

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE 2019

4 octobre 2019

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à soutenir le développement
de l'économie collaborative
dans le secteur de la mobilité**

(déposé par M. Emmanuel Burton et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

BUITENGEWONE ZITTING 2019

4 oktober 2019

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de steun
aan de ontwikkeling van de deeleconomie
in de mobiliteitssector**

(ingediend door de heer Emmanuel Burton c.s.)

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
sp.a	: socialistische partij anders
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 (beige gekleurd papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Une mutation profonde du secteur des transports

Beaucoup d'indicateurs démontrent que l'on assiste à une mutation profonde du secteur des transports, mutation portée en partie par l'arrivée de nouveaux acteurs privés qui sont poussés par l'économie collaborative.

L'économie collaborative se fonde sur le principe d'une économie du partage ou d'échange entre pairs (professionnel ou particulier). Ces échanges peuvent concerner des biens (véhicule, logement, outil, emplacement de parking, etc.), des services (covoiturage, bricolage, etc.), des connaissances (cours d'informatique, communauté d'apprentissage, etc.).

Ces échanges par l'intermédiaire d'une plateforme numérique de mise en relation peuvent être soit rémunérés par des transactions à caractère lucratif ou non (vente, location, prestation de service), soit pratiqués sans transaction monétaire (don, volontariat, troc)¹.

Différents secteurs d'activités sont plus directement concernés par l'économie collaborative dont le transport (location de véhicules entre particuliers, covoiturage, échange ou revente de billets de transport, livraison collaborative...).

Précisons également que, selon une étude du cabinet PWC², 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 complète/influence/incite 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.

¹ <https://economie.fgov.be/fr/themes/entreprises/economie-durable/economie-collaborative/leconomie-collaborative-en>

² PWC, "Economie collaborative: prévision de 83 milliards d'euros de chiffre d'affaires en Europe d'ici 2025", communiqué de presse, le 5 septembre 2016. <https://www.pwc.fr/fr/espace-presse/communiqués-de-presse/2016/septembre/economie-collaborative-prevision-de-83-milliards-d-euros-ca.html>

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Een diepgaande verandering van de vervoersector

Tal van indicatoren geven aan dat de vervoersector een diepgaande verandering doormaakt, ten dele dankzij de komst van nieuwe privéspelers, met de deeleconomie als drijfveer.

De deeleconomie berust op het principe van het delen of het uitwisselen tussen gelijken (professionelen of particulieren). Het kan daarbij gaan om goederen (voertuig, woning, werktuig, parkeerplaats enzovoort), diensten (carpoolen, klussen enzovoort) of kennis (informaticalessen, leergemeenschappen enzovoort).

Dergelijke uitwisselingen via een digitaal contactplatform kunnen worden vergoed aan de hand van transacties met of zonder winstoogmerk (verkoop, verhuur, dienstverlening) of kunnen worden uitgevoerd zonder financiële transacties (gift, vrijwilligerswerk, ruil)¹.

De deeleconomie betreft rechtstreeks meerdere sectoren, waaronder de vervoersector (autoverhuur tussen particulieren, autodelen, ruil of verkoop van vervoertickets, collaboratieve levering enzovoort).

Er kan ook worden aangestipt dat, volgens een studie van het bureau PWC² van de bijna 300 in Europa opgerichte bedrijven de in deeltransport gespecialiseerde ondernemingen de grootste inkomsten genereren. Volgens die studie is de vervoersector alleen momenteel goed voor de helft van de omzet van de deeleconomie.

De door de deeleconomie op gang gebrachte diepgaande verandering vervolledigt, beïnvloedt en stimuleert 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).

¹ <https://economie.fgov.be/nl/themas/ondernemingen/duurzame-economie/deeleconomie/de-deeleconomie-de-praktijk>

² PWC France, "Economie collaborative: prévision de 83 milliards d'euros de chiffre d'affaires en Europe d'ici 2025", persbericht, 5 september 2016. <https://www.pwc.fr/fr/espace-presse/communiqués-de-presse/2016/septembre/economie-collaborative-prevision-de-83-milliards-d-euros-ca.html>

2. De quelle consommation collaborative parle-t-on en matière de transport?

Il est difficile d'être exhaustif car de nouvelles formes de consommation collaborative apparaissent régulièrement. Citons, par exemple, les trottinettes en libre-service qui sont récemment apparues un peu partout dans le monde, sous l'impulsion d'acteurs d'abord locaux puis internationaux (ex. Uber, Lime, etc.).

2.1. Les véhicules avec chauffeurs

Par "véhicules avec chauffeur", nous visons les taxis, les taxis collectifs et la location de véhicules avec chauffeur (autrement appelée "service limousine").

Ces moyens de transport doivent certainement être pris en compte dans le cadre des déplacements intermodaux dans la mesure où ils constituent, par exemple, un complément nécessaire aux transports en commun pour les trajets nocturnes.

Les taxis constituent un secteur classique qui tend à évoluer vers plus de digitalisation (avec la géolocalisation via application mobile, le paiement en ligne, etc.).

Le service de taxis reste cependant assez onéreux en comparaison avec d'autres modes de transport. C'est pourquoi, de nouvelles formules se développent grâce à l'utilisation des nouvelles technologies, comme par exemple la mutualisation des courses.

Les taxis collectifs constituent un autre type de "véhicule avec chauffeur". Par exemple, le service "Collecto" développé par les autorités publiques bruxelloises est un service très flexible et bon marché: il est disponible 7 jours sur 7 entre 23 heures et 6 heures du matin sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce service est assuré par un ensemble de taxis classiques regroupant plusieurs clients voulant effectuer une course sur un même trajet. *Collecto* propose actuellement plus de 200 points de départ (situés à des arrêts de la STIB), signalés par un panneau reprenant le logo de *Collecto*. Les taxis collectifs complètent ainsi le réseau de bus de nuit de la STIB proposé le week-end.

Le cas le plus emblématique de ces dernières années en matière de développement de service de location de véhicules avec chauffeur est sans aucun doute celui de l'entreprise Uber. En ayant proposé à des particuliers "non professionnels" d'utiliser leurs propres véhicules pour transporter des tiers contre une rémunération via son application mobile, Uber a révolutionné le secteur, causant au passage de vives réactions de la part des acteurs établis (société de taxis).

2. Over welke deelconsumptie gaat het op het vlak van vervoer?

Het is moeilijk om ter zake volledig te zijn omdat regelmatig nieuwe vormen van deelconsumptie verschijnen, zoals de deelsteps die onder invloed van aanvankelijk lokale en later internationale spelers recent zowat overal ter wereld zijn opgedoken (bijvoorbeeld Uber, Lime enzovoort).

2.1. De voertuigen met chauffeur

Met "voertuigen met chauffeur" worden taxi's, deel-taxi's en de verhuur van voertuigen met chauffeur (ook "limousinediensten" genoemd) bedoeld.

In het raam van de intermodale verplaatsingen moet met die transportmiddelen beslist rekening worden gehouden, want zij vormen bijvoorbeeld voor 's nachts afgelegde trajecten een noodzakelijke aanvulling op het openbaar vervoer.

Het taxivervoer is een traditionele sector die een evolutie naar meer digitalisering doormaakt (met plaatsbepaling via mobiele apps, onlinebetaling enzovoort).

De taxidiensten blijven echter vrij duur vergeleken met andere transportmiddelen. Daarom ontwikkelen zich dankzij het gebruik van nieuwe technologieën nieuwe formules, zoals het delen van de ritten.

De deeltaxi's zijn een andere vorm van "voertuig met chauffeur". Zo is de door de Brusselse overheid ontwikkelde dienst "Collecto" heel flexibel en goedkoop. Die dienst is beschikbaar 7 dagen op 7 tussen 23 uur 's avonds en 6 uur 's ochtends op heel het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hij wordt verleend door een aantal traditionele taxi's waarin meerdere klanten worden samengebracht die een rit met hetzelfde traject willen maken. *Collecto* heeft momenteel meer dan 200 vertrekpunten (bij MIVB-haltes), die worden aangegeven door een bord met het *Collecto*-logo. Op die manier vervullen de deeltaxi's tijdens het weekend het nachtbussennetwerk van de MIVB.

In de sector van de voertuigenverhuur met bestuurder is de komst van de firma Uber ongetwijfeld de meest emblematische. Deze onderneming zet "niet-professionele" privépersonen in die tegen vergoeding met hun eigen voertuig derden vervoeren, waarbij een en ander wordt gecoördineerd met de Uber-app. Dat initiatief zorgde voor een aardschok in de sector en lokte heftige reacties van de gevestigde actoren uit (taxibedrijven).

Si de nombreux conflits juridiques restent ouverts à l'encontre d'Uber pour non-respect des règles sociales et fiscales existantes (amenant d'ailleurs Uber à revoir les services qu'elle propose), cette entreprise a indéniablement poussé tout le secteur des "véhicules avec chauffeur" vers une plus grande digitalisation, une diminution des intermédiaires entre "offreurs" et "demandeurs" et au final à populariser ce type de service.

2.2. Le covoiturage

Selon une récente étude du SPF Mobilité et Transports³, le taux d'occupation des véhicules est en moyenne de 1,22 personnes par voiture, en ne tenant compte que des adultes. Toutefois, ce taux varie grandement en fonction du motif de déplacement. Alors que les trajets vers le travail se font en moyenne pratiquement toujours seul (taux d'occupation moyen de 1,06 personnes par voiture), ce sont les loisirs qui concentrent le plus d'occupants dans les voitures (1,44 personnes par voiture).

Le covoiturage a donc un réel rôle à jouer afin d'augmenter ce taux d'occupation. Il permet à plusieurs personnes d'effectuer un voyage en commun dans la même direction.

Autrefois, la principale difficulté résidait dans la mise en relation des personnes désireuses de voyager en direction d'une même destination. Les plateformes digitales permettent aujourd'hui à ces personnes d'entrer en contact et celles-ci deviennent de plus en plus dynamiques, de manière à organiser des trajets en temps réel, offrant à la fois plus de souplesse et de fiabilité au service. La plus célèbre des entreprises privées dans ce secteur est la société Blablacar mais de nombreuses initiatives locales ont également vu le jour ces dernières années.

Ce système présente des avantages pratiques (convivialité, diminution des accidents), économiques (partage des coûts, avantage fiscal) mais aussi environnementaux (réduction de la consommation d'énergie par personne).

2.3. Le partage de véhicules motorisés

L'auto-partage est aussi ce que l'on nomme "la location collaborative de véhicules". Il se différencie de la location de voiture au sens classique du terme ou du covoiturage, ou encore des véhicules avec chauffeurs. L'autopartage se caractérise par une location de courte durée d'un véhicule (sans chauffeur), avec uniquement

Hoewel nog tal van juridische conflicten ten aanzien Uber wegens de niet-inachtneming van de vigerende sociale en fiscale regels nog steeds niet beslecht zijn (waardoor dat bedrijf trouwens genoopt was de aangeboden diensten te herzien), heeft deze onderneming de hele sector van de "voertuigen met bestuurder" onmiskenbaar gestuwd in de richting van meer digitalisering, minder tussenpersonen aan de vraag- en aanbodzijde en uiteindelijk ook de vulgarisering van dat soort van diensten.

2.2. Carpooling

Uit een recente enquête van de FOD Mobiliteit en Vervoer³ blijkt dat de bezettingsgraad van voertuigen gemiddeld 1,22 personen per wagen is (alleen rekening houdend met de volwassenen). Dit percentage varieert echter sterk naargelang van de reden van de verplaatsing. Reizen van en naar het werk gebeurt bijna altijd alleen (gemiddelde bezettingsgraad van 1,06 personen per auto), terwijl de vrijetijdsbesteding voor het grootste aantal inzittenden in auto's zorgt (1,44 personen per auto).

Carpooling kan dus echt bijdragen tot het verhogen van die bezettingsgraad. Dankzij dat initiatief kunnen meerdere mensen een rit in dezelfde richting samen maken.

Vroeger bestond de grootste moeilijkheid erin mensen die naar eenzelfde bestemming wilden reizen, met elkaar in contact te brengen. Thans kunnen die mensen met elkaar in contact komen dankzij de digitale platformen. Bovendien worden die platformen almaar dynamischer, waardoor trajecten in realtime kunnen worden georganiseerd, wat voor meer soepelheid én voor een betrouwbaardere dienstverlening zorgt. De bekendste private onderneming in die sector is de firma Blablacar. De jongste jaren zijn echter ook talrijke lokale initiatieven ontstaan.

Dat systeem biedt praktische voordelen (gezelligheid, minder ongevallen), maar ook economische voordelen (gedeelde kosten, fiscaal voordeel) en milieuvoordelen (vermindering van het energieverbruik per persoon).

2.3. Het delen van motorvoertuigen

Autodelen wordt ook "deelverhuur van voertuigen" genoemd. Het verschilt van de traditionele autoverhuur, van het carpoolen en van diensten rond voertuigen met chauffeur. Kenmerkend voor het autodelen is dat het gaat om het huren van een voertuig (zonder chauffeur) voor een korte tijdspanne, met louter digitale bemiddeling

³ https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/partie_mobilite_short.pdf.

³ https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/partie_mobilite_short_nl.pdf.

un intermédiaire digital (pas d'agence physique mais uniquement une application) et sans besoin de réservation préalable.

Des sociétés telles que Cambio, Drive Now, Zencar, proposent un nombre important de véhicules – électriques ou non – répartis (ou non dans le cas de Drive Now) dans des stations elles-mêmes disponibles dans différentes régions. Cambio possède par exemple 690 véhicules disponibles dans 30 villes belges réparties dans presque 290 stations. Drive Now fonctionne sur le mode de l'auto-partage, c'est-à-dire qu'une flotte de véhicules prêts à l'emploi est mise à disposition de l'ensemble des membres. Comme les voitures sont disséminées, ce service permet aux gens de trouver rapidement un véhicule à proximité, quel que soit le lieu où ils se trouvent.

Les scooters partagés sont également apparus récemment dans le paysage belge. Le système est comparable à celui de l'auto-partage en "free floating" (type Drive Now). Il s'agit de scooters en libre-service que l'utilisateur localise et réserve via une application. Pour des raisons de sécurité, un casque est également mis à disposition des utilisateurs. Un tel moyen de transport peut être très utile, notamment pour le premier et le dernier kilomètre d'un trajet, avec un impact limité sur la circulation.

2.4. Les vélos en libre-service

Les avantages liés à la pratique du vélo sont connus de même que les bénéfices importants non seulement pour la personne qui se déplace à vélo mais également pour son employeur et, de manière plus générale, pour la société. En effet, la pratique du vélo est bonne pour la santé et les personnes se déplaçant à vélo seraient moins souvent absentes au travail. De plus, le vélo est silencieux, non polluant et idéal pour effectuer le premier et le dernier kilomètre jusqu'au bureau.

Depuis plusieurs années, des vélos en libre-service sont disponibles, par exemple à Bruxelles, mais doivent être pris et déposés dans des stations. Leur usage n'a cessé de croître depuis leur mise en service.

Afin d'encore développer le recours aux vélos en libre-service, des sociétés telles que Billy bike ou Jump ont mis à disposition des utilisateurs des vélos électriques en libre-service qui peuvent être pris et déposés partout (*free floating*). Cela simplifie non seulement la prise en charge du vélo mais également l'usage de celui-ci

(dus geen fysiek agentschap, maar alleen een app) en zonder dat het nodig is vooraf te reserveren.

Bedrijven zoals Cambio, Drive Now en Zencar bieden een groot aantal al dan niet elektrische voertuigen aan, verdeeld (of niet, in het geval van Drive Now) over standplaatsen in diverse regio's. Cambio bezit bijvoorbeeld 690 voertuigen die in nagenoeg 290 standplaatsen in 30 Belgische steden beschikbaar zijn. Bij het deelsysteem van Drive Now wordt een vloot gebruiksklare voertuigen ter beschikking van alle leden gesteld. Dankzij de geografische spreiding van de wagens kan men met die dienst snel een voertuig in de buurt vinden, waar men zich ook bevindt.

Recent zijn ook de deelscooters in ons land opgedoken. Dat systeem is vergelijkbaar met de *free-floating*-autodeelsystemen (zoals Drive Now). Het betreft hier vrij te gebruiken scooters die de gebruiker met een app moet lokaliseren en reserveren. Om veiligheidsredenen wordt ook een helm ter beschikking van de gebruikers gesteld. Een dergelijk vervoermiddel kan heel nuttig zijn, in het bijzonder voor de eerste en de laatste kilometer van een traject, en heeft een beperkte weerslag op de verkeersdrukke.

2.4. Op te halen deelfietsen

Het is welbekend dat fietsen veel voordelen heeft, niet alleen voor de fietser zelf, maar ook voor diens werkgever en, meer in het algemeen, voor de samenleving. Fietsen is immers gezond en wie fietst zou minder vaak afwezig op het werk zijn. Fietsen maken bovendien geen lawaai, vervuilen niet en zijn ideaal om de eerste en de laatste kilometer tot aan het kantoor af te leggen.

Sinds meerdere jaren zijn er, bijvoorbeeld in Brussel, op te halen deelfietsen beschikbaar, die op standplaatsen moeten worden afgehaald en achtergelaten. Sinds de start van die dienst is het gebruik ervan voortdurend toegenomen.

Teneinde het gebruik van op te halen deelfietsen nog meer te stimuleren hebben bedrijven zoals Billy Bike of Jump de gebruikers elektrische op te halen deelfietsen ter beschikking gesteld die om het even waar kunnen worden opgepikt en achtergelaten (*free floating*). Dat zorgt ervoor dat het oppikken van een fiets eenvoudiger

puisqu'il, avec un vélo électrique, le relief n'est plus un obstacle⁴.

2.5. Les trottinettes en libre-service

Les trottinettes électriques en libre-service sont apparues plus récemment et l'engouement qu'elles suscitent est considérable.

Le principe est le même que pour les voitures ou les vélos. Ces engins de déplacement présentent également de nombreux avantages. Ils sont faciles d'utilisation, rendent les déplacements plus faciles et plus rapides. En bref, la trottinette est idéale en complément des transports en commun.

Cependant, certains phénomènes liés à leur utilisation obligent les autorités publiques à réglementer ce secteur.

3. L'évolution de l'économie collaborative dans le transport des personnes

L'émergence de nouveaux acteurs de la mobilité bouscule les marchés classiques de l'automobile, des opérateurs de transport public et des services de taxi, poussant ces acteurs du 20^e siècle à accélérer leur mutation, voire à refondre entièrement leur(s) produit(s) pour répondre aux enjeux du 21^e siècle: proposer une mobilité plus soutenable (moins consommatrice d'énergie non renouvelable, sécurisée et répondant aux besoins spécifiques de déplacement des individus).

Dans cette optique, l'économie collaborative dans le transport de personnes, malgré des problèmes de jeunesse (rentabilité du concept face à la concurrence, vandalisme et régulation en cours de ce marché par les autorités publiques), continue à se développer rapidement.

Par exemple, le covoiturage longue distance connaît un essor formidable en Europe. Deux entreprises, dont une française (Blablacar) et une allemande (Carpooling), dominaient le marché européen. La plateforme Blablacar a racheté Carpooling (et AutoHop), ce qui permet à l'entreprise de détenir désormais plus de 90 % de parts de marché en France, en Allemagne, en Espagne et en Italie, notamment⁵. Dans le monde, avant le rachat de Carpooling, les deux entreprises comptaient quelque 20 millions d'utilisateurs répartis dans une vingtaine de pays.

⁴ Des vélos en *free floating* non équipés d'assistance électrique ont également été mis précédemment à disposition des utilisateurs mais ce service n'est actuellement plus disponible. Cela pose néanmoins la question de la viabilité de ces nouveaux modèles.

⁵ <https://www.rtl.fr/actu/conso/bla-bla-car-est-le-leader-europeen-incontesté-du-covoiturage-7777382334>

wordt en stimuleert ook het gebruik ervan, want voor een elektrische fiets is het reliëf geen hindernis⁴.

2.5. Op te halen deelsteps

De op te halen elektrische deelsteps zijn een recente verschijning die veel succes kent.

De werking ervan is dezelfde als bij de auto's en de fietsen. Ook dit verplaatsingsmiddel heeft veel voordelen. Het is gebruiksvriendelijk en maakt verplaatsingen eenvoudiger en sneller. Kortom, de step is een ideale aanvulling op het openbaar vervoer.

Bepaalde met het gebruik ervan verbonden aspecten verplichten de overheid echter om ten aanzien van die sector reglementerend op te treden.

3. De evolutie van de deeleconomie met betrekking tot het personenvervoer

De traditionele markten van de auto, van de openbaarvervoeroperatoren en van de taxidienst worden door de opkomst van nieuwe mobiliteitsspelers door elkaar geschud. Dat dwingt die 20ste-eeuwse spelers ertoe zich sneller om te vormen en hun product(en) zelfs volledig te wijzigen om de uitdagingen van de 21ste eeuw aan te gaan door een duurzamere mobiliteit aan te bieden (die minder niet-hernieuwbare energie verbruikt, veilig is en aangepast is aan de specifieke verplaatsingsbehoeften van de individuele gebruikers).

Wat het personenvervoer betreft, blijft de deeleconomie dan ook een snelle ontwikkeling doormaken, ondanks kinderziekten (winstgevendheid van het concept ten opzichte van de concurrentie, vandalisme en aan de gang zijnde regulering van die markt door de overheid).

Carpooling op lange afstanden neemt bijvoorbeeld een heel hoge vlucht in Europa. Twee bedrijven, een Frans (Blablacar) en een Duits (Carpooling) domineerden de Europese markt. Het platform Blablacar heeft Carpooling (en AutoHop) opgekocht, waardoor het bedrijf meer dan 90 % van onder meer de Franse, de Duitse, de Spaanse en de Italiaanse markt in handen heeft⁵. Vóór het opkopen van Carpooling hadden beide voormelde bedrijven zowat 20 miljoen gebruikers in een twintigtal landen.

⁴ Voorheen werden ook niet-elektrische *free-floating* fietsen ter beschikking van de gebruikers gesteld, maar die dienst is niet langer beschikbaar. Dat doet de vraag rijzen naar de haalbaarheid van die nieuwe modellen.

⁵ <https://www.rtl.fr/actu/conso/bla-bla-car-est-le-leader-europeen-incontesté-du-covoiturage-7777382334>

Quant au marché de l'autopartage et du vélopartage, d'après une étude de Frost & Sullivan publiée en 2012, le marché de l'autopartage devrait connaître un essor considérable dans les prochaines années⁶.

Face aux évolutions rapides du 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 transport publics tout en favorisant l'innovation, en amenant 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.

Emmanuel BURTON (MR)
Philippe GOFFIN (MR)
David CLARINVAL (MR)
Benoît PIEDBOEUF (MR)
Florence REUTER (MR)

Wat de markt van het auto- en fietsdelen betreft, zou het autodelen volgens een studie van Frost en Sullivan uit 2012 in de komende jaren een aanzienlijke ontwikkeling moeten doormaken⁶.

Gelet op de snelle ontwikkelingen in de mobiliteitssector, die worden gesteund 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 af te stemmen op de diensten inzake openbaar vervoer en daarbij de innovatie te stimuleren, door een hoog dienstverleningsniveau aan te bieden en het voor eenieder, rekening houdend met zijn eigen situatie, mogelijk te maken om het individueel autogebruik te verminderen.

⁶ <https://entreprisedigitale.info/autopartage-trouve-sa-voie/>

⁶ <https://entreprisedigitale.info/autopartage-trouve-sa-voie/>

PROPOSITION DE RÉSOLUTION**LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS:**

A. considérant que beaucoup d'indicateurs démontrent l'utilité des nouveaux modes de transports collaboratifs;

B. considérant que l'utilisation de ces nouveaux modes de transport doit être mieux "étudiée" et le cadre réglementaire adapté en conséquence pour développer les nouveaux services de mobilité;

C. considérant que l'économie collaborative conduit à l'émergence de nouveaux métiers;

D. considérant que les nouveaux modes de transports collaboratifs manquent de cohérence et de lisibilité auprès des usagers;

E. considérant que le foisonnement des initiatives crée des difficultés pour les utilisateurs en matière de lisibilité des offres de mobilité;

F. considérant que les opportunités d'incitants fiscaux dans le cadre de ces nouveaux moyens de transports ne sont pas pleinement saisies et/ou sont insuffisamment développées;

G. considérant la nécessité d'une vision commune intégrant tous ces nouveaux modes de transport entre les différentes entités concernées;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de donner une meilleure information sur le cadre fiscal et social offert par les autorités publiques à ces nouveaux acteurs privés de la mobilité auprès des secrétariats sociaux, des autorités communales, etc. et d'accroître leur visibilité auprès des usagers;

2. d'établir un état de la réglementation, voire de dresser les manquements éventuels à celle-ci et de tenter d'y remédier en faisant collaborer plusieurs Services publics fédéraux, dont les SPF Finances et Sécurité sociale;

3. d'entamer une discussion avec les Régions afin d'avoir une vision cohérente de l'état de la réglementation belge dans son ensemble et en vue d'une participation des services publics régionaux compétents;

4. d'examiner et de simplifier, notamment sur la base d'études sur l'utilisation de ces moyens de transport,

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,**

A. stelt vast dat veel indicatoren het nut van de nieuwe gedeelde vervoerwijzen aantonen;

B. merkt op dat het gebruik van die nieuwe vervoerwijzen nader moet worden onderzocht en dat op basis daarvan het regelgevingsraamwerk moet worden aangepast om die nieuwe mobiliteitsdiensten te doen groeien;

C. wijst erop dat de deeleconomie nieuwe beroepen doet ontstaan;

D. attendeert erop dat de nieuwe gedeelde vervoerwijzen niet bekend en bevattelijk genoeg zijn voor de gebruikers;

E. preciseert dat de wildgroei aan initiatieven het voor de gebruikers moeilijk maakt om het mobiliteitsaanbod te doorgronden;

F. geeft aan dat de mogelijkheden inzake fiscale stimulansen in het kader van die nieuwe vervoermiddelen onvoldoende worden benut en/of zijn uitgewerkt;

G. stelt dat er nood is aan een geïntegreerde gemeenschappelijke visie over al die nieuwe vervoerwijzen bij de betrokken deelstaten;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. te voorzien in een betere informatieverstrekking, via de sociaal secretariaten, de gemeentediensten enzovoort, over het fiscaal en sociaal raamwerk dat de overheid die private mobiliteitsactoren biedt, en aan die actoren een grotere bekendheid te geven bij de gebruikers;

2. een stand van zaken op te maken van de regelgeving en zelfs de eventuele pijnpunten ervan op te lijsten en te trachten te verhelpen door verschillende federale overheidsdiensten, waaronder de FOD Financiën en de FOD Sociale Zekerheid, te doen samenwerken;

3. met de gewesten besprekingen aan te vatten ten einde een coherent beeld te krijgen van de stand van de gehele Belgische regelgeving ter zake en met het oog op een deelname van de bevoegde gewestelijke overheidsdiensten;

4. de komst van die nieuwe actoren te stimuleren door, onder meer op basis van onderzoeken naar het

certaines mesures du Code de la route pour favoriser le déploiement de ces nouveaux acteurs;

5. d'examiner la possibilité de partenariats entre les services de transport en commun et ces nouveaux acteurs;

6. de poursuivre le travail effectué dans le cadre des réunions du Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM) et d'apporter de la cohérence entre les politiques régionales et fédérales quant à ces nouveaux acteurs;

7. d'effectuer une analyse de la situation dans d'autres pays pour voir de quelle manière les freins au développement de ces acteurs ont pu être levés et d'évaluer la mise en œuvre de ces solutions en Belgique.

28 août 2019

Emmanuel BURTON (MR)
Philippe GOFFIN (MR)
David CLARINVAL (MR)
Benoît PIEDBOEUF (MR)
Florence REUTER (MR)

gebruik van die vervoerwijzen, sommige bepalingen van het verkeersreglement tegen het licht te houden en te vereenvoudigen;

5. na te gaan of tussen de openbaarvervoermaatschappijen en die nieuwe actoren partnerschappen mogelijk zijn;

6. de werkzaamheden binnen het executief comité van de ministers van Mobiliteit (ECMM) voort te zetten en de gewestelijke en federale beleidsmaatregelen ten aanzien van die nieuwe actoren op elkaar af te stemmen;

7. de situatie in andere landen te onderzoeken om te kijken hoe belemmeringen voor de ontwikkeling van die actoren aldaar konden worden weggewerkt, alsmede de implementatie van die oplossingen in België te evalueren.

28 augustus 2019