

Geachte lezer,

Ik zou, in het kader van dit voorwoord, het debat over onze sector en het leefmilieu willen verduidelijken door enkele van onze essentiële verwachtingen te schetsen.

1. De Europese Lidstaten hebben tien jaar geleden al een akkoord gesloten met de automobielconstructeurs om een 'groene' autofiscaliteit te promoten, gebaseerd op de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de evolutie van de euronormen.
2. Er is een wildgroei van – vaak regionale – initiatieven; meestal gebaseerd op de vermindering van de uitstoot van CO<sub>2</sub> (CO<sub>2</sub> bonus-malus in Wallonië, 'Grenelle de l'Environnement' in Frankrijk, en vernieuwde autofiscaliteit in Spanje, ...).
3. Daarenboven kiest ieder voor zijn gesofistikeerde en voor de consument onbegrijpbare systeem (voorbeeld: het in Vlaanderen en Brussel vooropgestelde Ecoscore-model).
4. De nieuwste trend is de kilometerheffing die eerst voor vrachtwagens (2011) en later ook voor personenwagens (2015) zou worden opgelegd. Dient er herhaald te worden dat de sector nu al een eerste keer zwaar belast wordt per kilometer door de taksen en accijnzen op brandstoffen? En wat nu? Gaat men hetzelfde een tweede keer belasten... (non bis in idem...)?

En wat is er overgebleven van het engagement van de Lidstaten van tien jaar geleden? Zullen we nog eens tien jaar moeten wachten alvorens er een fiscaliteit komt die de consumenten duwt in de richting van 'groene' auto's?

Ik wil eraan herinneren dat het ontwikkelen van nieuwe auto's en nieuwe motortechnologieën jaren duurt; dat de constructeurs er jaarlijks miljarden in investeren en dat er in onderzoek en ontwikkeling nood is aan continuïteit en duidelijkheid wat betreft de te behalen doelstellingen. Herinneren we toch ook aan het feit dat onze lucht niet stopt aan de grenzen van een dorp of een regio.

Wanneer men doorgaat met de huidige kakofonie van ongepaste initiatieven en voortdurende koersveranderingen, dan bereikt men slechts een ding: de technologische ontwikkelingen vertragen en ze duurder maken voor de klant. Ik noem als voorbeeld het onvoorstelbare af- en aanbeleid betreffende biobrandstoffen!

Wat vraagt FEBIAC en wat stelt FEBIAC voor?

1. Wij hebben een voorstel van groene fiscaliteit ontwikkeld dat conform is met het akkoord (van 1998) met de Lidstaten en dat gebaseerd is op de CO<sub>2</sub> en de euronormen. Dit voorstel werd uitgewerkt in samenwerking met PriceWaterhouseCoopers en het werd de voorbije maanden aan alle politieke verantwoordelijken op federaal en regionaal vlak gepresenteerd.
2. Deze studie is in overeenstemming met de Europese directieven, is budgettair neutraal en verzekert bovendien meteen een reductie van de uitstoot van CO<sub>2</sub> met 11 tot 17%. Waar wacht men nog op?
3. Deze groene autofiscaliteit vereist een onverwijlde overleg tussen de regio's (we kunnen echt niet wachten tot 2015) zodat duidelijke en duurzame beslissingen genomen kunnen worden.

We dringen er bij onze politieke verantwoordelijken op aan dat deze studie in overweging wordt genomen. De 100.000 werknemers in de sector; de 5 miljoen automobilisten en de 80% Belgen die hun auto elke dag gebruiken voor het werk, moeten weten waar we naartoe gaan en op welke manier.



Pierre Alain De Smedt,  
Voorzitter



Edito

## Fijnstof: grote vragen over kleine deeltjes

*Dit voorjaar was het weer zover: een snelheidsbeperking van 90 km/u op het grootste deel van de Vlaamse autosnelwegen. De reden: smogalarm. Deze arbeidsintensieve ad hoc maatregel, waarbij de borden telkens manueel moeten worden omgedraaid, moet de fijnstofpieken enigszins afvlakken. Hoe effectief deze maatregel is, moet onderzoek nog uitmaken. Intussen wordt uitgekeken naar maatregelen om de fijnstofproblematiek grondiger en met blijvend effect aan te pakken.*

De term "smog" komt van het Engels en vormt een samentrekking van "smoke" (rook) en "fog" (mist). Het woord wordt gebruikt om een te hoge concentratie aan vervuiling in de lucht weer te geven. Smog kan in principe gebruikt worden voor alle vervuiling, in België horen we de term vooral in de winter. Wintersmog is voornamelijk een te hoge concentratie fijnstof in de lucht.

Fijnstof, afgekort tot PM (van het Engelse Particulate Matter), duidt op minuscule vaste of vloeibare deeltjes die in de lucht zweven. Hun chemische samenstelling is zeer variabel en afhankelijk van de bron die ze uitstoot. De belangrijkste eigenschappen en effecten van het stof (gezondheidseffecten, levensduur in de atmosfeer) zijn sterk afhankelijk van de deeltjesgrootte, die er dan ook vaak wordt bijvermeld. PM<sub>10</sub>, omvat alle deeltjes met een maximale afmeting van 10 micrometer en wordt het meest gebruikt voor normering.

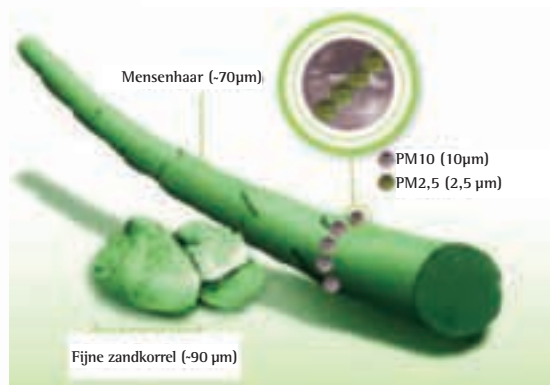
PM<sub>2,5</sub> of ultrafijnstof (kleiner dan 2,5 micrometer) komt de laatste tijd meer in de belangstelling, omdat kleinere deeltjes schadelijker zouden zijn voor de volksgezondheid. Wanneer dit stof wordt ingeademd, zet een deel zich af in de luchtwegen, waarbij de kleinste deeltjes het diepst in de longen doordringen. Hoge concentraties stimuleren infecties en aandoeningen van de luchtwegen, en kunnen het risico op kanker verhogen.

### Fijnstof globaal bekeken

De fijnstofproblematiek is complex, aangezien de concentratie in de lucht niet enkel afhankelijk is van de emissie. Globaal blijft de jaargemiddelde fijnstofconcentratie in België duidelijk onder de opgelegde norm. Door de dichtheid van bevolking en activiteiten in ons land

worden de dagnormen echter vaker overschreden dan wat Europa voorschrijft. Het weer speelt een belangrijke rol bij deze fijnstofpieken, die veelal ontstaan bij zogenaamde inversie: dit is een atmosferische toestand waarbij de onderste luchtlag niet beweegt en niet mengt met hogere lagen, zodat alle vervuiling in de onderste laag blijft hangen; deze toestand treedt vooral op in de wintermaanden.

Daarnaast kan fijnstof zich, onder invloed van de wind, over grote afstanden verplaatsen, waardoor tot 80% van het fijnstof in België geïmporteerd wordt uit het buitenland. Een nationaal -laat staan regionaal- beleid moet dus worden ondersteund door gelijklopende EU-initiatieven om belangrijke concentratieverminderingen te bekomen.



Grootte van fijnstofdeeltjes (bron: EPA)

### Fijnstof lokaal bekeken

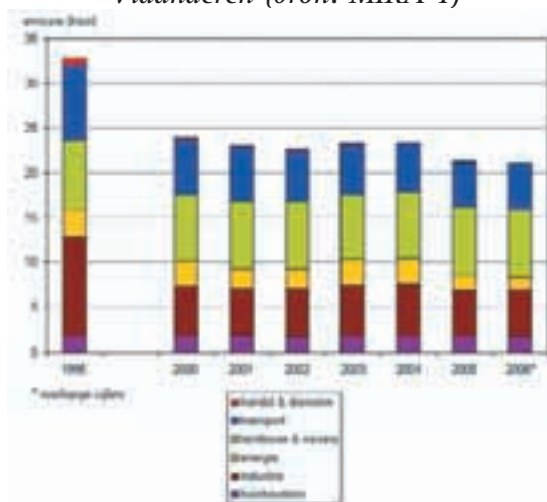
Volgens MIRA-T, het milieuraapport van de Vlaamse overheid, zijn landbouw, transport en industrie de belangrijkste menselijke bronnen van PM<sub>10</sub>. Waar de emissievolumes van landbouw en industrie grotendeels constant blijven, vertoont de transportsector een belangrijke daling: 1,4 kton minder uitstoot tussen 2000 en 2005, ondanks vervoerstoename. Deze winst is te danken aan de technologische vooruitgang die moet voldoen aan steeds strengere Europese uitstootnormen voor auto's, trucks en motoren.

Binnen de automobielsector zijn dieselmotoren, door hun korte mengtijd voor brandstof met lucht, de belangrijkste bron van fijnstof, maar ook benzinemotoren produceren een kleine hoeveelheid.

Naast uitlaatemissies produceert elk voertuig ook niet-uitlaatemissies (slijten van remschijven en banden, opwaaiend stof...). Voor sommige transportmodi is dit niet-uitlaatstof zelfs belangrijker dan de uitlaat, zo veroorzaakt treinvervoer per reizigerkilometer een zelfde hoeveelheid fijnstof als een gemiddelde wagen.

Reeds jaren werken de constructeurs aan het terugdringen van de fijnstofuitstoot van dieselwagens, zoals blijkt uit de steeds strengere Euro-limietwaarden voor  $PM_{10}$ : van 140 mg in 1992 naar 25 mg in 2005, een daling van meer dan 80%. Initieel volstond het om het verbrandingsproces te verbeteren, wat minder onverbrande resten in de uitlaatgassen opleverde. Gaandeweg werd deze piste steeds moeilijker en duurder, zodat zuivering ter hoogte van de uitlaat noodzakelijk werd (zgn. end-of-pipe). De roetfilter blijkt hier een kostefficiënt antwoord.

#### ► Totale emissies van $PM_{10}$ in Vlaanderen (bron: MIRA-T)



#### Roetfilterwerking en -types

Roetfilters worden meestal gemaakt uit metaal of keramisch materiaal, met een structuur die de lucht een zo lang mogelijke weg met veel afbuigingen laat maken om door het filtermateriaal te stromen.

De fijnstofdeeltjes kunnen door inertie de afbuiging van de luchtstroom niet volgen, botsen met het filtermateriaal en blijven hangen.

Naarmate meer deeltjes gevangen worden, krijgt de luchtstroom door de filter het almaar moeilijker.

Om te vermijden dat de filter zijn werking verliest, zal een zogenaamd regeneratieproces de deeltjes verwijderen. Tijdens dit proces wordt de temperatuur in de filter verhoogd (door de filter elektrisch te verwarmen, door een kleine hoeveelheid brandstof in te spuiten in de uitlaatgassen...), wat de deeltjes op de filter verbrandt. De meeste roetfiltertypes die op dit moment op de markt zijn, regenereren de filter wanneer de wagen snel genoeg rijdt (> 70 km/u): dan worden de vereiste temperaturen bereikt.

Verder moet een belangrijk onderscheid gemaakt worden tussen open en gesloten roetfilters. Bij gesloten filters wordt de volledige uitlaatgasstroom door de filter geleid. Hoe meer de filter verstopt raakt, hoe meer er tegendruk geleverd wordt op de motor (met mogelijke schade tot gevolg bij te hoge druk). Een goede afstelling van motor en filter is dus noodzakelijk. De installatie van gesloten filters is dan ook enkel aangewezen via originele montage door de constructeur. Dit type kan de  $PM$ -uitstoot van een wagen met meer dan 90% verminderen.

Open roetfilters vereisen deze afstelling niet. Bij dit type wordt de uitlaatpijp gesplitst: een deel van de uitlaatgassen stroomt door de filter, een deel door een gewone, niet gefilterde uitlaat. Naarmate de filter meer verstopt, zal de weerstand van de gefilterde pijp toenemen, en zullen meer uitlaatgassen via de niet gefilterde pijp lopen. De filter verliest geleidelijk zijn werking, zonder dat de motor schadelijke tegendruk ondervindt. Het gemiddelde zuiveringsrendement van dergelijke open filters bedraagt 30% tot 50%.



Structuur van een roetfilter



Milieu

## Fijnstof verdient een doortastende aanpak

Het fijnstofprobleem zal niet worden opgelost door ad hoc maatregelen zoals de snelheidsbeperkingen bij smogalarm. Om de uitstoot door transport te beperken, is een versnelde invoering van schone technologie een bewezen oplossing, zoals blijkt uit de emissiecijfers van transport de voorbije jaren, waarbij ondanks de grote groei van het transport de uitstoot toch significant gedaald is.

Ook de huidige federale premie van 200 euro bij aankoop van een dieselwagen met een origineel gemonteerde roetfilter die bovendien niet meer dan 130g/km CO<sub>2</sub> mag uitstoten, blijkt weinig effectief, zo leren de cijfers. Niet alleen ligt de premie beduidend lager dan de kost van de filter (zo'n 600 euro), de CO<sub>2</sub>-uitstootbegrenzing en het feit dat enkel particulieren recht hebben op de premie, maakte dat vorig jaar slechts 1% van de in België verkochte dieselwagens in aanmerking kwam.

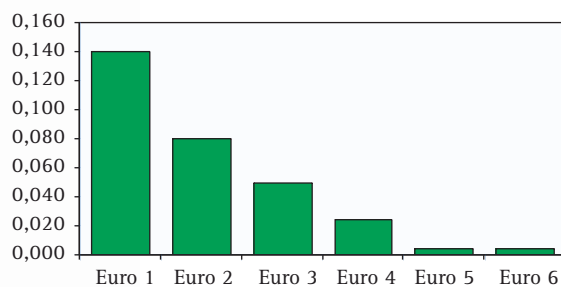
Sommigen willen het probleem aanpakken door de dieselprijs fors te verhogen. Hierbij mogen de voordelen van diesel niet uit het oog verloren worden. Dankzij het hoge aantal dieselwagens in ons park scoort België opmerkelijk beter dan Europa wat betreft de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuw verkochte auto's: 152g/km in België tegenover 160g/km in Europa. Bovendien zijn nieuwe diesels al gevoelig schoner dan enkele jaren geleden, en zullen hun fijnstofemissies vanaf 2009 dalen tot hetzelfde niveau als benzinewagens, dankzij de Euro 5 emissienorm. Het probleem situeert zich dus vooral in het aandeel oude diesels in ons wagenpark.

Om de fijnstofuitstoot van deze oude dieselwagens aan te pakken, zijn 2 pistes mogelijk. Een recycleregeling – in 2007 onderzocht door toenmalig Vlaams milieuminister Kris Peeters –, die een premie uitreikt aan wie zijn oud voertuig vervangt door een recenter model, zal een belangrijke invloed hebben, niet alleen op vlak van roet, maar ook van andere emissies zoals CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>.

Een tweede piste, die de basis vormt van het voorstel van huidig Vlaams milieuminister Hilde Crevits, voorziet bij de installatie van zowel retrofit- als

origineel gemonteerde roetfilters, een premie die bijna de volledige prijs van de filter zou compenseren. Indien de installatie van gecertificeerde roetfilters gebeurt door erkende installateurs, kan deze maatregel de uitstoot van (uitsluitend) fijnstof sterk verminderen. Daartoe dient de overheid wel een sluitend certificatiesysteem op te zetten. Uiteraard zal de impact nog groter zijn als de maatregel wordt uitgebreid tot de andere gewesten in België. Anderzijds zijn retrofit filters op oude wagens (van voor 2000) niet mogelijk of niet aangewezen.

## Maximale uitstoot van PM door dieselauto's in g/km



## Besluit

Hoewel FEBIAC de recyclagepremie als de meest doeltreffende oplossing beschouwt in de globale aanpak van de luchtvervuiling, is een combinatie van beide voorstellen, waarbij de oudste wagens uit het park verdwijnen en diesels die nog niet aan vernieuwing toe zijn uitgerust worden met een roetfilter, een effectieve manier om de fijnstofemissies van personenwagens aan te pakken. De koppeling van deze maatregelen aan de Europese initiatieven van technologische verbetering, zal er toe leiden dat de Belgische fijnstofproblematiek doortastend wordt aangepakt. ▶



## Veilig verkeer: een 'en-en verhaal'

*De Europese Commissie wil tegen 2010 het aantal verkeersdoden halveren in vergelijking met 2000. Met de einddatum bijna in zicht en met nog veel vooruitgang te boeken, is er heel wat discussie over welke richting het nu uit moet: actieve of passieve veiligheidsmaatregelen, een stijve kooi voor de inzittenden of een extra zachte bumper voor voetgangers in geval van aanrijding? Of moet de beveiliging van de verkeersinfrastructuur meer aandacht krijgen, nu alle nieuwe auto's hoge scores halen in de crash-tests? De discussies zijn aan de gang, de meningen erg uiteenlopend. Een overzicht.*

### Verkeersonveiligheid daalt te traag

De daling van het aantal verkeersdoden in de Europese Unie gaat niet snel genoeg. Dagelijks vallen ongeveer 115 doden in het Europese verkeer. In 2006 kwam het aantal verkeersdoden in de EU uit op circa 39.200. Vergeleken met referentiejaar 2000 is dat aanzienlijk lager (50.000 of 137 per dag) maar de trend is onvoldoende om de kaap van 25.000 in 2010 te halen. Aan het huidige tempo zullen er dat nog 32.500 zijn en doen we er drie jaar langer over om het vooropgestelde cijfer te halen. De steeds toenemende vraag naar transport en het toetreden van een aantal verkeersonveilige landen tot de Unie maken de uitdaging nog groter. Vooral Oost-Europeanen en jonge mannen rijden roekeloos, zo blijkt uit het cijfermateriaal van de EU Commissie. Twee op de drie automobilisten in Oost-Europa draagt geen gordel, terwijl ze vaker dronken rijden dan West-Europeanen. Mannen tussen 18 en 23 jaar zijn oververtegenwoordigd in de ongevalstatistiek, vooral op zaterdagavond. Motorrijders en voetgangers zijn bijzonder kwetsbaar: in 2010 is een op drie verkeersdoden een motorrijder. De doelstelling van de EC heeft duidelijk veel facetten, in dit artikel beperken we ons echter tot de personenwagens en voetgangers.

### Beveiliging van inzittenden

Dankzij de constante ontwikkeling van innovatieve veiligheidstechnologieën hebben autofabrikanten vooral de botsveiligheid structureel weten te verbeteren. Ruim 90 procent van alle personenauto's die het crashcentrum EuroNCAP in 2006 testte, scoorde in de hoogste twee veiligheidscategorieën. Dat niveau werd tien jaar geleden nog onbereikbaar geacht.

Van deze auto's behaalde bijna een derde de maximale score van vijf sterren. Ter vergelijking: van de modellen die EuroNCAP in 2000 teste, wist geen enkel voertuig vijf sterren te behalen en scoorde minder dan de helft er vier. Bij elke extra ster daalt de kans op ernstig of dodelijk letsel met 12 procent, zo stelt het Europese crashcentrum.

Veel autofabrikanten gaan ervan uit dat de grens van de fysieke bescherming van de inzittenden nagenoeg bereikt is. Meer airbags, betere kreukelzones en stevigere kooistructuren worden niet lager beschouwd als de belangrijkste weg naar minder verkeersslachtoffers. De aandacht verschuift steeds meer naar actieve veiligheid. Vandaar dat een aantal automerken zich nu meer richt op het vermijden van (ernstige) botsingen door toepassing van intelligente boordcomputers en detectiesystemen die automatisch een veilige afstand bewaren tussen de auto en de voorganger. Zulke 'slimme' systemen zijn sterk in opkomst en zullen de komende jaren hun weg vinden naar alle markt segmenten.



### Beveiliging van voetgangers

De haalbaarheidsstudie van de Europese Commissie betreffende de bescherming van voetgangers van midden 2005 toonde al aan dat de vooropgestelde resultaten voor fase 2 van de resolutie technisch niet haalbaar zijn. De EC formuleerde daarom het voorstel om vanaf 2009 alle wagens verplicht uit te rusten met een remassistentiesysteem (BAS - Brake Assist System). Beiden samen, de herziene technische vereisten van de 2003/102/EC richtlijn aangevuld met remassistentie, geven een aanzienlijk hogere bescherming dan de initieel voorziene maatregelen (116%).

Veiligheid



Bovendien komt dit systeem de gehele veiligheid ten goede en beschermt het systeem naast de zwakke weggebruiker ook de andere weggebruikers inclusief de inzittenden van het voertuig zelf.

De haalbaarheidsstudie van de EC onderkent overigens ook de noodzaak om onderzoek te doen naar systemen die ongevallen in het algemeen kunnen voorkomen, in eerste instantie aanrijdingen met voetgangers.

### Voortdurend verbeteren

De impact van een ongeluk verzachten - door bijvoorbeeld airbags te laten ontsteken - was een eerste stap in het voorkomen van lichamelijk letsel. Vervolgens ging men met systemen als ABS (14/07/2003 - COM(2003) 418, fase twee van de herschikking van richtlijn 70/156/EEC) en ESC (vanaf 2010 - zie kaderstuk) het gedrag van een voertuig in de aanloop naar een potentieel ongeval aanpakken. Ook daarin zijn de vorderingen inmiddels zodanig ver gegaan dat het tijd is voor de volgende stap: de bestuurder helpen om, nog vóór hij onder invloed van adrenaline onnodige stunts gaat uithalen, een noodsituatie te vermijden. Momenteel zijn er nog wetgevende beperkingen rond voertuigen die 'zelfstandig' beslissen het rijtraject te veranderen. Maar in afwachting zetten autoconstructeurs alvast een eerste stap in die richting, want sinds eind 2007 kan je auto's kopen met een zogenaamde Collision warning with Auto Brakesystem (CWAB), een evolutie van de reeds genoemde rem-assistent. Aangezien onderzoek heeft aangetoond dat

bij 50 procent van de kop-staart-aanrijdingen geen remactie wordt ondernomen, neemt de wagen het heft zelf in handen om de snelheid naar beneden te halen. Door naast de afstandsradar een camera te plaatsen kan het probleem preciezer ingeschat worden. Wanneer alles er op wijst dat het fout loopt, geeft het systeem een geluidssignaal en een rode flash in de voorruitdisplay. Die moet dezelfde instinctieve reactie opwekken als wanneer voor je neus een remlicht aanfloekt. In één klap worden ook de remmen in verhoogde staat van paraatheid gebracht. En als de chauffeur dan nog geen teken van leven heeft gegeven, gaat de auto zelf op de rem staan. Niet tot 0 km/u, dat laat de wetgever voorlopig nog niet toe, wel voldoende om de impact van de onafwendbare crash te reduceren tot een minimum.

Wanneer constructeurs het licht op groen krijgen om auto's te bouwen die autonoom beslissingen gaan nemen, iets wat technisch tot de mogelijkheden behoort, dan is het einde zoek. Vooral nog lijkt het ons beter om de eindbeslissing bij de chauffeur te laten, maar te streven naar een zo doeltreffend mogelijke ondersteuning van de rijtaak. Dat vrijwaart ons van een onontwaaarbaar juridisch kluwen indien er - terecht of vermeend - toch wat fout zou gaan met de veiligheidstechnologie en het beoordelingsvermogen ervan.

### Veiligheid eerst, de krachten bundelen

Veiligheid en het voorkomen van verkeersdoden is natuurlijk een "en-en verhaal": alle oplossingen, zowel wat betreft passieve als actieve veiligheid, moeten overwogen worden en in functie van hun doeltreffendheid ingezet worden. Maar het is ook een en-en verhaal waarbij alle betrokken partijen, in en rond het verkeer, hun verantwoordelijkheid moeten opnemen. Alcougards en systemen die de oogbewegingen van de bestuurder volgen geven alvast de bestuurder een bescherming tegen zichzelf bij vermoeidheid of alcohol gebruik. Maar zonder deugdelijke visie op de aanleg en onderhoud van de verkeersinfrastructuur en meer aandacht voor opleiding en sensibilisering zal België zijn positie bij de veiligste landen in Europa nooit verzekeren. De jarenlange onderinvestering in onze verkeersinfrastructuur werd recent nog passend veroordeeld door eregouverneur van de Nationale Bank Fons Verplaetse<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Knack 16 april 2008, p. 44-45

Veiligheid

### Verkeersveiligheid in België

*België heeft de voorbije jaren een mooie vooruitgang geboekt op het vlak van verkeersveiligheid, maar haalde in de periode 2005-2006 toch slechts een achttiende plaats in Europa. Tussen 2005 en 2006 daalde het aantal verkeersdoden in ons land slechts met 1,8 procent, terwijl in Europa in dezelfde periode een gemiddelde daling met 5,0 procent werd opgetekend. Over een langere periode doet België beter; dankzij de goede resultaten tussen 2001 en 2005 neemt ons land qua verhoging van de verkeersveiligheid toch nog de zesde plaats in over de periode 2001-2006.*

### Elektronische Stabiliteit Controle (ESC<sup>2</sup>) houdt uw voertuig in het spoor

*Systemen van stabiliteitscontrole helpen chauffeurs hun voertuig onder controle te houden in potentieel gevaarlijke situaties. Het systeem onderneemt automatisch corrigerende acties wanneer de bestuurder een bocht verkeerd beoordeelt of onverwacht een obstakel moet ontwijken en zo in een slip dreigt te raken. Zodra de sliphoekmeter dit risico vaststelt, varieert de remkracht op de vier wielen razendsnel. Indien nodig wordt ook de brandstoftoevoer naar de motor onderbroken tot het voertuig weer stabiel is. Dit gebeurt allemaal in een fractie van een seconde, veel sneller dan de beste chauffeur dat zou kunnen.*

*Stabiliteitscontrole bewijst ook uitstekende diensten aan vrachtwagens: typische situaties voor truck-trailer combinaties zoals kantelen, slippen of schaarbewegingen worden automatisch gecorrigeerd en zo in veel gevallen vermeden.*

*UNECE Reglement 13 bepaalt de gefaseerde invoering van ESC vanaf 2010 voor alle voertuigtypes in Europa, VSA en Japan. Naar verwachting zullen dankzij ESC in Europa jaarlijks 3000 ongevallen met doden of zwaargewonden voorkomen worden. ▶*

Veiligheid

<sup>2</sup> ESC staat nog bekend als Vehicle Dynamic Control, Dynamic Stability Control, Vehicle Stability Control en Vehicle Stability Assist.

## Is de Belgische markt voor nieuwe auto's "groen"?

*Op een moment waarop het probleem van de CO<sub>2</sub>-emissies meer dan ooit centraal staat –en waarbij het niet onmogelijk is dat de Europese doelstellingen om de uitstoot van dat broeikasgas te beperken, voor de auto-industrie gewijzigd worden– heeft Febiac een voorlopige balans willen opstellen van de maatregelen die België, zowel op federaal als op regionaal niveau, genomen heeft.*

*Hebben kortingen of andere bonussen het gewenste effect op de potentiële koper van een nieuwe auto? Volstaan die maatregelen om tot een gedragswijziging te komen?*

### Het effect van de federale premies op de markt

We herinneren eraan dat wie in 2008 een nieuwe auto met een lage CO<sub>2</sub>-emissie aankoopt, op de volgende kortingen aanspraak kan maken:

- Een korting van 15% op de aankoopwaarde van de auto (voor auto's die minder dan 105 g CO<sub>2</sub>/km uitstoten) met een maximum van 4.350,00 €.
- Een korting van 3% op de aankoopwaarde van de auto (voor auto's die tussen 105 en 115 g CO<sub>2</sub>/km uitstoten) met een maximum van 810,00 €.

Wanneer we kijken welke auto's voor die kortingen in aanmerking komen, moeten we vaststellen dat zelfs 2 jaar nadat de maatregel van kracht werd, er nog maar 6 modellen recht hebben op de korting van 15%. Dat beperkt uiteraard het effect van de maatregel. Het is duidelijk dat het Belgische initiatief om strenge limieten vast te leggen, weinig of geen invloed heeft gehad op het modellenaanbod van de merken. Constructeurs werken immers voor de Europese markt en voor hen is het economisch niet rendabel om modellen voor zulk een kleine markt als België te ontwikkelen en te bouwen. FEBIAC stelt minder strenge limieten voor zodat de consument een grotere keuze heeft en de maatregel in België meer effect zou kunnen sorteren.

Een uitstoot van minder dan 105 g CO<sub>2</sub>/km is overigens bijzonder weinig en stemt overeen met een gemiddeld verbruik van 3,8 liter diesel of 4,4 liter benzine per 100 km.

In de categorie van auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 105 g tot 115 g per km treffen we 17 modellen aan

(in totaal 22 als we rekening houden met de verschillende versies van eenzelfde model). En daarbij gaat het haast uitsluitend om kleine stadsauto's.

Hieronder bekijken we hoe de inschrijvingen in 2007 in die verschillende categorieën geëvolueerd zijn. We wijzen erop dat die kortingen alleen voor particulieren gelden (fysieke personen). Omdat die maar 55% van de markt voor nieuwe auto's vertegenwoordigen, wordt het potentiële effect van de maatregel nog eens extra beperkt.

Als men alle inschrijvingen (met inbegrip van die op naam van een bedrijf) bij elkaar telt, stijgt het aantal nieuw ingeschreven auto's die minder dan 105 g CO<sub>2</sub>/km uitstoten, in 2007 van 1.742 tot 3.151 stuks. En in de categorie met een van CO<sub>2</sub>-uitstoot tussen 105 en 115 g van 13.357 tot 20.743.

Als die maatregel behouden zou moeten blijven, is het wenselijk dat België de waarden van de EU overneemt, namelijk 120 g en/of 130 g (ongeveer 50 modellen), zodat de impact groter wordt (15.000 stuks op een autobestand van 5.000.000!!). De budgettaire gevolgen van die uitbreiding zouden worden opgevangen door de hogere BTW-inkomsten. Waarom zou men overigens de kortingen ook niet toekennen aan auto's met een alternatieve aandrijving (brandstofcel, aardgas, ...) zodat men in de toekomst vermijdt dat de sector die maatregelen moet voorfinancieren?

Toch lijkt het ons nuttiger om de autofiscaliteit volledig te herzien om haar "groener" te maken, zowel op het vlak van vervuilende emissies (koolstofoxide, stikstofoxide, deeltjes => EURO-normen) als op dat van het broeikas-effect (CO<sub>2</sub>). Bovendien moet die aanpak budgettair neutraal zijn en tegelijk stabielere inkomsten mogelijk maken (aanschaffing van de BIV, wat een belasting op het volledige wagenpark veronderstelt die niet meer afhankelijk is van de inschrijvingen).

### De situatie in de 3 gewesten

Eind 2007 voerde het Waalse Gewest een bonus-malus-systeem in dat de aankoop van (nieuwe of tweedehandse) auto's door particulieren moet aanmoedigen. De bonus die van 100 € (auto's met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 136 tot 145 g/km) tot 1.000 € (auto's die min-



der dan 105 g CO<sub>2</sub>/km uitstoten) varieert, werd op 1 januari van dit jaar van kracht. We wijzen erop dat die bonus alleen maar toegekend wordt als de consument een auto koopt die 3 categorieën "beter" is (10 g per categorie, ofwel 30 g) dan zijn vorige auto. Wegens budgettaire redenen heeft het gewest een categorie van auto's ingevoerd –met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 146 tot 195 g/km– waarvoor geen bonus toegekend wordt en waarop evenmin een malus geheven wordt). De malus van zijn kant is van kracht geworden op 1 april 2008 (we kunnen het effect

ervan nog niet beoordelen omdat we hier rekening houden met de 3 eerste maanden van 2008).

De 2 andere gewesten hebben tot op vandaag geen maatregelen in die zin genomen.

We hebben ervoor geopteerd om de inschrijvingen van nieuwe auto's in de 3 gewesten te analyseren volgens de CO<sub>2</sub>-categorieën van het Waalse bonus-malussysteem. We hebben alles in percentages omgezet om het effect van een eventuele groei of inkrimping van de markt te elimineren. Dat levert de volgende tabel op:

► *Inschrijvingen door particulieren van nieuwe auto's die in aanmerking komen voor een korting (15% en 3%) - België*

AUTO/MPC		2005		2006		2007		% 2006-2007	
Merk	Model	x < 105g CO <sub>2</sub>	105 g =< x =< 115 g CO <sub>2</sub>	x < 105g CO <sub>2</sub>	105 g =< x =< 115 g CO <sub>2</sub>	x < 105g CO <sub>2</sub>	105 g =< x =< 115 g CO <sub>2</sub>	x < 105g C <sub>2</sub>	105 g =< x =< 115 g CO <sub>2</sub>
AUDI	A2	15	0	0	0	0	0	-	-
CITROEN	C1	0	133	0	1.307	0	2.169	-	66%
CITROEN	C2	0	1.555	0	1.838	0	1.503	-	-18%
CITROEN	C3	0	3.531	0	3.999	0	3.423	-	-14%
DAIHATSU	CUORE	0	83	0	72	59	28	-	-61%
DAIHATSU	TREVIS	0	0	0	17	0	43	-	153%
FIAT	PANDA	0	252	0	165	0	178	-	8%
FIAT	500	0	0	0	0	0	24	-	-
FORD	FIESTA	0	58	0	20	0	0	-	-100%
FORD	FUSION	0	6	0	11	0	0	-	-100%
HONDA	CIVIC	0	0	0	56	0	98	-	75%
LANCIA	MUSA	0	0	0	0	0	2	-	-
LANCIA	YPSILON	0	0	0	0	0	12	-	-
MINI	MINI	0	0	0	0	527	4	-	-
OPEL	CORSA	0	2.400	0	4.231	0	43	-	-99%
PEUGEOT	1007	0	175	0	198	0	4	-	-98%
PEUGEOT	107	0	122	0	1.234	0	1.702	-	38%
PEUGEOT	206	0	2.793	0	136	0	1.330	-	878%
RENAULT	CLIO	0	2.225	0	561	0	314	-	-44%
RENAULT	TWINGO	0	0	0	0	0	198	-	-
SEAT	IBIZA	0	0	0	0	373	1	-	-
SMART	FORTWO	105	46	94	109	196	115	109%	6%
SMART	SMART	0	11	0	0	0	0	-	-
TOYOTA	AYGO	0	32	0	1.580	0	1.887	-	19%
TOYOTA	PRIUS	218	0	246	0	413	0	68%	-
TOYOTA	YARIS	0	492	0	11	0	0	-	-100%
VOLKSWAGEN	LUPO	12	0	0	0	0	0	-	-
VOLKSWAGEN	POLO	0	0	0	96	174	279	-	191%
<b>TOTAAL</b>		<b>350</b>	<b>13.914</b>	<b>340</b>	<b>15.641</b>	<b>1.742</b>	<b>13.357</b>	<b>412,4%</b>	<b>-14,6%</b>
<b>Aantal modellen</b>		<b>4</b>	<b>15</b>	<b>2</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>20</b>		
<b>TOTAAL =&lt; 115 g CO<sub>2</sub>/km</b>		<b>14.264</b>		<b>15.981</b>		<b>15.099</b>			<b>-5,5%</b>
<b>VOLLEDIGE AUTOMARKT</b>		<b>480.088</b>		<b>526.141</b>		<b>524.795</b>			<b>-0,3%</b>

Aandeel van de groep =< 115g in de volledige markt

2,97%

3,04%

2,88%

Fiscaliteit

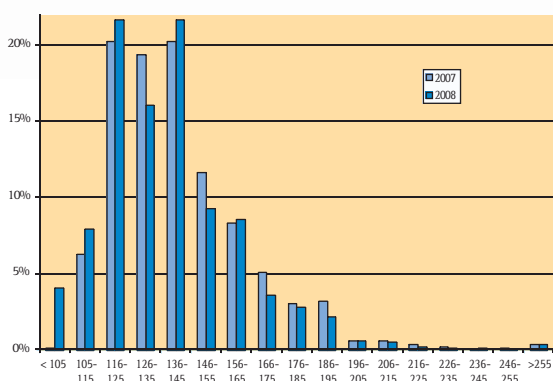
Meteen stellen we vast dat de categorieën auto's die minder dan 115 g CO<sub>2</sub>/km uitstoten, in Wallonië sterker vooruit gaan dan in de andere gewesten – een stijging van 0,1% tot 4,1% en van 6,3 tot 8%.

We stellen daarnaast nog vast dat de categorie auto's die minder dan 146 g CO<sub>2</sub>/km uitstoten, over de 3 eerste maanden van 2008, in Wallonië goed is voor 71% van de verkoop, tegen 64% in Brussel en slechts 57% in Vlaanderen. Bovendien gaan de categorieën met de hoogste CO<sub>2</sub>-emissies er in Wallonië sneller op achteruit en dat ten gunste van de gemiddelde categorieën.

De algemene trend is duidelijk: "downsizing". Die trend was in 2007 al in Wallonië vast te stellen, maar dat kan ook te wijten zijn aan de structuur van de markt voor particulieren in dat gewest.

Hoe dan ook, de gemiddelde emissiewaarden van de nieuwe auto's die in de loop van de 3 eerste maanden van 2008 in Wallonië ingeschreven werden, dalen onder de limiet van 140 g CO<sub>2</sub>/km (140 g is het streefcijfer dat opgenomen is in het akkoord dat de ACEA – de Europese autobouwers – met de Europese Commissie voor 2008 gesloten heeft). In heel het land bedraagt het gemiddelde 143,6 g CO<sub>2</sub>/km.

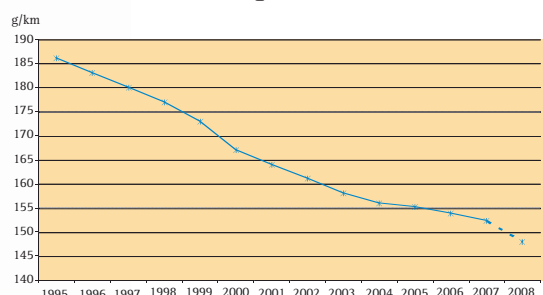
► **Inschrijvingen van nieuwe auto's in Wallonië per CO<sub>2</sub>-categorie Particulieren – eerste 3 maanden 2007 en 2008**



Zoals we hebben kunnen vaststellen, lijkt de bonus in Wallonië het gedrag van de consument sterker te beïnvloeden zodat die voor een nieuwe auto kiest die minder CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het zou wenselijk zijn om een vergelijkbaar systeem in de andere gewesten in te voeren, al was het maar om de boodschap voor de consument duidelijk te maken.

De 3 eerste maanden van 2008 wijzen ook op een duidelijke trend naar lagere emissies: de uitstoot, bij alle auto's samen, daalt met 2,2% van 152 g tot 149 g CO<sub>2</sub>/km. Als die trend zich voortzet, kan men tegen het einde van het jaar een gemiddelde van 147 g verwachten (wat ook te danken is aan het hoge percentage diesels op de Belgische markt: 77% van de nieuwe auto's in 2007). Het blijft een ambitieuze doelstelling om in 2012 tot 120 g te komen. Daarvoor zijn er structurele maatregelen nodig.

► **Evolutie van de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van de nieuwe auto's die in België verkocht worden 1995-2007 en extrapolatie 2008**



Fiscaliteit

## Naar een echte hervorming van de autofiscaliteit

Alleen maatregelen die op het hele wagenpark slaan, en die ertoe aanzetten om de oudste en dus de meest vervuilende auto's te vervangen, zullen een tastbaar effect op het totale emissieniveau hebben. Dat vergt een grondige hervorming van de huidige autofiscaliteit, eerder dan specifieke of tijdelijke maatregelen. We stellen daarom voor om de autobelasting te bepalen en te berekenen volgens milieucriteria.

Een belasting op basis van de EURO-normen en de CO<sub>2</sub>-uitstoot zoals we die voorstellen, draagt bij tot de vermindering van zowel de vervuiling als de CO<sub>2</sub>-uitstoot door de auto's (milieuaspect). De huidige fiscaliteit in België steunt hoofdzakelijk op het fiscale vermogen van de auto's (fiscale pk's op basis van de cilinderinhoud of het vermogen in kW). Dat is een parameter die maar een zwakke band heeft met milieuparameters en dus ongeschikt is om er maatregelen op te baseren die tot een daling van de broeikasgassen en de vervuiling moeten leiden.

Ons voorstel bestaat erin om de jaarlijkse verkeersbelasting te baseren op de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de vervuiling. De belasting dient zich aan als een lineaire functie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de auto ten opzichte van een bepaalde Euro-norm en wordt verhoogd met een forfaitair bedrag per lagere Euro-norm (dat wil zeggen volgens de vervuilende uitstoot van de auto).

Het lineaire karakter van de belasting per Euro-norm voorkomt elke discriminatie en gaat dus in de richting van het economische streefdoel. In haar geheel komt die belastingstructuur naar voren als de meest evenwichtige oplossing met het oog op de verschillende doelstellingen die bereikt moeten worden.

De afschaffing van de BIV die met deze belastingwijziging gepaard gaat, draagt bij tot de economische doelstelling om de vernieuwing van het autobestand in België te ondersteunen en zelfs te versnellen. De belasting is ook sociaal gunstig omdat ze de aankoop van een nieuwe/recente auto goedkoper maakt. De eliminatie van een hinderpaal om oude auto's door recentere en dus minder vervuilende modellen te vervangen, valt dus ook samen met de milieudoelstelling.

Men moet er overigens voor zorgen dat de rotatie van de auto's minstens behouden blijft (economisch aspect). Een daling van de verkoop van nieuwe auto's heeft via de constructeurs, de distributeurs en de verwante spelers (verhuurbedrijven, verzekeringsmaatschappijen enz.) een negatieve impact op de Belgische economie. Die bedrijven spelen immers een erg belangrijke rol op het vlak van de tewerkstelling en de inkomsten.

Bovendien vertraagt een daling van de autoverkoop de introductie van nieuwe en "milieuvriendelijke" technologieën op de huidige automarkt. Bij de hervorming van de autofiscaliteit moet erop gelet worden dat een merk of een bepaald model niet gediscrimineerd wordt.

FEBIAC pleit daarom voor een snelle herziening van de autofiscaliteit. Alleen daardoor wordt het mogelijk om de uitstoot van vervuilende stoffen en van CO<sub>2</sub> door het volledige autobestand aan te pakken. ▶



Fiscaliteit

## MotorCycle Council schakelt naar hogere versnelling

*Al jaren is MotorCycle Council het belangrijkste overlegorgaan van de motorbranche in België. MotorCycle Council – kortweg MCC – overkoepelt de gebruikers, de belangenverenigingen, de rij scholen, de liefhebbers van off-road en klassieke motorfietsen, de motorsportbond, de invoerders en verkopers van gemotoriseerde tweewielers,... MotorCycle Council is kortom hét representatieve orgaan van de motorbranche en kon rekenen op de drijvende kracht van charismatische voorzitters als Raoul De Vos en Roger Renoy. Na het overlijden van Roger Renoy, vonden de leden van MCC dat het tijd was voor een bezinning. Waar moest MCC naartoe, wat zouden de nieuwe doelstellingen worden, hoe kon MCC beter ten dienste staan van de motorliefhebber? In augustus van vorig jaar werden alle MCC-leden gevraagd hun mening te geven over de werking van MCC. Het was duidelijk dat, hoewel ze vonden dat MCC nog te weinig bekend is zowel bij het grote publiek als bij de politici, ze geloofden dat een organisatie als MCC weldegelijk zijn nut heeft vandaag en in de toekomst.*

Na de rondvraag over de doelstellingen van MotorCycle Council, werd de leden gevraagd om hun engagement te bevestigen. Allen hebben daar met enthousiasme op gereageerd en hebben zich nogmaals akkoord verklaard met de volgende grondbeginselen van MCC.

### Waar staat MCC voor?

1. De MotorCycle Council (MCC) is een overlegorgaan samengesteld uit verenigingen en federaties van gemotoriseerde tweewielers daarin ook begrepen de quads, trikes, scooters en bromfietsen. Zij verenigen zich met als doel op een optimale manier de gemotoriseerde tweewielers in het algemeen en het gebruik ervan in het bijzonder te promoten, binnen het kader van het huidige verkeer.
2. MCC zal bij de overheid een gunstig klimaat voor de gemotoriseerde tweewielers aankaarten en promoten, en dit niet alleen binnen zijn rol in het dagelijkse verkeer, maar ook voor alle takken van de motorsport.
3. MCC verdedigt de gemotoriseerde tweewielers als volwaardig deelnemer in het mobiliteitsdebat.

4. MCC zal ijveren voor de verbetering van de verkeersveiligheid van de bestuurders van gemotoriseerde tweewielers door:
  - het stimuleren van een betere rijopleiding voor gebruikers van gemotoriseerde tweewielers;
  - het sensibiliseren van de gebruikers van gemotoriseerde tweewielers voor de verkeersproblemen waar ze mee geconfronteerd worden en voor hun kwetsbaarheid in het dagelijkse verkeer;
  - het sensibiliseren van de andere weggebruikers voor de specifieke verkeersproblemen waar motorrijders mee geconfronteerd worden en voor hun kwetsbaarheid in het dagelijkse verkeer.



We hebben besloten om deze vernieuwing te bevestigen en MCC meer ruchtbaarheid te geven. De vernieuwing van MCC wordt in een eerste fase gedragen door 3 pijlers:

1. Een nieuw logo
  2. Een nieuwe website
  3. De "Dag van de motor"
1. *Een nieuw logo*  
Een nieuw en krachtig logo is ontwikkeld; een logo dat een duidelijk statement maakt en motorrijden linkt aan veiligheid. De 2 gestileerde en in spiegelbeeld geplaatste C's vormen onmiskenbaar de schaal van een valhelm met de M op de plaats van het vizier. De cirkel rond de letters staat symbool voor het wiel en versterkt en vervolledigt het logo.



## 2. Een nieuwe website

Vandaag de dag is een website een onmisbaar en onvervangbaar communicatiemiddel. Het is duidelijk dat de website van MCC hopeloos gedateerd was en niet meer beantwoorde aan de ambitie om een referentie te zijn binnen motorland. De website van MMC zou de stek moeten zijn waar ieder die een vraag heeft over eender welk aspect van de motor of het motorrijden, eerst naartoe surft op zoek naar het gepaste antwoord of de link naar de gezochte informatie.

Naast een aantal algemene inlichtingen die over de verschillende aspecten van de motor en het motorrijden gaat, heeft elk lid van MCC een webpagina waar hij zich voorstelt en waar de bezoeker kan doorklikken naar de eigen website van de organisatie. [www.motorcyclecouncil.be](http://www.motorcyclecouncil.be), of kortweg [www.moto.be](http://www.moto.be), is vandaag meer dan ooit een plaatsje waard binnen uw lijst met referentiesites over verkeer en mobiliteit.

## 3. De "Dag van de Motor"

Op zondag 25 mei 2008 heeft MCC de "Dag van de motor" georganiseerd. De "Dag van de motor" is een grootschalig evenement dat op heel diverse locaties in heel het land werd georganiseerd. De keuze voor evenementen op verschillende locaties werd ingegeven door de bedoeling van deze dag zelf: bestaande motorrijders een fijne dag bezorgen rond hun favoriete vervoermiddel en geïnteresseerde niet-motorrijders de passie voor de vrijheid op twee wielen bijbrengen.


Het programma was erg uitgebreid en omvatte onder andere:

- Testritten met nieuwe motoren
- Toeristische rondritten
- Initiaties voor jongeren
- Testparcours voor scooters en bromfietsen
- Brommer en scooter initiatie
- "Motordoop" voor passagiers
- Demonstratie door de hulpdiensten
- Rijjschool initiaties en informatie over opleiding tot wegkapitein
- Concentraties van merkenclubs
- Tentoonstelling van oude motoren

- Diverse informatiestands
- Rijvaardigheidsdemonstraties
- Off Road parcours voor quads en enduromotoren
- Stuntrijders
- Off-road initiatie
- Quad initiatie



**MotorCycle Council**

Met deze nieuwe initiatieven hoopt MotorCycle Council zijn naambekendheid te versterken en vooral op een betere manier de motorrijder van dienst te zijn. Dat blijft immers onze voornaamste opdracht. 



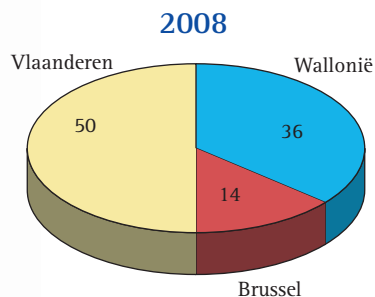
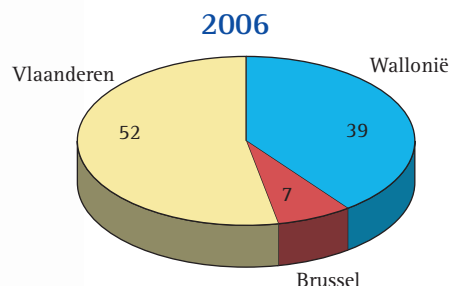
Moto

## European Motor Show Brussels 2008: een terugblik

Met 651.018 gepassioneerde bezoekers en kopers was de 86e editie van de European Motor Show Brussels 2008 opnieuw het grootste publieksevenement van België. In Brussels Expo (120.000 m<sup>2</sup>) stonden alle nieuwigheden te pronken die door 62 auto- (meer dan 600 voertuigen) en 27 motormerken (zo'n 700 stuks 2-, 3- en 4-wielers) werden gepresenteerd. En dan hebben we het nog niet eens over alle accessoires en de talrijke informatie- en thematische standen. Meer dan 500 voertuigen werden ingezet voor testritten. Naast de 6 wereld- en 3 Europese premières hebben de bezoekers ook genoten van 6 prototypes en 17 concept cars. Zowel de invoerders, automobiefederatie FEBIAC, als de bezoekers zijn het met elkaar eens: het was een uitermate geslaagde editie!

### De belangrijkste resultaten uit de bezoekersenquête

- 93% van de bezoekers is tevreden over zijn bezoek (scores tussen 7/10 en 10/10)
- Een bezoeker brengt gemiddeld 4 uur en 34 minuten door op het Salon. Dat is 20 minuten meer dan bij de vorige editie.
- Bijna 100.000 bezoekers geven aan dat ze expliciet voor de gemotoriseerde tweewielers komen.
- 60% van de bezoekers in de motorpaleizen nog geen eigenaar van een motor, scooter, trike of quad. Er blijft dus een groot groeipotentieel voor de motorsector.
- Het salon als grootste showroom van het land beïnvloedt bijna 1/3 van de bezoekers in hun definitieve keuze over het merk en het model. Ook dat is merkbaar meer dan bij de vorige editie en het is het beste bewijs van het nut en het belang om zich op het Salon aan het grote publiek te tonen.
- Meer dan 1/3 van de ondervraagde bezoekers overweegt de aankoop van een nieuwe wagen in de eerste helft van het jaar
- 1 op 5 is een nieuwe bezoeker die nooit eerder het Salon had bezocht. 58% heeft daarentegen al meer dan 3 keer de motorshow in Brussel bezocht.
- 9 op 10 van de bezoekers zijn eigenaar van een auto.
- Het publiek wordt vrouwelijker en jonger. Het aandeel vrouwelijke bezoekers stijgt van 17 tot 20 procent; dat van jongeren onder de 30 jaar van 28 naar 36%.

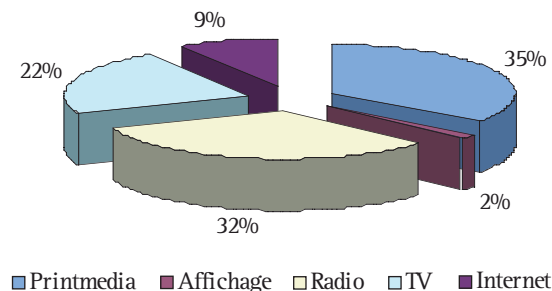


### Media-aandacht en -investering

De European Motor Show Brussels genereert een gigantische media-aandacht. Enkele markante cijfers:

- Meer dan 7 uren televisie (tv-journaals en speciale uitzendingen)
- Meer dan 1.000 artikelen in dagbladen, magazines en op websites, met een equivalent van 2,5 miljoen euro in advertentieruimte

FEBIAC promoot het salon als volgt, om een maximum aan bezoekers aan te trekken voor de deelnemende merken.



Salon

De website [autosalon.be](http://autosalon.be) trok in de periode van het salon 537.224 unieke bezoekers, met een gemiddeld bezoek van 4min30' en voor een totaal van 4,5 miljoen pageviews. De newsletter en videobeelden (interviews en reportages) interesseren duidelijk een ruim publiek.

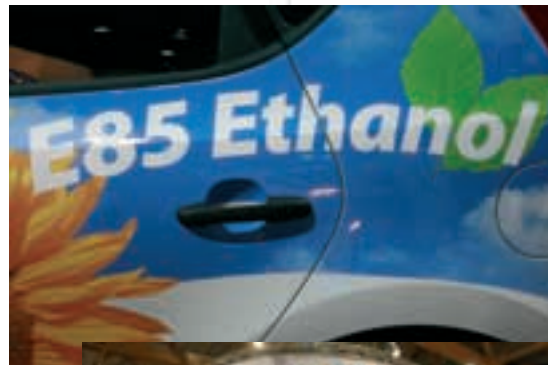
### Thema "Milieu"

Alle grote internationale autosalons hebben tijdens hun laatste edities gewerkt rond het thema "milieu". Nergens anders dan in Brussel echter gingen de inspanningen zo ver om chauffeurs te sensibiliseren. Met de concrete resultaten van het **proefproject "Ik rijd e-positief"** toonden we aan dat elke chauffeur zelf een belangrijke bijdrage kan leveren om het brandstofverbruik en dus de uitstoot van CO<sub>2</sub> van zijn voertuig te verminderen (tot 15%). Meer info: [www.e-positief.be](http://www.e-positief.be). Iedereen heeft al wel gehoord van een motor op waterstof, biobrandstof of aardgas, van hybride voertuigen of van brandstofcellen. Weinigen kunnen echter uitleggen waar het precies over gaat en welke de voordelen en troeven van deze verschillende technologieën zijn. Op de tentoonstelling "Powered by nature" was alle objectieve informatie hierover te vinden.



De expo Clean Moves Brussels – Efficient Mobility verzamelde specifieke voertuigen die tegemoet komen aan de transportnoden op maat van stedelijke gebieden. Telkens beducht op een efficiënt brandstofverbruik. Van fietstaxi's tot elektrische scooters, auto's en lichte bedrijfsvoertuigen.

In 1999 werd FEBELAUTO opgericht als beheers-organisme van **afgedankte voertuigen** in België. Tijdens het Salon toonde FEBELAUTO wat er met de afgedankte voertuigen gebeurt. In 2006 werden reeds 131.000 wagens milieuvriendelijk verwerkt, of 524 wagens per dag. Dat levert elke dag 393.000 kg metalen op die terug als grondstof dienen in de staalindustrie. Maar ook onderdelen, kunststoffen, glas en andere materialen krijgen een nieuw leven.



### Events

De gala-avond stond opnieuw garant voor een uitgelezen publiek van eregasten en belangrijke klanten voor de exclusieve en feestelijke avant-première van het salon. De opbrengst van de avond werd geschonken aan Levenslijn (verkeersveiligheid) en Télévie (wetenschappelijk kankeronderzoek).

Salon



## Salon 2009

De voorbereiding voor 2009 draait al op volle toeren. Van 16 (pers- en VIP-dag) tot en met 25 januari 2009 vindt het 87° Salon van "Lichte Bedrijfs-, vrijetijdsvoertuigen en Moto's" plaats, naast de derde editie van de vakbeurs Truck & Transport (uitsluitend B to B) van 17 tot 20 januari 2009. Truck&Transport behelst de zware bedrijfsvoertuigen, het getrokken materieel en carrosserieën voor de transport- en logistieke sector. Meer dan 300.000 bezoekers worden voor deze events verwacht.



- De lichte bedrijfsvoertuigen van minder dan 7,5 ton (bestelwagens, vrachtwagens, mini/midibus, speciale versies) krijgen uiteraard de hoofdaandacht. Ze richten zich zowel naar vaklui als naar het grote publiek en vormen de motivatie voor 40% van de bezoekers. Vrijtijdsvoertuigen als all-road, breaks en mono-spaces sluiten perfect aan bij deze lichte vracht. Voor de gebruiker die werk en vrijetijd in één voertuig wil verzoenen is de grens tussen beide zo goed als onbestaand. Deze vrijetijdsvoertuigen trekken 34% van de bezoekers.
- De moto's breiden hun jaarlijkse aanwezigheid sinds 1995 nog steeds verder uit en blijven een aantrekkingspunt voor 26% van de bezoekers. Ook hier wordt het tentoongestelde productengamma uitgebreid naar op moto gebaseerde vrijetijdsvoertuigen, of het nu on/off road of waterrecreatie is.

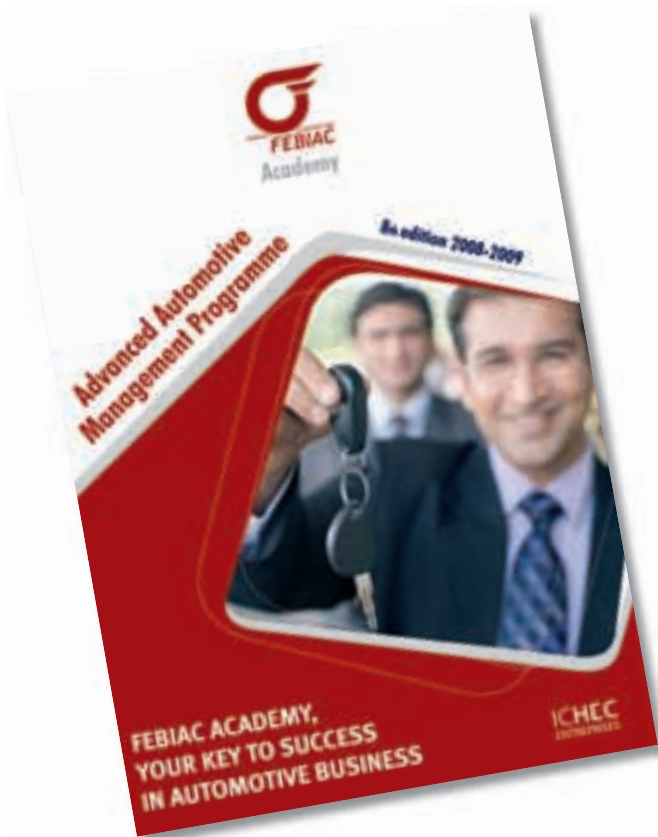
Bezoek alvast onze websites [www.autosalon.be](http://www.autosalon.be) en [www.truck-transport.be](http://www.truck-transport.be) en schrijf je in op de newsletters. ▶

Salon





# FEBIAC-opleiding Advanced Automotive Management



## *Tot wie richt deze cursus zich?*

Tot managers die werkzaam zijn in bedrijven uit de auto-, motor- of truckbranche bij:

- Concessies of invoerders
- Toeleveranciers of constructeurs
- Leasing- of verzekeringsmaatschappijen

## *Wat maakt deze opleiding uniek?*

### *8 concrete troeven*

1. U leert omgaan met de veranderingen in de branche en ze ombuigen in kansen voor uw bedrijf
2. U ontwikkelt een visie op de toekomst van uw bedrijf en kan die visie omzetten in een ondernemingsplan
3. U raakt bedreven in financiële analyses die u helpen in uw onderhandelingen en projecten
4. U kan doeltreffend omgaan met uw tijd
5. U leert een communicatie met resultaat voeren
6. U krijgt de indicatoren aangereikt om snel en efficiënt afdelingen te screenen
7. U analyseert uw eigen sterktes en zwaktes
8. U verrijkt uw beeld van de autosector door de interactie met de andere cursisten

Vorming

## Objectief

### *Waarom deze managementopleiding voor de automobielbranche?*

Het automobielbedrijf van vandaag is permanent in beweging. Om competitief te blijven, moet het constant op zoek naar nieuwe ideeën, concepten en oplossingen. De zaakvoerders ontwikkelen een duidelijke strategische visie voor het bedrijf en leggen concrete objectieven vast in samenspraak met hun medewerkers. De manager ontwikkelt zich als strateeg en coach !

Vanuit deze visie op het management van een garagebedrijf ontwikkelt FEBIAC vzw het programma "Advanced Automotive Management" sinds 7 jaar : een professionele opleiding op maat van de automobielbranche met aandacht voor zowel managementtechnieken als persoonlijke vaardigheden. De businessschool ICHEC Entreprises staat garant voor de nodige academische knowhow en ondersteuning.

## Inhoud

### 1 Strategisch Management 16-17-18 okt. '08

- **Introductie**
  - Het beleidsproces als rode draad
  - Introductie tot financieel management: balans & resultatenrekening
- **Strategisch management**
  - Diagnose: segmentatiemarkt, concurrentanalyse, strategische ontwikkeling en beheer van activiteiten-portefeuille

### 2 Beleidsplanning & Organisatie 17-18-24 nov. '08

- **Business Plan**
  - Opstellen van een business plan
- **Key Performance Indicators**
  - Praktische analyse en interpretatie van de bedrijfs- en afdelingsindicatoren
- **Process Management**
  - Analyse en optimalisatie van de bedrijfsprocessen

### 3 Commercial Management 8-9-11 dec. '08

- **Communication Management**
  - Presentatietechnieken
- **Management van een verkoopteam**
- **Local Marketing & Customer Relationship**

### 4 Project & People Management 7-9-10 feb. '09

- **Project Management**
  - Leiden en bijsturen van een project
- **From selfmanagement to people management**

### 5 Personal Management 10-11-17 maart '09

- **Time Management**
  - Ontdekken van tijdrovers & bepalen van prioriteiten
- **Conflict Management**

### 6 Financial Management 17-24-25 apr. '09

- Een balans en een resultatenrekening interpreteren doorheen belangrijke financiële parameters: Investeringsbeleid en financieringsplan
- Het waarderen van een bedrijf



**Docenten**

Bij de docenten citeren wij:

Hans Buysse, Directeur bij NIBC bank nv en Voorzitter BVFA - Bernard Foket, Gear Consult - Koen Van den Brandt, Atlas Business Training - Pierre De Cannière, BMW - Erik Van den Heuvel, Mercedes-Benz nv - Michel Herman, NAVO - L. Van der Hofstadt, Mentally Fit Institute - Luk Lammens, People in Motion - Jo De Bruyn, In Concreto

**Themalezingen - Alumni groep**

Jaarlijks worden 2 à 3 themalezingen georganiseerd voor alle alumni en deelnemers van Advanced Automotive Management. Actuele thema's worden door experts uit het vak voorgesteld. De gelegenheid om de 250 alumni te verenigen en een hechte groep te vormen.

**Programma**

Het volledige programma omvat 18 lesdagen en loopt van oktober 2008 tot april 2009. Met uitzondering van de maand januari, worden er maandelijks drie lesdagen georganiseerd. Het programma wordt aangeboden in het Frans en het Nederlands. Met het oog op de kwaliteit van de opleiding wordt het aantal deelnemers beperkt tot 20 per taalgroep. Deelnemers die het volledige programma doorlopen en bovendien slagen in een eindexamen (case study) ontvangen een ICHEC-FEBIAC diploma "Advanced Automotive Management".

Tevens bieden we de mogelijkheid tot inschrijving voor slechts één of enkele modules. Zodoende hopen we tegemoet te komen aan de specifieke opleidingsbehoeftes. Om de kwaliteit van de opleiding te garanderen, wordt het aantal personen die van deze mogelijkheid gebruik wensen te maken, beperkt. De cursus wordt gegeven in het Huis van de Automobiel, Woluwedal 46 te 1200 Brussel.

**Hoe inschrijven ?**

Voor inlichtingen kan u steeds contact opnemen met Pascale Corstiaens van FEBIAC vzw, tel. 02/778 64 22 - e-mail: [pc@febiac.be](mailto:pc@febiac.be). De brochure is ook digitaal beschikbaar op de website [www.febiac.be](http://www.febiac.be).

De deelnameprijs bedraagt € 3872 voor de volledige cyclus en het examen. Personen die inschrijven voor één of enkele modules betalen € 972 per module. Korting: wie een tweede deelnemer inschrijft van hetzelfde bedrijf (zelfde BTW-nummer) krijgt 10% korting, een derde en volgende 15%. Deze bedragen (all charges included) omvatten de deelname aan de cursussen, het cursusmateriaal en eventuele maaltijden... Om na te gaan of uw bedrijf in aanmerking komt voor gedeeltelijke terugbetaling van het inschrijvingsgeld door de overheid, kan u contact opnemen met mevrouw Frédérique Van Gheluwe bij ICHEC Entreprises (02/739 38 25).



Vorming

## Getuigenissen van deelnemers aan AAM



*Steven Willems*  
Service Manager  
Scania nv Drongen

*Door het volgen van deze cursus heb ik mijn "management by walking arround" kunnen omzetten naar de meer specifieke betekenis van het woord "To Manage".*



*Gerry Van Wouwe*  
Account Manager Mercedes-Benz  
Financial Services BeLux nv

*Van tunnelvisie naar helicoptervisie in 18 dagen: deze oefening in het verruimen van je professionele horizon is een aanrader voor iedereen in de automotive wereld.*



*Frans Van Dooren*  
Reception & After Sales  
André Automotive nv  
Jaguar-Land Rover dealer

*Een solide financiële basis om de nodige afwegingen te kunnen maken voor een gezond business plan, dat zocht ik en heb ik ook gevonden. De contacten met collega studenten waren zeer verrijkend en blijven zeker in de toekomst een informatiebron.*



*Herwig Wouters*  
Financieel Consultant  
voor Ford Motor Company

*Alleen al de ontmoeting met sectorgenoten met verschillende ervaring en inzichten, maakt deze cursus meer dan de moeite waard.*



*Kris Pieters*  
Zaakvoerder  
Garage Pieters, Stekene  
Toyota dealer

*De cursus bevestigt het gevoel dat je als manager het stuur in eigen handen hebt. Een echte aanrader.*



*Davy Joos*  
Regional Dealer  
Development Manager  
BMW Group Belux  
Bornem

*Deze opleiding heeft mij een grondige en veelzijdige visie gegeven op de automobielwereld. Alle opleidingen werden, zoveel als mogelijk, hierop toegepast en trinden zowel hardskills als softskills. Dit alles gebeurt in een uitstekende sfeer, die het mogelijk maakt om goede contacten te leggen met de collega's en ervaringen uit te wisselen.*

Vorming