig in functie van de technische evoluties, een specifieke categorie te ontwikkelen voor historische voertuigen die technisch aangepast werden om minder belastend te zijn voor het milieu. Deze zouden extra voordelen moeten krijgen (bv geen nood aan CO2 compensatie > 100%). Dit vergt echter wel een wijziging van de huidige restrictieve wetgeving van dit moment.

⁴ De belangenverenigingen in Italië hebben een "lijst van beschermde voertuigen" ontwikkeld, zie annex 2