



2020

JAARVERSLAG

2020



Left

Inhoud

	Voorwoord	3
01.	Markt personenwagens	4
02.	Vloot personenwagens	8
03.	Marktverwachtingen personenwagens	9
04.	Vooruitzichten vloot personenwagens	11
05.	Markt gemotoriseerde tweewielers	12
06.	Markt zware bedrijfsvoertuigen	14
07.	Vloot zware bedrijfsvoertuigen	15
08.	Markt lichte bedrijfsvoertuigen	16
09.	Vloot lichte bedrijfsvoertuigen	17
	Who's who?	18



Voorwoord

Beste lezer,

**Er was de financiële crisis van 2008. Meer recent kwam de Covid-19-pandemie. Van-
daag rekent de auto-industrie af met een
nijpend tekort aan halfgeleiders. Onder-
tussen is het ook zoeken naar de beste
manier om het probleem van de almaar
duurdere grondstoffen aan te pakken.
Terwijl de consument zich op een pijnlij-
ke manier bewust wordt van zijn econo-
mische kwetsbaarheid, met energie- en
voedselprijzen die blijven stijgen, laten
onze markten verdere negatieve groei
optekenen.**

En dat terwijl Europa in het kader van de Green Deal vanaf 2030 een CO₂ vlootgemiddelde van alle nieuw verkochte auto's wil opleggen dat alleen haalbaar is met de verkoop van een meerderheid volledig elektrische auto's. Vanaf 2035 wil Europa de CO₂-uitstoot van nieuwe auto's en bestelwagens zelfs helemaal uitsluiten, wat in de praktijk betekent dat voertuigen met verbrandingsmotor dan niet langer mogen worden verkocht.

In die context zijn wij net als de beleidsmakers tot meer verplicht dan evolutie: er moet een écht plan komen dat een brede uitrol van de elektrische auto versnelt, en tegelijk de mobiliteit van de minderbedeelden met passende maatregelen beschermt.

In het Groothertogdom Luxemburg en in Vlaanderen wordt vooruitgang geboekt met de uitrol van openbare laadpunten, maar elders in België blijft die laadinfrastructuur ontoereikend. Bovendien moeten we de garantie krijgen dat bij elk laadpunt betaalbare groene stroom beschikbaar is.

De huidige situatie, maar ook een gebrek aan directe stimuli om de Belgische particulier te helpen overstappen naar elektrisch rijden, zullen tot gevolg hebben dat het particuliere wagenpark in ons land verder veroudert en hoofdzakelijk blijft bestaan uit voertuigen met verbrandingsmotoren. En dat terwijl bedrijfsvloten al lang elektrisch zullen rijden: een kloof die alleen zal onderstrepen dat niet iedereen toegang krijgt tot een billijke transitie naar zero emissie rijden.

Met de elektrische wagen heeft de auto-industrie haar pad geëffend naar de energietransitie. Daarom vraagt FEBIAC aan de politieke besluitvormers om:

1. het Europese klimaattraject te volgen;
2. de uitrol van laadpunten en een infrastructuur voor de productie van hernieuwbare

elektriciteit te versnellen door middel van een uitgebreid en betrouwbaar netwerk;

3. zich bewust te zijn van de kwetsbaarheid van de burger in de overgang naar een duurzame mobiliteit;
4. de reële behoeften van de consument te onderkennen;
5. geen enkele relevante oplossing voor de reductie van CO₂-emissie uit te sluiten;
6. ter wille van technologische neutraliteit, de ontwikkeling en het vermarkten van duurzame en hernieuwbare brandstoffen te promoten die het mogelijk maken het resterende park voertuigen met verbrandingsmotor vanaf 2030 'netto emissieloos' te laten rijden, en die brandstof ook te gebruiken als overgangsbrandstof voor de transportsector.

We staan voor moeilijke maar daarom niet minder boeiende tijden. Onze auto-industrie moet al haar gewicht in de schaal leggen om beslissingen af te dwingen die het voor Europa mogelijk maken de doelstellingen te halen zonder de welvaart van bedrijven en burgers te ondergraven.

Aangedreven door een eerlijke zero-emissiecul-
tuur zal onze federatie zich verder inspannen voor de juiste maatregelen om tot de best mogelijke oplossingen te komen, ook voor bestelwagens, vrachtwagens en gemotoriseerde tweewielers.

Ik wens u veel leesgenot met dit jaarverslag dat onze diensten voor u opstelden.

Philippe Dehennin
Voorzitter

Markt personenwagens

De markt voor nieuwe personenwagens bedroeg in 2021 383.123 eenheden. Ondanks een daling van -11,2% ten opzichte van een reeds verstoord 2020, kan de automobielsector aanspraak maken op twee positieve ontwikkelingen: een historische doorbraak van geëlektrificeerde auto's en een recordlage gemiddelde CO₂-uitstoot van de nieuw ingeschreven auto's.

Na een jaar 2020 dat door Covid-19 ernstig beïnvloed werd, stond de automobielsector in 2021 en in het eerste kwartaal van 2022 voor een nieuwe uitdaging: die van het tijdig produceren en afleveren van de nieuwe voertuigen die door klanten werden besteld.

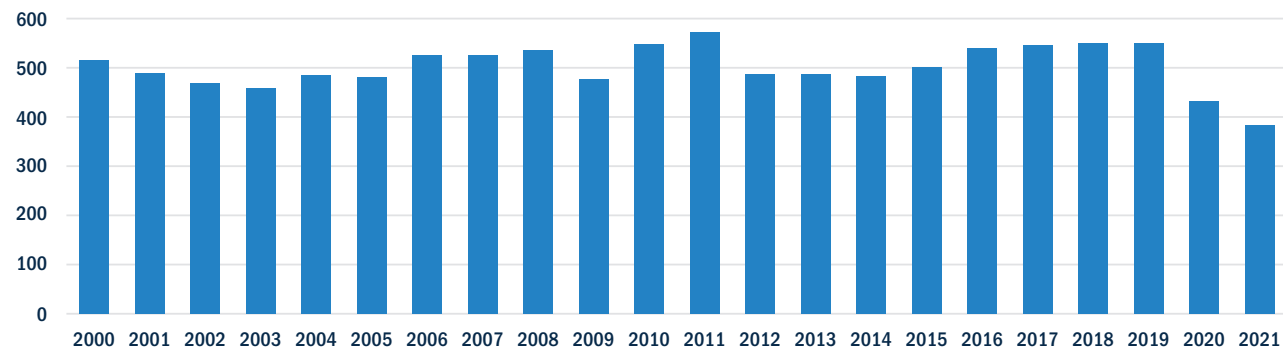
De productietermijnen, die door het tekort aan halfgeleiders behoorlijk verlengd werden, deden de resultaten voor het jaar 2021 in België dalen tot het laagste peil sinds 1995. Het is ook de eerste keer sinds het begin van de 21e eeuw dat de inschrijvingen onder de symbolische grens van 400.000 eenheden zijn gedoken.

Nog steeds onder invloed van het tekort aan halfgeleiders, waar de gevolgen van het gewapende conflict in Oekraïne nog bijkwamen, volgde het eerste kwartaal van 2022 een gelijkaardige trend met een daling van -13,5% van de cumulatieve inschrijvingen van nieuwe personenauto's.

INSCHRIJVINGEN VAN NIEUWE PERSONENWAGENS NAAR BRANDSTOFTYPE

	2020	2021	Evo. 2020 Vs 2021	2022 (3 maanden)
Benzine	51,80%	52%	0,20%	49,10%
Diesel	32,90%	23,70%	-9,20%	18,70%
PHEV	7,30%	12,50%	5,20%	14,80%
HEV	3,50%	5%	1,50%	7,20%
BEV	3,50%	5,90%	2,40%	9,30%
CNG	0,70%	0,30%	-0,40%	0,70%
LPG	0,20%	0,50%	0,30%	0,10%
H2	0%	0%	x	0%
Plug-in	10,80%	18,40%	7,60%	24,10%
Geëlektrificeerd	14,30%	23,50%	9,20%	31,30%

INSCHRIJVINGEN VAN NIEUWE PERSONENWAGENS



Bedrijven zijn de drijvende kracht achter de inschrijvingen

In 2021 werd de markt voor nieuwe auto's vooral gedomineerd door bedrijven en zelfstandigen, die samen bijna 6 op de 10 nieuwe auto's inschreven (59,8% tegen 56,4% in 2020). Het marktaandeel van particulieren is gedaald van 43,6% in 2020 tot 40,2% in 2021. Deze evolutie heeft zich verder gezet in het eerste kwartaal van 2022, toen het aandeel van particulieren daalde tot 38,1%, ten opzichte van 61,9% voor bedrijven en zelfstandigen.

Terwijl de nationale markt in 2021 een krimp van -11,2% liet zien, wist de markt in het Vlaamse Gewest de daling tot -9,6% te beperken. Het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest noteerden dalingen van respectievelijk -13,3% en -14,1%.

Elektrificatie op hetzelfde niveau als diesel

Met een marktaandeel van 52% van de in 2021 ingeschreven nieuwe auto's (+0,2%), genieten benzinemotoren nog steeds de voorkeur van de Belgische automobilist. Ondanks een lichte stijging in 2020 (+1,1% ten opzichte van 2019), zag de dieselmotor zijn marktaandeel dalen met een daling van -9,2 procentpunten ten opzichte van 2020.

De daling van het marktaandeel van de diesel is grotendeels te wijten aan de stijging van het aandeel stekkerhybrides (PHEV) en zelfopladende hybride auto's (HEV). Deze aandrijftypes, die in 2020 goed waren voor 10,8% van de markt, zagen hun marktaandeel in 2021 verder stijgen tot 17,5%. Er was ook sprake van groei voor 100% elektrische auto's (BEV): van 3,5% van de markt in 2020 tot 5,9% in 2021.

Met een volumestijging van 63,8% in één jaar namen geëlektrificeerde auto's (hybride en elektrische au-

EVOLUTIE VAN HET AANBOD VAN GEËLEKTRIFICEERDE AUTO'S OP DE BELGISCHE MARKT

	BEV	PHEV	HEV	Totaal
2021	70	86	33	189
2020	55	67	35	157
2019	28	36	50	114
2018	23	31	40	94

to's samen) 23,5% van de markt voor hun rekening en bereikten daarmee een niveau dat vergelijkbaar is met dat van dieselmotoren.

Auto's met een stekker, daarmee bedoelen wij 100% batterij-elektrische auto's (BEV) en stekkerhybrides (PHEV), namen 18,4% voor hun rekening.

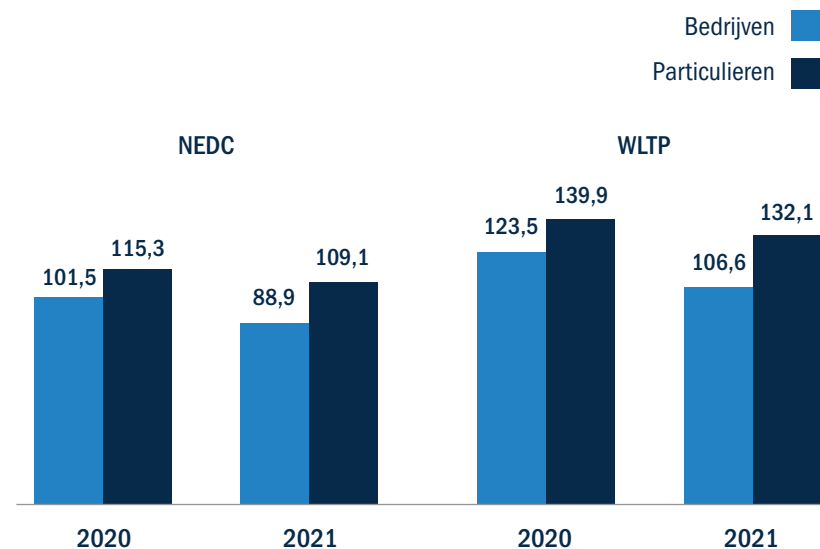
Ten slotte hebben zelfopladende hybride auto's (HEV) in 2021 een marktaandeel van 5% bereikt, waardoor dit aandrijftype als een gevestigde waarde kan beschouwd worden.

De nieuwe personenwagens die in het eerste kwartaal van 2022 ingeschreven werden, bevestigden de trends van 2021, met marktaandelen voor benzine- en dieselmotoren die terugliepen tot respectievelijk 49,1% en 18,7%, en een verdere duidelijke toename van geëlektrificeerde aandrijvingen: 9,3% BEV, 14,7% PHEV en 7,2% HEV, samen goed voor 31,3%.

CO2-UITSTOOT VAN NIEUWE AUTO'S (G/KM)

	NEDC	WLTP
2022 (3 mois)	x	108,3
2021	97,1	116,9
2020	107,9	130,7
2019	121,2	x
2018	119,2	x
2017	115,8	x
2016	115,8	x
2015	117,6	x
2010	134,7	x
2005	155,6	x
2000	167	x
1995	186	x

GEMIDDELDE CO2-UITSTOOT VAN NIEUWE AUTO'S NAAR TYPE EIGENAAR (G/KM)



INSCHRIJVINGEN VAN NIEUWE WAGENS NAAR TYPE TRANSMISSIE

	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	2019	%	2020	%	2021	%
Onbekend	7.267	1,50%	1.619	0,30%	1.052	0,20%	5.033	0,90%	17.329	3,20%	19.401	4,50%	26.238	6,90%
Automatische versnellingsbak	115.652	23,10%	151.443	28,10%	186.389	34,10%	210.574	38,30%	235.709	42,90%	213.154	49,40%	216.598	56,50%
Manuele versnellingsbak	378.147	75,50%	386.457	71,60%	359.117	65,70%	334.025	60,80%	296.965	54,00%	198.936	46,10%	140.197	36,60%
TOTAAL	501.066	100,00%	539.519	100,00%	546.558	100,00%	549.632	100,00%	550.003	100,00%	431.491	100%	383.033	100,00%

Automatische versnellingsbak neemt bovenhand

De technologische ontwikkeling heeft dit type transmissie efficiënter en comfortabeler gemaakt. Maar ook door de groeiende populariteit van elektrische en hybride motoren die er standaard mee zijn uitgerust, nemen de automatische transmissies, in 2021 voor de eerste keer, de leiding over van handgeschakelde transmissies op het niveau van de nieuw ingeschreven auto's.

Hoewel de automatische versnellingsbak in 2015 nog op 'slechts' 23,1% van de in België ingeschreven nieuwe auto's was gemonteerd, is het marktaandeel in de loop der jaren gestegen tot 49,4% in 2020 om uiteindelijk de meerderheid te halen met 56,1% van alle ingeschreven nieuwe auto's in 2021.

Bedrijfswagens stimuleren de verkoop van geëlektrificeerde auto's

Terwijl er in 2021 in België 22.669 100% elektrische auto's (BEV) werden ingeschreven - een nieuw historisch record - werden bijna 9 van de 10 BEV's (87,7%) door bedrijven of zelfstandigen ingeschreven. Particulieren waren in 2021 goed voor 'slechts' 12,2% van de nieuwe BEV-inschrijvingen.

Hetzelfde geldt voor hybride modellen met een stekker (PHEV): 47.815 nieuwe inschrijvingen, waarvan meer dan 9 op 10 (90,3%) door bedrijven of zelfstandigen werden ingeschreven, terwijl particulieren slechts 9,7% van de PHEV-kopers uitmaakten in 2021.

De marktverdeling was evenwichtiger bij zelfopladdende hybrides (HEV): 52,7% van de 19.516 nieuwe inschrijvingen ging naar particuliere klanten en 47,3% naar bedrijven en zelfstandigen.

Het eerste kwartaal van 2022 werd gekenmerkt door een verdere toename van geëlektrificeerde aandrijvingen ten koste van traditionele verbrandingsmotoren. Tussen 1 januari en 31 maart 2022 was bijna één op de drie ingeschreven nieuwe auto's (31,3%) uitgerust met een elektromotor (PHEV, HEV of BEV), nogmaals een stijging van +7,8% ten opzichte van de resultaten voor heel 2021.

Bovendien was bijna één op vier ingeschreven nieuwe auto's (24,1%) voorzien van een stekker (BEV of PHEV). Dit is een primeur in ons land!

Het geëlektrificeerde aanbod blijft groeien!

De automobielsector investeert zwaar in de ontwikkeling en het op de markt brengen van geëlektrificeerde voertuigen. Dit komt niet alleen tot uiting in het aantal inschrijvingen van nieuwe auto's, maar ook in het steeds groter wordende modellenaanbod. Eind 2021 waren er in ons land 70 verschillende BEV-modellen en 87 verschillende PHEV-modellen te koop. Een record!

Verdere aanzienlijke daling van de CO₂-uitstoot

Door de snelle elektrificatie van het aanbod en de groeiende populariteit van BEV, PHEV en HEV modellen, vooral bij bedrijven, heeft de automarkt een

nieuw laagterecord op het niveau van de gemiddelde CO₂-uitstoot bereikt. Terwijl dit gemiddelde in 2020 volgens de oude NEDC-test nog 107,9 g/km was, is het in 2021 gedaald tot 97,1 g/km. Gemeten volgens de nieuwe WLTP-test is de gemiddelde CO₂-uitstoot op één jaar tijd gedaald van 130,7 g/km tot 116,9 g/km in 2021.

Geholpen door de populariteit van BEV en PHEV motoren bij bedrijven hebben de nieuwe bedrijfswagens die in 2021 werden ingeschreven logischerwijs dan ook een veel lagere gemiddelde CO₂-uitstoot dan de nieuwe auto's die door particulieren werden ingeschreven.

De daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe ingeschreven auto's zette zich voort in het eerste kwartaal van 2022, waarbinnen de gemiddelde CO₂-uitstoot op 108,3 g/km WLTP stond.

Vloot personenwagens

2021

De twee opeenvolgende dalingen van de markt voor nieuwe personenwagens in 2020 en 2021 hebben geen negatief effect gehad op het rijdende wagenpark. Het aantal auto's op de weg bleef licht groeien en bedroeg eind 2021 5,85 miljoen eenheden (+0,42% ten opzichte van 2020).

De laatste tien jaar is het Belgische wagenpark met +8,51% gegroeid, van 5.392.662 eenheden eind 2012 tot 5.851.476 eind 2021.

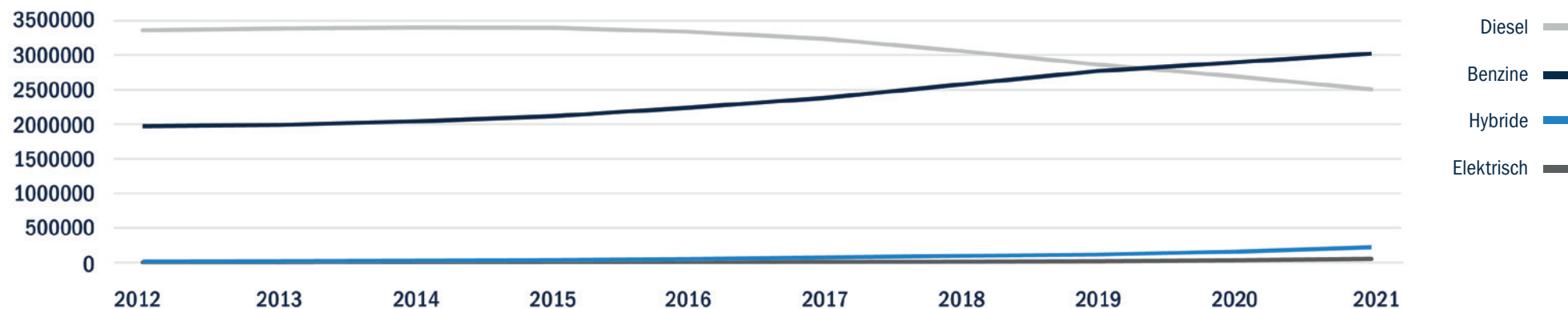
Binnen dit totaalcijfer zien wij een behoorlijke diversificatie in het type aandrijving in het Belgische wagenpark.

Met 51,6% aan het eind van 2021 nam de benzinemotor het grootste aandeel van het Belgische wagenpark in. Tegelijkertijd neemt de dieselmotor, die 10 jaar geleden nog 62,3% van het wagenpark uitmaakte, nu nog 'slechts' 42,8% in.

Wat geëlektrificeerde aandrijvingen betreft, werden in 2021 drie mijlpalen bereikt:

- Het aantal hybrides op de weg overschreed voor het eerst de grens van 200.000 en maakt nu 3,74% uit van de totale rijdende autovloot, met iets meer stekkerhybrides (PHEV) dan zelfopladende hybrides (HEV).
- Het aantal 100% elektrische auto's (BEV) op de weg is voor het eerst de kaap van 50.000 gepasseerd en vertegenwoordigt nu bijna 1% van het wagenpark.
- Het totale aantal geëlektrificeerde voertuigen vertegenwoordigt nu bijna 5% van het wagenpark (4,6%), namelijk meer dan 271.000 eenheden.

EVOLUTIE VAN HET WAGENPARK PER BRANDSTOFSOORT



HYBRIDE

	BENZINE		DIESEL		LPG		CNG		HEV		PHEV		ELEKTRISCH		BRANDSTOFCEL		ANDERE		TOTAAL	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	Evo.
2012	1.970.819	36,5	3.361.880	62,3	26.346	0,5	218	0	13.612	0,3	103	0	824	0	-	-	18.860	0,3	5.392.662	0,006
2013	1.991.291	36,6	3.386.307	62,3	22.265	0,4	344	0	18.735	0,3	301	0	1.202	0	-	-	18.850	0,3	5.439.295	0,009
2014	2.042.731	37,1	3.400.191	61,7	19.648	0,4	1.232	0	25.258	0,5	962	0	2.203	0	1	0	18.854	0,3	5.511.080	0,013
2015	2.115.906	37,9	3.396.314	60,8	17.110	0,3	1.860	0	30.276	0,5	3.790	0,1	3.307	0,1	1	0	18.851	0,3	5.587.415	0,014
2016	2.239.107	39,5	3.338.351	58,9	15.561	0,3	4.161	0,1	37.641	0,7	10.898	0,2	5.194	0,1	1	0	18.850	0,3	5.669.764	0,015
2017	2.381.099	41,5	3.235.978	56,4	14.640	0,3	6.988	0,1	47.350	0,8	22.842	0,4	7.517	0,1	18	0	18.848	0,3	5.735.280	0,012
2018	2.576.726	44,6	3.058.386	52,9	14.307	0,2	11.128	0,2	59.986	1	32.528	0,6	10.748	0,2	26	0	18.849	0,3	5.782.684	0,008
2019	2.770.848	47,7	2.862.460	49,2	13.836	0,2	14.619	0,3	73.142	1,3	41.430	0,7	18.523	0,3	38	0	18.875	0,3	5.813.771	0,005
2020	2.895.250	49,7	2.693.666	46,2	14.213	0,2	17.304	0,3	84.711	1,5	71.551	1,2	31.529	0,5	48	0	18.923	0,3	5.827.195	0,002
2021	3.022.271	51,6	2.505.531	42,8	15.578	0,3	17.879	0,3	101.264	1,7	117.857	2	52.084	0,9	52	0	18.960	0,3	5.851.476	0,004

Marktverwachtingen personenwagens

Rekening houdend met de CO₂-reductiedoelstellingen voor nieuwe wagens van -15% in 2025 en mogelijk -55% in 2030, telkens ten opzichte van 2021, met het effect van het fiscale stelsel voor bedrijfswagens tot 2030, dat vanaf 2026 enkel voorziet in de voortzetting van de huidige regeling voor CO₂-emissievrije wagens en met een aanzwellende groei van het aandeel elektrische bedrijfswagens, die aan het einde van hun contract de tweedehandsmarkt zullen bevoorraden, voorspelt FEBIAC de toekomstige ontwikkeling van de markt voor personenauto's in ons land als volgt:

Voor wat betreft de totale markt, alle type eigenaars samen, verwacht FEBIAC vanaf 2026, het jaar waarin voor bedrijven en zelfstandigen enkel nog CO₂-vrije wagens aftrekbaar zijn, een markt waarin 100% elektrische auto's goed zullen zijn voor 45% en plug-in hybrides voor 15% van de inschrijvingen, dus een totaal van 60% oplaadbare wagens met een stekker.

In 2030, schatten wij dat 100% elektrische wagens goed zullen zijn voor 65% van de jaarlijkse inschrijvingen en plug-in hybrides voor 12,5%, wat een totaal

geeft van 77,5% oplaadbare wagens met een stekker. Hoewel de doorbraak van geëlektrificeerde aandrijvingen onvermijdelijk is, merkt FEBIAC op dat er grote verschillen zijn in de keuze van aandrijving tussen de verschillende types eigenaar: bedrijven en zelfstandigen enerzijds en particulieren anderzijds.

In het **particuliere segment** verwachten wij in 2030 een evenwichtige energiemix: 30% benzine en zelfopladende-hybrides, 30% elektrische wagens, 25% plug-in hybrides en 15% diesel in de inschrijvingen.

In het **bedrijfssegment** verwacht FEBIAC dat tegen eind 2022 100% elektrische auto's en plug-in hybrides goed zullen zijn voor 40% van de inschrijvingen van nieuwe auto's, terwijl diesel en benzine, inclusief zelfopladende hybrides, goed zullen zijn voor 60%.

In 2026, wanneer enkel nog CO₂-emissievrije wagens aftrekbaar zijn voor bedrijven en zelfstandigen, zijn dit de verwachte wijzigingen:

- de inschrijvingen van 100% elektrische auto's zal stijgen tot 80%, komende van 9% in 2021;
- de inschrijvingen van plug-in hybride auto's zal

naar 15% dalen, tegen 19% in 2021;

- de inschrijvingen van dieselauto's zal dalen tot 5%, komende van 30% in 2021;
- de inschrijvingen van benzineauto's bereikt een te verwaarlozen aandeel, komende van 40% in 2021.

Het is belangrijk om deze verwachtingen van de nodige nuances te voorzien:

- Professionele gebruikers die veel rijden en/of geen laadvoorzieningen hebben, en voor wie elektrisch rijden geen optie is, kunnen nog altijd met hun privéwagen op diesel blijven rijden en hun professionele verplaatsingskosten aan 0,37€/km terugvorderen.
- Ook zullen er altijd professionele gebruikers blijven voor wie een sport- of luxewagen een bron van plezier en ontspanning blijft.
- Wij hebben deze wagens opgenomen in de benzine- en dieselmarktaandelen van het particuliere segment.

Vooruitzichten vloot personenwagens

Deze ontwikkelingen in de jaarlijkse inschrijvingen van nieuwe personenauto's zullen een aanzienlijke invloed hebben op het vervangings ritme van de rijdende vloot.

Terwijl het Belgische wagenpark in 2030 met 2,1 miljoen auto's nog steeds hoofdzakelijk uit benzinemotoren zal bestaan, zal de 100% elektrische auto 1,5 miljoen eenheden vertegenwoordigen. De diesel zal met 1 miljoen eenheden de derde populairste aandrijving zijn, terwijl plug-in hybrides goed zullen zijn voor een half miljoen eenheden, een cijfer dat zich vanaf 2025 zou stabiliseren.

Dit betekent dat het Belgische rijdende wagenpark in 2030 meer dan 2 miljoen oplaadbare wagens met een stekker zal tellen op een totaal van 5,1 miljoen.

De rijdende vloot in eigendom van particulieren, zou op zowat 4 miljoen eenheden blijven, en zal sterk gedomineerd blijven door benzine- en dieselmotoren.

Als er niets verandert, zullen de 100% elektrische en plug-in hybride wagens in 2030 in dit segment niet meer dan 500.000 eenheden vertegenwoordigen.

Wat het bedrijfswagenpark betreft, zullen benzine- en dieselwagens zo goed als verdwenen zijn, terwijl 100% elektrische auto's met 1 miljoen eenheden het grootste aandeel zullen innemen.

De Plug-in hybrides zullen goed zijn voor 100.000 eenheden.

Deze voorspellingen van FEBIAC's Kenniscentrum tonen aan dat de energietransitie gestart is en dat deze niet zal stoppen, maar dat de ontplooiing ervan sterk afhangt van het profiel van de consument en de fiscale stimulansen die hem worden geboden.

Als de elektrificatie een doeltreffende maatregel is om de 1,2 miljoen bedrijfswagens, te vergroenen, zullen bijkomende initiatieven, nodig zijn om de 3,5 miljoen automobilisten die in 2030 nog niet in een geëlektrificeerd voertuig zullen rijden, te begeleiden naar een CO₂-emissievrije wagen.

Echter, het beleid mag in zijn klimaatambities de ogen niet sluiten voor andere technologieën dan de elektrische aandrijving. Voor wie in de toekomst nog met een wagen met thermische motor rondrijdt, kan het beleid

inzetten op e-fuels geproduceerd met groene stroom en waarbij CO₂ uit de atmosfeer wordt gehaald en opgeslagen.

De auto-industrie is er klaar voor en de elektrificatie van de rijdende vloot is volop aan de gang, maar het particuliere segment vertoont een zorgwekkende vertraging, die alleen kan worden verholpen mits de beleidsmakers inzetten op:

- betekenisvolle financiële stimuli voor particulieren om elektrische wagens te kopen,
- een degelijk netwerk van publieke laadpunten, nodig voor alle wagens die niet in een garage kunnen laden
- krachtige elektriciteitsnetten met voldoende capaciteit overal waar nodig en de garantie op de beschikbaarheid van 100% groene stroom tegen een betaalbare prijs!

Markt gemotoriseerde tweewielers

Na een jaar dat gekenmerkt werd door een herhaaldelijke sluiting van concessiehouders, maar dat niettemin met een stijging van +3,5% op het vlak van inschrijvingen werd afgesloten, bereikt de markt van de gemotoriseerde tweewielers ook in 2021 resultaten die hoger liggen dan die van vóór de aanvang van de Covid-19-pandemie.

Tussen 1 januari en 31 december 2021 werden in België 25.422 voertuigen ingeschreven onder de generieke benaming 'motorfiets'. Wanneer voertuigen zoals trikes en quads buiten beschouwing worden gelaten, werden er het afgelopen jaar in België 23.972 gemotoriseerde tweewielers ingeschreven.

De wens om zich efficiënt te verplaatsen zonder in contact te komen met anderen, de voorkeur voor individuele ten opzichte van collectieve mobiliteit, de wens om niet langer te worden gehinderd door congestie op de wegen en de budgetten die zijn vrij

gekomen door alle activiteiten die als gevolg van de pandemie niet konden plaatsvinden, zijn de voornaamste redenen die de huidige ontwikkeling van de markt van gemotoriseerde tweewielers hebben ondersteund. Ook mag niet uit het oog worden verloren dat deze resultaten nog beter hadden kunnen zijn zonder het wereldwijde tekort aan halfgeleiders waarmee de ook tweewielerindustrie, net als andere marktsegmenten, te kampen heeft.

Goed voor meer dan één op de vier nieuwe inschrijvingen zijn de motorfietsen en scooters met een cilinderinhoud van maximaal 125 cc. Ze zijn zeer wendbaar en vaak de eerste stap tot het gemotoriseerde tweewielerverkeer omdat ze onmiddellijk toegankelijk zijn voor houders van een rijbewijs B - voor auto's - dat vóór 2011 werd behaald (als het rijbewijs B na 2011 werd behaald, is het mogelijk om na twee jaar een opleiding van vier uur te volgen om in België een motorfiets van deze categorie te

mogen besturen). Met een marktaandeel van 27,7% laten zij niettemin een lichte daling zien ten opzichte van 2020 (29,8%), voornamelijk als gevolg van de inkrimping van het max. 125cc-scootersegment.

Met een marktaandeel van bijna 23,4% is het segment Basic/Roadster het segment dat in absolute cijfers het grootste aantal motorrijders weet te overtuigen (+0,35%). Het is echter het Trail-segment dat dit jaar de grootste vooruitgang heeft geboekt, met een marktaandeel van 20,7% (+3,4%) dit ten koste van de scooters tot 125cc (-1,9%) en van de enduro's (-2,1%). Motorfietsen met een cilinderinhoud tussen 500 cc en 750 cc zien hun resultaten verbeteren (groter aanbod, prijs, rijgemak). Wij stellen ook vast dat er minder inschrijvingen zijn in de grote agglomeraties, maar dat er een algemene groei merkbaar is in Limburg, West-Vlaanderen en Wallonië.



Benzine grotendeels dominant

Het zal geen verbazing wekken dat benzinemotoren de inschrijvingen van nieuwe motorfietsen en scooters blijven domineren. Met een marktaandeel van 98,7% dit jaar, is het zelfs met 0,2% gestegen ten opzichte van 2020.

Het aanbod van elektrische motorfietsen en scooters blijft echter groeien: in 2021 waren er 53 elektrische modellen op de markt, tegen 35 in 2020. Eén op de vijf nieuwe motorfietsen in België werden ingeschreven op een bedrijf (19%). Particuliere klanten zijn goed voor 76,4% van de inschrijvingen, waarvan 8,9% vrouwen (een lichte stijging).

Markt zware bedrijfsvoertuigen



De totale markt van nieuwe bedrijfsvoertuigen boven 3,5 ton MTM (bakwagens + trekkers) klokte het jaar 2021 af op 8.182 inschrijvingen, bijna 9% meer dan in coronajaar 2020, maar ze bleef daarmee nog ruim 22% lager dan in het topjaar 2019, en 8,6% onder het 10-jaar marktgemiddelde.

Dit marktsegment bestond vorig jaar voor 17% uit middelzware (1.320 <16 ton) en voor 29% uit zware (2.589 16+ ton) bakwagens; de rest van de markt (4.273 of 54%) werd ingenomen door de trekkers.

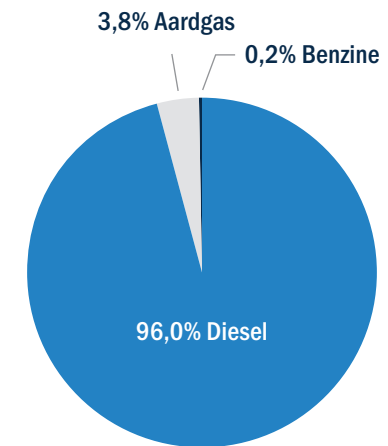
De trekkersmarkt veerde in 2021 ook het sterkst op van de drie: +29,2% ten opzichte van 2020, het zwakste jaar sinds de financiële crisis in 2008-2009. De trekkersmarkt is nog niet helemaal hersteld: ze blijft nog ruim 12% onder het marktgemiddelde van de afgelopen 10 jaar, en wordt nu ook geplaagd door storingen in de bevoorradingsketens ten gevolge van onderdelentekorten en van het conflict in Oost-Europa.

Het hoeft dan ook niet te verbazen dat sommige klanten, bij gebrek aan nieuwe trekkers, zich beroepen op de tweedehandse trekkersmarkt: die haalde in 2021 een ongezien niveau van 4.139 inschrijvingen, of een kwart hoger dan het 10-jaar gemiddelde op de tweedehandsmarkt.

In zowat alle marktsegmenten boven 3,5 ton MTM blijft diesel koning van de transportbrandstoffen: 96% van de 8.182 nieuw ingeschreven trucks rijden op diesel. Aardgas was in 2021 de brandstof voor 313 nieuwe zware bedrijfsvoertuigen; hiervan is twee derde een trekker.

De elektrisch aangedreven truck speelt, met 3 inschrijvingen in 2021, (nog) geen rol van betekenis.

MARKT VAN NIEUWE BEDRIJFSVOERTUIGEN >3,5 TON
MTM PER TYPE BRANDSTOF



Vloot zware bedrijfsvoertuigen

De Belgische vloot van bedrijfsvoertuigen boven 3,5 ton MTM (bakwagens + trekkers) blijft al enkele jaren dansen rond 145.000 eenheden: eind 2021 telde de federale Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (DIV) 147.239 vrachtwagens. Hiervan is een derde een trekker, twee derde een bakwagen.

Dit niveau ligt, relatief gezien, een stuk hoger dan dat van de Nederlandse vloot die 167.421 trucks telt met anderhalf keer zoveel inwoners. Wellicht een overschatting van de werkelijk rondrijdende Belgische truckvloot.

De vermoedelijke overschatting van de Belgische vloot kan ook afgeleid kunnen worden uit het aantal vrachtwagens dat elk jaar naar de verplichte technische keuring gaat. Op basis hiervan zou de reëel in gebruik zijnde Belgische vloot zich rond de 120.000 vrachtwagens situeren.

Uit verdere analyse van de vlootcijfers blijkt dat heel wat oude voertuigen nog steeds geregistreerd staan bij de DIV. Laten we de voertuigen ouder dan 30 jaar buiten beschouwing, dan valt het Belgisch vlootvolu-

me terug op 125.000.

Ook op vlootniveau blijft diesel als transportbrandstof overheersen, net als in de markt: eind 2021 beschikte 99% van de trucks over een dieselmotor. Het overblijvende procent betreft hoofdzakelijk aardgas, dat momenteel bijna 1.200 voertuigen aandrijft.

PARK VAN BEDRIJFSVOERTUIGEN >3,5 TON MTM PER TYPE BRANDSTOF

Toestand op 31/12/2021	Bakwagens		Trekkers		Bakwagens + Trekkers		
	Totaal	<30 jaar oud	Totaal	<30 jaar oud	Totaal	<30 jaar oud	
DIESEL	85.979	76.885	49.658	46.601	135.637	123.486	99%
BENZINE	2.239	81	242	6	2.481	87	0%
LPG	171	98	9		180	98	0%
AARDGAS	550	550	618	618	1.168	1.168	1%
HYBRIDE + DIESEL	17	17			17	17	0%
ELEKTRISCH	13	12	4		17	12	0%
ONBEKEND	4.035	2	3.704	16	7.739	18	0%
TOTAAL	93.004	77.645	54.235	47.241	147.239	124.886	100%

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer; FEBIAC

Markt lichte bedrijfsvoertuigen



Van alle professionele automobiemarkten in ons land, heeft die van de lichte bedrijfsvoertuigen het minst te lijden gehad van de coronapandemie.

Gestuwd door de forse groei van online bestellingen en bijhorende aan-huis-leveringen tijdens de lockdowns, bleef het verlies van de lichte vrachtmarkt de voorbije twee jaar beperkt tot -12% ten opzichte van het pre-corona jaar 2019.

2019 was trouwens een absoluut recordjaar voor de lichte vrachtmarkt: in dat jaar werd voor het eerst de kaap van 80.000 nieuwe inschrijvingen overschreden. Tijdens de coronajaren 2020 en 2021 kon de markt met telkens ruim 71.000 nieuwe voertuigen nog mooie inschrijvingscijfers voorleggen, want dat volume is bijna +7% boven het 10-jaar marktgemiddelde (66.920).

Koetswerktypes

Vorig jaar was tweederde van de nieuwe lichte vrachtinschrijvingen een bestelwagen. De tweede plaats wordt met een marktaandeel van 8,1% ingenomen door combi's, een marktsegment dat sinds enkele jaren in opmars is en sinds vorig jaar de pickup (7,4%) en break (7,2%) segmenten achter zich laat. Combi's zijn van minibus afgeleide voertuigen verbouwd om ook/meer goederen te vervoeren. Hun polyvalente inzetbaarheid verklaart wellicht hun succes.

Brandstofmix

Ook in de nieuwe lichte vrachtmarkt voert diesel de boventoon en blijft deze brandstof de keuze van 93% van de kopers. Aardgas lijkt in 2021 wat op de terugweg ten opzichte van het jaar voordien (van 1,4% naar 1,0% marktaandeel), terwijl de 100% elektri-

sche aandrijving (BEV) terrein wint: haar marktaandeel klimt van 0,6% naar 1,0%, goed voor 699 nieuwe inschrijvingen in 2021; 2 op 3 nieuwe BEV zijn bestelwagens, 1 op 8 is een combi.

Verwacht wordt dat de elektrische aandrijving verder marktaandeel zal winnen, gelet op de ambitieuze Europese CO₂-doelstellingen voor nieuwe lichte voertuigen die momenteel in onderhandeling zijn: vandaag liggen CO₂-emissiereducties op tafel van -50% tegen 2030 en zelfs -100% tegen 2035 (t.o.v. referentiejaar 2021). Dit zou betekenen dat de nieuwe lichte vrachtmarkt in sneltempo zal moeten elektrificeren om deze ambitieuze doelstellingen te halen.

Vloot lichte bedrijfsvoertuigen

De Belgische vloot van lichte bestel- en vrachtwagens zet zijn gestage opmars verder: sinds 2015 bedraagt de groei gemiddeld +4% per jaar, ook tijdens de afgelopen twee jaar. Eind 2021 reden 861.373 lichte bedrijfsvoertuigen rond; samen met de bijna 150.000 vrachtwagens hebben we vorig jaar de kaap van een miljoen vrachtvoertuigen overschreden.

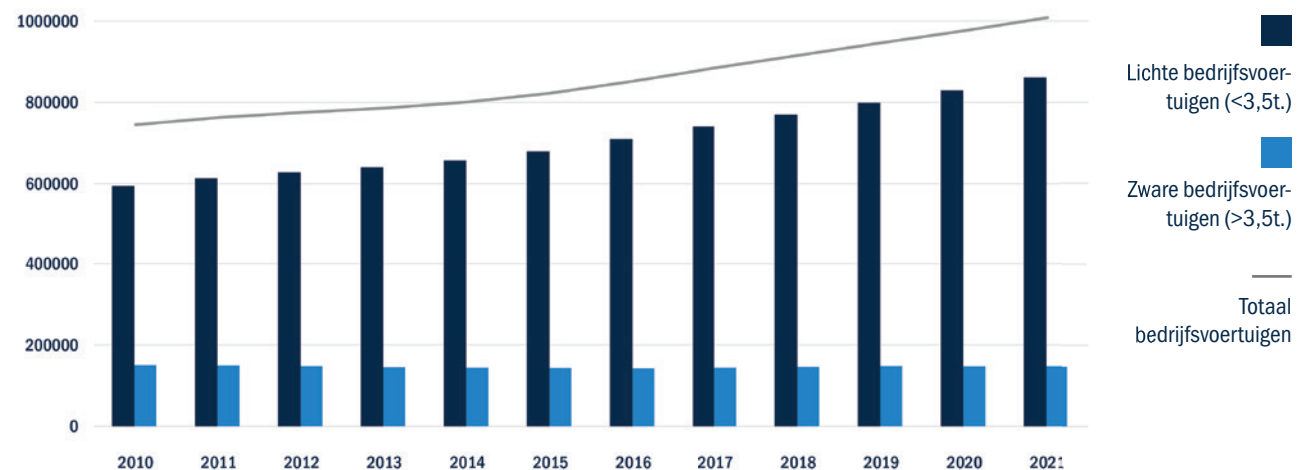
Koetswerk en type brandstof

De vaststellingen over de nieuwe markt inzake type koetswerk en aandrijving kunnen min of meer doorgetrokken worden op vlootniveau.

Ruim driekwart van de lichte vrachtvloot die vandaag rondrijdt, is een bestelwagen. De segmenten van de pick-ups en van de van automodellen afgeleide vrachtvoertuigen (break, monovolume, hatch en liftback) zijn elk goed voor een aandeel van 7%-7,5%. De enkele/dubbele cabines met chassis of laadvloer zijn goed voor 5,5%.

Negen op tien voertuigen dieselt, terwijl benzine 6,5% of bijna 55.000 voertuigen aandrijft. De gasvormige brandstoffen (LPG + aardgas) zijn goed voor 2% van de vloot, of ruim 18.000 voertuigen. Tot slot zijn er bijna 3.000 geëlektrificeerde voertuigen in gebruik (BEV + PHEV), zij blijven met 0,4% voorlopig nog een marginaal segment in de totale vloot, maar gaan er wel het sterkst op vooruit.

PARK NIEUWE LICHTE EN ZWARE BEDRIJFSVOERTUIGEN - 2010-2021



Who's who

VOORZITTERSCHAP EN DIRECTIECOMITÉ

Philippe DEHENNIN	Voorzitter
Denis GORTEMAN	Vice-voorzitter
Jean-Paul RENAUX	Vice-voorzitter

Directiecomité

Peter BERTIN	Damien HEYMANS
Peter BROCK	Christian LAMBERT
Andreas CREMER	Stéphane LEVI
Philippe DEHENNIN	Ingrid LOCKLEY
Denis GORTEMAN	Jean-Paul RENAUX
Eddy HAESSENDONCK	

PERSONEEL VAN DE FEDERATIE

ALGEMEEN BESTUUR

Andreas CREMER
Gedelegeerd Bestuurder
andreas.cremer@febiac.be

Jennifer ROELANDTS
Assistent van de Algemene Directie
jennifer.roelandts@febiac.be

COMMUNICATIE

Gabriel GOFFOY
Directeur
gabriel.goffoy@febiac.be

Christophe DUBON
Woordvoerder, adviseur imago & speciale projecten
christophe.dubon@febiac.be

PUBLIC AFFAIRS

Laurent WILLAERT
Directeur
laurent.willaert@febiac.be

Steven SOENS
Adviseur – Regelgeving en Technologieën
steven.soens@febiac.be

MEMBER SERVICES & FEBIAC LUXEMBOURG

Guido Savi
Directeur
guido.savi@febiac.be

DATA SERVICES

Pascal CAPPELMANS
Directeur
pascal.cappelmans@febiac.be

Informatica cel

Nadine ATANASSOFF
BI Manager
nadine.atanassoff@febiac.be

Pascale VAN HOOVELD
Analyst Programmer
pascale.vanhooveld@febiac.be

Rodrigo MORALES
Data Scientist
rodrigo.morales@febiac.be

Technicar

Vincent GORLLER
Database Expert
vincent.gorller@febiac.be

Virginie VERGAUWEN
Database Officer
virginie.vergauwen@febiac.be

Greta WILLOCKX
Sales Support
greta.willockx@febiac.be

KENNISCENTRUM

Michel MARTENS
Directeur, Beleid en Fiscaliteit
michel.martens@febiac.be

Philippe PLANCHON
Adviseur, Homologatie en Marktconformiteit
philippe.planchon@febiac.be

Stijn VANCUYCK
Adviseur, Moto
stijn.vancuyck@febiac.be

SHARED SERVICES (HR/FINANCE/LEGAL)

Gwenaëlle JACQUES
Directrice
gwenaelle.jacques@febiac.be

Boekhouding en financiën

Martine DE ROOVER
Afdelingshoofd & Controller
martine.deroover@febiac.be

Vera DE SMET
Boekhouding
vera.desmet@febiac.be

Lucky ISHIMWE
Boekhouding
lucky.ishimwe@febiac.be



FEBIAC vzw

Woluwedal 46, 1200 Brussel

T 02 / 778.64.00 info@febiac.be

F 02 / 762.81.71 www.febiac.be