

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 décembre 2021

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à soutenir à tous les niveaux
de pouvoir l'adoption d'un cadre législatif
souple favorisant l'émergence
de nouveaux acteurs technologiques,
notamment dans le secteur de la mobilité,
et soutenant
la liberté d'entreprendre**

(déposée par Mme Nathalie Gilson)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 december 2021

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende op alle bestuursniveaus
te verlenen steun voor de aanneming
van soepele wetgeving ter bevordering
van de opkomst van nieuwe
technologische spelers, in het bijzonder
in de mobiliteitssector, en ter bevordering
van de vrijheid van ondernemerschap**

(ingediend door mevrouw Nathalie Gilson)

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurd papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Nous vivons aujourd'hui, une véritable révolution technologique. La démocratisation des smartphones, le développement des réseaux sociaux et la performance des techniques de géolocalisation sont autant d'éléments qui ont permis l'apparition d'une série de nouveaux acteurs économiques. L'histoire nous enseigne sans détour que chacun de ces bonds technologiques qui ont jalonné notre histoire, du remplacement des câbles en cuivre par la fibre optique à l'avènement des moteurs hybrides, pour ne citer que ces quelques exemples, a participé et continue de participer à l'accroissement de notre prospérité et de notre qualité de vie.

Depuis un certain nombre d'années, l'État fédéral, les Régions ainsi que les entreprises, les universités ou encore les structures publiques d'accompagnement ont pris conscience de cette tendance et ont initié le développement d'un écosystème permettant la création et l'épanouissement d'entreprises du secteur technologique. Ces écosystèmes se développent plus rapidement lorsque des acteurs internationaux de grande taille sont présents, ce qui tend à favoriser l'émergence d'acteurs interconnectés et de plus petites entreprises présentes sur le même segment. Les universités et les pouvoirs publics jouent également un rôle important dans la création de ces écosystèmes, ce qui permet de voir émerger une vraie chaîne de valeur. La concentration, sur un même territoire, d'acteurs d'un même secteur d'activité apporte à ces acteurs un environnement compétitif bénéficiant aux consommateurs.

Ces nouveaux acteurs et l'économie numérique qui se crée autour de ceux-ci, opèrent une véritable révolution dans le secteur des services, la technologie permettant aux fournisseurs de ces services ainsi qu'aux utilisateurs de s'affranchir du cadre spatio-temporel traditionnel. Dans le domaine de la mobilité, ce développement technologique a non seulement facilité la vie des usagers (en simplifiant les processus de réservation ou de paiement par exemple), mais a également eu un impact dans la manière de considérer la mobilité en général: l'usage et la possession d'un véhicule personnel ont été affectés par l'apparition de solutions diverses (transport de personnes, vélos, trottinettes, location de véhicules, ...).

L'apparition de nouvelles technologies a également des conséquences sur le plan législatif. Très souvent, les avancées technologiques n'ont pas été prises en compte par le législateur au moment de la rédaction des textes, entraînant des situations où le développement

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Er is een ingrijpende technologische revolutie aan de gang. De democratisering van de smartphones, de ontwikkeling van de sociale media en de prestaties van de geolocalisatietechnieken zijn voorbeelden van evoluties die het ontstaan van een aantal nieuwe economische spelers mogelijk hebben gemaakt. Uit de geschiedenis blijkt duidelijk dat elk van die technologische sprongen, zoals de vervanging van de koperen kabels door glasvezel of de opkomst van hybride motoren, heeft bijgedragen en zal blijven bijdragen tot de toename van onze welvaart en levenskwaliteit.

Sinds een aantal jaren zijn de Federale Staat, de gewesten, de ondernemingen, de universiteiten en de openbare begeleidingsstructuren zich van die tendens bewust geworden en zijn zij een ecosysteem beginnen uit te bouwen dat moet leiden tot de oprichting en bloei van ondernemingen in de technologiesector. Die ecosystemen ontwikkelen zich sneller wanneer grote internationale spelers aanwezig zijn, want dat bevordert doorgaans de opkomst van onderling verbonden actoren en van kleinere bedrijven die in hetzelfde segment actief zijn. Ook de universiteiten en de overheid spelen een belangrijke rol bij de creatie van die ecosystemen, waardoor een daadwerkelijke waardeketen kan ontstaan. De concentratie van spelers uit dezelfde activiteitenbranche op een bepaald grondgebied schept een concurrerende omgeving die de consumenten ten goede komt.

Die nieuwe spelers en de digitale economie die errond ontstaat, brengen een ingrijpende revolutie in de dienstensector teweeg. De technologie stelt de leveranciers van de betrokken diensten, alsook de gebruikers ervan, immers in staat los te komen van de klassieke beperkingen op het vlak van ruimte en tijd. Op mobiliteitsgebied heeft die technologische ontwikkeling niet alleen het leven van de gebruikers vergemakkelijkt (bijvoorbeeld door de reserverings- of betalingsprocedures te vereenvoudigen), maar bovendien heeft ze de visie op mobiliteit in het algemeen beïnvloed. Voor het gebruik en het bezit van een persoonlijk voertuig zijn er namelijk diverse alternatieve oplossingen ontstaan (personenvervoer, fietsen, steps, voertuigenverhuur enzovoort).

De opkomst van nieuwe technologie heeft ook gevolgen op wetgevend vlak. Heel vaak werd bij de opstelling van wetgeving geen rekening gehouden met de technologische vooruitgang, waardoor situaties ontstonden die de ontwikkeling van bepaalde sectoren in grote mate

de certains secteurs peut être sérieusement ralenti ou même subir un coup d'arrêt en raison de la caducité de certaines réglementations.

Cette nécessité pour le législateur de rester à la page des évolutions n'est pas neuve. Le "Locomotive Act" de 1865 voté par le Parlement britannique prévoyant des mesures destinées à limiter l'emploi des véhicules à moteur sur la voie publique, par exemple, contraignait les conducteurs britanniques d'être précédés d'un piéton muni d'un drapeau rouge (ou d'une lanterne), marchant à 55 mètres en amont de la voiture. Ce dernier imposait la vitesse et devait avertir les cavaliers et les véhicules hippomobiles de l'approche d'une machine motorisée. Le "Locomotive Act" fut voté à une époque où les seuls véhicules automoteurs étaient d'imposants engins à vapeur. Le développement du moteur à explosion força le législateur britannique à faire évoluer la législation pour faire abroger cette obligation en 1896, soit 31 ans après.

Loin de cette époque révolue, ces trois dernières décennies ont été celles de l'avènement des technologies numériques et de l'informatisation de nombreux processus et services.

Aujourd'hui, à l'image du conducteur britannique de l'époque victorienne précédé d'un homme agitant un drapeau rouge, un certain nombre de services, dont le transport rémunéré de personnes en matière de mobilité, se trouvent limités dans leur développement par des législations qui ne tiennent pas compte des évolutions techniques et technologiques intervenues après leur promulgation.

Face à ces innovations technologiques, les autorités publiques ont un rôle important à jouer en matière de régulation. L'enjeu est de développer une vision commune et cohérente à tous les niveaux de pouvoir. Cette vision commune doit permettre de favoriser l'innovation et l'émergence de ces nouveaux acteurs tout en soutenant la liberté d'entreprendre, corollaire évident d'une société où les contacts et les échanges économiques s'effectuent de manière beaucoup plus instantanée. Le cadre légal doit prendre en compte et anticiper ces bouleversements, à l'image des développements importants ayant suivi la révolution industrielle. L'émergence de nouveaux secteurs ou de nouveaux services ne doit pas être entravée par des législations disparates ou désuètes, les pouvoirs publics ayant la responsabilité de répondre, de manière optimale et le plus rapidement possible, aux évolutions technologiques par le biais de réglementations mettant en place des cadres plus flexibles et plus souples. Une vision cohérente à tous les niveaux de pouvoir, étant donné l'importance de la digitalisation, est indispensable à cet égard. Les habitudes changent et des pans

hebben vertraagd of zelfs hebben doen stikken wegens de onvolkomenheid van sommige regels.

Het is geen nieuw gegeven dat de wetgever bij de tijd moet blijven. In 1865 heeft het Britse Parlement de *Locomotive Act* aangenomen, met daarin maatregelen ter beperking van het gebruik van motorvoertuigen op de openbare weg; de Britse bestuurders werden er bijvoorbeeld toe verplicht om 55 meter vóór hun voertuig een voetganger met een rode vlag (of een lantaarn) te doen lopen. Die seingever bepaalde de snelheid en moest de ruiters en paardenrijtuigen waarschuwen voor het naderende motorvoertuig. De *Locomotive Act* werd aangenomen in een tijd dat de enige motorvoertuigen indrukwekkende stoommachines waren. De ontwikkeling van de ontploffingsmotor dwong de Britse wetgever ertoe om de wetgeving te doen evolueren; in 1896, dus 31 jaar na de invoering ervan, werd die verplichting dan ook afgeschaft.

Die tijd is al lang voorbij en de jongste drie decennia hebben de digitale technologie, alsook de informatisering van talrijke processen en diensten, een hoge vlucht genomen.

Net zoals de Britse chauffeur uit de Victoriaanse tijd zich moest laten aankondigen door een man met een rode vlag, wordt de ontwikkeling van een aantal diensten, waaronder op het vlak van mobiliteit het bezoldigd vervoer van personen, beknot door de uitwerking van wetgeving die geen rekening houdt met de technische en technologische evolutie die plaatsgrijpt na de invoering ervan.

De overheid moet op regelgevend vlak een belangrijke rol spelen in verband met die technologische innovatie. Het is zaak om op alle bestuursniveaus een gemeenschappelijke en samenhangende visie uit te werken. Die gemeenschappelijke visie moet de innovatie en de opkomst van die nieuwe spelers bevorderen en tegelijk de vrijheid van ondernemerschap ondersteunen, want die hangt duidelijk samen met een samenleving waarin de contacten en de economische uitwisselingen veel ogenblikkelijker verlopen. Zoals ten tijde van de grote ontwikkelingen ten gevolge van de industriële revolutie moet in de wetgeving rekening worden gehouden met en worden geanticipeerd op die disruptieve gebeurtenissen. De opkomst van nieuwe sectoren of nieuwe diensten mag niet worden gefnuikt door onzinnige of oubollige wetgeving, want de overheid heeft de verantwoordelijkheid om zo goed en zo snel mogelijk in te spelen op de technologische evolutie via regelgeving die het speelveld flexibeler en soepeler afbakt. Wegens de impact van de digitalisering is ter zake een samenhangende visie op alle beleidsniveaus onontbeerlijk. De gewoonten

entiers de l'économie se transforment. Il ne peut dès lors être concevable que parfois plus de deux décennies de progrès technologiques ne puissent être prises en compte dans la législation existante, menant à des situations indésirables où, au sein d'un même pays, des messages contradictoires sont envoyés à des secteurs d'avenir qui, de surcroît, sont de grands pourvoyeurs d'emploi et des vecteurs d'innovation. L'accent doit être mis sur l'espace nécessaire à l'innovation afin d'anticiper les bonds technologiques sans devoir nécessairement et à chaque fois adapter un cadre légal existant qui est bien souvent beaucoup trop rigide.

Le développement technologique ne débouche par ailleurs pas seulement sur une simplification des usages ou une démocratisation de services existants. Il est partie prenante dans le cadre de la logique de développement durable. À titre d'exemple, l'évolution technologique que nous vivons permet d'exploiter beaucoup plus intelligemment les ressources et d'éviter le gaspillage et la pollution du transport incessant vers des lieux de travail, ainsi que l'occupation systématique de ces lieux de travail par l'ensemble des travailleurs à des heures fixes. En 1987, le Rapport Brundtland, intitulé *"Notre avenir à tous"* et rédigé par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'ONU en vue du Sommet de la Terre, définissait déjà le développement durable comme *"un mode de développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs"*. L'émergence de l'économie collaborative permet à cet égard d'utiliser plus rationnellement les ressources et d'offrir aux générations futures une réponse aux défis de demain.

Prenons, à titre d'exemple, la ressource "voiture" qui est, on le dit souvent, inutilisée à 90 %. Elle reste toute la nuit devant notre habitation et toute la journée devant notre bureau. Il serait autrement plus intelligent de la faire tourner en permanence pour véhiculer qui le désire. Ce sera possible dans le futur avec les voitures autonomes. Les nouvelles sociétés de transports connectés ainsi que les anciennes ayant adapté et modernisé leurs services sont annonciatrices de cette ère nouvelle. Elles permettent aux utilisateurs d'opérer graduellement ce processus de désappropriation de leur véhicule et de voir en celui-ci le service qu'il procure plutôt que l'objet qu'ils possèdent. Le parc automobile, géré de cette façon, peut être divisé par 5, voire davantage. Et les véhicules peuvent même disparaître quasiment totalement pendant la nuit pour aller se ranger gentiment dans des souterrains ou des parkings situés en dehors de la ville.

veranderen en grote delen van de economie ondergaan een transformatie. Het is dan ook onvoorstelbaar dat in de bestaande wetgeving soms geen rekening wordt gehouden met de technologische vooruitgang die al ruim twee decennia aan de gang is en dat daardoor ongewenste situaties ontstaan waarbij binnen één land tegenstrijdige signalen worden gegeven aan toekomstgerichte sectoren die bovendien veel werkgelegenheid creëren en innovatie tot stand brengen. De nadruk moet komen te liggen op de nodige ruimte voor innovatie, teneinde te anticiperen op de technologische sprongen voorwaarts, zonder telkens de bestaande, vaak veel te starre wetgeving te moeten aanpassen.

De technologische ontwikkeling leidt trouwens niet alleen tot een vereenvoudiging van het gebruik van de bestaande diensten of de democratisering ervan. Ze past ook in het streven naar duurzame ontwikkeling. Dankzij de huidige technologische evolutie kunnen wij bijvoorbeeld de natuurlijke rijkdommen veel slimmer ontginnen, verspilling voorkomen, vervuiling door voortdurend transport naar de werkplek terugdringen, alsook beletten dat de desbetreffende werkplekken stelselmatig door alle werknemers op vaste uren worden ingenomen. In 1987 bracht de *World Commission on Environment and Development* van de Verenigde Naties met het oog op de *Earth Summit* het Brundtland-rapport uit; daarin werd duurzame ontwikkeling al als volgt omschreven: *"Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs."* In dat opzicht kan de opkomst van de deeleconomie leiden tot een rationeler gebruik van de hulpbronnen en de toekomstige generaties een antwoord aanreiken op de uitdagingen van morgen.

Nemen we het voorbeeld van de wagen als hulpbron. Hoe vaak horen we niet dat die 90 % van de tijd onbenut blijft. Hij staat heel de nacht voor onze woning en heel de dag voor ons kantoor. Het zou verstandiger zijn dat een wagen permanent draait om wie dat wenst te vervoeren. In de toekomst zal zulks dankzij autonome wagens mogelijk zijn. De nieuwe digitaal verbonden transportmaatschappijen, alsook de oude die hun dienstverlening hebben aangepast en gemoderniseerd, kondigen dat nieuwe tijdperk al aan. Zij bieden de gebruikers de mogelijkheid om geleidelijk af te stappen van het bezit van hun wagen en die wagen te beschouwen als een dienst in plaats van een voorwerp dat zij bezitten. Indien het wagenpark aldus zou worden beheerd, zou het meer dan vijf keer kleiner kunnen worden. 's Nachts zouden de voertuigen zelfs helemaal uit het straatbeeld kunnen verdwijnen, omdat ze zichzelf zouden parkeren in ondergrondse garages of op parkings buiten de steden.

La révision des textes régissant aujourd'hui le secteur du transport de personnes permet au législateur de poursuivre un double but: celui de répondre aux besoins du citoyen au regard de sa mobilité, tout en privilégiant cette approche de partage des moyens de transport qui permet à la génération actuelle de prendre en compte les besoins de la future génération en diminuant sa dépendance envers l'automobile personnelle.

L'apparition d'acteurs technologiques engendre également une profonde mutation de l'économie et du marché du travail et transforme la manière de considérer l'entrepreneuriat. Entreprendre ne nécessite plus nécessairement de lourds investissements initiaux. Concrètement, dans notre société digitale, tout individu peut essayer de développer son activité quand il le souhaite et avec pour seul matériel quelques outils du quotidien accessibles à la plupart (portables, adresses mails, smartphones, GPS, espaces de coworking, véhicules intelligents, etc.). Ces outils sont autant d'opportunités pour des personnes, même peu qualifiées ou pour certaines fort éloignées du marché de l'emploi ou de l'idée même de devenir indépendantes, de tenter leur chance et d'exercer une activité en qualité d'entrepreneur. Lorsque ces travailleurs-entrepreneurs font le choix d'une trajectoire professionnelle flexible et indépendante, l'État, loin de les entraver, a le devoir de répondre présent et de faciliter ce choix courageux. La flexibilité, la capacité d'adaptation, mais aussi la capacité de se réinventer et d'innover deviennent des éléments déterminants caractérisant les nouvelles carrières dans le digital, pour les indépendants comme pour les employés. L'accent doit être mis sur l'apprentissage tout au long de la vie afin de continuer d'être acteurs de cette innovation et ainsi de s'adapter aux exigences d'un monde en perpétuelle évolution. Encourager plutôt que dissuader, inciter plutôt que contraindre, donner les outils favorisant la liberté et permettre à chacun de façonner son propre chemin professionnel, telles sont donc les véritables missions du secteur public à tous les niveaux de pouvoir, la nouvelle donne technologique permettant aux citoyens de créer davantage de richesse en entreprenant.

Le renforcement de cet esprit d'entreprendre est une priorité. Au cours de ces dernières années, le nombre d'indépendants continue d'augmenter de manière importante, ce qui est le signe d'une volonté de plus en plus grande des citoyens d'être libres et de décider de leurs activités et des modalités de celles-ci. Au 31 décembre 2019, la Belgique comptait 1 145 015 travailleurs indépendants et aidants. D'après le Syndicat Neutre pour Indépendants (SNI), le nombre de jeunes indépendants

De herziening van de vigerende regelgeving betreffende de sector van het personenvervoer zou de wetgever in staat stellen twee doelstellingen te verwezenlijken. Er zou namelijk een antwoord worden geboden op de mobiliteitsbehoeften van de burger en tegelijk zou door in te zetten op dat gedeeld gebruik van vervoermiddelen de huidige generatie de mogelijkheid krijgen haar afhankelijkheid van de persoonlijke wagen te verminderen en aldus rekening te houden met de behoeften van de toekomstige generaties.

De opkomst van technologische spelers zorgt voorts voor een ingrijpende verandering van de economie en van de arbeidsmarkt; ook de kijk op ondernemerschap wordt erdoor veranderd. Ondernemen gaat niet langer noodzakelijkerwijze gepaard met forse investeringen in de beginfase. In de huidige digitale samenleving kan eenieder om het even wanneer zijn activiteit proberen te ontwikkelen, met slechts een paar hulpmiddelen waar de meeste mensen doorgaans toegang toe hebben (laptops, e-mailadressen, smartphones, gps, *coworking*-ruimtes, slimme voertuigen enzovoort). Zelfs voor wie laaggeschoold is of erg ver staat van de arbeidsmarkt of van het idee om zelfstandige te worden, betekenen die hulpmiddelen kansen. Het zijn mogelijkheden om hun geluk te beproeven en als ondernemer een activiteit uit te oefenen. Wanneer die werkenden-ondernemers een soepel en onafhankelijk loopbaanpad kiezen, heeft de Staat de plicht hen niet in de weg te staan, maar hen integendeel bij te staan en die moedige keuze te vergemakkelijken. De nieuwe loopbanen in de digitale sector, van zowel de zelfstandigen als de werknemers, worden gekenmerkt door die soepelheid, door het vermogen om zich aan te passen, maar ook door het vermogen om zichzelf steeds opnieuw uit te vinden en te innoveren. De nadruk moet op levenslang leren komen te liggen, teneinde leidende spelers van deze innovatie te blijven en zich zodoende te kunnen aanpassen aan de eisen van een voortdurend veranderende wereld. Aanmoedigen in plaats van te ontmoedigen, aansporen in plaats van te dwingen, de hulpmiddelen aanreiken tot meer vrijheid en eenieder in de mogelijkheid stellen het eigen beroepspad vorm te geven: dat is waar alle bevoegdheidsniveaus van de overheid zich écht op zouden moeten toeleggen. De nieuwe technologische wereld biedt de burgers immers de kans meer welvaart te creëren door te ondernemen.

Die ondernemersgeest aanscherpen is dan ook een prioriteit. De jongste jaren is het aantal zelfstandigen aanzienlijk blijven toenemen. Dat is een teken van een groeiend verlangen van de burgers om vrij te zijn en zelf te beslissen over hun activiteiten en de omstandigheden waarin ze werken. Op 31 december 2019 telde België 1 145 015 zelfstandigen en zelfstandige helpers. Het Neutraal Syndicaat voor Zelfstandigen (NSZ) stelt dat het aantal jonge zelfstandigen de afgelopen 10 jaar met

a également augmenté de plus de 26 % durant ces 10 dernières années. Cette évolution positive s'explique entre autres par la numérisation qui permet de créer une activité nécessitant de faibles coûts de démarrage. L'apparition d'acteurs technologiques permet ainsi aux travailleurs qui le désirent de dessiner la carrière qu'ils souhaitent développer, en pratiquant leurs activités professionnelles en fonction des modalités qu'ils déterminent, et donnant lieu soit à un revenu d'appoint, soit à une source principale de revenus. Les pouvoirs publics doivent pouvoir encourager à cet égard les deux formes d'activités et s'assurer de la juste application des dispositions légales applicables aux différents régimes.

L'arrivée de nouveaux acteurs comporte également de nombreux avantages pour les consommateurs. Lorsqu'une catégorie socio-professionnelle jouit d'une rente de situation et d'un marché captif au sein duquel la concurrence est quasiment inexistante, les possibilités de réforme sont très difficiles. Il en résulte une interdiction d'accès au marché pour un grand nombre de consommateurs n'ayant pas les moyens de payer les prix élevés pratiqués.

L'économiste G. Tullock a, dans ses travaux sur les rentes économiques, démontré que la recherche de rente profite à certaines entreprises privilégiées, et ce au détriment de la société. Ces entreprises et associations sectorielles disposent de surcroît de relais importants, l'industrie du taxi ayant, à titre d'exemple, dépensé aux États-Unis 3 500 fois plus d'argent en donations diverses durant les campagnes électorales que tous les acteurs privés rassemblés de la mobilité partagée¹. Ces rentes de situation peuvent également être renforcées par des législations qui ne reflètent pas dans l'économie réelle les derniers développements technologiques. Citons, encore à titre d'exemple, l'ordonnance du 27 avril 1995 de la Région de Bruxelles-Capitale relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, adoptée à l'heure où la téléphonie mobile et internet étaient à leurs premiers balbutiements, qui constitue un exemple de frein à l'arrivée sur le marché de nouveaux acteurs, renforçant dès lors ces rentes de situation. La concurrence, elle, permet un décollage économique prodigieux et se traduit, dans le secteur de la mobilité, en une offre de transport rémunéré répondant aux besoins. La logique corporatiste dresse *a contrario* un mur infranchissable entre la demande importante et une offre potentielle car l'offre est détenue exclusivement par les acteurs réguliers d'un système réglementé, les

ruim 26 % is gestegen. Die positieve ontwikkeling wordt onder meer verklaard door de digitalisering, waardoor tegen lage kosten een activiteit kan worden opgestart. Zodoende biedt de opkomst van technologische spelers de werknemers die dat willen de mogelijkheid om vorm te geven aan de loopbaan die zij voor ogen hebben. Zij kunnen hun beroepswerkzaamheden uitoefenen onder omstandigheden die ze zelf bepalen, en die een bijkomend inkomen dan wel een primaire bron van inkomsten vormen. Tegen die achtergrond moet de overheid de beide vormen van activiteit kunnen aanmoedigen en toezien op de juiste toepassing van de op de verschillende stelsels toepasselijke wettelijke bepalingen.

De opkomst van nieuwe spelers heeft ook veel voordelen voor de consument. Wanneer een sociale beroepsgroep een economische rente (= een surpluswinst) geniet dankzij een gesloten markt met vrijwel geen concurrentie, zijn de mogelijkheden tot hervorming erg beperkt. Een gevolg daarvan is dat veel consumenten geen toegang hebben tot de markt, omdat de gangbare prijzen te hoog zijn.

De econoom G. Tullock heeft in zijn werk inzake economische modellen aangetoond dat het nastreven van economische rente bepaalde bevoorrechte bedrijven ten goede komt, maar ten nadele gaat van de samenleving. Die bedrijven en brancheverenigingen hebben daarenboven belangrijke contacten. Zo heeft de taxi-industrie in de Verenigde Staten tijdens de verkiezingscampagnes 3 500 keer meer geld uitgegeven aan verschillende donaties dan alle particuliere spelers van de deelmobiliteit samen¹. Die economische rente kan voorts in de hand worden gewerkt door wetgeving die de jongste technologische ontwikkelingen in de reële economie niet weerspiegelt. Ter illustratie: de ordonnantie van 27 april 1995 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur werd aangenomen toen mobiele telefonie en internet nog in de kinderschoenen stonden. Die ordonnantie vormt een voorbeeld van een rem op de potentiële toetreding van nieuwe spelers tot de relevante markt, waardoor de economische rente *de facto* in stand wordt gehouden. Concurrentie maakt het daarentegen mogelijk uit de economische stagnatie los te komen. In de mobiliteitssector komt dit tot uiting in een bezoldigd vervoersaanbod dat aan de behoeften voldoet. De corporatistische logica trekt *a contrario* een onoverkomelijke muur op tussen de aanzienlijke vraag

¹ Rauch, Daniel and Schleicher, David, Like Uber, But for Local Governmental Policy: The Future of Local Regulation of the 'Sharing Economy' (January 14, 2015), p. 24, George Mason Law & Economics Research Paper No. 15-01, Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2549919> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2549919>.

¹ Rauch, Daniel en Schleicher, David, *Like Uber, But for Local Governmental Policy: The Future of Local Regulation of the 'Sharing Economy'* (14 januari 2015), blz. 24, George Mason Law & Economics Research Paper, nr. 15-01, raadpleegbaar op SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2549919> of <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2549919>.

rentes de situation ne favorisant ni la concurrence ni l'innovation. Les comparaisons internationales confirment sans ambages cette grille de lecture, Bruxelles comptant, à la suite de l'exemple précité, un nombre d'opérateurs de transport rémunéré de personnes parmi les plus bas d'Europe avec un ratio de licences de 1,35/1000 habitants alors qu'Amsterdam en compte 4,84/1000 habitants, Paris 5,56/1000 habitants et Londres 11,67/1000 habitants. En d'autres termes, un marché ouvert et concurrentiel permet d'augmenter l'offre, de répondre aux besoins et de permettre l'émergence de nouveaux acteurs.

Au niveau mondial, cette émergence se voit particulièrement dans le secteur du transport. Selon une étude du cabinet PricewaterhouseCoopers (PwC), sur près de 300 entreprises créées en Europe, celles spécialisées dans les transports collaboratifs génèrent le plus de revenus. À lui seul, le secteur des transports représente actuellement, selon cette étude, près de la moitié du chiffre d'affaires de l'économie collaborative. La mutation profonde entraînée par l'économie collaborative et les technologies ayant permis son essor, influence à titre d'exemple une vision de la mobilité "intermodale" axée sur la diminution des trajets automobiles individuels permettant, notamment, de lutter contre le phénomène des voitures ne transportant que le seul conducteur, également appelé "autosolisme", qui est l'une des causes de la congestion routière.

Le cas le plus emblématique de ces dernières années a eu lieu en matière de développement de services de location de véhicules avec chauffeur qui a permis à un grand nombre de chauffeurs en Belgique, qu'ils soient bruxellois, wallons ou flamands, de pouvoir, au moyen d'une licence donnant accès à la profession de chauffeur de limousines (LVC), utiliser un véhicule agréé pour transporter des tiers contre une rémunération via une application mobile. Ces sociétés ont révolutionné le secteur, ce qui a indéniablement poussé tout le secteur, en ce compris les sociétés de taxis "traditionnels", vers une plus grande digitalisation, une diminution des intermédiaires opérant entre "offeurs" et "demandeurs", une amélioration de la qualité des services, une amélioration des prix pour les consommateurs et au final à populariser ce type de service. De nouveaux services se développent pour les particuliers, les entreprises et les familles (par exemple le recours accru au transport rémunéré de personnes pour aller et revenir du restaurant ou de soirées, ce qui permet de limiter les risques liés à la prise de boissons alcoolisées avant de prendre le volant, ou le développement de services de voiturage sécurisés bénéficiant aux enfants qui libèrent les parents de la tâche d'assurer eux-mêmes leurs besoins de

en un potentiel aanbod, daar het aanbod uitsluitend wordt voorbehouden aan de reguliere spelers in een gereguleerd systeem. Derhalve staat de economische rente concurrentie en innovatie in de weg. Die benadering wordt door de internationale vergelijkingen rondit bevestigd: het aantal operatoren van bezoldigd personenvervoer in Brussel is met 1,35 vergunninghouders per 1000 inwoners een van de laagste van Europa. Ter vergelijking: Amsterdam heeft 4,84 vergunninghouders per 1000 inwoners, Parijs 5,56 en Londen 11,67. Een open markt met een volop spelende concurrentie zal met andere woorden tot een groter aanbod leiden, aan de behoeften voldoen en de opkomst van nieuwe spelers mogelijk maken.

Wereldwijd is die opkomst vooral zichtbaar in de vervoerssector. Uit een studie van het bureau PricewaterhouseCoopers (PwC) blijkt dat, van de ongeveer 300 in Europa opgerichte bedrijven, de in deelvervoer gespecialiseerde ondernemingen de grootste inkomsten genereren. De studie stelt voorts dat alleen al de vervoerssector thans goed is voor bijna de helft van de omzet van de deeleconomie. De door de deeleconomie op gang gebrachte diepgaande evolutie en de technologieën die de grote bloei ervan mogelijk hebben gemaakt, beïnvloeden een "intermodale" mobiliteitsvisie die gericht is op de vermindering van het aantal individuele trajecten met de auto. Daardoor kan onder meer één van de oorzaken van de files worden aangepakt, namelijk het "autosolisme" (waarbij de auto's alleen de bestuurder ervan vervoeren).

Het meest emblematische geval van de jongste jaren betreft de ontwikkeling in de verhuur van voertuigen met chauffeur. Veel Belgische chauffeurs (Brusselaars, Walen en Vlamingen) mochten, mits ze LVC-houder (licentie voor verhuurwagens met chauffeur) waren, met een erkend voertuig diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer verrichten, via een mobiele applicatie. Het initiatief zorgde voor een aardschok en heeft de hele sector (de traditionele taxidiensten inbegrepen) onmiskienbaar in de richting van meer digitalisering en van minder schakels tussen vraag- en aanbodzijde gestuwd, met een betere kwaliteit van de dienstverlening, lagere prijzen voor de consumenten en uiteindelijk ook de vulgarisering van dergelijke diensten tot gevolg. Er worden nieuwe diensten ontwikkeld voor particulieren, bedrijven en gezinnen (men denke aan het toegenomen bezoldigd personenvervoer bestemd voor wie op restaurant of naar een feest gaat, waardoor de risico's als gevolg van rijden onder invloed van alcohol kunnen worden beperkt, of de veilige autodeeldiensten specifiek voor kinderen, waardoor de ouders niet langer zelf in die mobiliteitsbehoeften moeten voorzien). Die uitbreiding komt sterk tot uiting in de cijfers: tussen 2013 en 2019 groeide de markt van de verhuurwagens met chauffeur

mobilité). Cette expansion se traduit de manière inexorable dans les chiffres: entre 2013 et 2019, le marché des voitures de location avec chauffeur est passé de 68 à près de 1000 véhicules à Bruxelles. S'agissant du nombre d'exploitants, l'on observe une augmentation de plus de 1 000 % depuis 2015. Dans toutes les études et enquêtes d'opinions menées auprès de ces nouveaux entrepreneurs, la liberté permise par ce mode de travail constitue le premier facteur de lancement de l'activité.

Il appartient à présent aux pouvoirs publics, tous niveaux de pouvoir confondus, d'avancer. La révolution technologique que nous connaissons est une tendance mondiale qu'il est illusoire de vouloir réprimer. Au lieu d'écarter d'un revers de la main les évolutions que nous offrent les avancées technologiques en matière de services, de protection de l'environnement et de développement économique, le législateur doit embrasser ce changement et prendre en compte les besoins et les aspirations de nos concitoyens.

Ces changements numériques offrent également des opportunités importantes en matière d'emplois et permettent l'émergence d'un grand nombre de nouveaux secteurs et d'activités et un enrichissement de l'offre de services à valeur sociale ajoutée destinés à l'ensemble de la population. Le monde du travail s'est de tout temps adapté aux divers changements technologiques, non pas en les réprimant, mais en les encadrant et en permettant leur essor.

Face aux évolutions rapides observées dans le secteur de la mobilité, soutenues par l'émergence de nouveaux acteurs, les autorités publiques ont un rôle important à jouer en matière de régulation: l'enjeu est de réussir à articuler les initiatives portées par le secteur privé avec les services de transports publics tout en favorisant l'innovation, en amenant un enrichissement de l'offre, un haut niveau de service et en offrant la possibilité de réduire la part du recours individuel à la voiture lorsque la situation propre à chacun le permet.

Nathalie GILSON (MR)

in Brussel van 68 naar ongeveer 1 000 voertuigen. Het aantal operatoren is sinds 2015 met meer dan 1 000 % gestegen. In alle onder die nieuwe ondernemers uitgevoerde onderzoeken en opiniepeilingen wordt de door die manier van werken geboden vrijheid vermeld als hoofdreden om de activiteit op te starten.

Het is thans aan de overheid, ongeacht het bevoegdheidsniveau, om stappen vooruit te zetten. De technologische revolutie is een wereldwijde trend. Die willen onderdrukken is niet realistisch. In plaats van de door de technologische vooruitgang aangereikte veranderingen qua dienstverlening, milieubescherming en economische ontwikkeling af te wijzen, moet de wetgever die verandering omarmen en rekening houden met de behoeften en de verlangens van de Belgische burgers.

Die digitale veranderingen bieden ook aanzienlijke kansen op het gebied van werkgelegenheid, maken de opkomst mogelijk van een groot aantal nieuwe sectoren en activiteiten, en zorgen voor een verrijking van het dienstenaanbod met een maatschappelijke meerwaarde voor de gehele bevolking. De arbeidswereld heeft zich altijd aangepast aan de verschillende technologische veranderingen, niet door ze te onderdrukken, maar door te voorzien in flankerende bepalingen en door hun ontwikkeling toe te staan.

Gelet op de snelle ontwikkelingen in de mobiliteitssector, die worden gestuurd door de opkomst van nieuwe spelers, is voor de overheid een belangrijke regulerende rol weggelegd. Het komt erop aan de door de privésector gedragen initiatieven en de diensten inzake openbaar vervoer op elkaar af te stemmen en daarbij de innovatie te stimuleren, door te zorgen voor een ruimer aanbod. Dat is realiseerbaar door een hoog dienstverleningsniveau aan te bieden en door het voor eenieder mogelijk te maken om het individueel autogebruik te verminderen, rekening houdend met zijn eigen situatie.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant que les nouveaux acteurs technologiques et l'économie numérique qui se crée autour de ceux-ci, opèrent une véritable révolution dans le secteur des services;

B. considérant que cette révolution est vectrice de progrès, bénéficiant tant aux personnes qui reçoivent les services qu'à celles qui les offrent, et que les pouvoirs publics assument la responsabilité de développer un cadre légal cohérent permettant de favoriser le déploiement de ces progrès;

C. considérant que l'innovation et l'émergence de nouveaux acteurs technologiques offrent un nombre considérable d'opportunités en matière de liberté d'entreprendre, corollaire évident d'une société au sein de laquelle les contacts et les échanges économiques s'effectuent de manière beaucoup plus instantanée et directe;

D. considérant que face aux évolutions rapides caractérisant le secteur de la mobilité, soutenues par l'émergence de nouveaux acteurs, les autorités publiques ont un rôle important à jouer en matière de régulation afin de favoriser cette émergence tout en assurant des conditions de concurrence équitable au bénéfice du consommateur;

E. considérant que l'émergence des technologies et de l'économie collaborative permet d'utiliser plus rationnellement les ressources et d'offrir aux générations futures une réponse aux défis qu'ils devront affronter;

F. considérant que la liberté d'entreprendre est garantie par les articles II.3 et II.4 du Titre 3 du Livre II du Code de droit économique et que l'article 23 de la Constitution peut également être interprété comme étant une transposition à l'échelon constitutionnel de la liberté d'entreprendre;

G. vu l'accord de gouvernement du 30 septembre 2020 qui prévoit, en son point 2.3. Entrepreneuriat, p. 43, d'améliorer le statut social des indépendants et de soutenir l'entrepreneuriat en accordant notamment une attention particulière "aux personnes actives de manière structurelle dans l'économie de plate-forme afin de leur offrir de bonnes conditions de travail et une meilleure protection sociale";

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

A. overwegende dat de nieuwe technologiespelers en de digitale economie waarvan zij de spil vormen, een ware revolutie in de dienstensector met zich brengen;

B. overwegende dat die revolutie een katalysator van vooruitgang is, die zowel dienstenontvangers als dienstenaanbieders ten goede komt; voorts overwegende dat de overheden de verantwoordelijkheid nemen om werk te maken van een samenhangend wettelijk kader dat de uitrol van die vooruitgang bevordert;

C. overwegende dat innovatie en de opkomst van nieuwe technologiespelers aanzienlijke kansen bieden wat vrijheid van ondernemen betreft; dit is een logisch gevolg van de evolutie naar een samenleving waarin contacten en economische uitwisselingen veel meer rechtstreeks en onmiddellijk plaatsvinden;

D. overwegende dat de overheden in die typisch voor de mobiliteitssector snelle evolutie, die wordt gestuurd door de opkomst van nieuwe spelers, een belangrijke rol inzake regulering hebben teneinde de activiteiten van die nieuwe spelers te bevorderen en tegelijk de voorwaarden voor eerlijke concurrentie in het belang van de consument te verzekeren;

E. overwegende dat de opkomst van deelplatform-technologieën en de evolutie naar een deeleconomie een rationelere inzet van middelen mogelijk maken en de toekomstige generaties een antwoord bieden op de uitdagingen waarvoor ze zullen komen te staan;

F. overwegende dat de vrijheid van ondernemen wordt gewaarborgd door de artikelen II.3 en II.4 van Titel 3, Boek II, van het Wetboek van Economisch Recht en dat artikel 23 van de Grondwet eveneens kan worden geïnterpreteerd als een grondwettelijke verankering van de vrijheid van ondernemen;

G. gelet op het regeerakkoord van 30 september 2020, waarin op bladzijde 43, in punt 2.3. met als titel 'Ondernemerschap', de verbetering van het sociaal statuut van de zelfstandigen en de ondersteuning van het ondernemerschap worden aangekondigd; daarbij gaat bijzondere aandacht uit naar "de personen die structureel actief zijn in de platformeconomie, teneinde hen goede werkomstandigheden en een betere sociale bescherming te bieden";

H. vu la loi-programme du 1^{er} juillet 2016, instaurant, en son Titre II, Chapitre II, les principes de l'économie collaborative;

I. vu le nombre toujours croissant de travailleurs exerçant leurs activités sous le statut social des travailleurs indépendants dans les secteurs des plateformes collaboratives et/ou du transport de personnes;

K. considérant la nécessité d'une vision commune intégrant tous ces nouveaux modes de transport reliant les différentes entités du pays;

L. considérant que l'arrivée de nouveaux acteurs technologiques sur le marché comporte de nombreux avantages pour les consommateurs;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d'entamer une discussion avec les Régions afin de développer une vision commune et cohérente à tous les niveaux de pouvoir permettant la création et le déploiement d'entreprises relevant du secteur technologique;

2. de soutenir par tous les moyens, qu'ils soient fiscaux, sociaux ou légaux, le droit d'entreprendre tel que défini dans le Code de droit économique;

3. de reconnaître l'importance de la technologie et de la digitalisation des services comme vectrices de création d'emplois et d'opportunités d'entreprendre;

4. de demander aux entités, tant fédérale que fédérées, de lever toutes les contraintes légales et corporatistes qui peuvent/pourraient constituer une atteinte à la liberté d'entreprendre;

5. de faire en sorte, en ce compris dans ses contacts avec les autres niveaux de pouvoir, que l'apparition d'acteurs technologiques permette aux travailleurs qui le désirent de tracer et choisir la carrière qu'ils souhaitent, et ce faisant de consacrer le lien entre entrepreneuriat, digitalisation et émergence d'une nouvelle économie de services visant à mettre en relation les fournisseurs de services et les usagers;

6. de soutenir, dans le cadre des discussions avec les Régions, la possibilité de partenariats entre les services existants et les nouveaux acteurs émergents, entre autres dans le secteur de la mobilité;

7. d'apporter de la cohérence entre les politiques régionales et fédérales quant à l'approche relative aux

H. gelet op de programmawet van 1 juli 2016, die in Titel II, Hoofdstuk II, de grondslagen van de deeleconomie vastlegt;

I. gelet op het steeds grotere aantal werknemers die hun activiteiten in de sectoren van de deelplatformen en/of het vervoer van personen uitoefenen, daarbij gebruik makend van het sociaal statuut van zelfstandige;

K. gelet op de nood aan een gemeenschappelijke visie die rekening houdt met al deze nieuwe vervoerwijzen die de verschillende entiteiten van het land met elkaar verbinden;

L. overwegende dat de komst van nieuwe technologiespelers op de markt de consument talrijke voordelen biedt;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. overleg met de gewesten te initiëren teneinde over de bevoegdheidsniveaus heen een gezamenlijke en samenhangende visie te ontwikkelen die de opstart en de uitbouw van technologiebedrijven bevordert;

2. het recht om te ondernemen, zoals dat in het Wetboek van Economisch Recht werd vastgelegd, met alle middelen (fiscaal, wettelijk en qua sociaal statuut) te ondersteunen;

3. te erkennen dat technologie en de digitalisering van diensten belangrijke hefboomen zijn voor jobcreatie en kansen scheppen tot ondernemen;

4. zowel de federale overheid als de deelstaten te verzoeken alle wettelijke en corporatistische belemmeringen weg te nemen die een aanslag op de vrijheid van onderneming kunnen/zouden kunnen vormen;

5. ervoor te zorgen, óók in haar contacten met de andere bevoegdheidsniveaus, dat werknemers desgewenst in de opkomende technologiesector hun eigen loopbaan kunnen uitzetten en kiezen; hiermee zou men de band verstevigen tussen ondernemerschap, digitalisering en de opkomst van een nieuwe diensteneconomie, waarbij men bruggen bouwt tussen leveranciers en gebruikers van diensten;

6. bij de besprekingen met de gewesten haar steun te verlenen aan mogelijke partnerschappen tussen bestaande diensten en nieuwe spelers, onder andere in de mobiliteitssector;

7. de samenhang te verzekeren tussen het gewestelijke en het federale beleid met betrekking tot de aanpak van

nouveaux acteurs technologiques actifs, entre autres, dans le secteur de la mobilité;

8. d'effectuer une analyse de la situation dans d'autres pays pour examiner la manière dont les freins au développement des acteurs technologiques ont pu être levés et d'évaluer la possibilité de mise en œuvre effective de ces solutions en Belgique.

4 novembre 2021

Nathalie GILSON (MR)

de op de markt actieve opkomende technologiespelers, onder andere in de mobiliteitssector.

8. de situatie in andere landen te onderzoeken om na te gaan hoe belemmeringen voor de ontwikkeling van die spelers aldaar konden worden weggewerkt, alsmede de mogelijkheid van een daadwerkelijke implementatie van die oplossingen in België te evalueren.

4 november 2021