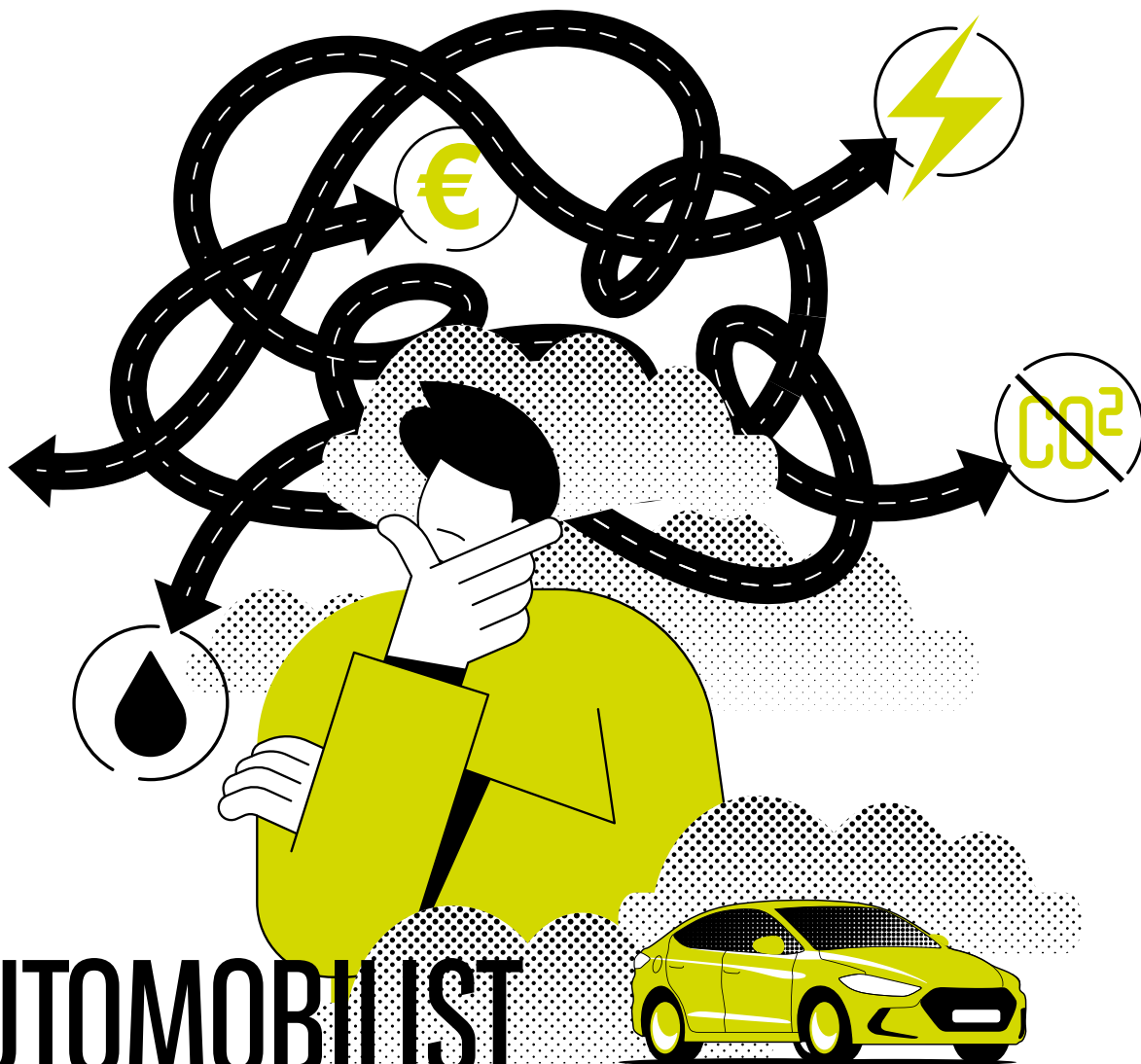


2024
AUTO



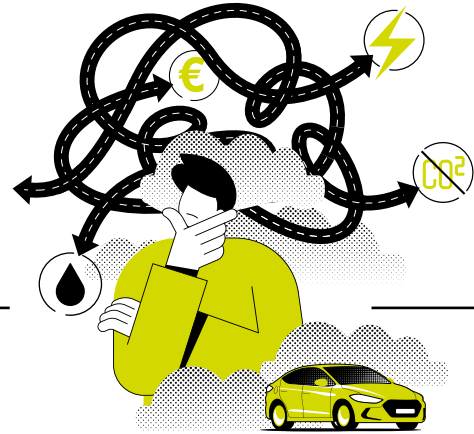
DE AUTOMOBILIST OP ZOEK NAAR DE JUISTE WEG

Regelgeving, motortypes, tarieven

Een internationale studie in 16 landen

alphacredit
BNP PARIBAS GROUP

L'OBSERVATOIRE DE L'AUTOMOBILE

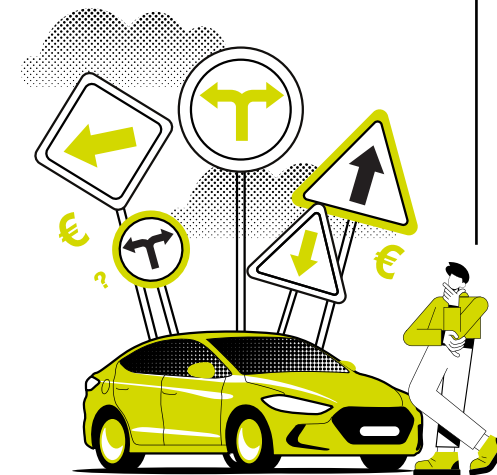


L'Observatoire de l'Automobile is een cel voor de studie en de opvolging van de economie van BNP Paribas Personal Finance, opgericht in 1985 en geleid door Flavien Neuvy.

Zijn taak bestaat erin de evolutie van de consumptiepatronen en de mobiliteit in Frankrijk en daarbuiten te observeren, te verduidelijken en te ontcijferen. Om aan deze vereiste tegemoet te komen, heeft L'Observatoire de l'Automobile een systeem opgezet dat gebaseerd is op de diversiteit en de complementariteit van verschillende inhoudstypes, met:

- **De Observatoria:** 2 jaarlijkse internationale referentiestudies onder het grote publiek, de ene over de auto-industrie wereldwijd (16 landen), de andere over de consumptie in Europa (15 landen).
- **De zooms, levensstijlen in beeld,** behandelen een thema ('De Fransen en geld', 'Eten in een tijd van afwegingen' enz.) in 3 stappen, waarbij de mening van de Fransen wordt gevraagd tijdens 3 enquêtégolven.

INHOUD



1	EEN VERANDERENDE CONTEXT DIE MOEILIK TE BEGRIJPEN IS	07
	De prijs, eerst en vooral	08
	Niet alleen de energiekosten	09
	Een toekomst met stijgende prijzen	11
	Een auto kopen, een moeilijke beslissing	13
2	STORING OP DE LIJNEN	17
	Onduidelijke informatie die beslissingen bemoeilijkt	18
	De automobilisten en de diverse en complexe reglementeringen	22
	LEZ, een overheersend gevoel van onrechtvaardigheid	27
	Technische reglementen... die echt zeer technisch zijn	34
3	KOPEN KAN WACHTEN	41
	Geloof in de toekomst en de innovatie	42
	De elektrische auto speelt een hoofdrol... maar roept vragen op	48
	Automobilisten vragen hulp om over te schakelen op elektrisch	56
	China tegen de rest van de wereld	62
	Het moment om te kopen... of niet	70
	EPILOOG	76
	DE LANDEN VAN HET OBSERVATOIRE DE L'AUTOMOBILE	77
	MARKTCIJFERS	95

De prijs, eerst en vooral

“
Na de energie wordt nu
het onderhoud afgestraft
door de inflatie.

DE MERKEN PROFITEREN HIERVAN

Dit gevoel van hoge prijzen werd weerspiegeld door het feit dat de meeste merken hadden ingezet op de marges, ten koste van de volumes, met recordwinsten als gevolg.

Het is inderdaad zo dat de prijzenoorlog lijkt te zijn hervat.

Onruststoker Tesla heeft de prijzen van zijn auto's abrupt met enkele duizenden euro's verlaagd. Chinese fabrikanten, zoals MG en BYD, bereiden zich voor op de lancering van instapmodellen die rechtstreeks zullen concurreren met de Europese referentiemodellen. Sommige fabrikanten die hun oorlogskas hebben gespekt, zeggen dat ze deze dreigende strijd relatief sereen tegemoet zien. In de eerste jaarhelft realiseerde Stellantis zo een winst van € 10,9 miljard, een stijging met 37% ten opzichte van 2022, met een operationele marge van 14,4%, hoger dan die van Tesla en de hoogste van alle autofabrikanten.

ZEER DURE AUTO...

In het vorige dossier, getiteld 'Autorijden, tot elke prijs?', hebben we de impact van de factor 'prijs' op de auto in detail bekeken. Deze prijs werd toen omschreven als een glazen plafond en de impact ervan was zowel voelbaar bij de aankoop als bij het gebruik van een voertuig.

Ter herinnering: 6 op de 10 personen bevestigden dat de kostprijs van een voertuig, zowel bij de aankoop als bij het gebruik, te hoog was.

Niet alleen de energie- kosten

OVERAL STIJGENDE KOSTEN

Tot overmaat van ramp is de inflatie in de meeste landen nog steeds hoog, boven het aanvaardbare niveau gedefinieerd door de centrale banken. Dit verstoort de economische perceptie van de automobilisten, vooral met betrekking tot alle energiegerelateerde posten. Bijna 9 op de 10 automobilisten hebben een stijging van de benzine-, diesel- en elektriciteitsprijzen vastgesteld (**Fig. 1**). De Turken en de Italianen zijn hierover het meest uitgesproken, terwijl de Chinezen gematigder zijn.

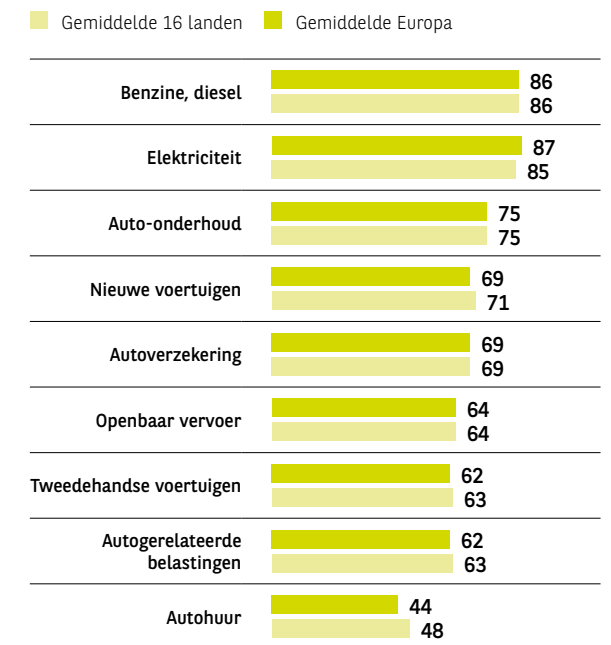
Een voertuig laten rijden lijkt ook steeds duurder te worden, zelfs duurder dan een voertuig kopen. Na de energie wordt nu inderdaad het onderhoud afgestraft door de inflatie. 3 op de 4 personen merken dit. De Turken en Mexicanen klagen hierover, in tegenstelling tot de Japanners en de Noren. De stijgende kostprijs van nieuwe auto's

neemt de vierde plaats in dit klassement in, voor de kostprijs van de tweedehandsauto's, maar in gelijke verhoudingen, met 7 op de 10 personen die dit benadrukken.

Fig. 1

Hebt u de afgelopen twaalf maanden een prijsstijging van de volgende goederen en diensten opgemerkt?

Percentage respondenten dat 'Ja, een sterke stijging' en 'Ja, een beperkte stijging' heeft geantwoord. Iedereen. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

GROTE UITGAVEN VOOR ENERGIE

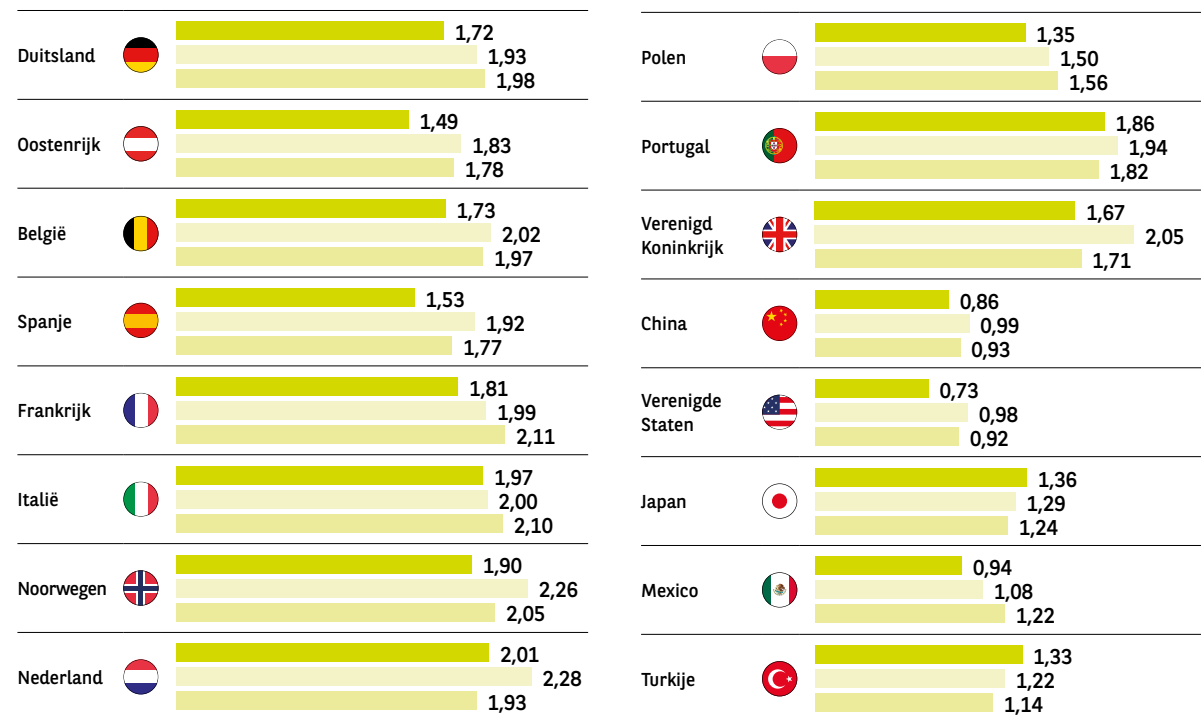
Door de gevolgen van de oorlog in Oekraïne is het ook moeilijk om de stijgende prijzen van alle energievormen te negeren. De volatiliteit van brandstof als grondstof wordt alleen geëvenaard door die van zijn - per definitie - veranderlijke kostprijs, waardoor de automobilisten in grote onzekerheid verkeren.

Van land tot land, van jaar tot jaar, is het moeilijk

Fig. 2 / Context

Prijs van een liter benzine aan de pomp. In dollar.

■ S1 2023 ■ 2022 ■ 2018



Bronnen: Trading economics, Europe Energy Portal, Nationaal Statistiekbureau China, Türkiye Petrolleri, Direccao geral de energia e geologia, Statistic Norway, RAC motoring services UK, US energy information administration, Agency for natural resources and energy, Statistics Belgium.

om te weten wat men kan verwachten en dus om een duidelijk zicht te hebben op het vereiste budget voor de brandstofuitgaven (Fig. 2). Bovendien worden de consumenten vaker getroffen door stijgende prijzen aan de pomp dan door dalende prijzen.

De maatregelen die, zoals in Frankrijk, worden genomen om de kosten te drukken, zijn vaak van korte duur en verdwijnen snel uit het economische landschap.

Bovendien doen de vrijwillige productieverlagingen in Saoedi-Arabië en Rusland de prijzen weer stijgen.

Een toekomst met stijgende prijzen



Nu een tijd van stijgende prijzen? Hetzelfde geldt voor de toekomst. Voor de automobilisten valt er de komende jaren niets goeds te verwachten op het vlak van autokosten. We stellen echter een zekere evolutie van hun mening vast: de prijsstijging van het auto-onderhoud verontrust hen het meest. 8 op de 10 respondenten getuigen hiervan, waarbij de Turken en de Mexicanen zich opnieuw het meest zorgen maken over dit vooruitzicht, terwijl de Chinezen het meest zen blijven. Het is paradoxaal te

zien dat het onderhoud bovenaan in dit klassement staat als we een min of meer nabije toekomst met elektrische voertuigen voor ogen houden. Voertuigen van dit type zullen naar verwachting immers minder onderhoudskosten genereren. Ofwel zijn de automobilisten zich hier niet volledig van bewust, ofwel is die toekomst volgens hen niet zo nabij (zie deel 3). Hoe dan ook, er heerst enige verwarring hieromtrent.

Driekwart van de automobilisten, die getroffen zijn door de recente prijsstijgingen, maakt zich in de tweede plaats zorgen om de stijging van de autoprijzen. We zien dat dezelfde landen - Turkije en Mexico - hun bezorgdheid uiten, en dat China opnieuw zeer rustig blijft. In eenzelfde verhouding verwachten ze ook een stijging van de brandstofkosten, waarbij Nederland zich voor dit aspect aansluit bij de doorgaans pessimistische landen.

Tot slot merken we op dat de prijsstijging van tweedehandsauto's onderaan in het klassement staat (**Fig. 3**). Wat deze vraag betreft, delen de Fransen, zij het op afstand, de ongerustheid van de Turken en de Mexicanen.

Een auto kopen, een moeilijke beslissing

In deze op economisch en financieel vlak verontrustende en onrustige context is de beslissing om al dan niet een auto te kopen niet vanzelfsprekend. Bijna 6 op de 10 personen zeggen dat deze beslissing moeilijk of zelfs heel moeilijk is (**Fig. 4**). Dit is met name het geval in Turkije, waar bijna 8 op de 10 personen in onzekerheid verkeren. Vervolgens verkeert het grootste aantal Portugezen en Belgen in dezelfde situatie.

China is daarentegen het land waar men zich veruit het minst zorgen maakt: driekwart van de automobilisten zegt dat de beslissing om een auto te kopen gemakkelijk is. In de VS, Noorwegen en het VK deelt ook een meerderheid deze overtuiging. Maar in veel landen vinden de respondenten het moeilijk om deze beslissing te nemen.

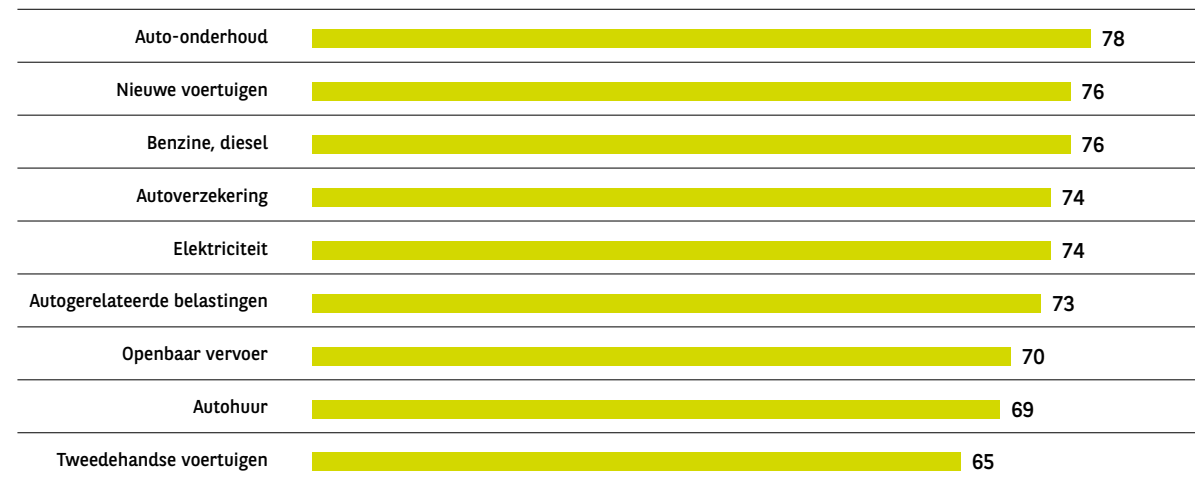
Naast de prijsfactor, die het belangrijkste element blijft bij deze aankoopbeslissing, willen we in deze nieuwe editie van het Observatoire de l'Automobile de redenen achterhalen waarom de automobilisten in het ongewisse blijven en twijfelen, of zelfs sceptisch staan tegenover de voordelen van de aankoop van een nieuwe auto.

“
De beslissing om een auto te kopen is voor 6 op de 10 personen moeilijk.

Fig. 3

Denkt u dat de prijzen van de volgende goederen en diensten de komende vijf jaar zullen stijgen, dalen of stabiel zullen blijven?

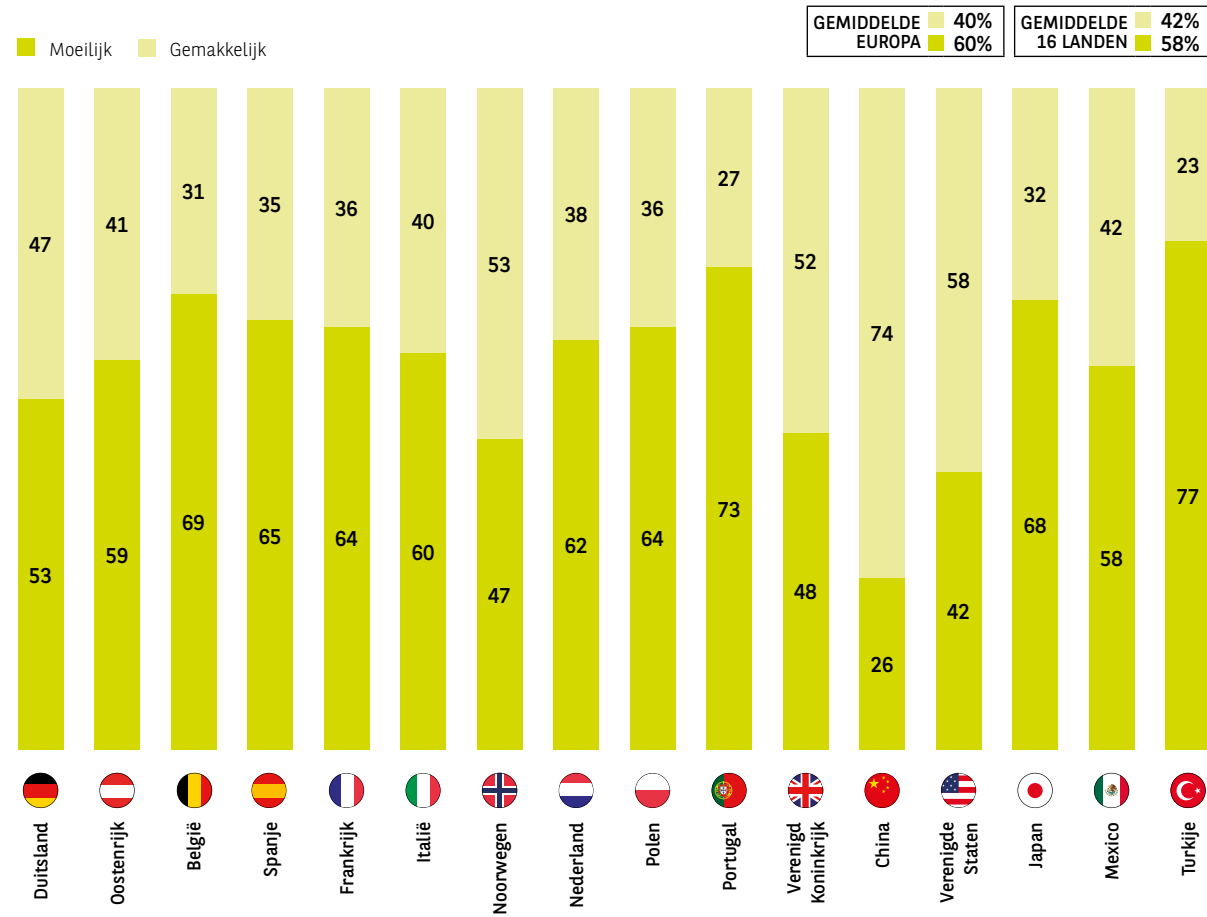
Percentage respondenten dat 'Ja, een sterke stijging' en 'Ja, een beperkte stijging' heeft geantwoord. Iedereen. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Fig. 4

Hebt u vandaag het gevoel dat de aankoop van een auto een gemakkelijke of moeilijke beslissing is? Iedereen. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

DE ESSENTIE

6 PERSONEN OP 10

vinden het moeilijk om een auto te kopen

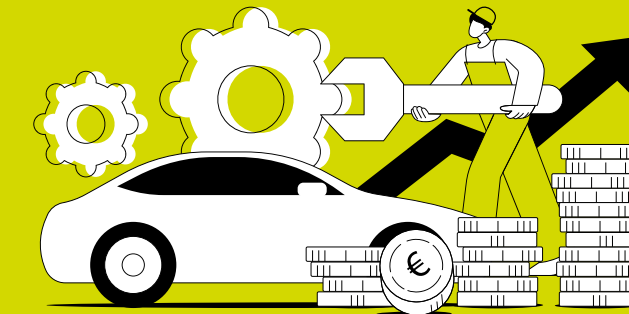
8 PERSONEN OP 10

vrezen dat de onderhoudskosten van auto's in de toekomst zullen stijgen

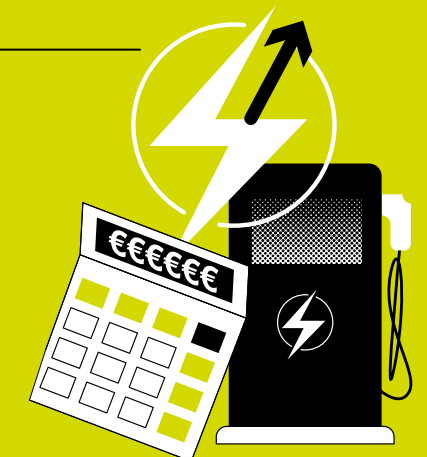


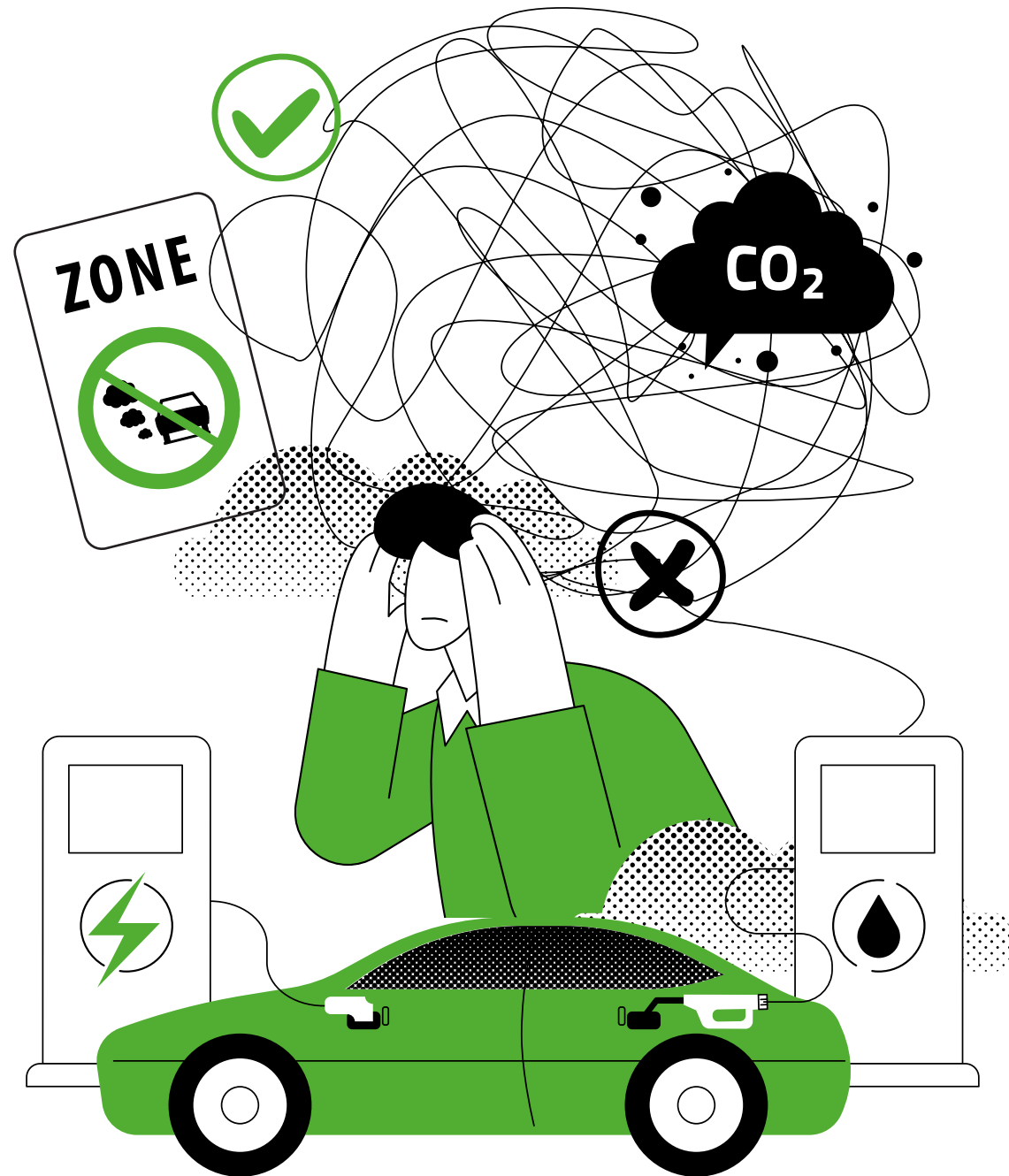
76%

VAN DE AUTOMOBILISTEN VERWACHT DAT DE PRIJZEN VAN NIEUWE AUTO'S IN DE TOEKOMST ZULLEN STIJGEN



4 AUTOMOBILISTEN OP 10 MENEN DAT DE MOGELIJKE STIJGING VAN DE ENERGIEKOSTEN EEN AANKOOP ONTMOEDIGT





STORING OP DE LIJNEN

2

De mist concretiseert zich niet zozeer in een totaal gebrek aan visie, maar eerder in de moeilijkheid om te onderscheiden wat ons wordt getoond. De personen die werden ondervraagd in het kader van deze nieuwe Observatoire de l'Automobile geven dit duidelijk te kennen. Of het nu gaat om informatie over auto's, zones met beperkt verkeer of reglementen met betrekking tot de motorisering, ze benadrukken het gebrek aan precisie, de complexiteit en de veranderlijkheid van deze thema's. Het resultaat is een gevoel van onrechtvaardigheid dat sterk naar voren komt uit deze algemene waas.

Onduidelijke informatie die beslissingen bemoeilijkt

PRIJZEN, REGLEMENTERING EN MERKEN: OVER DIT TRIO IS TE WEINIG INFORMATIE BESCHIKBAAR

Als lichtend symbool van de Amerikaanse 'way of life', belangrijk icoon van de historische Europese landen en symbool van de ontwikkeling in de Aziatische landen, met name in China, is de auto een voorwerp dat de hele maatschappelijke en economische ruimte overneemt. Voor of tegen, iedereen heeft een mening over de auto, een trigger als geen ander voor de meest uiteenlopende passies. Deze zekerheid dat de auto almachtig en alomtegenwoordig is, verhult echter deels een relatief gebrek aan informatie, waardoor het voor automobilisten moeilijk is om keuzes te maken.

Paradoxaal genoeg lijkt de informatie niet het best te circuleren waar we dat zouden verwachten. Algemeen vertonen de Europese landen een gebrek aan kennis over de meeste onderwerpen. Vooral in Japan is de ondoorzichtigheid van de informatie veel hoger dan in alle andere landen van deze Observatoire de l'Automobile samen, met scores die systematisch hoger liggen dan 70%. We wijzen er ook op dat vrouwen, bejaarden en mensen met de laagste inkomens vaker zeggen dat ze slecht geïnformeerd zijn.

In detail wijst 1 op de 2 personen in de eerste plaats op een gebrek aan informatie over de nieuwe reglementeringen op het vlak van motortypes en verkeer. Dit gebrek aan informatie wordt natuurlijk vooral gevoeld in Japan, maar ook in Noorwegen. De Italianen, de Chinezen en de Spanjaarden menen daarentegen dat ze goed geïnformeerd zijn over dit onderwerp.

Op de tweede plaats staat de informatie over de nieuwe merken, die met moeite 48% van de ondervraagde personen kan overtuigen. Japan opnieuw, maar ook Noorwegen, Polen en Oostenrijk laten bovengemiddelde resultaten optekenen. Het zijn opnieuw de Italianen, gesteund door de Amerikanen, de Mexicanen, de Turken en de Chinezen, die hun kennis benadrukken.

In nagenoeg dezelfde verhoudingen menen de automobilisten niet over alle vereiste gegevens over de evolutie van de prijzen te beschikken (45%). Het traditionele Amerikaanse, Chinese, Turkse en Mexicaanse kwartet zegt het tegenovergestelde, in tegenstelling tot de Japanners, de Noren, de Polen en de Fransen.

Als we de mist rond de automobilisten zouden willen illustreren, dan zou het trio 'reglementering-merken-prijzen' op informatiegebied een tastbaar bewijs leveren daarvan. We zullen op elk van deze elementen meer gedetailleerd terugkomen.

De informatie over de technologieën als geheel lijkt beter gecommuniceerd te worden, hoewel er een zekere vaagheid rond heerst. Slechts 4 personen op 10 zeggen slecht geïnformeerd te zijn hierover. Er zijn evenveel Japanners die dit zeggen als Chinezen en Mexicanen die het tegenovergestelde denken (**Fig. 5**).



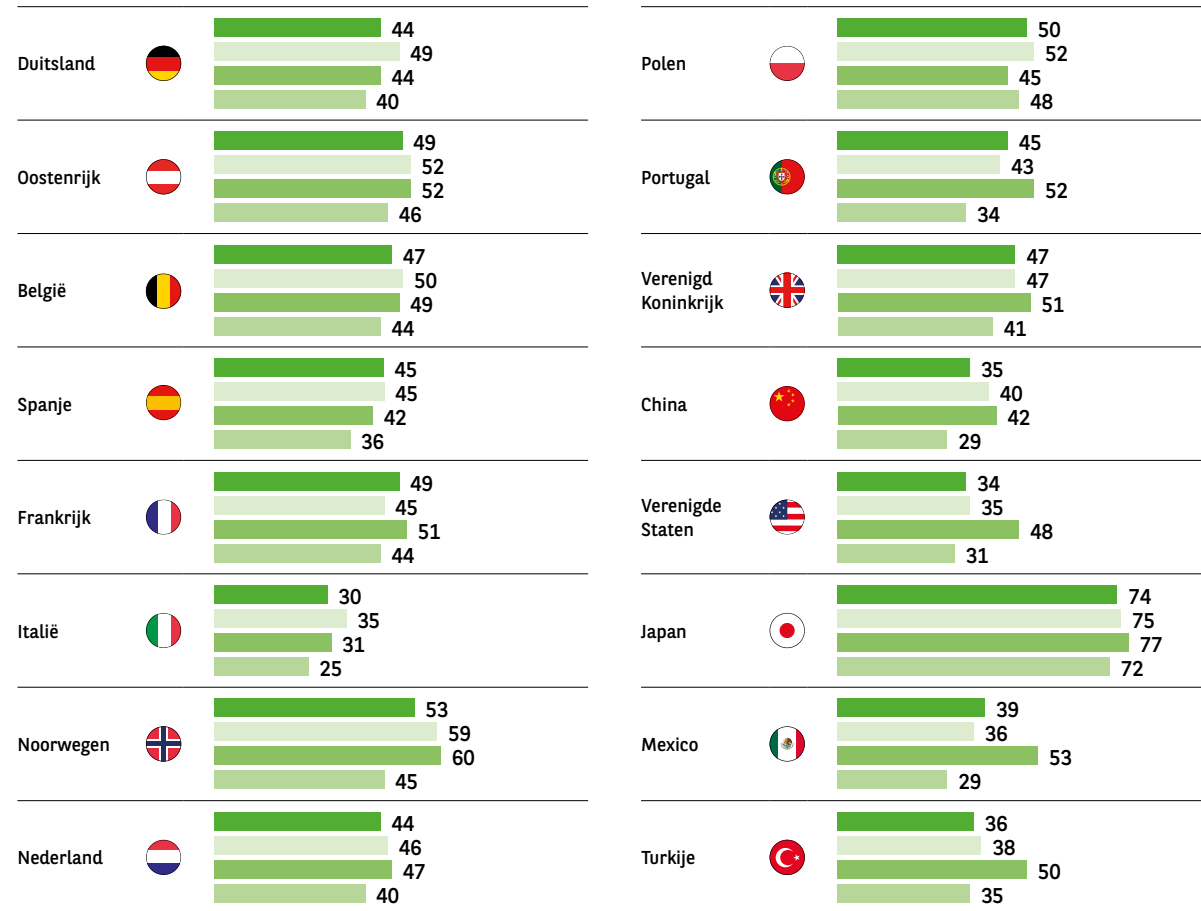
Fig. 5

Bent u voldoende geïnformeerd of niet over elk van de volgende onderwerpen met betrekking tot auto's?

Percentage respondenten dat heeft geantwoord 'Niet voldoende geïnformeerd'. Iedereen. In %.

- De evoluties van de prijzen
- De nieuwe merken
- De nieuwe reglementeringen (verbod op thermische voertuigen in bepaalde regio's van de wereld en verkeersbeperkingen)
- De nieuwe technologieën (motortypes, verbonden voertuigen)

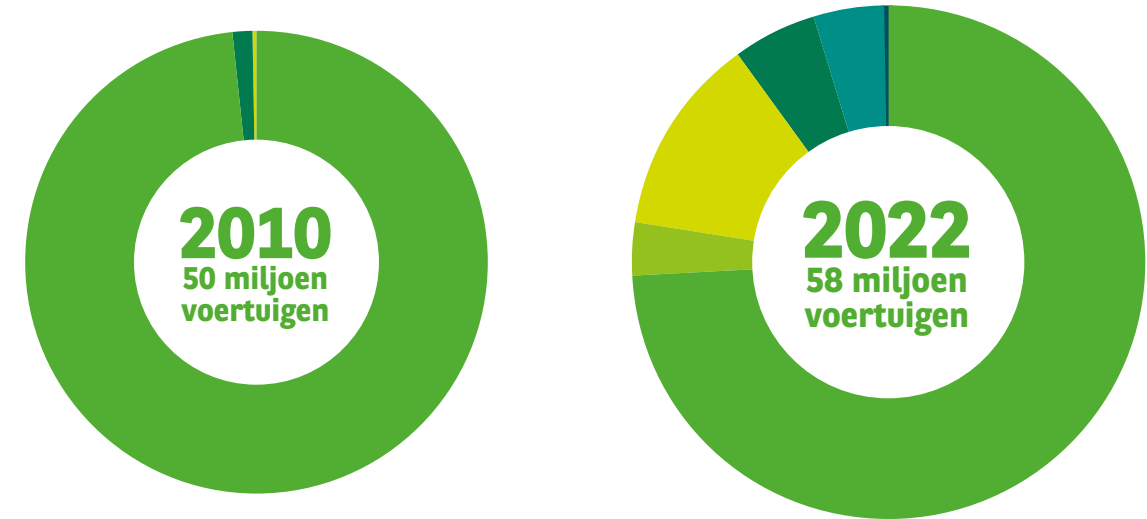
GEMIDDELTE EUROPA	45%	GEMIDDELTE 16 LANDEN	45%
	48%		47%
	48%		50%
	40%		40%



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Fig. 6 / Context

Verdeling van de jaarlijkse wereldwijde verkoop van particuliere voertuigen per motortype



Benzine - diesel	98,38%
Elektrisch standaard	0,01%
Hybride voertuig	1,61%

Benzine - diesel	74,35%
Elektrisch standaard	12,44%
Hybride voertuig	5,38%
Herlaadbare hybride	4,48%
Microhybride	3,34%
Waterstofvoertuig	0,01%

Bron: MarkLines.com

STEEDS MEER MOTORTYPES

Er was een tijd dat de autowereld eenvoudig was en verdeeld in twee kampen. Pro-benzine aan de ene kant, pro-diesel aan de andere kant. In 2010 waren deze twee energiebronnen goed voor 90% van de verkoop. Dertien jaar later, terwijl de verkoop met bijna 20% is gestegen, is alles

ingewikkelder geworden. Elektrisch, full-hybride, oplaadbare hybride, om nog maar te zwijgen van de biobrandstoffen en waterstof die op termijn meer ingang zouden kunnen vinden: de waaier van motortypes is zodanig uitgebreid dat de (juiste) keuze voor de automobilisten complexer is geworden (Fig. 6).

De automobilisten en de diverse en complexe reglementeringen



Met de LEZ worden de automobilisten geconfronteerd met een veranderende realiteit, een soort regelgevingskameleon.

LEZ, DE GASFABRIEK

LEZ (Lage-emissiezone) in België, ZFE in Frankrijk (Zone à Faibles Émissions), ZTL in Italië (Zona Traffico Limitato), LEZ (Low Emission Zone) en ULEZ (Ultra Low Emission Zone) in Engeland, of ook ZEZ (Zero Emission Zone): allemaal acroniemen die dezelfde realiteit aanduiden. Stedelijke gebieden waarvan de toegang wordt beperkt tot de minst vervuilende voertuigen, volgens criteria gedefinieerd door de overheid, met als doel de luchtkwaliteit en de volksgezondheid te verbeteren. Ongeacht hun naam onderscheiden ze zich van de zones met beperkt verkeer, die niet gebaseerd zijn op de vervuilende emissies. Zweden was eind jaren 1990 een pionier op dit gebied en andere Europese landen volgden.

Met de LEZ worden de automobilisten geconfronteerd met een veranderende realiteit, een soort regelgevingskameleon die zich voortdurend aanpast aan zijn omgeving. Het principe en de toepassing van de LEZ verschillen sterk van land tot land. Sterker nog: binnen hetzelfde land kan de reglementering van stad tot stad verschillend zijn en van het ene op het andere moment veranderen.

Met betrekking tot de perimeter van deze studie hebben slechts vier landen momenteel nog geen LEZ georganiseerd: China (alleen ingevoerd voor vrachtwagens), de Verenigde Staten (er bestaat een testzone in Santa Monica, California), Turkije en Mexico (plannen in bespreking).

LEZ, VOLG DE GIDS!

NOORWEGEN: drie zones in Bergen, Kristiansand en Oslo. De tol wordt berekend op basis van de vervuiling die het voertuig veroorzaakt.

NEDERLAND: lage-emissiezones alleen van toepassing op dieselveertuigen. Camera's en politie houden toezicht op de naleving van de regels.

PORTUGAL: de zone Lissabon is in tweeën verdeeld, met een minimale Euro 2-norm en een minimale Euro 3-norm.

VERENIGD KONINKRIJK: 22 lage-emissiezones in het Verenigd Koninkrijk, met normen en termijnen die variëren.

DUITSLAND: 82 milieuzones in Duitsland, met verschillende regels en termijnen.

SPANJE: de milieusticker 'Distintivo Ambiental' moet op de voorruit van Spaanse of buitenlandse voertuigen worden geplakt om de zones binnen te mogen.

FRANKRIJK: Crit'Air-vignet verdeeld in zes categorieën om een LEZ binnen te rijden met een Frans of buitenlands voertuig.

ITALIË: verschillende zones in Italië met verschillende normen en looptijden van regio tot regio en zelfs van stad tot stad.

BELGIË: de stadscentra van Antwerpen en Brussel zijn aangewezen als milieuzones.

JAPAN: vijf prefecturen hebben een LEZ-beleid ingevoerd, waarbij sterk vervuilende dieseltrucks en -bussen worden geweerd.

TECHNISCHE REGLEMENTEN, EEN EUROPESE AANPAK DIE VOOR ONDUIDELIJKHEID ZORGT

Wat de motorreglementeringen betreft, hebt u een gedegen technische achtergrond nodig om alle subtiliteiten te kunnen volgen. Hoewel deze reglementeringen logisch zijn geëvolueerd in lijn met de wetenschappelijke kennis, hebben de fabrikanten ook hun gewicht in de schaal gelegd om de tenuitvoerlegging ervan uit te stellen of ze in hun eigen belang bij te sturen, zoals blijkt uit de

stemming over het fameuze Ferrari-amendement* in het kader van de Europese reglementering. Soms hebben ze zelfs wat gespeeld met de regels en ze overschreden, denk maar aan Volkswagen.

Een eenvoudige blik op het Europese voorbeeld toont de complexiteit waarmee de automobilisten te maken hebben.

*Amendement gestemd op initiatief van het Europees Parlement om de fabrikanten van wagens in het topsegment extra tijd te geven om te evolueren naar volledig elektrisch en hun CO₂-uitstoot te verminderen.

EURO'S BIJ DE VLEET. WIE WEET HOE HET ZIT?

Euro 1: alleen koolwaterstoffen, stikstofoxiden en deeltjes voor dieselmotoren worden getest. Overschakeling op loodvrije benzine.

Euro 2: beperking van koolmonoxide en de combinatie van onverbrande koolwaterstoffen + stikstofoxiden. Katalysator verplicht op dieselmotoren.

Euro 3: opwarmperiode geschrapt in de testprocedure. Verdeelt de grenswaarden voor koolwaterstoffen en stikstofoxiden. Beperkt NOx voor het eerst voor dieselmotoren.

Euro 5: dieselveertuigen onderworpen aan een nieuwe grenswaarde voor het aantal deeltjes. Uitstoot van het equivalent van één zandkorrel per gereden kilometer. Invoering van roetfilters voor nieuwe dieselveertuigen.

Euro 6: recirculatie van uitlaatgas. Een deel wordt gemengd met inlaatlucht om de verbrandingstemperatuur te verlagen.

Euro 6a / 6b: emissiegrenswaarden voor verontreinigende NOx-gassen. Selectieve katalytische reductie, waarbij een vloeibaar reductiemiddel via een katalysator in de uitlaat van een dieselveertuig wordt gespoten.

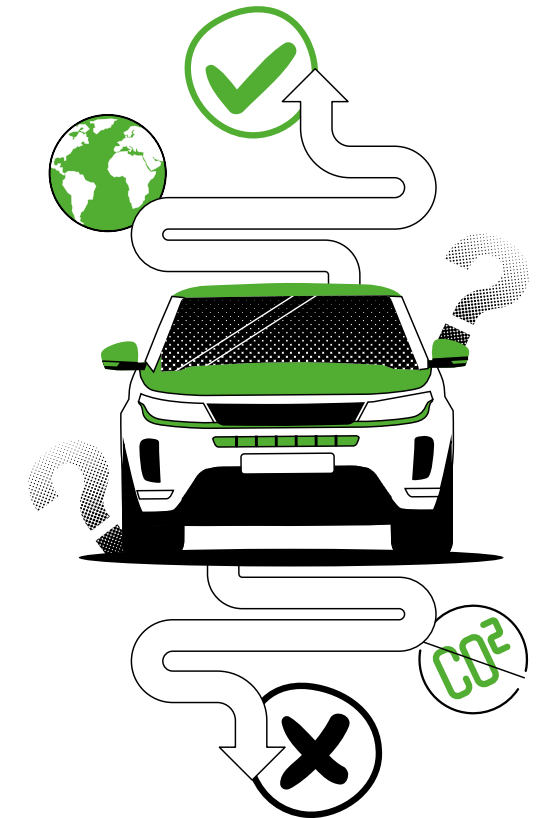
Euro 7: voertuigen moeten langer conform blijven. Remmen en banden om de roetmissies van thermische en elektrische voertuigen te beperken.

DE AUTOMOBILISTEN HEBBEN HET BLIJKBAAR GOED BEGREPEN

In deze jungle aan regels kunnen we de scherpzinnigheid van de automobilisten alleen maar toejuichen. 6 ondervraagde personen op 10 geloven dat ze een oplossing zijn voor de huidige problemen. In Turkije, Mexico en China deelt opnieuw het grootste aantal respondenten dit inzicht, samen met Spanje, Portugal en Italië (ongeveer 80%). De Japanners daarentegen verschillen duidelijk van mening over dit standpunt (72% begrijpt het niet). Japan is trouwens samen met Noorwegen het enige land waar meer respondenten 'nee' dan 'ja' antwoorden. In Frankrijk heeft het ja-kamp een kleine meerderheid.

Een bijna identieke verhouding van de automobilisten vindt ook dat ze begrijpen wat verboden en wat toegestaan is. Op deze vraag stellen we dezelfde geografische tegenstellingen als hiervoor vast, hoewel de Portugezen iets minder bevestigend zijn. Opnieuw geven de Japanners het vaakst blijk van hun grote verbijstering (75%).

Maar bovenal begrijpen iets meer dan 7 personen op 10 de redenen voor deze reglementeringen, waarbij de Mexicanen en de Turken opnieuw naar voren treden als de kampioenen van de regelgevingskennis, en de Japanners strijdustig onderaan het klassement bungelen. We wijzen erop dat zij deze keer de enigen zijn die voor het merendeel zeggen er niets van te begrijpen (**Fig. 7**).



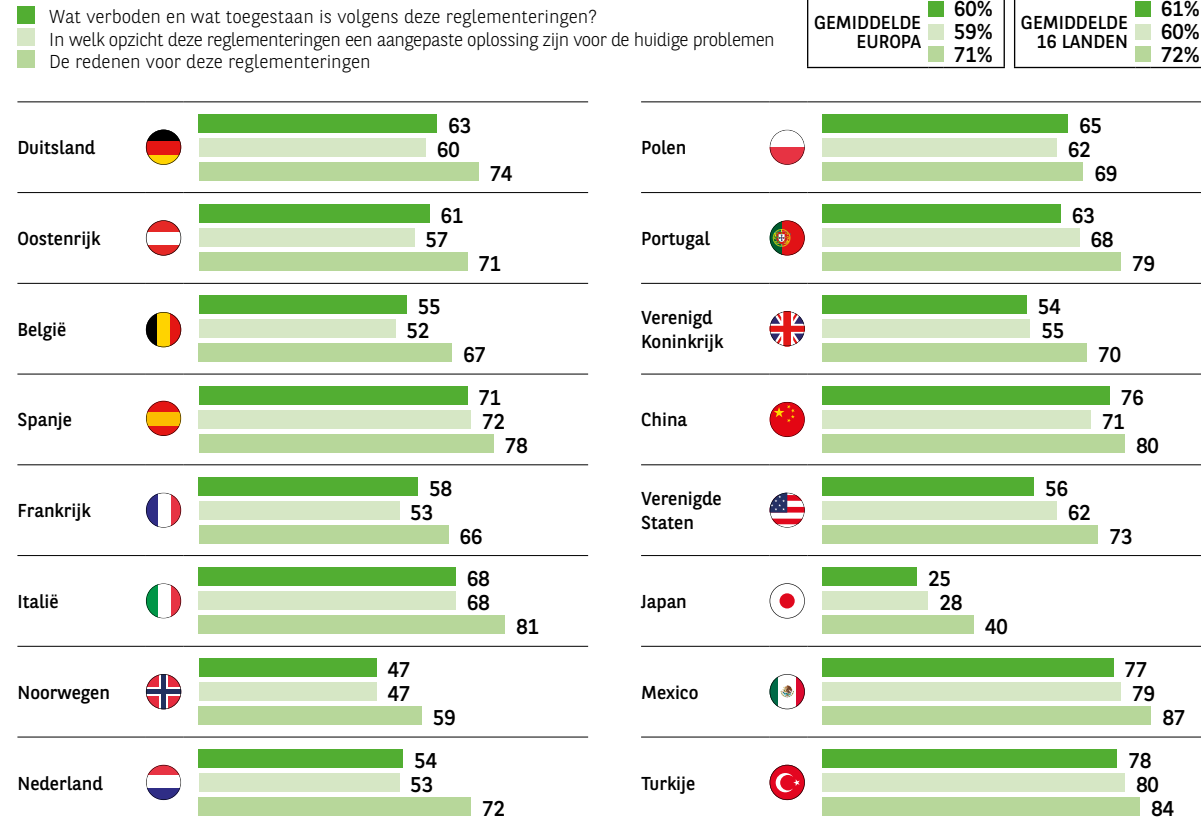
Ook de plattelandsbewoners zijn minder dan de stadsbewoners overtuigd van de relevantie van deze oplossingen om de milieuproblemen van baan te helpen.

Is een volledig begrip van deze complexe verkeers- en motoriseringsmaatregelen dan voldoende om ze volledig aanvaardbaar te maken? Niet echt, want voor de automobilisten reiken de redenen voor bezorgdheid en ongerustheid verder dan alleen het regelgevingskader errond.

Fig. 7

Hebt u wat deze reglementeringen betreft (beperkingszones ingevoerd om de luchtkwaliteit te verbeteren, LEZ / verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotor) het gevoel dat u ze goed begrijpt of niet...?

Percentage respondenten dat 'JA' heeft geantwoord. Iedereen. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

LEZ, een overheersend gevoel van onrechtvaardigheid

NIET ALTIJD GEÏDENTIFICEERDE INHOUD

De realiteit van dit begrip is eigenlijk meer polymorf en rijker aan contrasterende lessen als we het in detail bestuderen.

Wat de LEZ betreft: hoewel meer dan 7 personen op 10 weten dat ze bestaan, weet slechts een derde precies waarover het gaat. Dat is dus bijna evenveel als het aantal personen dat totaal niets afweet van de inhoud ervan. Deze verdeling in drie

bijna gelijke blokken bevestigt de waas die rond deze reglementering met wisselende namen en contouren hangt. LEZ is een naam die spreekt... maar waarover precies? Dat is een beetje het probleem.

Een onderzoek naar de geografische verdeling van de meningen onthult een relatieve omkering van het evenwicht dat tot nu toe heerste. Voortaan zijn het de meeste Europese landen, vooral die waar LEZ van kracht zijn, die zich onderscheiden met het grootste aantal automobilisten dat op de hoogte is van het bestaan van de LEZ. Dat geldt met name voor Duitsland, België, Italië en Frankrijk, met scores van 50% of bijna 50%. Omgekeerd vertonen Mexico en Turkije (waar deze maatregelen niet gelden) samen met Nederland en Oostenrijk een laag niveau van precieze kennis van de LEZ, met meer bepaald amper 14% voor het eerstgenoemde land. Japan onderscheidt zich opnieuw. Slechts 10% van de Japanners heeft gedetailleerde kennis, maar vooral meer dan de helft geeft toe onwetend te zijn. Japan is het enige land waar dit het geval is (Fig. 8).



Wat de LEZ betreft, weet slechts 1/3 precies waarover het gaat.

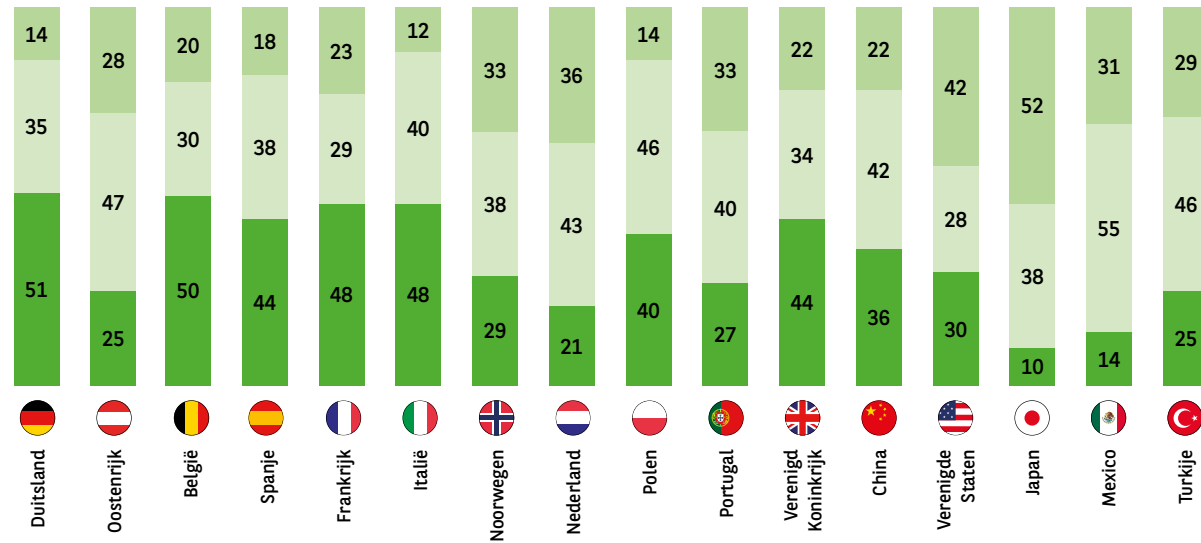
Fig. 8

Was u op de hoogte van het bestaan van dit soort reglementering in de wereld (LEZ)?

Iedereen. In %.

■ Nee
 ■ Ja, maar u weet niet precies waarover het gaat
 ■ Ja en u weet precies waarover het gaat

GEMIDDELTE EUROPA: 23% Nee, 38% Ja (niet precies), 39% Ja (precies)
 GEMIDDELTE 16 LANDEN: 27% Nee, 39% Ja (niet precies), 34% Ja (precies)



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

NEGATIEVE REACTIES

De relatieve kennis van de LEZ vertaalt zich echter niet in concrete steun.

Toch vindt 66% van de ondervraagde personen dit een goede maatregel. We moeten naar de landen gaan waar de LEZ het meest ingeburgerd zijn, sinds lang, om een grote verhouding tegenstanders te

vinden, waaronder de helft van de Belgen en de Fransen. Omgekeerd is bijna de helft van de Turken en de Mexicanen helemaal voor dit idee, terwijl zij het minst vaak een duidelijke mening hadden hierover. Een teken van de belangstelling voor deze maatregel in twee landen waar LEZ nog niet bestaan.

Een goede maatregel dus? Niet echt, als we kijken naar een reeks resultaten die de LEZ in een slecht daglicht stellen en argwaan of zelfs afwijzing wekken. Eerst en vooral wordt deze maatregel door 8 personen op 10 gezien als oneerlijk voor huishoudens met een laag inkomen. Dit onderstreept nog maar eens het belang van het financiële criterium als het om auto's gaat. Als een echo van de crisis van de gele hesjes, ontstaan door een politieke beslissing die de auto en de portemonnee trof, zijn de Fransen het talrijkst om de financiële impact van de LEZ te bekritisieren (85%).

Het tweede aspect dat wordt bekritisieerd, is de snelheid waarmee dergelijke maatregelen ten uitvoer worden gelegd. 7 personen op 10 vinden het tijdschema te veeleisend. Ook op dit punt zijn de Belgen en de Fransen het meest kritisch.

Paradoxaal genoeg worden de LEZ, hoewel ze conceptueel een correcte maatregel zijn, als ontoereikend beschouwd. Opnieuw vinden we de Turken bovenaan de lijst (85%), samen met de Chinezen en de Italianen, als grootste voorstanders. Bij onze Nederlandse en Belgische burens wordt deze mening twee keer minder gedeeld.

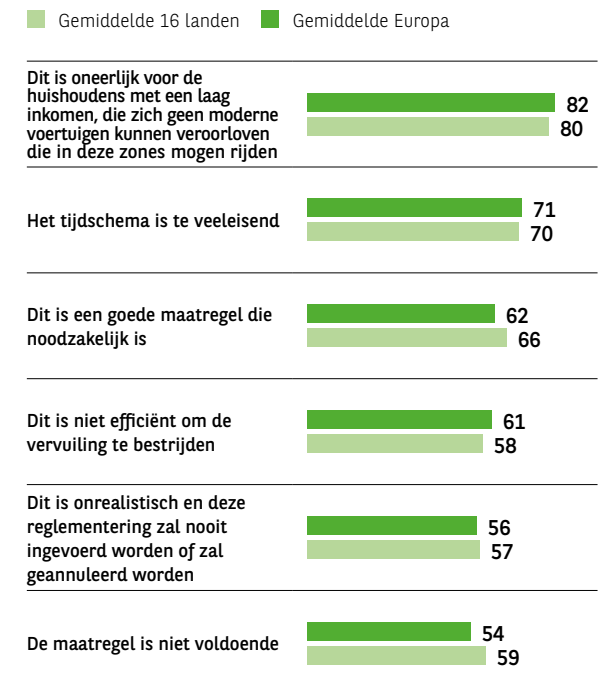
Als de maatregel onvoldoende is, is hij logischerwijs niet efficiënt om de vervuiling te bestrijden. Bijna 6 op de 10 personen vinden dat. En opnieuw delen de Europese landen, aangevoerd door Duitsland en Frankrijk, eensgezind deze mening, in tegenstelling tot China en Japan die, voor één keer samen, voor het merendeel menen dat de LEZ efficiënt zijn.

Tot slot gaan bijna 6 op de 10 personen tot het uiterste door de LEZ als onrealistisch te beschouwen en te hopen dat ze nooit ingevoerd zullen worden. Dit standpunt krijgt overal de meeste stemmen, zelfs in landen waar ze al lang aan de orde zijn (Fig. 9).

Fig. 9

Bent u het eens of oneens met elk van de volgende stellingen over deze beperkingszones die zijn ingevoerd om de luchtkwaliteit te verbeteren (LEZ)?

Percentage respondenten dat 'Volkomen eens' en 'Eerder eens' heeft geantwoord. In %.



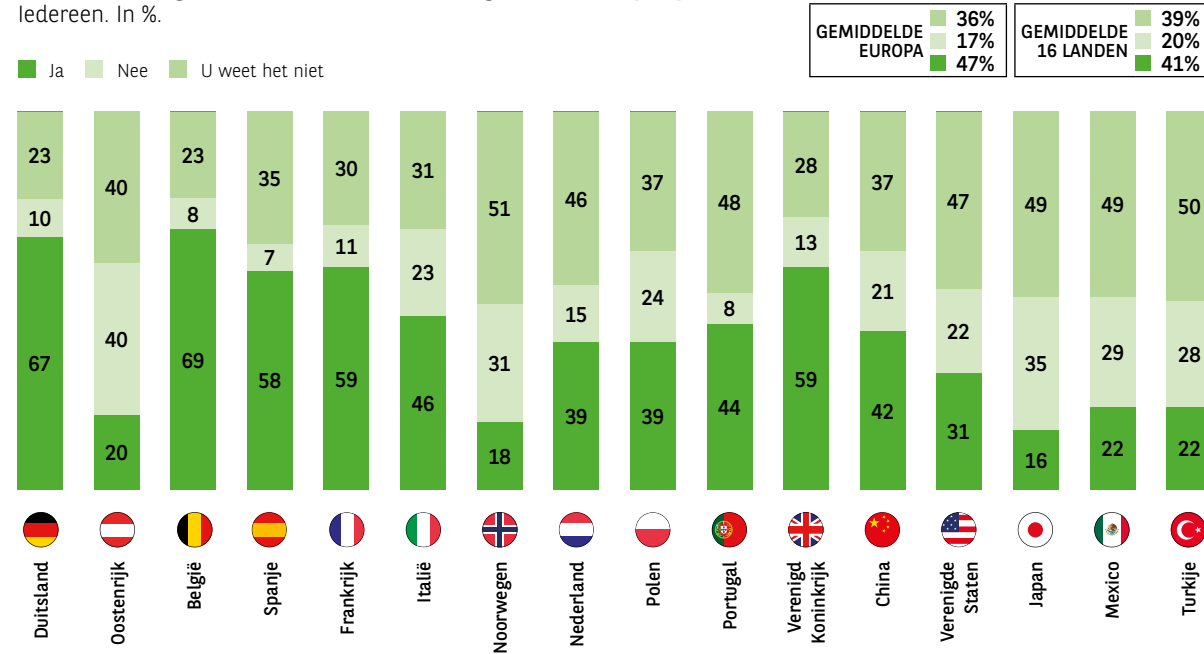
Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

LEZ, IETS VOOR VANDAAG OF VOOR MORGEN?

Denken de automobilisten nu dat deze LEZ echt bestaan? Ook hier hangt een lichte waas rond de automobilisten. Slechts 4 automobilisten op 10 zeggen dat ze echt bestaan in hun land. De rede is nochtans ongeschonden. De hoogste scores worden opgetekend in Duitsland, België, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk, allemaal landen die LEZ hebben ingevoerd of van plan zijn dit te doen. En voor een meerderheid van nee-antwoorden? Daarvoor moeten we natuurlijk naar Japan (Fig. 10).

Fig. 10

Bestaan er volgens u op dit moment al dergelijke zones (LEZ) in uw land? Iedereen. In %.

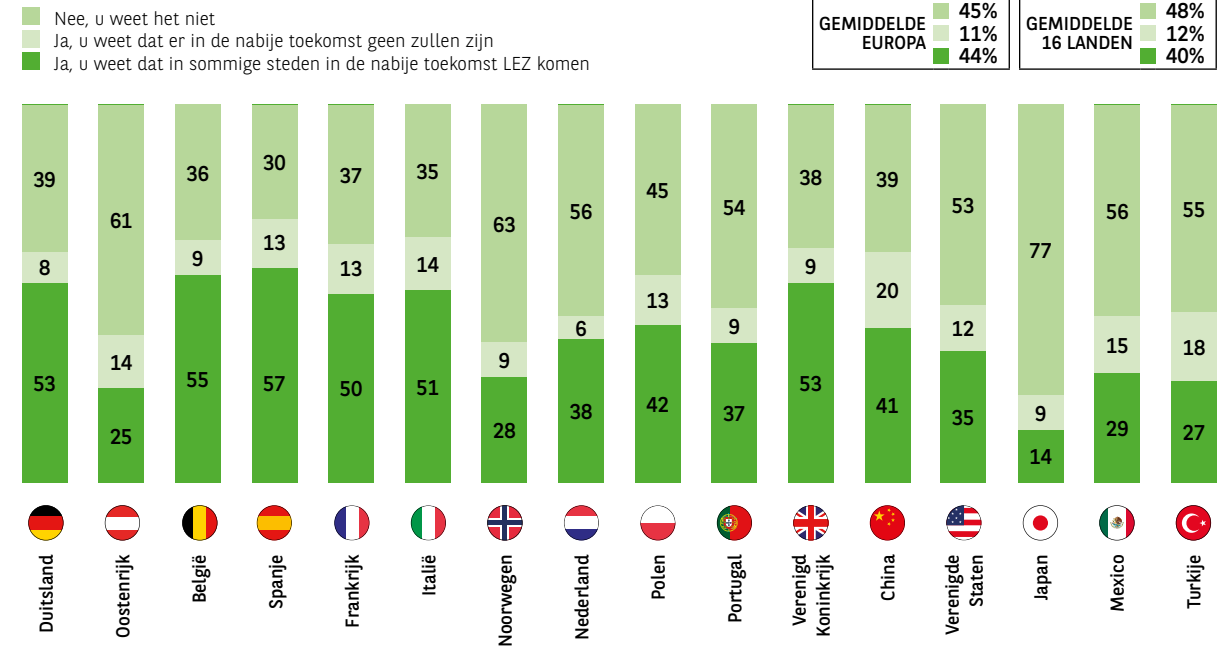


Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

De waas neemt toe als men moet vooruitblikken op de toekomst. 1 op de 2 automobilisten weet niet of er in hun land LEZ zullen worden ingevoerd. In de helft van de onderzochte landen ligt het percentage respondenten dat toegeeft het niet te weten zelfs boven de 50%, waarbij de Noren en de Oostenrijkers zich aansluiten bij de eeuwige Japanners in hun onwetendheid over de toekomst van de LEZ. Net als hiervoor zijn meer historische Europese landen het erover eens dat de toekomst van de LEZ vastligt (Fig. 11).

Fig. 11

Weet u of er in uw land zones van dit type (LEZ) voorzien zijn in de nabije toekomst? Iedereen. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Deze twee punten benadrukken alleen een reëel scepticisme van de automobilisten, die de realiteit soms bijna ontkennen en weigeren te geloven in de tenuitvoerlegging van maatregelen die al bestaan in de betrokken landen. Of, vanuit een andere hoek gezien, een blinde en egoïstische houding: het bestaat niet omdat het mij niet aanbelangt.

“
1 op de 2 automobilisten weet niet of er in hun land LEZ zullen worden ingevoerd.

RIJDEN KAN

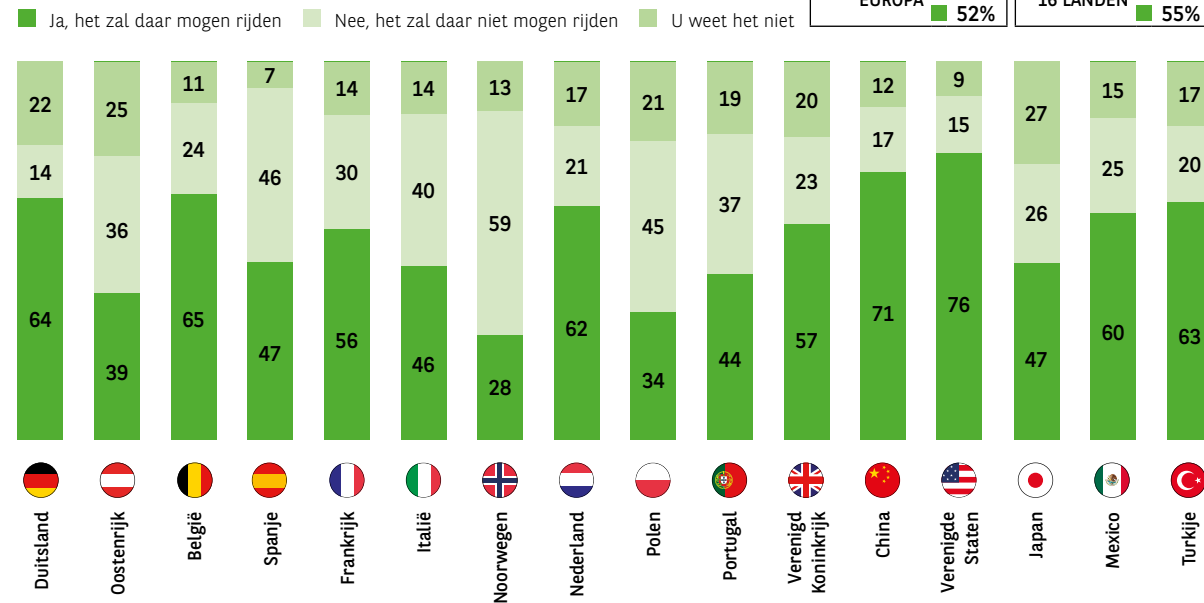
Of er nu wel of geen LEZ bestaan, een kleine meerderheid van de ondervraagde personen heeft er vertrouwen in dat hun voertuig zal mogen rijden in deze zones (55%). Maar op dit vlak zien de eerdere opiniegroepen er meer verdeeld uit. Voor één keer zijn China en de VS in de meerderheid met hun ja-antwoorden, gevolgd door België en

Duitsland. Verbazingwekkend genoeg zien we in 'elektrisch' Noorwegen dat 6 burgers op 10 antwoorden dat hun voertuig uit de LEZ zal worden geweerd. Een veel hogere score dan in elk ander land. Nog verbazingwekkender is dat 10% van de bezitters van een elektrisch voertuig niet weet of hun voertuig in de LEZ zal mogen rijden (Fig. 12).

Fig. 12

Zal uw huidig voertuig, voor zover u weet, in de nabije toekomst in deze zones (LEZ) mogen rijden?

Aan degenen die minstens één auto in hun huishouden hebben en die denken dat hun land LEZ heeft ingevoerd (of gaat invoeren). In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

HOE GROTER, HOE VLOTTER DE TOEGANG

Zijn afmetingen zijn indrukwekkend: 4,90 m lang, 1,93 m breed en meer dan 2 m hoog.

Zijn 6-cilindermotor levert 285 pk in de benzineversie en 249 pk in de dieselversie. De benzineversie verbruikt 14 liter per 100 km en stoot 336 gram CO₂ per kilometer uit.

En toch zal hij in Frankrijk in de LEZ mogen rijden, met een Crit'Air 1-vignet op de benzineversie en een Crit'Air 2-vignet op de dieselversie. We hebben het over de Ineos Grenadier 4x4.

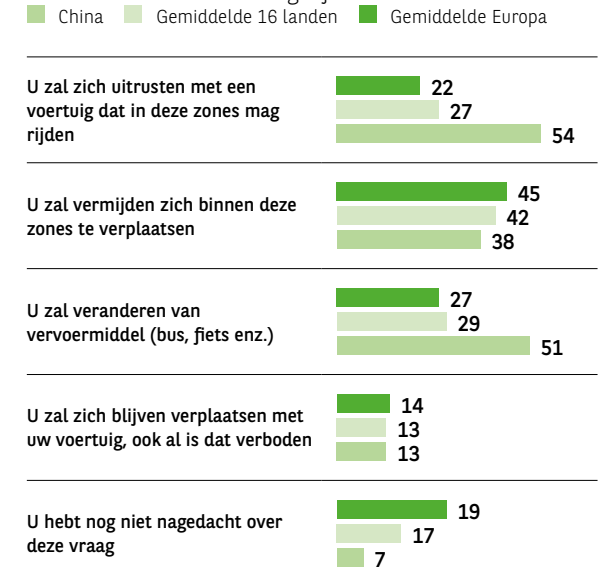
AANPASSINGSVERMOGEN

Gezien deze potentiële onmogelijkheid om te rijden, organiseren de automobilisten zich met een zeer uitgesproken pragmatisme en een groot aanpassingsvermogen. In China zetten ze strategieën op om de LEZ te vermijden of te omzeilen, zowel letterlijk als figuurlijk. Meer dan 1 op de 2 Chinezen zou een toegelaten voertuig kopen of opteren voor zachte mobiliteit. Gemiddeld krijgen deze twee oplossingen ongeveer 30% van de stemmen. De Turken en de Mexicanen, en in mindere mate de Italianen, zijn het ook eens met de eerste keuze. Wat de tweede keuze betreft, zijn de Mexicanen opnieuw voorstander, net als de Japanners. Deze twee opties worden vooral overwogen door vrouwen en bejaarden.

Fig. 13

Als dergelijke zones bij u in de buurt zouden worden ingevoerd, welke oplossingen zou u dan kiezen?

Aan degenen die denken dat hun voertuig niet zal worden toegelaten in de LEZ of die het niet weten. Meerdere antwoorden mogelijk. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

De Franse geest van protest (en verzet) blijft springlevend. 1 op de 2 zal volharden en met zijn verboden voertuig in de LEZ blijven rijden. Deze opstandige houding wordt gedeeld door de Duitsers.

We merken ook op dat slechts een kwart van de ondervraagden zou overwegen om van voertuig te veranderen (Fig. 13).

Technische reglementen... die echt zeer technisch zijn

GEOGRAFISCH GELOKALISEERDE ONWETENDHEID

We hebben net gezien dat er verwarring gecombineerd met scepticisme heerst over de LEZ, zowel wat het bestaan als de inhoud ervan betreft. Hetzelfde geldt, zo niet meer, voor de reglementering van de motortypes.

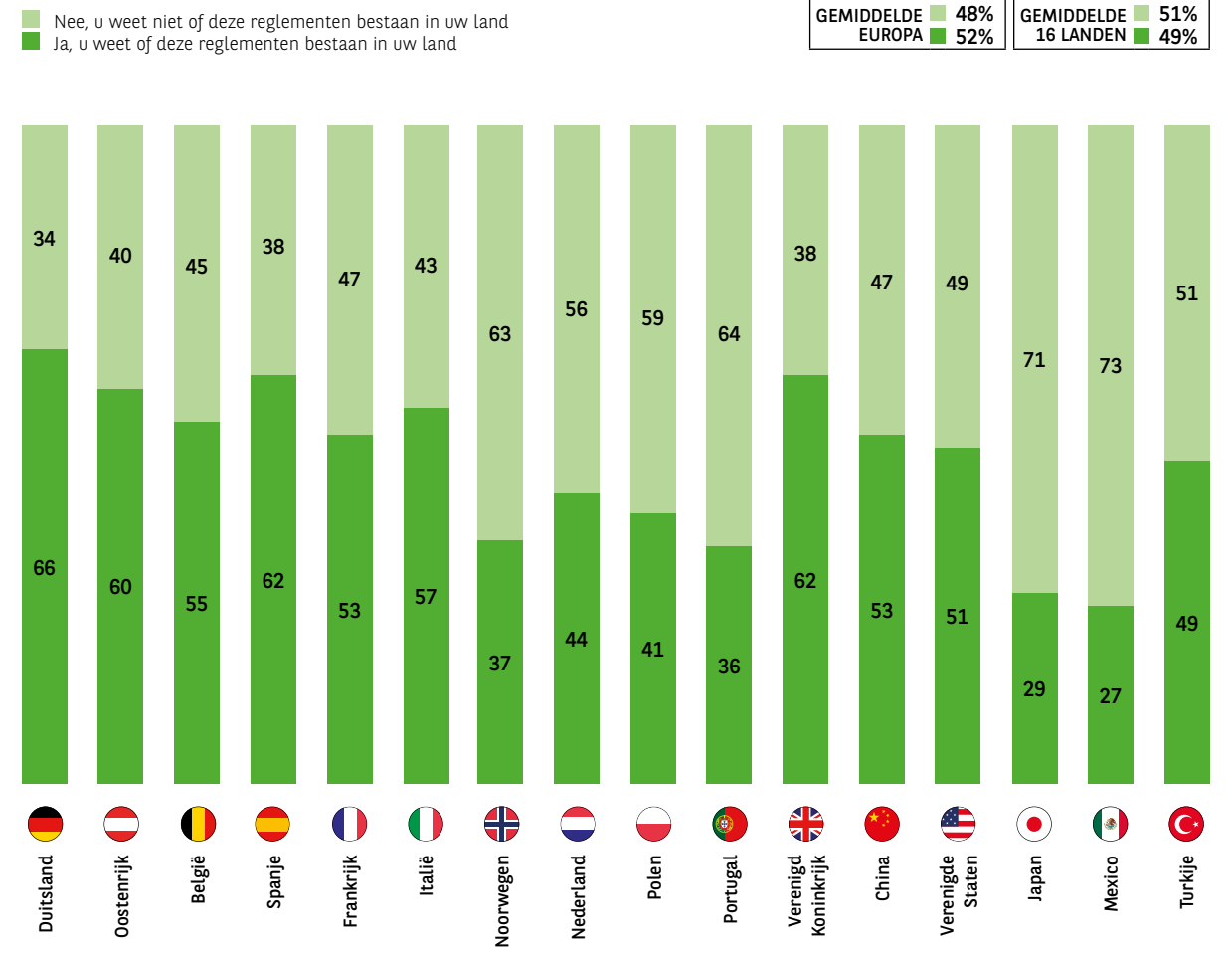


De meningen zijn verdeeld tussen degenen die zeggen wel of niet op de hoogte te zijn van het verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren.

De meningen zijn bijna gelijk verdeeld tussen degenen die zeggen op de hoogte te zijn van het verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren tegen 2035 en degenen die hiervan niet op de hoogte zijn. In de Europese landen, waar fabrikanten sterk hebben gelobbyd tegen deze reglementeringen, zijn de meeste automobilisten op de hoogte van deze maatregelen. Duitsland, waar we de grootste tegenstanders van de reglementen vinden, staat bovenaan de lijst. In Mexico en Japan is de onwetendheid het grootst, met 7 op de 10 respondenten die niet op de hoogte zijn van deze maatregelen. Turkije, de Verenigde Staten, China en Frankrijk nemen een positie in het midden in (Fig. 14).

Fig. 14

In sommige landen voorzien de reglementen een verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren (benzine, diesel, hybride) over 10 tot 15 jaar om de strijd tegen de luchtvervuiling aan te gaan. Weet u of er dergelijke reglementen bestaan in uw land? Iedereen. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.



REGLEMENTERINGEN VOOR MOTOREN: AFWIJZING

In lijn met hun tegenstrijdige meningen over de LEZ, hebben de automobilisten ook tegenstrijdige meningen, in dezelfde verhoudingen, over de reglementering voor voertuigen met verbrandingsmotoren.

Meer dan 6 personen op 10 vinden dit goede maatregelen, maar 1 op de 2 vindt ze ook ontoereikend. Net als in het geval van de LEZ zijn de Turken, de Mexicanen en de Chinezen, evenals de Portugezen, voorstander. Zelfs de Amerikanen prijzen in overgrote meerderheid de voordelen van de reglementering. Een groot blok van Europese landen - met uitzondering van Spanje, Portugal en Italië - met Frankrijk op kop, keurt ze af.

Net als bij de LEZ luidt de grootste kritiek dat het geen collectief onrecht is, maar een onrecht dat verband houdt met het individu of de gezinssfeer. 8 respondenten op 10 benadrukken dat huishoudens als eerste zouden worden gestraft, omdat ze hun verbrandingsmotor niet meer kunnen verkopen. Daardoor zouden ze zich niet meer kunnen verplaatsen. Het is opnieuw in Frankrijk, maar ook in België, dat dit onrecht het sterkst wordt gevoeld.

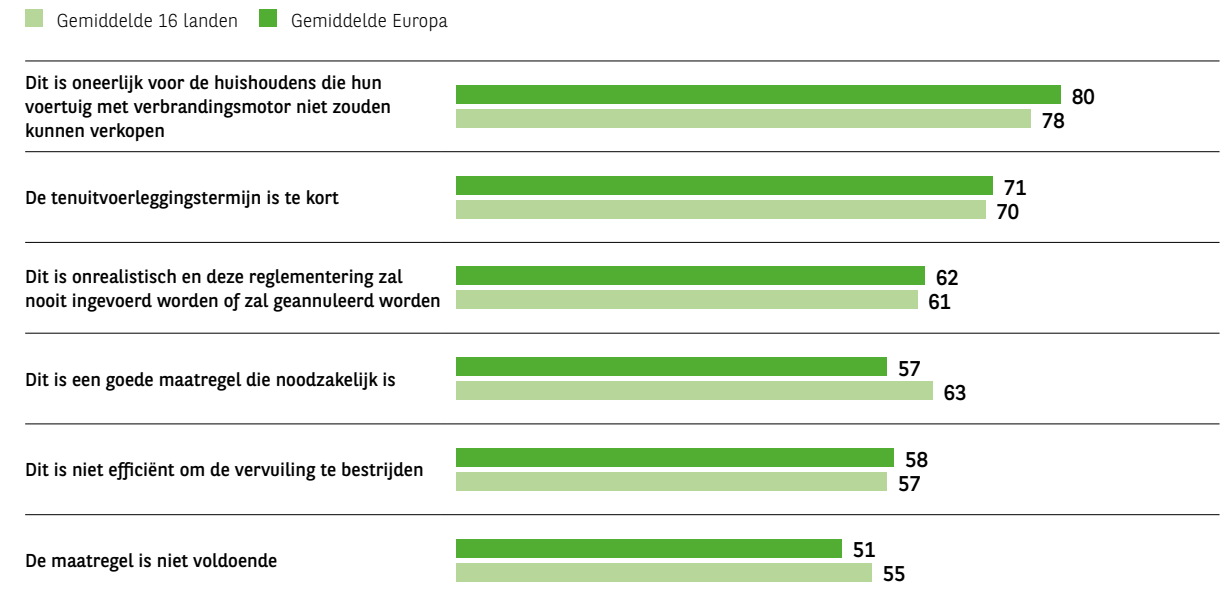
Hoewel de meest dwingende maatregelen, althans in Europa, niet vóór 2035 worden verwacht, vinden 7 op de 10 automobilisten het tijdschema voor de invoering ervan te krap. De Fransen en de Belgen klagen opnieuw dit tijdsgebrek aan, samen met de Spanjaarden die hun onvrede uiten (**Fig. 15**).

Fig. 15

In sommige landen voorzien de reglementen een verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren (benzine, diesel, hybride) over 10 tot 15 jaar om de strijd tegen de luchtvervuiling aan te gaan.

Bent u het eens of oneens met elk van de volgende stellingen over dit verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren?

Percentage respondenten dat 'Volkomen eens' en 'Eerder eens' heeft geantwoord. Iedereen. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

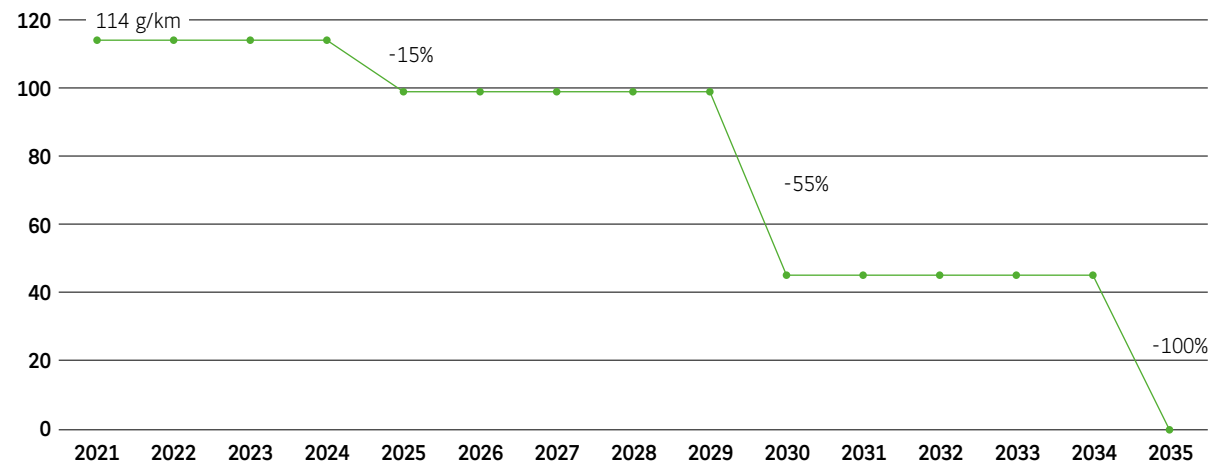
Dit standpunt komt op een moment dat sommige Europese landen, en niet alleen de autofabrikanten, een verlenging willen van de termijn om een niveau van 0 CO₂-emissie te bereiken. Dit voegt nog meer aarzeling en ondoorzichtigheid toe aan de heersende mist.

Tegelijkertijd wijzen 6 respondenten op 10 op zowel het onrealisme van de motorreglementeringen als hun inefficiënte in de strijd tegen de vervuiling. De Fransen en de Belgen zijn opnieuw het talrijkst om één front te vormen, terwijl de Polen al even strijdlustig zijn.

Een teken dat niet alles duidelijk is in het hoofd van de automobilisten, is het feit dat de helft van hen denkt dat dit soort maatregelen onvoldoende is, iets wat vooral de Turken, de Chinezen en de Italianen benadrukken. De Belgen nemen er logischerwijs weinig aanstoot aan, net als hun Nederlandse burens (Fig. 16).

Fig. 16 / Context

Maximale CO₂-uitstoot per kilometer voor nieuwe auto's
In gram CO₂ per kilometer.



Bron: C-Ways.

DE ESSENTIE

7 PERSONEN OP 10
zijn op de hoogte van het bestaan van de LEZ, waarvan 1/3 precies weet waarover het gaat

27%
VAN DE EUROPEANEN IS BEREID VAN VERVOERMIDDEL TE VERANDEREN OM TOEGANG TE KRIJGEN TOT LEZ

1 PERSOON OP 2
IS OP DE HOOGTE VAN HET VERBOD OP DE VERKOOP VAN VOERTUIGEN MET VERBRANDINGSMOTOREN IN 2035

8 PERSONEN OP 10
zijn van mening dat deze reglementering onrechtvaardig is voor de huishoudens met de laagste inkomens, die niet in staat zullen zijn om hun voertuig te vervangen

57%
MEENT DAT DIT GEEN EFFICIËNTE MAATREGEL IS OM DE VERVUILING TE BESTRIJDEN



KOPEN KAN WACHTEN

3

De komst van de elektrische auto lijkt onvermijdelijk. En toch roept dit nog steeds de nodige twijfels op. De energiecrisis, vanuit elektrisch oogpunt, heeft twijfels doen rijzen over het totale succes van deze alternatieve opvolger van het voertuig met verbrandingsmotor, waarvan de grondstof - die essentieel is om te kunnen rijden - schaars zou kunnen zijn. En opnieuw zorgt de variabele 'prijs' voor angst voor kortsluitingen.

Elektrisch kopen is prima, maar alleen als men hulp krijgt. Elektrisch kopen, ja, maar moet u een duur traditioneel merk kiezen of een goedkoop Chinees merk dat u nog niet kent? Elektrisch kopen is dus een mogelijkheid, maar misschien nog niet meteen. Met het risico dat de markt wat meer in het ongewisse wordt gelaten.

Geloof in de toekomst en de innovatie

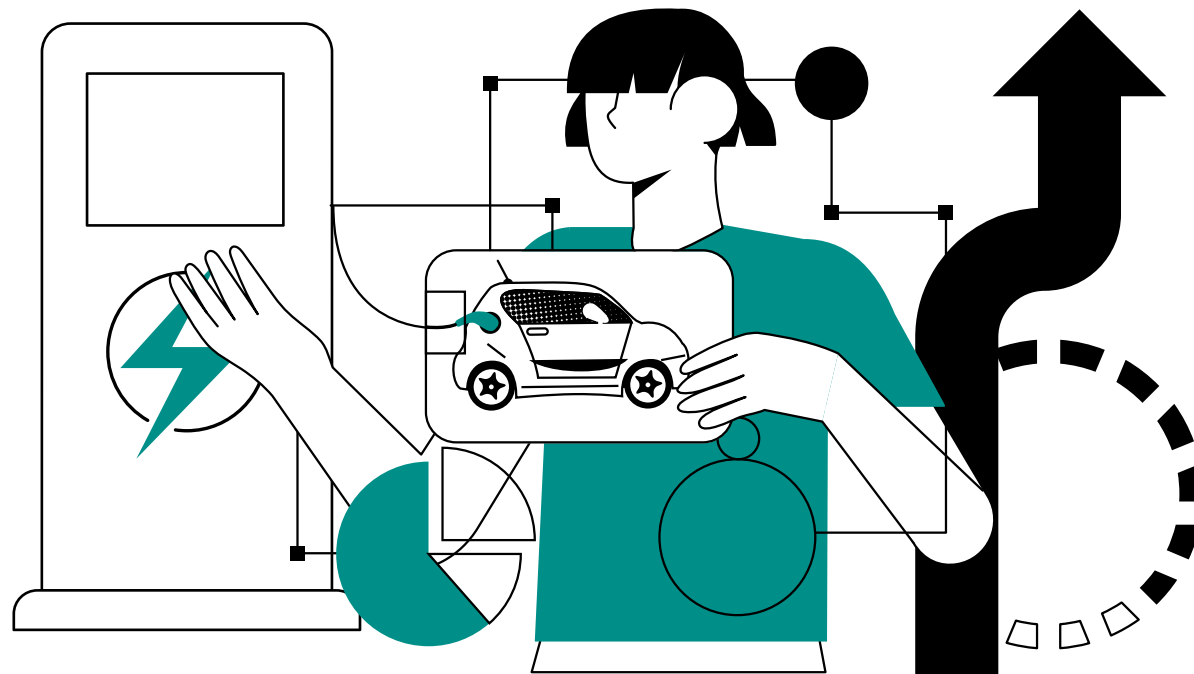
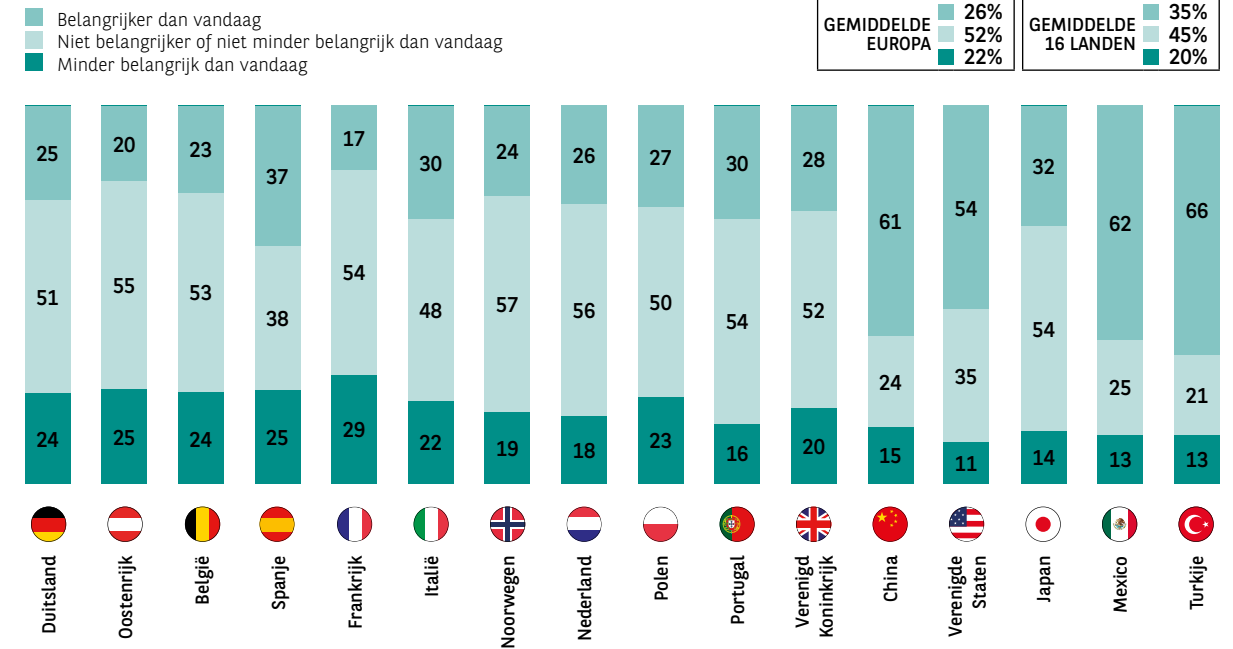


Fig. 17

Welke plaats denkt u dat de auto over vijf jaar zal innemen in uw land? Iedereen. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

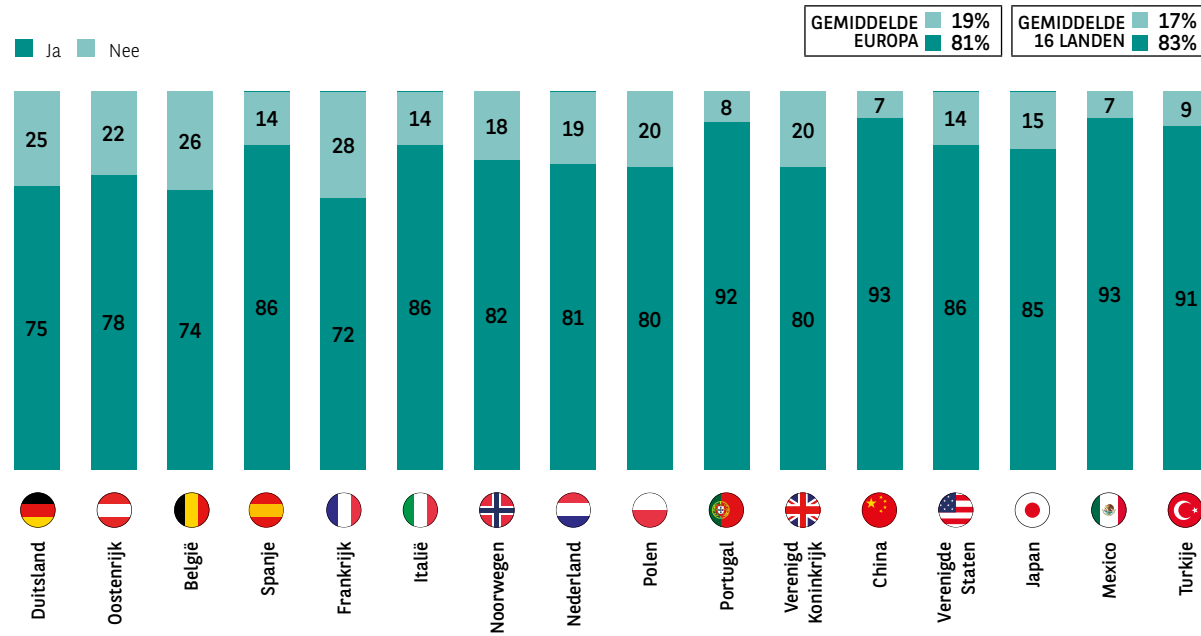
DE AUTO IN DE TOEKOMST

Ondanks een gespannen economische context en de strengere reglementering kan de meerderheid van de mensen zich geen wereld zonder auto's inbeelden. Slechts 1 op de 5 respondenten gelooft dat de auto in de toekomst een minder belangrijke rol zal spelen dan vandaag. Deze mening wordt vooral in Europa geuit, in het bijzonder door de

Fransen (29%). Onder de voorstanders van een veerkrachtige en alomtegenwoordige auto vinden we ons traditionele kwartet: China, de Verenigde Staten, Mexico en Turkije. Dit zijn de enige landen waar meer dan 50% van de respondenten het gevoel heeft dat de auto in de toekomst meer aanwezig zal zijn (Fig. 17).

Fig. 18

Denkt u dat de technologische vooruitgang de milieuprestaties van de auto kan verbeteren?
Iedereen. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

EEN BRON VAN VOORUITGANG

In het hoofd van de automobilisten behoort de almacht van de auto niet alleen tot een glorieuze, oude wereld, maar gaat deze ook gepaard met deugden die hem op natuurlijke wijze naar de toekomst projecteren, vooral in het licht van de milieu-uitdagingen. Meer dan 8 op de 10 automobilisten zeggen ons dat de technologische vooruitgang zal leiden tot een deugdzamere auto. Dit is een resultaat waar de fabrikanten die

beweren dat de oplossing in de vooruitgang ligt en niet in beperkende reglementering, alleen maar blij om kunnen zijn. Dit geloof in een demiurgische vooruitgang is vooral duidelijk in China, Mexico en Turkije, en ook in Portugal (Fig. 18).

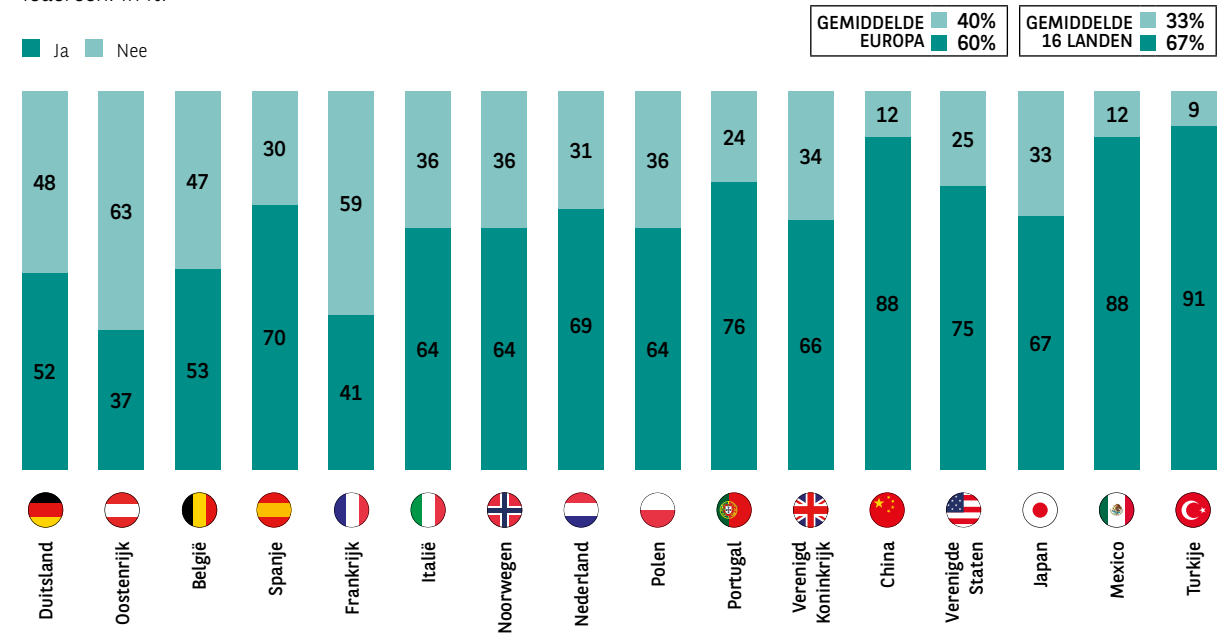
DE ELEKTRISCHE AUTO, SYMBOOL VAN INNOVATIE...

En hoe kunnen deugdzame vooruitgang en de garantie te kunnen rijden beter met elkaar verzoend worden dan met een elektrische auto? Voor bijna 7 op de 10 personen belichaamt dit type voertuig de technologische vooruitgang. Achter dit gemiddelde gaan echter uitgesproken verschillen tussen de landen schuil, die in deze studie zelden eerder werden waargenomen en die onderstrepen dat de 'elektrische oplossing' lang niet voor iedereen vanzelfsprekend is.

Het is natuurlijk in de twee landen waar elektrische auto's het meest verspreid zijn dat deze bewering het meest ondersteund wordt: 88% in China en in Noorwegen. Deze landen worden echter voorbijgestoken door een enthousiast Turkije, met 91% voorstanders. In tegenstelling tot dit pro-elektrische kamp vertonen verschillende Europese landen een zekere terughoudendheid om te geloven in deze belichaming van de vooruitgang. Zo tellen Oostenrijk en Frankrijk maar half zoveel voorstanders als de bovengenoemde landen (Fig. 19).

Fig. 19

Denkt u dat de elektrische auto deze technologische vooruitgang kan belichamen?
Iedereen. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

...MAAR VERRE VAN VANZELFSPREKEND

Deze geografische 'weerstand' tegen elektriciteit wordt bevestigd wanneer aan de automobilisten wordt gevraagd zichzelf te projecteren in een volledig elektrische autotoekomst. Dan zijn de verschillen opnieuw uitgesproken. De Oostenrijkers en de Fransen zijn nog voorzichtig, met minder dan 4 automobilisten op 10 die een dergelijke

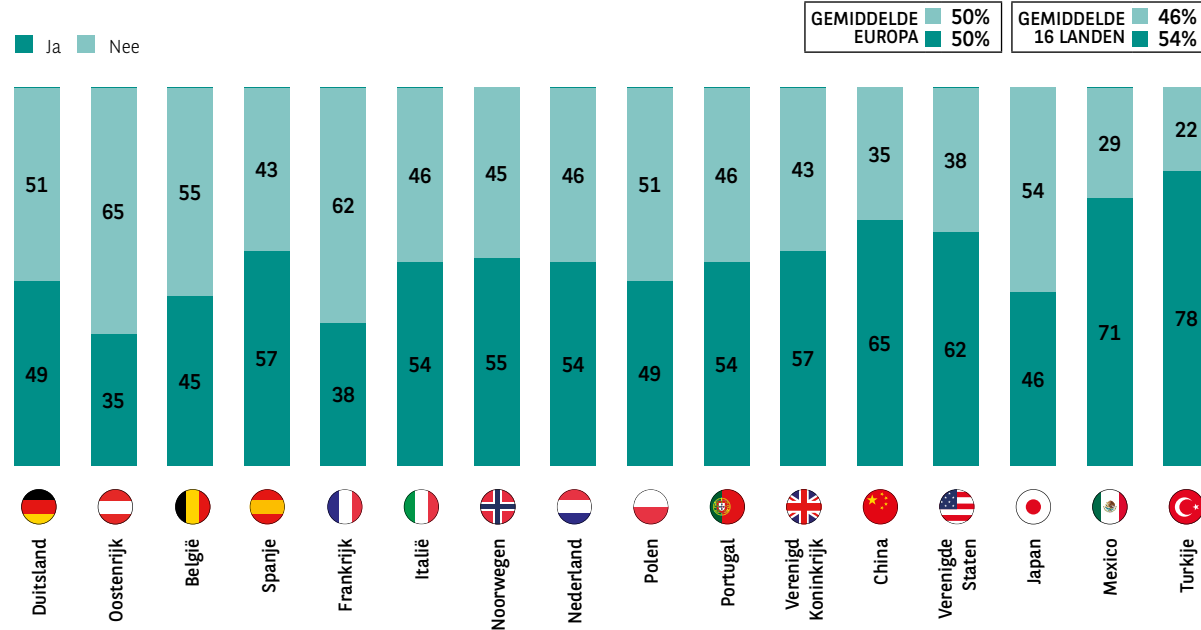
verandering overwegen. Over het algemeen zijn de Europese landen niet helemaal overtuigd, terwijl 'opkomende' landen zoals Turkije, Mexico en China dit vooruitzicht resoluut overwegen (Fig. 20).

Zal de ontwikkeling van megafabrieken voor elektrische batterijen, vooral in Europa, de situatie kunnen veranderen?

Fig. 20

Denkt u dat de elektrische auto de auto met verbrandingsmotor op termijn volledig zal vervangen?

Iedereen. In %.

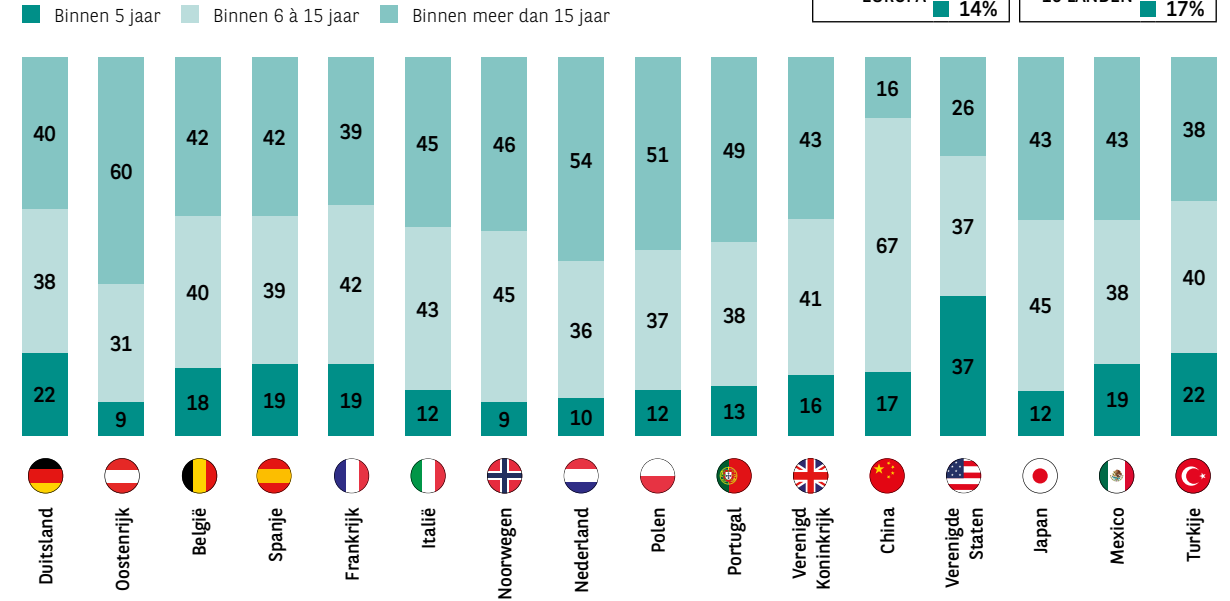


Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Fig. 21

Op welke termijn denkt u dat de elektrische auto de auto met verbrandingsmotor volledig zal vervangen in uw land?

Aan degenen die denken dat de elektrische auto de auto met verbrandingsmotor op termijn volledig zal vervangen. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

EEN VEROVERING DIE NOG EVEN KAN DUREN

Auto's met verbrandingsmotoren lijken nog een paar mooie jaren voor de boeg te hebben. Slechts 2 op de 10 ondervraagden voorspellen dat ze binnen de 5 jaar volledig zullen worden vervangen door elektrische auto's. Volgens 4 op de 10 automobilisten zal dit zelfs niet gebeuren binnen de 15 jaar, de deadline die de Europese Unie heeft vooropgesteld (Fig. 21). Dit is een andere manier

om hun scepticisme hieromtrent te uiten, maar het is ook een teken van hun vooruitziende blik door rekening te houden met het langetermijnkarakter van de autosector, zowel op het gebied van innovatie als van vernieuwing van het gamma. Hoewel de verschillen tussen de landen deze keer minder uitgesproken zijn, vinden we globaal dezelfde segmentering terug als bij de vorige twee items.

De elektrische auto speelt een hoofdrol... maar roept vragen op

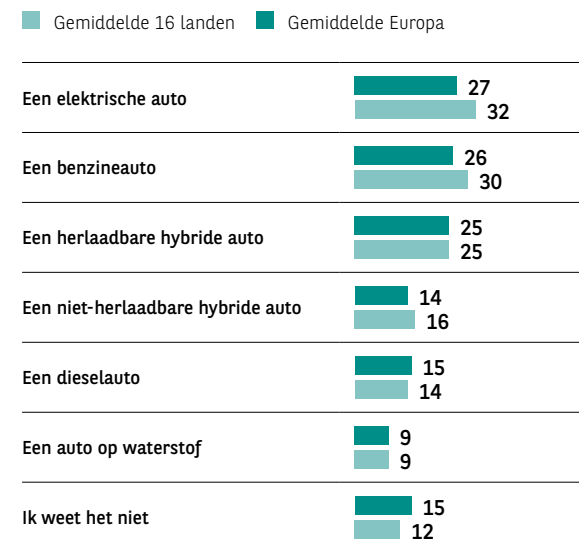
ELEKTRISCHE AUTO OP KOP

Het Observatoire de l'Automobile besteedt al lang aandacht aan de elektrische auto en wees als een van de eersten op de komst ervan. Deze editie bevat echter een primeur: voor het eerst staat dit type motor bovenaan in de lijst van aankoopintenties. De elektrische auto kent dus een opmerkelijke doorbraak, maar voertuigen met verbrandingsmotor bieden weerstand. 1 respondent op 3 zal opteren voor de aankoop van een elektrische auto (Fig. 22). Als we bij dit cijfer het aantal aangegeven kopers van (al dan niet herlaadbare) hybride auto's optellen, kunnen we gerust spreken van een echte verschuiving in de markt. De Chinezen en, in mindere mate, de Noren consolideren hun leiderspositie op het vlak van elektrische auto's, met respectievelijk 65% en 43% aankoopintenties. Omgekeerd is het opnieuw in Frankrijk, België, Oostenrijk en Polen dat deze intenties minder uitgesproken zijn, rond de 20%.

Fig. 22

Welk motortype overweegt u?

Aan degenen die een auto wensen te kopen. Meerdere antwoorden mogelijk. In %.

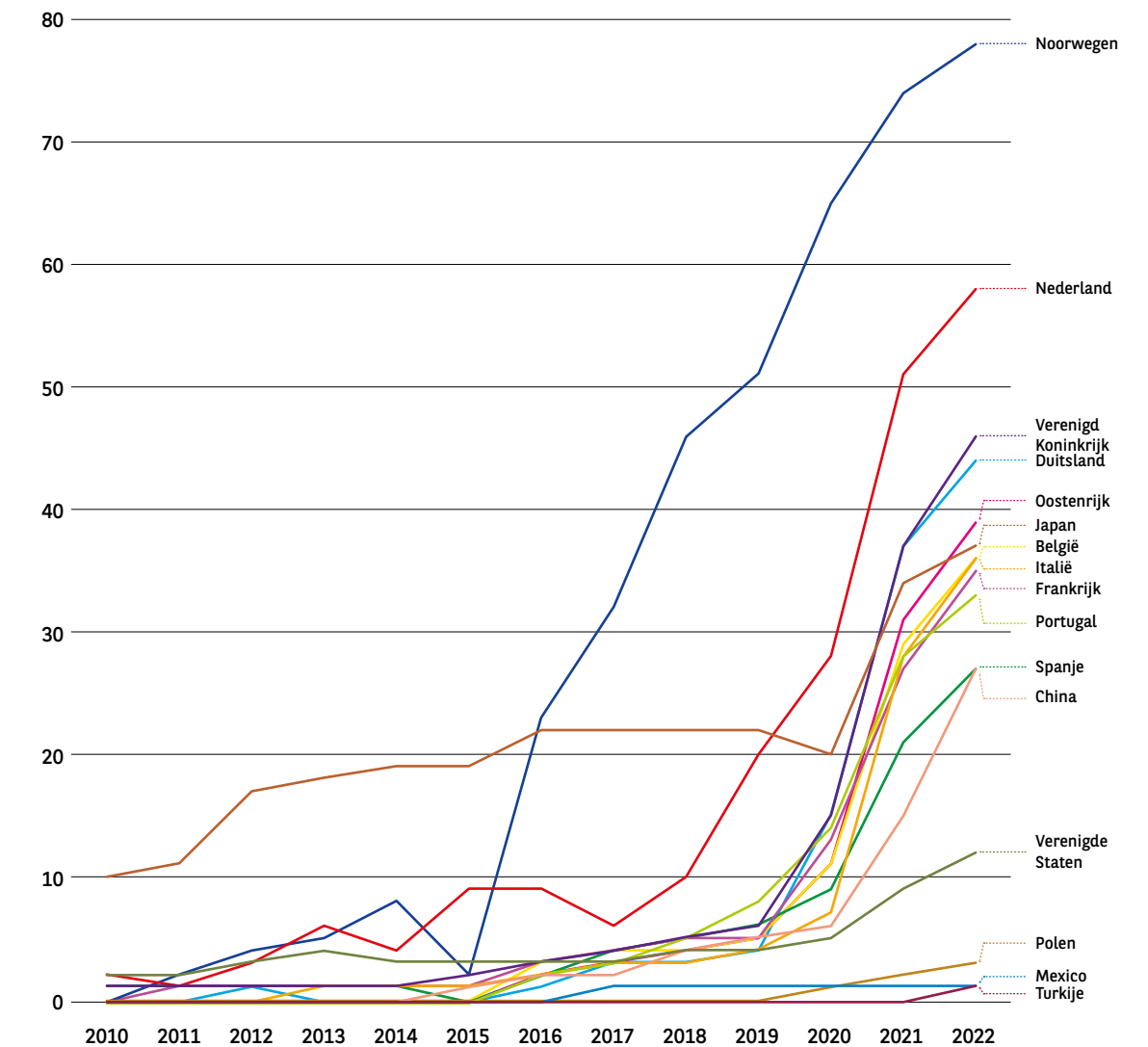


Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Fig. 23 / Context

Evolutie van het aandeel van elektrische voertuigen in de particuliere verkoop

In %.



Bron: Marklines.com

EEN PRIJS DIE (NOG STEEDS) EEN PROBLEEM VORMT

Elektrische auto's zijn echter niet het paradijs waar de automobilisten gelukkig naar uitkijken. Want als er één ding niet veranderd is, dan zijn het wel de negatieve factoren die potentiële aankopen tegenhouden.

Zoals altijd is het grootste struikelblok economisch van aard. Volgens bijna de helft van de ondervraagden is de prijs van een elektrische auto te hoog. Vooral de Nederlanders en de Fransen benadrukken dit. Deze mening wordt gedeeld door slechts 13% van de Chinezen, die al lang voorstander zijn van de elektrische auto.

Er is nog bezorgdheid over mogelijke laadproblemen en een beperkte actieradius.

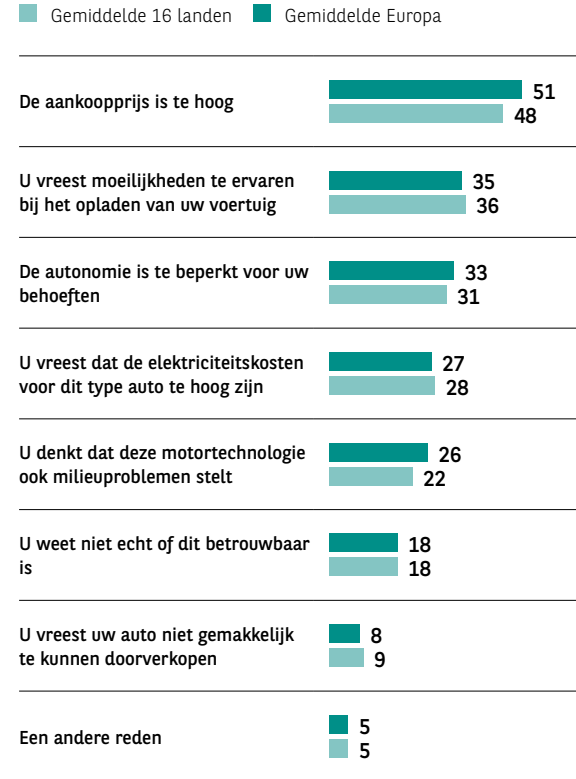
Dit zijn twee aspecten waar ongeveer 3 op de 10 respondenten zich zorgen over maken. Verrassend genoeg doen deze aspecten het meest vragen rijzen in China, in tegenstelling tot Mexico, waar ze slechts een matige zorg zijn. We wijzen erop dat de autonomie van de voertuigen ook in Frankrijk een grote zorg is.

Aan de andere kant zal één resultaat een bron van grote tevredenheid zijn voor de fabrikanten. Amper 10% van de automobilisten vreest hun voertuig niet te zullen kunnen doorverkopen. Dit is een gelegenheid voor de elektrische auto om een vaste waarde te worden in het autolandschap (Fig. 24).

Fig. 24

Waarom wilt u geen elektrische auto kopen?

Aan degenen die geen elektrische auto willen kopen. Drie antwoorden mogelijk. In %.

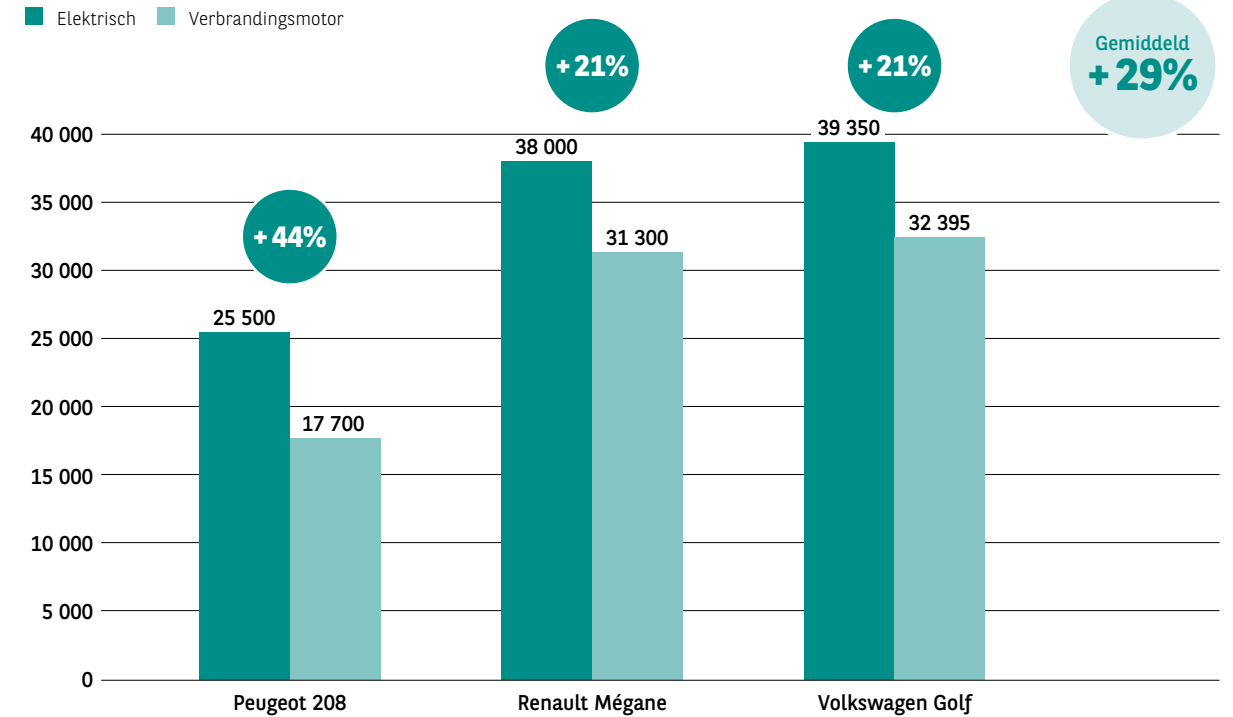


Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Fig. 25 / Context

Vergelijking van de aankoopprijs van 3 modellen in elektrische versie of versie met verbrandingsmotor

In euro.



Bron: Website van de autofabrikanten.

BATTERIJEN, WAT KIEZEN?

De automobilisten zijn niet de enigen die in de mist zitten. Hetzelfde geldt voor de fabrikanten als het gaat om de keuze van de batterijen voor hun modellen. Aan de ene kant zijn er de LPF-batterijen (lithium-ijzer-fosfaat), en aan de andere kant de NMC-batterijen (nikkel-mangaan-kobalt). LPF-batterijen zijn goedkoop en verlagen de

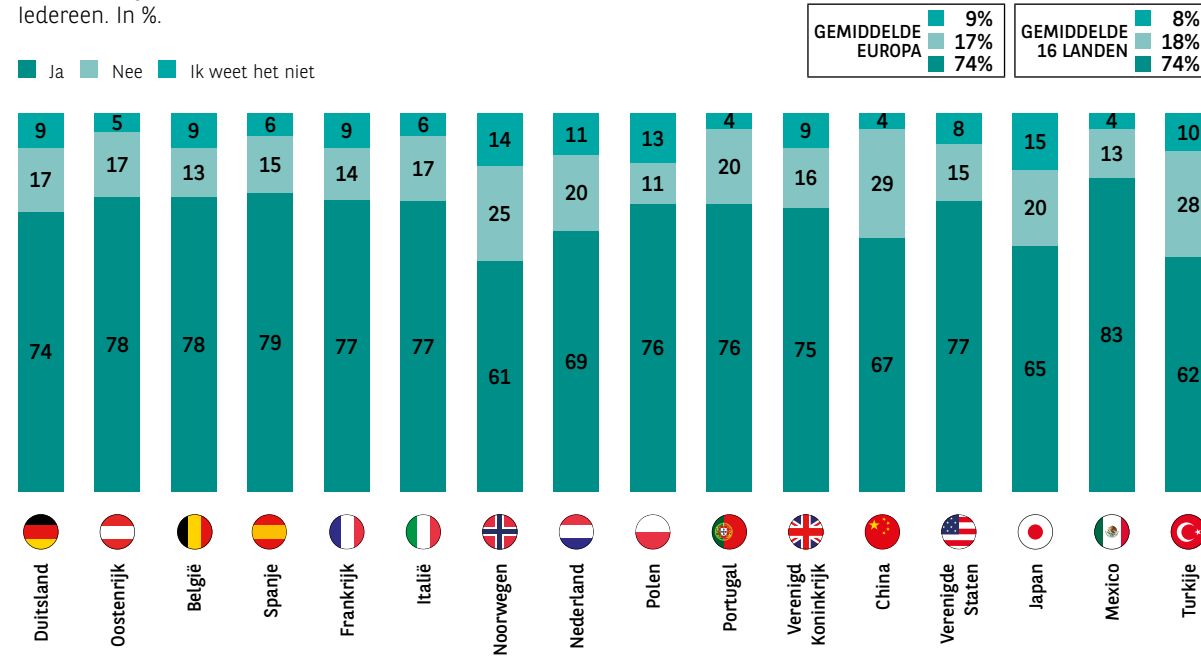
kostprijs van de voertuigen, maar zijn moeilijk te recycleren. De laatste zijn duurder, maar beter geïntegreerd in de circulaire economie. Over enkele jaren zullen de fabrikanten ook moeten vertrouwen op natriumaccu's en vaste batterijen (Fig. 25). Wat moet u kiezen? Dat is de vraag...

Fig. 26

Denkt u dat de stijgende elektriciteitsprijzen het gebruik van een elektrische auto te duur zouden kunnen maken in vergelijking met benzine- of dieselauto's?

Iedereen. In %.

■ Ja ■ Nee ■ Ik weet het niet



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

MOGELIJK DUUR IN GEBRUIK

Deze problematiek van de kostprijs beperkt zich niet tot de aankoop van een elektrisch voertuig, maar strekt zich ook uit tot het gebruik ervan. Gezien de recente en mogelijk toekomstige stijging van de elektriciteitsprijs stellen de automobilisten zich

vragen. Driekwart van hen vindt dat hierdoor het gebruik van een elektrische auto duurder is dan het gebruik van een voertuig met een conventionele motor. In de Europese landen, met name in Spanje, is deze angst heel uitgesproken (Fig. 26).

EEN TOEKOMST MET EEN TEKORT AAN ENERGIE

Elektriciteit is duurder, maar moet ook nog beschikbaar zijn. Want meer nog dan de geplande dominantie van de elektrische auto, stellen de automobilisten het gebruik ervan in vraag omwille van een energieproductie die volgens hen ontoereikend is. Ongetwijfeld onder de duidelijke invloed van de recente energiecrisis is driekwart deze mening toegedaan. De grenzen van het eenvoudige scepticisme zijn overschreden.

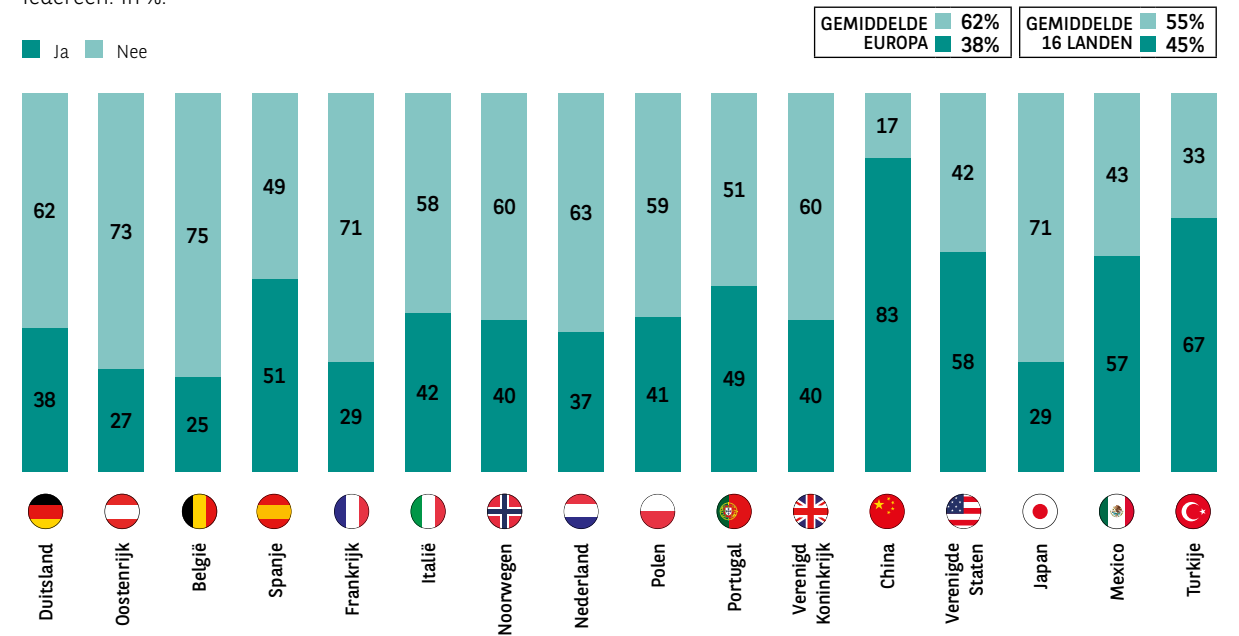
Maar in detail zijn de meningen opnieuw aan het jojoën. De Chinezen, en in mindere mate de Turken, hebben niet de minste twijfel over de mogelijkheid om over elektriciteit te beschikken om te rijden. In Europa is de bezorgdheid voelbaar, met name in Oostenrijk en in België, terwijl de Spanjaarden en hun Portugese burens een positie in het midden innemen. De energiecrisis als gevolg van de oorlog in Oekraïne heeft duidelijk zijn sporen nagelaten (Fig. 27).

Fig. 27

Zullen we volgens u voldoende elektriciteit kunnen produceren om aan de behoeften van alle elektrische auto's te voldoen?

Iedereen. In %.

■ Ja ■ Nee

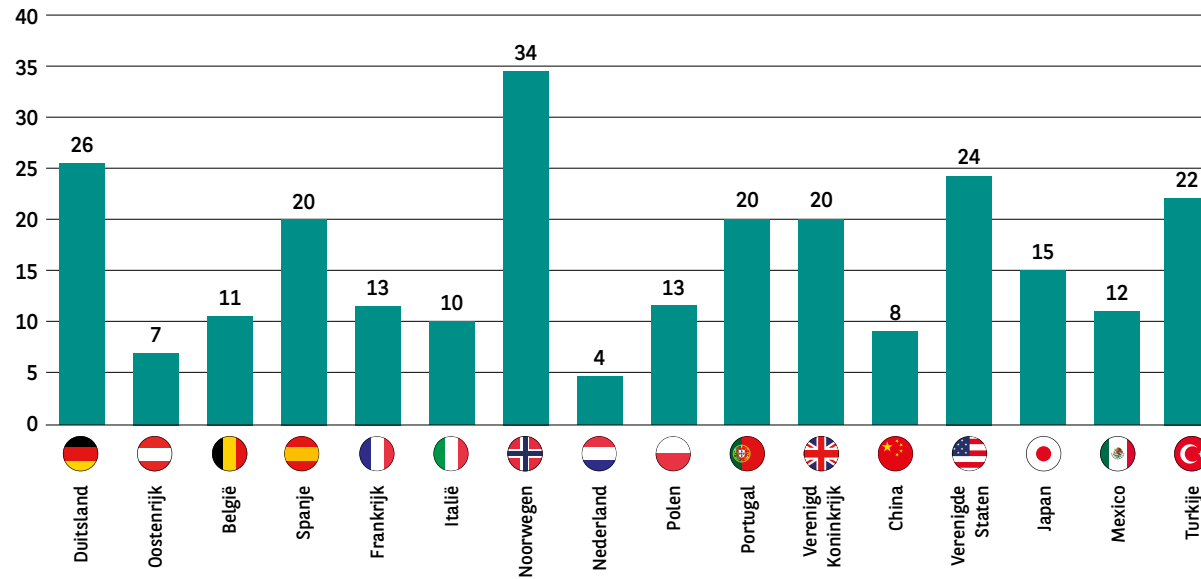


Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Fig. 28 / Context

Aantal openbare laadpalen en kW per elektrisch LV

In 2022.



Bron: OICA, Marklines.com

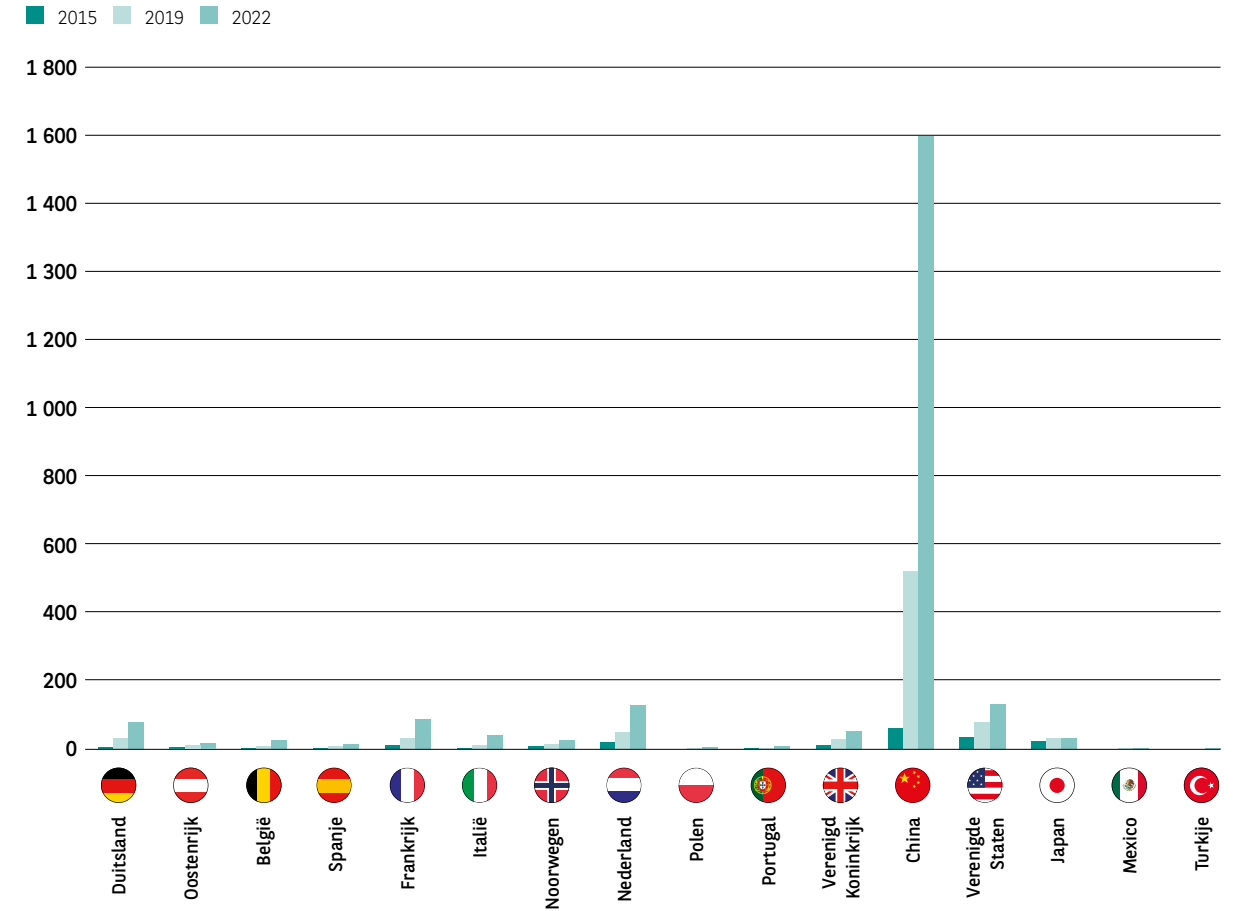
“
De automobilisten stellen het gebruik van het EV in vraag vanwege een energieproductie die volgens hen ontoereikend zal zijn.

In veel landen wordt de uitrol van laadpalen versneld. In Frankrijk is de kaap van 100.000 laadpalen langs de openbare weg overschreden. Maar het blijft een feit: in het hoofd van veel automobilisten is de mogelijkheid om gemakkelijk een elektrisch voertuig op te laden nog steeds een punt dat hun beslissing tegenhoudt (Fig. 28 en 29).

Fig. 29 / Context

Aantal laadpalen op het grondgebied

In duizendtallen.



Bronnen: OICA, Marklines.com

Automobilisten vragen hulp om over te schakelen naar elektrisch

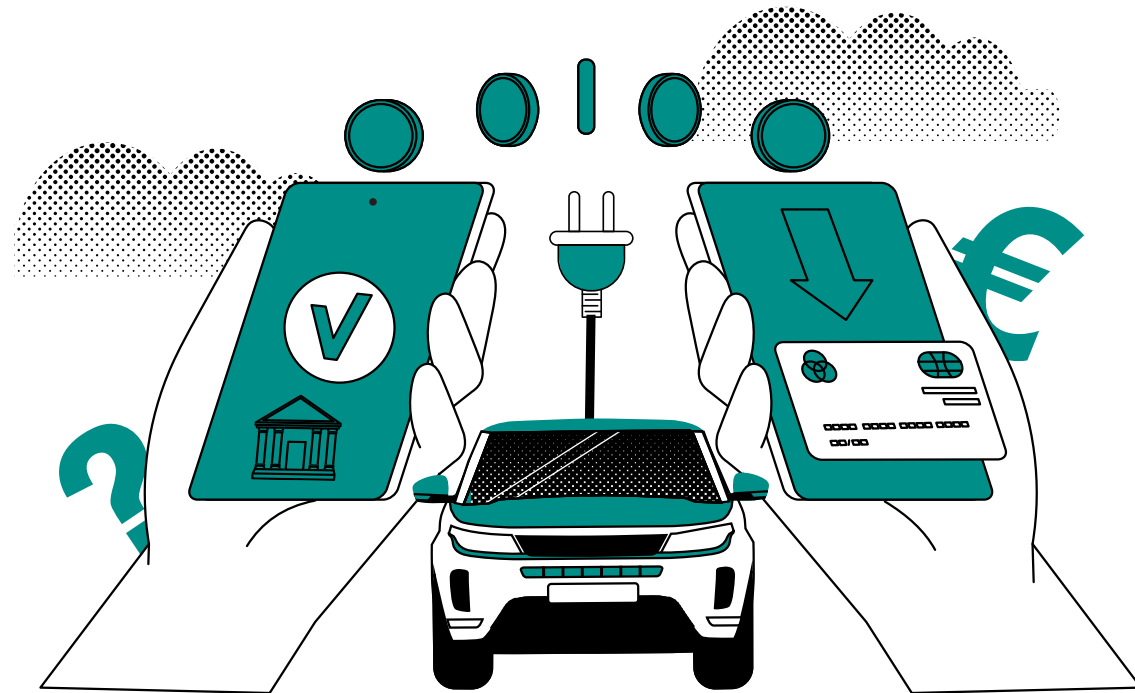
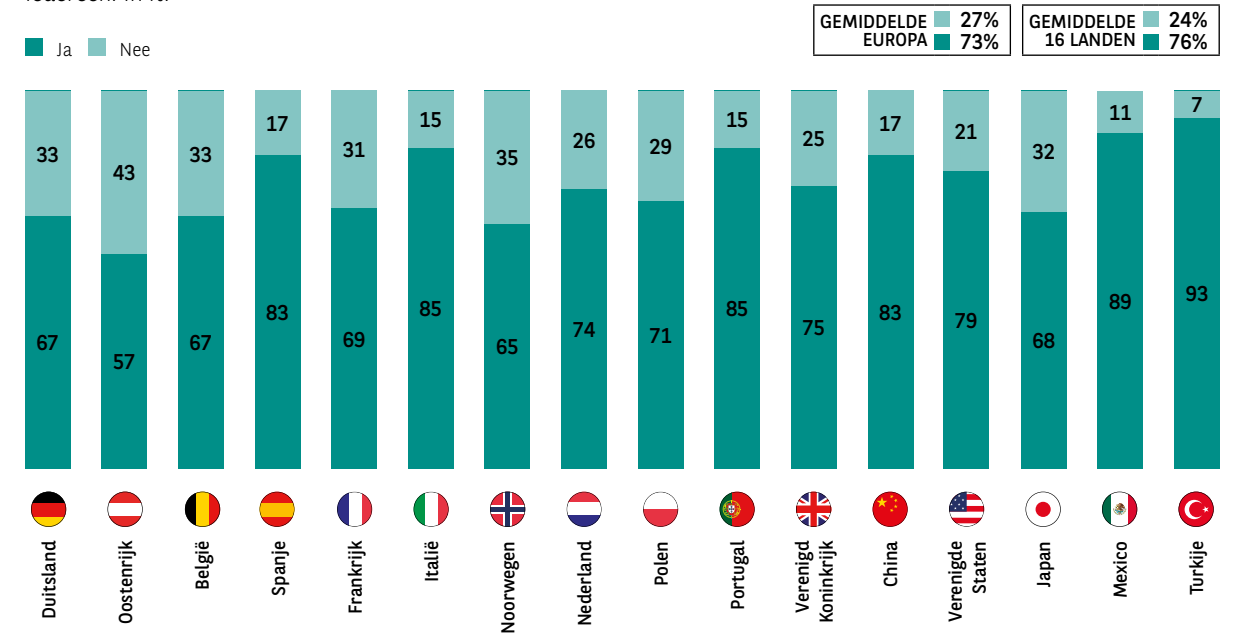


Fig. 30

Vindt u dat de overheid de automobilisten financiële steun moet geven om hun auto met verbrandingsmotor te vervangen door een elektrische auto? Iedereen. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

OVERAL OVERHEIDSSTEUN GEVRAAGD

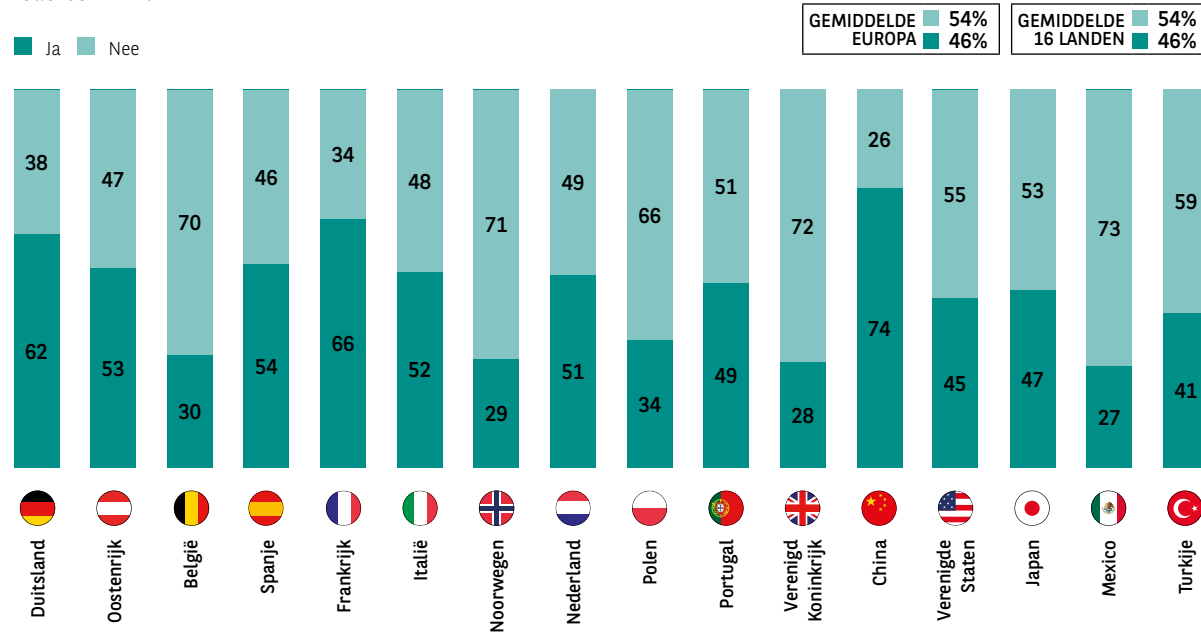
Het verlangen is er, de struikelblokken ook. Er ontbreekt nog een duwtje in de rug dat het verschil zou kunnen maken. Voor bijna 3 op de 4 respondenten zou dit duwtje in de rug de vorm aannemen van overheidssteun om van een auto met verbrandingsmotor over te schakelen op een elektrische auto.

De landen die het meest enthousiast zijn over elektrische voertuigen zijn de landen die deze steun het meest vragen, met Turkije aan de leiding, waar nagenoeg alle burgers deze mening delen. Zelfs in de Verenigde Staten, het land van het vrije ondernemerschap bij uitstek, is deze steun gewenst. Zou dit inspiratie hebben geboden voor het plan Biden*? In Oostenrijk, en in mindere mate in Noorwegen en in België, is de vraag minder groot (Fig. 30).

Fig. 31

Weet u of er in uw land overheidssteun bestaat om de automobilisten te helpen hun auto met verbrandingsmotor te vervangen door een elektrische auto?

Iedereen. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

“
Meer dan de helft van de automobilisten weet niet of er in hun land overheidssteun bestaat.

WEINIG BEKENDE STEUN

Zoals we eerder zagen met betrekking tot auto's in het algemeen, is het gebrek aan informatie opnieuw relatief duidelijk als het gaat over het bestaan van lokale subsidies. Iets meer dan de helft van de automobilisten weet niet of er in hun land subsidies bestaan. De belangrijkste landen van de Europese Unie, met uitzondering van België, zijn eerder goed geïnformeerd, in tegenstelling tot Mexico, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk, waar nochtans sinds 2011 steun wordt toegekend (Fig. 31).

ONMISBAAR EN COMPLEX

Er bestaat geen discussie over de noodzaak van deze steun. 8 op de 10 respondenten vinden de steun onmisbaar. De Chinezen, Turken, Fransen, Spanjaarden en Amerikanen zijn de grootste voorstanders. Maar de mist is teruggekeerd en creëert een ondoorzichtigheid die de automobilisten opnieuw met twijfels en vragen achterlaat.

Meer dan 7 respondenten op 10 vinden de steun te verwarrend. De Fransen en de Polen hekelen het vaakst deze complexiteit, die vaak administratief van aard is. In dezelfde verhoudingen vinden ze de steun verwarrend en ook nog eens gepaard gaand met een gebrek aan communicatie. De meeste Turken en Mexicanen klagen hierover.

Het feit dat de steun alleen betrekking heeft op een beperkt aantal automobilisten levert een gelijke score van afkeuring op, waarbij men impliceert dat er alleen aan de rijken wordt gegeven, die als enigen elektrische voertuigen kunnen kopen die duurder zijn dan het gemiddelde.

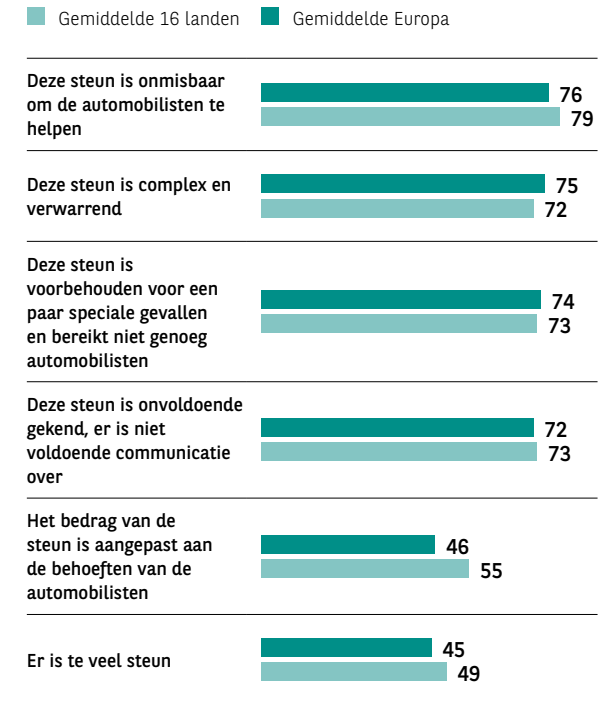
Deze score is vergelijkbaar met die voor het gevoel van onrecht in verband met de LEZ, die vooral de huishoudens met een laag inkomen zouden benadelen. Deze mening heerst sterk in Mexico, het Verenigd Koninkrijk, Italië, Frankrijk en Polen. Afgezien van de elementen die bijdragen tot de mist, is de prijswestie voor de meeste mensen duidelijk.

Tot slot vindt 55% dat het bedrag ervan aangepast is aan de behoeften. 45% vindt zelfs dat er te veel steun is (Fig. 32).

Fig. 32

Wat zou u over deze overheidssteun zeggen?

Aan degenen die denken dat er in hun land overheidssteun bestaat om hun auto met verbrandingsmotor te vervangen door een elektrische auto. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

STEUN PER LAND

FRANKRIJK: in het kader van het bonus-malussysteem genieten de voertuigen die minder dan 20 g CO₂/km uitstoten van een eenmalige premie van € 7 000. Voor voertuigen met een uitstoot van 21 tot 50 g/km bedraagt de bonus € 5000.

VERENIGD KONINKRIJK: sinds 2011 krijgen klanten die een nieuwe elektrische auto kopen (BEV of PHEV met een CO₂-uitstoot van minder dan 75 g/km of een brandstofcelvoertuig) een eenmalige premie ten bedrage van 25% van de prijs van hun auto, tot een maximum van £ 5 000 (ongeveer € 5 800).

ZWEDEN: sinds 2012 krijgen auto's met een CO₂-uitstoot van 50 g/km of minder een eenmalige premie van SEK 40 000 (ongeveer € 4 500). Het programma loopt tot 2014 en zal maximaal 5 000 auto's omvatten.

VS: de gemiddelde premie voor kopers van PHEV's en BEV's in de Verenigde Staten bedraagt minder dan \$ 1 000 per voertuig. Staten zoals Colorado, Illinois, Louisiana en California bieden \$ 2000 tot \$ 6000 per voertuig aan.

LATEN WE HOPEN DAT HET BLIJFT DUREN

Deze steun is nu nuttig, maar zal dat ook in de toekomst zijn. Slechts 1 op de 5 respondenten denkt dat de steun zal blijven bestaan maar eventueel kan afnemen. Twee keer zoveel personen hopen dat de steun zal toenemen.

In China, de Verenigde Staten en Turkije leeft deze hoop bij de helft van de respondenten. 45% denkt dat het bedrag onveranderd zal blijven, waarbij de Fransen, de Spanjaarden en de Mexicanen de enigen zijn waarbij deze mening in de meerderheid is (Fig. 33 en 34).

Fig. 33

Denkt u dat de overheidssteun om automobilisten te helpen hun auto met verbrandingsmotor te vervangen door een elektrische auto in de toekomst...?

Aan degenen die denken dat er in hun land overheidssteun bestaat om hun auto met verbrandingsmotor te vervangen door een elektrische auto. In %.

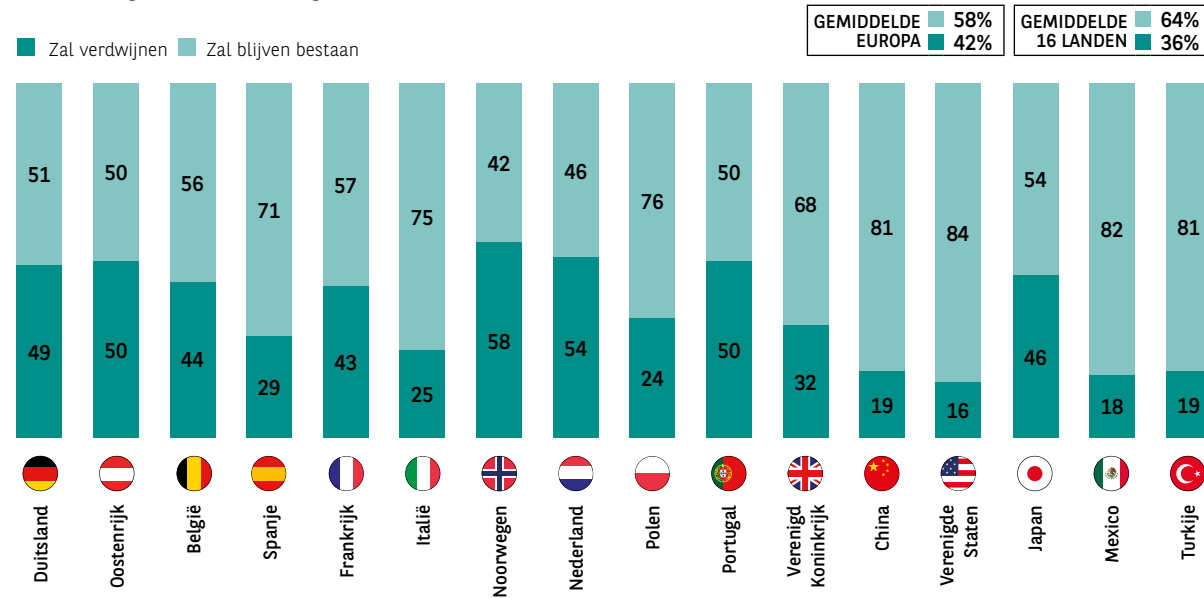
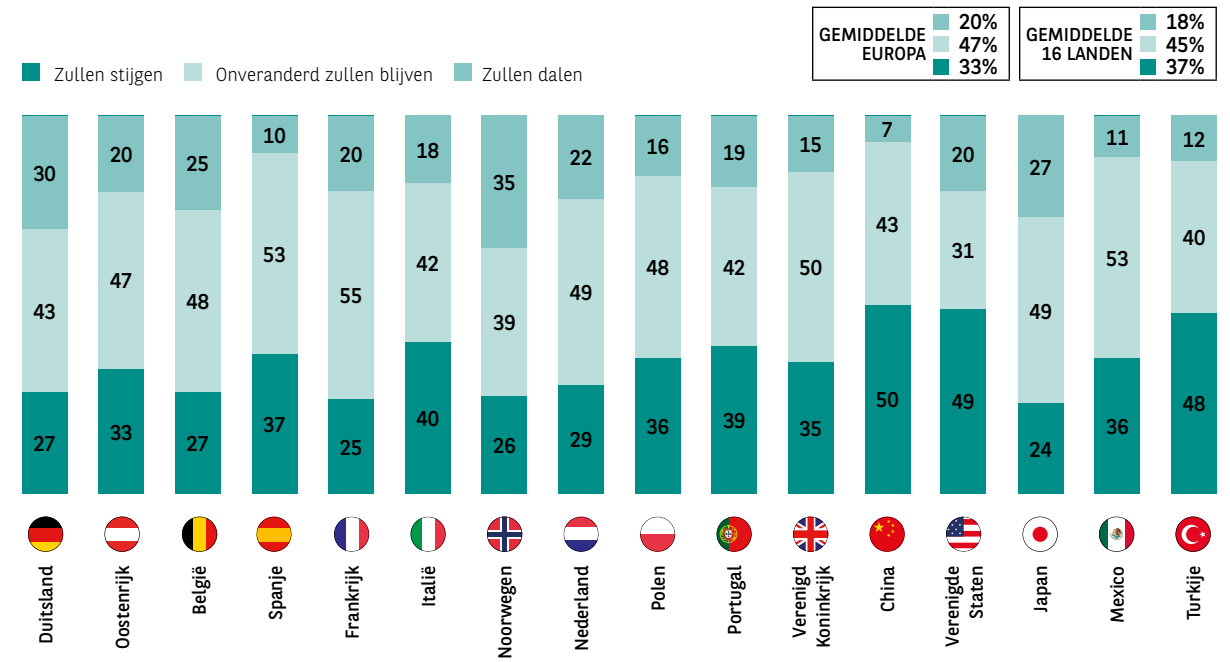


Fig. 34

En denkt u dat de bedragen van de overheidssteun om automobilisten te helpen hun auto met verbrandingsmotor te vervangen door een elektrische auto in de toekomst...?

Aan degenen die denken dat de steun zal blijven bestaan. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

China tegen de rest van de wereld



Sommige merken willen de markt opschudden en de automobilisten verleiden met 'low cost' elektrische voertuigen.

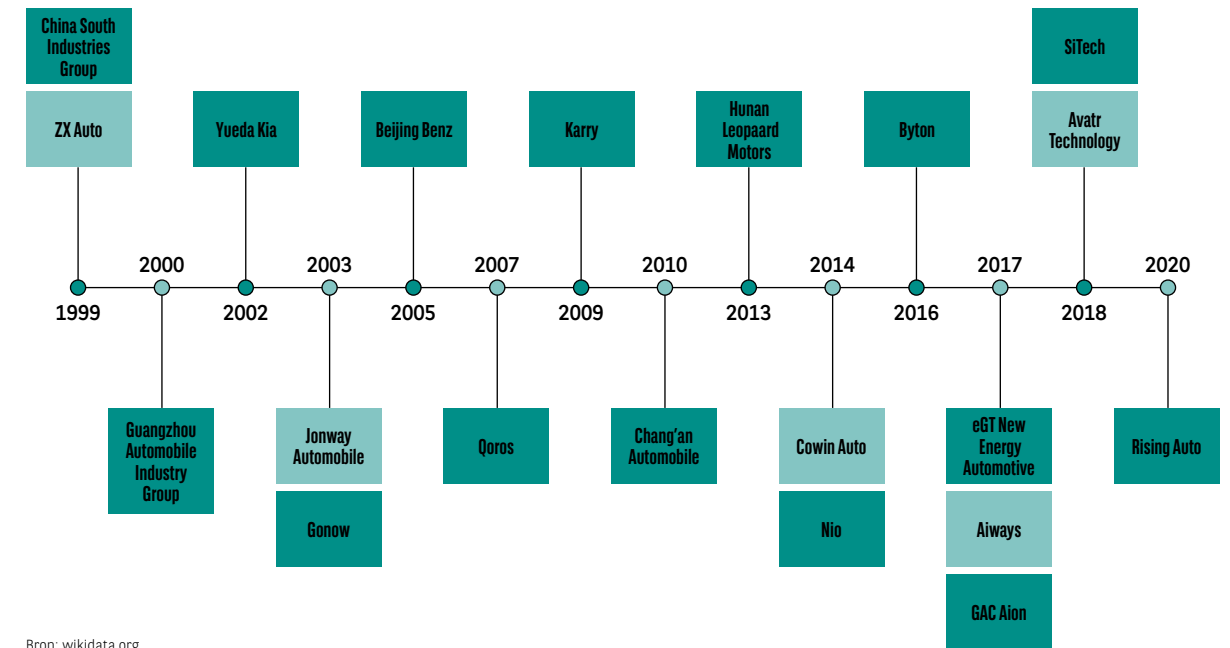
ELEKTRISCHE AUTO'S: VEEL MERKEN... UIT CHINESE HOEK

Bij de overgang naar een wereld waarin elektrisch wordt gereden, zullen de automobilisten niet langer kunnen vertrouwen op hun gebruikelijke referentiepunten en de historische merken. De energietransitie heeft een impact op de autowereld die geen enkele andere innovatie ooit kende. De automobilisten worden geconfronteerd met een contrastrijke en veranderende automarkt. En dit is nog maar het begin.

De exponentiële groei van de Chinese markt en haar merken is een treffend bewijs van deze transformatie. In iets meer dan 20 jaar werden meer dan 20 merken opgericht (Fig. 35). Merken die voor het merendeel elektrische modellen ontwikkelen. Om nog maar te zwijgen van de merken die al op de markt zijn en die, in navolging van MG en meer nog BYD, pure premium elektrische

Fig. 35 / Context

Chinese fabrikanten vermeld op Wikidata volgens oprichtingsdatum



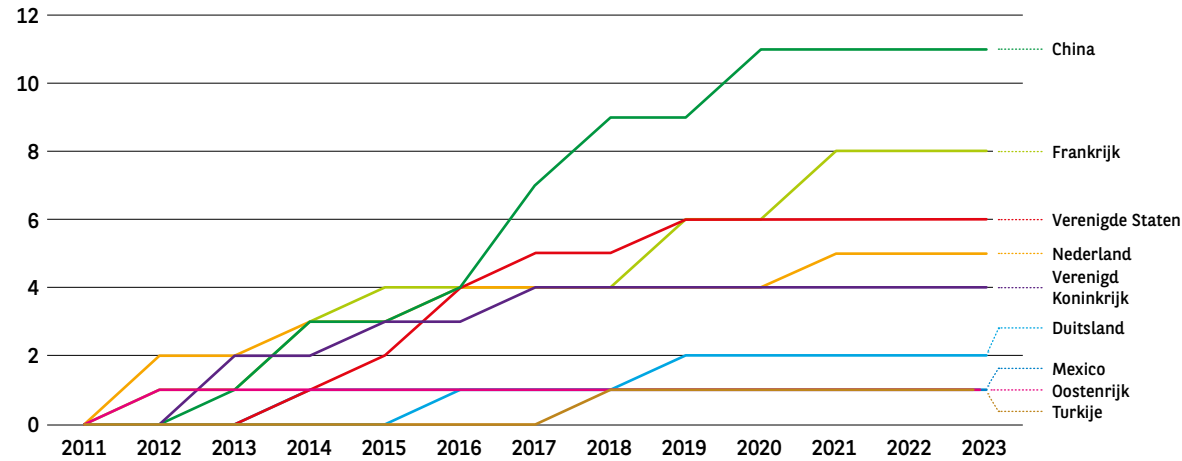
Bron: wikidata.org

voertuigen, van plan zijn om de markt op te schudden en de automobilisten te verleiden met 'low cost' elektrische voertuigen - tot nu toe een oxymoron - die worden aangeboden tegen prijzen die vergelijkbaar zijn met die van voertuigen met verbrandingsmotoren.

Hun mogelijke en waarschijnlijke succes is zo verontrustend voor de historische merken en de overheden dat de Europese Unie bijvoorbeeld op 13 september een onderzoek is gestart om te bepalen of de Chinese merken niet zouden profiteren van overheids subsidies die de concurrentie verstoren en hen in staat stellen om voertuigen tegen onweerstaanbare prijzen aan te bieden.

Fig. 36 / Context

Nieuwe OEM's (autofabrikanten vermeld op Wikidata) sinds 2010



Bron: Wikidata.com

ELEKTRICITEIT, EEN CRUCIALE ONTWIKKELING

De eerste Tesla Model S werd gelanceerd in 2012. Een gekke gok van Elon Musk - een pleonasme in zijn geval - die is uitgegroeid tot een waar succesverhaal. Iets meer dan 10 jaar later is de elektrische SUV Tesla Model Y het best verkochte particuliere voertuig in Europa in de eerste helft van 2023, in alle categorieën samen, vóór zijn filosofische en technologische tegenhanger, de Dacia Sandero. Dit succes is voor een groot deel te danken aan een radicale prijsverlaging.

De elektrische mobiliteit lijkt zo aantrekkelijk dat ze zelfs landen weet te verleiden die

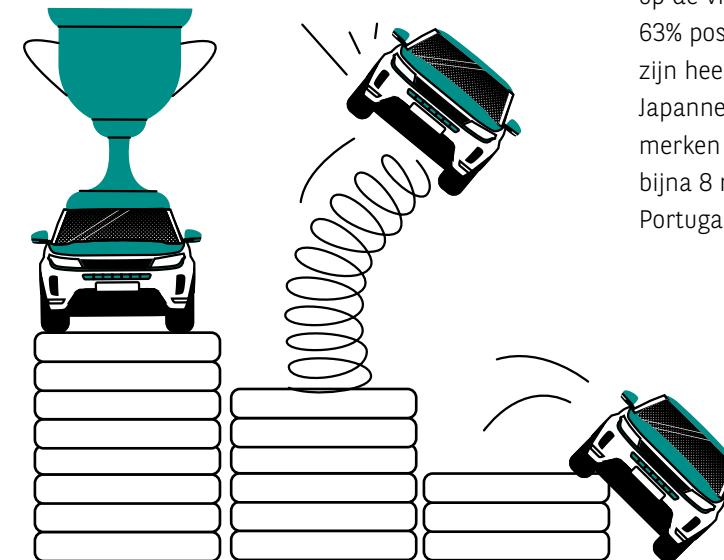
helemaal niets met autoproductie te maken hebben.

Zo wil Saoedi-Arabië in het kader van zijn Vision 2030-plan elektrische auto's gaan produceren, met name door de oprichting van het merk Ceer, samen met Foxconn, via een joint venture met de Chinese start-up Human Horizons, waarvan het merk HiPhi binnenkort naar Europa komt. Het Saoedische overheidsfonds Public Investment Fund heeft trouwens geïnvesteerd in Tesla en Lucid, waarin het een belang heeft van 61%. Lucid is van plan een fabriek te bouwen in Saoedi-Arabië (Fig. 36).

EEN NOG KWETSBAAR IMAGO

Van alle factoren die het succes van een merk kunnen beïnvloeden, is het imago één van de belangrijkste. Bij het ondervragen van de automobilisten is het duidelijk dat een goed imago nog niet het kenmerk is dat ze natuurlijk associëren met de Chinese merken.

In dit opzicht krijgen de Europese merken indrukwekkende beoordelingen, met name gezien hun lange geschiedenis op alle markten. 9 respondenten op 10 hebben een positieve mening over de Europese merken. Op dit vlak zijn de verschillen van land tot land natuurlijk minder uitgesproken, ook al zijn de Amerikanen, de Chinezen en de Japanners wat gematigder in hun lofuitingen, gezien de noodzaak van de industriële concurrentie.



Daarnaast doen de Japanse merken het meer dan goed, met 82% positieve meningen. Natuurlijk zijn de automobilisten het meest enthousiast in Japan, maar dat geldt ook in Mexico, Polen en Portugal. In overeenstemming met de geopolitieke logica halen de positieve meningen in China met moeite 70%.

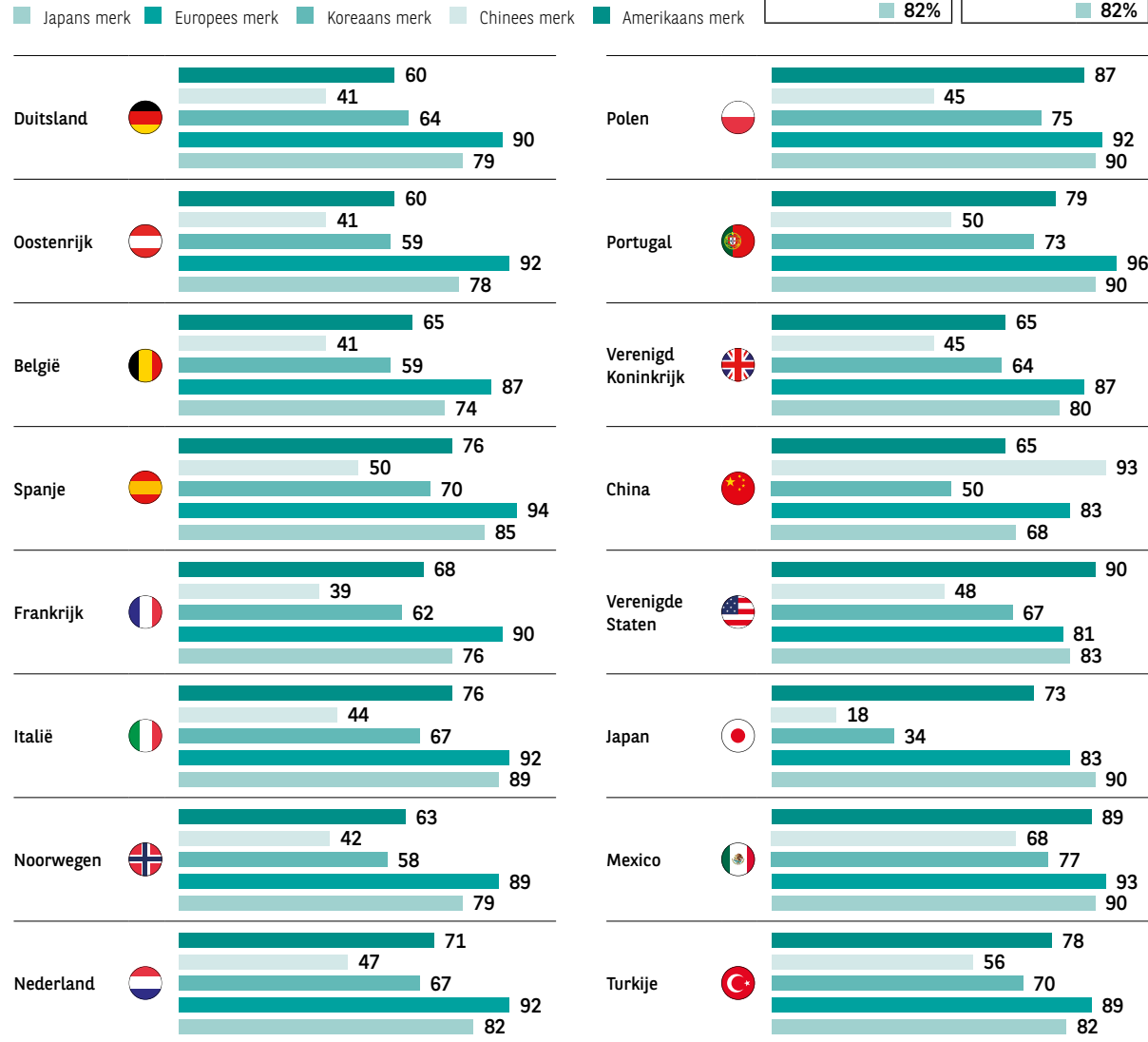
De Amerikaanse merken staan op de derde plaats in dit klassement met een score van 73%. Het Amerikaanse nationalisme spat ervan af met 9 op de 10 respondenten die getuigen van deze goedkeuring, een cijfer dat net zo hoog is in buurland Mexico, een grote fan van pick-ups en berlines made in USA. Dit enthousiasme is veel gematigder in twee andere buurlanden, Duitsland en Oostenrijk, die een bescheiden 60% geven.

We moeten de Stille Oceaan oversteken om het land op de vierde plaats te vinden, namelijk Korea, met 63% positieve meningen. De lokale tegenstellingen zijn heel duidelijk zichtbaar, met slechts 34% van de Japanners en 50% van de Chinezen die de Koreaanse merken positief beoordelen. Omgekeerd stellen bijna 8 respondenten op 10 in Mexico, Polen en Portugal de Koreaanse merken op prijs.

Fig. 37

Hebt u een positieve of negatieve mening over auto's van een...?

Percentage respondenten met een positieve mening, iedereen. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

We komen nu bij de merken van 's werelds grootste fabrikant, China, waarvan de prestaties op elektrisch vlak indrukwekkend - zo niet zorgwekkend - zijn. Met iets minder dan 1 respondent op 2 die er een positieve mening over heeft, zou men kunnen denken dat er nog veel werk aan de winkel is op het gebied van imago en erkenning. Een andere zienswijze bestaat erin aan te nemen dat deze score eerder eervol is voor recente merken die nog niet sterk aanwezig zijn op veel markten en die niet genieten van langdurige en positieve mond-tot-mondreclame. Het is een score die een solide basis vormt om zich verder te ontwikkelen, vooral gezien de inspanningen die worden geleverd om de kwaliteit van de modellen te verbeteren en te voldoen aan de vraag van de westerse klanten. Het is geen verrassing dat er sprake is van groot enthousiasme in China en afwijzing in Japan, met scores van respectievelijk 93% en 18%. Tussen deze twee uitersten score de meeste Europese landen onder het wereldwijde gemiddelde, wat wijst op wantrouwen tegenover de Chinese merken.

We merken op dat jongeren en mensen met een hoog inkomen een positiever beeld hebben van de merken dan het gemiddelde, ongeacht hun herkomst (Fig. 37).

HET PRIJS-KWALITEITSVOORDEEL KAN AARZELING WEGNEMEN

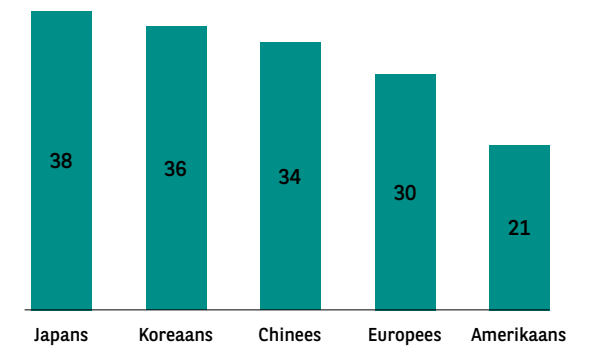
Wat vormt, naast de geografische oorsprong, de basis van de positieve reputatie van een merk? Wat de Europese auto's betreft, wordt het kwartet kwaliteit-esthetiek-veiligheid-prestaties op prijs gesteld. Het spreekt voor zich dat deze kwaliteiten in Europa meer worden benadrukt. Japan sluit schroomvallig de ogen voor al deze kwaliteiten, afgezien van de esthetiek, die het land wel erkent.

De Japanse merken hebben logischerwijs de meeste kans om de goedkeuring van de kopers van het land te krijgen. Met hun erkende betrouwbaarheid, veiligheid, prestaties en betere prijs-kwaliteitverhouding (Fig. 38).

Fig. 38

Bieden de auto's van elk van de volgende herkomsten volgens u een goede prijs-kwaliteitverhouding?

Iedereen. In % ja-antwoorden.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Op dit laatste essentiële punt - laten we niet vergeten hoeveel belang er voortdurend wordt gehecht aan de prijs bij de aankoop van een auto - houden de Koreaanse en Chinese merken stand tegen de Japanse. In het geval van de Chinese merken is dit veruit het meest aangehaalde criterium, hun belangrijkste troef om de automobilisten te verleiden, ook al hebben ze nog veel werk voor de boeg om hen te overtuigen van hun prestaties, hun esthetiek en hun veiligheid. Al deze criteria kregen minder dan 20% van de stemmen.

Op het gebied van prijs-kwaliteitverhouding behalen de Amerikaanse merken het zwakste resultaat, met de Europese merken niet ver daarvoor, voorbijgestoken door alle Aziatische merken.



De Europese merken genieten de voorkeur van meer dan 8 op de 10 respondenten.

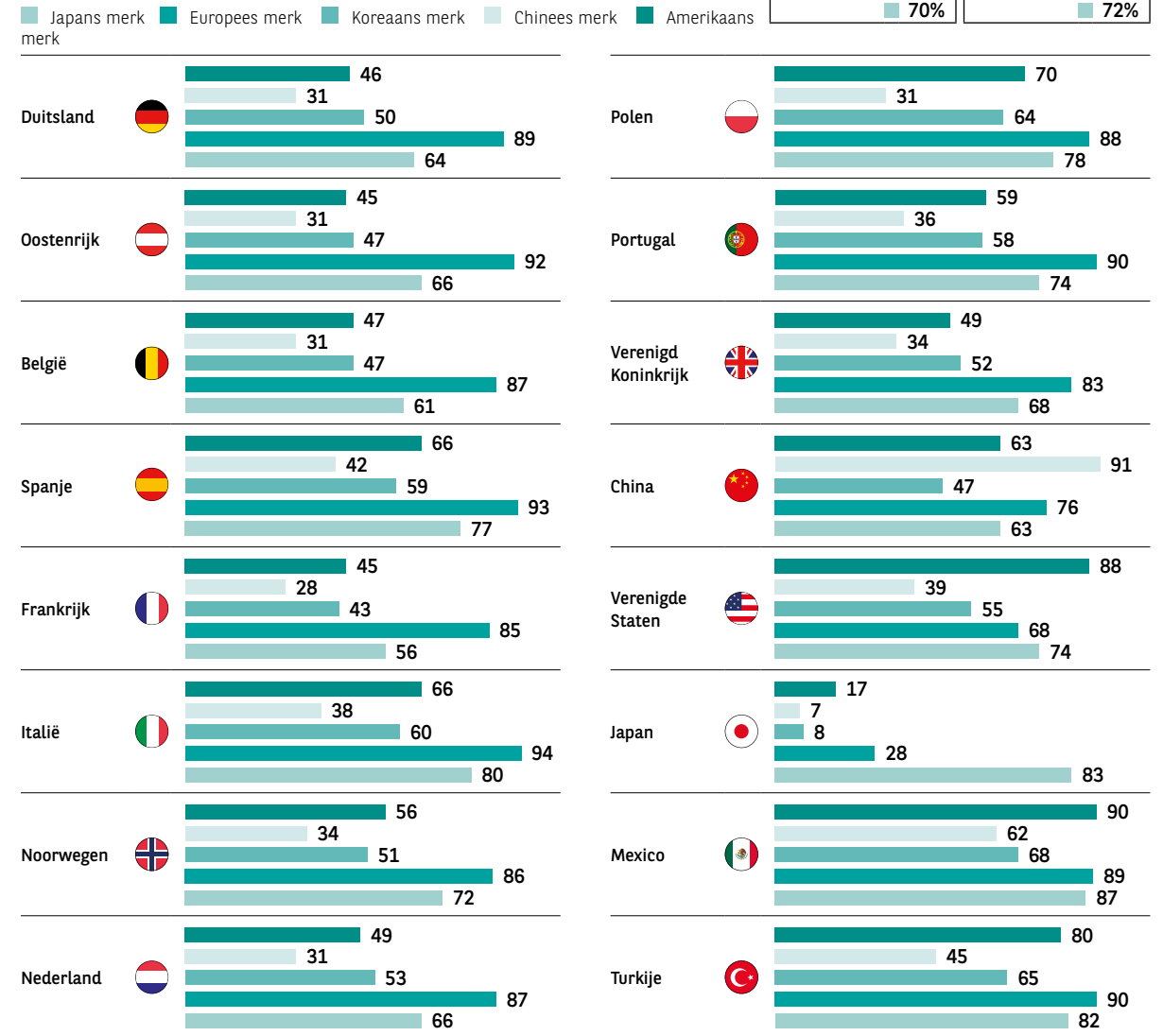
KOOPWENSEN DIE NOG VERWEZENLIJK MOETEN WORDEN

Zodra de bekendheid en de kwaliteiten van de merken zijn vastgesteld, is het nog de hamvraag of de automobilisten bereid zijn deze merken te kopen. De antwoorden verstoren de gevestigde volgorde niet. De voorkeuren gaan immers in aflopende volgorde uit naar dezelfde merken. Iets meer dan 8 respondenten op 10 geven de voorkeur aan de Europese merken, terwijl de Japanners hier nog steeds fel tegen gekant zijn (en in het algemeen tegen alles wat niet made in Japan is).

Daarna volgen de Japanse, Amerikaanse en Koreaanse merken. De Chinese merken blijven onderaan staan, met 4 respondenten op 10 die bereid zijn om een van hun modellen te kopen. Er zijn twee manieren om naar dit resultaat te kijken. Ofwel een eerder laag cijfer, ofwel een eerder bemoedigende score als er rekening wordt gehouden met de soms discrete distributie van deze merken buiten hun land van herkomst. Zodra ze de grenzen oversteken, zal dit resultaat waarschijnlijk snel veranderen. En de volumes die dit zal vertegenwoordigen, zullen al aanzienlijk zijn. Hierdoor zal een domino-effect ontstaan dat moeilijker tegen te gaan zal zijn (Fig. 39).

Fig. 39

Zou u al dan niet bereid zijn een auto te kopen van een ...?
 Percentage respondenten dat 'ja' heeft geantwoord. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

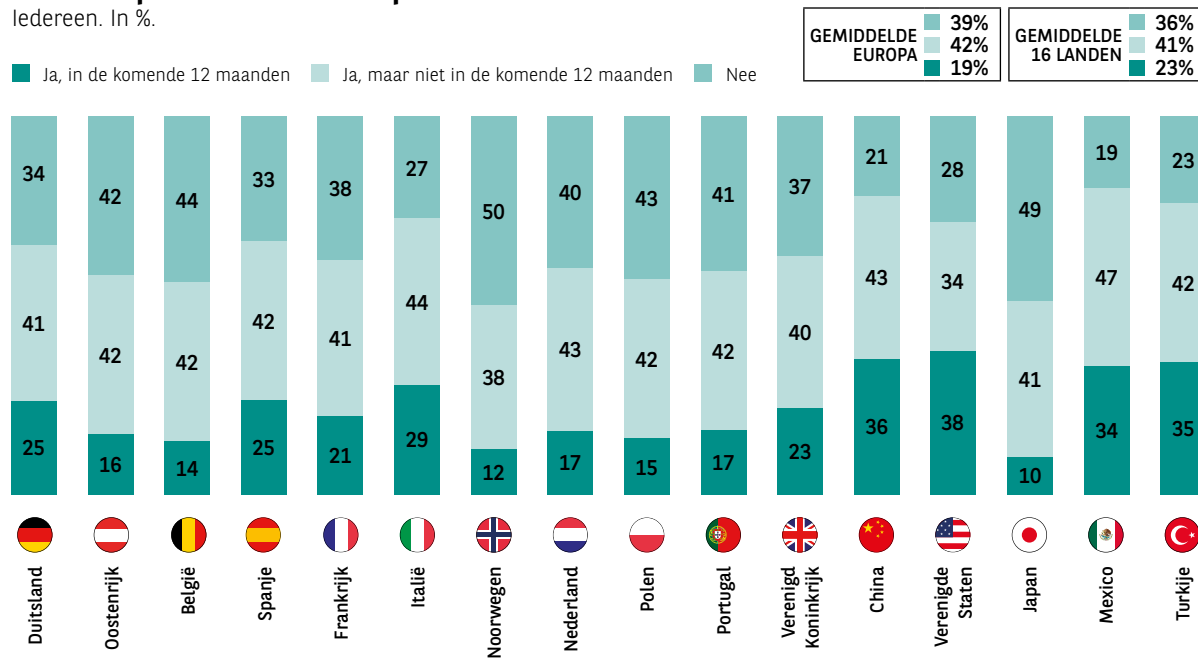
Het moment om te kopen... of niet

AANKOOPINTENTIES OP VERSCHILLENDE TERMIJNEN

Een idee hebben van de merken die men mogelijk zou kunnen kopen, garandeert nog niet dat dit ook tot actie leidt. De onzekerheid wordt weerspiegeld in de aankoopintenties van de automobilisten, als we afgaan op de globale resultaten. Slechts 1 op de 4 respondenten is van plan om in de komende 12 maanden toe te geven aan de verleiding. Dit is een meer dan bescheiden cijfer, dat niettemin een aanzienlijk aantal nieuwe inschrijvingen vertegenwoordigt. In nagenoeg gelijke verhoudingen zijn ongeveer 4 op de 10 helemaal niet van plan om een nieuwe auto te kopen, of pas over minstens een jaar (Fig. 40).

Fig. 40

Bent u van plan om een auto te kopen? Iedereen. In %.



Op basis van de vorige resultaten had men kunnen verwachten dat de impact van de inflatie de landen die dit benadrukten, terughoudend zou maken. De werkelijkheid is complexer. Op 's werelds grootste markten, China en de Verenigde Staten, tellen we het hoogste percentage automobilisten die binnen de 12 maanden van voertuig willen veranderen: ongeveer 4 op de 10 respondenten. In Turkije en Mexico is het aantal vergelijkbaar. De grootste Europese landen, waaronder Frankrijk, komen in de buurt van het algemene gemiddelde. Noorwegen en Japan eindigen onderaan, met afwachtende - om niet te zeggen argwanende - automobilisten.



Fig. 41

Als u vandaag een auto zou moeten kopen, waarover zou u dan het meest twijfelen? Het feit dat de auto die u zou kopen...

Iedereen. Drie antwoorden mogelijk. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

TE DURE ENERGIE EN GEBREK AAN MIDDELEN

Er kunnen verschillende redenen zijn waarom mensen aarzelen om een onmiddellijke aankoop te doen. De belangrijkste houden verband met het huidige economische klimaat. 4 op de 10 respondenten aarzelen vanwege de energiekosten, terwijl bijna 1/3 zich zorgen maakt over een afname van hun koopkracht als gevolg van de inflatie. De Fransen zijn het meest bezorgd over deze twee punten, in tegenstelling tot de Amerikanen.

De onderhoudskosten zijn opnieuw een belangrijke factor om de automobilisten te overtuigen om een nieuw voertuig te kopen, vooral in Japan en Mexico. Omdat ze nog niet echt effectief of wijdverspreid zijn, heeft slechts een kwart van de respondenten twijfels over de verkeersbepalingen (Fig. 41).

DE BEHOEFTE AAN EEN EIGEN AUTO WORDT NIET ALTIJD GEDEELD

Voor degenen die noch vandaag, noch morgen een nieuwe auto willen kopen, is de belangrijkste reden duidelijk: bijna de helft van hen heeft er gewoon geen nodig. Dit is vooral het geval in het Verenigd Koninkrijk en Oostenrijk. In Turkije zegt slechts 22% zonder voertuig te kunnen.

Aan de andere kant wordt in ditzelfde land het gebrek aan financiële middelen om een auto te kopen het meest gevoeld. Dit wordt geantwoord door 7 Turken op 10 die niet van plan zijn om een voertuig te kopen, terwijl het wereldwijde gemiddelde voor dit item lager is dan 40%. De Mexicanen delen deze mening opnieuw. De Chinezen, en nog meer de Belgen, de Duitsers en de Oostenrijkers, zijn daarentegen minder bezorgd over eventuele financiële problemen.

De last van de onzekerheid omtrent de reglementeringen, de motortypes en de energiekosten wordt vervolgens door 1 op de 5 respondenten genoemd (Fig. 42).

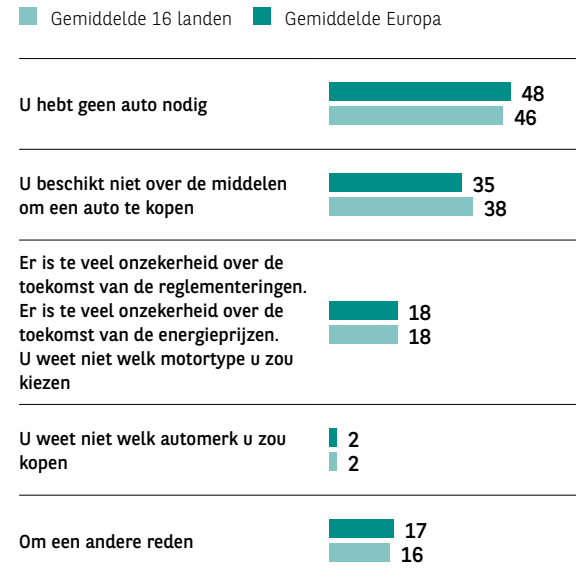
HET IS HET MOMENT OM TE WACHTEN

Bij de afwachtende respondenten zijn de redenen om niet te kopen min of meer dezelfde. Opnieuw speelt het gebrek aan nut om een voertuig te bezitten de hoofdrol voor bijna 4 op de 10 respondenten, een bevinding die zelfs wordt gedeeld door de meerderheid in Japan (58%).

Fig. 42

Om welke redenen wilt u geen auto kopen?

Aan degenen die geen auto wensen te kopen. Twee antwoorden mogelijk. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Het gebrek aan huidige middelen om een dergelijke aankoop te financieren heeft betrekking op bijna 1/3 van de automobilisten. De Turken en de Mexicanen benadrukken keer op keer dit economische probleem, op de voet gevolgd door de Portugezen, en ook de Noren halen het in bijna identieke verhoudingen aan. Noorwegen is, samen met China, het land bij uitstek van de elektrische motorisering, maar ten opzichte van dit criterium lijkt het ook te lijden onder de hoge kosten in vergelijking met andere motortypes (Fig. 43).

Fig. 43

Om welke redenen wacht u om een auto te kopen?

Aan degenen die een auto willen kopen, maar niet binnen de komende 12 maanden. Twee antwoorden mogelijk. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

PRIJS VÓÓR VOORUITGANG

Vooruitgang is mooi, maar we mogen een meer prozaïsche realiteit niet vergeten. En het is meteen andermaal duidelijk wat de automobilisten het meest bezighoudt: de prijs. Zoals we aan het begin van dit onderzoek al aangaven, is deze kwestie jaar na jaar hun grootste bekommernis, vooral in Polen en in Frankrijk, waar dit aspect scores van meer dan 50% laat optekenen. De meerkost van elektrische voertuigen ten opzichte van voertuigen met verbrandingsmotor stelt hen niet gerust en geeft hen geen duidelijk idee, net als de prijsverhogingen die de merken de afgelopen jaren hebben doorgevoerd. De aangekondigde prijzenoorlog zal hen waarschijnlijk alleen nog meer een afwachtende houding doen aannemen en in onzekerheid dompelen.

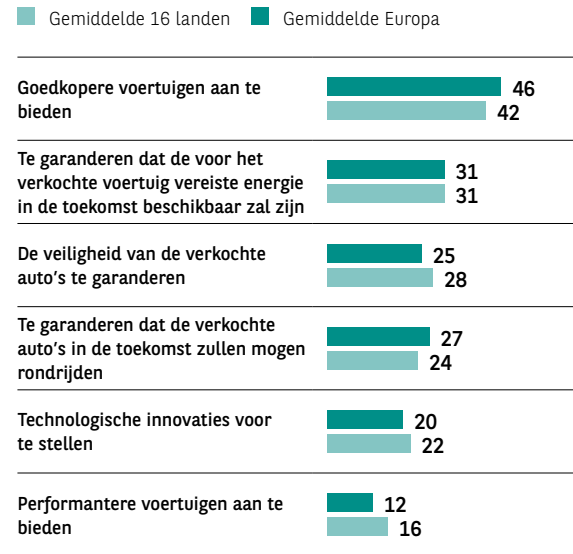
Omdat ze zich bewust zijn van een onzekere energietoekomst, willen ze ook de garantie dat de energie voor hun voertuig altijd beschikbaar zal zijn. Dit is een sterke vraag in Mexico en Duitsland, terwijl deze vraag relatief beperkt is in Japan.

Garanties op het vlak van de veiligheid van het voertuig en de mogelijkheid om ermee te rijden behalen vergelijkbare scores. Hoewel wat dit laatste punt betreft de fabrikanten niet integraal verantwoordelijk zijn, weerspiegelt de vraag van de automobilisten ongetwijfeld de wens om een aanbod te hebben dat altijd aan de reglementeringen voldoet. Dit onderwerp ligt de Duitsers en de Oostenrijkers bijzonder na aan het hart (Fig. 44).

Fig. 44

Vindt u dat de auto-industrie meer zou moeten doen om...

Iedereen. Twee antwoorden mogelijk. In %.



Bron: L'Observatoire de l'Automobile 2024.

EEN NOG ZEER AARZELENDE AUTOMARKT

Sinds zijn ontstaan hield de auto op lange termijn overtuigingen en zekerheden in die zich vertaalden in een min of meer voorspelbare verkoop. De afgelopen jaren lijkt dit wat getemperd, met grillige curves in alle regio's. Na de verkooppiek in 2017 resulteerde de Covid-19-crisis in een economische en commerciële situatie die aarzelder was dan ze leek. Europa weet nog steeds niet waar het aan toe is, ondanks een mogelijke lichte opleving in 2023 nochtans. In China heeft zich in twee jaar tijd een identiek fenomeen voorgedaan, met een duidelijke daling van de verkoop.

Gezien deze wankelende markt hebben de meeste merken gekozen voor de marges en de topsegmenten, ten nadele van de volumes, met recordwinsten tot gevolg. Dat was een tussenfase, want de prijzenoorlog is hervat.

DE ESSENTIE

4 PERSONEN OP 10
denken dat elektrische auto's de auto's met verbrandingsmotor niet zullen vervangen

1 PERSOON OP 4
IS VAN PLAN ZIJN VOLGENDE AUTO TE KOPEN MET EEN 100% ELEKTRISCHE MOTOR

50%

VAN DE RESPONDENTEN DIE NIET WILLEN OVSCHAKELN OP EEN ELEKTRISCHE AUTO VINDT DE PRIJS VAN DEZE VOERTUIGEN TE HOOG

1/2 VAN DE ONDERVRAAGDE PERSONEN

denkt dat de elektriciteitsproductie ontoereikend zal zijn om de elektrische voertuigen te laten rijden

8 PERSONEN OP 10
vinden het essentieel om steun te krijgen voor de aankoop van een elektrisch voertuig

9 PERSONEN OP 10
hebben een goed beeld van de Europese merken, tegenover iets minder dan 1 op 2 voor de Chinese merken

4 PERSONEN OP 10
zijn bereid een model van een Chinees merk te kopen

23%

IS VAN PLAN OM IN DE KOMENDE 12 MAANDEN EEN AUTO TE KOPEN

EPILOOG

Een grote technologische doorbraak komt vaak op een moment van onrust en de ontdekking van onbekende horizonten. Dit roept vragen, aarzelingen en twijfels op.

Het verplicht ons om meer op onze verbeelding te vertrouwen dan op ons verstand. Dit was het geval bij de boekdrukkunst.

Hetzelfde geldt voor de opkomst van de elektriciteit in de autosector, ook al werd deze energie, laten we dat niet vergeten, al vanaf de begindagen van de auto gebruikt, om vervolgens lange tijd te worden opzijgeschoven.

Hoe dan ook, deze laatste editie van het Observatoire de l'Automobile toont aan dat de automobilisten in veel opzichten in onzekerheid verkeren, tot zelfs blij geven van wantrouwen en scepticisme. De mist waarnaar in de titel wordt verwezen, is verre van overdreven. Het is net zo duidelijk dat deze niet op alle betrokken partijen dezelfde invloed heeft, of u nu automobilist of fabrikant bent.

De twijfels van de automobilisten, waarvan 6 op de 10 het moeilijk vinden om zichzelf in een positie te brengen om een voertuig te kopen, hebben niet dezelfde impact afhankelijk van het feit of men een fabrikant uit het ene of het andere land is. Velen van hen moeten hun industrieel en commercieel beleid en hun communicatie verduidelijken om niet in de kou te komen staan door concurrenten die vaak een stap voor zijn op het gebied van elektrisch rijden.

Op dezelfde manier is het aan de overheid om een duidelijke en stabiele lijn te volgen, zonder uitstel, om de energietransitie in de autowereld te vergemakkelijken.

Tot slot, en nog meer met de geplande overheersing van de elektrische auto's, kan het niet de bedoeling zijn de variabele 'prijs' te negeren, die nog steeds de 'gouden standaard' van de autosector is en een factor die perfect is geïntegreerd in de Chinese merken.

Afspraak over een paar jaar om te zien of de mist is opgetrokken en de zon weer voor lange tijd schijnt op de autowereld.

AUTO 2024

LANDENFICHES

DUITSLAND
OOSTENRIJK
BELGIË
CHINA
SPANJE
VERENIGDE STATEN
FRANKRIJK
ITALIË
JAPAN
MEXICO
NOORWEGEN
NEDERLAND
POLEN
PORTUGAL
VERENIGD KONINKRIJK
TURKIJE



DUITSLAND VS. WERELD

Positie van het particuliere voertuig

Bezit van PV per 1000 inwoners¹ 2022



Marktaandeel EPV²

Elektrisch of oplaadbare hybride 2022



Aantal laadpalen

per 1000 inwoners³ 2022



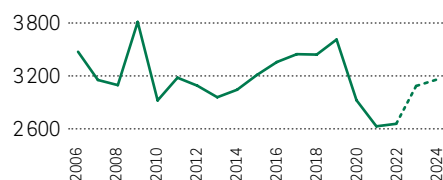
Benzineprijs⁴

2022



Jaarlijkse evolutie van de markt van de NPV⁵

(In duizend voertuigen)



Marktvoorspellingen⁵ (in miljoen nieuwe PV)

2022 **2,65** | 2023 **3,08** (+16%) | 2024 **3,15** (+2%)

De inhaaldynamiek na de jaren van post-Covid-bevoorrading-bepalingen die in 2023 aan de gang was, zou in 2024 geleidelijk kunnen afnemen. De dynamiek zal ook worden belemmerd door aanhoudend hoge prijzen en rentetarieven.

DUITSLAND VS. GEMIDDELDE 16 LANDEN

Slecht gekende nieuwe reglementeringen

Kennisniveau

Percentage respondenten dat zich voldoende **geinformeerd** voelt



Invoering van LEZ

Percentage respondenten dat **precies** weet waarover het gaat



Op termijn verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren

Percentage respondenten dat hiervan **op de hoogte** is



Overgang naar elektrisch onder voorwaarden

Nadelig voor de huishoudens met de laagste inkomens

Percentage respondenten dat de maatregel die de vervanging van auto's met verbrandingsmotoren verplicht stelt **oneerlijk** vindt



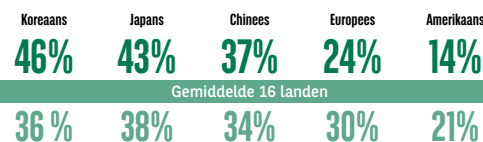
Noodzakelijke overheidssteun

Percentage respondenten dat ze **'onmisbaar'** vindt



Aziatisch offensief

Percentage respondenten dat de merken associeert met een **goede prijs-kwaliteitverhouding**



Een auto kopen... kan wachten

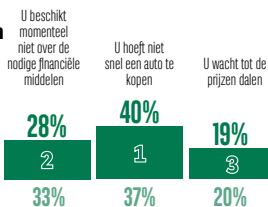
Een moeilijke beslissing

Percentage respondenten dat de aankoop van een auto **moeilijk** vindt



Top 3 van de redenen om te wachten met de aankoop van een auto

Aan degenen die een auto willen kopen, maar **niet binnen de komende 12 maanden**



SAMENVATTING

De meerderheid van de Duitsers voelt zich voldoende geïnformeerd over de nieuwe autoreglementeringen, die ze oneerlijk vinden voor de huishoudens met de laagste inkomens. Hoewel de op één na meest voorkomende reden om te wachten met de aankoop een gebrek aan financiële middelen is, geloven minder mensen dan in de andere landen dat overheidssteun onmisbaar is. De Koreaanse, Japanse en Chinese merken lijken volgens hen een betere prijs-kwaliteitverhouding te bieden. Gemiddeld is de aankoopbeslissing minder moeilijk dan in de andere landen.

OOSTENRIJK VS. WERELD

Positie van het particuliere voertuig

Bezit van PV per 1000 inwoners¹ 2022



Marktaandeel EPV²

Elektrisch of oplaadbare hybride 2022



Aantal laadpalen

per 1000 inwoners³ 2022



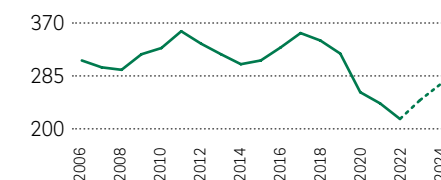
Benzineprijs⁴

2022



Jaarlijkse evolutie van de markt van de NPV⁵

(In duizend voertuigen)



Marktvoorspellingen⁵ (in miljoen nieuwe PV)

2022 **0,22** | 2023 **0,25** (+14%) | 2024 **0,27** (+10%)

De inhaaldynamiek na de jaren van post-Covid-bevoorrading-bepalingen die in 2023 aan de gang was, zou in 2024 geleidelijk kunnen afnemen. De dynamiek zal ook worden belemmerd door aanhoudend hoge prijzen en rentetarieven.

OOSTENRIJK VS. GEMIDDELDE 16 LANDEN

Slecht gekende nieuwe reglementeringen

Kennisniveau

Percentage respondenten dat zich voldoende **geinformeerd** voelt



Invoering van LEZ

Percentage respondenten dat **precies** weet waarover het gaat



Op termijn verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren

Percentage respondenten dat hiervan **op de hoogte** is



Overgang naar elektrisch onder voorwaarden

Nadelig voor de huishoudens met de laagste inkomens

Percentage respondenten dat de maatregel die de vervanging van auto's met verbrandingsmotoren verplicht stelt **oneerlijk** vindt



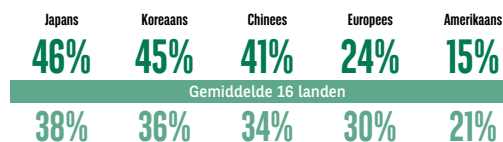
Noodzakelijke overheidssteun

Percentage respondenten dat ze **'onmisbaar'** vindt



Aziatisch offensief

Percentage respondenten dat de merken associeert met een **goede prijs-kwaliteitverhouding**



Een auto kopen... kan wachten

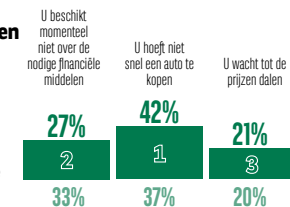
Een moeilijke beslissing

Percentage respondenten dat de aankoop van een auto **moeilijk** vindt



Top 3 van de redenen om te wachten met de aankoop van een auto

Aan degenen die een auto willen kopen, maar **niet binnen de komende 12 maanden**



SAMENVATTING

Bij de Oostenrijkers heerst er heel veel onduidelijkheid over de reglementeringen. De meesten weten niet precies waarover het gaat. Wat de beoordeling van de automerken betreft, zijn ze zeer positief over de goede prijs-kwaliteitverhouding van de Aziatische merken, of het nu Chinese, Japanse of Koreaanse zijn.

BELGIË VS. WERELD

Positie van het particuliere voertuig

 Bezit van PV per 1000 inwoners¹ 2022

Marktaandeel EPV²

Elektrisch of oplaadbare hybride 2022


Aantal laadpalen

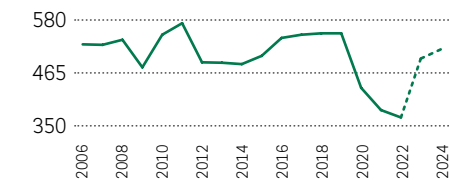
 per 1000 inwoners³ 2022

Benzineprijs⁴

2022


Jaarlijkse evolutie van de markt van de NPV⁵

(In duizend voertuigen)


Marktvoorspellingen⁵ (in miljoen nieuwe PV)

 2022 **0,37** | 2023 **0,5** (+35%) | 2024 **0,52** (+4%)

De inhaaldynamiek na de jaren van post-Covid-bevoorrading-bepalingen die in 2023 aan de gang was, zou in 2024 geleidelijk kunnen afnemen. Die dynamiek zal ook worden belemmerd door aanhoudend hoge prijzen en rentetarieven.

BELGIË VS. GEMIDDELDE 16 LANDEN

Slecht gekende nieuwe reglementeringen

Kennisniveau

 Percentage respondenten dat zich voldoende **geinformeerd** voelt

Invoering van LEZ

 Percentage respondentent dat **precies** weet waarover het gaat

Op termijn verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren

 Percentage respondentent dat hiervan **op de hoogte** is


Overgang naar elektrisch onder voorwaarden

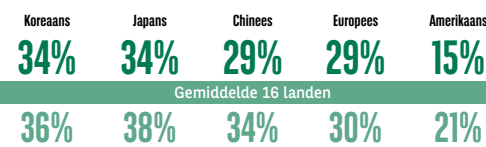
Nadelig voor de huishoudens met de laagste inkomens

 Percentage respondentent dat de maatregel die de vervanging van auto's met verbrandingsmotoren verplicht stelt **oneerlijk** vindt

Noodzakelijke overheidssteun

 Percentage respondentent dat ze **'onmisbaar'** vindt

Aziatisch offensief

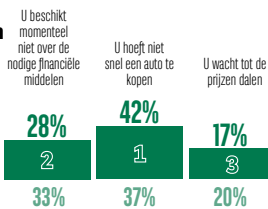
 Percentage respondentent dat de merken associeert met een **goede prijs-kwaliteitsverhouding**


Een auto kopen... kan wachten

Een moeilijke beslissing

 Percentage respondentent dat de aankoop van een auto **moeilijk** vindt

Top 3 van de redenen om te wachten met de aankoop van een auto

 Aan degenen die een auto willen kopen, maar **niet binnen de komende 12 maanden**

SAMENVATTING

Voor de Belgen is de aankoop van een auto geen vanzelfsprekende beslissing. Ze denken er zelfs met het meest zo over. Het is een moeilijke beslissing die niet afhangt van een eventuele prijsdaling, die ze het minst talrijk verwachten. Wat de verschillende reglementeringen betreft, zijn de Belgen erg vooruitziend en zeggen velen dat ze precies weten waarover het gaat.

CHINA VS. WERELD

Positie van het particuliere voertuig

 Bezit van PV per 1000 inwoners¹ 2022

Marktaandeel EPV²

Elektrisch of oplaadbare hybride 2022


Aantal laadpalen

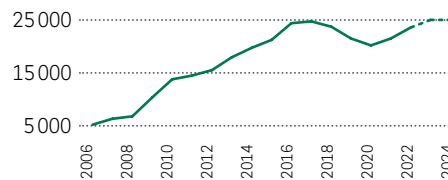
 per 1000 inwoners³ 2022

Benzineprijs⁴

2022


Jaarlijkse evolutie van de markt van de NPV⁵

(In duizend voertuigen)


Marktvoorspellingen⁵ (in miljoen nieuwe PV)

 2022 **23,56** | 2023 **25** (+6%) | 2024 **25** (0%)

De inhaaldynamiek na de jaren van post-Covid-bevoorrading-bepalingen die in 2023 aan de gang was, zou in 2024 geleidelijk kunnen afnemen. Die dynamiek zal ook worden belemmerd door aanhoudend hoge prijzen en rentetarieven.

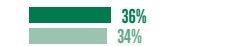
CHINA VS. GEMIDDELDE 16 LANDEN

Slecht gekende nieuwe reglementeringen

Kennisniveau

 Percentage respondentent dat zich voldoende **geinformeerd** voelt

Invoering van LEZ

 Percentage respondentent dat **precies** weet waarover het gaat

Op termijn verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren

 Percentage respondentent dat hiervan **op de hoogte** is


Overgang naar elektrisch onder voorwaarden

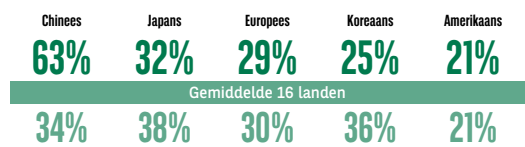
Nadelig voor de huishoudens met de laagste inkomens

 Percentage respondentent dat de maatregel die de vervanging van auto's met verbrandingsmotoren verplicht stelt **oneerlijk** vindt

Noodzakelijke overheidssteun

 Percentage respondentent dat ze **'onmisbaar'** vindt

Aziatisch offensief

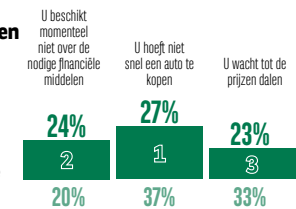
 Percentage respondentent dat de merken associeert met een **goede prijs-kwaliteitsverhouding**


Een auto kopen... kan wachten

Een moeilijke beslissing

 Percentage respondentent dat de aankoop van een auto **moeilijk** vindt

Top 3 van de redenen om te wachten met de aankoop van een auto

 Aan degenen die een auto willen kopen, maar **niet binnen de komende 12 maanden**

SAMENVATTING

De Chinezen zeggen op autovlak op de hoogte te zijn en precies te weten wat het voorwerp is van de reglementeringen die ermee gepaard gaan en te weten of ze al dan niet bestaan in hun land. Hoewel ze vinden dat steun voor de overstap naar een elektrische auto onmisbaar is, vinden ze niet dat deze steun op een oneerlijke manier wordt toegekend. Behalve de Chinese merken is er geen enkel ander geografisch merk dat er in hun ogen uitspringt op het vlak van prijs-kwaliteitsverhouding. Ze onderscheiden zich ook omdat ze van mening zijn dat het niet moeilijk is om een auto te kopen.

SPANJE VS. WERELD

Positie van het particuliere voertuig

Bezit van PV per 1000 inwoners¹ 2022



Marktaandeel EPV²

Elektrisch of oplaadbare hybride 2022



Aantal laadpalen

per 1000 inwoners³ 2022



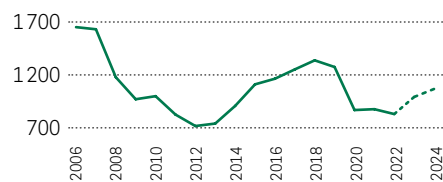
Benzineprijs⁴

2022



Jaarlijkse evolutie van de markt van de NPV⁵

(In duizend voertuigen)



Marktvorspellingen⁵ (in miljoen nieuwe PV)

2022 **0,81** | 2023 **0,98** (+20%) | 2024 **1,05** (+8%)

De inhaaldynamiek na de jaren van post-Covid-bevoorrading-bepalingen die in 2023 aan de gang was, zou in 2024 geleidelijk kunnen afnemen. Die dynamiek zal ook worden belemmerd door aanhoudend hoge prijzen en rentetarieven.

SPANJE VS. GEMIDDELTE 16 LANDEN

Slecht gekende nieuwe reglementeringen

Kennisniveau

Percentage respondenten dat zich voldoende **geïnformeerd** voelt



Invoering van LEZ

Percentage respondenten dat **precies** weet waarover het gaat



Op termijn verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren

Percentage respondenten dat hiervan **op de hoogte** is



Overgang naar elektrisch onder voorwaarden

Nadelig voor de huishoudens met de laagste inkomens

Percentage respondenten dat de maatregel die de vervanging van auto's met verbrandingsmotoren verplicht stelt **oneerlijk** vindt



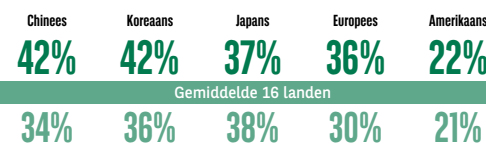
Noodzakelijke overheidssteun

Percentage respondenten dat ze **'onmisbaar'** vindt



Aziatisch offensief

Percentage respondenten dat de merken associeert met een **goede prijs-kwaliteitverhouding**



Een auto kopen... kan wachten

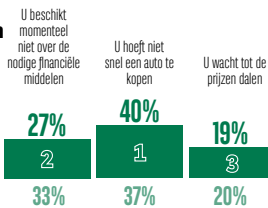
Een moeilijke beslissing

Percentage respondenten dat de aankoop van een auto **moeilijk** vindt



Top 3 van de redenen om te wachten met de aankoop van een auto

Aan degenen die een auto willen kopen, maar **niet binnen de komende 12 maanden**



SAMENVATTING

Spanje deelt met Italië een laag niveau wat het bezit van een elektrisch voertuig betreft, gekoppeld aan een al even laag aantal laadpalen langs zijn wegennet. Volgens de Spanjaarden is steun bij de overgang naar elektrische voertuigen absoluut onmisbaar, met de hoogste score van het hele onderzoek. Net als de Italianen vinden ze dat ze voldoende geïnformeerd zijn over de aspecten die verband houden met de auto. Dit zorgt er evenwel niet voor dat de aankoopbeslissing gemakkelijk zou zijn.

VERENIGDE STATEN VS. WERELD

Positie van het particuliere voertuig

Bezit van PV per 1000 inwoners¹ 2022



Marktaandeel EPV²

Elektrisch of oplaadbare hybride 2022



Aantal laadpalen

per 1000 inwoners³ 2022



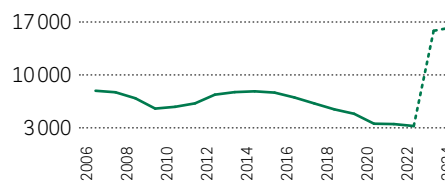
Benzineprijs⁴

2022



Jaarlijkse evolutie van de markt van de NPV⁵

(In duizend voertuigen)



Marktvorspellingen⁵ (in miljoen nieuwe PV)

2022 **3,1** | 2023 **15,7** (+407%) | 2024 **16,5** (+5%)

De inhaaldynamiek na de jaren van post-Covid-bevoorrading-bepalingen die in 2023 aan de gang was, zou in 2024 geleidelijk kunnen afnemen. Die dynamiek zal ook worden belemmerd door aanhoudend hoge prijzen en rentetarieven.

VERENIGDE STATEN VS. GEMIDDELTE 16 LANDEN

Slecht gekende nieuwe reglementeringen

Kennisniveau

Percentage respondenten dat zich voldoende **geïnformeerd** voelt



Invoering van LEZ

Percentage respondenten dat **precies** weet waarover het gaat



Op termijn verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren

Percentage respondenten dat hiervan **op de hoogte** is



Overgang naar elektrisch onder voorwaarden

Nadelig voor de huishoudens met de laagste inkomens

Percentage respondenten dat de maatregel die de vervanging van auto's met verbrandingsmotoren verplicht stelt **oneerlijk** vindt



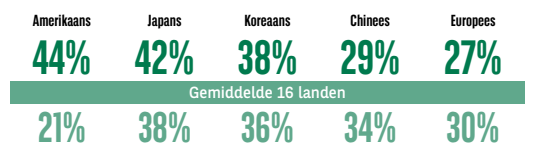
Noodzakelijke overheidssteun

Percentage respondenten dat ze **'onmisbaar'** vindt



Aziatisch offensief

Percentage respondenten dat de merken associeert met een **goede prijs-kwaliteitverhouding**



Een auto kopen... kan wachten

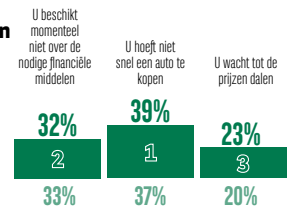
Een moeilijke beslissing

Percentage respondenten dat de aankoop van een auto **moeilijk** vindt



Top 3 van de redenen om te wachten met de aankoop van een auto

Aan degenen die een auto willen kopen, maar **niet binnen de komende 12 maanden**



SAMENVATTING

In het land waar de auto koning is, is de beslissing om een voertuig te kopen de minst moeilijke om te nemen. De Amerikanen geven de voorkeur aan lokale merken omwille van hun prijs-kwaliteitverhouding, terwijl ze die van de Chinese merken niet op prijs weten te stellen. Steun wordt onmisbaar geacht om over te schakelen op elektrische voertuigen. Op het vlak van hun kennis van de reglementeringen situeren de Amerikanen zich rond het gemiddelde.

FRANKRIJK VS. WERELD

Positie van het particuliere voertuig

 Bezit van PV per 1000 inwoners¹ 2022

Marktaandeel EPV²

Elektrisch of oplaadbare hybride 2022


Aantal laadpalen

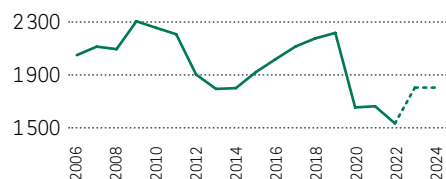
 per 1000 inwoners³ 2022

Benzineprijs⁴

2022


Jaarlijkse evolutie van de markt van de NPV⁵

(In duizend voertuigen)


Marktvoorspellingen⁵ (in miljoen nieuwe PV)

2022 1,53 | 2023 1,8 (+18%) | 2024 1,8 (0%)

De inhaaldynamiek na de jaren van post-Covid-bevoorrading-bepalingen die in 2023 aan de gang was, zou in 2024 geleidelijk kunnen afnemen. Die dynamiek zal ook worden belemmerd door aanhoudend hoge prijzen en rentetarieven.

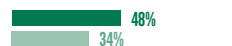
FRANKRIJK VS. GEMIDDELDE 16 LANDEN

Slecht gekende nieuwe reglementeringen

Kennisniveau

 Percentage respondenten dat zich voldoende **geinformeerd** voelt

Invoering van LEZ

 Percentage respondenten dat **precies** weet waarover het gaat

Op termijn verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren

 Percentage respondenten dat hiervan **op de hoogte** is


Overgang naar elektrisch onder voorwaarden

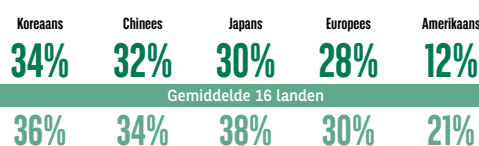
Nadelig voor de huishoudens met de laagste inkomens

 Percentage respondenten dat de maatregel die de vervanging van auto's met verbrandingsmotoren verplicht stelt **oneerlijk** vindt

Noodzakelijke overheidssteun

 Percentage respondenten dat ze **'onmisbaar'** vindt

Aziatisch offensief

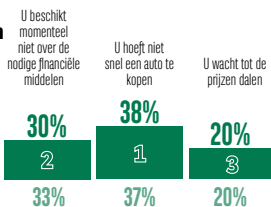
 Percentage respondenten dat de merken associeert met een **goede prijs-kwaliteitsverhouding**


Een auto kopen... dat kan wachten

Een moeilijke beslissing

 Percentage respondenten dat de aankoop van een auto **moeilijk** vindt

Top 3 van de redenen om te wachten met de aankoop van een auto

 Aan degenen die een auto willen kopen, maar **niet binnen de komende 12 maanden**

SAMENVATTING

Het is voor de Fransen niet gemakkelijk om te beslissen om een auto aan te kopen. Ze stellen dat ze goed op de hoogte zijn van de reglementeringen met betrekking tot verbrandingsmotoren of het verkeer. Maar ze staan heel kritisch tegenover deze reglementeringen en wijzen erop dat ze oneerlijk zijn, vooral voor huishoudens met een laag inkomen. Ze stellen dat er steun vereist is om over te schakelen op elektrische auto's. Wat de merken betreft, behoren ze tot de landen die het minst de goede prijs-kwaliteitsverhouding van de Amerikaanse en de Japanse merken benadrukken.

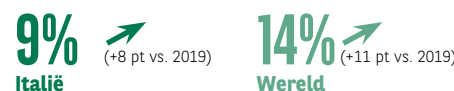
ITALIË VS. WERELD

Positie van het particuliere voertuig

 Bezit van PV per 1000 inwoners¹ 2022

Marktaandeel EPV²

Elektrisch of oplaadbare hybride 2022


Aantal laadpalen

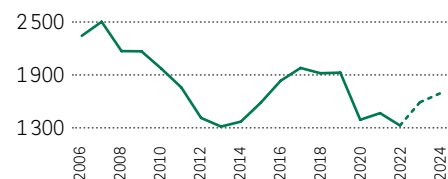
 per 1000 inwoners³ 2022

Benzineprijs⁴

2022


Jaarlijkse evolutie van de markt van de NPV⁵

(In duizend voertuigen)


Marktvoorspellingen⁵ (in miljoen nieuwe PV)

2022 1,32 | 2023 1,58 (+20%) | 2024 1,68 (+6%)

De inhaaldynamiek na de jaren van post-Covid-bevoorrading-bepalingen die in 2023 aan de gang was, zou in 2024 geleidelijk kunnen afnemen. Die dynamiek zal ook worden belemmerd door aanhoudend hoge prijzen en rentetarieven.

ITALIË VS. GEMIDDELDE 16 LANDEN

Slecht gekende nieuwe reglementeringen

Kennisniveau

 Percentage respondenten dat zich voldoende **geinformeerd** voelt

Invoering van LEZ

 Percentage respondenten dat **precies** weet waarover het gaat

Op termijn verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren

 Percentage respondenten dat hiervan **op de hoogte** is


Overgang naar elektrisch onder voorwaarden

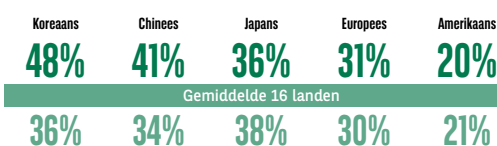
Nadelig voor de huishoudens met de laagste inkomens

 Percentage respondenten dat de maatregel die de vervanging van auto's met verbrandingsmotoren verplicht stelt **oneerlijk** vindt

Noodzakelijke overheidssteun

 Percentage respondenten dat ze **'onmisbaar'** vindt

Aziatisch offensief

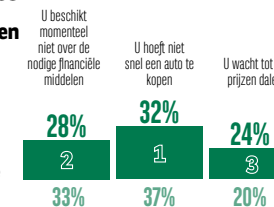
 Percentage respondenten dat de merken associeert met een **goede prijs-kwaliteitsverhouding**


Een auto kopen... dat kan wachten

Een moeilijke beslissing

 Percentage respondenten dat de aankoop van een auto **moeilijk** vindt

Top 3 van de redenen om te wachten met de aankoop van een auto

 Aan degenen die een auto willen kopen, maar **niet binnen de komende 12 maanden**

SAMENVATTING

De Italianen zijn zich niet alleen bewust van het bestaan van de reglementeringen met betrekking tot de motortypes en het verkeer, maar weten ook precies waarover het gaat. Meer algemeen vinden ze dat ze voldoende geïnformeerd zijn over de aspecten die verband houden met de auto. Ze geven hoge waarderingen aan de Chinese en Koreaanse merken, die volgens hen een goede prijs-kwaliteitsverhouding bieden. Hoewel in Italië de cijfers van het bezit van een PV hoog zijn, heeft het land een van de laagste percentages elektrische voertuigen in Europa.

JAPAN VS. WERELD

Positie van het particuliere voertuig

Bezit van PV per 1000 inwoners¹ 2022



Marktaandeel EPV²

Elektrisch of oplaadbare hybride 2022



Aantal laadpalen

per 1000 inwoners³ 2022



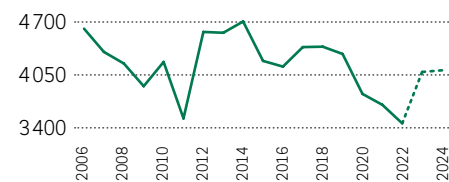
Benzineprijs⁴

2022



Jaarlijkse evolutie van de markt van de NPV⁵

(In duizend voertuigen)



Marktvoorspellingen⁵ (in miljoen nieuwe PV)

2022 **3,45** | 2023 **4,08** (+18%) | 2024 **4,1** (+0%)

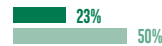
De inhaaldynamiek na de jaren van post-Covid-bevoorradingsoverbeperkingen die in 2023 aan de gang was, zou in 2024 geleidelijk kunnen afnemen. Die dynamiek zal ook worden belemmerd door aanhoudend hoge prijzen en rentetarieven.

JAPAN VS. GEMIDDELDE 16 LANDEN

Slecht gekende nieuwe reglementeringen

Kennisniveau

Percentage respondenten dat zich voldoende **geinformeerd** voelt



Invoering van LEZ

Percentage respondenten dat **precies** weet waarover het gaat



Op termijn verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren

Percentage respondenten dat hiervan **op de hoogte** is



Overgang naar elektrisch onder voorwaarden

Nadelig voor de huishoudens met de laagste inkomens

Percentage respondenten dat de maatregel die de vervanging van auto's met verbrandingsmotoren verplicht stelt **oneerlijk** vindt



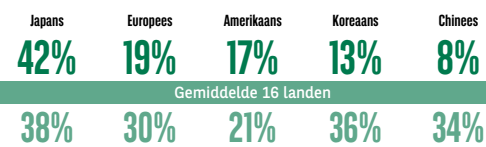
Noodzakelijke overheidssteun

Percentage respondenten dat ze **'onmisbaar'** vindt



Aziatisch offensief

Percentage respondenten dat de merken associeert met een **goede prijs-kwaliteitsverhouding**



Een auto kopen... dat kan wachten

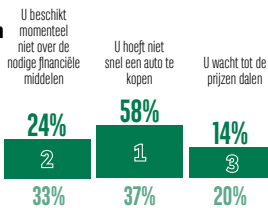
Een 'moeilijke' beslissing om te wachten met de aankoop van een auto

Percentage respondenten dat de aankoop van een auto **moeilijk** vindt



Top 3 van de redenen om te wachten met de aankoop van een auto

Aan degenen die een auto willen kopen, maar **niet binnen de komende 12 maanden**



SAMENVATTING

Hoewel in Japan de cijfers van het bezit van PV het hoogst zijn, onderscheidt het land zich met het laagste aantal elektrische voertuigen, waarvan de verkoop een zeer trage evolutie kent. Wat de reglementering betreft, zijn de Japanners niet geïnformeerd, weten ze niet waarover het gaat en zijn ze zich niet bewust van het bestaan ervan in hun land. Volgens hen bieden niet alle buitenlandse merken een goede prijs-kwaliteitsverhouding, vooral de Chinese niet. Als ze wachten met de aankoop van een voertuig, is dat omdat ze er geen nodig hebben en omdat de prijzen zouden kunnen dalen.

MEXICO VS. WERELD

Positie van het particuliere voertuig

Bezit van PV per 1000 inwoners¹ 2022



Marktaandeel EPV²

Elektrisch of oplaadbare hybride 2022



Aantal laadpalen

per 1000 inwoners³ 2022



Benzineprijs⁴

2022



Jaarlijkse evolutie van de markt van de NPV⁵

(In duizend voertuigen)



Marktvoorspellingen⁵ (in miljoen nieuwe PV)

2022 **0,49** | 2023 **0,58** (+18%) | 2024 **0,65** (+13%)

De inhaaldynamiek na de jaren van post-Covid-bevoorradingsoverbeperkingen die in 2023 aan de gang was, zou in 2024 geleidelijk kunnen afnemen. Die dynamiek zal ook worden belemmerd door aanhoudend hoge prijzen en rentetarieven.

MEXICO VS. GEMIDDELDE 16 LANDEN

Slecht gekende nieuwe reglementeringen

Kennisniveau

Percentage respondenten dat zich voldoende **geinformeerd** voelt



Invoering van LEZ

Percentage respondenten dat **precies** weet waarover het gaat



Op termijn verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren

Percentage respondenten dat hiervan **op de hoogte** is



Een overgang naar elektrisch onder voorwaarden

Nadelig voor de huishoudens met de laagste inkomens

Percentage respondenten dat de maatregel die de vervanging van auto's met verbrandingsmotoren verplicht stelt **oneerlijk** vindt



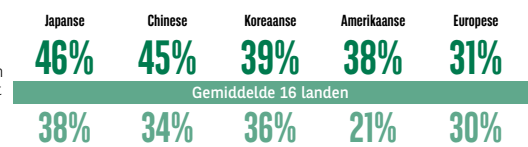
Noodzakelijke overheidssteun

Percentage respondenten dat ze **'onmisbaar'** vindt



Het Aziatische offensief

Percentage respondenten dat de merken associeert met een **goede prijs-kwaliteitsverhouding**



Een auto kopen... dat kan wachten

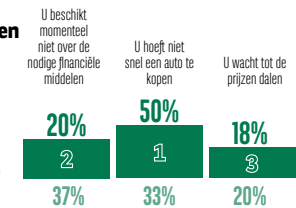
Een moeilijke beslissing om te wachten met de aankoop van een auto

Percentage respondenten dat de aankoop van een auto **moeilijk** vindt



Top 3 van de redenen om te wachten met de aankoop van een auto

Aan degenen die een auto willen kopen, maar **niet binnen de komende 12 maanden**



SAMENVATTING

De Mexicanen staan erg kritisch tegenover reglementering. Ze weten niet of deze regels van toepassing zijn in hun land, ze weten niet precies waarover het gaat en ze vinden deze maatregelen in elk geval oneerlijk. Omdat ze niet over de financiële middelen beschikken om een auto te kopen, zijn ze voorstander van steun om over te schakelen op elektrische auto's. Wat de merken betreft, houden ze van Chinese en Japanse auto's vanwege hun goede prijs-kwaliteitsverhouding.

NOORWEGEN VS. WERELD

Positie van het particuliere voertuig

Bezit van PV per 1000 inwoners¹ 2022



Marktaandeel EPV²

Elektrisch of oplaadbare hybride 2022



Aantal laadpalen

per 1000 inwoners³ 2022



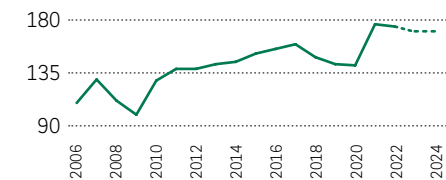
Benzineprijs⁴

2022



Jaarlijkse evolutie van de markt van de NPV⁵

(In duizend voertuigen)



Marktvoorspellingen⁵ (in miljoen nieuwe PV)

2022 **0,174** | 2023 **0,170** (-2%) | 2024 **0,170** (0%)

De inhaaldynamiek na de jaren van post-Covid-bevoorradingsoverbeperkingen die in 2023 aan de gang was, zou in 2024 geleidelijk kunnen afnemen. De dynamiek zal ook worden belemmerd door aanhoudend hoge prijzen en rentetarieven.

NOORWEGEN VS. GEMIDDELDE 16 LANDEN

Slecht gekende nieuwe reglementeringen

Kennisniveau

Percentage respondenten dat zich voldoende **geïnformeerd** voelt



Invoering van LEZ

Percentage respondenten dat **precies** weet waarover het gaat



Op termijn verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren

Percentage respondenten dat hiervan **op de hoogte** is



Overgang naar elektrisch onder voorwaarden

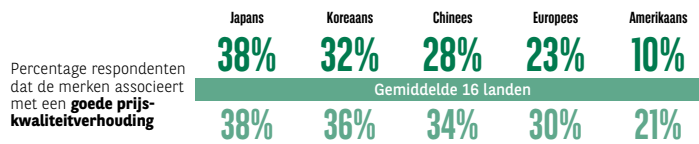
Nadelig voor de huishoudens met de laagste inkomens

Percentage respondenten dat de maatregel die de vervanging van auto's met verbrandingsmotoren verplicht stelt **oneerlijk** vindt



Noodzakelijke overheidssteun

Percentage respondenten dat ze **'onmisbaar'** vindt



Een auto kopen... kan wachten

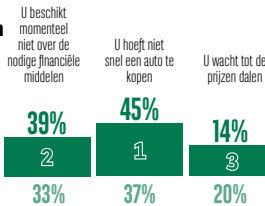
Een 'moeilijke' beslissing

Percentage respondenten dat de aankoop van een auto **moeilijk** vindt



Top 3 van de redenen om te wachten met de aankoop van een auto

Aan degenen die een auto willen kopen, maar **niet binnen de komende 12 maanden**



SAMENVATTING

Noorwegen telt duidelijk het hoogste percentage eigenaars van een elektrisch voertuig, gecombineerd met het grootste aantal laadpalen op het grondgebied. De Noren weten niet echt of er reglementeringen van kracht zijn in hun land. Bovendien voelen ze zich niet voldoende geïnformeerd en weten ze niet precies waarover het gaat. In hun ogen bieden de Amerikaanse merken geen goede prijs-kwaliteitverhouding. De aankoop van een voertuig is geen moeilijke beslissing en ze wachten niet tot de prijzen eventueel dalen om dat te doen.

NEDERLAND VS. WERELD

Positie van het particuliere voertuig

Bezit van PV per 1000 inwoners¹ 2022



Marktaandeel EPV²

Elektrisch of oplaadbare hybride 2022



Aantal laadpalen

per 1000 inwoners³ 2022



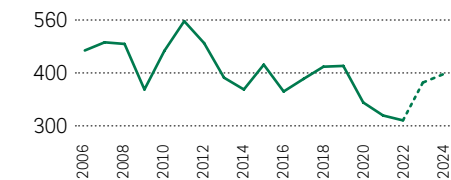
Benzineprijs⁴

2022



Jaarlijkse evolutie van de markt van de NPV⁵

(In duizend voertuigen)



Marktvoorspellingen⁵ (in miljoen nieuwe PV)

2022 **0,31** | 2023 **0,41** (+30%) | 2024 **0,43** (+5%)

De inhaaldynamiek na de jaren van post-Covid-bevoorradingsoverbeperkingen die in 2023 aan de gang was, zou in 2024 geleidelijk kunnen afnemen. De dynamiek zal ook worden belemmerd door aanhoudend hoge prijzen en rentetarieven.

NEDERLAND VS. GEMIDDELDE 16 LANDEN

Slecht gekende nieuwe reglementeringen

Kennisniveau

Percentage respondenten dat zich voldoende **geïnformeerd** voelt



Invoering van LEZ

Percentage respondenten dat **precies** weet waarover het gaat



Op termijn verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren

Percentage respondenten dat hiervan **op de hoogte** is



Overgang naar elektrisch onder voorwaarden

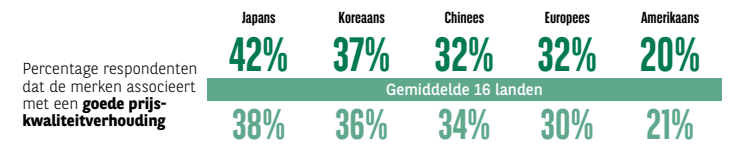
Nadelig voor de huishoudens met de laagste inkomens

Percentage respondenten dat de maatregel die de vervanging van auto's met verbrandingsmotoren verplicht stelt **oneerlijk** vindt



Noodzakelijke overheidssteun

Percentage respondenten dat ze **'onmisbaar'** vindt



Een auto kopen... kan wachten

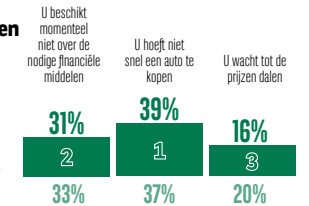
Een 'moeilijke' beslissing

Percentage respondenten dat de aankoop van een auto **moeilijk** vindt



Top 3 van de redenen om te wachten met de aankoop van een auto

Aan degenen die een auto willen kopen, maar **niet binnen de komende 12 maanden**



SAMENVATTING

Nederland heeft een grote voorsprong op het vlak van de tenuitvoerlegging van het elektrische voertuig, met het hoogste aantal oplaadbeurten per inwoner van alle onderzochte landen. Wat de reglementeringen betreft, heerst grote onduidelijkheid: ze weten niet waarover het gaat en weten het minst of ze bestaan in hun land.

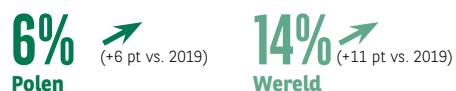
POLEN VS. WERELD

Positie van het particuliere voertuig

 Bezit van PV per 1000 inwoners¹ 2022

Marktaandeel EPV²

Elektrisch of oplaadbare hybride 2022


Aantal laadpalen

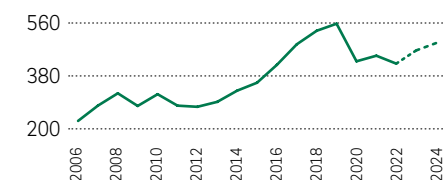
 per 1000 inwoners³ 2022

Benzineprijs⁴

2022


Jaarlijkse evolutie van de markt van de NPV⁵

(In duizend voertuigen)


Marktvoorspellingen⁵ (in miljoen nieuwe PV)

 2022 **0,42** | 2023 **0,47** (+11%) | 2024 **0,49** (+5%)

De inhaaldynamiek na de jaren van post-Covid-bevoorrading-bepalingen die in 2023 aan de gang was, zou in 2024 geleidelijk kunnen afnemen. Die dynamiek zal ook worden belemmerd door aanhoudend hoge prijzen en rentetarieven.

POLEN VS. GEMIDDELDE 16 LANDEN

Slecht gekende nieuwe reglementeringen

Kennisniveau

 Percentage respondenten dat zich voldoende **geïnformeerd** voelt

Invoering van LEZ

 Percentage respondenten dat **precies** weet waarover het gaat

Op termijn verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren

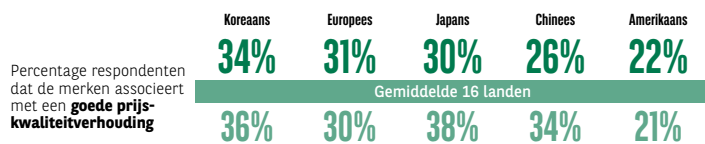
 Percentage respondenten dat hiervan **op de hoogte** is


Overgang naar elektrisch onder voorwaarden

Nadelig voor de huishoudens met de laagste inkomens

 Percentage respondenten dat de maatregel die de vervanging van auto's met verbrandingsmotoren verplicht stelt **oneerlijk** vindt

Noodzakelijke overheidssteun

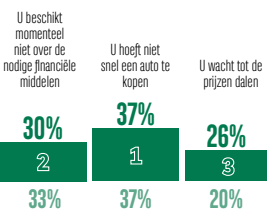
 Percentage respondenten dat ze **'onmisbaar'** vindt


Een auto kopen... kan wachten

Een moeilijke beslissing

 Percentage respondenten dat de aankoop van een auto **moeilijk** vindt

Top 3 van de redenen om te wachten met de aankoop van een auto

 Aan degenen die een auto willen kopen, maar **niet binnen de komende 12 maanden**

SAMENVATTING

In Polen is het hoge aantal PV omgekeerd evenredig met het aantal laadpalen op het grondgebied. Wat de auto betreft, verklaren de Polen voldoende geïnformeerd te zijn. Velen weten wat de reglementeringen inhouden, maar weten niet echt of ze in hun land bestaan. Ze zijn ook met het meest die niet vinden dat Chinese en Japanse auto's goedkoop zijn. Voor hen is de aankoopbeslissing moeilijk en kan de aankoop van een auto wachten omwille van een gebrek aan middelen.

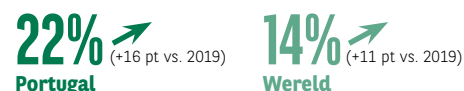
PORTUGAL VS. WERELD

Positie van het particuliere voertuig

 Bezit van PV per 1000 inwoners¹ 2022

Marktaandeel EPV²

Elektrisch of oplaadbare hybride 2022


Aantal laadpalen

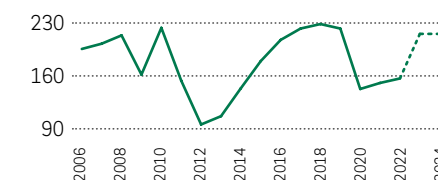
 per 1000 inwoners³ 2022

Benzineprijs⁴

2022


Jaarlijkse evolutie van de markt van de NPV⁵

(In duizend voertuigen)


Marktvoorspellingen⁵ (in miljoen nieuwe PV)

 2022 **0,16** | 2023 **0,22** (+38%) | 2024 **0,21** (-5%)

De inhaaldynamiek na de jaren van post-Covid-bevoorrading-bepalingen die in 2023 aan de gang was, zou in 2024 geleidelijk kunnen afnemen. Die dynamiek zal ook worden belemmerd door aanhoudend hoge prijzen en rentetarieven.

PORTUGAL VS. GEMIDDELDE 16 LANDEN

Slecht gekende nieuwe reglementeringen

Kennisniveau

 Percentage respondenten dat zich voldoende **geïnformeerd** voelt

Invoering van LEZ

 Percentage respondenten dat **precies** weet waarover het gaat

Op termijn verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren

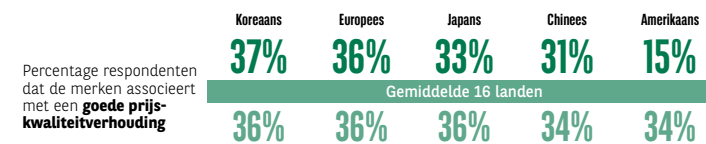
 Percentage respondenten dat hiervan **op de hoogte** is


Overgang naar elektrisch onder voorwaarden

Nadelig voor de huishoudens met de laagste inkomens

 Percentage respondenten dat de maatregel die de vervanging van auto's met verbrandingsmotoren verplicht stelt **oneerlijk** vindt

Noodzakelijke overheidssteun

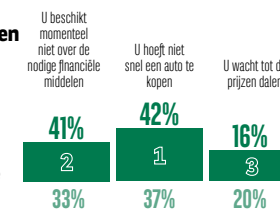
 Percentage respondenten dat ze **'onmisbaar'** vindt


Een auto kopen... kan wachten

Een moeilijke beslissing

 Percentage respondenten dat de aankoop van een auto **moeilijk** vindt

Top 3 van de redenen om te wachten met de aankoop van een auto

 Aan degenen die een auto willen kopen, maar **niet binnen de komende 12 maanden**

SAMENVATTING

Wat de reglementeringen betreft, tasten de Portugezen in het duister. Ze weten niet waarover het gaat en zijn niet op de hoogte van het bestaan ervan in hun land. In hun ogen bieden de Europese merken een goede prijs-kwaliteitverhouding. Een nieuw voertuig kopen is een beslissing die ze moeten nemen. Hun gebrek aan financiële middelen verplicht hen te wachten voordat ze actie ondernemen, en een eventuele prijsdaling zal hen er waarschijnlijk niet toe aanzetten om sneller een auto te kopen.

VERENIGD KONINKRIJK VS. WERELD

Positie van het particuliere voertuig

Bezit van PV per 1000 inwoners¹ 2022



Marktaandeel EPV²

Elektrisch of oplaadbare hybride 2022



Aantal laadpalen

per 1000 inwoners³ 2022



Benzineprijs⁴

2022



Jaarlijkse evolutie van de markt van de NPV⁵

(In duizend voertuigen)



Marktvoorspellingen⁵ (in miljoen nieuwe PV)

2022 **1,61** | 2023 **0,22** (+38%) | 2024 **0,21** (-5%)

De inhaaldynamiek na de jaren van post-Covid-bevoorradingsoverbeperkingen die in 2023 aan de gang was, zou in 2024 geleidelijk kunnen afnemen. Die dynamiek zal ook worden belemmerd door aanhoudend hoge prijzen en rentetarieven.

VERENIGD KONINKRIJK VS. GEMIDDELDE 16 LANDEN

Slecht gekende nieuwe reglementeringen

Kennisniveau

Percentage respondenten dat zich voldoende **geinformeerd** voelt



Invoering van LEZ

Percentage respondenten dat **precies** weet waarover het gaat



Op termijn verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren

Percentage respondenten dat hiervan **op de hoogte** is



Overgang naar elektrisch onder voorwaarden

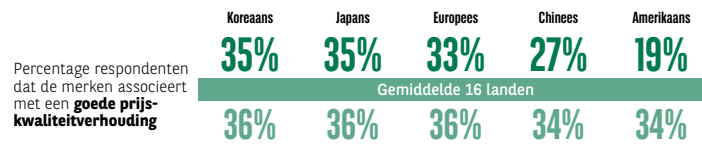
Nadelig voor de huishoudens met de laagste inkomens

Percentage respondenten dat de maatregel die de vervanging van auto's met verbrandingsmotoren verplicht stelt **oneerlijk** vindt



Noodzakelijke overheidssteun

Percentage respondenten dat ze **'onmisbaar'** vindt



Een auto kopen... kan wachten

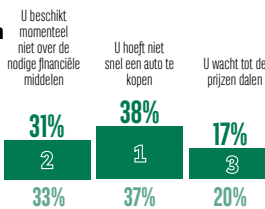
Een moeilijke beslissing

Percentage respondenten dat de aankoop van een auto **moeilijk** vindt



Top 3 van de redenen om te wachten met de aankoop van een auto

Aan degenen die een auto willen kopen, maar **niet binnen de komende 12 maanden**



SAMENVATTING

De Britten vinden de beslissing om een auto te kopen niet echt moeilijk. En ze wachten niet op een eventuele prijsdaling om actie te ondernemen. Velen vinden ook dat de Chinese merken een goede prijs-kwaliteitverhouding bieden. Ze geven ook blijk van een goede kennis van en inzicht in de reglementeringen, een onderwerp dat aanleiding geeft tot een hevig publiek debat, vooral als het gaat om de verkeersregels.

TURKIJE VS. WERELD

Positie van het particuliere voertuig

Bezit van PV per 1000 inwoners¹ 2022



Marktaandeel EPV²

Elektrisch of oplaadbare hybride 2022



Aantal laadpalen

per 1000 inwoners³ 2022



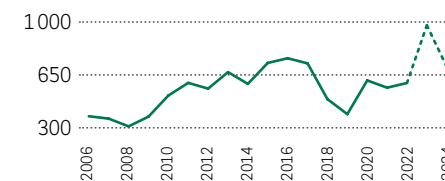
Benzineprijs⁴

2022



Jaarlijkse evolutie van de markt van de NPV⁵

(In duizend voertuigen)



Marktvoorspellingen⁵ (in miljoen nieuwe PV)

2022 **0,59** | 2023 **0,98** (+65%) | 2024 **0,75** (-23%)

De inhaaldynamiek na de jaren van post-Covid-bevoorradingsoverbeperkingen die in 2023 aan de gang was, zou in 2024 geleidelijk kunnen afnemen. Die dynamiek zal ook worden belemmerd door aanhoudend hoge prijzen en rentetarieven.

TURKIJE VS. GEMIDDELDE 16 LANDEN

Slecht gekende nieuwe reglementeringen

Kennisniveau

Percentage respondenten dat zich voldoende **geinformeerd** voelt



Invoering van LEZ

Percentage respondenten dat **precies** weet waarover het gaat



Op termijn verbod op de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotoren

Percentage respondenten dat hiervan **op de hoogte** is



Overgang naar elektrisch onder voorwaarden

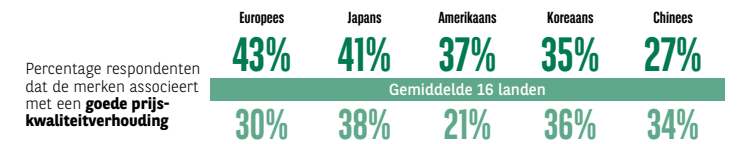
Nadelig voor de huishoudens met de laagste inkomens

Percentage respondenten dat de maatregel die de vervanging van auto's met verbrandingsmotoren verplicht stelt **oneerlijk** vindt



Noodzakelijke overheidssteun

Percentage respondenten dat ze **'onmisbaar'** vindt



Een auto kopen... kan wachten

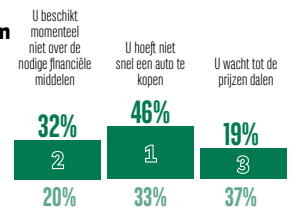
Een moeilijke beslissing

Percentage respondenten dat de aankoop van een auto **moeilijk** vindt



Top 3 van de redenen om te wachten met de aankoop van een auto

Aan degenen die een auto willen kopen, maar **niet binnen de komende 12 maanden**



SAMENVATTING

Van alle landen van het onderzoek is Turkije het land waar de beslissing om een auto te kopen het moeilijkst is. En als de aankoop wordt uitgesteld, is dat vaak omwille van een gebrek aan financiële middelen. Het is logisch dat ze steun onmisbaar achten om over te stappen op elektrische auto's. De goede prijs-kwaliteitverhouding van de Chinese merken valt hen niet op, maar dat kan niet gezegd worden van de prijs-kwaliteitverhouding van de Amerikaanse merken, die ze goed achten. Op het vlak van de reglementeringen zien ze niet waarover het gaat.

AUTO 2024

MARKTCLIFFERS



De markt van de nieuwe particuliere voertuigen (NPV)

	2021	2022	2023*	Vershil 2023 vs. 2022	2024*	Vershil 2024 vs. 2023
Duitsland	2 622 132	2 651 357	3 080 000	16%	3 150 000	2%
Oostenrijk	239 803	215 050	245 000	14%	270 000	10%
België	383 123	366 578	495 000	35%	515 000	4%
China	21 481 537	23 563 287	25 000 000	6%	25 000 000	0%
Spanje	859 476	813 396	975 000	20%	1 050 000	8%
Verenigde Staten	14 946 971	13 754 300	15 700 000	14%	16 200 000	3%
Frankrijk	1 659 005	1 529 185	1 800 000	18%	1 800 000	0%
Italië	1 456 674	1 316 700	1 580 000	20%	1 680 000	6%
Japan	3 675 698	3 448 298	4 080 000	18%	4 100 000	0%
Mexico	520 112	486 993	575 000	18%	650 000	13%
Noorwegen	176 276	174 329	170 000	-2%	170 000	0%
Nederland	324 336	312 129	405 000	30%	425 000	5%
Polen	446 647	419 765	465 000	11%	490 000	5%
Portugal	149 740	156 304	215 000	38%	215 000	0%
Verenigd Koninkrijk	1 647 181	1 614 063	1 935 000	20%	2 000 000	3%
Turkije	561 853	592 660	975 000	65%	700 000	-28%
TOTAAL 16 LANDEN	51 150 564	51 414 394	57 695 000	12%	58 415 000	1 %

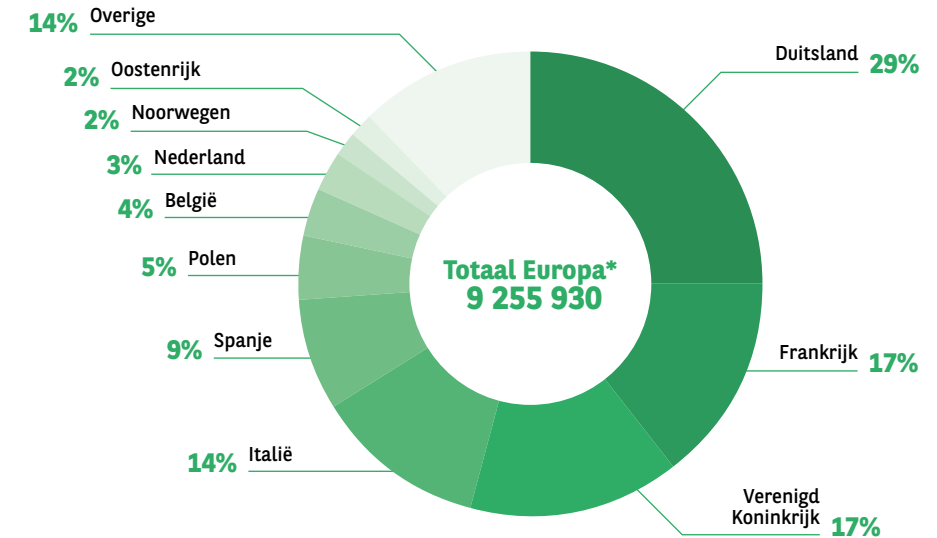
* Ramingen en voorspellingen van het Observatoire de l'Automobile 2024. Bronnen: L'Observatoire de l'Automobile 2024, OICA, ACEA, C-ways.

De wereldwijde markt van de lichte voertuigen (LV)

	2020	2021	2022	2023*	2024*	Vershil 2024 vs. 2023
Verkoop Wereld in miljoen eenheden	77,8	81,4	81,0	88	90	2%

Perimeter: alle landen van de wereld. Lichte voertuigen = particuliere voertuigen (PV) + lichte bedrijfsvoertuigen (LBV).
* Ramingen en voorspellingen van het Observatoire de l'Automobile 2024. Bronnen: L'Observatoire de l'Automobile 2024, LMC Automotive, voorspellingen C-Ways.

Inschrijvingen van nieuwe particuliere voertuigen in Europa* in 2022



* Europa 26 (behalve Malta) + VK, Noorwegen, Zwitserland en IJsland.
Bronnen: L'Observatoire de l'Automobile 2024, ACEA.

Aankoopcijfers van de huishoudens in 5 landen

Berekening uitsluitend gebaseerd op de inschrijvingen voor huishoudens

	Inschrijvingen particulieren 2022, in duizend eenheden	Totale inschrijvingen NPV in 2022, in duizend eenheden	Aandeel van particulieren	Aandeel van ondernemingen	Aantal gezinnen in miljoen (2021)	Aankoop- percentage van de huishoudens
Duitsland	951	265	359%	-259%	41,2	2,3%
Frankrijk	699	1 529	46%	54%	30,4	2,3%
Italië	774	1 317	59%	41%	25,8	3,0%
Verenigd Koninkrijk	819	1 614	51%	49%	29,5	2,8%
Spanje	366	813	45%	55%	18,8	1,9%
TOTAAL	3 609	5 538	65%	35%	145,7	2,5%

Bronnen: L'Observatoire de l'Automobile 2024, Nationale statistiekbureaus, Federaties van autoconstructeurs, C-Ways.

Belangrijkste merken in Europa

Jaarlijkse verkoop in Europa in 2022, evolutie vs. 2021
In eenheden

		Evolutie vs. 2021
VOLKSWAGEN	1 197 455	-6,9%
BMW	646 538	-5,4%
MERCEDES-BENZ	634 697	-1,5%
PEUGEOT	619 173	-14,5%
AUDI	614 545	+2,9%

Bronnen: L'Observatoire de l'Automobile 2024, ACEA.

Belangrijkste groepen in Europa

Jaarlijkse verkoop in Europa in 2022
In eenheden

		Evolutie vs. 2021
VOLKSWAGEN GROUP	2 789 828	-5,7%
STELLANTIS (PSA-FCA)	2 052 543	-13,7%
RENAULT GROUP	1 061 560	-2,9%
HYUNDAI-KIA	1 060 989	+4,2%
BMW GROUP	817 993	-4,8%

Bronnen: L'Observatoire de l'Automobile 2024, ACEA.

Markt van de nieuwe voertuigen in Frankrijk

Aantal inschrijvers

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*
NPV – Nieuw particulier voertuig	1 795 885	1 917 226	2 015 177	2 110 748	2 173 518	2 214 428	1 650 118	1 659 146	1 529 185	1 800 000
LBV – Licht bedrijfsvoertuig	372 074	379 424	397 085	438 645	459 038	479 769	401 124	430 787	346 066	365 000

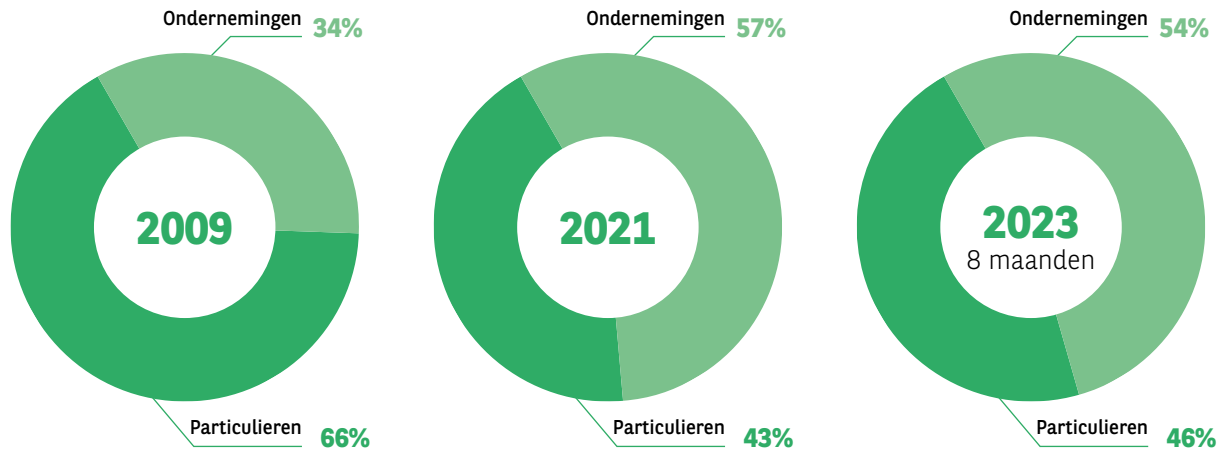
* Ramingen en voorspellingen van het Observatoire de l'Automobile 2024. Bronnen: L'Observatoire de l'Automobile 2024, C-Ways volgens SIV.

Percentage elektrische voertuigen onder de nieuwe inschrijvingen van auto's

	2015	2019	2022
Duitsland	1%	3%	31%
Oostenrijk	1%	4%	22%
België	1%	3%	26%
China	1%	5%	29%
Spanje	0%	1%	9%
Verenigde Staten	1%	2%	8%
Frankrijk	1%	3%	21%
Italië	0%	1%	9%
Japan	1%	1%	3%
Mexico	0%	0%	1%
Noorwegen	22%	56%	88%
Nederland	10%	15%	35%
Polen	0%	1%	6%
Portugal	1%	6%	22%
Verenigd Koninkrijk	1%	3%	23%
Turkije	0%	0%	1%

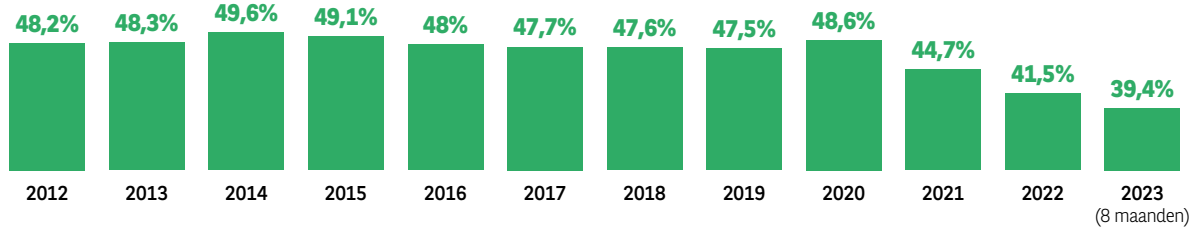
Bronnen: L'Observatoire de l'Automobile 2024, IAE.

Structuur van de markt van de nieuwe particuliere voertuigen in Frankrijk



Bronnen: L'Observatoire de l'Automobile 2024, CCFA, C-Ways volgens SIV.

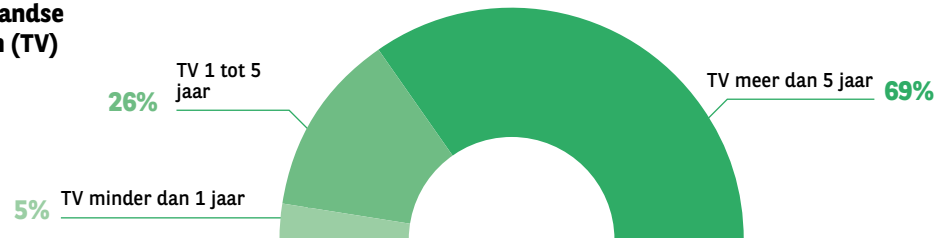
Het marktaandeel van de Franse merken* in Frankrijk, op de markt van de NPV



* Franse merken: Citroën, Peugeot, DS, Alpine en Renault. Bronnen: L'Observatoire de l'Automobile 2024, CCFA, C-Ways volgens SIV.

Markt van de tweedehandse particuliere voertuigen (TV) in Frankrijk in 2022

Eerste 8 maanden van 2023



Bronnen: L'Observatoire de l'Automobile 2024, C-Ways volgens SIV.

METHODOLOGIE



De economische en marketinganalyses en de voorspellingen gebeurden in samenwerking met onderzoeks- en adviesbureau **C-Ways**, dat gespecialiseerd is in anticiperende marketing.

De **kwantitatieve** consumentenpeilingen zijn uitgevoerd door **Harris Interactive van 23 juni tot 17 juli 2023 in 16 landen**: Duitsland, Oostenrijk, België, China, Spanje, Verenigde Staten, Frankrijk, Italië, Japan, Mexico, Noorwegen, Nederland, Polen, Portugal, Verenigd Koninkrijk en Turkije. In totaal werden **15 000** personen online ondervraagd (CAWI-methode). Zij zijn tussen 18 en 65 jaar oud en vormen een representatieve sample voor elk betrokken land. Het representatief karakter van de bevolkingsstaal is verzekerd door de quotamethode (geslacht, leeftijd). Er werden in totaal 3 000 interviews uitgevoerd in Frankrijk en 800 in elk van de andere landen.

Verduidelijking: het Europese gemiddelde in de grafieken is berekend op basis van de volgende 11 landen: Duitsland, Oostenrijk, België, Spanje, Frankrijk, Italië, Noorwegen, Nederland, Polen, Portugal en het Verenigd Koninkrijk. Turkije valt hier dus niet onder.

Redactie: Luc Charbonnier en C-Ways

Editoriale coördinatie: Patricia Bosc

Concept: © Altavia Cosmic

Afbeeldingen: Altavia Cosmic, Shutterstock

MEER INFO VINDT U ONLINE OP:
www.alphacredit.be/survey

alphacredit
BNP PARIBAS GROUP 