

A photograph of a road at night, showing long-exposure light trails from cars. The trails are primarily red and orange, curving along the road. There are also some white and blue trails. The road is dark, and there are some streetlights and signs visible in the background.

JAARVERSLAG





INHOUD

Het woord van de voorzitter	4
Automarkt	6
Wagenpark	10
Verwachtingen voor de automarkt	12
Gemotoriseerde tweewielermarkt	13
Markt voor zware bedrijfsvoertuigen	14
Markt van lichte bedrijfsvoertuigen	16
Who is Who?	18

HET WOORD VAN DE VOORZITTER

Philippe Dehennin

Geachte lezer,

De Raad van Bestuur van FEBIAC heeft Freddy De Mulder verkozen tot nieuwe voorzitter.

Met de komst van Freddy openen zich nieuwe mogelijkheden om:

- samen met alle belanghebbenden obstakels weg te nemen naar de vlotte, toegankelijke en duurzame mobiliteit die iedereen wenst.
- te streven naar een mobiliteitsaanbod dat is afgestemd op de zeer diverse situatie van diegenen die er gebruik van maken.
- de juiste evenwichten te vinden.

De huidige economische en sociale verwickelingen, tegen de achtergrond van de oorlog in Oekraïne, hebben ongekende gevolgen voor onze koopkracht, levensstijl, voedselbevoorrading, huisvesting en gezondheid. In een periode waarin het moeilijk is om keuzes te maken en het vertrouwen in de instellingen is aangetast, zal geen enkele burger een beperking van de mobiliteit dulden.

Ondernemingen evenmin trouwens.

Het is een uitdaging om na Covid terug het juiste ritme te vinden. Daarnaast zorgt de decarbonisatie voor een heuse paradigma-verschuiving waar de kaarten danig door elkaar geschud worden.

Of het nu gaat over zware vrachtwagens of kleinere voertuigen die worden ingezet voor «last mile deliveries», over de aankoop van geëlektrificeerde vloten of de ontwikkeling van een ecosysteem voor koolstofvrij wegvervoer, telkens dringt FEBIAC er bij de nationale en gewestelijke overheden op aan om de industrie en transporteurs voluit bij te staan in de transitie naar een meer ecologisch goederenvervoer.

Voertuigen die worden aangedreven door nieuwe energieën – ontworpen als softwareplatforms – zien we vooral verschijnen in de hogere segmenten



met hogere marges. Fabrikanten moeten immers winstgevend zijn om de innovatie te kunnen financieren. Het vertaalt zich ook in het feit dat er momenteel weinig betaalbare modellen beschikbaar zijn. Maar de tijd dringt, want de deadlines naderen snel.

Helaas bestaan er in België geen aankoop- of inruilpremies, noch financiële stimuli om een CO2-vrije auto aan te schaffen. Dit is jammer, want een elektrische auto biedt niet alleen rijplezier, maar is ook minder belastend voor onze leefomgeving.

De helft van de laadpunten in Europa concentreert zich in slechts enkele landen van Noord-Europa, net zoals in België het merendeel zich in het noorden van het land bevindt. Elders verhoogt het tekort aan laadpunten het risico dat consumenten aarzelen om de stap te zetten. Om mensen te overtuigen om te investeren in oplaadpunten, moet de markt meer garanties bieden voor een veel bredere adoptie van elektrische voertuigen.

Dankzij de fiscale aftrek haasten Belgische bedrijven zich om hun bedrijfswagens te elektrificeren. Maar bedrijfsvloten alleen zijn niet voldoende want in België vormen ze minder dan een vijfde van het totale wagenpark.

Het is nu zaak om ook de particulieren een geloofwaardig migratieplan naar elektrisch rijden aan te reiken in België, net zoals bijvoorbeeld in Luxemburg. Een plan dat wordt aangevuld met een strategie voor gedeeld vervoer en nieuwe vormen van mobiliteit. En met een industrieel beleid voor en geleid door Europa, om te kunnen blijven groeien en om te voorkomen dat wij, als uitvinders van de

auto, het groenste continent worden met voornamelijk kleinere voertuigen die veelal elders goedkoper worden geproduceerd. We moeten China en de Verenigde Staten goede redenen geven om fabrieken in Europa te vestigen, net zoals Japan en Korea dat eerder hebben gedaan, zodat hier jobs gecreëerd worden. Want mensen hebben vaak een job nodig om een auto te kunnen kopen. En werkgelegenheid betekent ook dat we in staat zijn om zelf populaire emissievrije auto's te produceren in Europa, en niet volledig afhankelijk te zijn van goedkopere aanvoer van elders.

Deze focus op groei, werkgelegenheid en koopkracht is essentieel in het licht van onze ecologische uitdagingen. Net zoals de transformatie van het energiesysteem zich zal moeten vertalen in voldoende dekkende laadinfrastructuur, laadvermogens en beschikbaarheid van koolstofvrije elektriciteit.

De revolutie van zero-emissievoertuigen is volop aan de gang. Europa moet dit omarmen, zowel in de segmenten waar de grote spelers al voorloplopen, als in de kleinere voertuigsegmenten die toegankelijker zijn voor particulieren. Hierbij is het voor onze economie ook van belang om de batterijen en brandstoffen van de volgende generatie op eigen grondgebied te ontwikkelen.

Om aan de ecologische omwenteling, de connectiviteitsrevolutie en de hoge verwachtingen van consumenten voor meer mobiliteitsdiensten een afdoend antwoord te kunnen

bieden, is een goed samenwerkend industrieel, energie-, mobiliteit- en klimaatbeleid essentieel.

Durf hiervoor nieuwe stappen te zetten in de richting van federalisme waar dat zinvol is. Vertrouw niet langer op vrijblijvende coördinatie, waarvan de doeltreffendheid onzeker is. Houd rekening met een mogelijke verdubbeling van de overheidsbudgetten voor onderzoek en ontwikkeling.

De toekomst ligt ook in een ruimere keuze aan oplossingen. Het naast elkaar bestaan van technologieën moet een perspectief bieden aan iedereen.

We wensen u veel leesplezier bij deze terugblik en vooruitblik, waarin al de segmenten - auto's, bestelwagens, vrachtwagens en motoren - die onze ~~Belgisch-Luxemburgse~~ federatie vertegenwoordigt, betrokken zijn.

Philippe Dehennin



AUTOMARKT

2022 kende een moeilijke start voor de markt van nieuwe personenwagens, met een cumulatieve daling van 16% eind mei in vergelijking met de resultaten van 2021. Dankzij een herstel dat in augustus begon met een stijging van het aantal leveringen van nieuwe personenwagens, sloot de markt het jaar af met een daling van 4,4%. Deze terugkeer naar een zekere vorm van normaliteit in de tweede helft van 2022 plaatste de Belgische markt tussen de trends in Nederland (-3,42% in 2022), het Groothertogdom Luxemburg (-5,13%) en Frankrijk (-7,8%).

De vijf opeenvolgende maandelijkse stijgingen die de Belgische markt vanaf augustus noteerde, werden in 2023 bevestigd, met systematische maandelijkse verbeteringen tussen januari en mei 2023.

De 366.303 nieuwe personenwagens die in 2022 werden ingeschreven, hadden een negatieve impact op het gemiddelde in de Belgische markt sinds 2000, dat nu onder de 500.000 eenheden ligt.

In België werden in 2022 366.303 nieuwe personenwagens ingeschreven. Dit is een daling van 4,4% voor het derde jaar op rij, maar het wijst wel op enkele positieve ontwikkelingen, met leveringen die sinds augustus 2022 weer aantrekken en een groei van de elektrificatie.

Bedrijven ondersteunen de markt

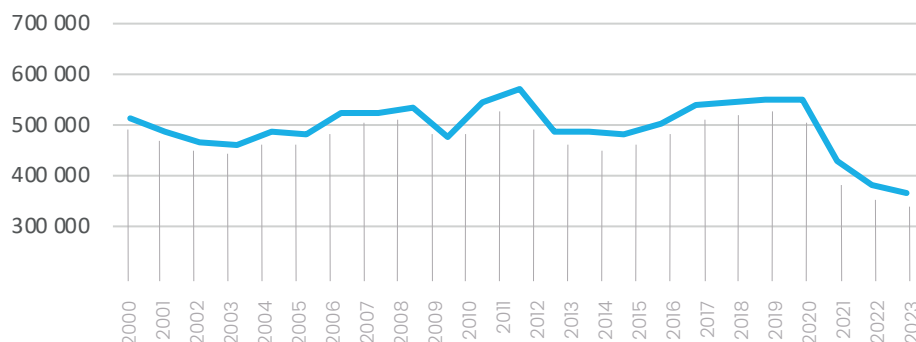
Meer dan ooit werd de Belgische automarkt in 2022 ondersteund door inschrijvingen die aan bedrijven werden toegeschreven. Terwijl deze goed waren voor 57,7% van de inschrijvingen in 2021, steeg hun aandeel tot 61,9% in 2022. En terwijl de totale markt voor alle soorten eigenaren daalde, steeg de markt voor personenwagens die door bedrijven werden ingeschreven - die zich in een herstelfase bevindt nadat tijdens de pandemie veel leasecontracten werden verlengd - met 2,5%. Dit is goed nieuws voor de vergroening van het wagenpark, aangezien wagens ingeschreven op naam van bedrijven over het algemeen een lagere co2 uitstoot hebben.

Eén op de drie nieuwe personenwagens werd geëlektrificeerd!

Een bijkomend effect van een markt die gedomineerd wordt door bedrijfswagens is dat geëlektrificeerde personenwagens (BEV's, PHEV's en HEV's) aan marktaandeel bleven winnen in 2022. Terwijl ze in 2021 goed waren voor bijna een op de vier nieuwe personenwagens, vertegenwoordigen ze nu meer dan een op de drie nieuwe personenwagens in 2022!

Het marktaandeel van oplaadbare plug-in personenwagens zagen we ook groeien: van 18,4% in 2021 naar 26,5% in 2022.

Wat verbrandingsmotoren betreft, bleef benzine de meerderheid van de inschrijvingen uitmaken, maar voor het eerst sinds 2017 daalde het aandeel onder de 50%. Dieselmotoren zetten de daling voort die in 2018 al begon, toen ze nog 78,9% van de markt innamen, tegen het einde van 2022 vertegenwoordigen ze nog slechts 16,3% van de inschrijvingen van nieuwe personenwagens.



INSCHRIJVINGEN VAN NIEUWE PERSONENWAGEN

Particulieren en bedrijven: twee verschillende markten

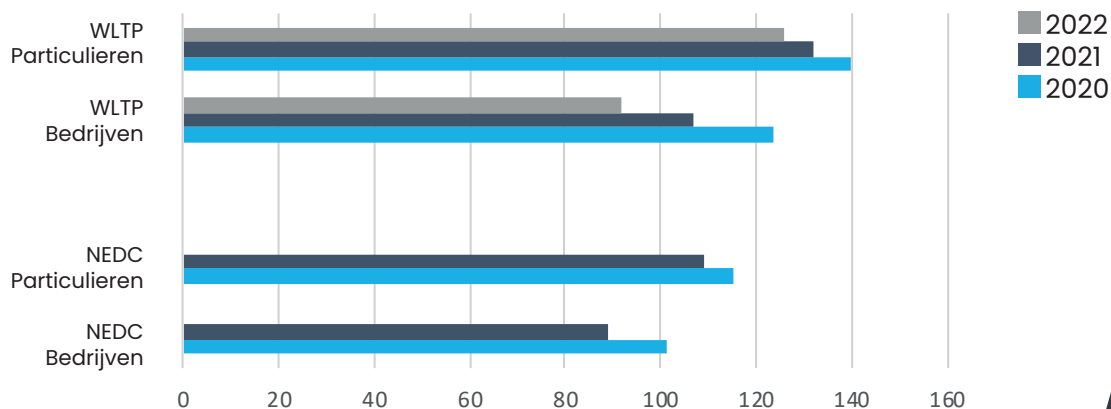
Hoewel 2022 een nieuw record betekende voor registraties van geëlektrificeerde personenwagens - 124.372 eenheden, waaronder 37.619 BEV's (100% elektrisch), 59.281 PHEV's (plug-in hybrides) en 27.242 HEV's (hybrides) - is de markt steeds meer gesegmenteerd op basis van het type eigenaar.

In 2022 was 87,1% van de geregistreerde BEV-personeuwagens eigendom van bedrijven of zelfstandigen, terwijl particulieren slechts 12,9% van de nieuwe elektrische autobezitters uitmaakten.

Hetzelfde geldt voor PHEV-personeuwagens die in 2022 werden ingeschreven: 91,4% van de nieuwe inschrijvingen was bij bedrijven of zelfstandigen, vergeleken met 8,6% bij particulieren.

Wat elektromobiliteit betreft, hebben particuliere klanten de voorkeur gegeven aan HEV-technologie, goed voor 54,6% van de nieuwe eigenaren in 2022. En terwijl traditionele verbrandingsmotoren (benzine en diesel) nog steeds 79,4% van de personenwagens uitrusten die in 2022 door particulieren werden ingeschreven, hadden slechts 57,2% van de bedrijven en zelfstandigen een voorkeur voor dit type motor.

GEMIDDELDE CO₂-UITSTOOT VAN NIEUWE WAGENS PER TYPE EIGENAAR IN G/KM



INSCHRIJVINGEN VAN NIEUWE PERSONENWAGENS PER BRANDSTOFTYPE

	2020	2021	2022	Evo.22 Vs 21
Benzine	51,80%	52%	48,90%	-3,10%
Diesel	32,90%	23,70%	16,40%	-7,30%
PHEV	7,30%	12,50%	16,20%	3,70%
HEV	3,50%	5,10%	7,50%	1,80%
BEV	3,50%	5,90%	10,30%	4,40%
CNG	0,70%	0,30%	0,10%	-0,20%
LPG	0,20%	0,50%	0,70%	0,20%
H2	0%	0%	0%	-
Geëlektrificeerd	14,30%	23,50%	34%	10,50%
Stekker	10,80%	18,40%	26,50%	8,10%

Meer dan 200 geëlektrificeerde modellen op de markt

In 2022 bleef de autosector zijn aanbod van geëlektrificeerde producten uitbreiden, wat momenteel essentieel is om de Europese CO₂-reductiedoelstellingen te halen. Deze inspanning kwam niet alleen tot uiting in de inschrijvingen van nieuwe personenwagens, maar ook in een productassortiment dat blijft groeien. Eind 2022 waren er 81 verschillende BEV-modellen, 98 PHEV-modellen en 47 HEV-modellen te koop in ons land. Een nieuw record!

EVOLUTIE VAN HET AANBOD VAN GEËLEKTRIFICEERDE WAGENS OP DE BELGISCHE MARKT

	2019	2020	2021	2022
BEV	29	56	70	81
PHEV	35	67	87	98
HEV	50	35	35	47
Totaal	114	158	192	226

GEMIDDELTE CO₂-UITSTOOT VAN
NIEUWE AUTO'S IN G/KM

	NEDC	WLTP
2023 (5 maanden)	/	92
2022	/	105
2021	97,1	116,9
2020	107,9	130,7
2019	121,2	/
2018	119,2	/
2017	115,8	/
2016	115,8	/
2015	117,6	/
2010	134,7	/
2005	155,6	/
2000	167	/
1995	186	/

Verdere aanzienlijke daling van de CO₂-uitstoot

Dankzij de groeiende populariteit van BEV's, PHEV's en HEV's, vooral onder zakelijke klanten, heeft de automarkt een nieuw laagterecord bereikt wat betreft de gemiddelde CO₂-uitstoot.

Gemeten volgens de WLTP-test, die nu de norm is, daalde de gemiddelde CO₂-uitstoot in een jaar tijd van 116,9 g/km in 2021 naar 105 g/km in 2022 (WLTP), een daling van meer dan 10%.

Met een gemiddelde van 92 g/km hadden nieuwe bedrijfswagens die in 2022 werden ingeschreven logischerwijs een veel lagere gemiddelde CO₂-uitstoot dan nieuwe personenwagens die door particuliere klanten werden ingeschreven (126 g/km).

Deze daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot zette zich voort in 2023, waarbij het gemiddelde emissieniveau van nieuwe personenwagens, voor alle eigenaren samen, aan het einde van de eerste 5 maanden van 2023 op 92 g/km werd vastgesteld (77 g/km voor bedrijfswagens en 122 g/km voor personenwagens ingeschreven door particulieren).



WAGENPARK

Ondanks drie opeenvolgende dalingen in inschrijvingen van nieuwe auto's tussen 2020 en 2022, blijft het volume van het Belgische wagenpark groeien. Met 5.880.312 auto's op 31 december 2022 is het in 12 maanden met 0,5% gestegen, nadat het tussen 2020 en 2021 al met 0,42% was toegenomen. Sinds 2012, toen het Belgische wagenpark 5.392.662 eenheden telde, is het met 9% gegroeid.

Voor het eerst zullen auto's die voldoen aan de Euro 6-certificeringsnorm op 31 december 2022 de meerderheid van het Belgische wagenpark uitmaken (50,9%). Auto's die voldoen aan de Euro 5-norm vertegenwoordigen 22,8% van het Belgische wagenpark, tegenover 14,3% voor auto's die voldoen aan de Euro 4-norm. Met 707.879 ingeschreven eenheden op 31 december 2022, maken auto's die voldoen aan de Euro 3-certificeringsnormen of ouder nog steeds 12% uit van het nationale wagenpark.

Het Belgische wagenpark blijft verouderen. Terwijl de gemiddelde leeftijd van het Belgische wagenpark in 2019, vóór de Covid-19-pande-

mie, 9 jaar en 18 dagen bedroeg, is dat nu 9 jaar, 9 maanden en 5 dagen. Dit is bijna 4 maanden meer dan in 2021 (9 jaar, 5 maanden en 19 dagen).

Wat motortypes betreft, zijn de trends van de afgelopen jaren in 2022 nog duidelijker geworden. Benzinemotoren zullen het grootste deel van het Belgische wagenpark blijven uitmaken, met een marktaandeel van 53,1% (+3,4% in 2022). Tegelijkertijd vertegenwoordigen dieselmotoren, die in 2013 een piek van 62,3% van de Belgische vloot bereikten, nu 'slechts' 39,3% (-7,9% in 2022) van de Belgische vloot.

Wat de geëlektrificeerde motorisaties betreft, heeft het aantal hybrides op de weg voor het eerst de kaap van de 300.000 overschreden, goed voor 5,1% van het wagenpark. Plug-in hybrides (PHEV's) zijn nu goed voor de overgrote meerderheid (178.000 eenheden), vergeleken met zelfopladdende hybrides (HEV's - 124.000 eenheden). Voor het eerst hebben 100% elektrische voertuigen (BEV's) de symbolische barrière van 1% van het Belgische wagenpark doorbroken. Eind 2022

EVOLUTIE VAN HET WAGENPARK PER BRANDSTOFTYPE

	BENZINE			DIESEL			LPG			CNG			HEV		
	Aantal	Mkt %	Evo	Aantal	Mkt %	Evo	Aantal	Mkt %	Evo	Aantal	Mkt %	Evo	Aantal	Mkt %	Evo
2012	1 970 819	36,5	-0,5%	3 361 880	62,3	+1,3%	26 346	0,5	-12,1%	218	0,0	+58,0%	13 612	0,3	+40,0%
2013	1 991 291	36,6	+1,0%	3 386 307	62,3	+0,7%	22 265	0,4	-15,5%	344	0,0	+57,8%	18 735	0,3	+37,6%
2014	2 042 731	37,1	+2,6%	3 400 191	61,7	+0,4%	19 648	0,4	-11,8%	1 232	0,0	+258,1%	25 258	0,5	+34,8%
2015	2 115 906	37,9	+3,6%	3 396 314	60,8	-0,1%	17 110	0,3	-12,9%	1 860	0,0	+51,0%	30 276	0,5	+19,9%
2016	2 239 107	39,5	+5,8%	3 338 351	58,9	-1,7%	15 561	0,3	-9,1%	4 161	0,1	+123,7%	37 641	0,7	+24,3%
2017	2 381 099	41,5	+6,3%	3 235 978	56,4	-3,1%	14 640	0,3	-5,9%	6 988	0,1	+67,9%	47 350	0,8	+25,8%
2018	2 576 726	44,6	+8,2%	3 058 386	52,9	-5,5%	14 307	0,2	-2,3%	11 128	0,2	+59,2%	59 986	1,0	+26,7%
2019	2 770 848	47,7	+7,5%	2 862 460	49,2	-6,4%	13 836	0,2	-3,3%	14 619	0,3	+31,4%	73 142	1,3	+21,9%
2020	2 895 250	49,7	+4,5%	2 693 666	46,2	-5,9%	14 213	0,2	+2,7%	17 304	0,3	+18,4%	84 711	1,5	+15,8%
2021	3 022 271	51,6	+4,4%	2 505 531	42,8	-7,0%	15 578	0,3	+9,6%	17 879	0,3	+3,3%	101 264	1,7	+19,5%
2022	3 123 725	53,1	+3,4%	2 308 461	39,3	-7,9%	17 647	0,3	+13,3%	17 175	0,3	-3,9%	124 369	2,1	+22,8%

reden er in België niet minder dan 89.398 elektrische auto's rond, wat neerkomt op 1,5% van de vloot. Samen vertegenwoordigen de geëlektrificeerde voertuigen nu bijna 7% van de vloot (6,7%), of bijna 400.000 eenheden.



PHEV			BEV			WATERSTOF			ANDERE			TOTAAL	
Aantal	Mkt %	Evo	Aantal	Mkt %	Evo	Aantal	Mkt %	Evo	Aantal	Mkt %	Evo	Aantal	Evo
103	0,0	+930,0%	824	0,0	+156,7%	-	-	-	18 860	0,3	-0,1%	5 392 662	+0,6%
301	0,0	+192,2%	1 202	0,0	+45,9%	-	-	-	18 850	0,3	-0,1%	5 439 295	+0,9%
962	0,0	+219,6%	2 203	0,0	+83,3%	1	0,0	-	18 854	0,3	+0,0%	5 511 080	+1,3%
3 790	0,1	+294,0%	3 307	0,1	+50,1%	1	0,0	+0,0%	18 851	0,3	-0,0%	5 587 415	+1,4%
10 898	0,2	+187,5%	5 194	0,1	+57,1%	1	0,0	+0,0%	18 850	0,3	-0,0%	5 669 764	+1,5%
22 842	0,4	+109,6%	7 517	0,1	+44,7%	18	0,0	+1700%	18 848	0,3	-0,0%	5 735 280	+1,2%
32 528	0,6	+42,4%	10 748	0,2	+43,0%	26	0,0	+44,4%	18 849	0,3	+0,0%	5 782 684	+0,8%
41 430	0,7	+27,4%	18 523	0,3	+72,3%	38	0,0	+46,2%	18 875	0,3	+0,1%	5 813 771	+0,5%
71 551	1,2	+72,7%	31 529	0,5	+70,2%	48	0,0	+26,3%	18 923	0,3	+0,3%	5 827 195	+0,2%
117 857	2,0	+64,7%	52 084	0,9	+65,2%	52	0,0	+8,3%	18 960	0,3	+0,2%	5 851 476	+0,4%
177 950	3,0	+51,0%	89 398	1,5	+71,6%	66	0,0	+26,9%	18 953	0,3	-0,0%	5 877 744	+0,4%

VERWACHTINGEN VOOR DE AUTOMARKT

Sinds 2010 kan de Belgische markt voor nieuwe auto's worden onderverdeeld in vier verschillende periodes:

In 2010 en 2011 werd de markt grotendeels ondersteund en beïnvloed door federale stimulansen voor auto's met een lage CO₂-uitstoot, met een historisch hoogtepunt van 572.211 ingeschreven eenheden in 2011. In die periode waren dieselmotoren dominant op de markt, want meer dan 7 op 10 verkochte nieuwe auto's was uitgerust met deze technologie.

Van 2012 tot 2015 normaliseerde de markt zich, gesteund door inschrijvingen van bedrijfswagens, en stabiliseerde deze rond een gemiddelde van 489.000 registraties per jaar.

Van 2016 tot 2019 steeg de markt naar een gemiddelde van 546.000 auto's per jaar en werd gekenmerkt door Dieselgate. Hoewel dit geen daling van het aantal inschrijvingen veroorzaakte, versnelde het wel de afname van de vraag naar dieselauto's ten gunste van benzinemotoren en stimuleerde het geleidelijk de populariteit van hybride HEV-motoren, voornamelijk bij particuliere klanten.

Van 2020 tot 2022 werd het tempo van de markt bepaald door de Covid-19-pandemie en de im-

pact ervan op de autoproductie, waardoor het aantal inschrijvingen in deze drie jaar terugviel tot een gemiddelde van 394.000 registraties.

Sinds augustus 2022, en vooral aan het begin van 2023, is de markt voor nieuwe auto's teruggekeerd naar een normaal leveringstempo, waarbij de cijfers gestaag verbeteren op jaarbasis, zij het nog steeds lager dan vóór de pandemie. Na de invoering van de nieuwe bedrijfswagenbelasting verwacht het FEBIAC Kenniscentrum echter een vertraging van de B2B-bestellingen vanaf juli 2023.

Groei tot 2025, stabilisatie vanaf 2027

De Belgische automarkt wordt nog steeds beïnvloed door de tijdsvertraging tussen bestellingen in showrooms en de productie - en dus levering en inschrijving - van voertuigen, maar zou toch moeten blijven groeien in 2023 en in 2024 en 2025.

Voorspellingen van het FEBIAC Kenniscentrum, op basis van drie verschillende simulatiemodellen, schatten dat de markt in 2025 een piek zal bereiken van 450.000 inschrijvingen (volgens het pessimistische model), 500.000 inschrijvingen (volgens het conservatieve model) of 550.000 inschrijvingen (volgens het optimistische model). Het FEBIAC Kenniscentrum verwacht dat België vanaf 2027 terugkeert naar een genormaliseerde en gestabiliseerde markt.



GEMOTORISEERDE TWEEWIELERMARKT

Na bijzonder goed te hebben gepresteerd in 2020 en 2021, met twee jaarresultaten die hoger waren dan in de «pre-Covid»-jaren, boekte de markt voor gemotoriseerde tweewielers in 2022 een lichte daling van -2,9% in inschrijvingen, waarmee ze terugkeerde naar hetzelfde niveau als vóór de uitbraak van de pandemie.

Als we de generieke benaming «motorfiets» gebruiken, noteerde de markt 24.683 nieuwe inschrijvingen in België tussen 1 januari en 31 december 2022. Zonder trikes en quads werden er 23.140 gemotoriseerde tweewielers ingeschreven in België in 2022, tegenover 23.988 in 2021.

Ondanks de lichte algemene terugval op de markt, steeg het aantal motorfietsen en scooters met een maximale cilinderinhoud van 125 cc in 2022 met 6.798 inschrijvingen, tegenover 6.635 in 2021. Gekennzeichnet door hun lichtheid en wendbaarheid, hebben deze vooral stedelijke mobiliteitsoplossingen een marktaandeel van 29,4% in 2022 tegenover 27,7% in 2021. Deze kunnen onmiddellijk bestuurd kunnen worden door houders van een rijbewijs B - voor auto's - dat vóór 2011 werd behaald (als het rijbewijs B na 2011 werd behaald, is het mogelijk om na twee jaar in het bezit van dit rijbewijs te zijn, een opleiding van vier uur te volgen en met dit type voertuig te rijden in België).

Met 5.130 verkochte eenheden (22,2% marktaandeel) is het segment Basic/Roadster in absolute cijfers het segment dat in 2022 het grootste aantal motorrijders voor zich heeft weten te winnen. Na een duidelijke stijging in 2021 stabiliseerde het segment Trails zich op de tweede plaats met 4.760 verkochte eenheden, vóór Scooters tot 125cc, die het podium afsloten op de derde plaats met 4.081 registraties.

Met 3.353 registraties werd in de provincie Antwerpen het grootste aantal motoren en scooters geregistreerd in 2022. Daarna volgden de provincies Oost-Vlaanderen (3.059), Luik (3.004), Henegouwen (2.821) en Vlaams-Brabant (2.476).

Benzine nog steeds overheersend

Het is geen verrassing dat benzinemotoren de registraties van nieuwe motorfietsen en scooters bleven domineren. Met een marktaandeel van 97,4% dit jaar was dit toch iets minder dan de 98,7% in 2021, wat ten goede kwam aan elektrische motoren en scooters, die een zeer lichte doorbraak kenden met een marktaandeel van 2,6%.

Bijna één op de vijf nieuwe motorfietsen die in 2022 in België werden ingeschreven, stond op naam van een bedrijf (19,5%). Particulieren waren goed voor 80,5% van de motor- en scooterregistraties, waaronder 8,7% vrouwen.

Meer Speed-Pedelecs en voertuigen die bestuurd kunnen worden zonder rijbewijs

Speed-Pedelecs, die beschouwd worden als bromfietsen van klasse B, blijven steeds meer gebruikers voor zich winnen. In 2022 werden 16.916 eenheden ingeschreven, vergeleken met 12.101 in 2021.

Hetzelfde geldt voor de inschrijving van buggy's waar geen rijbewijs voor nodig is, hiervan werden er 911 eenheden geregistreerd in 2022, vergeleken met 839 in 2021.

	Aantal	Evo
2010	26 440	
2011	27 024	2,21%
2012	25 276	-6,47%
2013	22 152	-12,36%
2014	22 022	-0,59%
2015	22 922	4,09%
2016	25 507	11,28%
2017	22 247	-12,78%
2018	24 704	11,04%
2019	24 930	0,91%
2020	25 807	3,52%
2021	25 422	-1,49%
2022	24 683	-2,91%
Gemiddelde markt sinds 2010	24 549	

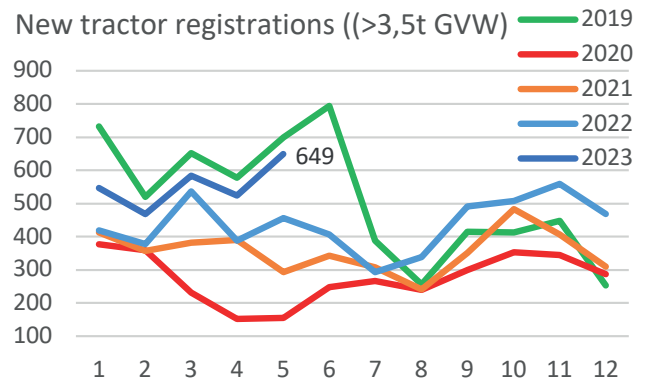
MARKT VOOR ZWARE BEDRIJFSVOERTUIGEN

De markt voor zware bedrijfsvoertuigen werd in 2020 zwaar getroffen door pandemiegerelateerde sluitingen, maar herstelt zich geleidelijk. De 7.516 ingeschreven zware bedrijfsvoertuigen in 2020 (tegenover 11.510 in 2019) werden gevolgd door 8.179 inschrijvingen in 2021 en 8.567 in 2022.

De markt heeft zijn resultaten voor 2022 voornamelijk te danken aan trekkers van meer dan 16 ton, die hun inschrijvingen op jaarbasis met 23,2% zagen stijgen, terwijl de inschrijvingen van bakwagens van meer dan 16 ton met 7,6% daalden en zware bedrijfsvoertuigen van minder dan 16 ton - trekkers en bakwagens samen - hun resultaten met 28,6% zagen dalen.

Aan het begin van het boekjaar 2023 zette de markt voor trekkers de trend van 2022 voort. Tussen januari en mei registreerde de markt 27,5% meer inschrijvingen dan tijdens dezelfde periode in 2022. Volgens schattingen van het FEBIAC Kenniscentrum zou de markt voor trekkers in 2023 terug moeten keren naar de hoge niveaus van 2018 en 2019 (6.000+ eenheden).

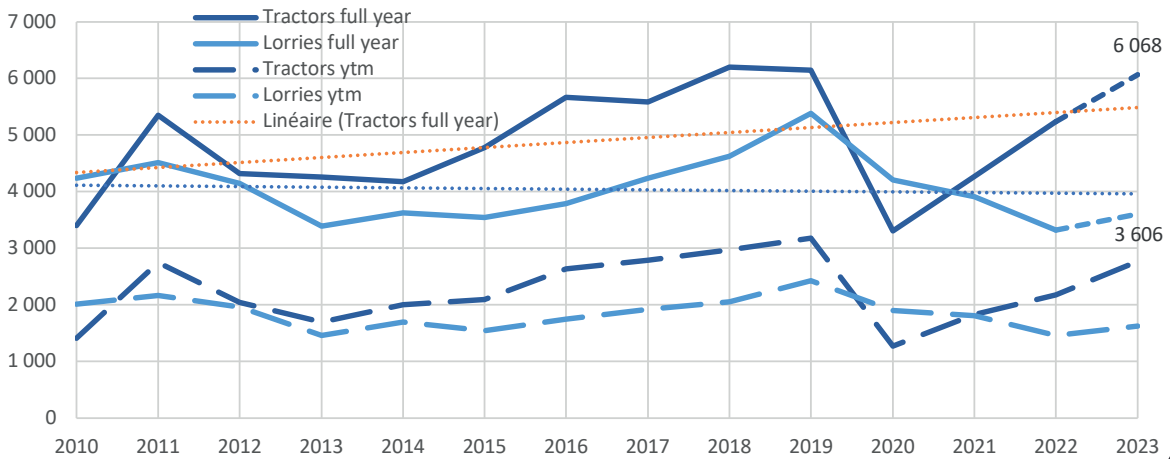
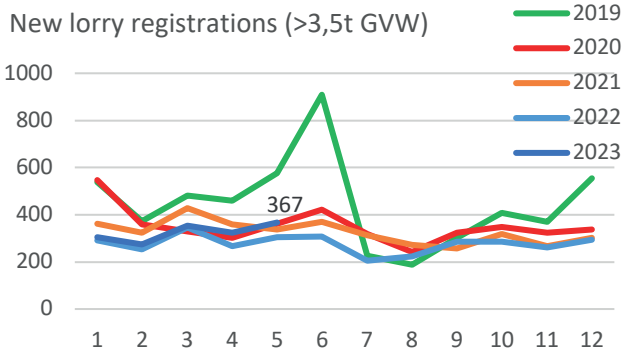
Na 3 opeenvolgende jaren van achteruitgang lijkt de markt voor bakwagens zich lichtjes te herstellen, maar met moeite: eind mei 2023 overschreed



het aantal inschrijvingen in deze markt de kaap van 1.600 eenheden, nadat deze vorig jaar op hetzelfde moment een historisch dieptepunt van 1.461 registraties had bereikt. Het FEBIAC Kenniscentrum schat dat het mogelijk is dat deze markt in 2023 het plafond van 3.500 nieuwe inschrijvingen bereikt.

Op het gebied van motoren voor zware bedrijfsvoertuigen wint de elektrificatie langzaam terrein, ook al zijn de volumes nog bescheiden: na 4 maanden in 2023 zijn er 31 nieuwe bakwagens en 5 nieuwe trekkers geregistreerd met een volledig elektrische motor.



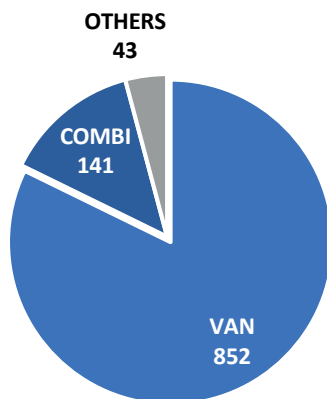


MARKT VAN LICHTE BEDRIJFSVOERTUIGEN

In 2022 bedroeg de markt voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen 56.102 eenheden. Dit is een daling van 26,1% ten opzichte van 2021. De eerste helft van het jaar had de grootste invloed op de inschrijvingen, waarbij leveringen werden gehinderd door het tekort aan halfgeleiders op de wereldmarkten. Vanaf juli trok de markt weer aan, en hoewel de maandelijkse resultaten lager waren, waren ze over het algemeen meer in lijn met die van het voorgaande jaar.

sultaten voor 2022 met bijna 20% gestegen. Het FEBIAC Kenniscentrum schat dat de verkoop van 65.000 eenheden in 2023 bereikt zou moeten worden. Dit is een verbetering van 9.000 eenheden ten opzichte van 2021, maar zou nog steeds ver onder de volumes van de recordjaren 2017-2019

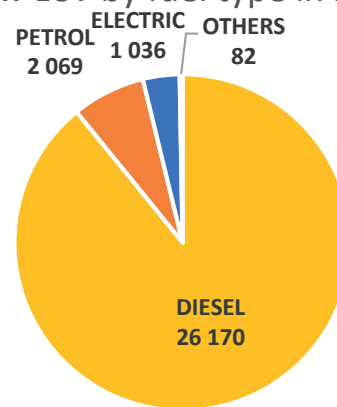
New e-LCV by bodytype in 2023



Het gemiddelde aantal inschrijvingen voor lichte bedrijfsvoertuigen tussen 2010 en 2022 staat nu op 64.557 eenheden.

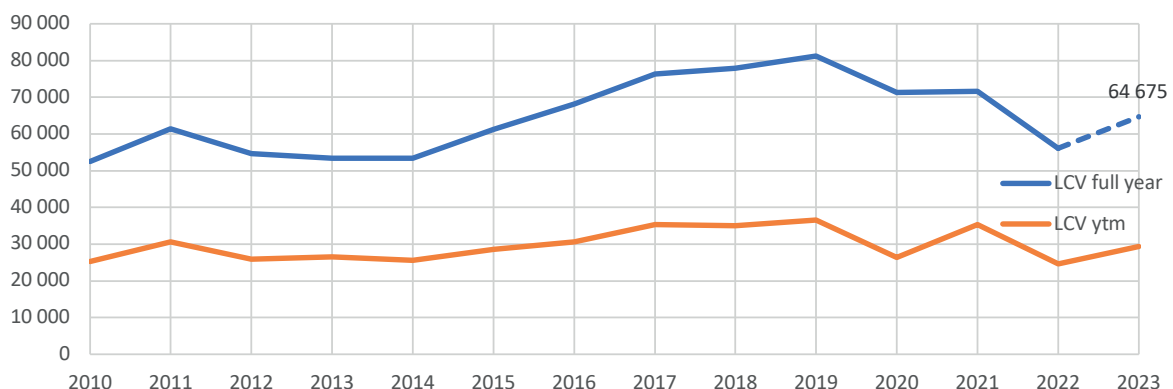
Aan het einde van de eerste 5 maanden van het boekjaar 2023 zit de markt voor lichte bedrijfsvoertuigen in de lift en zijn de cumulatieve re-

New LCV by fuel type in 2023



liggen, toen de markt meer dan 81.000 registraties bereikte.

Het valt nu nog af te wachten hoe de markt zich de komende maanden zal ontwikkelen. Als we de maandelijkse cijfers van voorgaande jaren vergelijken, kunnen we (nog) niet concluderen dat de markt begonnen is met een inhaalslag. De bescheiden cijfers kunnen ook niet worden toegeschreven aan de wijziging in het belastingregime in Vlaanderen, waar pick-ups en chassiscabines

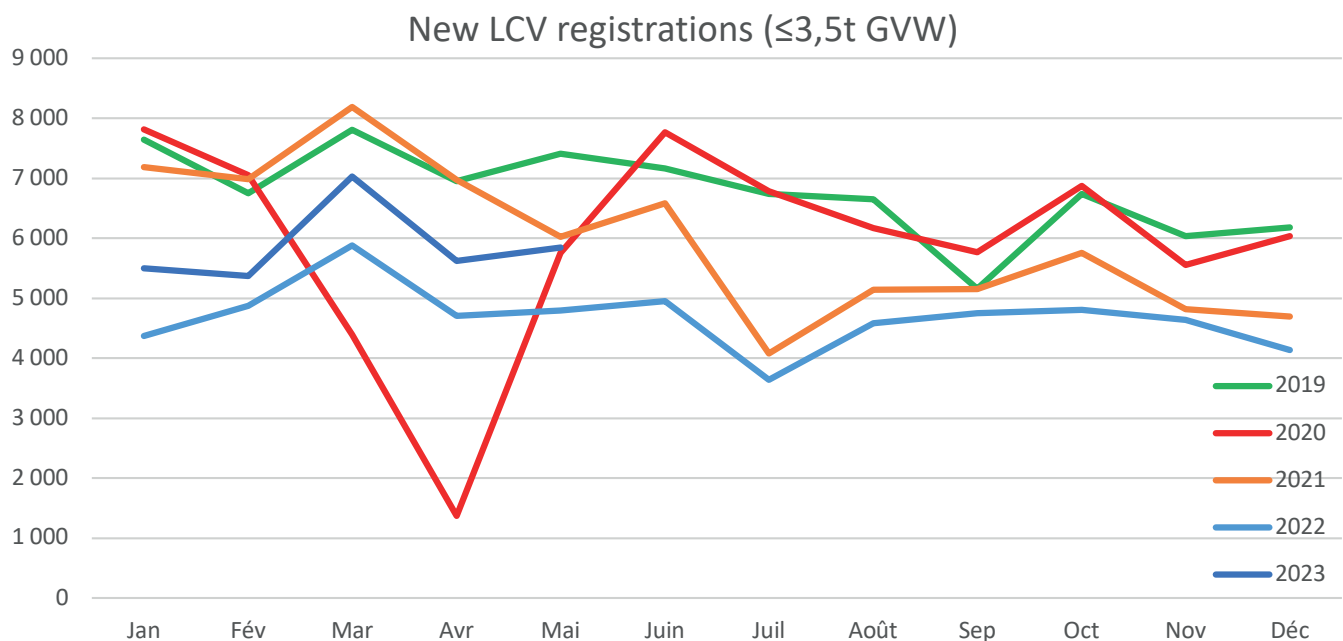


op naam van particulieren vanaf 1 januari 2023 als personenauto's belast zullen worden. Over het geheel genomen zijn deze twee carrosserietypen de afgelopen maanden sterk gegroeid, met respectievelijk 40% en 62% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. De hoge registratievolumes zouden nog steeds een gedeeltelijk effect kunnen zijn van de bestellingen in 2022, aangezien ze nog steeds onder het vorige gunstige belastingregime vallen.

Onder de motorkap blijft diesel koning

Dieselmotoren nemen nog steeds het leeuwendeel van de markt voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen voor hun rekening (89%), gevolgd

door benzinemotoren. Het aantal inschrijvingen van elektrische lichte bedrijfsvoertuigen neemt echter sterk toe: bijna alle merken bieden nu elektrische modellen aan, en het aantal inschrijvingen van elektrische lichte bedrijfsvoertuigen is in de afgelopen vijf maanden verdubbeld ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar, van 500 naar iets meer dan 1.000 eenheden. 85% hiervan zijn bestelwagens, waarmee de weg wordt vrijgemaakt voor de elektrificatie van de markt voor licht vrachtvervoer.



WHO IS WHO ?

VOORZITTERSCHAP

Voorzitterschap

Philippe DEHENNIN
Voorzitter

tot 21 juni 2023

Denis GORTEMAN
Vice Voorzitter

Jean-Paul RENAUX
Vice Voorzitter

Raad van bestuur

Thierry BEFFORT

Peter BERTIN

Peter BROCK

Pierre-Emmanuel
CHARTIER

Andreas CREMER

Philippe DEHENNIN

Denis GORTEMAN

Christian LAMBERT

Ingrid LOCKLEY

Jean-Paul RENAUX

Michaël ROOSEN

Olivier SERMEUS

Dr. Alexander WEHR

Martin DOMISE

Florian KRAFT

Siegfried
VAN BRABANDT

WHO IS WHO ?

PERSONEELSLEDEN

Algemene directie

Andreas CREMER
Gedelegeerd Bestuurder

andreas.cremer@febiac.be

Jennifer ROELANDTS

Assistente van de algemene directie

jennifer.roelandts@febiac.be

Communicatie

Gabriel GOFFOY
Directeur

gabriel.goffoy@febiac.be

Christophe DUBON

Woordvoerder, Adviseur Imago
& Speciale projecten

christophe.dubon@febiac.be

Public affairs

Kris GYSELS
Directeur

kris.gysels@febiac.be

Steven SOENS

Advisor trucks – vehicle regulation,
connected & automated driving

steven.soens@febiac.be

Data services

Pascal CAPPELMANS
Directeur

pascal.cappelmans@febiac.be

Nadine ATANASSOFF

Cel informatica – BI Manager

nadine.atanassoff@febiac.be

Pascale VAN HOOVELD

Analyst Programmer

pascale.vanhooveld@febiac.be

Rodrigo MORALES

Cel informatica – Data Scientist

rodrigo.morales@febiac.be

Vincent GORLLER

Technicar – Database Expert

vincent.gorller@febiac.be

Virginie VERGAUWEN

Technicar – Database Officer

virginie.vergauwen@febiac.be

Policy Research & knowledge

Michel MARTENS
Directeur

michel.martens@febiac.be

Philippe PLANCHON

Adviseur, Technical & homologatie

philippe.planchon@febiac.be

Greta WILLOCX

Technicar – Sales Support

greta.willocx@febiac.be

Shared services (HR/Finance/legal)

Gwenaëlle JACQUES
Directeur

gwenaelle.jacques@febiac.be

Martine DE ROOVER

Diensthooft & Controller

martine.deroover@febiac.be

Vera DE SMET

Boekhouding

vera.desmet@febiac.be

Lucky ISHIMWE

Boekhouding

lucky.lshimwe@febiac.be

CONTACT

FEBIAC

FEBIAC vzw

Woluwedal 46 / 6
1200 Brussel

T 02 / 778.64.00
F 02 / 762.81.71
E-mail : info@febiac.be