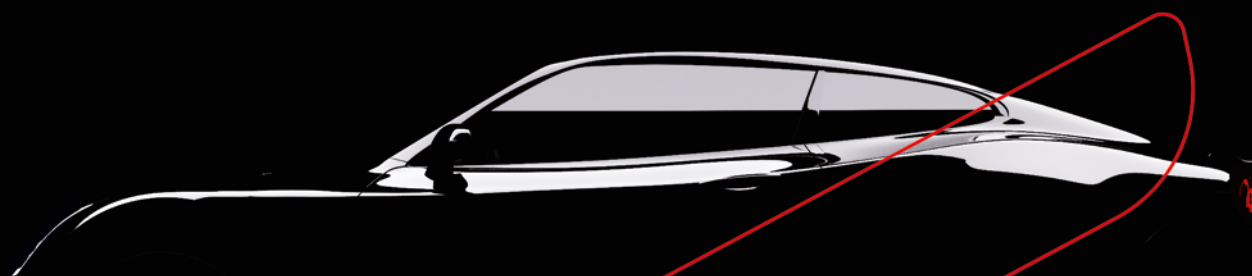


TER GELEGENHEID VAN DE ALGEMENE VERGADERING VAN 17 JUNI 2020

JAAARVERSLAG ²⁰¹⁹



FEBIAC



**BELGISCHE EN LUXEMBURGSE
AUTOMOBIEL- EN TWEEWIELERFEDERATIE**

Beste lezer,

Uw automobiel- en tweewielerfederatie voor België en Luxemburg heeft een even intensief als contrastrijk boekjaar 2019-2020 achter de rug. In 2019 mochten we zowel in België als in Luxemburg voor alle segmenten samen positieve cijfers noteren voor de inschrijving van nieuwe voertuigen. Ook de erg hoogstaande Brussels Motor Show 2020 was een succes, getuige daarvan de indrukwekkende bezoekersaantallen. Daarna werden we echter getroffen door een tot dan toe onbekend virus.

Zelfs op het hoogtepunt van deze ongeziene epidemie zijn de teams van FEBIAC nauw blijven samenwerken met onze zusterfederaties TRAXIO en Renta in België en Fedamo en Mobiz in het Groothertogdom Luxemburg. We hebben kosten noch moeite gespaard om onze leden te ondersteunen en ervoor te zorgen dat ze hun activiteiten zo snel mogelijk konden hervatten met respect voor de gezondheidsmaatregelen. Deze crisis zal een zware factuur met zich meebrengen. We dringen er dan ook bij de politieke wereld op aan om krachtige en ondubbelzinnige maatregelen te nemen om onze sector te ondersteunen.

Ruim twaalf maanden na de verkiezingen is ons land nog steeds op zoek naar een federale regering. Misschien kan de crisis ook een positief effect hebben in de zin dat ze de burgers verenigt in hun roep om het politieke immobilisme te doorbreken en een efficiënter overheidsbeheer in te stellen. In dat opzicht zijn we verheugd te vernemen dat de formatiegesprekken voor een nieuwe volwaardige federale regering werden hervat. Eens die regering is gevormd, mag ze niet talmen om de noodzakelijke institutionele hervormingen door te voeren ten gunste van de Gemeenschappen en Gewesten maar ook van een gemoderniseerde federale overheid.

Ik ben er in die context van overtuigd dat de maatschappelijke rol van federaties enkel nog zal toenemen. Ze zullen de economische relance ondersteunen, zullen zich tegelijk veeleisend en gul tonen ten opzichte van de overheden, zullen Vlaanderen en Wallonië bijstaan bij de noodzakelijke budgettaire heroriëntatie van hun beleid in een besparingscontext, zullen initiatieven voor de verschillende transitieën ondersteunen maar zullen ook van zich laten horen in Brussel opdat de politieke horizon zich niet langer beperkt tot een denkbeeldige stadscampagne.

Stuk voor stuk acties die onze teams nu reeds dagelijks treffen ten dienste van onze leden uiteraard, maar in brede zin ook ten gunste van een inclusieve mobiliteit die zich niet tegen de gebruikers keert maar hen een combinatie van oplossingen aanreikt zonder daarbij te raken aan de vrijheid om het vervoermiddel te kiezen dat het best bij hun behoeften aansluit.

Geëngageerd als we zijn voor een ambitieuze transitie naar koolstofvrije voertuigen en toekomstige mobiliteitsoplossingen, zullen we niet dulden dat de onzekerheid over het hernemen van de activiteiten op korte en middellange termijn ten koste gaat van ons enthousiasme om deze groeioplossingen te stimuleren en de nodige transformaties in onze sector te bewerkstelligen.

Dit jaarverslag bevestigt de vooruitziendheid die onze federatie aan de dag legt om ervoor te zorgen dat onze leden – ondanks een context met minder economische opportuniteiten – hun concurrentiekracht kunnen behouden in het licht van de technologische, wettelijke en economische veranderingen, en dat zowel in België als in het Groothertogdom Luxemburg.

Op de volgende pagina's komt u alles te weten over een wezenlijk deel van het werk dat onze teams het afgelopen jaar hebben gepresteerd. Ik wens u alvast veel leesplezier en bedank al onze leden en relaties voor hun steun en vertrouwen.

Philippe Dehennin
Voorzitter



INHOUD

INHOUD

3	Voorwoord
5	Raad van Bestuur
6	Wie is FEBIAC?
7	Automarkt & Autopark
12	Gemotoriseerde tweewielers : Markt & Park
16	Zware bedrijfsvoertuigen : Markt & Park
18	Lichte bedrijfsvoertuigen : Markt & Park
20	Fiscaliteit
24	Mobiliteit & Logistiek
28	Milieu & Energie
31	Verkeersveiligheid & Technologie
34	Technische dossiers
36	FEBIAC Luxemburg
38	Public Affairs
40	#WeAreMobility
42	98th Brussels Motor Show
45	Communicatie & Social Media
46	FEBIAC Academy
48	Data Services
50	Digital 360
51	Data Digest

RAAD VAN BESTUUR FEBIAC

- **De heer Philippe DEHENNIN ****
Voorzitter FEBIAC VZW
- **De heer Denis GORTEMAN**
*Ondervoorzitter ***
CEO D'Ieteren Auto
D'Ieteren NV
- **De heer Jean-Paul RENAUX ****
Ondervoorzitter
Voorzitter Comité Salon
- **De heer Peter BERTIN ****
*Schatbewaarder ***
Managing Director Ford Motor
Company (Belgium) NV
- **De heer Luc BONTEMPS ****
Afgevaardigd bestuurder FEBIAC VZW
- **De heer Thierry BEFFORT ***
COO Losch Import S.à.r.l.
- **De heer Peter BROCK ****
Managing Director Mercedes-Benz Trucks
- **De heer Wim CALCOEN ***
Conversion Manager PSA Groupe
- **De heer Yann CHABERT**
CEO Fiat Chrysler Automobiles
Belgium (FCA)
- **De heer Eric CORTOIS ***
Educam
- **De heer Andreas CREMER**
Secretaris-generaal Audi Brussels NV
- **De heer François-Xavier DUBOIS ***
Secretaris-generaal Febiac
- **De heer Marc DE BAERDEMAEKER**
Managing Director Man Truck & Bus NV
- **De heer Paul de ROOIJ ****
Voorzitter Febelauto VZW
- **De heer Dirk GEERINCK**
Zaakvoerder Bike Design BVBA
- **De heer Eddy HAESSENDONCK ****
Voorzitter & CEO BMW
Belgium Luxembourg NV
- **De heer Damien HEYMANS ****
CEO Alcopa/Alcomotive
- **De heer Peter HIMPE**
Managing Director Volvo
Trucks Benelux
- **De heer Philippe JACQUEMYS**
Product Manager Volvo
Trucks Belgium
- **De heer Philippe MERTENS**
Beherman Invest
- **De heer Erik JONNAERT ***
- **De heer Stéphane LEVI ****
Benelux CEO Peugeot
Belgique Luxembourg
- **Mevrouw Céline DOMEQ***
Head of EU Office Volvo Cars
- **Mevrouw Ingrid LOCKLEY *****
LCV Manager Renault
België Luxembourg NV
- **Monsieur Xavier DE BUCK***
Director B2B Touring Royal Club of
Belgium ASBL
- **De heer Mark OP DE BEECK ****
Sales & Marketing Manager
D'Ieteren Sport NV
- **De heer Jérôme PANNAUD**
General Manager Benelux Renault
Belgique Luxembourg
- **De heer Etienne RIGO ****
CEO Modalizy
- **De heer Michaël ROSEN**
Managing Director Toyota Belgium
- Erevoorzitters:
Baron Jean-Albert Moorkens
De heer Thierry van Kan

FEBIAC EXECUTIVE COMMITTEE

Luc BONTEMPS	Afgevaardigd bestuurder
Pascal CAPPELMANS	Head of Digital 360°
Joeri DE VALCK	Directeur Data Services
François-Xavier DUBOIS	Secretaris-generaal
Joost KAESEMANS	Directeur communicatie
Pierre LALMAND	Algemeen directeur Salon
Michel MARTENS	Directeur Policy Research
Laurent WILLAERT	Drecteur Public Affairs

* Zoals voorgedragen ter goedkeuring aan de Algemene vergadering van 17 juni 2020.

** Eveneens lid van het Directiecomité

WIE IS FEBIAC?

DE FEDERATIE

FEBIAC VZW, de Belgische Federatie voor Auto's en Tweewielers, is een van de oudste sectorverenigingen van België. Ze vertegenwoordigt de constructeurs en invoerders van vervoermiddelen voor de weg, of het nu om personen- of goederenvervoer gaat (personenwagens, vrachtwagens, gemotoriseerde tweewielers en fietsen).

FEBIAC verdedigt de belangen van de sector en ijvert tegelijk voor een duurzaam ondernemingsklimaat, en dat zowel in België als in het Groothertogdom Luxemburg. Ze vertegenwoordigt al haar leden bij de verschillende stakeholders (politiek, overheid, werkgeversorganisaties, media, enz.) die betrokken zijn bij het maatschappelijke en politieke debat met betrekking tot verkeersveiligheid, respect voor het milieu, mobiliteit, economie en fiscaliteit. Ook draagt ze bij tot de promotie van de producten en diensten van haar leden door middel van marktgerichte activiteiten en evenementen en geeft ze haar leden economisch, fiscaal, ecologisch, technisch, juridisch en wettelijk advies.

Bovendien verzamelt, evalueert en verspreidt de federatie ook informatie over de auto- en tweewielermarkt, alsook over het wagenpark.

VERDEDIGING EN PROMOTIE VAN DE SECTOR

Als belangrijke woordvoerder van ondernemingen die auto's, bedrijfsvoertuigen, gemotoriseerde tweewielers en nieuwe mobiliteitsoplossingen aanbieden, stelt FEBIAC zich als doel om deze sectoren op gewestelijk, federaal en internationaal niveau te verdedigen en te promoten, zowel bij officiële als private instanties. De organisatie van de Brussels Motor Show 'Auto, Moto en Mobiliteit' (pare jaren) en 'Auto, Moto, Van en Mobiliteit' (onpare jaren) kadert eveneens in het dienstenaanbod van de federatie.

FEBIAC werpt zich vandaag de dag op als een platform voor ontmoetingen, netwerking en opleiding.

FEBIAC OP INTERNATIONAAL NIVEAU

De autosector neemt zijn strategische beslissingen op internationaal niveau. FEBIAC is dus ook actief als gesprekspartner van verschillende nationale en internationale overlegorganen en is onder meer lid van OICA (internationale vereniging van autoconstructeurs), ACEA (Europese vereniging van autoconstructeurs) en ACEM (Europese vereniging van motoconstructeurs).

HET HUIS VAN DE AUTOMOBIEL WORDT W46 EVENT & MEETING CENTER

Het Huis van de Automobiel, dat de kantoren van FEBIAC herbergt, werd omgedoopt tot W46 Event & Meeting Center. De vestiging biedt een aangenaam en modern kader, evenals alle voorzieningen om evenementen en vergaderingen te organiseren. Gestert door de nieuwe naam wil ze haar activiteiten ook buiten de mobiliteitssector aanbieden. Maar hoewel de infrastructuur voor iedereen openstaat, biedt W46 nog steeds bijkomende voordelen voor de leden van FEBIAC, die onze vergader- en receptie ruimtes wensen te gebruiken. Deze zalen (een tiental in het totaal), waarvan er sommige kunnen worden gecombineerd, onderscheiden zich door hun lichtinval en hun uniformiteit, waardoor ze perfect kunnen worden aangekleed volgens de wensen en identiteit van de klant.

Met meer dan 400 evenementen per jaar werpt W46 Event & Meeting Center zich op als een hoogwaardige locatie. <https://w46-event.be/>





DE
AUTOMARKT
IN 2019



DE AUTOMARKT IN 2019

MET 550.003 NIEUW INGESCHREVEN auto's in ons land was boekjaar 2019 goed voor een tweede plaats in het rijtje van beste jaren ooit, na boekjaar 2011 (572.211 eenheden). Het totaalplaatje van het afgelopen jaar verenigt twee duidelijk verschillende trends: tot en met de zomer zagen we maand na maand een lichte daling van het aantal inschrijvingen van nieuwe wagens. Maar vanaf september is de markt weer aangetrokken en liepen de orderboeken vlot vol om uiteindelijk net boven het resultaat van 2018 (549.632 wagens) uit te komen.

DE MARKT PER TYPE VAN EIGENAAR

In 2019 waren ondernemingen goed voor 55,1 procent van de inschrijvingen, particulieren voor 42,6 procent en zelfstandigen voor de overige 2,3 procent. Het moet gezegd dat de markt van de nieuwe auto's vooral wordt getrokken door de onderne-

mingen, en de leasingmaatschappijen (29,4 procent) in het bijzonder. Het marktaandeel van ondernemingen is de voorbije vijf jaar sterk geëvolueerd: in 2014 nam deze groep nog maar 46,2 procent van de nieuwe inschrijvingen voor zijn rekening (waarvan 23,9 procent voor leasingmaatschappijen) terwijl het marktaandeel van de particulieren nog boven de 50 procent uitkwam en dat van de zelfstandigen ruim 3 procent bedroeg.

DE MARKT PER SEGMENT

Het segment van de kleine voertuigen (stadsauto's, kleine breaks, berlines, volumewagens, en SUV's) zag zijn marktaandeel licht achteruitgaan, van 42,1 procent in 2018 naar 41 procent in 2019. Dat kwam het segment van de middelgrote auto's en in mindere mate dat van de sport- en vrijetijdsauto's ten goede. De hogere segmenten behielden hun marktaandeel van 15,2 procent, maar verloren heel wat terrein in vergelijking met 2016.

	2016	2017	2018	2019
SEGMENT VAN DE KLEINE AUTO'S	40,6%	39,5%	42,1%	41,0%
SEGMENTEN VAN DE MIDDELGROTE AUTO'S	34,1%	35,6%	35,4%	35,9%
SEGMENT VAN DE GROTE AUTO'S	19,2%	17,0%	15,2%	15,2%
SEGMENT VAN DE SPORT EN VRIJETIJDSAUTO'S	4,8%	5,9%	5,6%	5,8%
ANDERE/ONBEKEND	1,3%	1,9%	1,7%	2,0%

De groei in het segment van de middelgrote auto's is nagenoeg uitsluitend te danken aan de kleine SUV's. Het marktaandeel van dat subsegment steeg van 21,5 naar 23,3 procent.

Die evolutie ten gunste van SUV's komt ook terug in de kleine segmenten: in 2019 werd ongeveer 1,5 procent van de kleine stadswagens, kleine berlines en kleine breaks vervangen door kleine SUV's. Door de populariteit van dit koetswerktype is het gamma in dit segment ook gevoelig uitgebreid gedurende de voorbije jaren. Daardoor had dat laatste segment eind 2019 een marktaandeel van meer dan 13 procent. Bij de grote SUV's zien we echter een daling van 3,2 naar 2,8 procent eind 2019. Alles samen waren de kleine, middelgrote en grote SUV's eind 2019 goed voor 39,3 procent van de nieuwe markt.

DE MARKT EN DE MOTORTYPES

Boekjaar 2019 kenmerkte zich niet alleen door mooie cijfers, maar zette ook de 'ontdieseling' voort: terwijl het marktaandeel van dieselauto's in 2015 nog 60 procent bedroeg, is dat aandeel gezakt tot 35,5 procent eind 2018 en nauwelijks 31,4 procent in 2019. Die daling van 4,1 procent kwam de benzineauto's ten goede: zij zagen hun marktaandeel stijgen van 58,6 procent eind 2018 naar 61,6 procent over boekjaar 2019. Ook het aandeel van de alternatieve aandrijfsystemen steeg, van 5,9 naar 7,1 procent:

- **3,2 procent voor de klassieke hybrides**, tegenover 2,8 procent in 2018.
- **1,6 procent voor oplaadbare hybrides**, tegenover 1,7 procent in 2018. Deze motorversies hadden te lijden onder de aankondiging van een minder gunstige fiscaliteit.
- **0,6 procent voor aardgas**, tegenover 0,7 procent in 2018. Het modelaanbod kromp en het netwerk van CNG-tankstations laat nog steeds op zich wachten in het Waalse Gewest.
- **De grootste stijging was voor rekening** van de elektrische wagens: zij gingen van 0,7 naar 1,6 procent in 2019. Het aantal nieuwe waterstofauto's was nagenoeg nihil: 8 ingeschreven wagens, evenveel als in 2018.

31,4%
EEN FORSE DALING VOOR
HET DIESELMARKTAANDEEL
IN 2019 IN BELGIË.

Op basis van de eerste maanden van 2020 is het bijzonder moeilijk om een duidelijk beeld te schetsen van de nieuwe motortrends. De levering van de wagens aangekocht tijdens de Brussels Motor Show moest vanaf de maand maart een eerste indicatie geven over de evolutie, maar de coronacrisis gooide roet in het eten en heeft het aantal nieuwe inschrijvingen vanaf de helft van deze maand maart tot bijna nul herleid.



DE AUTOMARKT IN 2019

DE TREND INZAKE CO₂-UITSTOOT

Nadat de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's gedurende twee decennia een ononderbroken daling kenden, werden we in 2018 terug met een stijging geconfronteerd. Die tendens werd helaas bevestigd

in 2019: van 119,2 g/km naar 121,2 g/km, een stijging met 2 g/km.

Van de trends die we hierboven beschreven, draagt de 'ontdieseling' het sterkst bij tot de stijging van de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's. Een benzineauto stoot immers

gemiddeld 15 procent meer CO₂ uit dan een dieselauto uit hetzelfde segment. Een blik op onderstaande tabel met de gemiddelde CO₂-uitstoot van benzine- en dieselmodellen in enkele populaire segmenten volstaat om de algemene stijging van de CO₂-uitstoot als gevolg van de 'ontdieseling' te begrijpen:

TOTAAL MARKTAANDEEL VAN DEZE SEGMENTEN	MARKTAANDEEL	GEMIDDELTE CO ₂ -UITSTOOT IN G/KM		
		BENZINE	DIESEL	BENZINE-DIESEL IN G
KLEINE GEZINSAUTO'S	19,6%	114,7	104,3	10,4
MIDDELGROTE GEZINSAUTO'S	5,4%	129,8	114,3	15,5
GROTE GEZINSAUTO'S	3,6%	136,8	112,8	24,0
MIDDELGROTE BREAKS	5,1%	121,2	106,5	14,7
GROTE BREAKS	5,6%	136,4	118,2	18,2
GROTE VOLUMEWAGENS	3,1%	136,4	125,6	10,8
KLEINE SUV'S	13,2%	126,0	112,8	13,2
MIDDELGROTE SUV'S	23,3%	141,7	125,7	16,0
GROTE SUV'S	2,8%	188,5	159,3	29,2

HET WAGENPARK EIND 2019

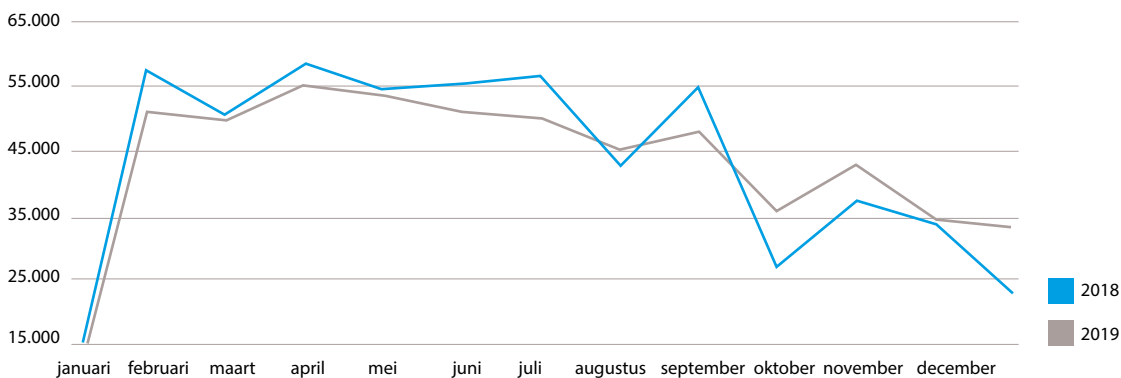
Eind december 2019 telde het totale Belgische wagenpark 5.813.771 auto's, hetzij een stijging met 0,5 procent ten opzichte van 2018. Net als bij de inschrijvingen vormt de 'ontdieseling' een duidelijk zichtbare trend in het autopark: dieselauto's zijn nog maar goed voor 49,2 procent van de markt, terwijl hun aandeel vijf jaar geleden nog meer dan 60 procent bedroeg. Alternatieve aandrijfsystemen nemen een bescheiden deel van het wagenpark voor hun rekening en maken nu iets minder dan 2,5 procent van

het totale wagenpark uit (2 procent hybrides en 0,3 procent elektrische wagens).

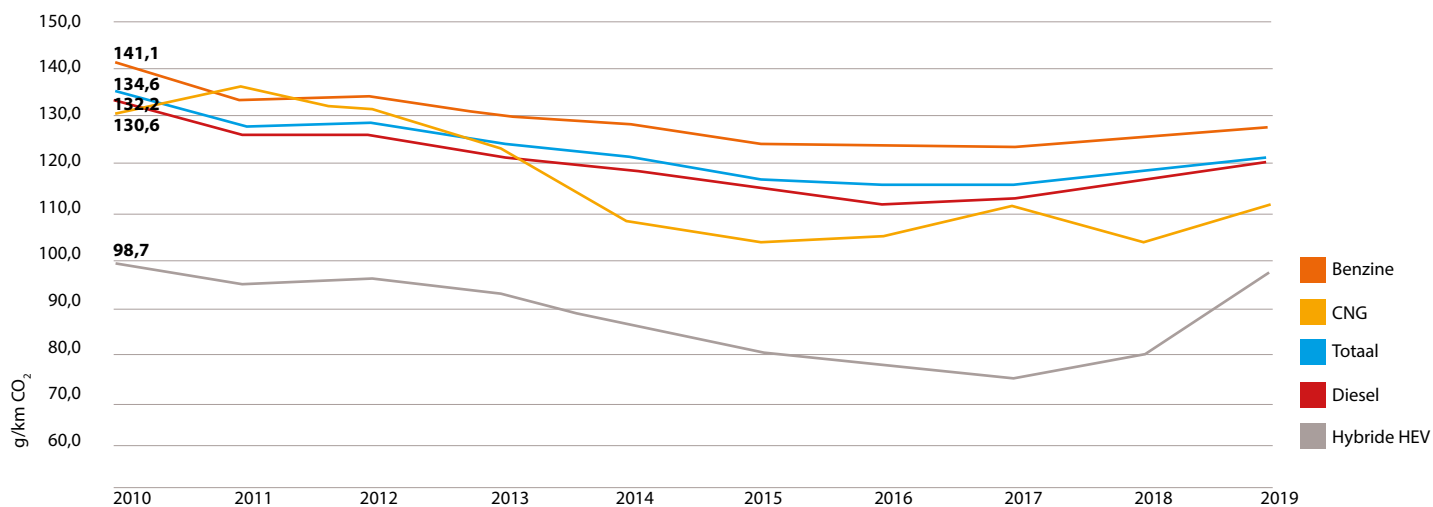
De gemiddelde leeftijd van het wagenpark is nog gestegen en bedraagt momenteel ruim negen jaar. Als men de luchtvervuiling wil aanpakken, zijn er meer dan ooit dringende maatregelen nodig om de aankoop van oude auto's te ontmoedigen en de vervanging van deze auto's te versnellen. In 2019 was bijna 38 procent van de tweedehandswagens ouder dan negen jaar, waardoor ze slechts aan de Euro 4-norm of lager volde-

den. 14,2 procent was zelfs ouder dan veertien jaar en voldeed dus zelfs niet aan de Euro 3-norm. We zien een sterk verschil in gemiddelde leeftijd naargelang het type van eigenaar: voor particulieren is de gemiddelde leeftijd 10,2 jaar. Bij zelfstandigen is dat 9,5 jaar, bij ondernemingen die geen leasingmaatschappijen zijn 4,8 jaar en bij leasingmaatschappijen 2 jaar. Tot spijt van wie het benijdt: wagens ingeschreven op naam van ondernemingen vormen dus wel degelijk een drijvende kracht achter de verjonging van het wagenpark.

MAANDELIJKSE REGISTRATIE VAN NIEUWE AUTO'S



MAANDELIJKSE REGISTRATIE VAN NIEUWE AUTO'S



MARKTVERDELING	2018	2019
JANUARI	56.869	51.074
FEBRUARI	50.257	49.919
MAART	58.431	54.872
APRIL	54.602	53.498
MEI	54.999	51.081
JUNI	56.211	50.044
JULI	42.771	45.110
AUGUSTUS	54.437	47.936
SEPTEMBER	27.145	35.715
OKTOBER	36.894	42.713
NOVEMBER	33.819	34.574
DECEMBER	23.197	33.467
TOTAAL	549.632	550.003

Bron: FEBIAC



INSCHRIJVINGEN &
MOTORPARK
IN BELGIË

INSCHRIJVINGEN EN **MOTORPARK** IN BELGIË

IN 2019 WERDEN MET EEN TOTAAL van 24.930 stuks, bijna 1% meer gemotoriseerde 2-,3- en 4-wielers ingeschreven dan in 2018. Opvallend zijn de regionale verschillen met vooral een groei in Vlaams- en Waals-Brabant en Oost-Vlaanderen. Dat zijn provincies met een grote verkeersdruk. De motor en de scooter zijn zeker daar mobiliteitsoplossingen. In Antwerpen is er sprake van een status quo en in het Brussel Hoofdstedelijk Gewest is er een lichte daling. Voor een groot aantal gebruikers is een gemotoriseerde tweewieler een vervoermiddel waarvan de reistijd voorspelbaar is. Daarnaast blijven deze voertuigen vooral populaire vrijetijdsproducten.

Bij de bromfietsen was er in 2019 sprake van een groei van 28%, vooral door het toegenomen aanbod van speedpedelecs die onder de categorie van de bromfietsen klasse

B (< 45 km/uur) vallen. De klasse B kende een groei van 42%. De klasse A ging licht achteruit (-2,7%). Het aantal Belgen dat een motorrijbewijs haalt, stijgt de laatste jaren. In 2018 werden er ruim 24.100 motorrijbewijzen uitgereikt, dat zijn er gemiddeld 465 per week of 66 per dag. In tien jaar tijd is het aantal Belgen dat een rijbewijs voor een motorfiets (>50 cc) haalt, met 70% gestegen. Door de toenemende files zoeken mensen een alternatief om sneller op hun bestemming te geraken. Rij-scholen zien ook het percentage vrouwen dat het motorrijbewijs haalt de laatste tijd aanzienlijk stijgen. Het aandeel van vrouwelijk cursisten bedraagt tegenwoordig zo'n 20 à 30%.

START2RIDE

Met www.start2ride.be stelt FEBIAC alle nuttige informatie ter beschikking om mensen warm te maken voor motorrijden, aangevuld met interessante kortingen voor de praktijk-

kopleiding en de aankoop van de juiste motor-kleding en -accessoires. Het aantal nieuwe inschrijvingen op de website is zo met 10% gestegen tot 9.819 geïnteresseerden en het totale aantal unieke bezoekers is doorgestegen naar 116.995 (+65%). Om een breed publiek te bereiken dat een ruime interesse heeft in mobiliteitsoplossingen, nam Start2-Ride met een informatiestand deel aan de #WAM-tour van FEBIAC in Antwerpen en Brussel. Het project werd ook met 2 standen uitgedragen op het Auto-, Motor- en Mobiliteits-salon. Daar werd de vernieuwde folder over het motorrijbewijs verspreid. De geüpdatete informatie werd deze ook ter beschikking gesteld van de dealernetwerken. Ook de websites www.hetmotorrijbewijs.be en www.lepermismoto.be droegen bij tot de aangehouden promotie- en informatiecampagne ten voordele van de motorbranche en het motorrijden.



WWW.MOTO.BE EN SOCIAL MEDIA

Met de website bieden we onze leden een extra kanaal om hun persinformatie te verspreiden. Daar proberen we ook informatie te verzamelen die de klassieke motormedia niet digitaal brengen (fiscale voordelen, verkeersveiligheid, ...). Omdat we merken dat weinig mensen op de hoogte zijn van het feit dat ze met hun rijbewijs B ook met een 125cc mogen rijden, werd een extra rubriek op de website toegevoegd. Via de sociale media van

Moto.be deden we een campagne om deze mogelijkheid, de voordelen, het gebruiksgemak en de 'fun'-factor ervan te beklemtonen. Daarnaast deden we ook een campagne om de automobilisten te bedanken om rekening te houden met de motorrijders in het verkeer. Tegelijk is het ook een knipoog naar diezelfde automobilisten om zich misschien eens te bezinnen over hun manier van pendelen en of een motorfiets/scooter voor hen geen verschil kan maken.

FEBIAC HEEFT MAANDENLANG
OVERLEGD MET DE BETROKKEN
KABINETTEN EN MINISTERS.

DOSSIERS

De motorsectie van FEBIAC volgt met aandacht de beleidsdossiers op en formuleert haar visie en aanbevelingen. Volgende onderwerpen kregen tijdens het boekjaar 2019-2020 onze eerste aandacht.

Standpunt rekeningrijden

Wanneer men het rekeningrijden beschouwt als een interessante en piste om de verkeersdrukte en -pieken te sturen, dan is het zinvol om voor gemotoriseerde tweewielers een nul- of zeer gunstig tarief te bedingen. Motorpendelaars veroorzaken immers geen files. Er kan dus in onze ogen geen sprake zijn van spitsbetalen voor gemotoriseerde tweewielers.

Technische keuring

Het lijkt onvermijdelijk dat België – in opvolging van een Europese Richtlijn – de periodieke keuring voor motorfietsen zal moeten organiseren. FEBIAC schuift in dit dossier de volgende kernpunten naar voor:

- Wij bevelen een keuring op veiligheid aan en niet op conformiteit met het originele voertuig

(zadel, koffers, windscherm, ...).

- De kostprijs van deze operatie moet redelijk zijn en een voldoende regionale spreiding van de keuringscentra waar motorrijders terecht kunnen (nabijheid voor de motorrijders), is een noodzaak.

Mobiliteitsbudget

FEBIAC heeft maandenlang overlegd met de betrokken kabinetten en ministers, maar het bleek helaas onmogelijk om de conventionele motorfietsen te laten opnemen in pijler 2 van het mobiliteitsbudget. Enkel bromfietsen en elektrische motorfietsen zijn er momenteel in opgenomen. De huidige regelgeving zorgt er nu voor dat motorrijders toch hun bedrijfswagen naar het werk nemen, omdat zij met hun privé-motor zelf voor alle kosten opdraaien.

Mensen houden graag vast aan een persoonlijk vervoermiddel dat hen rechtstreeks van hun voordeur naar hun werk brengt. Een scooter of motorfiets kan een verplaatsing zonder tijdverlies garanderen, zonder de files te vergeren.

Toegang tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en emissiestudie

Brussel wil in 2020 een emissiestudie laten uitvoeren om de uitstoot van alle voertuigen te kennen. Samen met onze Europese federatie ACEM wil FEBIAC erover waken dat een correcte meetmethode wordt toegepast. Voor een correcte meting bij gemotoriseerde tweewielers ontbreekt de juiste apparatuur. Van een volledig verbod op het gebruik van gemotoriseerde tweewielers op fossiele brandstoffen zal geen sprake zijn; mogelijk wel een gefaseerde invoering in het kader van de LEZ van opeenvolgende verboden op bepaalde vroegere euro-normen.

Busbanen

FEBIAC blijft pleiten om bestuurders van tweewielers op busbanen te mogen laten rijden, zodat zij van het autoverkeer worden gescheiden en niet meer langs of tussen de files moeten laveren. Dat geeft deze kwetsbare groep extra veiligheid, zeker in drukke stedelijke omgeving.



MARKT ZWARE BEDRIJFS- VOERTUIGEN

HCV (HEAVY COMMERCIAL VEHICLES)

MET 11.531 NIEUWE INSCHRIJVINGEN

in 2019 liet de nieuwe truckmarkt > 3,5 ton MTM mooie cijfers optekenen: +6,5% ten opzichte van een al goed 2018. De groei werd gedragen door de vrachtwagenverkoop vanaf 16 ton MTM, ze gaan er met een kwart op vooruit; ten opzichte van 2015 zelfs met driekwart.

De nieuwe trekkersmarkt daarentegen viel vorig jaar met een klein procent terug tot 6.146 inschrijvingen, maar blijft daarmee toch nog een dik kwart hoger dan het marktvolume in 2015, toen nog geen 4.800 trekkers werden ingeschreven.

De tweedehandse truckmarkt heeft het moeilijker en is fors teruggevallen van ruim 11.000 inschrijvingen in 2015 tot hooguit onder 9.000 in 2019. Enkel de tweedehandse trekkers 'trekken' de laatste jaren wat aan: van

3.000 inschrijvingen in 2016 gradueel stijgend tot ruim 3.800 in 2019.

HCV MARKET					
POWERTRAIN	2015	2016	2017	2018	2019
Total Lorries	3.548	3.797	4.238	4.622	5.385
DIESEL	3.534	3.770	4.187	4.557	5.238
NATURAL GAS	14	27	51	65	147
Total Road Tractors	4.781	5.665	5.584	6.202	6.146
DIESEL	4.777	5.663	5.561	6.154	6.027
NATURAL GAS	4	2	23	48	119
Total new market	8.329	9.462	9.822	10.824	11.531
New market growth		13,6%	3,8%	10,2%	6,5%
Total used market	11.317	9.691	8.788	8.915	8.882
Used market growth		-14,4%	-9,3%	1,4%	-0,40%

Nog meer dan bij bestelwagens blijft diesel de koning van de truckmarkt: in 2019 had 97,6% van de voertuigen een dieselmotor. Toch zag aardgas zijn markt vorig jaar meer dan verdubbelen tot 266 inschrijvingen en overschrijdt daarmee de kaap van 2% marktaandeel. De elektrische aandrijving is voorlopig onbestaande.

De nieuwe markt is de afgelopen 5 jaar in volume belangrijker geworden dan de tweedehandse. Wellicht hebben de kilometerheffing en lagere km-tarieven voor moderne trucks – vorig jaar werd een Euro V truck-km duurder dan met een Euro VI (behalve in Wallonië) –, alsook de invoering en inmiddels verstrenging van de lage emissiezones in enkele grootsteden de marktdynamiek en vlootvergroening versneld.



MARKT LICHTE BEDRIJFS- VOERTUIGEN

LCV (LIGHT COMMERCIAL VEHICLES)

ISTOCK

DE VOLUMES EN GROEICIJFERS van de laatste jaren getuigen van een dynamische nieuwe lichte vrachtmarkt (MTM < 3,51 ton) die de records aan elkaar blijft rijgen: in 2019 groeide de markt – al voor het vijfde jaar op rij – met 4,2% ten opzichte van 2018 en overschrijft de kaap van 80.000 nieuwe inschrijvingen (20.000 meer dan in 2015), een absoluut record. Ook de tweedehandse markt liet zich niet onbetuigd: zo werden in 2019

bijna 98.500 occasions ingeschreven, bijna 15% meer dan in 2015 en eveneens een record. Vooral de markt van de “zware” bestelwagens (> 3 ton MTM of Maximaal Toegelaten Massa) presteerde erg goed: ze zag haar volume op 5 jaar tijd groeien van 24.000 tot ruim 42.000 en maakt vandaag 52% van de markt uit. Het lichte segment (< 2 ton MTM) zag zijn marktaandeel halveren van 20% in 2016 tot iets boven 10% vandaag.

LCV MARKET					
MASS	2015	2016	2017	2018	2019
< 2T	19%	19%	18%	17%	17%
2T < 3T	42%	38%	37%	35%	35%
3T < 3,51T	40%	42%	46%	48%	48%
TOTAL NEW MARKET	61.208	68.165	76.397	77.936	77.936
<i>New market growth</i>		+11,4%	+12,1%	+2,0%	+2,0%
TOTAL USED MARKET	85.785	87.934	91.523	92.695	92.695
<i>Used market growth</i>		+2,5%	+4,1%	+1,3%	+1,3%

Het succes en de trends in de lichte vrachtmarkt werden bepaald door een booming e-commerce en een gunstige conjunctuur, maar zijn ook gedragen door de invoering en verstrenging van de lage emissiezones in enkele grootsteden, en niet te vergeten de komst van de kilometerheffing voor vrachtwagens > 3,5 ton MTM.

NEW LCV MARKET						SHARE PER MTM IN 2019		
POWERTRAIN	2015	2016	2017	2018	2019	< 2T	2T < 3T	3T < 3,5T
						< 3,5T		
DIESEL	96,4%	94,8%	93,5%	89,5%	91,2%	65,1%	87,9%	98,8%
PETROL	3,0%	4,4%	5,5%	9,0%	6,7%	32,9%	8,3%	0,2%
OTHERS (MAINLY BEV, CNG)	0,6%	0,8%	1,0%	1,5%	2,1%	2,1%	3,8%	0,9%
GRAND TOTAL	61.208	68.165	76.397	77.936	81.219	8.596	30.057	42.566

Diesel blijft de brandstofkeuze van ruim 9 op 10 lichte vrachtkopers, ook in 2019. Hoe zwaarder de voertuigen, hoe hoger trouwens dat dieselaandeel: bij de + 3-tonners is dat 99% (!), bij de lichtere voertuigen zakt dat aandeel tot 65%, ten voordele van benzi-

ne die haar aandeel de voorbije jaren fors zag groeien om 33% te bereiken in 2019. Aardgas- en elektrische voertuigen bezetten samen 2,1% van de markt in 2019, een groei van bijna 50% in vergelijking met 2018, maar ze blijven voorlopig een randverschijnsel.

VLOOT LICHTE BEDRIJFSVOERTUIGEN – LCV (LIGHT COMMERCIAL VEHICLES)

Met bijna 800.000 eenheden eind 2019, blijft de vloot lichte bedrijfsvoertuigen al enkele jaren het snelst groeiende segment in de Belgische voertuigenvloot: +18% ten opzichte van 5 jaar geleden, en bijna +4% ten opzichte van 2018. Het laadvermogen van de voertuigen is eveneens gestegen: het aandeel "zware" voertuigen (> 3 ton MTM) dikte aan van 36% in 2015 tot ruim 40% vandaag, ten koste van vooral het lichte (< 2 ton) segment, dat zijn aandeel met 3 procentpunten zag terugvallen. Hierdoor kunnen per voertuig gemiddeld meer goederen en pakjes vervoerd worden.

LCV FLEET					
MASS	2015	2016	2017	2018	2019
0T - <2T	23,8%	23,3%	22,7%	22,1%	21,0%
2T - <3T	38,3%	38,2%	37,9%	37,5%	37,3%
3T < 3,51T	36,0%	36,7%	37,8%	38,9%	40,3%
UNKNOWN	1,9%	1,7%	1,6%	1,5%	1,4%
TOTAL	679.015	709.436	740.549	769.388	798.649
FLEET GROWTH		+4,5%	+4,4%	+3,9%	+3,8%

De vloot blijft gekenmerkt door diesel, nog steeds de efficiëntste brandstof voor professionele gebruikers met vaak zware en/of frequente verplaatsingen: ruim 9 op 10 rijdt op diesel, het benzineaandeel kruipt omhoog van 4,5% in 2015 tot 6% vandaag, goed voor een vloot van bijna 50.000. Aardgas en de elektrische aandrijving blijven in de marge met aandelen van 0,5% respectievelijk 0,2%, samen goed voor iets meer dan 5.000 voertuigen. Ruim 2 op 3 lichte vrachtoertuigen zijn van het type bestelwagen (68,1% of 544.086). Pick-ups, chassis-cabines en breaks volgen op grote afstand, met vlootaandelen van respectievelijk 6,8%, 4,4% en 3,6%. Deze aandelen zijn niet wezenlijk veranderd in vergelijking met 5 jaar geleden. Dit betekent dat al deze koetswerktypes meedrijven op het succes van deze succesvolle dynamische markt.

LCV FLEET					
BODY TYPE	2015	2016	2017	2018	2019
VAN	66,3%	67,2%	67,8%	68,3%	68,1%
PICK-UP	6,4%	6,5%	6,6%	6,7%	6,8%
CHASSIS-CAB	3,5%	3,7%	3,9%	4,1%	4,4%
BREAK	3,3%	3,2%	3,2%	3,1%	3,6%
OTHERS	3,2%	3,2%	3,4%	3,6%	3,9%
UNKNOWN	17,4%	16,2%	15,1%	14,1%	13,2%
FLEET TOTAL	679.015	709.436	740.549	769.388	798.649

A close-up photograph of a car's headlight assembly, showing the lens and internal components. A circular graphic overlay is centered on the headlight, containing the word "FISCALITEIT". The background is a blurred car body.

FISCALITEIT

PARLEMENTSVERKIEZINGEN 2019: VOORSTELLEN IN HET KADER VAN DE REGERINGS- AKKOORDEN

FEBIAC bestudeerde de akkoorden van de nieuwe gewestregeringen en heeft de voorstellen met betrekking tot de autosector geïnterpreteerd. De fiscale voorstellen werden geanalyseerd in het licht van wat in de FEBIAC-nota werd voorgesteld. Met het oog op de vereiste verbetering van de luchtkwaliteit en de verlaging van de CO₂-uitstoot heeft FEBIAC tijdens de gesprekken met onze contactpersonen nogmaals gewezen op de noodzaak om bij de nieuwe wegenbelasting enerzijds hogere belastingen te heffen op de meest energieverlindende en vervuilende voertuigen en anderzijds de aankoop en het gebruik van voertuigen met een lage uitstoot te stimuleren en de uitbouw van een netwerk van oplaadstations te bespoedigen. Dat is ook wat FEBIAC verdedigt en concreet tracht uit te dragen tijdens de contacten met de verschillende kabinetten na de oprichting van de nieuwe gewestregeringen.

AUTOFISCALITEIT VANAF 1 JANUARI 2020

Op 1 januari 2020 zijn een aantal nieuwe regels van kracht geworden om de aftrekbaarheidsregels te harmoniseren, zowel voor auto- en brandstofkosten als voor bedrijven en zelfstandigen.

Tot 31 december 2019 bestond er een getrapte aftrekbaarheidsrooster dat werden toegepast naargelang de CO₂-uitstoot en het brandstoftype. Voortaan wordt de aftrekbaarheid echter niet meer bepaald volgens dat systeem van hefbomen maar wordt een meer lineair systeem gebruikt. Om het aftrekbaarheidsniveau te berekenen, moet voortaan de volgende formule worden gebruikt:

$$120\% - (0,5\% \times \text{brandstofcoëfficiënt} \times \text{CO}_2/\text{km})$$

Het brandstofcoëfficiënt bedraagt 1 voor diesel (zelfs dieselhybrides), 0,95 voor benzine en benzinehybrides, en 0,9 voor CNG (bij wagens met een fiscaal vermogen tot 11 PK, anders wordt het 0,95).

Het minimale aftrekbaarheidsniveau is 50 procent, tenzij voor voertuigen die meer dan 200 gram CO₂/km uitstoten, die nog slechts voor 40 procent aftrekbaar zijn.

Het maximumniveau is voortaan geplafonneerd op 100 procent. Zuiver elektrische wagens zijn dus nog maar voor 100 procent aftrekbaar en niet langer voor 120 procent.

FEDERALE AUTOFISCALITEIT NEDC-WLTP NA 2020

Eind maart heeft de FOD Financiën gepreciseerd welke CO₂-emissiewaarde in rekening moest worden gebracht voor de berekening van het Voordeel van Alle Aard (VAA) en voor het aftrekbaarheidspercentage van de auto-kosten.

Aangezien de huidige juridische teksten nog niet aangeven welke CO₂-waarde (NEDC of WLTP) moet worden gebruikt voor de belasting van de auto's, laat de FOD toe om ofwel de NEDC-waarde ofwel de WLTP-waarde te gebruiken voor de berekening van het VAA, op voorwaarde dat deze waarden worden vermeld op het gelijkvormigheidsattest (COC). Deze positie blijft gelden tot er nieuwe federale bepalingen van kracht worden.

OPLAADBARE HYBRIDES (PHEV) MET BEPERKT ELEKTRISCH RIJBEREIK

Sinds 1 januari 2020 mogen het VAA en de aftrekbaarheid van de beroepskosten voor oplaadbare hybridewagens (PHEV) enkel worden berekend op basis van de gehomologeerde CO₂-emissiewaarden (momenteel nog NEDC), op voorwaarde dat: de CO₂-uitstoot niet meer dan 50 g/km bedraagt EN dat de batterij een minimale energiec capaciteit van 0,5 kWh/100 kilogram autogewicht levert.

Als dat niet het geval is, wordt de auto beschouwd als een PHEV met beperkt elektrisch rijbereik en dient men het VAA en de aftrekbaarheid te berekenen op basis van de CO₂-uitstoot van het overeenkomstige model met dezelfde brandstof als de PHEV. Als er geen overeenkomstig model beschikbaar is, wordt de CO₂-uitstoot van de PHEV vermenigvuldigd met 2,5.

Eind 2019 werd de notie van 'overeenkomstig voertuig' gedefinieerd door een KB. Deze notie werd eind 2017 geïntroduceerd in het kader van de hervorming van de vennootschapsbelasting maar bevatte geen expliciet voordeel.

Dat heeft het KB verduidelijkt. Behalve de voorwaarde dat het overeenkomstige voertuig dezelfde brandstof moet gebruiken als de PHEV eist het KB dat het overeenkomstige voertuig hetzij van hetzelfde merk, hetzij van hetzelfde model is, dat het hetzelfde koetswerktype heeft en dat de verhouding kW overeenkomstig voertuig / kW PHEV $\geq 0,75$ en $\leq 1,25$ bedraagt.

Modellen waarvan de vermogensverhouding niet binnen deze vork past, komen niet in aanmerking als overeenkomstige voertuigen. Als er verscheidene modellen in aanmerking komen, moet het model met de hoogste CO₂-waarde worden gekozen voor de berekening. Als geen enkel model beantwoordt aan de vijf voorwaarden, moet de CO₂-uitstoot van de PHEV worden vermenigvuldigd met 2,5 om het VAA en de aftrekbaarheid van de beroepskosten te berekenen (vanaf 1 januari 2020 dus).

Telkens er een PHEV met beperkt elektrisch rijbereik wordt gelanceerd op de markt van de Europese Economische Ruimte, moet de constructeur of de officiële Belgische invoerder een overeenkomstig voertuig bepalen bij de lancering en dit model doorgeven aan de FOD Financiën. Dat voertuig moet gedurende de hele levenscyclus van de PHEV met beperkt elektrisch rijbereik hetzelfde blijven.

Om de volledigheid en juistheid van de gegevens te verzekeren had FEBIAC aan de FOD Financiën voorgesteld dat de noodzakelijke gegevens van de PHEV, van het overeenkomstige model en van de mogelijke overeenkomstige modellen aan hen zouden worden doorgestuurd nadat ze rechtstreeks bij de invoerders waren verzameld. Eind maart 2020 werden deze procedures en de samenwerking met FEBIAC geformaliseerd in een omzendbrief van de FOD Financiën (2020/C/43).

MOBILITEITSVERGOEDING – 'CASH FOR CAR'

In 2019 heeft het Grondwettelijk Hof de wet van 30 maart 2018 met betrekking tot de mobiliteitsvergoeding (Cash for Car) vernietigd.

Ter herinnering: dit systeem bood werknemers die recht hadden op een bedrijfswagen de mogelijkheid om geen bedrijfswagen te kiezen en in ruil daarvoor te beschikken over een mobiliteitsvergoeding waarop geen belastingen of sociale lasten moesten worden betaald. De som die de werknemer ontving bij de inlevering van zijn wagen (en tankkaart indien van toepassing), werd fiscaaltechnisch beschouwd als het voordeel van alle aard van een bedrijfswagen.

Het Grondwettelijk Hof erkent de ecologische doelstelling die de wetgever nastreefde met de mobiliteitsvergoeding. De vergoeding moest het aantal bedrijfswagens in het verkeer voor woon-werkverplaatsingen terugdringen.

Het Hof is echter van mening dat de 'wet op de invoering van een mobiliteitsvergoeding' een kloof creëert tussen werknemers die geen mobiliteitsvergoeding krijgen en waarvan het loon volledig is onderworpen aan belastingen en sociale lasten, en werknemers die wel een mobiliteitsbudget krijgen, dat ze vrij mogen besteden en dat is vrijgesteld van fiscale en sociale lasten.

Een werknemer die over de mobiliteitsvergoeding 'Cash for Car' beschikt, kan deze financiële compensatie vrij gebruiken, bijvoorbeeld om zijn privéwagen in te zetten voor woon-werkverkeer. Dat beantwoordt niet aan het uiteindelijke doel van de wet, namelijk een duurzamere mobiliteit. Bovendien wordt het bedrag van de mobiliteitsvergoeding berekend op basis van de catalogusprijs van de ingeleverde auto, zonder daarbij rekening te houden met het reële aantal kilometers tussen de woon- en werkplaats.

In het – weliswaar weinig voorkomende – geval dat een werknemer bij dezelfde werkgever over meerdere bedrijfswagens beschikt, moet hij slechts een wagen inleveren om van het mobiliteitsbudget te genieten, waardoor het aantal wagens in het verkeer niet afneemt. Om geen schade te veroorzaken voor werknemers die hun wagen reeds hebben ingeleverd in de geldigheidsperiode van de wet, blijven de voordelen van de vernietigde wet gelden tot er nieuwe wettelijke bepalingen van kracht worden, en dat ten laatste tot en met 31 december 2020.

Het mobiliteitsbudget blijft echter nog steeds van toepassing.





MOBILITY &
LOGISTICS

MOBILITEIT EN DE VISIE VAN EUROPA

HET MOBILITEITSPAKKET "Europe on the Move" van de Europese Commissie omvat maatregelen voor veiliger verkeer, schonere voertuigen en geavanceerde technologische oplossingen voor vervoer.

In de mededeling van de EU Commissie dat handelt over het beleidskader inzake verkeersveiligheid voor de periode 2020-2030, wordt een herziening voorgesteld van de veiligheidseisen voor voertuigen met speciale aandacht voor kwetsbare weggebruikers. Het afgelopen jaar werden 10 gedelegeerde voorstellen van verordening geprogrammeerd waarvan 8 gaan over veiligheidssystemen in voertuigen, zoals intelligente snelheidsassistent en remassistent. Herkenning van zwakke weggebruikers, reeds beschikbaar op de markt, worden nu verplicht gesteld voor homologatie.

Er wordt werk gemaakt van ondersteunende systemen (ADAS) en van een kader voor de introductie van autonome voertuigen. In dat verband werkt FEBIAC, samen met andere stakeholders, onder leiding van het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, mee aan de synthese van noodwendigheden die autonome voertuigen stellen aan de verkeersinfrastructuur in ons land.

Voor de vrachtwagens zijn er wetgevende initiatieven behandeld inzake CO2-doelstellingen voor vrachtwagens en aerodynamica van trucks. In de regel houdt men rekening met een overgangperiode van 3 jaar alvorens nieuwe technische vereisten worden opgelegd: dit komt door de lange ontwikkelingscyclus eigen aan vrachtwagens. Tijdens de bespreking van dit package evenwel, waar onder meer de voertuigmaten en -gewichten aan bod komen, werd dit moratorium van drie jaar vroegtijdig gestopt: wat eerder was goedgekeurd, werd nadien terug ingetrokken. De truckontwerpers en -ontwikkelaars staan voor een immense uitdaging.

Nieuwe regelgeving met betrekking tot "On Board Weighing", die voor de uitlezing een beroep doet op de aangepaste digitale tachograaf, riskeert voor vertraging te zorgen bij de uitlevering van vrachtwagens. De tachograaf maakt immers geen deel uit van homologatieprocedures en gangbare overgangsbepalingen zijn dus niet automatisch van toepassing. FEBIAC en ACEA zijn hierover opnieuw in onderhandeling en betrachten een snelle beschikbaarheid van de correcte digitale tachografen of minstens een afstemming tussen de invoering van de regelgeving en de beschikbaarheid van de toestellen.

DE EUROPESE COMMISSIE STELT EEN
HERZIENING VAN DE VEILIGHEIDSEISEN
VOOR VOERTUIGEN VOOR.

ZERO-EMISSIE OPLOSSINGEN VOOR HET GOEDERENTRANSPORT

Alternatieve brandstoffen zoals HVO en aardgas zijn onmiddellijk beschikbaar voor de zware bedrijfsvoertuigen. Het is maar de vraag of dit volstaat om de CO₂-doelstellingen van 2025 en 2030 (-15% resp. -30% t.o.v. 2020) te halen. De transportsector zal dus evenmin ontsnappen aan de transitie naar elektrische aandrijving, maar hiertoe zal de beschikbaarheid van de juiste tank- en laadinfrastructuur van cruciaal belang zijn. Stedelijke distributie over kortere afstand en aan lagere snelheid lijkt vandaag het meest geschikt. Enkele projecten in de Brusselse binnenstad zijn inmiddels opgestart en moeten aantonen dat aan alle verwachtingen van emissies van CO₂, maar ook van geluid en fijn stof, beantwoord kan worden.

De introductie van deze nieuwe technologieën verandert de kostenstructuur van het transport. De keuze voor de een of de andere technologie mag niet gestraft noch bevoordeligd worden via de fiscaliteit voor zover natuurlijk emissies tot nul herleid zijn. De sector verwacht met andere woorden gelijke kansen voor alle beschikbare technologieën.

HET IMAGO VAN DE TRUCK

De transportsector kampt reeds enige tijd met een imagoprobleem: incidenten in het verkeer met slachtoffers en lange files als gevolg halen regelmatig de titels. Maar ook het werk zelf, met bijvoorbeeld onregelmatige werkuren of oncomfortabele werkomstandigheden verbetert de perceptie bij het publiek evenmin. FEBIAC en haar leden uit de truckbranche hebben zich daarom, sa-

men met de transportfederaties en de sociale partners, enthousiast aangesloten bij de campagne 'Welk avontuur ga jij aan?' van het Sociaal Fonds voor Transport en Logistiek. Een promotie- en informatiecampagne die het structurele tekort aan vrachtwagenchauffeurs moet verzachten. De website avontuurlijkejobs.be is de 'hub' waarrond de campagne draait.

DE TWEEWIELER ALS GAMECHANGER IN DE MOBILITEIT

De fileproblematiek wordt van jaar tot jaar erger. Logisch dat pendelaars naar alternatieven uitkijken. De motor of scooter is dan een goed alternatief, maar deze worden door politici doorgaans over het hoofd gezien. Het openbaar vervoer (trein, tram, bus) en de fiets worden eerder als vervanger voor de auto naar voren geschoven. Maar als je niet gemakkelijk een station kunt bereiken, niet op fietsafstand van je werk woont of bus, tram, trein en fiets moet combineren, zijn die alternatieven niet altijd even interessant. Als méér verkeersdeelnemers de motor of scooter zouden nemen voor woon-werkverplaatsingen, vermindert zo de verkeersdruk voor iedereen.

Daarom promoot FEBIAC al jaren het gebruik van gemotoriseerde tweewielers en proberen we mensen aan te zetten om het motorrijbewijs te behalen, niet zonder succes: in 2009 overhandigden onze gemeente- en stadsbesturen 14.208 motorrijbewijzen. In 2018 liep dat aantal op tot 24.160 bezitters van een nieuw rijbewijs. Dat zijn er gemiddeld 66 per dag of 465 per week. Als je kijkt naar de evolutie van de afgelopen tien jaar gaat het om een stijging van zeventig procent.

De laatste jaren is er na een periode van daling van de verkopen van bromfietsen sprake van een sterke stijging. De groei zit vooral in de snelle fietsen met elektronische ondersteuning (speed pedelecs). De rol van de 'klassieke' bromfiets is echter nog niet uitgespeeld, zeker niet als het gaat om wat langere woon-werk-verplaatsingen in steden of tussen de steden en buitengebieden. Vanuit de leden van FEBIAC is te horen dat een groot deel van het cliënteel nog steeds kiest voor 'niet trappen'. Ook dat voertuigsegment mogen onze beleidsmakers en de steden en gemeenten dus niet uit het oog verliezen.



An aerial photograph of a paved road winding through a forest. The trees show a mix of green and autumnal yellow and orange. A red car is driving on the road. A large, semi-transparent circular graphic is overlaid on the right side of the image, containing the text 'MILIEU & ENERGIE'.

MILIEU & ENERGIE

OP 11 DECEMBER 2019 stelde de Europese Commissie haar Green Deal voor: haar ambitieuze visie om tegen 2050 het eerste klimaatneutrale continent te zijn. Sommige sectoren moeten volledig decarboniseren, zoals de bouwen, de energieproductie en het transport en dat betekent dus een reductie van 100% van hun broeikasgassen.

De Green Deal is de nieuwe groeistrategie van Europa en is veel breder dan louter een energievisie; zij voorziet ook maatregelen om over te gaan naar een circulaire economie en om de vervuiling van lucht, water en geluid terug te dringen.

Om de 2050-doelstelling te halen, wil de Europese Commissie de doelstelling voor 2030 herzien, gaande van een reductie van de Europese broeikasgassen van 40% naar 50 à 55%. De CO₂-uitstoot van non-ETS-sectoren, waaronder transport, bouw en industrie, moet in België met 35% en in Luxemburg met 40% dalen ten opzichte van het niveau van 2005.

België diende eind 2019 haar Nationaal Klimaat- en Energieplan (NKEP) in bij de Europese Commissie. Het plan bevat alle energie- en klimaatplannen uit de drie gewesten en een federaal luik. Hoewel Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hun eigen objectief om de CO₂-uitstoot te verminderen verhoogd hebben, haalt België haar doelstelling juist niet!

Alle overheden spreken van een modal shift voor personen- maar ook voor goederenvervoer. Wegtransport moet verminderen maar moet ook vergroenen. De komst van alternatieve aandrijvingen wordt aanbevolen en de aangepaste infrastructuur voor deze technologieën uitgebouwd.

Parallel aan de NKEP heeft Europa CO₂-emissiedoelstellingen vastgelegd voor personenwagens, bestelwagens en trucks. Over het jaar 2020 mag de gemiddelde gewogen uitstoot van een nieuwe personenwagen op de Europese markt niet meer bedragen dan 95 gr CO₂/km. Europa hanteert hier een systeem van bestraffing met boetes bij overschrijding en anderzijds een beloning voor zero-emissievoertuigen.

Om de transitie naar groenere voertuigen verder te ondersteunen, kondigde FEBIAC in januari 2020 de oprichting aan van het Low Emission Mobility Platform (LEMP), een samenwerkingsverband tussen 8 organisaties die expertise willen samenbrengen om praktische oplossingen te vinden voor problemen die het gebruik van groenere voertuigen in de weg staan. Samen met Agoria (technologie), Comeos (handel), Confederatie Bouw, Febeg (energie), Renta (voertuigverhuur), Synergrid (netbeheerders) en Traxio (o.a. automobiëldistributie) wordt in eerste plaats nagedacht over publieke en private laadinfrastructuur, slimme laadtechnologie en zero-emissie vrachtoertuigen.

Ook op vlak van communicatie, wil FEBIAC relevante en juiste informatie over alternatieve technologieën verstrekken. Elk jaar organiseert FEBIAC, tijdens de Brussels Motor Show, een ECOForum. Dit jaar bekleedde 'lage emissie mobiliteit' een prominente rol. Mark van Kerkhof van het Nederlandse kenniscentrum APPM lichtte hoe de elektromobiliteit zich in Nederland ontwikkelt, Marc Dillen van de Vlaamse Confederatie Bouw kwam getuigen over de elektromobiliteit in de bouwsector en Evert Vermaut en Catherine Lenaerts spraken over veiligheidsaspecten van elektrische voertuigen.

Het ECOForum werd vervolgd door een ECO-Tour, een bezoek op de standen van zowel de automerken als de tweewielers. Zo konden de leden van FEBIAC hun toekomstige visie aan de deelnemers aan deze ECOTour voorstellen..

LAGE-EMISSIEZONES

Lage-Emissiezones (LEZ) werden in het leven geroepen om de luchtkwaliteit in stedelijk gebied te verbeteren. Sinds begin 2020 zijn de toegangsregels van de LEZ strenger geworden. Het Brussel Hoofdstedelijk Gewest wil nog een stap verder zetten; daarom onderzoekt Leefmilieu Brussel of vanaf 2030 een totaalverbod op diesellootvoertuigen economisch, technologisch en sociaal haalbaar is. Tegen 2035 zouden ook benzinevoertuigen verboden worden. Hiervoor is natuurlijk de ontwikkeling op korte en middellange termijn van alternatieve technologieën, zoals elektrische, hybride en CNG-voertuigen noodzakelijk.



ISTOCK

FEBIAC blijft pleiten voor het toepassen van gelijke toegangs criteria in de verschillende steden en voor een harmonisering van de flankerende maatregelen en van het controlesysteem, dit minstens in de drie gewesten, maar het liefst op Europees niveau.

Ook de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen is primordiaal: laadpalen, CNG-/LNG- en waterstofvulstations en dit voor alle vervoersmodi (2-wielers, wagens, lichte en zware vrachtwagens). Momenteel zijn slechts enkele tientallen publieke laadpalen aanwezig in Brussel; erg ver van de doelstelling opgesteld door de Europese Commissie die 1 laadpaal per 10 elektrische wagens vooropstelt.

De autosector zet zich al jaren in op het vlak van Circulaire Economie en dit op alle niveaus: eco-design, herstelling, recyclage, ... Sommige voorbeelden hiervan door FEBIAC-leden zijn terug te vinden op de nieu-

we website van Febelauto, vb. gebruik van gerecycleerde kunststoffen, duurzame herstellingen, ... In 2019 werd in België 97,3% van het afgedankte autogewicht gerecycleerd, hergebruikt of nuttig toegepast; dat is meer dan opgelegd door de Europese recyclagedoelstelling. Febelauto heeft ook een samenwerkingsakkoord met ongeveer 40 FEBIAC-leden voor de recyclage van batterij-packs afkomstig uit hybride en elektrische voertuigen. Niet alleen de recyclage van de batterijen vormt een belangrijk onderdeel in het concept 'Circulaire Economie', ook het hergebruik en/of 'second life'-toepassingen hiervan zijn essentieel.

Om alles in veiligheid te laten verlopen, heeft Febelauto een nieuwe norm voor de erkende centra opgemaakt. De erkende centra + (EC+) worden erkend als veilige centra voor de ontmanteling van hybride en elektrische voertuigen.

IN 2019 WERD IN BELGIË 97,3%
VAN HET AFGEDANKTE
AUTOGEWICHT GERECCYCLEERD.



VERKEERSVEILIGHEID EN -TECHNOLOGIE

VERKEERSONGEVALLEN

NA ZES JAAR VAN aanhoudende daling, nam helaas in 2019 het aantal verkeersdoden weer toe (+6% of 620 overlijdens). De meeste overlijdens waren te betreuren bij voetgangers, fietsers en auto-inzittenden. Deze stijging komt voornamelijk voor rekening van Wallonië (+11,7%) en in mindere mate voor Vlaanderen (+2,4%). In Brussel was er een daling met 9,5%. Het aantal letselgevallen in

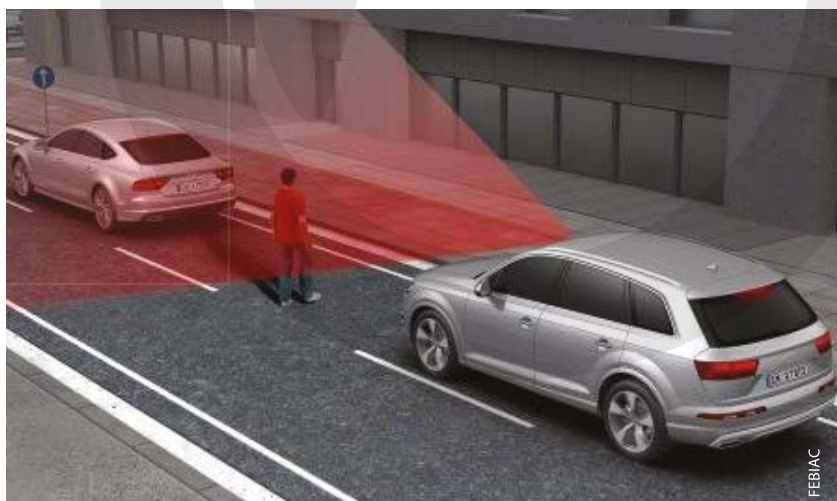
België daalde met 2% bij de vergelijking tussen 2018 en 2019; het aantal gewonden met 3,5%. In Vlaanderen en Wallonië daalde het aantal letselgevallen met 2 à 3%; in Brussel nam het met meer dan 2% toe. Vooral fietsers raakten vaker betrokken in een letselgeval (+2,4%), zeker in Brussel (+17%). Erg positief is het feit dat motorrijders 9% minder betrokken waren bij letselgevallen.

ACTIE EN COMMUNICATIE ROND VERKEERSVEILIGHEID

De steeds betere veiligheidsvoorzieningen in nieuwe voertuigen, bereiken slechts hun maximale effect mits een doordacht verkeersveiligheidsbeleid. Daarom is FEBIAC actief in en vertegenwoordigt zij de stem van de industrie in de verschillende overlegplatformen rond verkeersveiligheid in ons land: het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid; het Vlaams Forum Verkeersveiligheid; de 'Conseil Supérieur Wallon pour la Sécurité Routière' en 'Agence Wallonne pour la Sécurité Routière'; de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid; de Staten-Generaal Verkeersveiligheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; en tenslotte als lid van de Raad van Bestuur van VIAS.

FEBIAC HEEFT INSPRAAK
GEKREGEN BIJ DE CONCEPTEN
EN DE BOODSCHAPPEN VAN
DE SENSIBILISERINGSCAMPAGNES
VOOR MOTORRIJDERS.

FEBIAC heeft onder meer inspraak gekregen bij de concepten en de boodschappen van de sensibiliseringscampagnes voor motorrijders in 2019, zowel in Vlaanderen als in Wallonië. Ook hebben we de communicatie ondersteund bij de organisatie van de Dag van de Motorrijder en la Journée du Motard. FEBIAC organiseerde via de sociale media van Moto.be een campagne om de automobilisten te bedanken om rekening te houden met de motorrijders in het verkeer. Wij gaan ervan uit dat de verbeterde ongevalscijfers bij motorrijders deels te danken zijn aan deze inspanningen.



VEILIGHEIDSTECHNOLOGIE IN VOERTUIGEN

Vanaf 2022 worden in nieuwe voertuigen stapsgewijs extra veiligheidstechnologieën verplicht die de veiligheid van passagiers, voetgangers en fietsers verhogen. De EU-instellingen hebben hierover een akkoord bereikt; een akkoord dat gekend staat als de herziene verordening algemene veiligheid voor voertuigen (General Safety Regulation). De eerste betrachting van voertuigconstructeurs is om veilige voertuigen op de markt brengen en te streven naar zero-incident in het verkeer.

Daarom worden voortdurend nieuwe veiligheidssystemen ontwikkeld en verbeterd, zelfs indien hiervoor geen wettelijke verplichting bestaat. Vermits tot wel 90% van de incidenten toe te schrijven zijn aan het foutief handelen of onjuist inschatten van de bestuurder (of overige weggebruikers), richt het onderzoek van de voertuigindustrie zich vandaag in de eerste plaats op actieve syste-

men die de bestuurder ondersteunen bij het besturen van het voertuig. Door die oplossingen op de markt te brengen dragen de constructeurs dus proactief bij aan een veiligere mobiliteit. De Europese autoconstructeursvereniging ACEA onderschrijft dat geavanceerde veiligheidsfuncties het aantal ongevallen zal verminderen, en tegelijk de weg vrijmaakt voor geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit. Dit versterkt de innovatie- en concurrentievoorsprong van de Europese auto-industrie.

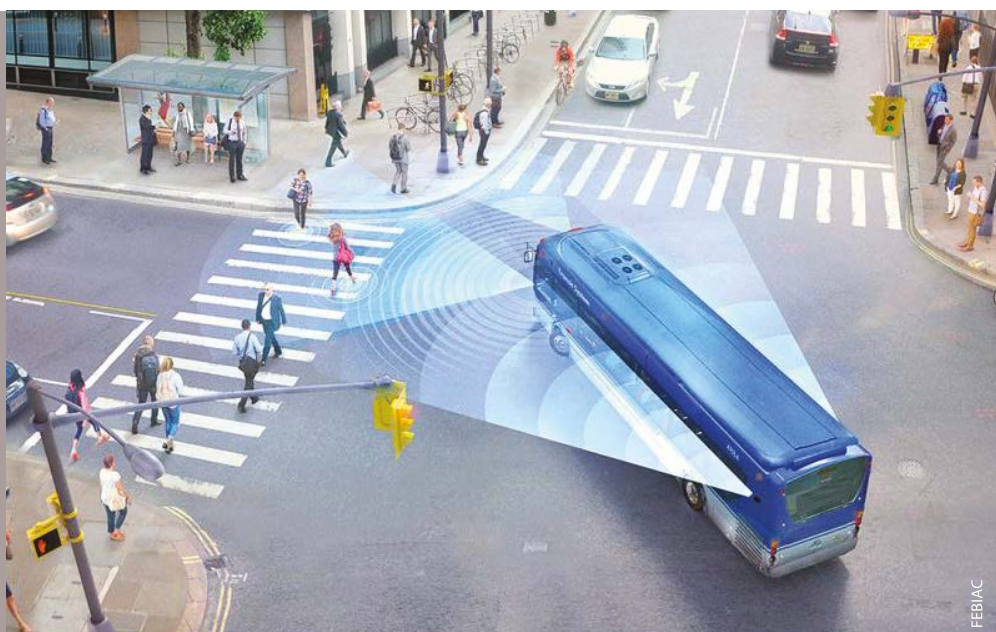
■ **DE NIEUWE VERPLICHTE VEILIGHEIDS-FUNCTIES OMVATTEN ONDER ANDERE:**

Voor auto's, bestelwagens, vrachtwagens en bussen: slaperigheid en verstrooidheid van de bestuurder, intelligente snelheidsondersteuning, achteruitrijbeveiliging en datarecorder.

■ *Voor auto's en bestelwagens:* rijstrookassistentie, precrash-systeem en verbeterde veiligheidsgordels.

■ *Voor vrachtwagens en bussen:* specifieke eisen om het directe zicht te verbeteren en dode hoeken te elimineren, en systemen aan de voor- en zijkant van het voertuig om kwetsbare weggebruikers op te sporen en te signaleren.

FEBIAC dringt aan op integratie van die actieve veiligheidsfuncties in de rijopleiding, bestuurders moeten leren omgaan met rijhulpsystemen en inzicht verwerven in hetgeen zij doen maar ook wat zij niet doen. Automatisering van rijtaken biedt in ieder geval potentieel om menselijke fouten te compenseren en vormt een brug naar nieuwe mobiliteitsoplossingen voor ouderen en personen met een handicap. Het is overigens belangrijk draagvlak en vertrouwen te creëren bij het publiek zodat geautomatiseerde auto's aanvaard worden om, op termijn, de overgang naar autonoom rijden te kunnen maken.





TECHNISCHE DOSSIERS

MASSA VAN VOERTUIGEN OP ALTERNATIEVE BRANDSTOFFEN

HYBRIDEMOTOREN EN MOTOREN op alternatieve krachtbronnen beperken de vervuiling maar maken de voertuigen ook zwaarder dan klassieke voertuigen met verbrandingsmotor. Dat hogere leeggewicht van het voertuig is vooral nefast voor lichte bedrijfsvoertuigen (categorie N1) aangezien de maximaal toegelaten massa van het voertuig onveranderd 3.500 kilogram bedraagt. Daardoor daalt het nuttige laadvermogen.

Om eenzelfde nuttig laadvermogen te behouden, moet het voertuig worden gehomologeerd als zwaar bedrijfsvoertuig (ca-

tegorie N2) maar in dat geval moeten ook andere technische bepalingen en gebruiksvoorwaarden worden nageleefd. Zo moeten bestuurders van N2-voertuigen in plaats van rijbewijs B een rijbewijs C hebben en dat is duurder en moeilijker te behalen. Om enerzijds de uitstoot van broeikasgassen te reduceren en de luchtkwaliteit te verbeteren en anderzijds het gebruik van alternatief aangedreven voertuigen te vergemakkelijken, zou België een bepaling uit de Europese richtlijn 2016/845 met betrekking tot het rijbewijs moeten overnemen. Die bepaling geeft aan dat lidstaten de houders van een rijbewijs B

toestemming kunnen geven om binnen de eigen landsgrenzen te rijden met alternatief aangedreven voertuigen waarvan de maximaal toegelaten massa meer dan 3.500 kilogram maar minder dan 4.250 kilogram bedraagt.

Aangezien die beslissing niet kan worden genomen door een regering van lopende zaken of met beperkte bevoegdheden, moet er snel een volwaardige regering komen die de aantrekkelijkheid van deze 'bestelwagens' op alternatieve brandstoffen verzekert.

OMBOUWTOELATING M1-N1: LAADOPENING ACHTERAAN

Aangezien de controle van de hoogte van de laadopening van een voertuig volgens de Europese richtlijn 2007/46 tot zeer verschillende resultaten leidt naargelang de persoon die de controle uitvoert, hebben de drie gewesten beslist een 'eenvoudige' en 'snelle' methode toe te passen met behulp van een sjabloon om een nationale N1-goedkeuring te kunnen verlenen voor de transformatie van M1 naar N1. Die eenvoudige en pragmatische methode voorkomt dat de geldigheid van de transformatie naderhand wordt betwist.

COVID-19 — TECHNISCHE KEURING

Als gevolg van de lockdown door de coronapandemie werden de stations voor de technische keuring van voertuigen net als vele andere diensten gesloten.

Om ervoor te zorgen dat bestuurders hun voertuigen kunnen blijven gebruiken ondanks het feit dat ze niet binnen de opgelegde termijn gekeurd kunnen worden, hebben de gewesten beslist om groene keuringsbewijzen die tijdens de lockdown vervallen langer geldig te houden en dus de periodieke keuring uit te stellen.

Aangezien de continuïteit van bepaalde economische activiteiten en de toeleveringen aan diverse ondernemingen (voedingssector, gezondheidszorg) cruciaal zijn, hebben de Gewesten eveneens steunmaatregelen genomen om de controles in bepaalde specifieke gevallen toch te laten doorgaan.

Hoewel het betreurenswaardig is dat de maatregelen van Gewest tot Gewest verschillen, is het vooral belangrijk dat er bijzondere maatregelen werden genomen om aan de essentiële behoeften tegemoet te komen.

HET IS BELANGRIJK DAT ER
BIJZONDERE MAATREGELEN WERDEN
GENOMEN OM AAN DE ESSENTIËLE
BEHOEFTE TEGEMOET TE KOMEN.



ISTOCK



FEBIAC
LUXEMBURG

EEN BLOEIENDE MARKT

MET MEER DAN 55.000 INGESCHREVEN

personenwagens is de markt in 2019 ruim 4,2% gegroeid in vergelijking met 2018. Benzinemotoren wonnen 1,7% marktaandeel (van 48,9 naar 50,6%) terwijl dieselmotoren 5% verloren (van 46,9 naar 41,9%). Zuiver elektrische wagens (BEV) vertegenwoordigden een marktaandeel van 1,8% en hybrides (HEV/PHEV) waren goed voor 5,7%.

HOUSE OF AUTOMOBILE

De Raad van Bestuur van het House of Automobile, dat de federaties van de autosector in Luxemburg verenigt (FEDAMO, Mobiz, FEBIAC), kwam elke maand bijeen. Binnen het House of Automobile leidt FEBIAC de werkgroep opleiding en neemt deel aan de werkgroep fiscaliteit.

FEBIAC Luxemburg heeft zijn witboek voor 2020 voorbereid. Dat bevat de maatregelen die door het House of Automobile worden verdedigd en die als inspiratiebron moeten dienen voor de opstelling van wettelijke kaders en voor toekomstige politieke keuzes. Het Witboek 2020 behandelt de volgende onderwerpen: fiscaliteit, elektrische mobiliteit, het klimaatplan en de luchtkwaliteit, personen- en goederenvervoer, de circulaire economie, de verkeersveiligheid, de strijd tegen kilometerfraude en technische terugroep-acties voor voertuigen (RAPEX). Conform verordening (EU) 2018/1999 dient elke lidstaat een geïntegreerd nationaal energie- en klimaatplan uit te werken voor de periode van 2021 tot 2030. In het kader van de openbare raadpleging hebben de drie federaties die lid zijn van het House of Automobile een gemeenschappelijk document voorbereid waarin de opmerkingen van de autosector zijn samengebracht. Dat document werd overhandigd aan de regering.

WERKVERGADERINGEN

Er worden regelmatig ontmoetingen en werkvergaderingen georganiseerd met de ministeries van Mobiliteit, Milieu, Economie en Financiën, alsook met Luxinnovatiën, de Kamer van Ambachten, de Federatie van vaklieden, ADEM (overheidsdienst voor werk) en de ACL (Automobile Club Luxembourgaise).

MARKTSTATISTIEKEN

Na lang onderhandelen heeft FEBIAC Luxemburg verkregen dat de chassisnummers van ingeschreven voertuigen ter beschikking worden gesteld. FEBIAC Luxemburg heeft ook een nieuw gestandaardiseerd verslag kunnen uitwerken dat maandelijks zal worden verspreid en dat ook de verdeling privéwagens/bedrijfswagens en de evolutie van de markt per motortype in kaart brengt. Die rapportering zal vanaf 2020 worden geautomatiseerd.

OPLEIDING

Het opleidingsprogramma voor 2019 omvat de volgende modules: flexibele financiële producten en verkoop van services, process service advisor / receptionist, levering van nieuwe voertuigen, alternatieve motorversies en voorschriften, introductie voor de fleetwereld. Meer dan 250 personen hebben deze opleidingen gevolgd in 2019.

FISCALITEIT

Er werden werkvergaderingen georganiseerd met het Ministerie van Mobiliteit en het Ministerie van Financiën om een progressieve overgang van NEDC naar WLTP te verdeeligen, inclusief een uitstel voor het gebruik van de WLTP-normen voor fiscale doeleinden (verkeersbelasting en VAA).

AANKOOPPREMIES VOOR BEV'S EN PHEV'S

FEBIAC Luxemburg heeft onderhandeld en verkregen dat de aankooppremies voor BEV's en PHEV's in 2020 behouden blijven.

EINDEREKSMODELLEN

Het dossier van de eindereeksmodellen werd actief opgevolgd en gecoördineerd met de leden van FEBIAC, de regering en de administratie voor het beheer van eindereeksmodellen.

ACEA

Luxemburg is actief vertegenwoordigd in het verbindingscomité van ACEA en de gesprekken met het team van ACEA werden geïntensiveerd.

AUTOFESTIVAL 2020

Het Autofestival 2020-diner, dat door FEBIAC Luxemburg wordt georganiseerd en dat de CEO's van de invoerders en leden van de Raad van Bestuur van het House of Automobile verenigt, oogst een groeiend succes en is intussen een traditie geworden.

PROJECT LOGISTIEK CENTRUM 5.0

De werkgroep zet zijn inspanningen en gesprekken voort om dit ambitieuze en strategische project voor de Luxemburgse autosector te realiseren.

BRUSSELS MOTOR SHOW EN ALGEMENE VERGADERING VAN FEBIAC

Een aanzienlijke Luxemburgse delegatie heeft deelgenomen aan de inhuldiging van de Brussels Motor Show en de Algemene Vergadering van FEBIAC.

A vibrant red car is shown from a low angle, with its sleek body panels and bright lights creating a dynamic, blurred background. A large, semi-transparent circular graphic is centered over the car, containing the text 'PUBLIC AFFAIRS' in a clean, white, sans-serif font. The overall aesthetic is modern and high-tech.

PUBLIC
AFFAIRS

ALS SECTORFEDERATIE beschikt FEBIAC over uitgebreide kennis in de mobiliteit en wensen wij onze dossier- kennis te delen in het maatschappelijk debat, in het belang van onze leden én in het algemeen belang. Dit gebeurt door tussenkomst van de gehele directie en in het bijzonder via het departement Public Affairs, dat fungeert als eerste aanspreekpunt voor beleidsmakers.

In aanloop naar de federale, regionale en Europese verkiezingen van 26 mei 2019 publiceerde FEBIAC haar politiek memorandum. Als automobielfederatie vragen we om bijkomende investeringen in (slimme) infrastructuur, om het potentieel van geconnecteerde, autonome en gedeelde voertuigen optimaal te benutten.

Het debat over de vergroening van de autofiscaliteit zal ook de komende jaren opnieuw worden gevoerd. FEBIAC blijft geloven in het potentieel van de slimme kilometerheffing ter vervanging van de huidige autofiscaliteit, en geflankeerd met maatregelen die de automobilist toelaten om deze heffing te vermijden.

Het reduceren van de ecologische voetafdruk van de mobiliteit is een tweede prioriteit. Met de invoering van de 95 gr CO₂-doelstelling voor nieuwe wagens in Europa, kwamen geëlektrificeerde voertuigen in grote getalen op de markt. Tegelijk wordt duidelijk dat sturing en ondersteuning noodzakelijk is om een doorgedreven decarbonisatie van de mobiliteit te realiseren die tevens aantrekkelijk is voor ondernemingen en consumenten.

In het bijzonder ter ondersteuning van de elektrificatie zijn bijkomende inspanningen noodzakelijk voor de uitbouw van geschikte laadinfrastructuur en de ontwikkeling van marktmodellen die deze investeringen rentabiliseren. Om dit beleid te ondersteunen heeft FEBIAC, in samenwerking met 7 andere sectorfederaties, het Low Emission Mobility Platform opgericht (meer info pagina 29).

Ten slotte herhalen we ons pleidooi voor een aantrekkelijk ondernemingsklimaat om de automobielandustrie te verankeren en de 120.000 arbeidskrachten in de sector te beschermen. Onze sector gaat de komende jaren intensief op zoek naar specialisten in elektromobiliteit en digitalisering, wat uitdagingen en opportuniteiten biedt voor ons onderwijs.

In ons memorandum werd voor de eerste keer aandacht besteed aan het potentieel van de gedeelde en digitale mobiliteit om tegemoet te komen aan nieuwe mobiliteitsbehoeften van de consumenten en bedrijven, en aan de mobiliteitsbehoeften van burgers die zich niet in de mogelijkheid bevinden om een voertuig te bezitten. Met de oprichting van een nieuwe sectie en het salon “#WeAreMobility” bevestigt FEBIAC haar engagement om haar leden die actief zijn in deze markt te ondersteunen bij de ontplooiing van hun activiteiten.

In het kader van het mobiliteitsdebat onderhield FEBIAC veelvuldige contacten met regionale, federale en Europese vertegenwoor-

digers in ons land, alsook de verschillende federaties waarbij FEBIAC is aangesloten. Zo gaf FEBIAC input bij de uitwerking van het mobiliteitsbudget, en het debat rond autofiscaliteit bij de overgang van NEDC naar WLTP bleef ook vorig jaar een prioriteit, alsook de inspanningen van de sector om een emissiearme mobiliteit te realiseren.

FEBIAC nam veelvuldig het woord in debatten over de ontwikkelingen in de automobielandustrie en de uitdagingen inzake mobiliteit. Zo werd FEBIAC uitgenodigd voor een hoorzittingen over de vergroening van het bedrijfswagenpark in de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

Tijdens het autosalon 2020 verwelkomden we meerdere nationale en Europese beleidsmakers en diplomatieke vertegenwoordigers voor een bezoek aan de verschillende auto- en motomerken voor een gesprek over de automobielandustrie en mobiliteitsproblematieken.

Op maandag 13 januari 2020 vond het European Automotive Forum plaats dat tweemaaljaarlijks wordt georganiseerd. Het thema van deze editie was “Skills & Jobs”, en de behoefte van de industrie aan geschoolde krachten met een achtergrond in technologie en nieuwe aandrijvingen. Tijdens dit high-level event gingen hoge vertegenwoordigers van constructeurs, distributie en uit de Europese politiek met elkaar in debat over de prioriteiten voor onze sector in Europa in aanwezigheid van meer dan 150 deelnemers.

HET REDUCEREN VAN DE ECOLOGISCHE VOETAFDRIJK VAN DE MOBILITEIT IS EEN PRIORITEIT.

#WEARE
MOBILITY

#WEARE
MOBILITY
by FEBIAC

IN 2019 TOONDE de ontluikende markt van de nieuwe mobiliteit zich uitdagender dan voorheen. Deze constant evoluerende markt zag enkele spelers verdwijnen terwijl er nieuwe spelers in de arena traden en anderen hun krachten bundelden.

#WAM SECTION – In de sectie #WeAreMobility, die de actoren op het gebied van multimodale mobiliteit en digitale technologie verenigt, wil FEBIAC luisteren naar de problemen waarmee zij kampen om deze zo goed mogelijk door te geven aan de overheden. Het mobiliteitsbudget was een prioritaire as, waaraan we heel wat gewerkt hebben. Andere dossiers, zoals MaaS in Brussel, werden naderhand toegevoegd aan de gesprekken.

#WAM TOURS – Tijdens de #WAM Tours kan de bezoeker met de hulp van een instructeur kennismaken met een micromobiliteitsvoertuig. Op die manier willen we de nadruk leggen op het ludieke aspect om hen de principes voor een goed en veilig gebruik van deze voertuigen optimaal bij te brengen. In 2019 heeft FEBIAC niet minder dan 22 #WAM Tours georganiseerd in heel België. Dat stemt overeen met een totaal van meer dan 2.500 uitgevoerde tests voor alle voertuigen samen. #WeAreMobility by FEBIAC was ook aanwezig op de autoloze dagen in Antwerpen (15/09) en Brussel. Steps konden op de grootste belangstelling rekenen, wellicht omdat het aantal obstakels voor gebruik erg klein is. Het monowiel blijft dan weer zonder twijfel de 'eye catcher' van deze sessies.

#WAM SALON – Voor de derde editie in januari 2020 heeft het Salon #WeAreMobility zijn intrek genomen in de Patio, het hart van de Brussels Motor Show. Speciaal voor deze gelegenheid vertegenwoordigden 28 exposanten tien dagen lang diverse en gevarieerde domeinen (gedeelde mobiliteit, laadpalen, verkopers van fietsen en steps, parkeeroplossingen, aanverwante services zoals banken en verzekeringen, enz.). Om de bezoekers verschillende ervaringen aan te bieden, waren er bovendien een testpiste voor micromobiliteitsvoertuigen (goed voor 11.000 tests) en een rad van fortuin waarmee de bezoekers loten bij de exposanten konden winnen.

#WAM TALKS – Eveneens in het kader van de Brussels Motor Show verenigde de tweede editie van de #WAM Talks 200 deelnemers die kwamen luisteren naar en vragen stelden aan tien sprekers die verschillende facetten van de mobiliteitsverandering kwamen belichten, gaande van een marketingbenadering tot een uitleg over globale verbruikstrends en de menselijke motivatie om te veranderen.

#WAM MAGAZINE & MOBILITY SCAN – Tot slot heeft FEBIAC in 2019 het #WAM Magazine en de #WAM Mobility Scan gelanceerd. #WAM magazine is een tweemaandelijks blad dat wordt geïntegreerd in een dagblad en een gespecialiseerd tijdschrift. Informeren blijft meer dan ooit de bestaansreden van #WAM! En om goed te informeren, moet je je publiek kennen. Daarom werd in oktober 2019 een Mobility Scan gelanceerd. Deze leverde meer dan 2.500 enquêtes op, die bepaalde gedragingen op het gebied van mobiliteit aan het licht bracht, waaronder het belang van tijd, comfort en veiligheid tijdens verplaatsingen. Ze belichtte ook de hoofdredenen voor verplaatsingen (weinig verrassend 'gaan werken', 'vrijtijdsbesteding' en 'naar school gaan') en wees ook uit dat deelscooters de beste rating op het gebied van mobiliteitservaringen kregen.





98^e BRUSSELS
MOTOR SHOW
EEN COMPLEET
SUCCES!

EQ



DE 98^e EDITIE van de Brussels Motor Show is erin geslaagd om tussen 10 en 19 januari niet minder dan 501.189 bezoekers te lokken. Gesterkt door een affiche die achttien wereldpremières, tien Europese productpresentaties en ruim honderd Belgische premières aankondigde, verdiende deze editie van de Brussels Motor Show al voor de publieksoening een plaats in het lijstje van salons die het grootste aantal primeurs samenbrachten in de Belgische hoofdstad.

Ook stelden automobilisten nooit eerder in de autogeschiedenis zo veel vragen als dit jaar. Andere factoren die hebben bijgedragen tot het immense succes van de 98e Brussels Motor Show waren de snelle ontwikkeling van alternatieve aandrijfsystemen ter vervanging van de klassieke benzine- en dieselmotoren en het groeiende milieubewustzijn van automobilisten die hun ecologische voetafdruk willen beperken zonder te raken aan hun individuele mobiliteit. Het hoofdoel van het organisatiecomité bestond er logischerwijze in om de bezoekers zo goed mogelijk te informeren over de jongste technologische nieuwigheden die de autosector heeft ontwikkeld.

Als tweede doelstelling wilde de 98e Brussels Motor Show een podium bieden voor alternatieve mobiliteitsoplossingen. Zo werden de gemotoriseerde tweewielers uitgesteld in Paleizen 8 en 9, een strategische locatie die bij eerdere salons ontegensprekelijk in de smaak viel bij exposanten en bezoekers. Deze centrale locatie voor tweewielers vormt niet alleen een blijk van erkenning voor de motorsector maar bood ook de garantie dat elke bezoeker met dit fascinerende universum kon kennismaken.

En dat is nog niet alles. #WeAreMobility, dat de twee vorige edities werd georganiseerd in Paleis 10 en slechts een beperkte periode toegankelijk was, bleef dit jaar voor het eerst gedurende de hele salonperiode open. En om zoveel mogelijk bezoekers te sensibiliseren, was de tentoonstelling dit keer gevestigd in de Patio van Brussels Expo, waar ze het hart van de Brussels Motor Show vormde. Tien dagen lang werden de vele facetten van de micromobiliteit en gedeelde mobiliteit er voorgesteld aan de bezoekers van het grootste evenement van het land. Editie 2020



98° BRUSSELS MOTOR SHOW: EEN COMPLEET SUCCES!

van #WeAreMobility bracht een dertigtal exposanten samen rond een testpiste waar het publiek kon kennismaken met mobiliteitsoplossingen zoals elektrische steps, elektrische fietsen en eenwielers. Deze vervoersmiddelen werden gevoed door een laadpaal die speciaal werd ontwikkeld door FEBELAUTO en die gereviseerde batterijen van elektrische auto's gebruikte. Daarnaast boden ambassadeurs van #WeAreMobility de bezoekers van de Brussels Motor Show ook de mogelijkheid om deel te nemen aan een 'Mobility Scan' om ze te laten nadenken over de manier waarop ze hun verplaatsingen organiseren. Een uitstekende manier om mensen te sensibiliseren voor dit onderwerp.

De 98^e editie van de Brussels Motor Show werd ook gekenmerkt door de zesde editie van de Dream Cars-tentoonstelling. De tentoonstelling Dream Cars, die in 2011 werd voorgesteld als een tijdelijke expositie, groeide al snel uit tot een niet te missen blikvanger van de Brussels Motor Show. Daarom was Dream Cars in januari 2020 voor de tweede keer te bezoeken gedurende de hele salonperiode, een beslissing die zonder twijfel in de smaak viel bij bezoekers met een hart voor zeldzame en prestigieuze auto's.

Net als de Brussels Motor Show zelf was de thematentoonstelling 'Dream Cars' helemaal volgeboekt. 40 podia en 28 exposanten (waaronder 24 autoconstructeurs en artisanale ondernemingen) vonden een plaats in Paleis 1, dat zich in de loop van de edities wist op te werken tot een referentie

op het gebied van 'automobiele passie'. Na de sferen 'Franse Tuinen' (2015), 'Winter Chic' (2017) en 'Magic City Light' (2019) opteerden men dit keer voor een lentegevoel om de bolides in Paleis 1 perfect tot hun recht te laten komen.

Deze expo, die toegankelijk was met een extra ticket, verenigde veertig van 's werelds meest exclusieve auto's en wist 112.000 dromers aan te trekken (meer dan een salonbezoeker op vijf).

Tot slot had de Brussels Motor Show nog een andere doelstelling: het jonge publiek warm maken voor de autosector en de beroepen die daarmee gepaard gaan. Die doelstelling werd verwezenlijkt door de aanwezigheid van diverse constructeurs maar ook door de actie 'Job On Wheels by FEBIAC'.

Door op tien dagen tijd ruim een half miljoen bezoekers naar Brussel te lokken, was de 98e Brussels Motor Show zonder de minste twijfel een succes voor de organisatoren. Die toevloed illustreert ook eens te meer hoe sterk het Belgische publiek gehecht is aan de fundamentele vrijheid om zijn verplaatsingen met kennis van zaken in te plannen, ver van de bedreigingen, beperkingen en verboden die sommigen trachten op te leggen.

Als afsluiter van het salon hebben de organisatoren van de Brussels Motor Show reeds beslist dat de volgende, 99^e editie van het salon zal plaatsvinden van 15 tot 24 januari volgend jaar.



DE 98° BRUSSELS MOTOR SHOW WAS
ZONDER DE MINSTE TWIJFEL EEN SUCCES
VOOR DE ORGANISATOREN

COMMUNICATIE & SOCIAL MEDIA

ONZE FEDERATIE, die heel wat economische, ecologische en technologische uitdagingen moet overwinnen en tegelijk wordt geconfronteerd met een alsmat sterkere oppositie vanuit een bepaalde hoek, heeft nieuwe communicatietools uitgewerkt om mensen die belangstelling hebben voor de auto-, motor- en bestelwagensector optimaal te informeren.

Daarbij werd er voorrang gegeven aan de sociale netwerken, waar het aantal volgers de voorbije twaalf maanden met 35,6 procent is gestegen – en dat op geheel organische wijze – tot een totaal van 8.200 abonnees eind maart 2020. Om die reden hebben we bijzondere aandacht besteed aan het B2B-platform van LinkedIn.

Behalve de frequente en kwalitatieve publicatie, werden er ook grafische tools gecreëerd om de evolutie en de trends van de Belgische automarkt te illustreren. Registratie van nieuwe inschrijvingen, motortypes, evolutie van de CO₂-emissies, inschrijvingen per type van eigenaar... Elke maand heeft een eigen thema.

Om bepaalde foutieve informatie of clichés geopperd door de tegenstanders van de autosector te ontcrachten, hebben we aantal thematische Facts & Figures uitgewerkt. Deze informatiefiches, die maandelijks worden gepubliceerd, hebben maar een doel: de waarheid over bepaalde sleuteldossiers aan het licht brengen, zoals over de CO₂-uitstoot van

het wagenpark of de afmetingen en het veronderstelde gevaarlijke karakter van SUV's.

Als aanvulling op die initiatieven hebben we ons informatiebulletin, FEBIAC Info, volledig herwerkt om het om te vormen tot een digitale nieuwsbrief die veel beter aansluit bij de tijdsgeest door kortere ontwikkelingstermijnen en dus een hogere reactiviteit te verzekeren. FEBIAC Insights maakt het mogelijk om de lopende dossiers en de acties van onze verschillende diensten voor te stellen en tegelijk een nauw contact met de leden te onderhouden.

BRUSSELS MOTOR SHOW

Met meer dan 1.400 geaccrediteerde journalisten heeft het 98^e auto-, moto- en mobiliteitssalon opnieuw bewezen het grootste publieks- en persevenement van België te zijn. Het perssucces van het Salon 2020 werd bevestigd door een analyse die de onderneming Meltwater uitvoerde voor rekening van de Communicatieafdeling van FEBIAC. Deze analyse, die zich enkel toespitste op online publicaties, heeft uitgewezen dat meer dan 1,2 miljard potentiële lezers werden bereikt met de publicaties over ons evenement.

Naar aanleiding van de schrapping van het mobiliteitsprogramma op de RTBF heeft de Communicatieafdeling bovendien samengewerkt met de Belgische openbare omroep om elke dag in prime time een video over het salon uit te zenden, en dat gedurende de hele looptijd van het salon. Dat initiatief kon op heel wat succes rekenen bij het publiek.



FEBIAC
ACADEMY

DE FEBIAC ACADEMY organiseert opleidingen en conferenties voor de autosector, opgebouwd rond drie pijlers. Elk van die pijlers heeft als doel om de kennis en vaardigheden van professionals in onze sector te optimaliseren en verrijkende professionele ontmoetingen te organiseren.

ADVANCED AUTOMOTIVE MANAGEMENT

Deze managementopleiding over het beheer van een concessie werpt zich op als een referentie in dit segment. Deze opleiding, die zowel personeel uit de voertuighandel als van de importeurs van alle merken aantrekt, viert in 2020 haar twintigste editie. Ze zal van start gaan in oktober, net nadat de huidige, negentiende editie is afgesloten. De laatste lessen en het eindwerk van deze editie werden uitzonderlijk uitgesteld tot september en oktober, als gevolg van de lockdown veroorzaakt door COVID-19.

Aan de hand van een cyclus van zeventien opleidingsdagen en de uitwerking van een casestudie bereidt de masterclass 'Advanced Automotive Management' de deelnemers voor op de opportuniteiten en gevaren van het nieuwe ecosysteem voor mobiliteit.

WORKSHOPS

De workshops bestaan uit korte opleidingen (een hele of halve dag) waarmee de deelnemers hun kennis op een heel praktische wijze kunnen uitbreiden in kleine werkgroepen. In 2019-2020 werden de volgende thema's aangesneden (niet-exhaustieve lijst): update rond autofiscaliteit, receptionist en serviceadviseur, verkoop en financiering, magazijn- en wisselstukkenbeheer, enz.

Daarnaast werd de opleiding AAM Extensie geïntroduceerd, die enkel is voorbehou-

den aan de alumni van Advanced Automotive Management en die drie dagen in beslag neemt. Ze was opgebouwd rond de volgende thema's: strategische planning, implementatie van strategische keuzes en pragmatisch gedragsmodel.

CONFERENTIES

Onze conferenties handelden over de uitdagingen en vragen van het moment en dienden om mensen die actief zijn in de autosector te laten nadenken.

Het personeel van onze leden en mensen die eerdere opleidingen van de FEBIAC Academy hadden gevolgd, konden de volgende conferenties gratis bijwonen:

RAPEX – Safety Gate
HR-cyclus
Publiciteit in de autosector

Om zijn activiteiten bij zoveel mogelijk leden bekend te maken, is de FEBIAC Academy actief op sociale netwerken en ontwikkelt ze momenteel een website, die in juni 2020 online gaat. Die website zal geïnteresseerden in staat stellen om zich nog makkelijker online in te schrijven voor onze trainingen en om op de hoogte te blijven van onze activiteiten via de bijbehorende nieuwsbrief.

Door in te spelen op de eisen van onze sector wil onze federatie zijn services en aanbod aanpassen ter ondersteuning van de spelers uit een sector die creatief moet zijn en die open moet staan voor verandering en mobiliteit na de COVID19-crisis.

Het blijvende succes dat de initiatieven van onze FEBIAC Academy oogsten, toont aan dat onze leden en hun netwerken onze initiatieven naar waarde schatten.

HULP VOOR ONDERWIJS EN OPLEIDING

Job On Wheels by FEBIAC (JOW) is een programma dat FEBIAC in 2013 in het leven heeft geroepen om het onderwijs en de opleiding tot technische beroepen in de mobiliteit wil ondersteunen.

Om de leerkrachten te helpen bij de voorbereiding van hun lessen, hebben ze via een beveiligde login toegang tot een online bibliotheek met didactisch materiaal over de nieuwe technologieën, waaronder technische handleidingen en de inhoud van opleidingen die FEBIAC heeft georganiseerd.

Sinds 2012 ondersteunt JOW de vzw WorldSkills Belgium. Die steun zorgde voor de aanwezigheid van een Belgische kandidaat op het Wereldkampioenschap van de automobielberoepen in 2019, in de categorie autotechnologie. Datzelfde partnerschap stelt JOW in staat om elk paar jaar een stand op de Brussels Motor Show te voorzien, waar opleidingen voor verschillende beroepen in de autosector worden voorgesteld.



DATA
SERVICES

DE AFDELING DATA SERVICES van FEBIAC is de toonaangevende bron van informatie met betrekking tot de markt en het Belgische park van auto's, gemotoriseerde tweewielers en bedrijfsvoertuigen.

Data Services heeft zijn reputatie verworven door dag na dag de inzameling, controle, verwerking en verrijking van gegevens met betrekking tot de voertuigenmarkt in België (en in beperkte mate in Luxemburg) te garanderen, en dat via diverse bronnen: FOD Mobiliteit en Transport, invoerdersbedrijven, Technicar, RENTA, GOCA,...

Die informatie is uiteraard beschikbaar voor onze eigen diensten, meer bepaald voor de opstelling van het jaarverslag met alle cijfers die u terugvindt in ons Data Digest. Maar daar blijft het niet bij want we leveren ook elk jaar meer dan 14.000 verslagen aan onze klanten, en dat in de vorm van gestandaardiseerde statistieken, gepersonaliseerde berekeningen en analyses.

Een van de grootste troeven van Data Services in de behandeling van die gegevens is ontegensprekelijk Technicar, de technische database van FEBIAC. Die database is essentieel voor de statistieken die Data Services genereert. De statistieken stellen alle spelers in onze sector in staat om de evolutie van de Belgische automarkt heel nauwkeurig op te volgen op basis van de inschrijvingsgegevens.

Het is dan ook cruciaal dat Technicar een onberispelijk, compleet en up-to-date dossier bijhoudt. Onze gegevensbank bundelt immers alle technische kenmerken van alle auto's, voertuigen voor gemengd gebruik, bestelwagens en motorfietsen die in België op de markt worden gebracht.

De gegevens met betrekking tot de motor (cilinderinhoud, vermogen, brandstof, transmissie, enz.), de afmetingen (lengte, breedte,

hoogte, koffervolume, enz.), de officiële verbruikscijfers (in en buiten de stad, gemengde cyclus), het gewicht (MTM, rijklaar leeggewicht, gewicht van de aanhangwagen, enz.), de voornaamste uitrusting, de catalogusprijs, enz. zijn opgenomen in onze bestanden en vormen cruciale criteria voor de segmentatie van de auto-inschrijvingen.

ENKELE KERNCIJFERS:

■ Totaal aantal technische fiches van voertuigen sinds de lancering van

■ Technicar: 237.166

Oudste technische fiche in Technicar: 14/04/1969

Met de versnelde overgang naar WLTP en IVI en de niet-gecommuniceerde verplichting van de DIV om ook de andere categorieën van voertuigen over te zetten naar IVI, wordt ons Data Services-team tot het uiterste gedreven om alle nodige gegevens te verzamelen.

TAXTOOL

De grotendeels geregionaliseerde voertuigbelasting is complexer dan ooit. Daarom heeft de afdeling Data Services van FEBIAC de toepassing Taxtool ontwikkeld (www.febiac.be/taxtool), die gemakkelijk kan worden geïntegreerd in (merk)eigen applicaties.

Op basis van een vijftiental invoerparameters berekent de toepassing veertig verschillende bedragen, barema's en gepersonaliseerde belastingpercentages: belasting op in- en verkoop, jaarlijkse verkeersbelasting, eventuele premies of malussen, per gewest, per type van eigenaar (leasingmaatschappij, onderneming zonder leasing, particulier of zelfstandige), voordeel van alle aard, aftrekbaarheid, verworpen kosten en aftrekbare btw, en dat met inbegrip van alle bijzondere gevallen en uitzonderingen. Ook brengen we de nodige aanpassingen aan zodra de regels veranderen of er indexeringen plaatsvinden.

HET IS CRUCIAAL DAT TECHNICAL EEN ONBERISPelijk, COMPLEET EN UP-TO-DATE DOSSIER BIJHOUDT.

DATA SERVICES

DIGITAL 360 – ASKLEE

Elektrisch rijden wordt langzaam maar zeker de nieuwe norm. Enerzijds neemt het aantal beschikbare modellen op de markt hand over hand toe en anderzijds stijgt ook hun kwaliteitsniveau en gebruiksgemak dag na dag. Daar dragen de groeiende aandacht en bekommernis om het milieu en onze ecologische voetafdruk sterk toe bij. Toch stellen veel mensen zich nog vragen bij elektrische wagens en blijven hardnekkige vooroordelen de ronde doen.

Zijn elektrische wagens wel degelijk ecologischer dan de conventionele modellen? Welke afstand kan ik afleggen met een volle batterij? Zijn er voldoende laadpunten beschikbaar? Het zijn maar enkele van de vele vragen die nog steeds gesteld worden en die mensen er vaak van weerhouden om de stap te zetten.

De app 'AskLee', ontwikkeld door de afdeling Digital 360 van FEBIAC, tracht al deze vragen te beantwoorden. Het volstaat om de app op uw iOS- of Android-smartphone te installeren. Vervolgens brengt de app uw rijgewoonten in kaart om op basis daarvan een score te berekenen die aangeeft in welke mate een elektrische wagen voor u geschikt is. AskLee onderzoekt dus in welke mate een elektrische auto aan uw persoonlijke behoeften kan voldoen. De app analyseert uw rijprofiel en geeft u een overzicht van de parameters die bepalen of u klaar bent om over te stappen op een elektrische wagen. Ook geeft ze u een schatting van de potentiële besparing en doet ze aanbevelingen voor de batterijcapaciteit die u nodig hebt om uw dagelijkse ritten op elektriciteit te kunnen uitvoeren.

AskLee werd gelanceerd op de Brussels Motor Show 2020 en vond al snel zijn weg naar het grote publiek. Na nauwelijks enkele maanden kunnen we al vaststellen dat we gegevens ontvangen voor zowat heel het Belgische wegennet. De app werd tijdens

de Brussels Motor Show ook gepromoot als een digitale gids om bezoekers te informeren over het alsmaar rijkere gamma hybridewagens en elektrische wagens.

Een eerste grondige analyse van de verzamelde gegevens heeft uitgewezen dat 50 procent van de gebruikers nu reeds zou kunnen overstappen naar een elektrische wagen zonder hun rijgewoonten aan te passen. De resultaten van onze analyse steunen op metingen en gegevens die ons – in tegenstelling tot bij een enquête – een onderbouwd en betrouwbaar resultaat geven.

Het is duidelijk dat de bocht naar elektrisch rijden is ingezet. Dankzij AskLee kunnen we zonder enige twijfel bevestigen dat de vooroordelen en bezorgdheid van veel mensen vaak niet gefundeerd zijn. Twee concrete voorbeelden: AskLee-gebruikers komen tijdens hun ritten gemiddeld veel meer laadpunten tegen dan ze denken en ze kunnen vaak veel meer dagelijkse ritten uitvoeren met een volle batterij dan verwacht. Zo hebben we vastgesteld dat de meeste bestuurders bij ritten van meer dan 5 kilometer gemiddeld zes laadstations in de buurt van hun route tegenkomen. Het gemiddelde verbruik bedroeg 19 kWh per 100 kilometer en bestuurders zouden gemiddeld dertig ritten kunnen maken zonder bij te laden.

De volgende fase, die momenteel wordt geïmplementeerd door de Digital 360-afdeling van FEBIAC, bestaat erin om de AskLee-technologie te gebruiken om een B2B-service aan te bieden. Die service zal bijdragen tot de vergroening van het bedrijfswagenpark.

Het B2B-platform van AskLee zal ondernemingen de middelen en mogelijkheden geven om weloverwogen de juiste keuzes te maken, en zo bij te dragen tot een park van rendabele en milieuvriendelijke bedrijfswagens die perfect beantwoorden aan de behoeften van elke werknemer.

HET IS DUIDELIJK DAT DE
OVERSTAP NAAR DE ELEK-
TRISCHE AUTO IS GEMAAKT.



DATA DIGEST

EVOLUTIE VAN DE INSCHRIJVINGEN VAN NIEUWE EN TWEEDEHANDSE WAGENS

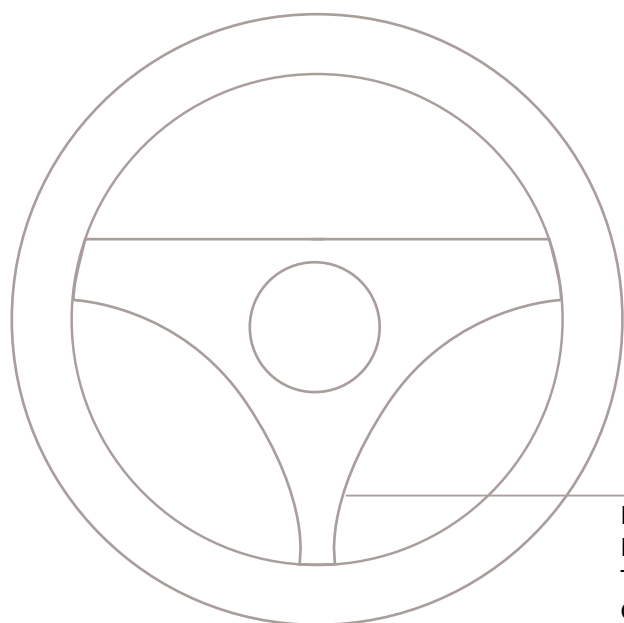
	NIEUWE	%	TWEEDE- HANDSE	%
1991	462.125	-	531.514	-
1992	466.195	0,9%	556.132	4,6%
1993	375.409	-19,5%	571.410	2,7%
1994	387.348	3,2%	616.691	7,9%
1995	358.868	-7,4%	611.525	-0,8%
1996	397.359	10,7%	621.013	1,6%
1997	396.240	-0,3%	624.835	0,6%
1998	452.129	14,1%	644.519	3,2%
1999	489.621	8,3%	672.311	4,3%
2000	515.204	5,2%	674.385	0,3%
2001	488.683	-5,1%	665.432	-1,3%
2002	467.569	-4,3%	670.533	0,8%
2003	458.796	-1,9%	652.741	-2,7%
2004	484.757	5,7%	666.238	2,1%
2005	480.088	-1,0%	649.522	-2,5%
2006	526.141	9,6%	687.793	5,9%
2007	524.795	-0,3%	654.479	-4,8%
2008	535.947	2,1%	645.024	-1,4%
2009	476.164	-11,2%	673.371	4,4%
2010	547.347	14,9%	666.249	-1,1%
2011	572.211	4,5%	645.854	-3,1%
2012	486.737	-14,9%	643.453	--0,4%
2013	486.065	-0,1%	655.020	1,8%
2014	482.939	-0,6%	653.078	-0,3%
2015	501.066	3,8%	673.325	3,1%
2016	539.519	7,7%	651.8 31	-3,2%
2017	546.558	1,3%	661.146	1,4%
2018	549.632	0,6%	657.341	-0,6%

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer - FEBIAC

INSCHRIJVINGEN VAN NIEUWE EN TWEEDEHANDSE WAGENS PER REGIO

		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
BRUSSELS HOOFD- STEDELIJK GEWEST		142.081	141.063	144.267	138.820	136.518	136.512	134.511
	NIEUWE	78.306	78.470	81.790	76.135	75.368	74.568	75.112
	TWEEDEHANDS	63.775	62.593	62.477	62.685	61.150	61.944	59.399
VLAAMS GEWEST		633.608	626.107	657.668	663.551	681.759	681.071	689.182
	NIEUWE	267.860	263.110	281.517	310.346	320.235	325.569	332.225
	TWEEDEHANDS	365.748	362.997	376.151	353.205	361.524	355.502	356.957
WAALS GEWEST		365.396	368.847	372.456	388.979	389.427	389.390	377.796
	NIEUWE	139.899	141.359	137.759	153.038	150.955	149.495	142.666
	TWEEDEHANDS	225.497	227.488	234.697	235.941	238.472	239.895	235.130
TOTAAL BELGIË		1.141.085	1.136.017	1.174.391	1.191.350	1.207.704	1.206.973	1.201.489
	NIEUWE	486.065	482.939	501.066	539.519	546.558	549.632	550.003
	TWEEDEHANDS	655.020	653.078	673.325	651.831	661.146	657.341	651.486

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer - FEBIAC



1.201.489

IN 2019 WERDEN 550.003
NIEUWE WAGENS EN 651.486
TWEEDEHANDSWAGENS
GEREGISTREERD IN BELGIË.

INSCHRIJVINGEN VAN NIEUWE AUTO'S PER REGIO EN PER BRANDSTOFSOORT

	2015	2016	2017	2018	2019
BRUSSELS HOOFD- STEDELIJK GEWEST	81.790	76.135	75.368	74.567	75.112
BENZINE	23.359	26.579	30.986	37.279	42.449
DIESEL	56.806	47.076	40.991	32.862	27.463
LPG	0	2	0	1	1
ELEKTRICITEIT	229	339	448	471	1.009
AARDGAS - CNG	60	53	200	256	322
HYBRIDE PLUG-IN (PHEV)	311	652	1.138	1.264	1.295
HYBRIDE (HEV)	1.023	1.431	1.605	2.434	2.572
WATERSTOF	2	3		0	1
VLAAMS GEWEST	281.517	310.346	320.235	325.569	332.225
BENZINE	106.279	138.474	151.211	186.957	199.775
DIESEL	167.410	156.414	147.596	115.915	105.392
LPG	58	103	133	133	82
ELEKTRICITEIT	994	1.524	1.967	2.612	6.553
AARDGAS - CNG	540	2.007	2.133	3.242	2.720
HYBRIDE PLUG-IN (PHEV)	1.862	5.825	9.385	7.346	6.724
HYBRIDE (HEV)	4.372	5.994	7.806	9.356	10.972
WATERSTOF	2	5	4	8	7
WAALS GEWEST	137.759	153.038	150.955	149.495	142.666
BENZINE	59.616	74.266	81.496	97.650	96.391
DIESEL	76.106	75.935	64.735	46.292	39.662
LPG	59	47	53	36	31
ELEKTRICITEIT	133	184	294	557	1.267
AARDGAS - CNG	56	78	154	489	462
HYBRIDE PLUG-IN (PHEV)	322	721	1.288	985	905
HYBRIDE (HEV)	1.467	1.807	2.935	3.486	3.948
WATERSTOF	0	0	0	0	0
TOTAAL BELGIË	501.066	539.519	546.558	549.631	550.003
BENZINE	189.254	239.319	263.693	321.886	338.615
DIESEL	300.322	279.425	253.322	195.069	172.517
LPG	117	152	186	170	114
ELEKTRICITEIT	1.356	2.047	2.709	3.640	8.829
AARDGAS - CNG	656	2.138	2.487	3.987	3.504
HYBRIDE PLUG-IN (PHEV)	2.495	7.198	11.811	9.595	8.924
HYBRIDE (HEV)	6.862	9.232	12.346	15.276	17.492
WATERSTOF	4	8	4	8	8

	2015	2016	2017	2018	2019
BRUSSELS HOOFD- STEDELIJK GEWEST					
BENZINE	28,6%	34,9%	41,1%	50,0%	56,5%
DIESEL	69,5%	61,8%	54,4%	44,1%	36,6%
LPG	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ELEKTRICITEIT	0,3%	0,4%	0,6%	0,6%	1,3%
AARDGAS - CNG	0,1%	0,1%	0,3%	0,3%	0,4%
HYBRIDE PLUG-IN (PHEV)	0,4%	0,9%	1,5%	1,7%	1,7%
HYBRIDE (HEV)	1,3%	1,9%	2,1%	3,3%	3,4%
WATERSTOF	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
VLAAMS GEWEST					
BENZINE	37,8%	44,6%	47,2%	57,4%	60,1%
DIESEL	59,5%	50,4%	46,1%	35,6%	31,7%
LPG	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ELEKTRICITEIT	0,4%	0,5%	0,6%	0,8%	2,0%
AARDGAS - CNG	0,2%	0,6%	0,7%	1,0%	0,8%
HYBRIDE PLUG-IN (PHEV)	0,7%	1,9%	2,9%	2,3%	2,0%
HYBRIDE (HEV)	1,6%	1,9%	2,4%	2,9%	3,3%
WATERSTOF	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
WAALS GEWEST					
BENZINE	43,3%	48,5%	54,0%	65,3%	67,6%
DIESEL	55,2%	49,6%	42,9%	31,0%	27,8%
LPG	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ELEKTRICITEIT	0,1%	0,1%	0,2%	0,4%	0,9%
AARDGAS - CNG	0,0%	0,1%	0,1%	0,3%	0,3%
HYBRIDE PLUG-IN (PHEV)	0,2%	0,5%	0,9%	0,7%	0,6%
HYBRIDE (HEV)	1,1%	1,2%	1,9%	2,3%	2,8%
WATERSTOF	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTAAL BELGIË					
BENZINE	37,8%	44,4%	48,2%	58,6%	61,6%
DIESEL	59,9%	51,8%	46,3%	35,5%	31,4%
LPG	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ELEKTRICITEIT	0,3%	0,4%	0,5%	0,7%	1,6%
AARDGAS - CNG	0,1%	0,4%	0,5%	0,7%	0,6%
HYBRIDE PLUG-IN (PHEV)	0,5%	1,3%	2,2%	1,7%	1,6%
HYBRIDE (HEV)	1,4%	1,7%	2,3%	2,8%	3,2%
WATERSTOF	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer - FEBIAC

INSCHRIJVINGEN VAN NIEUWE AUTO'S PER GEWEST EN PER TYPE EIGENAAR

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
BRUSSELS HOOFD- STEDELIJK GEWEST	78.306	78.470	81.790	76.135	75.368	74.568	75.112
BEDRIJVEN	19.390	18.891	21.170	23.494	22.523	25.202	26.139
LEASINGBEDRIJVEN	44.517	45.481	47.596	38.685	39.423	34.749	34.952
ZELFSTANDIGEN	778	788	748	803	811	849	688
PARTICULIEREN	13.621	13.310	12.276	13.153	12.611	13.768	13.333
VLAAMS GEWEST	267.860	263.110	281.517	310.346	320.235	325.569	332.225
BEDRIJVEN	57.309	61.773	68.708	72.264	77.659	79.117	84.299
LEASINGBEDRIJVEN	67.687	62.629	75.554	94.862	99.197	102.291	114.834
ZELFSTANDIGEN	9.522	9.477	9.258	9.485	9.281	9.073	7.823
PARTICULIEREN	133.342	129.231	127.997	133.735	134.098	135.088	125.269
WAALS GEWEST	139.899	141.359	137.759	153.038	150.955	149.495	142.666
BEDRIJVEN	28.427	27.381	27.593	26.246	27.180	27.740	30.413
LEASINGBEDRIJVEN	5.448	7.180	6.392	12.110	11.536	9.908	12.176
ZELFSTANDIGEN	6.910	6.045	5.157	5.613	5.124	4.915	4.233
PARTICULIEREN	99.114	100.753	98.617	109.069	107.115	106.932	95.844
TOTAAL BELGIË	486.065	482.939	501.066	539.519	546.558	549.632	550.003
BEDRIJVEN	105.126	108.045	117.471	122.004	127.362	132.059	140.851
LEASINGBEDRIJVEN	117.652	115.290	129.542	145.657	150.156	146.948	161.962
ZELFSTANDIGEN	17.210	16.310	15.163	15.901	15.216	14.837	12.744
PARTICULIEREN	246.077	243.294	238.890	255.957	253.824	255.788	234.446

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer - FEBIAC

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
BRUSSELS HOOFD- STEDELIJK GEWEST							
BEDRIJVEN	24,8%	24,1%	25,9%	30,9%	29,9%	33,8%	34,8%
LEASINGBEDRIJVEN	56,9%	58,0%	58,2%	50,8%	52,3%	46,6%	46,5%
ZELFSTANDIGEN	1,0%	1,0%	0,9%	1,1%	1,1%	1,1%	0,9%
PARTICULIEREN	17,4%	17,0%	15,0%	17,3%	16,7%	18,5%	17,8%
VLAAMS GEWEST							
BEDRIJVEN	21,4%	23,5%	24,4%	23,3%	24,3%	24,3%	25,4%
LEASINGBEDRIJVEN	25,3%	23,8%	26,8%	30,6%	31,0%	31,4%	34,6%
ZELFSTANDIGEN	3,6%	3,6%	3,3%	3,1%	2,9%	2,8%	2,4%
PARTICULIEREN	49,8%	49,1%	45,5%	43,1%	41,9%	41,5%	37,7%
WAALS GEWEST							
BEDRIJVEN	20,3%	19,4%	20,0%	17,1%	18,0%	18,6%	21,3%
LEASINGBEDRIJVEN	3,9%	5,1%	4,6%	7,9%	7,6%	6,6%	8,5%
ZELFSTANDIGEN	4,9%	4,3%	3,7%	3,7%	3,4%	3,3%	3,0%
PARTICULIEREN	70,8%	71,3%	71,6%	71,3%	71,0%	71,5%	67,2%
TOTAAL BELGIË							
BEDRIJVEN	21,6%	22,4%	23,4%	22,6%	23,3%	24,0%	25,6%
LEASINGBEDRIJVEN	24,2%	23,9%	25,9%	27,0%	27,5%	26,7%	29,4%
ZELFSTANDIGEN	3,5%	3,4%	3,0%	2,9%	2,8%	2,7%	2,3%
PARTICULIEREN	50,6%	50,4%	47,7%	47,4%	46,4%	46,5%	42,6%

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer - FEBIAC

INSCHRIJVINGEN VAN NIEUWE AUTO'S PER BRANDSTOFSOORT EN PER TYPE EIGENAAR

	2015	2016	2017	2018	2019
BEDRIJVEN	117.471	122.004	127.362	132.059	140.851
BENZINE	29.325	36.743	44.681	59.616	74.341
DIESEL	82.704	74.543	67.268	58.223	49.886
LPG	8	16	17	20	13
ELEKTRICITEIT	1.066	1.140	1.799	2.099	5.355
AARDGAS - CNG	355	967	1.341	1.442	1.561
HYBRIDE PLUG-IN (PHEV)	1.804	5.764	8.966	6.618	5.282
HYBRIDE (HEV)	2.205	2.824	3.286	4.033	4.407
WATERSTOF	4	7	4	8	6
LEASINGBEDRIJVEN	129.542	145.656	150.156	146.948	161.961
BENZINE	16.845	25.125	33.613	52.556	70.706
DIESEL	110.636	117.505	112.149	88.056	82.583
LPG	2				
ELEKTRICITEIT	154	234	295	844	1.599
AARDGAS - CNG	61	77	199	499	561
HYBRIDE PLUG-IN (PHEV)	486	986	2.062	2.083	2.607
HYBRIDE (HEV)	1.358	1.729	1.838	2.910	3.905
WATERSTOF		1			1
ZELFSTANDIGEN	15.163	15.901	15.216	14.849	12.743
BENZINE	6.287	8.216	8.439	9.694	8.266
DIESEL	8.589	7.111	5.997	4.178	3.368
LPG	7	12	7	9	8
ELEKTRICITEIT	23	79	45	83	253
AARDGAS - CNG	24	79	97	151	104
HYBRIDE PLUG-IN (PHEV)	28	83	165	174	183
HYBRIDE (HEV)	205	321	466	560	561
WATERSTOF					1
PARTICULIEREN	238.890	255.957	253.824	255.776	234.446
BENZINE	136.797	169.235	176.960	200.020	185.302
DIESEL	98.393	80.266	67.908	44.613	36.680
LPG	100	124	162	141	93
ELEKTRICITEIT	113	594	570	614	1.622
AARDGAS - CNG	216	1.015	850	1.895	1.278
HYBRIDE PLUG-IN (PHEV)	177	365	618	720	852
HYBRIDE (HEV)	3.094	4.358	6.756	7.773	8.619
WATERSTOF					
TOTAAL	501.066	539.519	546.558	549.632	550.003
BENZINE	189.254	239.319	263.693	321.886	338.615
DIESEL	300.322	279.425	253.322	195.070	172.517
LPG	117	152	186	170	114
ELEKTRICITEIT	1.356	2.047	2.709	3.640	8.829
AARDGAS - CNG	656	2.138	2.487	3.987	3.504
HYBRIDE PLUG-IN (PHEV)	2.495	7.198	11.811	9.595	8.924
HYBRIDE (HEV)	6.862	9.232	12.346	15.276	17.492
WATERSTOF	4	8	4	8	8

	2015	2016	2017	2018	2019
BEDRIJVEN					
BENZINE	25,0%	30,1%	35,1%	45,1%	52,8%
DIESEL	70,4%	61,1%	52,8%	44,1%	35,4%
LPG	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ELEKTRICITEIT	0,9%	0,9%	1,4%	1,6%	3,8%
AARDGAS - CNG	0,3%	0,8%	1,1%	1,1%	1,1%
HYBRIDE PLUG-IN (PHEV)	1,5%	4,7%	7,0%	5,0%	3,8%
HYBRIDE (HEV)	1,9%	2,3%	2,6%	3,1%	3,1%
WATERSTOF	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
LEASINGBEDRIJVEN					
BENZINE	13,0%	17,2%	22,4%	35,8%	43,7%
DIESEL	85,4%	80,7%	74,7%	59,9%	51,0%
LPG	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ELEKTRICITEIT	0,1%	0,2%	0,2%	0,6%	1,0%
AARDGAS - CNG	0,0%	0,1%	0,1%	0,3%	0,3%
HYBRIDE PLUG-IN (PHEV)	0,4%	0,7%	1,4%	1,4%	1,6%
HYBRIDE (HEV)	1,0%	1,2%	1,2%	2,0%	2,4%
WATERSTOF	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ZELFSTANDIGEN					
BENZINE	41,5%	51,7%	55,5%	65,3%	64,9%
DIESEL	56,6%	44,7%	39,4%	28,1%	26,4%
LPG	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%
ELEKTRICITEIT	0,2%	0,5%	0,3%	0,6%	2,0%
AARDGAS - CNG	0,2%	0,5%	0,6%	1,0%	0,8%
HYBRIDE PLUG-IN (PHEV)	0,2%	0,5%	1,1%	1,2%	1,4%
HYBRIDE (HEV)	1,4%	2,0%	3,1%	3,8%	4,4%
WATERSTOF	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
PARTICULIEREN					
BENZINE	57,3%	66,1%	69,7%	78,2%	79,0%
DIESEL	41,2%	31,4%	26,8%	17,4%	15,6%
LPG	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%
ELEKTRICITEIT	0,0%	0,2%	0,2%	0,2%	0,7%
AARDGAS - CNG	0,1%	0,4%	0,3%	0,7%	0,5%
HYBRIDE PLUG-IN (PHEV)	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,4%
HYBRIDE (HEV)	1,3%	1,7%	2,7%	3,0%	3,7%
WATERSTOF	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTAAL					
BENZINE	37,8%	44,4%	48,2%	58,6%	61,6%
DIESEL	59,9%	51,8%	46,3%	35,5%	31,4%
LPG	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ELEKTRICITEIT	0,3%	0,4%	0,5%	0,7%	1,6%
AARDGAS - CNG	0,1%	0,4%	0,5%	0,7%	0,6%
HYBRIDE PLUG-IN (PHEV)	0,5%	1,3%	2,2%	1,7%	1,6%
HYBRIDE (HEV)	1,4%	1,7%	2,3%	2,8%	3,2%
WATERSTOF	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer - FEBIAC

INSCHRIJVINGEN VAN NIEUWE WAGENS PER MERK

	2017	%	2018	%	2019	%
VOLKSWAGEN	50.461	9,2%	52.738	9,6%	53.106	9,7%
RENAULT	50.949	9,3%	50.213	9,1%	48.410	8,8%
PEUGEOT	41.865	7,7%	42.623	7,8%	42.832	7,8%
MERCEDES	37.419	6,8%	35.526	6,5%	37.938	6,9%
BMW	42.176	7,7%	40.057	7,3%	36.632	6,7%
OPEL	37.553	6,9%	34.420	6,3%	31.200	5,7%
AUDI	33.323	6,1%	28.710	5,2%	31.183	5,7%
CITROËN	24.895	4,6%	23.561	4,3%	27.476	5,0%
FORD	24.460	4,5%	23.830	4,3%	24.075	4,4%
DACIA	18.930	3,5%	19.658	3,6%	21.802	4,0%
HYUNDAI	19.577	3,6%	21.727	4,0%	21.620	3,9%
VOLVO	18.024	3,3%	20.155	3,7%	21.302	3,9%
SKODA	19.612	3,6%	20.017	3,6%	20.928	3,8%
TOYOTA	17.704	3,2%	17.933	3,3%	17.476	3,2%
FIAT	16.563	3,0%	16.426	3,0%	16.478	3,0%
KIA	12.674	2,3%	13.950	2,5%	14.806	2,7%
NISSAN	18.287	3,3%	19.290	3,5%	13.848	2,5%
SEAT	7.461	1,4%	9.530	1,7%	10.706	1,9%
MAZDA	7.730	1,4%	8.693	1,6%	9.537	1,7%
MINI	7.530	1,4%	8.201	1,5%	8.075	1,5%
SUZUKI	6.962	1,3%	7.038	1,3%	6.106	1,1%
JEEP	2.597	0,5%	4.930	0,9%	4.888	0,9%
LAND ROVER	5.944	1,1%	6.274	1,1%	4.760	0,9%
TESLA	1.151	0,2%	878	0,2%	3.690	0,7%
HONDA	3.266	0,6%	3.093	0,6%	3.199	0,6%
JAGUAR	3.225	0,6%	3.957	0,7%	3.174	0,6%
PORSCHE	3.450	0,6%	3.222	0,6%	2.754	0,5%
MITSUBISHI	1.856	0,3%	2.404	0,4%	2.520	0,5%
DS	1.802	0,3%	1.863	0,3%	2.374	0,4%
ALFA ROMEO	2.610	0,5%	3.011	0,5%	1.935	0,4%
SMART	1.768	0,3%	1.741	0,3%	1.557	0,3%
LEXUS	1.656	0,3%	1.468	0,3%	1.479	0,3%
SSANGYONG	1.291	0,2%	965	0,2%	740	0,1%
SUBARU	556	0,1%	558	0,1%	379	0,1%
ALPINE		0,0%	73	0,0%	232	0,0%
MASERATI	317	0,1%	222	0,0%	174	0,0%
FERRARI	112	0,0%	100	0,0%	127	0,0%
BENTLEY	71	0,0%	70	0,0%	96	0,0%
ALLIED VEHICLES LTD	5	0,0%		0,0%	48	0,0%
LOTUS	27	0,0%	34	0,0%	45	0,0%
ASTON MARTIN	46	0,0%	57	0,0%	44	0,0%
LAMBORGHINI	20	0,0%	22	0,0%	33	0,0%
ROLLS-ROYCE	18	0,0%	15	0,0%	30	0,0%
API	13	0,0%	14	0,0%	29	0,0%
MORGAN	15	0,0%	27	0,0%	24	0,0%
MPM MOTORS		0,0%	31	0,0%	22	0,0%
INFINITI	382	0,1%	166	0,0%	21	0,0%
MCLAREN	13	0,0%	21	0,0%	17	0,0%
TRIPOD	4	0,0%	1	0,0%	16	0,0%
LADA	3	0,0%		0,0%	13	0,0%
ALPINA	12	0,0%	15	0,0%	11	0,0%
CATERHAM	8	0,0%	8	0,0%	8	0,0%
AMF	13	0,0%	7	0,0%	8	0,0%
CHEVROLET	51	0,0%	32	0,0%	4	0,0%
JAC		0,0%	1	0,0%	4	0,0%
B-STYLE&FLEX-I-TRANS	3	0,0%	11	0,0%	3	0,0%
CADILLAC	10	0,0%	11	0,0%	1	0,0%
RENAULT TECH		0,0%	8	0,0%	1	0,0%
SECMA		0,0%	1	0,0%	1	0,0%
LANCIA	80	0,0%		0,0%		0,0%
ANDERE	8	0,0%	25	0,0%	6	0,0%
TOTAAL	546.558	100,0%	549.632	100,0%	550.003	100,0%

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer - FEBIAC

INSCHRIJVINGEN VAN NIEUWE WAGENS PER TRANSMISSIE

	2013	%	2014	%	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	2019	%
HANDGESCHAKELD	392.085	80,7%	369.858	76,6%	377.725	75,4%	385.662	71,5%	358.791	65,6%	333.529	60,7%	296.824	54,0%
AUTOMATISCH	37.724	7,8%	44.980	9,3%	56.372	11,3%	74.964	13,9%	92.325	16,9%	101.267	18,4%	107.909	19,6%
SEQUENTIEEL	30.976	6,4%	35.299	7,3%	44.363	8,9%	60.247	11,2%	76.670	14,0%	90.305	16,4%	109.184	19,9%
CONTINU-VARIABLE- LETRANSMISSIE (CVT)	11.323	2,3%	13.762	2,8%	12.419	2,5%	14.468	2,7%	17.155	3,1%	18.077	3,3%	17.697	3,2%
ONBEKEND	13.957	2,9%	19.040	3,9%	10.187	2,0%	4.178	0,8%	1.617	0,3%	6.454	1,2%	18.389	3,3%
TOTAAL	486.065	100,0%	482.939	100,0%	501.066	100,0%	539.519	100,0%	546.558	100,0%	549.632	100,0%	550.003	100,0%
GELIJKGESTELD AAN AUTOMATISCH	80.023	16,5%	94.041	19,5%	113.154	22,6%	149.679	27,7%	186.150	34,1%	209.649	38,1%	234.790	42,7%

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer - FEBIAC

DE HANDGESCHAKELDE
TRANSMISSIE BLIJFT TERREIN
VERLIEZEN.

VOERTUIGENPARK OP 31 DECEMBER VAN HET BETREFFENDE JAAR

AARD VAN HET VOERTUIG	2013	%	2014	%	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	2019	%
WAGENS	5.439.295	77,9	5.511.080	77,7	5.587.415	77,4	5.669.766	76,3	5.735.280	75,6	5.782.684	085	5.813.771	74,5
LICHTE BEDRIJFS- VOERTUIGEN (≤ 3,5 T)	640.253	9,2	656.691	9,3	679.098	9,4	709.653	9,6	740.801	9,8	769.679	085	798.941	10,2
MOTOREN	417.126	6,0	424.891	6,0	433.160	6,0	442.109	6,0	449.303	5,9	459.151	085	467.201	6,0
LANDBOUW- TRACTOREN	179.437	2,6	180.804	2,5	182.698	2,5	184.531	2,5	186.838	2,5	188.767	085	191.254	2,4
ZWARE BEDRIJFSVOER- TUIGEN (> 3,5 T)	100.752	1,4	99.724	1,4	98.681	1,4	96.745	1,3	96.008	1,3	95.282	085	94.952	1,2
CAMPING- VOERTUIGEN	45.559	0,7	47.645	0,7	49.748	0,7	52.046	0,7	54.119	0,7	56.513	085	59.228	0,8
TREKKERS	44.942	0,6	44.646	0,6	45.016	0,6	45.999	0,6	48.285	0,6	50.799	085	52.805	0,7
BEDRIJFS- MATERIEEL	43.576	0,6	44.186	0,6	45.173	0,6	46.750	0,6	48.864	0,6	51.189	085	53.284	0,7
DRIE- EN VIERWIELERS	26.147	0,4	26.582	0,4	27.047	0,4	28.153	0,4	27.883	0,4	27.996	085	27.975	0,4
LANDBOUW- MATERIEEL	19.504	0,3	19.885	0,3	20.345	0,3	20.655	0,3	20.961	0,3	21.237	085	21.412	0,3
AUTOBUSSEN & AUTOCARS	15.775	0,2	16.028	0,2	15.926	0,2	15.934	0,2	15.596	0,2	16.147	085	16.390	0,2
SPECIALE VOERTUIGEN	11.002	0,2	11.667	0,2	11.975	0,2	12.188	0,2	12.507	0,2	12.663	085	12.832	0,2
BROMFIETSEN **	-	-	8.824	0,1	23.572	0,3	105.702	1,4	151.931	2,0	176.622	085	197.898	2,5
TOTAAL	6.983.368	100	7.092.653	100	7.219.854	100	7.430.231	100	7.588.376	100	7.708.729	486	7.807.943	100

** inschrijving verplicht sinds 31/03/2014
Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer - FEBIAC



EVOLUTIE VAN DE GEMIDDELTE LEEFTIJD VAN HET WAGENPARK IN JAREN

	BRUSSELS HOOFDSTE- DELIJK GEWEST	%	VLAAMS GEWEST	%	WAALS GEWEST	%	TOTAAL BELGIË	%
2003	7,89	-	7,60	-	7,89	-	7,72	-
2004	8,07	2,2%	7,66	0,8%	7,97	1,0%	7,79	1,0%
2005	8,20	1,7%	7,74	1,0%	8,05	1,0%	7,88	1,1%
2006	8,19	-0,1%	7,72	-0,2%	8,01	-0,5%	7,85	-0,3%
2007	8,14	-0,5%	7,75	0,4%	8,03	0,3%	7,88	0,3%
2008	8,17	0,3%	7,76	0,1%	8,04	0,1%	7,88	0,1%
2009	8,29	1,5%	7,84	1,0%	8,06	0,2%	7,95	0,8%
2010	8,61	3,9%	7,82	-0,2%	8,03	-0,4%	7,96	0,1%
2011	8,67	0,7%	7,83	0,0%	8,03	0,0%	7,97	0,1%
2012	8,87	2,3%	7,94	1,5%	8,23	2,6%	8,12	1,9%
2013	9,07	2,3%	8,08	1,7%	8,44	2,5%	8,28	2,0%
2014	9,28	2,3%	8,29	2,6%	8,69	3,0%	8,51	2,7%
2015	9,52	2,6%	8,47	2,2%	8,97	3,2%	8,72	2,6%
2016	9,83	3,2%	8,59	1,4%	9,09	1,3%	8,86	1,5%
2017	10,06	2,4%	8,66	0,8%	9,24	1,6%	8,96	1,2%
2018	10,15	0,9%	8,69	0,3%	9,34	1,1%	9,01	0,6%
2019	10,12	-0,3%	8,69	0,0%	9,47	1,4%	9,05	0,4%

FEBIAC

EVOLUTIE VAN DE GEMIDDELTE LEEFTIJD PER REGIO WAGENS JONGER DAN 30 JAAR

	BRUSSELS HOOFDSTE- DELIJK GEWEST	%	VLAAMS GEWEST	%	WAALS GEWEST	%	TOTAAL BELGIË	%
2003	6,42	-	7,03	-	6,89	-	6,92	-
2004	6,48	1,0%	7,06	0,4%	6,92	0,4%	6,96	0,5%
2005	6,50	0,4%	7,10	0,7%	6,95	0,5%	7,00	0,6%
2006	6,39	-1,6%	7,05	-0,7%	6,86	-1,3%	6,93	-1,0%
2007	6,28	-1,7%	7,05	0,0%	6,83	-0,5%	6,91	-0,3%
2008	6,22	-0,9%	7,02	-0,4%	6,78	-0,6%	6,87	-0,5%
2009	6,28	0,9%	7,06	0,6%	6,76	-0,4%	6,89	0,3%
2010	6,46	2,9%	7,03	-0,5%	6,69	-1,0%	6,87	-0,3%
2011	6,44	-0,4%	7,01	-0,2%	6,65	-0,6%	6,85	-0,4%
2012	6,54	1,7%	7,09	1,1%	6,80	2,3%	6,95	1,5%
2013	6,66	1,7%	7,18	1,2%	6,95	2,1%	7,06	1,6%
2014	6,79	2,0%	7,33	2,1%	7,14	2,8%	7,22	2,3%
2015	6,93	2,2%	7,45	1,6%	7,35	2,9%	7,37	2,1%
2016	7,13	2,8%	7,50	0,7%	7,41	0,7%	7,44	0,9%
2017	7,22	1,3%	7,51	0,1%	7,48	1,0%	7,47	0,5%
2018	7,15	-1,0%	7,47	-0,5%	7,51	0,4%	7,45	-0,3%
2019	6,95	-2,8%	7,41	-0,8%	7,55	0,5%	7,41	-0,5%

FEBIAC

WAGENPARK PER BRANDSTOFSOORT

	2013	%	2014	%	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	2019	%
BENZINE	1.991.291	36,6%	2.042.731	37,1%	2.115.906	37,9%	2.239.107	39,5%	2.381.099	41,5%	2.576.726	44,6%	2.770.848	47,7%
DIESEL	3.386.307	62,3%	3.400.191	61,7%	3.396.314	60,8%	3.338.351	58,9%	3.235.978	56,4%	3.058.386	52,9%	2.862.460	49,2%
LPG	22.265	0,4%	19.648	0,4%	17.110	0,3%	15.561	0,3%	14.640	0,3%	14.307	0,2%	13.836	0,2%
ELKTRICITEIT	1.202	0,0%	2.203	0,0%	3.307	0,1%	5.194	0,1%	7.517	0,1%	10.748	0,2%	18.523	0,3%
AARDGAS - CNG	344	0,0%	1.232	0,0%	1.860	0,0%	4.161	0,1%	6.988	0,1%	11.128	0,2%	14.619	0,3%
HYBRIDE BENZINE	17.843	0,3%	24.327	0,4%	31.393	0,6%	45.284	0,8%	66.443	1,2%	87.752	1,5%	108.996	1,9%
HYBRIDE DIESEL	1.193	0,0%	1.893	0,0%	2.673	0,0%	3.255	0,1%	3.749	0,1%	4.762	0,1%	5.576	0,1%
WATERSTOF		0,0%	1	0,0%	1	0,0%	1	0,0%	18	0,0%	26	0,0%	38	0,0%
ONBEKEND	18.850	0,3%	18.854	0,3%	18.851	0,3%	18.850	0,3%	18.848	0,3%	18.849	0,3%	18.875	0,3%
TOTAAL	5.439.295	100,0%	5.511.080		5.587.415		5.669.764	100,0%	5.735.280		5.782.684		5.813.771	
TOTAAL ALTERNATIEVE MOTOREN	20.582	0,4%	29.656	0,5%	39.234	0,7%	57.895	1,0%	84.715	1,5%	114.416	2,0%	147.752	2,5%

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer - FEBIAC

DIESEL BEHOUDT DE
MEERDERHEID IN HET
BELGISCHE WAGENPARK.

VERDELING VAN HET BELGISCHE WAGENPARK PER MILIEUKLASSE PER TYPE EIGENAAR 2019

	BEDRIJVEN	%	LEASING- BEDRIJVEN	%	TOTAAL BEDRIJVEN	%	ZELFSTAN- DIGEN	%	PARTICU- LIEREN	%	TOTAAL	%
EURO 0	6.403	1,1%	113	0,0%	6.516	0,6%	8.193	3,3%	256.068	5,6%	2.576.726	4,7%
WAARVAN ≥ 30 JAAR	5.805	1,0%	95	0,0%	5.900	0,6%	7.349	3,0%	221.777	4,9%	3.058.386	4,0%
EURO 1	704	0,1%	10	0,0%	714	0,1%	1.373	0,6%	33.836	0,7%	14.307	0,6%
EURO 2	2.904	0,5%	11	0,0%	2.915	0,3%	7.395	3,0%	126.458	2,8%	10.748	2,4%
EURO 3	9.572	1,7%	30	0,0%	9.602	1,0%	17.631	7,2%	275.504	6,0%	11.128	5,2%
EURO 4	46.504	8,0%	324	0,1%	46.828	4,7%	60.743	24,8%	1.120.668	24,5%	87.752	21,1%
EURO 5	126.236	21,8%	10.312	2,4%	136.548	13,6%	72.456	29,5%	1.367.283	30,0%	4.762	27,1%
EURO 6	387.521	66,8%	412.931	97,5%	800.452	79,8%	77.449	31,6%	1.385.139	30,3%	26	38,9%
TOTAAL	579.844	100%	423.731	100%	1.003.575	100%	245.240	100%	4.564.956	100%	5.813.771	100%
EURO 0 - 1 - 2		1,7%		0,0%	20.582	1,0%	20.582	6,9%	20.582	9,1%	20.582	7,6%

Bron : FEBIAC - Schatting op basis van het aantal voertuigen in het wagenpark



VERDELING VAN HET BELGISCHE WAGENPARK PER MILIEUKLASSE PER REGIO 2019

	BRUSSELS HOOFDSTE- DELIJK GEWEST	%	VLAAMS GEWEST	%	WAALS GEWEST	%	TOTAAL	%
EURO 0	41.525	8,3%	137.801	3,9%	91.451	5,1%	270.777	4,7%
WAARVAN ≥ 30 JAAR	38.436	7,7%	113.146	3,2%	83.444	4,7%	235.026	4,0%
EURO 1	2.645	0,5%	23.192	0,7%	10.086	0,6%	35.923	0,6%
EURO 2	9.827	2,0%	84.040	2,4%	42.901	2,4%	136.768	2,4%
EURO 3	20.826	4,2%	182.910	5,2%	99.001	5,5%	302.737	5,2%
EURO 4	100.687	20,2%	741.169	21,0%	386.383	21,6%	1.228.239	21,1%
EURO 5	106.388	21,3%	946.992	26,9%	522.907	29,2%	1.576.287	27,1%
EURO 6	216.424	43,4%	1.406.480	39,9%	640.136	35,7%	2.263.040	38,9%
TOTAAL	498.322	100%	3.522.584	100%	1.792.865	100%	5.813.771	100%
EURO 0 - 1 - 2		10,8%		7,0%	20.582	8,1%	20.582	7,6%

Bron : FEBIAC - Schatting op basis van het aantal voertuigen in het wagenpark

MINDER DAN 4 VAN DE 10
AUTO'S BEHOREN TOT DE
LAATSTE EUROSTANDAARD.



EVOLUTIE VAN DE CO₂-EMISSIES DOOR NIEUWE PERSONENWAGENS IN BELGIË

	BENZINE			DIESEL			CNG		HYBRIDE BEN.		HYBRIDE DIESEL		GEMIDDELD	
	CO ₂ (G/KM)		%	CO ₂ (G/KM)	L / 100KM	%	CO ₂ (G/KM)	%	CO ₂ (G/KM)	%	CO ₂ (G/KM)	%	CO ₂ (G/KM)	%
1995	192,0	8,1	-	180,0	6,8	-	-	-	-	-	-	-	186,0	
1996	188,0	7,9	-2,1%	178,0	6,7	-1,1%	-	-	-	-	-	-	183,0	-1,6%
1997	185,0	7,8	-1,6%	176,0	6,6	-1,1%	-	-	-	-	-	-	180,0	-1,6%
1998	183,0	7,7	-1,1%	172,0	6,5	-2,3%	-	-	-	-	-	-	177,0	-1,7%
1999	179,0	7,5	-2,2%	167,0	6,3	-2,9%	-	-	-	-	-	-	173,0	-2,3%
2000	175,0	7,4	-2,2%	161,0	6,0	-3,6%	-	-	-	-	-	-	167,0	-3,5%
2001	173,0	7,3	-1,1%	159,0	6,0	-1,2%	-	-	-	-	-	-	164,0	-1,8%
2002	170,0	7,1	-1,7%	156,0	5,9	-1,9%	-	-	-	-	-	-	161,0	-1,8%
2003	167,0	7,0	-1,8%	154,0	5,8	-1,3%	-	-	-	-	-	-	158,0	-1,9%
2004	165,0	6,9	-1,2%	153,5	5,8	-0,3%	-	-	-	-	-	-	156,0	-1,3%
2005	162,0	6,8	-1,8%	153,3	5,8	-0,2%	-	-	-	-	-	-	155,6	-0,3%
2006	157,8	6,6	-2,6%	152,2	5,7	-0,7%	159,0	-	-	-	-	-	153,5	-1,4%
2007	156,5	6,6	-0,9%	151,4	5,7	-0,5%	137,5	-13,5%	-	-	-	-	152,5	-0,7%
2008	152,2	6,4	-2,7%	146,9	5,5	-2,9%	139,4	1,4%	-	-	-	-	148,0	-3,0%
2009	145,8	6,1	-4,2%	142,7	5,4	-2,8%	143,2	2,7%	103,1	-	-	-	143,4	-3,1%
2010	141,1	5,9	-3,2%	132,9	5,0	-6,9%	130,6	-8,8%	98,7	-4,2%	-	-	134,7	-6,1%
2011	132,8	5,6	-5,9%	126,5	4,8	-4,8%	135,2	3,6%	95,1	-3,7%	-	-	127,6	-5,2%
2012	133,7	5,6	0,7%	125,7	4,7	-0,7%	131,0	-3,2%	95,7	0,7%	104,6	-	127,7	0,0%
2013	130,1	5,5	-2,7%	121,7	4,6	-3,2%	123,2	-6,0%	93,0	-2,8%	96,5	-7,8%	124,1	-2,8%
2014	128,1	5,4	-1,5%	118,9	4,5	-2,2%	108,5	-11,9%	86,2	-7,3%	97,9	1,5%	121,4	-2,2%
2015	124,5	5,2	-2,8%	114,9	4,3	-3,4%	104,0	-4,1%	81,3	-5,7%	96,7	-1,2%	117,6	-3,1%
2016	124,0	5,2	-0,4%	112,0	4,2	-2,6%	105,2	1,1%	78,2	-3,8%	76,2	-21,3%	115,8	-1,5%
2017	123,4	5,2	-0,5%	113,1	4,2	1,0%	111,0	5,5%	75,1	-4,0%	61,2	-19,6%	115,8	0,0%
2018	125,2	5,3	1,5%	116,5	4,4	3,0%	103,6	-6,7%	80,3	6,9%	98,8	61,4%	119,2	2,9%
2019	127,7	5,4	2,0%	121,1	4,5	3,9%	111,7	7,8%	80,1	-0,2%	94,2	-4,7%	121,2	1,7%
2005-2019	-21,2%			-21,0%									-22,1%	

Bron : FEBIAC

GEMIDDELDE CO₂-UITSTOOT (IN G/KM) VAN NIEUWE AUTO'S PER REGIO EN PER TYPE EIGENAAR

	2010				2018				2019				2019/2018 (%)			
	BXL	VLA	WAL	BEL	BXL	VLA	WAL	BEL	BXL	VLA	WAL	BEL	BXL	VLA	WAL	BEL
BEDRIJVEN	144,0	150,6	143,9	147,5	124,5	119,5	120,5	120,7	128,5	119,8	121,5	121,8	3,2%	0,3%	0,8%	0,9%
LEASINGBEDRIJVEN	132,3	133,0	140,1	132,9	113,0	113,3	114,4	113,3	116,2	115,7	122,8	116,4	2,9%	2,1%	7,3%	2,7%
TOTAAL BEDRIJVEN	135,9	141,5	143,4	139,8	117,8	116,0	118,9	116,8	121,5	117,5	121,9	118,9	3,1%	1,2%	2,5%	1,8%
ZELFSTANDIGEN	134,9	144,0	132,4	138,8	122,6	129,7	123,9	127,4	126,2	129,3	125,6	127,9	3,0%	-0,3%	1,4%	0,4%
PARTICULIEREN	130,5	136,0	124,9	130,9	121,2	124,6	118,6	121,9	123,6	125,8	121,5	123,9	2,0%	1,0%	2,4%	1,7%
TOTAAL	134,7	138,5	128,3	134,6	118,5	120,0	118,8	119,4	121,9	120,9	121,7	121,2	2,9%	0,8%	2,4%	1,5%

Bron : FEBIAC

BEDRIJFSAUTO'S BLIJVEN GEMIDDELD
GENOMEN MILIEUVRIENDELIJKER
DAN PERSONENAUTO'S.

INSCHRIJVINGEN VAN NIEUWE EN GEBRUIKTE MOTOREN, TRIKES EN QUADS PER CILINDERINHOUD

CC	2017				2018				2019			
	NIEUWE	%	TWEEDE-HANDSE	%	NIEUWE	1,5%	TWEEDE-HANDSE	%	NIEUWE	%	TWEEDE-HANDSE	%
< 126	6.644	29,9	18.337	27,2	7.545	30,5	22.728	32,7	7.226	29,0	18.589	27,4
126-250	494	2,2	4.318	6,4	316	1,3	3.800	5,5	426	1,7	3.986	5,9
251-500	3.143	14,1	7.724	11,5	3.979	16,1	7.732	11,1	4.086	16,4	8.004	11,8
501-750	3.278	14,7	14.271	21,2	3.347	13,5	12.850	18,5	3.490	14,0	13.804	20,3
751-1000	3.323	14,9	9.481	14,1	3.524	14,3	9.307	13,4	3.890	15,6	9.548	14,1
> 1000	5.365	24,1	13.192	19,6	5.992	24,3	13.186	18,9	5.812	23,3	13.949	20,5
TOTAAL	22.247	100	67.323	100	24.703	100	69.603	100	24.930	100	67.880	100

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer - FEBIAC

INSCHRIJVINGEN VAN NIEUWE BEDRIJFSVOERTUIGEN

	LICHTE BEDRIJFSVOERTUIGEN		ZWARE BEDRIJFSVOERTUIGEN		ZWARE BEDRIJFSVOERTUIGEN		TREKKERS		TOTAAL > 3,5 T		AANHANGWAGENS		OPLEGGERS	
	≤ 3,5T	%	3,5 - 16T	%	> 16 T	%	TR	%		%		%		%
2005	59.593	-	2.754	-	3.122	-	5.944	-	11.820	17,4%	7.350	-	5.663	-
2006	57.917	-2,8%	2.596	-5,7%	3.069	-1,7%	4.731	-20,4%	10.396	-12,0%	8.100	10,2%	6.389	12,8%
2007	65.392	12,9%	2.838	9,3%	3.108	1,3%	6.232	31,7%	12.178	17,1%	9.368	15,7%	8.006	25,3%
2008	64.639	-1,2%	2.472	-12,9%	3.303	6,3%	6.331	1,6%	12.106	-0,6%	8.821	-5,8%	9.091	13,6%
2009	51.250	-20,7%	2.614	5,7%	2.934	-11,2%	3.268	-48,4%	8.816	-27,2%	7.393	-16,2%	4.425	-51,3%
2010	52.509	2,5%	2.050	-21,6%	2.191	-25,3%	3.407	4,3%	7.648	-13,2%	7.506	1,5%	4.264	-3,6%
2011	61.428	17,0%	1.958	-4,5%	2.559	16,8%	5.355	57,2%	9.872	29,1%	7.965	6,1%	5.038	18,2%
2012	54.608	-11,1%	1.715	-12,4%	2.435	-4,8%	4.326	-19,2%	8.476	-14,1%	7.748	-2,7%	4.526	-10,2%
2013	53.419	-2,2%	1.434	-16,4%	1.957	-19,6%	4.264	-1,4%	7.655	-9,7%	7.239	-6,6%	4.444	-1,8%
2014	53.373	-0,1%	1.461	1,9%	2.163	10,5%	4.177	-2,0%	7.801	1,9%	7.660	5,8%	5.125	15,3%
2015	61.208	14,7%	1.468	0,5%	2.078	-3,9%	4.781	14,5%	8.327	6,7%	7.769	1,4%	5.589	9,1%
2016	68.165	11,4%	1.384	-5,7%	2.407	15,8%	5.665	18,5%	9.456	13,6%	8.977	15,5%	6.583	17,8%
2017	76.397	12,1%	1.407	1,7%	2.829	17,5%	5.584	-1,4%	9.820	3,8%	9.096	1,3%	7.400	12,4%
2018	77.936	2,0%	1.645	16,9%	2.977	5,2%	6.202	11,1%	10.824	10,2%	9.350	2,8%	8.612	16,4%
2019	81.219	4,2%	1.691	2,8%	3.694	24,1%	6.146	-0,9%	11.531	6,5%	10.159	8,7%	9.227	7,1%

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer - FEBIAC

INSCHRIJVINGEN LICHTE BEDRIJFSVOERTUIGEN PER BRANDSTOFTYPE

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	%
	BEDRIJFSVOERTUIGEN ≤ 3,5T							
BENZINE	1.539	1.350	1.817	3.001	4.239	7.039	5.418	6,7%
DIESEL	51.701	51.714	59.005	64.593	71.401	69.724	74.069	91,2%
ELEKTRICITEIT	105	95	67	145	125	261	399	0,5%
LPG	13	32	12	4	5	4	6	0,0%
CNG	61	180	302	417	613	886	1.281	1,6%
HYBRIDE		2	5	5	14	22	46	0,1%
TOTAAL	53.419	53.373	61.208	68.165	76.397	77.936	81.219	100,0%

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer - FEBIAC

INSCHRIJVINGEN VAN ZWARE BEDRIJFSVOERTUIGEN PER BRANDSTOFSOORT

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	VRACHTWAGENS >3,5T							TREKKERS						
BENZINE	1	2		1	1	1	8		1					
DIESEL	3.387	3.613	3.533	3.769	4.183	4.557	5.232	4.263	4.173	4.777	5.563	5.561	6.154	6.027
CNG/LNG	2	11	14	26	50	64	139	1	3	4	2	23	48	119
HYBRIDE	1	1	1	1	4		6							
TOTAAL	3.391	3.627	3.548	3.797	4.238	4.622	5.385	4.264	4.177	4.781	5.565	5.584	6.202	6.146

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer - FEBIAC

BEDRIJFSVOERTUIGENPARK

	LICHTE BEDRIJFS- VOERTUIGEN ($\leq 3,5$ T)	ZWARE BEDRIJFS- VOERTUIGEN ($> 3,5$ T)	TREKKERS	TOTAAL
1990	235.637	112.946	37.758	386.341
1995	294.597	111.006	40.152	445.755
2000	399.562	108.348	45.824	553.734
2005	506.644	105.200	47.355	659.199
2006	523.161	105.065	47.440	675.666
2007	543.118	105.295	48.319	696.732
2008	561.303	104.815	48.687	714.805
2009	576.127	104.201	47.000	727.328
2010	594.750	103.810	46.592	745.152
2011	613.343	103.025	46.419	762.787
2012	627.692	102.249	45.296	775.237
2013	640.253	100.752	44.942	785.947
2014	656.691	99.724	44.646	801.061
2015	679.098	98.681	45.016	822.795
2016	709.653	96.745	45.999	852.397
2017	738.993	96.008	48.285	883.286

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer - FEBIAC

MEER DAN 9 VAN DE 10
LICHTE BEDRIJFSVOERTUIGEN
ZIJN UITGERUST MET EEN
DIESELMOTOR.

INSCHRIJVINGEN VAN NIEUWE MOTOREN PER SEGMENT

	2013	%	2014	%	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	2019	%
BASIC/ROADSTER	3.508	15,8%	3.977	18,1%	4.272	18,6%	4.734	18,6%	5.134	23,1%	5.515	22,3%	5.787	23,7%
BUGGY	73	0,3%	46	0,2%	42	0,2%	19	0,1%	4	0,0%	1	0,0%	4	0,0%
CUSTOM	961	4,3%	1.055	4,8%	1.103	4,8%	1.260	4,9%	1.098	4,9%	1.474	6,0%	1.366	5,6%
ENDURO	784	3,5%	786	3,6%	718	3,1%	1.035	4,1%	839	3,8%	968	3,9%	1.007	4,1%
MOTOR ≤ 125CC	2.037	9,2%	2.000	9,1%	2.139	9,3%	2.397	9,4%	2.136	9,6%	2.837	11,5%	2.772	11,3%
QUAD	1.141	5,2%	1.039	4,7%	1.070	4,7%	1.453	5,7%	667	3,0%	591	2,4%	420	1,7%
SCOOTER ≤ 125CC	5.840	26,4%	5.103	23,2%	5.073	22,1%	5.103	20,0%	4.317	19,4%	4.426	17,9%	4.232	17,3%
SCOOTER > 125CC	2.264	10,2%	2.415	11,0%	2.389	10,4%	2.488	9,8%	2.009	9,0%	2.213	9,0%	2.190	9,0%
SPORT-TOURING	135	0,6%	143	0,6%	287	1,3%	331	1,3%	211	0,9%	169	0,7%	110	0,4%
SUPERSPORT	821	3,7%	516	2,3%	687	3,0%	745	2,9%	638	2,9%	654	2,6%	787	3,2%
TOURING	1.342	6,1%	1.611	7,3%	1.396	6,1%	1.264	5,0%	1.071	4,8%	1.357	5,5%	1.158	4,7%
TRAIL	2.578	11,6%	2.632	12,0%	2.927	12,8%	3.424	13,4%	3.521	15,8%	3.843	15,6%	4.356	17,8%
TRIAL	64	0,3%	75	0,3%	33	0,1%	104	0,4%	81	0,4%	63	0,3%	49	0,2%
TRIKE	290	1,3%	281	1,3%	383	1,7%	494	1,9%	286	1,3%	324	1,3%		0,0%
OTHER/UNKNOWN	314	1,4%	343	1,6%	403	1,8%	656	2,6%	235	1,1%	268	1,1%	230	0,9%
TOTAAL	22.152	100%	22.022	100%	22.922	100%	25.507	100%	22.247	100%	24.703	100%	24.468	100%

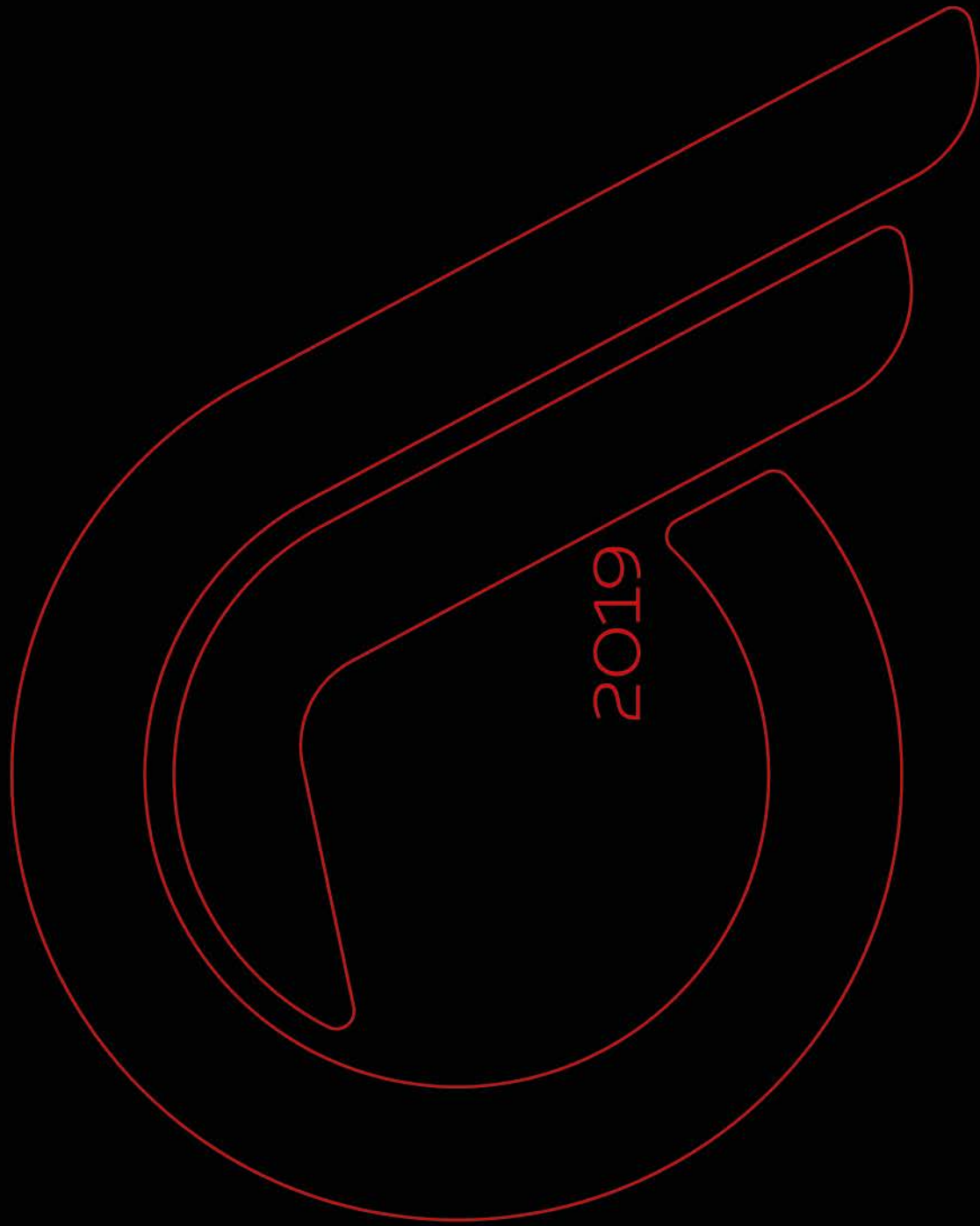
Bron : FEBIAC

TOP 20 VAN DE INSCHRIJVINGEN VAN NIEUWE MOTOREN

	2018	%	2019	%
PIAGGIO VESPA GTS 300	809	3,44%	809	3,40%
BMW R 1250 GS	60	0,26%	731	3,07%
BMW R 1250 GS ADVENTURE	10	0,04%	624	2,62%
PIAGGIO VESPA GTS 125	691	2,94%	573	2,41%
KAWASAKI Z 900	352	1,50%	437	1,84%
YAMAHA MT-07	467	1,99%	435	1,83%
BMW R 1250 RT	17	0,07%	429	1,80%
YAMAHA X-MAX 125	400	1,70%	372	1,56%
YAMAHA TRACER 900	210	0,89%	304	1,28%
PIAGGIO VESPA PRIMAVERA 125	309	1,32%	281	1,18%
KAWASAKI Z 650	222	0,95%	280	1,18%
HONDA PCX 125	312	1,33%	259	1,09%
HONDA NSS 125 AD FORZA	251	1,07%	246	1,03%
KTM 125 DUKE	288	1,23%	241	1,01%
HONDA CBF 125	199	0,85%	203	0,85%
SYM GTS 125I	354	1,51%	203	0,85%
KAWASAKI VERSYS 650	183	0,78%	200	0,84%
HONDA NSS 300/A FORZA	77	0,33%	190	0,80%
YAMAHA NMAX 125	199	0,85%	190	0,80%
HONDA NC 750XA	2	0,01%	189	0,79%
TOTAAL MARKT	23490		23799	

Bron : FEBIAC





2019



ACEA



acem



FEBIAC