



Ruch Miłośników Pojazdów Zabytkowych w Europie



Zachowanie Dziedzictwa Motoryzacji

*Raport z przeprowadzonego
badania. Październik 2006 r.*

Polską wersję raportu opracowali:

Marek GACEK – AUTOMOBILKLUB TARNÓW
Bartosz BALICKI – AUTOMOBILKLUB BESKIDZKI



SŁOWO WSTĘPNE

John Surtees MBE

W 1960 roku, przesiadłem się z dwóch na cztery koła, po wygraniu siedmiu tytułów mistrza świata. W ostatnich latach cofnąłem się w czasie aby jeździć i prowadzić niektóre z dokładnie takich samych pojazdów, na których ścigałem się w historycznych już imprezach na całym świecie. Nie tylko na torach wyścigowych, ale poprzez wioski i miasta, gdzie entuzjazm młodych i nie tak już młodych mówił wszystko.

Od ponad stu lat Europa była centrum rozwoju samochodów, motocykli i sportów motorowych. Jest to część naszego dziedzictwa światowego. W ostatnich latach przyczyniła się ona do bardzo dużego rozwoju ruchu pojazdów zabytkowych. Główni producenci pojazdów mechanicznych stworzyli specjalne programy wsparcia dla produkowanych przez siebie samochodów i motocykli. Rozwinął się specjalny przemysł zapewniający entuzjastom starych pojazdów dostęp do 'know-how' oraz części zamiennych, aby mogli utrzymać swoje ukochane pojazdy na chodzie. A nie są to tylko ci nie tak już młodzi czy bogaci entuzjaści. Ruch ten obejmuje szeroki przekrój wieku i wartości jakie ze sobą niesie.

Ruch miłośników pojazdów zabytkowych obejmuje pojazdy proste i podstawowe po te zupełnie egzotyczne, gdzie każdy z nich jest kawałkiem historii. Odgłos tych maszyn, połączony z ich historią i w niektórych przypadkach moje osobiste wspomnienia, oraz najważniejsze - entuzjazm jaki one wywołują, zachęciły mnie do głębszego zaangażowania się w ten ruch. Dlatego też w pełni popieram badania, które pozwolą zachować i promować tak ważną część dziedzictwa światowej motoryzacji.



Ruch Miłośników Pojazdów Zabytkowych w Europie



Zachowanie Dziedzictwa Motoryzacji

**Raport z przeprowadzonego badania
Październik 2006 r.**



Raport opublikowany przez FIVA

Sekretarz Generalny -FIVA
Duckets House
Steeple Aston
Oxfordshire
OX25 4SQ
England

© This publication is subject to copyright. This publication must not be sold. It may be copied so long as the full citation is given.

First Edition ISBN 1-
905984-00-6

Printed by The Lavenham Press, Water Street, Lavenham, Suffolk, CO10 9RN

FIVA wish to thank the following for the use of photographs -Bengt Sahlström; David Davies; FIPA; FKHN/CR; NTET; Scania (Sweden); Thierry Pilorge

SPIS TREŚCI

Słowo wstępne od John Surtees MBE	wewnętrzna okładka przednia
Streszczenie	4
Wprowadzenie	6
Wyniki przeprowadzonego badania	8
1. Aspekty ekonomiczne	8
2. Zatrudnienie i stabilność	9
3. Ilość i użytkowanie pojazdów	10
4. Aspekty kulturowe i socjologiczne	11
Spostrzeżenia i omówienie wyników badania	13
Zespół badawczy	16
Organizacje wspierające	okładka tylna



STRESZCZENIE

Badanie

FIVA wraz ze swoimi Federacjami Narodowymi i ich klubami, przy pomocy przemysłu motoryzacyjnego i innych organizacji, podjęła się dokonania przeglądu Europejskiego ruchu pojazdów zabytkowych i jego działań na przestrzeni 12 miesięcy, w okresie czasu od 1 lipca 2004 roku do 30 czerwca 2005 roku.

Ruch pojazdów zabytkowych w znaczący sposób wpływa na gospodarkę Europy. Daje pracę tysiącom ludzi w tradycyjnych zawodach w stabilnych firmach. Przyciąga zainteresowanie milionów ludzi ze wszystkich środowisk, których cieszy widok naszego dziedzictwa mobilnego transportu w postaci samochodów, motocykli, pojazdów specjalnych i innych typów, starszych niż 25 lat. Jest to pierwsze w Europie tak szerokie studium. Określa ono ilościowo zakres i rodzaj prowadzonej działalności indywidualnej, handlowej i klubowej, która obejmuje społeczności zainteresowane dziedzictwem transportu drogowego. Studium to dostarcza sporą ilość danych w celu promowania i ochrony tych działań. Jednakże jest to dopiero początek i studium to nie może być traktowane jako ostateczne i kompletne. Ma ono służyć do wskazania drogi dalszym i głębszym badaniom.

Metodologia

Studium powstało na bazie badania ankietowego przeprowadzonego w latach 2005 i 2006, w 11 krajach Unii Europejskiej, a mianowicie na Cyprze, w Czechach, Danii, Francji, Niemczech, na Węgrzech, w Holandii, Irlandii, we Włoszech, w Szwecji i Wielkiej Brytanii. W każdym z krajów uczestniczących w badaniu, przygotowano trzy osobne kwestionariusze: dla indywidualnych entuzjastów i członków klubów pojazdów zabytkowych; dla firm specjalizujących się w dostarczaniu usług

dla ruchu pojazdów zabytkowych; oraz dla samych klubów. Strony w Internecie założone dla członków klubów w Danii, Szwecji, Holandii i Francji pozwoliły na wypełnienie kwestionariuszy drogą elektroniczną.

Odpowiedzi na kwestionariusz pochodzą od członków klubów i firm, które na stałe i wyłącznie współpracują z tą społecznością. W zasadzie studium to nie zawiera informacji pochodzącej od nie-członków stowarzyszenia. Jednak przedstawione dane mogą zostać poszerzone o te pochodzące od wszystkich entuzjastów i zainteresowanych firm.

Przy analizie danych, grupa badaczy poszerzyła wyniki otrzymane z tych 11 krajów członkowskich Unii, do 23 krajów europejskich będących członkami FIVA.

- Rozprowadzono 750,000 kwestionariuszy w Europie, głównie do członków klubów motorowych.
- Kwestionariusze sporządzone były w 9 językach i używano 5 lokalnych walut.
- Ponad 9,000 kwestionariuszy rozprowadzono pośród firm, które zajmują się dostarczaniem usług i towarów dla europejskiego ruchu pojazdów zabytkowych.
- Ilość członków FIVA w krajach członkowskich UE wynosi 670,000.
- W pozostałych 12 krajach, będących członkami FIVA liczba ta wynosi 116,000

PODSTAWOWE WYNIKI BADANIA

1. Aspekt ekonomiczny

- Wartość prowadzonej działalności związanej z pojazdami zabytkowymi w UE wynosi rocznie 16 miliardów EUR.
- Wartość eksportu wynosi ponad 3 miliardy EUR.

2. Zatrudnienie i stabilność

- Ponad 55,000 osób w Unii Europejskiej po części lub w całości zarabia na życie sprzedając swoje usługi ruchowi pojazdów zabytkowych.
- 67% firm, które służą temu ruchowi funkcjonowało ponad 10 lat.

3. Ilość i użytkowanie pojazdów

- Ponad 70% pojazdów zabytkowych przejeżdża mniej niż 1,500 kilometrów rocznie.
- Istnieje około 1.5 miliona zabytkowych pojazdów, które są na chodzie i są zarejestrowane.

4. Aspekt kulturowy i socjologiczny

- Przychód roczny gospodarstw domowych 29% właścicieli pojazdów zabytkowych wynosi mniej niż 30,000 EUR.
- Uprawiając swoje hobby (udział w rajdach, zjazdach, spotkaniach, itp.), entuzjaści spędzili 2.6 miliona nocy poza domem, tak we własnym kraju jak i zagranicą.
- Wartość szacunkowa 78% pojazdów zabytkowych wynosi mniej niż 15,000 EUR.
- Jest ponad 786,000 entuzjastów należących do prawie 2,000 klubów.



WPROWADZENIE

Nasze dziedzictwo motoryzacji

Trudno pomyśleć o czymś innym, co wywarło większy wpływ na rozwój społeczeństwa Europy w ostatnim wieku, niż zmechanizowany transport drogowy.

Niewiele ponad 100 lat temu zmechanizowany transport drogowy był praktycznie nieznanym, a motoryzacja jako rzemiosło była niewiele więcej niż tylko dziedziną dla wtajemniczonych, uprawianą w przydomowej szopie. Obecnie każdy uważa wolność podróżowania przy pomocy pojazdu mechanicznego jako rzecz naturalną i oczywistą, a miliony ludzi jest w jakiś sposób zawodowo związanych z przemysłem motoryzacyjnym.

Ruch pojazdów zabytkowych jest luźnym wyrażeniem, obejmującym zainteresowanie jakiegokolwiek typu pojazdem drogowym pochodzącym z najwcześniejszych dni transportu zmechanizowanego, jakieś 125 lub więcej lat temu, aż do późnych lat 70-tych. Ruch ten szanuje przeszłość poprzez zachowywanie małego odsetka pojazdów, które przetrwały więcej niż 25 lat. Ruch ten nie dotyczy tylko samochodów i motocykli, ale obejmuje także wachlarz innych pojazdów, od dawnych rowerów napędzanych silnikami do olbrzymich ciągników; od pojazdów napędzanych silnikami parowymi do eleganckich samochodów sportowych; od jednoosobowych motocykli do 80 osobowych autobusów - jeśli tylko pojazdy te poruszały się po drodze i zostały zbudowane przed 1980 rokiem. Ruch pojazdów zabytkowych opiera się na oddaniu i entuzjazmie osób, które posiadają i zachowują takie pojazdy. Oddają oni nieocenioną przysługę przyszłym pokoleniom. Bez nich, niewiele starszych pojazdów przetrwałoby dłużej poza ich normalny techniczny żywot, potomkowie będą ubożsi, a przyszłe generacje pozbawi się materialnych przykładów maszyn, które stanowiły podporę rozwoju jaki dokonał się w ostatnim wieku.

Jedną rzecz ponad wszystko inne, która dostarcza entuzjastom zapału do zachowywania swoich starych pojazdów, jest świadomość że mogą je używać. Bez tego podstawowego składnika nasze mobilne dziedzictwo transportu przestałoby być mobilne i popadło by w zapuszczenie, przed jego ostatecznym rozpadem. Nie można dopuścić aby tak się stało z jakąkolwiek częścią naszego ogólnego dziedzictwa, nie mówiąc już o tej jego części, która odegrała główną rolę w kształtowaniu się naszego świata.

FIVA

Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) jest międzynarodowym ciałem reprezentującym właścicieli zabytkowych pojazdów na całym świecie, zrzeszającym ponad 50 krajów członkowskich. Ponad połowa tych krajów znajduje się w Europie. FIVA, w imieniu swoich europejskich członków, wypełnia specjalne zadanie mające na celu zagwarantowanie, że podejmowane w interesie całej organizacji kroki nie ograniczą możliwości używania pojazdów zabytkowych. FIVA czyni to poprzez utrzymywanie bliskich kontaktów z europejskimi instytucjami w celu szybkiego identyfikowania potencjalnych problemów oraz poprzez zachęcanie do przyjmowania takich uregulowań prawnych, które dając swobodę użytkowania pojazdów zabytkowych, równocześnie zapewnią spełnianie wymogów codziennego ruchu drogowego. FIVA jest sygnatariuszem Statutu Bezpieczeństwa Drogowego Unii Europejskiej i zachęca swoje europejskie narodowe federacje do nawiązywania oraz utrzymywania podobnych powiązań z rządami swoich krajów.

Poprzez współpracę z Unią Europejską, praca FIVA przyniosła bardzo wyraźne uznanie dla ruchu pojazdów zabytkowych, nie tylko jako użytkowników dróg. Ostatnie przykłady to:

- Uznanie przez Komisję Europejską, że pojazdy zabytkowe należy wyłączyć spod jakichkolwiek przyszłych uregulowań prawnych dotyczących ciągłego używania świateł mijania, jako że dla wielu pojazdów zabytkowych niemożliwym jest spełnienie takiego wymogu.
- Pomniejszenie zasięgu Dyrektywy nakładającej ogólny zakaz na farby o wysokim poziomie lotnych związków organicznych, co pozwoliło na zachowanie w sprzedaży małych ilości oryginalnych farb fabrycznych pozwalających na zachowanie wizualnej autentyczności pojazdów nawet po naprawach i przemalowaniu.
- Uznanie przez Komisję Europejską, że wymuszenie montowania lusterek typu 'blind-spot' do zabytkowych autobusów i ciężarówek naruszyłoby autentyczność zachowanego zabytkowego pojazdu użytkowego.

W całej Europie są setki tysięcy entuzjastów, którzy odnoszą korzyść z prac FIVA; tysiące ludzi pracujących w firmach, których działalność zależna jest od zabytkowych pojazdów pozostających w użyciu; a miliony członków społeczeństwa byłoby uboższych jeśli pozbawiono by ich przyjemności zobaczenia zabytkowych pojazdów na drodze lub w trakcie specjalnych imprez i pokazów.

Pojazd silnikowy stał się integralną częścią naszej Europejskiej kultury. Jesteśmy odpowiedzialni za ochronę wszystkich elementów naszego dziedzictwa, a w tym przypadku oznacza to zapewnienie przyszłości ruchowi pojazdów zabytkowych poprzez ochronę prawa do używania pojazdów na drogach Europy.

Raport ten zestawia wyniki jedyne jak do tej pory pan-Europejskiego badania ruchu pojazdów zabytkowych. Skupia się on głównie na socjologicznym i ekonomicznym wpływie jaki te pojazdy wywierają na kulturalną, socjalną i ekonomiczną 'materię' Unii Europejskiej. Wyniki te zostały zgrupowane pod czterema nagłówkami: aspekty ekonomiczne, zatrudnienie i stabilność, ilość i użytkowanie pojazdów oraz aspekty kulturowe i socjologiczne. Po nich następują wybrane spostrzeżenia badaczy.

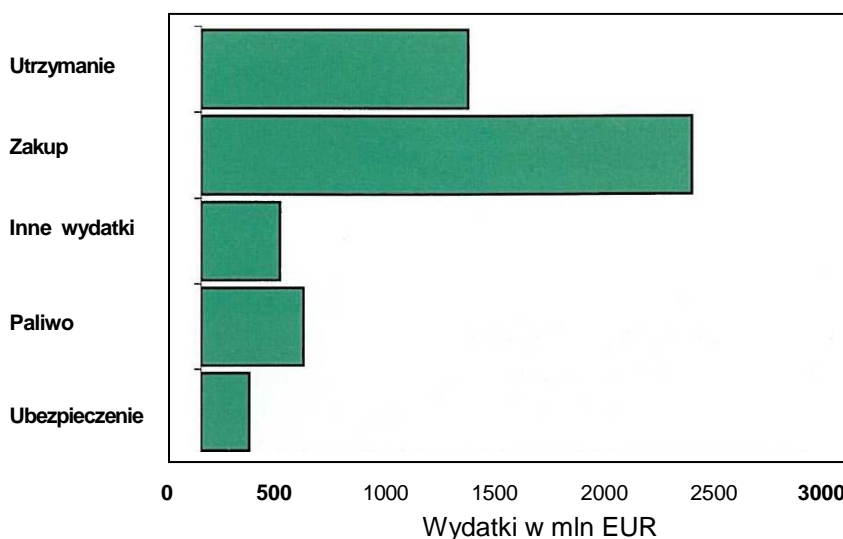


WYNIKI BADANIA

1. ASPEKTY EKONOMICZNE

Wartość obrotu dóbr i usług na rynku związanym z pojazdami zabytkowymi w Unii Europejskiej wynosi ponad 16 miliardów EUR rocznie.

- Ponad 9,000 podmiotów gospodarczych generuje swój przychód dostarczając usługi i produkty dla ruchu pojazdów zabytkowych.
- Firmy służące ruchowi pojazdów zabytkowych wygenerowały obrót wartości 16.6 miliarda EUR.
- Eksport z Unii Europejskiej jest wart 3.35 miliarda EUR.
- 57% firm eksportuje w ramach Europy, a 45% eksportuje poza Unię Europejską.
- Ponad 4.9 miliarda EUR zostało wydane przez członków klubów na ubezpieczenia, zakup pojazdów, paliwo, utrzymanie pojazdów oraz inne wydatki (czasopisma, książki, modele pojazdów, ubrania, itp.)
- Wartość sprzedaży pojazdów zabytkowych przez członków klubów sięga 760 milionów EUR.
- Kluby pojazdów zabytkowych wydały ponad 12.4 miliona EUR na drukowanie i dystrybucję publikacji fachowych.
- Ogólna kwota wydatków klubów pojazdów zabytkowych wyniosła około 39 milionów EUR.

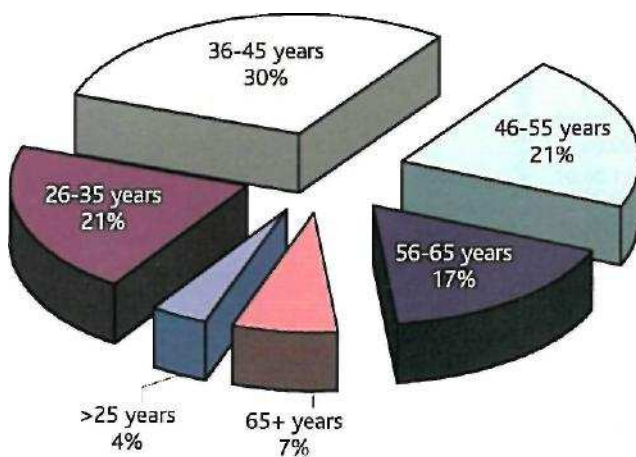


Wydatki członków klubów na pojazdy zabytkowe

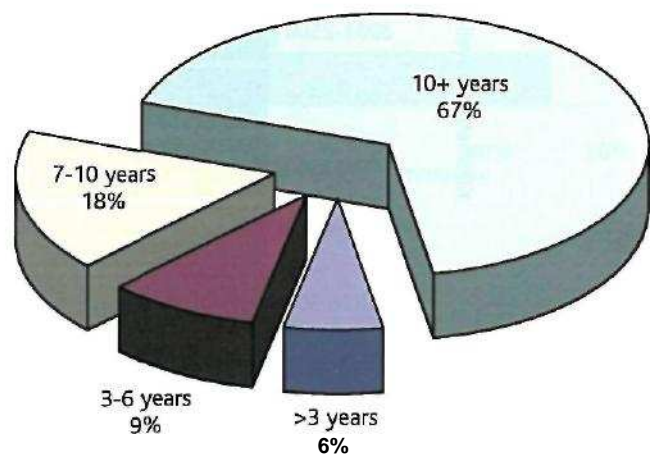
2. ZATRUDNIENIE I STABILNOŚĆ

Ponad 55,000 osób w Unii Europejskiej część lub całość swoich dochodów uzyskuje służąc ruchowi pojazdów zabytkowych

- 67% firm działało lub działa przez ponad 10 lat.
- 68% z 55,000 tysięcy osób zatrudnionych w obsłudze ruchu pojazdów zabytkowych, pracuje na pełny etat.
- 55% z respondentów pracujących w tej dziedzinie jest w wieku 45 lat lub mniej, a 24% w wieku ponad 55 lat.
- 43% z 9,000 firm zaangażowanych w tym ruchu planuje zwiększenie zatrudnienia w przeciągu najbliższych 3 lat.
- 44% firm chcących zatrudnić nowych pracowników stwierdziło, że ma problemy ze znalezieniem ludzi mających odpowiednie umiejętności i wiedzę.
- 22% firm wykazało, że proponują staż a 49% proponuje szkolenie.
- 73% z tych firm posiada własne strony internetowe.



Przekrój wiekowy osób pracujących w obsłudze ruchu pojazdów zabytkowych

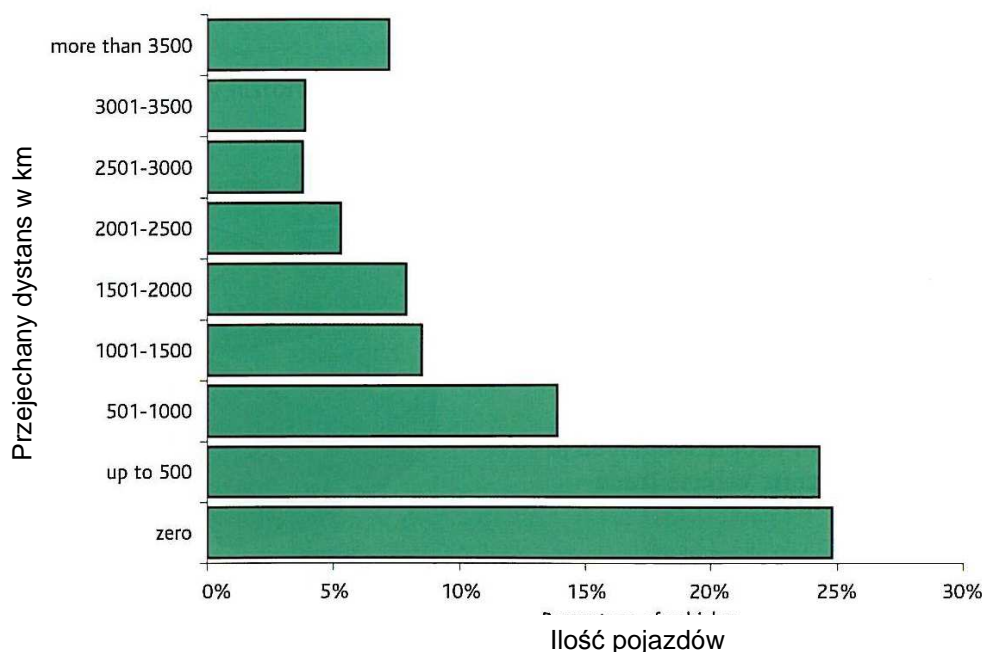


Przekrój wiekowy firm obsługujących ruch pojazdów zabytkowych

3. ILOŚĆ I UŻYTKOWANIE POJAZDÓW

Większość pojazdów zabytkowych w Unii Europejskiej nie przekracza rocznie przebiegu 1,500 km

- 83% pojazdów zabytkowych jest używana mniej niż trzy razy na tydzień.
- 71% ze wszystkich pojazdów zabytkowych przejechało nie więcej niż 1,500 km w roku naszego badania.
- W posiadaniu naszych członków, mieszkających w Unii Europejskiej, znajdowało się 1,950,000 pojazdów zabytkowych.
- 1,530,000 pojazdów zabytkowych jest zdolnych do ruchu drogowego.
- Ponad 255 milionów pojazdów jest zarejestrowanych w Unii Europejskiej (dane Komisji Transportu Unii Europejskiej). 0.8% z tych pojazdów to pojazdy zabytkowe.
- Pojazdy współczesne przejechały ogółem 2.2 biliona kilometrów. Pojazdy zabytkowe przejechały ponad 1.4 miliarda kilometrów (co stanowi 0.07% dystansu przejechanego przez pojazdy współczesne).

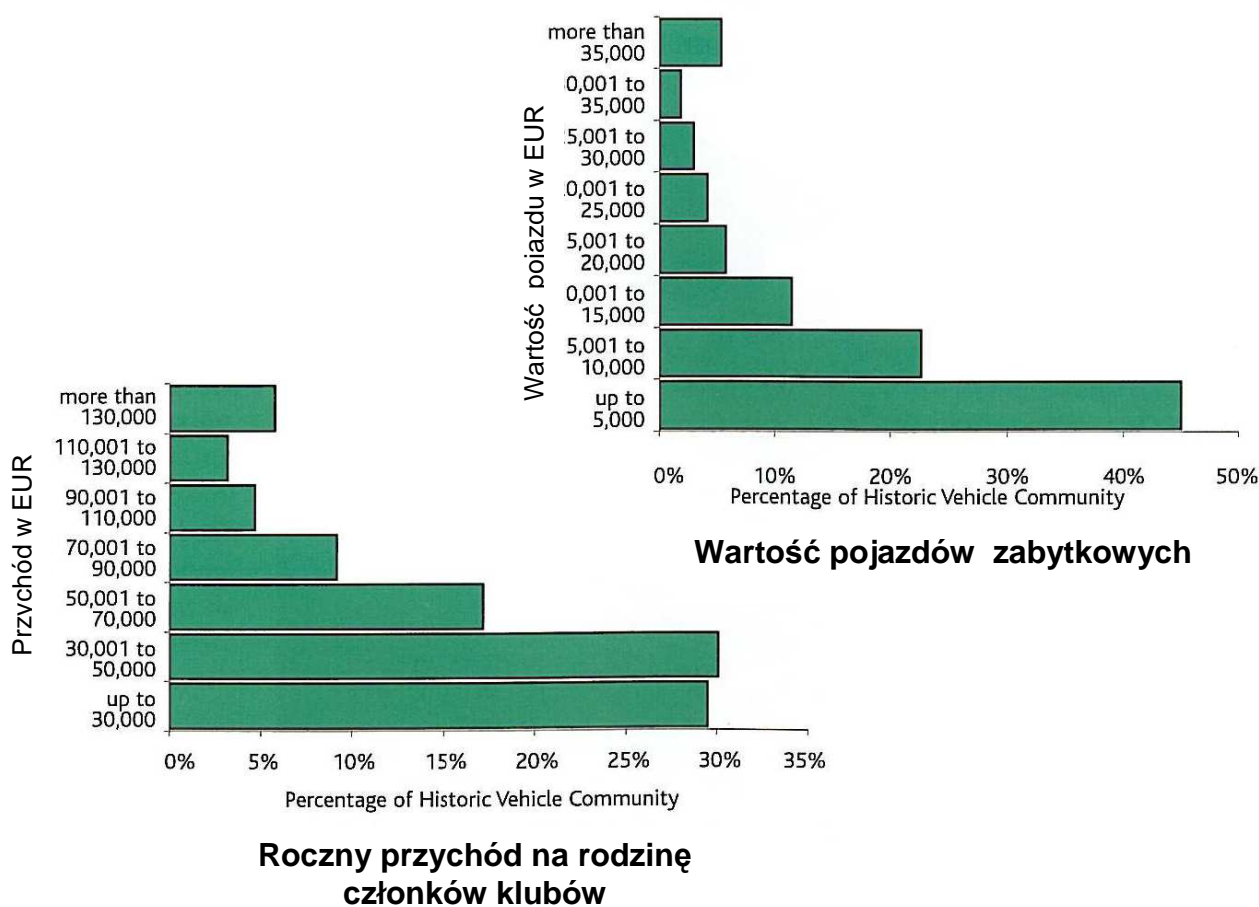


Dystans przejechany przez pojazdy zabytkowe w roku badania

4. ASPEKTY KULTUROWE I SOCJOLOGICZNE

Przychód roczny gospodarstw domowych prawie jednej trzeciej właścicieli pojazdów zabytkowych wynosi mniej niż 30,000 EUR

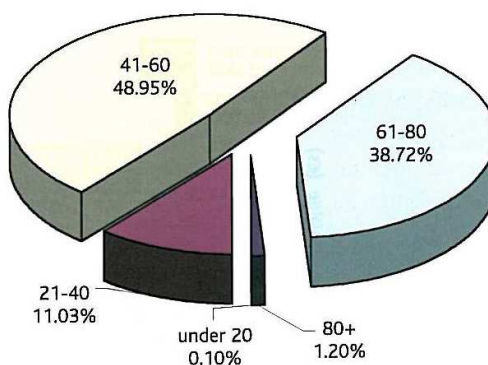
- Wartość szacunkowa 78% pojazdów zabytkowych wynosi mniej niż 15,000 EUR.
- 29% właścicieli pojazdów zabytkowych ma domowy przychód roczny nie przekraczający 30,000 EUR.
- Jest ponad 786,000 entuzjastów pojazdów zabytkowych zrzeszonych w prawie 2,000 klubach.
- 165,000 członków klubów pojazdów zabytkowych z Unii Europejskiej było równocześnie członkami tego samego typu klubów poza granicami własnego kraju.
- Uprawiając swoje hobby (udział w rajdach, zlotach, spotkaniach, itp.), entuzjaści spędzili 2,680,000 nocy poza domem, tak we własnym kraju jak i zagranicą.
- Członkowie klubów wzięli udział w ponad 265,000 imprezach pojazdów zabytkowych (ze swoimi pojazdami lub bez) poza granicami swojego kraju.



4. ASPEKTY KULTUROWE I SOCJOLOGICZNE c.d.

- 49% entuzjastów pojazdów zabytkowych jest w wieku pomiędzy 41 a 60 lat, a 97% entuzjastów pojazdów zabytkowych to mężczyźni.
- Ponad 400,000 pojazdów jest w trakcie restauracji lub oczekuje na nią.
- Więcej niż 80% klubów ma własne strony internetowe.
- Prawie wszystkie kluby mają własny biuletyn lub/i czasopismo, na co wydają rocznie ponad 12.4 miliona EUR na druk i dystrybucję.
- W Unii Europejskiej istnieje ponad 700 muzeów transportu, które rocznie notują 75 milionów odwiedzających.
- Nakład fachowych periodyków poświęconych ruchowi pojazdów zabytkowych sięga rocznie 20 milionom egzemplarzy

Zrzeszone kluby pojazdów zabytkowych w ramach Unii Europejskiej przekazały ponad 1.8 miliona EUR na cele charytatywne



Przekrój wiekowy członków klubów



SPOSTRZEŻENIA I OMÓWIENIE WYNIKÓW BADAŃ

Raport ten jest wynikiem pierwszego ogólnoeuropejskiego przeglądu ruchu pojazdów zabytkowych. Wykazał on, że z pojazdami zabytkowymi w Unii Europejskiej wiąże się wiele działań kulturalnych, socjologicznych i ekonomicznych. 670,000 członków klubów pojazdów zabytkowych w Europie miało możliwość uczestniczenia w tym pierwszym przeglądzie, czyniąc go tym samym jak najbardziej reprezentatywnym dla tej społeczności. Ta część raportu poświęcona jest wybranym spostrzeżeniom i uwagom, w celu jeszcze wyraźniejszego przedstawienia i wyjaśnienia zawartym w nim danych oraz podkreślenia konieczności prowadzenia dalszych badań.

Aspekty Ekonomiczne, Zatrudnienie i Stabilność

Z trzech rodzajów przeprowadzonych badań, to poświęcone firmom dostarczającym ruchowi pojazdów zabytkowych usług i towarów, daje cenny wgląd w skalę ekonomicznej wartości tej społeczności w Unii Europejskiej. Wiemy, że jest dużo więcej innych firm dostarczających usługi i towary dla tego ruchu, których podstawowa działalność obejmuje inne dziedziny, zwykle związane ze współczesną motoryzacją. Firmy te nie zostały objęte naszymi badaniami, głównie ze względu na to, że trudno jest je zidentyfikować ponieważ nie ogłaszają się one w periodykach kierowanych do entuzjastów pojazdów zabytkowych.

Do tego typu firm należą na przykład producenci części, firmy zajmujące się naprawą nadwozi, dostawcy i instalatorzy części, centra magazynowe, pakowania i wysyłki, dostawcy układów spalinowych, opon oraz firmy zajmujące się badaniem pojazdów. Kolejną, małą ale ważną grupą firm nieobjętych badaniem ze względu na to że się nie ogłaszają, stanowią specjalistyczne firmy (czasami tylko dwu- lub jednoosobowe) oferujące wyjątkowe i rzadkie usługi. Swoją działalność opierają one tylko na zasadzie słownej rekomendacji. Bardziej niż tylko wartym odnotowania jest fakt, że podana 16.6 miliarda EUR wartość wymiany handlowej została wygenerowana głównie przez firmy, które się reklamują na rynku pojazdów zabytkowych. Suma ta nie obejmuje wartości transakcji zawartych przez firmy działające w innych działach gospodarki oraz tych, które nie stosują reklamy. Przedstawiona suma jest więc ostrożnym szacunkiem ogólnej wartości ruchu pojazdów zabytkowych, wnoszonej do gospodarki Unii Europejskiej. Bliższe związki pomiędzy ruchem pojazdów zabytkowych a firmami jemu służącymi, pomogłyby w zapewnieniu bardziej reprezentatywnych wyników badań w przyszłości. Uprawiając swoje hobby (udział w rajdach, zjazdach, spotkaniach, itp.), entuzjaści spędzili 2,680,000 nocy poza domem, tak we własnym kraju jak i zagranicą. Ich udział w ponad 265,000 imprez poza granicami własnego kraju, wskazuje na ukryty wkład finansowy klubów i ich członków w hotelarstwo i gastronomię oraz transport, tak w Unii Europejskiej jak i poza jej granicami. Wiele z tych imprez 'zagranicznych' odbywało się w rejonie Unii Europejskiej. Społeczność skupiona wokół ruchu pojazdów zabytkowych przyczynia się nie tylko do zachowania i ochrony naszego dziedzictwa, ale także do budowy harmonijnego społeczeństwa europejskiego poprzez utrzymywanie szerokich kontaktów międzynarodowych. Kulturalna i społeczna 'materia' Europy wzmacniana jest poprzez międzyregionalne podróże tych, którzy związani są z tym ruchem. Ponad 55,000 osób jest zatrudnionych służąc ruchowi pojazdów zabytkowych i są dowody na to, że

istnieją znaczne możliwości zwiększenia tego zatrudnienia. Jednakże dynamika tych firm i zatrudnienie jakie one zapewniają, nie są w pełni doceniane. Warty odnotowania jest fakt, że większość z tych firm działa na rynku więcej niż 10 lat. Wskazuje to na dużą dojrzałość, żywotność i stabilność tego rynku. Wcale nie jest trudno znaleźć firmy istniejące 30 lat i dłużej. 43% z badanych firm deklarowało chęć zatrudnienia w najbliższym czasie nowych ludzi. Jednakże, musimy mieć świadomość faktu, że 44% firm miało trudności ze znalezieniem osób z odpowiednią wiedzą i umiejętnościami. Koniecznym jest głębsze zbadanie przyczyn tych trudności. Kluby pojazdów zabytkowych mają swój poważny wkład do gospodarki Unii Europejskiej. Duży procent z ogólnej sumy 12.4 miliona EUR, płynie do głównych sektorów gospodarczych, takich jak drukarnie i usługi pocztowe. Dodatkowo, kluby dają 'zarobić' firmom ubezpieczeniowym i często kierują do nich także swoich członków, aby ubezpieczyli swoje pojazdy. Kluby także inicjują wznawianie produkcji oryginalnych części oraz organizują imprezy, które łączą się z wyjazdami w kraju lub zagranicę.

Ilość i użytkowanie pojazdów

Jest to niezwykle i piękne, że tak wiele pojazdów przetrwało i zostało odbudowanych. W liczbach bezwzględnych, stanowią one jednak ułamek wszystkich pojazdów poruszających się po drogach Unii Europejskiej. W Unii Europejskiej zarejestrowano ponad 255 milionów pojazdów, z czego tylko 0.8% to pojazdy zabytkowe. Podobnego porównania można dokonać pod względem przejechanego dystansu. Oficjalne statystyki podają, że w 2002 roku w Unii Europejskiej przejechano ogółem 2.2 biliona kilometrów. Pojazdy zabytkowe przejechały około 1.4 miliarda kilometrów, co stanowi 0.07% z ogólnej liczby przejechanych kilometrów. Duża większość pojazdów zabytkowych przejeżdża rocznie mniej niż 1,500 kilometrów. Oznacza to, że pomimo iż niektóre pojazdy zabytkowe używane są regularnie, nie używa się ich do dłuższych podróży. W ten sposób użytkowanie tych pojazdów (zużycie paliwa i przejeżdżane odległości) w bardzo małym stopniu wpływa na środowisko naturalne, tak relatywnie jak i w liczbach bezwzględnych. Nie oznacza to, że pojazdy zabytkowe nie odciskają swego piętna na środowisku. Żadna z form działalności ludzkiej nie jest od tego wolna. Jednakże, jak w przypadku każdej innej działalności mającej na celu ochronę dóbr historycznych, jej negatywny wpływ należy równoważyć wartościami społecznymi i kulturalnymi jakie ona wnosi do życia milionów ludzi. Pojazdy zabytkowe nie są 'normalnymi środkami transportu' dla wielu więcej ludzi niż tylko paru zapaleńców i entuzjastów. Restaurując i utrzymując swoje zabytkowe pojazdy, ich właściciele pracują nad zachowaniem naszego dziedzictwa. Większa część użytkowania pojazdów zabytkowych, na co wskazuje mała ilość przejechanych kilometrów ale duża ilość imprez, polega na udziale w pokazach, wystawach i spotkaniach klubowych.

Aspekty kulturowe i socjologiczne

Większość typów i marek pojazdów zabytkowych ma swoje kluby, które wspierają ich zachowanie. Przebadaliśmy kluby, które miały 670,000 członków, ale jest ich więcej. Większość klubów działa na zasadzie dobrowolności i są one zarządzane przez komitety. Czas istnienia klubów jest różny, ale nie trudno jest znaleźć takie które służą swoim członkom od 20 lub więcej lat. Niektóre z klubów działają ponad 50 lat. Jest to dowód na oddanie i sukces swoich zarządów oraz wsparcie ich członków.

Kluby są z natury rzeczy organizacjami społecznymi. Często istnieją one w celu zachowywania określonej marki lub modelu pojazdu zabytkowego. Jedną z form ich działalności jest zbieranie wiedzy i umiejętności swoich członków. Prowadzi to do zabezpieczania przez kluby porady technicznej i wielu przypadkach, do wznawiania produkcji rzadkich części, a także szukania źródeł zaopatrzenia w inne części.

Zanotowano ponad 6 milionów form uczestnictwa członków stowarzyszenia w imprezach pojazdów zabytkowych, niekoniecznie z własnymi pojazdami. W wielu z tych imprez uczestniczy również znaczna liczba osób 'z zewnątrz'. Każdego roku publiczne parki, place miast, budynki publiczne i tereny targowe goszczą liczne imprezy pojazdów zabytkowych. Dwie bardzo dobrze znane imprezy, Techno Classica w Niemczech oraz Festival of Speed w Wielkiej Brytanii, wspólnie odnotowują rocznie ponad 300,000 odwiedzających.

Na poziom zainteresowania pojazdami zabytkowymi członków stowarzyszenia i osób postronnych wskazuje również ilość muzeów transportu w Unii Europejskiej oraz ilość zwiedzających. Istnieje ponad 700 muzeów transportu, które rocznie przyciągają ponad 75 milionów zwiedzających. W porównaniu, wydawanych jest ponad 100 tytułów magazynów poświęconych pojazdom zabytkowym. Najlepiej sprzedające się tytuły osiągają roczny nakład sięgający ponad 20 milionów egzemplarzy.

Nasze badanie udowodniło, że tworzenie stereotypowego obrazu miłośnika pojazdów zabytkowych jako bogatego pana w średnim wieku, jest absolutnie bezpodstawne. Podczas gdy pojazdy zabytkowe są wyraźnie bardziej interesujące dla mężczyzn niż kobiet, zainteresowanie to rozkłada się na pełny przekrój socjalny społeczeństw oraz poziom ich przychodów. W działalność tą angażują się ludzie o bardzo różnym wykształceniu i różnych zawodach. Poza tym, jako że pojazdy są żywym dziełami sztuki dziedzictwa kulturalnego Unii Europejskiej, oczywistym jest że taka definicja jest bardzo szeroka i na pewno nie obejmuje tylko jednego obszaru działania, typ pojazdu lub rodzaju wyceny.

Jest to pełen zapału ruch, który wnosi bardzo znaczący wkład w kulturalne, społeczne i ekonomiczne życie Unii Europejskiej



ZESPÓŁ BADAWCZY



Dr Paul Frost BA (Hons), MSc., PhD. Badacz. W chwili obecnej dziekan wydziału School of Service Management, Uniwersytetu w Brighton. Od ponad dwudziestu lat zajmuje się edukacją i działalnością badawczo-rozwojową. Jest współzałożycielem i Prezesem Instytutu Badawczego Pojazdów Zabytkowych oraz współzałożycielem i dyrektorem Motorbase.com, organizacji zajmującej się pomaganiem i ułatwianiem przepływu informacji w celu zjednoczenia społeczności pojazdów zabytkowych

Dr Chris Hart BA (Hons), MA (Econ), PhD. Badacz Dyrektor firmy Midrash, Wydawnictwa, Konferencje i Badania; współzałożyciel i Wiceprezes Instytutu Badawczego Pojazdów Zabytkowych; wydawca dwóch międzynarodowych czasopism i autor. Ponad dwadzieścia lat jako wykładowca i badacz. Badacz w Studium pojazdów zabytkowych w Wielkiej Brytanii przeprowadzonego w 1997 roku.



Geoffrey A. Smith, Dyrektor Projektu Były Prezes Komisji Legislacyjnej FIVA, Wiceprezes Brytyjskiej Federacji Klubów Pojazdów Zabytkowych, Przewodniczący Classic British Quality Charter oraz współzałożyciel i dyrektor Instytutu Badawczego Pojazdów Zabytkowych. Emeryt - praca zawodowa w przemyśle motoryzacyjnym (produkcja, technika, zasoby ludzkie).

Ian Edmunds - Administrator

Emerytowany inżynier, z trzydziestoletnim stażem pracy w przemyśle motoryzacyjnym u francuskich, japońskich i anglo-amerykańskich producentów samochodów i motocykli. Służył 10 lat w Komitecie Generalnym Brytyjskiej Federacji Klubów Pojazdów Zabytkowych jako Przewodniczący Komitetu Legislacyjnego. Obecnie pracuje w niepełnym wymiarze godzin w ruchu pojazdów zabytkowych



Wszyscy członkowie grupy przeprowadzającej badanie sami są właścicielami pojazdów zabytkowych i członkami klubów. Łącznie sprawują pieczę nad 14 pojazdami.

FIVA National Project Managers

Victor Papadopoulos, Friends of the Historie & Old Cars of Cyprus, Cyprus

Jan Zvelebil, Federation of Historie Vehicle Clubs of Czech Republic, Czech Republic

Svend Aage Tholstrup, Motorhistorisk Samrad, Denmark

Patrick Rollet, Federation Francaise des Vehicules D'epoque, France

Maik Hirschfeld, Bundesverban Deutscher Motorveteranen Club e.v., Germany

Tiddo Bresters, FEHAC, Holland

Zoltan Gardos, MagyarVeteranautos Es Motoros Szovetseg, Hungary

PeadarWard, Irish Veteran &Vintage Car Club Ltd, Ireland

Adalberto Gueli, Automotoclub Storico Italiano, Italy

Georg Magnusson, Swedish Federation of Historie Vehicle Clubs, Sweden

Andrew Burt, Federation of British Historie Yehicle Clubs, United Kingdom.

FIVA wish to acknowledge the support and assistance received from the following:



HISTORIC VEHICLE RESEARCH INSTITUTE

