



**Mobia**

by Febiac | Renta | Traxio

.be

# Memorandum of Understanding

Voor een duurzame, toegankelijke, vlotte,  
veilige en toekomstgerichte mobiliteit.

# Het hart van Europa

**België speelt een strategisch cruciale rol binnen logistiek, mobiliteit en Europa. Ondanks zijn relatief kleine oppervlakte is ons land een logistiek knooppunt van wereldformaat. Dit dankt het aan zijn centrale ligging, uitgebouwde infrastructuur, en toegang tot grote markten.**

We liggen in het hart van West-Europa, tussen economisch belangrijke kernlanden als Duitsland, Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Binnen een straal van 500 km liggen steden als Londen, Parijs, Frankfurt en Amsterdam, met directe toegang tot ongeveer 60% van de Europese koopkracht. Het is waar, als het rondom ons regent, dan druppelt het in ons land. Maar door al onze troeven wordt België ook vaak gezien als bruggenbouwer in Europees beleid. Binnen het EU-beleid zetten we mee de krijtlijnen uit rond transport, klimaat en mobiliteit, als lidstaat in coördinatie met de drie gewesten.

Het is belangrijk dat we als land deze positie bestendigen en zelfs verder versterken. De nieuwe uitdagingen van morgen vragen om duurzaamheid, innovatie en een stabiel kader voor ondernemen in de mobiliteit. Een overheid dient deze uitdagingen niet alleen aan te gaan en op te lossen. De sector van de individuele mobiliteit, verenigd onder de koepel Mobia, wil met een duidelijk engagement meewerken om doelstellingen te realiseren en om samen de uitdagingen aan te gaan. We maken integraal deel uit van de multi-modaliteit, met het openbaar vervoer en de deelmobiliteit zijn we complementair.

Dit Memorandum of Understanding heeft tot doel om het startschot te creëren van deze samenwerking, omdat we samen voor tal van uitdagingen staan onder meer op het vlak van werkgelegenheid, investeringen, klimaat en milieu.

**“België is een logistiek knooppunt van wereldformaat dankzij zijn centrale ligging, infrastructuur en toegang tot grote markten.”**

Voor de opmaak van deze MoU hebben we het regeerakkoord als leidraad en uitgangspunt genomen. Mobia kan op basis van haar kennis, expertise, data en contacten binnen de waardeketen mee helpen om deze beleidsdoelstellingen te realiseren. Door een intensere samenwerking kan het implementatieproces efficiënter verlopen, zowel vóór als na de – te nemen – politieke beslissingen. Beleidsdoelstellingen uit het regeerakkoord worden sneller gehaald, met een bredere expertise, groter draagvlak en een daadkrachtigere uitvoering.



# Ondernemen als sector

**Samen vertegenwoordigen we 10.000 bedrijven, 150.000 werknemers en een toegevoegde waarde van 11,5 miljard euro jaarlijks, goed voor 2,6% van het BBP. We zijn volop in transitie naar zero-emissie rijden, en daarbij zitten we intussen in de kopgroep van Europa.**

Hoewel het voorbije jaar vooral de sluitingen van assemblageplaatsen Van Hool en Audi het nieuws haalden, blijft de automobielsector, vertegenwoordigd door de mobiliteitsfederaties FEBIAC, RENTA en TRAXIO (verenigd onder de alliantie Mobia) een grote economische speler in ons land.

Om deze economische impact te behouden, en eventueel zelfs opnieuw te doen toenemen, moet het kader waarin de sector kan ondernemen, bestaan uit enkele essentiële kernelementen.

## LANGETERMIJNVISIE EN VOORSPELBARE FISCALITEIT

De autosector is een sector die zeer gevoelig is voor sturende fiscaliteit. Dit maakt ons bij de koplopers in Europa als het neerkomt op de transitie naar emissievrij verkeer, maar heeft ook een keerzijde. Kortetermijnbeslissingen of onduidelijke, dubbelzinnige communicatie zorgen voor een verlamdende werking over automarkt. Het is daarom belangrijk dat de overheid een betrouwbare partner is met een stabiele, transparante en voorspelbare fiscale omgeving. Beleidswijzigingen worden tijdig gecommuniceerd. Tussen aankondiging, beslissing en inwerkingtreding zit bovendien zo weinig mogelijk tijd, om marktverstoring – vooral bij fiscale wijzigingen – te vermijden.

Onduidelijkheid zorgt immers voor uitstel in investeringen, en dit uitstel weegt uiteindelijk op de timing van de te behalen beleidsdoelstellingen. In andere gevallen, is een langere overgangperiode dan weer noodzakelijk om alle systemen op punt te krijgen.

## OPLEIDING EN INSTROOM VAN ARBEIDSKRACHTEN

Hoewel onderwijs en opleiding een regionale bevoegdheid zijn, zijn beiden wel van belang om het vinden van voldoende én goed opgeleide arbeidskrachten. Ze zetten gezamenlijk in op het versterken van technische en technologische opleidingen, duaal leren en levenslang leren, met bijzondere aandacht voor de snel evoluerende competenties binnen de sector (elektrificatie, digitalisering, data-analyse...). Binnen een internationale arbeidsconcurrentie is opleiding een troef voor ons land, daartegenover zijn we op het vlak van loonlasten sterk benadeeld.<sup>1</sup> Als sector zouden we dan ook graag mee aan tafel zitten voor alle toekomstige plannen die hierin verbetering zouden kunnen brengen. Hierin kunnen we zeker een rol betekenen om de (auto)industrie een nieuwe richting te doen inslaan.

## REGELGEVING: EENVOUD EN AFBOUW VAN OVERBELASTING

Regels moeten er zijn, maar ze moeten dan wel steeds een welbepaald doel dienen. Vele regels belemmeren eerder het ondernemen, vandaar de vraag om administratieve lasten en complexe regelgeving af te bouwen waar mogelijk, met het oog op efficiëntie en werkbaarheid voor ondernemers in onze branche. Evaluatie van bestaande regels gebeurt op basis van effectiviteit en haalbaarheid.<sup>2</sup>

## ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING

Allerhande boorddocumenten dienen vandaag nog in papieren versie aanwezig te zijn in een voertuig. Een inschrijvingsbewijs bestaat vandaag uit een deel 1 en een deel 2, welke beiden nodig zijn voor de verkoop, en enkel in een papieren versie. Op het vlak van digitalisering staan we vandaag veel verder dan in de periode waarin deze regelgeving tot stand kwam. Als sector vragen we om eens met een kritische bril doorheen de papieren documenten te gaan om te oordelen wat er administratief eenvoudiger zou kunnen.

## GEEN GOLD-PLATING

We ondernemen in België, als onderdeel van een eengemaakte Europese automarkt. Om een gelijk economisch speelveld te garanderen is het daarom noodzakelijk dat Europese regelgeving niet nodeloos verstrengd wordt bij omzetting naar Belgisch recht. De autosector

pleit voor een gelijk speelveld binnen Europa en roept op tot een pragmatische en geharmoniseerde implementatie.<sup>3</sup>

## TECHNOLOGIENEUTRALITEIT<sup>4</sup>

Het principe van technologieneutraliteit bij de ontwikkeling van beleid inzake mobiliteit en klimaat is belangrijk. Het behalen van emissiereductiedoelstellingen moet mogelijk blijven via diverse technologieën (elektrisch, waterstof, synthetische brandstoffen, e-fuels, hybride systemen...), zonder voorafnames op specifieke oplossingen. Mobia engageert zich om de overheid op gepaste tijd op de hoogte te houden van nieuwe ontwikkelingen of bepaalde tendensen, zodat er een “vinger-aan-de-pols-beleid” kan gevoerd worden.

<sup>1</sup> Federaal regeerakkoord, p.32, Het beheersen van de loonkosten is tevens een cruciale factor voor het versterken van de concurrentiekracht en het bevorderen van de werkgelegenheid. We zullen daarom de lasten op arbeid gericht en geobjectieerd verder verlagen.

<sup>2</sup> Federaal regeerakkoord, p.189, We vragen de verlichting van de regel- en administratieve druk. Op vlak van de introductie van nieuwe regelgeving volgen we de ‘better regulation’ agenda en willen we een stap verder gaan door het ‘one in, two out’ principe te bepleiten, alsook een competitiviteitstoets bij een versterkte KMO-toets. Overregulering heeft niet enkel een impact op onze economische concurrentiekracht, maar ook op onze energiezuiverheid en op de economische ontwikkeling in dichtbevolkte gebieden.

<sup>3</sup> Federaal regeerakkoord, p. 57, We zorgen voor een stabiel en rechtszeker regelgevend kader en streven naar tijdige en strikte omzetting van Europese richtlijnen. We vermijden gold plating bij nieuwe wetgeving om intra-Europese concurrentie en mogelijke nadelige impact op onze ondernemingen te vermijden. Onze ondernemingen staan zo gelijk aan de start. Het principe om gold plating te vermijden, doet geen afbreuk aan de mogelijke opties die een EU-richtlijn laten aan de nationale wetgever.

<sup>4</sup> Federaal regeerakkoord, p. 84, Wat die bijkomende productiecapaciteit betreft, vertrekken we vanuit het principe van de technologieneutraliteit zonder taboes en kiezen voor een betaalbare en zekere, veilige en koolstofneutrale energiemix.

# We omarmen de transitie naar zero-emissie en werken de drempels weg

## ACTIEVE ONDERSTEUNING VAN DE TRANSITIE

De sector omarmt de overgang naar zero-emissiemobiliteit en engageert zich om actief bij te dragen aan de omschakeling, mits een duidelijk en evenwichtig beleidskader. De federale overheid erkent het belang van realistische doelstellingen, gefaseerde invoering en flankerende maatregelen die de drempels voor burgers en bedrijven verlagen.

## LAAD- EN ENERGIENETWERKEN: OVERLEG EN LOGICA

De transitie vereist een coherente uitrol van infrastructuur: laadinfrastructuur, netcapaciteit, waterstofvoorziening en energieprijzen. Er is behoefte aan transparantie en overleg over

prijsverhoudingen tussen energiebronnen (bv. het verschil in accijnzen tussen elektriciteit en aardgas is momenteel niet logisch), met het oog op rechtvaardige stimulansen. Het merendeel van deze infrastructuuruitbouw valt onder regionale bevoegdheid, toch zien we op korte termijn ook menige uitdagingen op het vlak van energiebeleid, – productie en elektriciteitstransport. De uitbouw van snellaadinfrastructuur voor zware vracht zal op bepaalde vlakken wellicht de capaciteit van de netbeheerders overstijgen, waarbij er misschien moet gekeken worden naar oplossingen vanuit de beheerder van het Belgische transmissienet.

## ELEKTRIFICATIE VAN LICHTE EN ZWARE VOERTUIGEN: DREMPELS WEGWERKEN

Momenteel loopt voor lichte bedrijfsvoertuigen (LCV) een proefproject rond zero-emissiebestelwagens tot 4,25 ton. De bestuurder kan zo'n voertuig besturen met een gewoon rijbewijs B, en er is een vrijstelling van de tachograafverplichting. Het proefproject loopt nog tot 31 augustus 2026 maar is (met slechts 7 deelnemende bedrijven) geen succes te noemen. De voorwaarden voor dit project, maken het voor deelnemers te complex. Een vroegtijdige consolidatie in de wetgeving is te verkiezen en de sector wil hierin graag een partner zijn.

Voor zware voertuigen (HCV) gelden tevens maximale tonnagebeperkingen voor vrachtwagencombinaties. Idealiter zouden onze gewesten hun beperkingen zo veel als mogelijk op elkaar afstemmen waardoor interlandelijk vrachtverkeer vergemakkelijkt wordt, maar het grootste probleem stelt zich bij internationaal verkeer, waar de beperking tot 44 ton blijft gelden. De sector wil hierin ook haar rol spelen, en kan bij haar EU-zusterfederaties bepleiten om deze problematiek op de nationale of Europese agenda te krijgen.

## AFBOUW FOSSIELE STEUN, MET PRAGMATISCHE TRANSITIELOGICA<sup>5</sup>

De sector erkent de noodzaak tot afbouw van fiscale voordelen aan fossiele brandstoffen, zoals de professionele diesel. Deze afbouw dient echter gelaagd, voorspelbaar en afgestemd te gebeuren, vergelijkbaar met benchmarks in buurlanden (bijv. Frankrijk).

Er dient ruimte te zijn voor transitietoepassingen met duurzame alternatieven zoals HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), met behoud van fiscale souplesse tijdens de overgang.



<sup>5</sup> Federaal regeerakkoord, p. 40 en 41, De regering onderzoekt welke fossiele subsidies afgebouwd kunnen worden, op welke realistische termijn een phasing-out kan en dat rekening houdende met de economische impact te genereren en zonder negatieve impact op de koopkracht of de kosten voor ondernemingen... We behouden voor de professionele diesel een competitief voordeel dat voldoende groot is ten aanzien van Frankrijk en de andere buurlanden.

# Een emissievrij voertuig voor iedereen

## BETAALBAARHEID ALS BASISVOORWAARDE

Om de transitie naar emissievrij rijden te bespoedigen is het belangrijk dat emissievrije voertuigen zo snel als mogelijk betaalbaar zijn voor alle inkomensgroepen. De voorbije jaren hebben we er veel aan gedaan om de total cost of ownership (TCO) van emissievrije voertuigen in lijn te brengen met die van diesel- en benzine-wagens. Maar voor particulieren is vooral de aankoopprijs (upfront cost) bepalend, aangezien zij – in tegenstelling tot bedrijven – niet redeneren in termen van TCO. De budgetten van vele particulieren gaan uit van wat er morgen – bij aankoop – moet betaald worden. Financieringen, zoals social renting, kunnen daarbij een interessante manier zijn om als sector en overheid verder uit te werken.<sup>6</sup>

## VERLENGDE 'SALONCONDITIES' VIA SOCIAL LEASING

In navolging van bestaande sociale leasingpilots kan België een regeling uitwerken die budgetvriendelijk is en toch succesvol kan zijn. Samen kunnen we een systeem ontwikkelen dat tegemoetkomt aan de noden van lagere inkomens. Zo kan bijvoorbeeld onderzocht worden of een systeem van sociale renting haalbaar is. Dit biedt kwetsbare of lagere inkomens toegang tot een elektrische wagen via voordelige maandformules, geïnspireerd op de traditionele autosaloncondities.

## BETAALBAARHEID VAN HET VOLLEDIGE WAGENPARK (NIEUW ÉN TWEEDEHANDS)

Naast nieuwe wagens moet ook de tweedehandsmarkt voor EV's worden versterkt om van het elektrisch rijden een echt succes te maken. De aankoopprijs van tweedehands EV's wordt, ondanks dalende prijzen, nog steeds als te hoog ervaren in vergelijking met traditionele wagens. Bovendien heerst er grote onzekerheid over de restwaarde, die onder druk staat door snelle technologische evoluties en dalende nieuwprijzen van EV's. De TCO wordt minder gunstig door het mogelijk wegvallen van fiscale voordelen en de hogere kosten voor publiek laden.

Daarnaast is er onzekerheid – onterecht zo blijkt uit de meeste studies – over de levensduur en prestaties van de batterij. De batterij is een bron van zorg vanwege angst voor degradatie, onzekerheid over de reële levensduur en de potentieel zeer hoge vervangingskosten buiten garantie. Een gebrek aan een gestandaardiseerd batterijrapport versterkt dit. "Range anxiety" blijft een rol spelen, zeker bij oudere modellen waarvan de batterij al enige slijtage kan vertonen. Als sector kunnen we hierin samen met de overheid een rol spelen door enerzijds bewustmakingscampagnes en anderzijds snel werk te maken van een Batterijgezondheidscertificaat (State of Health) dat verplicht wordt gemaakt.



<sup>6</sup> Federaal regeerakkoord, p.37, De regering zal een ondersteuningsmechanisme onderzoeken inzake sociale leasing ("Social Lease") van elektrische voertuigen, gericht op werknemers met een inkomen onder een bepaalde drempel.

# Meer verkeersveiligheid door betere technologie

## MINDER VERKEERSSLACHTOFFERS DOOR AI

We onderschrijven volledig de ambitie van een Vision Zero 2050<sup>7</sup>. Om deze doelstelling te bereiken is het belangrijk om een verkeersveiligheidsplan uit te werken, om met de gewesten de infrastructuur te verbeteren en om in te zetten op verkeersveiligheids campagnes, maar ook om de technologische vooruitgang in nieuwe voertuigen beleidsmatig mee op te nemen. We kennen momenteel reeds de ADAS-systemen (Advanced Driver Assistance Systems) met ondermeer een automatisch noodremsysteem (AEB) – dat voetgangers, fietsers of andere voertuigen detecteert als de bestuurder niet op tijd reageert; dodehoekdetectie (Blind Spot Monitoring) – dat waarschuwt als er een fietser of voetganger in de dode hoek is; lane keeping assist – dat een voertuig binnen de rijstrook houdt wanneer de bestuurder is afgeleid; en de AI-gebaseerde rijhulpsystemen, zoals driver monitoring system (DMS) – dat de bestuurder met een camera observeert en reageert bij vermoeidheid of afleiding; of predictive collision avoidance – dat potentiële gevaren probeert in te schatten.

Vooraf in deze belangrijke technologiesystemen zullen we in de komende jaren nog heel veel verbeteringen mogen verwachten, die de verkeersveiligheid nog meer ten goede zullen komen. Door 4D-radar en next-gen LiDAR-systemen zullen nieuwe sensoren tegen eind 2026 nog veel nauwkeuriger diepte, snelheid én richting van objecten kunnen detecteren. Zo kunnen onverwachte bewegingen van

zwakke weggebruikers – ook bij slecht weer of 's nachts – beter worden opgemerkt, en zal een combinatie met AEB automatisch een ongeval vermijden. Ook zullen AI-voorspellende veiligheidssystemen vanaf einde 2026 op vele vlakken mee anticiperen op wat er voor of rond het voertuig gebeurt. AI-algoritmes die zullen anticiperen – en ingrijpen – als een voertuig te snel een bocht ingaat en alvast remkracht verdelen of bijsturen; of systemen die niet alleen detecteren maar ook rekening houden met het potentieel gedrag van voetgangers of fietsers (bv. iemand die gaat oversteken waarbij slimme voorspellende algoritmes een laterale zijwaartse beweging herkennen).

Deze technologische vooruitgang is ook een vorm van preventie om het aantal verkeersslachtoffers in de toekomst fel terug te dringen.

Onze sector bewijst dat het technologisch momenteel aan de vooravond staat van een hele waaier van toepassingen die het aantal verkeersslachtoffers werkelijk kan doen dalen. Een goede analyse van alle verkeersongevallen naar oorzaken en gevolgen is daarbij zeker nuttig omdat deze data kunnen aangewend worden voor de ontwikkeling van nog betere toepassingen, systemen en applicaties.

## AUTONOME VOERTUIGEN IN ONS LAND<sup>8</sup>

Op het vlak van autonoom rijdende voertuigen spreken we wereldwijd over 6 klassen of levels. Level 0 kent uiteraard geen enkele ondersteuning, level 2+ kennen we momenteel in de meest recente wagens, namelijk het tijdelijk handsfree kunnen rijden op een autosnelweg. De Verenigde Staten testen op dit ogenblik level 4-toepassingen (hoog autonoom) in Phoenix, LA, Austin en San Francisco. In Duitsland werd een roaming-testtoestemming verleend voor level 4 openbaar vervoer. In ons land heeft de vorige minister van Mobiliteit alle commerciële toelatingen voor een testuitrol op Belgische wegen geblokkeerd, zodat er in ons land geen opstap naar level 3 mogelijk is.

Binnen onze sector starten wij een werkgroep op die de bevindingen en expertise van de verschillende leden omtrent autonoom rijden zal bundelen. De focus van deze werkgroep zal liggen op wat er exact nodig is van regelgevend kader en veilige testomgeving om verdere stappen te kunnen zetten naar levels 3, 4, en mogelijk 5. Autonoom rijden zal een van de uitdagingen worden in het komende decennium en het zou interessant kunnen zijn mocht ons land daar op innovatief vlak mee deel van kunnen uitmaken, of stappen vooruit zou kunnen zetten door bijvoorbeeld teledriving te faciliteren.



**Freddy De Mulder**  
Voorzitter MOBIA  
Voorzitter FEBIAC



**Henri de Hemptinne**  
Vice-voorzitter MOBIA  
Voorzitter TRAXIO



**Johan Portier**  
Vice-voorzitter MOBIA  
Voorzitter RENTA

<sup>7</sup> Federaal regeerakkoord, p. 99, Tegelijkertijd nemen we de handschoen op om de verkeersveiligheid te verhogen en een forse vermindering van het aantal verkeersdoden op onze wegen te realiseren, met als doelstellingen het halveren van het aantal verkeersdoden tegen 2030 en de 'vision zero' van nul verkeersdoden tegen 2050.

<sup>8</sup> Federaal regeerakkoord, p.105, We ontwikkelen een wettelijk kader voor autonome vaar- en voertuigen in samenspraak met de Gewesten, waarmee we deze technologie alle kansen geven.

# Meer info

## CONTACTPERSONEN

Heeft u bijkomende vragen over dit memorandum?  
Aarzel niet contact op te nemen met onze specialisten bij Mobia.

**Kris Gysels** | Directeur Public Affairs FEBIAC  
+32 479 32 33 87

**Stijn Blanckaert** | Algemeen Directeur RENTA  
+32 477 23 41 06

**Serge Istas** | Public Affairs TRAXIO  
+32 499 53 96 35

**Frank Van Gool** | Gedelegeerd bestuurder MOBIA  
+32 475 20 52 54

**Philippe Gheeraert** | Algemeen Secretaris MOBIA  
+32 497 57 34 20



[mobia.be](https://mobia.be)

J. Bordetlaan 164,  
1140 Evere  
[info@mobia.be](mailto:info@mobia.be)



# Memorandum of Understanding

Pour une mobilité durable, accessible, fluide,  
sûre et orientée vers le futur.

# Au cœur de l'Europe

**La Belgique joue un rôle stratégique crucial à l'échelon européen en matière de logistique et de mobilité. Malgré sa superficie relativement réduite, notre pays est une plaque tournante logistique de renommée internationale. Il le doit à sa situation centrale, au développement de ses infrastructures et à son accès à de grands marchés.**

Nous sommes situés au cœur de l'Europe occidentale, entre des pays économiquement importants tels que l'Allemagne, la France, les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Des villes comme Londres, Paris, Francfort et Amsterdam se trouvent dans un rayon de 500 km avec un accès direct à environ 60 % du pouvoir d'achat européen. Il est vrai que lorsqu'il pleut autour de nous, il ruisselle dans notre pays. Mais grâce à tous nos atouts, la Belgique est souvent considérée comme un bâtisseur de ponts en matière de politique européenne. Au sein de la politique de l'UE, nous contribuons à tracer les grandes lignes en matière de transport, de climat et de mobilité, en tant qu'État membre en concertation avec les trois régions.

En tant que pays, il est important que nous consolidions et renforçons encore cette position. Les nouveaux défis de demain exigent durabilité, innovation et un cadre stable pour l'entrepreneuriat dans le secteur de la mobilité. Les pouvoirs publics ne doivent pas relever et résoudre ces défis seuls. Le secteur de la mobilité individuelle, réuni sous l'égide de Mobia, souhaite s'engager clairement à coopérer pour atteindre les objectifs et relever ensemble les

défis. Nous faisons partie intégrante de la multimodalité, nous sommes complémentaires avec les transports publics et la mobilité partagée. Ce memorandum d'entente a pour objectif de donner le coup d'envoi de cette collaboration, car nous sommes tous confrontés à de nombreux défis, notamment en matière d'emploi, d'investissements, de climat et d'environnement.

Pour la rédaction de ce memorandum d'entente, nous avons pris comme fil conducteur et point de départ l'accord de gouvernement. Grâce à ses connaissances, son expertise, ses données et ses contacts au sein de la chaîne de valeurs, Mobia peut contribuer à la réalisation de ces objectifs politiques. Une coopération plus intense permettra de rendre le processus de mise en œuvre plus efficace, tant avant qu'après les décisions politiques à prendre. Les objectifs politiques du contrat de coalition seront atteints plus rapidement, grâce à une expertise plus large, un soutien plus large et une mise en œuvre plus efficace.



# Entreprendre en tant que secteur

**Ensemble, nous représentons quelque 10 000 entreprises, 150 000 travailleurs et une valeur ajoutée de 11,5 milliards d'euros par an, soit 2,6 % du PIB. Nous sommes en pleine transition vers la conduite zéro émission et faisons désormais partie du peloton de tête européen en la matière.**

Bien que l'année écoulée ait surtout été marquée par la fermeture des sites d'assemblage Van Hool et Audi, le secteur automobile, représenté par les fédérations de mobilité FEBIAC, RENTA et TRAXIO (réunies au sein de l'alliance Mobia), reste un acteur économique majeur dans notre pays.

Afin de maintenir cet impact économique, voire de le renforcer, le cadre dans lequel le secteur peut exercer ses activités doit comporter certains éléments clés essentiels.

## VISION À LONG TERME ET FISCALITÉ PRÉVISIBLE

Le secteur automobile est très sensible à la fiscalité incitative. Cela nous place parmi les leaders européens en matière de transition vers une circulation sans émissions. Mais il y a aussi un revers à la médaille : les décisions à court terme ou les communications floues et ambiguës peuvent avoir un effet paralysant sur le marché automobile. Il est donc important que les pouvoirs publics soient un partenaire fiable, offrant un environnement fiscal stable, transparent et prévisible. Les changements de politique doivent être communiqués en temps utiles et, surtout, le délai entre l'annonce, la décision et l'entrée en vigueur doit être aussi court que

possible, afin d'éviter toute déstabilisation du marché, surtout en cas de modifications fiscales.

En effet, l'incertitude entraîne des retards dans les investissements, qui finissent par peser sur le calendrier de réalisation des objectifs politiques. Dans d'autres cas, une période de transition plus longue est nécessaire pour mettre tous les systèmes au point.

## FORMATION ET RECRUTEMENT

Bien que l'enseignement et la formation relèvent des compétences régionales, ils sont tous deux essentiels pour trouver une main-d'œuvre suffisante et qualifiée. Ils s'engagent conjointement à renforcer les formations techniques et technologiques, l'apprentissage en alternance et l'apprentissage tout au long de la vie, en accordant une attention particulière aux compétences en rapide évolution dans le secteur (électrification, numérisation, analyse de données, etc.). Dans un contexte de concurrence internationale sur le marché du travail, la formation est un atout pour notre pays, mais nous sommes fortement désavantagés en termes de charges salariales<sup>1</sup>. En tant que secteur, nous aimerions donc être associés aux discussions pour tous les projets futurs susceptibles d'apporter des améliorations dans ce domaine. Nous pouvons

certainement jouer un rôle dans ce domaine afin d'orienter l'industrie (automobile) dans une nouvelle direction.

## RÉGLEMENTATION : SIMPLICITÉ ET RÉDUCTION DE LA SURCHARGE ADMINISTRATIVE

Les règles sont nécessaires mais doivent toujours servir un objectif précis. De nombreuses règles entravent l'entrepreneuriat, d'où la demande de réduire les charges administratives et la complexité de la réglementation dans la mesure du possible, dans un souci d'efficacité et de faisabilité pour les entrepreneurs de notre secteur. L'évaluation des règles existantes se fait sur la base de leur efficacité et de leur faisabilité<sup>2</sup>.

## SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE

Toutes sortes de documents de bord doivent encore aujourd'hui être disponibles en version papier dans un véhicule. Un certificat d'immatriculation se compose aujourd'hui d'une partie 1 et d'une partie 2, toutes deux nécessaires à la vente, et uniquement en version papier. En matière de numérisation, nous sommes aujourd'hui beaucoup plus avancés qu'à l'époque où cette réglementation a été mise en place. En tant que secteur, nous demandons que les documents papier soient examinés d'un œil critique afin de déterminer ce qui pourrait être simplifié sur le plan administratif.

## PAS DE SURRÉGLEMENTATION ("GOLDPLATING")

Nous exerçons nos activités en Belgique, mais dans le cadre d'un marché automobile européen unifié. Afin de garantir des conditions de concurrence équitables, il est donc nécessaire que la réglementation européenne ne soit pas inutilement renforcée lors de sa transposition en droit belge. Le secteur automobile plaide en faveur de conditions de concurrence équitables au sein de l'Europe et appelle à une mise en œuvre pragmatique et harmonisée<sup>3</sup>.

## NEUTRALITÉ TECHNOLOGIQUE

Le principe de neutralité technologique dans l'élaboration des politiques en matière de mobilité et de climat est important. La réalisation des objectifs de réduction des émissions doit rester possible grâce à diverses technologies (électrique, hydrogène, carburants synthétiques, e-carburants, systèmes hybrides...), sans préjuger de solutions spécifiques. Mobia s'engage à tenir les pouvoirs publics informés en temps utile des nouveaux développements ou de certaines tendances, afin qu'une politique « au plus près de l'actualité » puisse être menée.

<sup>1</sup> Accord de coalition fédérale, p. 32. La maîtrise des coûts salariaux est également un facteur crucial pour renforcer la compétitivité et promouvoir l'emploi. Nous continuerons donc à réduire les charges sur le travail de manière ciblée et objective.

<sup>2</sup> Accord de coalition fédérale, p. 189 : « Nous demandons l'allègement de la charge réglementaire et administrative. En ce qui concerne l'introduction de nouvelles réglementations, nous suivons le programme « mieux légiférer » et souhaitons aller plus loin en préconisant le principe « une nouvelle réglementation pour deux supprimées », ainsi qu'un test de compétitivité associé à un test PME renforcé. La surréglementation a non seulement un impact sur notre compétitivité économique, mais aussi sur notre sécurité énergétique et le développement économique dans les zones densément peuplées.

<sup>3</sup> Accord de gouvernement fédéral, p. 57 : Nous veillons à la stabilité et à la sécurité juridique du cadre réglementaire et nous nous efforçons de transposer les directives européennes dans les délais et de manière stricte. Nous évitons la surréglementation dans les nouvelles législations afin d'éviter la concurrence intra-européenne et tout impact négatif sur nos entreprises. Nos entreprises sont ainsi sur un pied d'égalité. Le principe d'éviter le gold plating ne porte pas atteinte aux options possibles qu'une directive européenne laisse au législateur national.

# Nous soutenons la transition vers le zéro émission et levons les obstacles

## SOUTIEN ACTIF À LA TRANSITION

Le secteur adhère à la transition vers une mobilité zéro émission et s'engage à contribuer activement à cette transition, à condition qu'un cadre politique clair et équilibré soit mis en place. Le gouvernement fédéral reconnaît l'importance d'objectifs réalistes, d'une mise en œuvre progressive et de mesures d'accompagnement qui réduisent les obstacles pour les citoyens et les entreprises.

## RÉSEAUX DE RECHARGE ET D'ÉNERGIE : CONCERTATION ET LOGIQUE

La transition nécessite un déploiement cohérent des infrastructures : infrastructures de recharge, capacité du réseau, approvisionnement en hydrogène et prix de l'énergie. Il est nécessaire de faire preuve de transparence et de

concertation sur les rapports de prix entre les sources d'énergie (par exemple, la différence entre les taxes sur l'électricité et le gaz naturel n'est actuellement pas logique), afin de garantir des incitants équitables. La majeure partie de ce développement des infrastructures relève de la compétence régionale, mais nous voyons également à court terme de nombreux défis en matière de politique énergétique, de production d'énergie et de transport d'électricité. Le développement d'une infrastructure de recharge rapide pour les poids lourds dépassera probablement la capacité des gestionnaires de réseau dans certains domaines, ce qui pourrait nécessiter de rechercher des solutions auprès du gestionnaire du réseau de transport belge.

## ÉLECTRIFICATION DES VÉHICULES LÉGERS ET LOURDS : ÉLIMINER LES OBSTACLES

Un projet pilote est actuellement en cours pour les véhicules utilitaires légers (LCV) concernant les camionnettes zéro émission jusqu'à 4,25 tonnes. Le conducteur peut conduire un tel véhicule avec un permis de conduire B ordinaire, et il existe une exemption de l'obligation d'utiliser un tachygraphe. Le projet pilote se poursuivra jusqu'au 31 août 2026, mais il ne peut être qualifié de succès (avec seulement 7 entreprises participantes). Les conditions de ce projet le rendent trop complexe pour les participants. Une consolidation précoce de la législation est préférable et le secteur souhaite être un partenaire dans ce domaine.

Pour les poids lourds (HCV), des restrictions de tonnage maximal s'appliquent également aux ensembles de véhicules routiers. Idéalement, nos régions devraient harmoniser autant que possible leurs restrictions afin de faciliter le transport interrégional de marchandises, mais le plus gros problème se pose au niveau du transport international, où la restriction à 44 tonnes reste en vigueur. Le secteur souhaite également jouer son rôle à cet égard et peut plaider auprès de ses fédérations sœurs de l'UE pour que cette question soit inscrite à l'ordre du jour national ou européen.

## SUPPRESSION PROGRESSIVE DES AIDES AUX ÉNERGIES FOSSILES, AVEC UNE LOGIQUE DE TRANSITION PRAGMATIQUE<sup>5</sup>

Le secteur reconnaît la nécessité de supprimer progressivement les avantages fiscaux accordés aux combustibles fossiles, tels que le diesel professionnel. Cette suppression doit toutefois se faire de manière progressive, prévisible et coordonnée, à l'instar des références utilisées dans les pays voisins (par exemple la France).

Il doit y avoir de la place pour des applications de transition avec des alternatives durables telles que le HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), tout en conservant une flexibilité fiscale pendant la transition.



<sup>5</sup> Accord de coalition fédérale, p. 40 et 41, Le gouvernement examine quelles subventions aux énergies fossiles peuvent être supprimées, dans quel délai réaliste une suppression progressive est possible, en tenant compte de l'impact économique à générer et sans impact négatif sur le pouvoir d'achat ou les coûts pour les entreprises... Nous conservons pour le diesel professionnel un avantage concurrentiel suffisamment important par rapport à la France et aux autres pays voisins.

# Un véhicule sans émission pour tous

## L'ACCESSIBILITÉ FINANCIÈRE COMME CONDITION DE BASE

Afin d'accélérer la transition vers la conduite sans émission, il est important que les véhicules zéro émission soient accessibles financièrement à tous les groupes de revenus dès que possible. Ces dernières années, nous avons beaucoup fait pour aligner le total cost of ownership (TCO) sur celui des voitures diesel ou essence, mais pour convaincre les particuliers, il faut surtout que le prix d'achat (coût initial) soit identique, car contrairement aux entreprises, les particuliers ne raisonnent pas en termes de TCO. Les budgets de nombreux particuliers sont basés sur ce qui doit être payé demain, au moment de l'achat. Les financements, tels que la leasing social, peuvent constituer un moyen intéressant à développer pour le secteur et les pouvoirs publics<sup>6</sup>.

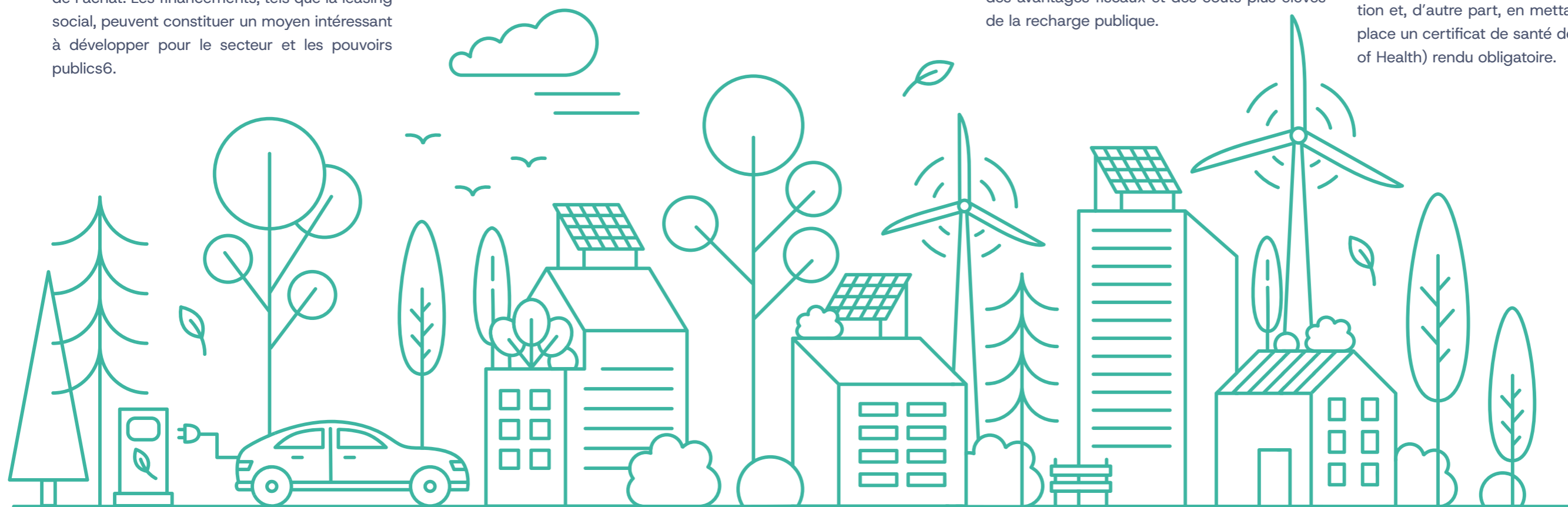
## CONDITIONS « SALON » PROLONGÉES VIA LE LEASING SOCIAL

À l'instar des projets pilotes de leasing social existants, un système abordable et susceptible de réussir pourrait être mis en place en Belgique. Ensemble, nous pouvons élaborer un système qui réponde aux besoins des personnes à faibles revenus. On pourrait par exemple étudier la possibilité de mettre en place un renting social. Cela permettrait aux personnes vulnérables ou à faibles revenus d'accéder à une voiture électrique grâce à des formules mensuelles avantageuses, inspirées des conditions traditionnelles des salons automobiles.

## ACCESSIBILITÉ FINANCIÈRE DE L'ENSEMBLE DU PARC AUTOMOBILE (NEUF ET D'OCCASION)

Outre les voitures neuves, le marché de l'occasion des VE doit également être renforcé pour que la conduite électrique soit un véritable succès. Malgré la baisse des prix, le prix d'achat des VE d'occasion est toujours considéré comme trop élevé par rapport aux voitures traditionnelles. En outre, il existe une grande incertitude quant à la valeur résiduelle, qui est sous pression en raison des évolutions technologiques rapides et de la baisse des prix des VE neufs. Le coût total de possession (TCO) devient moins avantageux en raison de la suppression éventuelle des avantages fiscaux et des coûts plus élevés de la recharge publique.

En outre, il existe une incertitude – injustifiée, comme le montrent la plupart des études – quant à la durée de vie et aux performances de la batterie. La batterie est une source de préoccupation en raison de la crainte de dégradation, de l'incertitude quant à sa durée de vie réelle et des coûts de remplacement potentiellement très élevés hors garantie. L'absence de rapport standardisé sur les batteries renforce cette incertitude. L'« anxiété liée à l'autonomie » continue de jouer un rôle, en particulier pour les modèles plus anciens dont la batterie peut déjà présenter une certaine usure. En tant que secteur, nous pouvons jouer un rôle à cet égard, en collaboration avec les pouvoirs publics, d'une part en menant des campagnes de sensibilisation et, d'autre part, en mettant rapidement en place un certificat de santé des batteries (State of Health) rendu obligatoire.



<sup>6</sup> Accord de coalition fédérale, p. 37. Le gouvernement examinera un mécanisme de soutien en matière de leasing social (« Social Lease ») de véhicules électriques, destiné aux travailleurs dont les revenus sont inférieurs à un certain seuil.

# Une sécurité routière accrue grâce à de meilleures technologies

## MOINS DE VICTIMES DE LA ROUTE GRÂCE À L'IA

Nous souscrivons pleinement à l'ambition d'une Vision Zéro 2050<sup>7</sup>. Pour atteindre cet objectif, il est important d'élaborer un plan de sécurité routière, d'améliorer les infrastructures avec les régions et de miser sur des campagnes de sécurité routière, mais aussi d'intégrer les progrès technologiques dans les nouveaux véhicules dans les politiques. Nous connaissons déjà les systèmes ADAS (Advanced Driver Assistance Systems), qui comprennent notamment un système de freinage d'urgence automatique (AEB) – qui détecte les piétons, les cyclistes ou d'autres véhicules si le conducteur ne réagit pas à temps ; la détection d'angle mort (Blind Spot Monitoring) – qui avertit si des cyclistes ou des piétons se trouvent dans l'angle mort ; l'aide au maintien de la trajectoire, qui maintient le véhicule dans sa voie lorsque le conducteur est distrait et les systèmes d'aide à la conduite basés sur l'IA, tels que le système de surveillance du conducteur (DMS), qui observe le conducteur à l'aide d'une caméra et réagit en cas de fatigue ou de distraction et le système de prévention des collisions, qui tente d'évaluer les dangers potentiels.

C'est surtout dans ces systèmes technologiques importants que nous pouvons nous attendre à de nombreuses améliorations dans les années à venir, qui contribueront encore davantage à la sécurité routière.

Grâce au radar 4D et aux systèmes LiDAR de nouvelle génération, de nouveaux capteurs seront capables, d'ici fin 2026, de détecter

avec encore plus de précision la profondeur, la vitesse et la direction des objets, de sorte que les mouvements inattendus des usagers vulnérables de la route pourront être mieux détectés, même par mauvais temps ou de nuit, et qu'une combinaison avec l'AEB permettra d'éviter automatiquement un accident. À partir de fin 2026, les systèmes de sécurité prédictifs basés sur l'IA permettront également d'anticiper dans de nombreux domaines ce qui se passe devant ou autour du véhicule. Des algorithmes IA anticiperont et interviendront lorsqu'un véhicule prendra un virage trop rapidement et répartiront ou ajusteront la force de freinage à l'avance ; ou des systèmes qui non seulement détectent, mais tiennent également compte du comportement potentiel des piétons ou des cyclistes (par exemple, une personne qui s'apprête à traverser la route, où des algorithmes prédictifs intelligents reconnaissent un mouvement latéral).

Ces progrès technologiques constituent également une forme de prévention visant à réduire considérablement le nombre de victimes de la route à l'avenir.

Notre secteur prouve qu'il est actuellement à l'aube d'une multitude d'applications technologiques susceptibles de réduire réellement le nombre de victimes de la route. Une bonne analyse de tous les accidents de la route en termes de causes et de conséquences est certainement utile à cet égard car ces données peuvent être utilisées pour développer des applications et des systèmes encore plus performants.

## VÉHICULES AUTONOMES DANS NOTRE PAYS<sup>8</sup>

En matière de véhicules autonomes, on distingue six classes ou niveaux à l'échelle mondiale. Le niveau 0 ne prévoit bien sûr aucune assistance, tandis que le niveau 2 est actuellement disponible dans les voitures les plus récentes, permettant de conduire temporairement sans les mains sur une autoroute. Les États-Unis testent actuellement des applications de niveau 4 (hautement autonomes) à Phoenix, Los Angeles, Austin et San Francisco. En Allemagne, une autorisation de test en itinérance a été accordée pour les transports publics de niveau 4. Dans notre pays, le précédent ministre de la Mobilité a bloqué toutes les autorisations commerciales pour un déploiement test sur les routes belges, de sorte qu'il n'est pas possible de passer au niveau 3 dans notre pays.

Au sein de notre secteur, nous mettons en place un groupe de travail qui rassemblera les conclusions et l'expertise des différents membres en matière de conduite autonome. Ce groupe de travail se concentrera sur les besoins précis en matière de cadre réglementaire et d'environnement de test sécurisé afin de pouvoir passer aux niveaux 3, 4 et éventuellement 5. La conduite autonome sera l'un des nombreux défis au cours de la prochaine décennie et il pourrait être intéressant que notre pays puisse y participer de manière innovante en prenant action pour faciliter le télédriving par exemple.



**Freddy De Mulder**  
Président MOBIA  
Président FEBIAC



**Henri de Hemptinne**  
Vice-président MOBIA  
Président TRAXIO



**Johan Portier**  
Vice-président MOBIA  
Président RENTA

<sup>7</sup> Accord de gouvernement fédéral, p. 99. Parallèlement, nous relevons le défi d'améliorer la sécurité routière et de réduire considérablement le nombre de décès sur nos routes, avec pour objectifs de réduire de moitié le nombre de décès sur les routes d'ici 2030 et d'atteindre la « vision zéro » de zéro décès sur les routes d'ici 2050.

<sup>8</sup> Accord de gouvernement fédéral, p. 106 : « Nous développons, en concertation avec les Régions, un cadre juridique pour les bateaux et véhicules autonomes, afin de donner toutes leurs chances à cette technologie. »

# Plus d'informations

## PERSONNES DE CONTACT

Vous avez des questions supplémentaires concernant ce memorandum ?  
N'hésitez pas à contacter nos spécialistes chez Mobia.

**Kris Gysels** | Directeur Public Affairs FEBIAC  
+32 479 32 33 87

**Stijn Blanckaert** | Directeur général RENTA  
+32 477 23 41 06

**Serge Istas** | Public Affairs TRAXIO  
+32 499 53 96 35

**Frank Van Gool** | Administrateur délégué MOBIA  
+32 475 20 52 54

**Philippe Gheeraert** | Secrétaire général MOBIA  
+32 497 57 34 20



**mobia.be**

Avenue J. Bordet 164,  
1140 Evere  
[info@mobia.be](mailto:info@mobia.be)