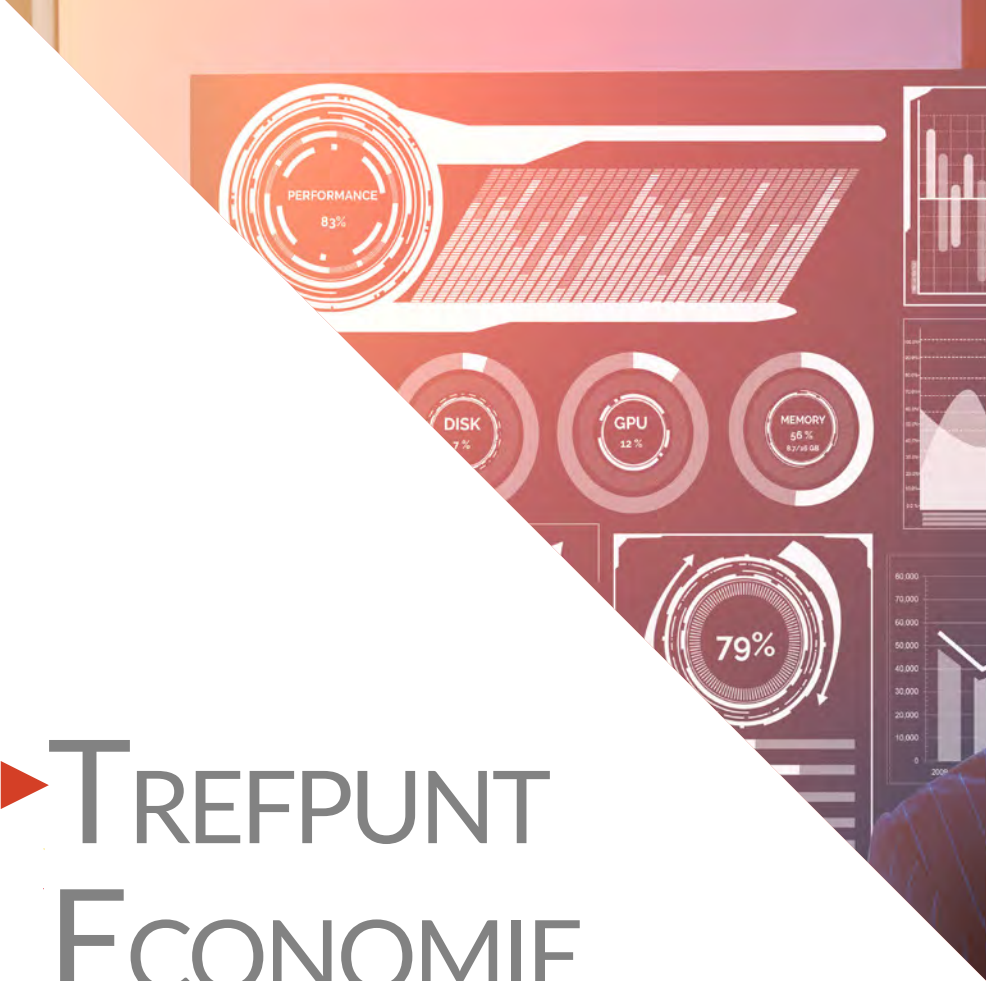




TREFPUNT ECONOMIE



CARREFOUR DE L'ÉCONOMIE



STATBEL DATALAB: EEN NIEUWE MANIER VAN WERKEN

DE EVENREDIGHEIDS- RICHTLIJN: ATHENA EN DE GERELEMENTEERDE BEROEPEN



UITVOER- OPPORTUNITEITEN BIJ VRIJHANDELSAKKOORDEN

QUELLES VOITURES PLUS PROPRES ET PLUS ÉCONOMIQUES

CONJUNCTUURONTWIKKELINGEN VAN DE ECONOMIE



DE EVENREDIGHEIDSRICHTLIJN: ATHENA EN DE GERELEMENTEERDE BEROEPEN

Matthieu Hardy (Nederlandse vertaling door Maro Korsh)

DOOR RECHTVAARDIG TE HANDELEN, WORDEN WE RECHTVAARDIG; DOOR MATIG TE HANDELEN, MATIG EN DOOR ONS DAPPER TE GEDRAGEN, DAPPER.

ARISTOTELES

INLEIDING

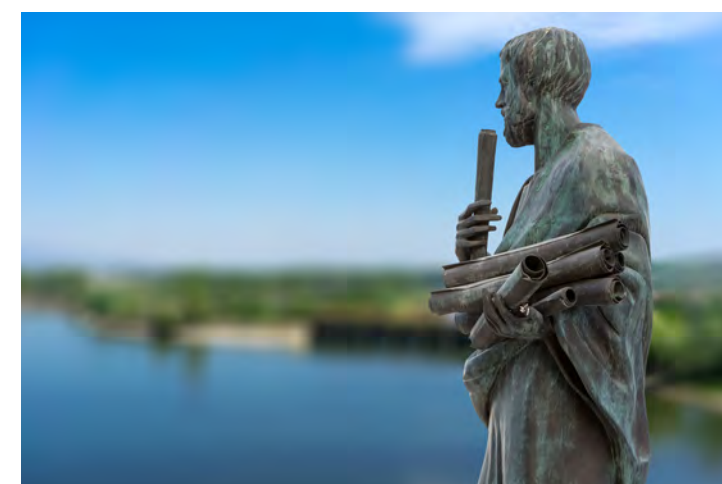
Terwijl hij uit een bron op de berg Helicon drinkt, valt de blik van de jonge Tiresias op de godin Athena die haar bad neemt. Omdat ze de ontdekking van haar naaktheid ervoer als een onaantoonbare aanval op haar belangrijkste waarde, de kuisheid, zorgde ze ervoor dat de jongeman zijn gezichtsvermogen verloor. Al snel betreurt Athena die onevenredige straf: ze is de godin van de Wijsheid niet waardig. Om de beproeving te compenseren die op zijn bestaan zal wegen, schenkt ze hem een langer leven en de gave om de toekomst te voorspellen. Tiresias zal een belangrijke functie vervullen: hij wordt de officiële ziener van Thebe.

Dit mythologische verhaal biedt een amusante maar ook interessante analogie met de filosofie achter de evenredigheidsrichtlijn¹:

- Net zoals Tiresias die zijn gezichtsvermogen verliest, vraagt de overheid een 'offer' van een persoon die een gerelementeerd beroep wil uitoefenen. Een diploma behalen, een stage volgen, een inschrijving bij een Orde of een Instituut: hij zal stappen moeten ondernemen die dwingender zijn dan voor iemand die een niet-gerelementeerd economische activiteit uitoefent;
- Net als Athena moet de overheid wijs zijn wanneer ze de omvang van de vereisten voor de toegang tot en/of

de uitoefening van een beroep vastlegt. Die moeten in verhouding staan tot de omvang van het algemeen belang dat verdedigd wordt;

- Net zoals het groot belang dat de godin aan haar kuisheid hecht, is het te verdedigen belang bij de reglementering van een beroep, altijd groot: handhaving van de openbare orde, behoud van het





financiële evenwicht van het stelsel van sociale zekerheid, bescherming van de consumenten, ontvangers van diensten en zelfstandigen, ...

- Net als de functie van officiële ziener die Tiresias krijgt, hebben de geregementeerde beroepen een zekere mate van openbaar belang. Zoals al gezegd, staat de verdediging van het algemeen belang centraal wanneer de vrije uitoefening van een beroep wordt beperkt. De betrokken beroepsgroepen zijn dus sterk verbonden met het algemeen belang en zonder juridisch kader zou het algemeen belang in gevaar kunnen komen.

OORSPRONG

De evenredigheidsrichtlijn heeft haar wortels in Richtlijn 2005/36/EG² (hierna “richtlijn beroepskwalificaties” genoemd). Artikel 59, lid 3, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2013/55/EU³, verplicht de lidstaten om te onderzoeken “of de eisen in hun nationale rechtsorde die de toegang tot of de uitoefening van een bepaald beroep beperken tot de houders van bepaalde be-

roepskwalificaties (...) verenigbaar zijn met de volgende beginselen:

- a) de eisen zijn direct noch indirect discriminerend op grond van nationaliteit of verblijfplaats;
- b) de eisen zijn gerechtvaardigd om een dwingende reden van algemeen belang;
- c) de eisen zijn aangepast aan het bereiken van het beoogde doel en gaan niet verder dan wat nodig is om dat doel te bereiken”.

Die inhoudelijke verplichtingen gingen tot dan toe niet gepaard met enige materiële verduidelijking, behalve dat de Europese Commissie op de hoogte moest worden gebracht van de redenen die de vaststelling of handhaving van de regelgevingsstelsels voor het beroep rechtvaardigen⁴.

Met abstracte verplichtingen en het ontbreken van een precieze methodologie waren alle voorwaarden aanwezig om tot uiteenlopende benaderingen tussen de lidstaten te komen. De Europese Commissie zag dit als een risi-

co van versnippering van de interne markt.⁵: Eenzelfde maatregel kon immers in de ene lidstaat in overeenstemming worden geacht met de evenredigheidsvereiste en in een andere lidstaat niet. Daarom werd beslist een gemeenschappelijk kader vast te leggen voor de uitvoering van die evenredigheidsbeoordelingen.

Vooreerst heeft de Commissie de visie voorgesteld die het resultaat was van haar onderzoek. Deze voorziet in een kader dat een methode zal bevatten voor de uitgebreide beoordeling van de proportionaliteit van beroepsregels. De lidstaten zullen moeten aantonen dat de doelstellingen van algemeen belang niet met andere middelen kunnen worden bereikt dan door het beperken van de toegang tot of de uitoefening van de beroepsactiviteiten in kwestie⁶. De lidstaten hadden toen dus nog geen enkele praktische aanwijzing.

Nadien heeft de Europese Unie met de goedkeuring van de richtlijn waarop deze bijdrage betrekking heeft, een uitgebreid kader en methodologie gecreëerd voor de uitvoering van de evenredigheidsbeoordeling. In theorie, tenminste.

DE EVENREDIGHEIDSRICHTLIJN

De beoordeling bevat vier hoofdverplichtingen. De eerste ervan is de verplichting om de criteria in overweging te nemen. Laat ons dat de “evenredigheidsbeoordeling *sensu stricto*” noemen. Door de andere drie verplichtingen toe te voegen komen we uit bij de “evenredigheidsbeoordeling *sensu lato*”.

STRIKTE BENADERING: DE EVENREDIGHEIDSBEOORDELING *SENSU STRICTO*

Als we moeten kiezen wat de essentie is van de methode die de richtlijn invoert, laten we dan het woord “criterium” kiezen. De essentie van de beoordeling is inderdaad dat er rekening wordt gehouden met een reeks criteria die in [artikel 7](#) van de richtlijn zijn opgenomen en die opgedeeld zijn in vier lijsten. Met sommige criteria moet rekening gehouden worden bij elk voorstel van beroepsreglementering, met andere criteria slechts in bepaalde gevallen:

- de criteria in de eerste lijst zijn altijd van toepassing. Ze hebben vooral betrekking op de bestreden risico's, het effect van de maatregelen en het in aanmerking nemen van minder beperkende middelen;
- de criteria in de tweede lijst zijn van toepassing wanneer dat relevant is voor de aard en de inhoud van het voorstel van (wijziging van) beroepsreglementering. Die criteria hebben vooral betrekking op de vereiste beroepskwalificaties, het exclusieve karakter van bepaalde diensten, de mate van autonomie van het gereguleerde beroep en de gevolgen van de wetenschappelijke vooruitgang bij de informatieasymmetrie;
- de derde lijst bevat geen criteria op zich, maar eisen die in het algemeen door andere Europese teksten worden opgelegd. Indien de combinatie van die eisen en het voorstel van (wijziging van) beroepsreglementering specifieke effecten heeft, moeten die zowel in hun positieve als hun negatieve aspecten worden beoordeeld;

- de vierde lijst, die illustratief is, bevat ook eisen, deze keer in verband met het tijdelijk en incidenteel verrichten van diensten, opgelegd door titel II van Richtlijn 2005/36/EG. Die eisen moeten ook rekening houden met het evenredigheidsbeginsel.

De bedoeling van deze criteria is de impact op de markt te beoordelen van een voorstel van (wijziging van) beroepsreglementering.

De verscheidenheid aan criteria die aan bod komen, zet de auteurs van het voorstel van (wijziging van) beroepsreglementering ertoe aan om na te denken over aspecten en realiteiten waarvan ze misschien niet hadden gedacht dat ze beïnvloed zouden worden door de tekst die ze opstellen.



RUIMERE BENADERING: DE EVENREDIGHEIDSBEOORDELING *SENSU LATO*

Het methodologisch kader dat de evenredigheidsrichtlijn oplegt, beperkt zich niet tot criteria. Het gaat in totaal om vier soorten verplichtingen. Die verplichtingen vloeien voort uit secundaire normen⁷: ze zijn voornamelijk gericht tot⁸ de lidstaten (d.w.z. de overheden) en de bedoeling ervan is aan te geven hoe andere normen moeten worden vastgesteld.

Naast de in punt a) vermelde beoordeling *sensu stricto* zijn er ook de verplichtingen die eraan voorafgaan en erop volgen, evenals de verplichtingen die, zonder er deel van uit te maken, parallel moeten worden nageleefd.

DE EVENREDIGHEIDSBEOORDELING *SENSU STRICTO*

Zoals al vermeld, is een van de verplichtingen de beoordeling in strikte zin: rekening houden met de onder a) ontwikkelde criteria.



© Blue Planet Studio - Adobe Stock

DE VOORAFGAANDE VERPLICHTINGEN

Vooraleer rekening te houden met de criteria van artikel 7, moet de auteur van een reglementeringsvoorstel zich ervan vergewissen dat het in overeenstemming is met twee essentiële beginselen van het recht van de Europese Unie:

- non-discriminatie⁹: het voorstel mag niet direct of indirect discriminerend zijn op basis van nationaliteit of woonplaats;
- de finaliteit¹⁰: het voorstel moet ingegeven zijn door het nastreven van een doelstelling van algemeen belang. De richtlijn bevat een lijst van voorbeelden, ontleend aan de rechtspraak van het Hof van Justitie¹¹, van gronden en dwingende redenen die een dergelijke doelstelling kunnen belichamen¹². De richtlijn verduidelijkt dat zuiver economische of administratieve redenen niet aan die eis voldoen¹³.

DE VERPLICHTINGEN ACHTERAF

Zodra de evenredigheidsbeoordeling is uitgevoerd en de reglementering van het beroep in werking is getreden, moet volgens de richtlijn de legitimiteit van de handhaving ervan worden ge-





waarborgd¹⁴. Daarom is een opvolging van de evenredigheidsbeoordeling verplicht, waarbij rekening wordt gehouden met de ontwikkelingen sinds de goedkeuring van de bepalingen.

DE PARALLELE VERPLICHTINGEN

Vier parallelle verplichtingen gaan gepaard met de uitvoering van de evenredigheidsbeoordeling *sensu stricto*.

Ten eerste moet het publiek tijdens de redactiefase van het voorstel relevante informatie krijgen over de beoogde regelgeving en zich daarover kunnen uitspreken¹⁵. De bedoeling is om alle belanghebbenden uit te nodigen om hun mening te geven over het voorstel, zodat het met zoveel mogelijk gedachten kan worden verrijkt. Deze uitwisseling van informatie gebeurt via het unieke federale portaal www.business.belgium.be.

Ten tweede moet de omvang van de beoordeling zelf evenredig zijn aan de aard, de inhoud en de gevolgen van de bepalingen van het voorstel¹⁶.

Ten derde zullen mechanismen van informatieuitwisseling tussen de lidsta-

ten hen toelaten inspiratie te vinden in elkaars systemen¹⁷. Die maatregel knoopt aan bij de doelstelling van methodologische harmonisatie van de richtlijn.

Ten vierde moeten de redenen die de vaststelling van de beperkingen rechtvaardigen, na de evenredigheidsbeoordeling aan de Europese Commissie worden meegedeeld, overeenkomstig het mechanisme dat al voorzien is in artikel 59, lid 5, van de richtlijn beroepskwalificaties¹⁸.

ONDERSTEUNENDE KENMERKEN EN ELEMENTEN VOOR DE BEOORDELING

Naast deze verplichtingen moet de beoordeling in verhouding staan tot de aard, de inhoud en het gevolg van het voorstel van reglementering van het beroep¹⁹ en onafhankelijk worden uitgevoerd²⁰. Ze moet ook vergezeld gaan van een toelichting die voldoende gedetailleerd is om de evenredigheid van het voorstel te kunnen beoordelen, alsmede van kwalitatieve en, waar mogelijk, kwantitatieve bewijzen²¹.

EEN VOORBEELD: DE AUTO-EXPERT

Laat ons een concreet voorbeeld van een evenredigheidsbeoordeling geven waarbij we ons een wijziging inbeelden van de regelgeving van het beroep van auto-expert.

Het beroep van auto-expert wordt geregeld door de wet van 15 mei 2007 tot erkenning en bescherming van het beroep van auto-expert en tot oprichting van een Instituut van de auto-experts²² (hierna “wet auto-expert”) en haar uitvoeringsbesluiten. De auto-expert is bevoegd om bepaalde diensten te verlenen in verband met voertuigen, zoals de evaluatie en de controle van hun conformiteit met het wettelijk kader, onderzoek in verband met het ontstaan van ongevalen, de raming van schade in verband met een verkeersongeval, ... Het gaat dus om een belangrijk beroep: het is de auto-expert die bepaalt welke voertuigen op de weg mogen rijden.

In wat volgt voeren wij een fictieve evenredigheidsbeoordeling uit, alsof een wetsontwerp zou voorzien in de wijziging van deze beroepsreglementering.

STROOMOPWAARTSE VERPLICHTINGEN

De eerste vereiste betreft de afwezigheid van discriminatie op grond van nationaliteit of woonplaats. Momenteel vormt geen van beide een criterium voor de toegang tot en/of de uitoefening van het beroep. Indien het wetsontwerp in een dergelijk criterium zou voorzien, zou het in strijd zijn met deze voorwaarde.

De tweede vereiste heeft betrekking op de vaststelling van de doelstelling van algemeen belang. Wat de auto-experts betreft, zijn de belangrijkste doelstellingen van algemeen belang het waarborgen van de verkeersveiligheid, de bescherming van de consument en de bescherming van de ontvangers van de diensten. Het wetsvoorstel moet logischerwijs een of meer van deze zelfde doelstellingen nastreven.

DE EVENREDIGHEIDSBEOORDELING SENSU STRICTO

De evenredigheidsbeoordeling sensu stricto bestaat uit vier lijsten. Het zou te langdradig zijn om in dit kader de situatie voor alle elementen van deze vier lijsten te willen analyseren. Voor elk van deze lijsten zullen wij dus één enkel criterium onder de loep nemen om uiteen

te zetten hoe daarmee rekening kan worden gehouden.

Lijst 1: de elementen die noodzakelijkerwijs in aanmerking moeten worden genomen

Het eerste criterium van de eerste lijst is “de aard van de risico’s die verbonden zijn aan de nagestreefde doelstellingen van algemeen belang, met name de risico’s voor afnemers van diensten, met inbegrip van consumenten, voor beroepsbeoefenaars of voor derden”.

De aard van de risico’s verschilt naar gelang van de doelstelling van algemeen belang:

- het risico betreft het veiligheidsaspect in het kader van de verkeersveiligheid;
- het risico is van economische aard als het gaat om de bescherming van de consumenten en de afnemers van diensten.

Lijst 2: de elementen die in aanmerking moeten worden genomen indien zij relevant zijn voor de aard en de inhoud van de ingevoerde of gewijzigde bepaling

Het eerste criterium in deze lijst is de overeenstemming tussen de reikwijdte

van de activiteiten die vallen onder/voorbehouden zijn voor een beroep en de vereiste beroepskwalificaties. Om het simpel uit te drukken en bij wijze van voorbeeld: zijn de vereiste diploma’s relevant voor de uitoefening van het betrokken beroep?

We moeten onszelf dus de volgende vraag stellen: is dit criterium relevant voor de aard en de inhoud van de ingevoerde of gewijzigde bepaling? Dit zal het geval zijn indien het wetsontwerp tot wijziging van de beroepsreglementering bijvoorbeeld de lijst van diploma’s wijzigt die toegang geven tot het beroep.

In een dergelijke situatie is het belangrijk om deze lijst te bekijken. De opleiding van de houders van deze diploma’s moet relevant zijn voor de taken die zijn voorbehouden aan de auto-experts.



Bijgevolg:

zou het niet relevant zijn een Master in filosofie te eisen. Een dergelijke opleiding houdt geen verband met de activiteiten die voorbehouden zijn aan de auto-experts;

zou het onevenredig zijn om een doctoraat Burgerlijk Ingenieur te eisen. De betrokken opleiding garandeert de bekwaamheid om het beroep van auto-expert uit te oefenen, maar het is niet nodig een diploma van een dergelijk niveau te eisen om te waarborgen dat de personen die het beroep mogen uitoefenen, competent zijn ;

een bachelordiploma auto-expertise eisen is relevant en evenredig, omdat deze opleiding de houders voorbereidt op de activiteiten die aan het beroep voorbehouden zijn, zonder dat er een onevenredigheid bestaat tussen de complexiteit van de opleiding en die van de voorbehouden activiteiten.

Lijst 3: de elementen waarmee rekening moet worden gehouden wanneer het wetsvoorstel, indien het wordt aangenomen, gevolgen moet hebben

in combinatie met andere reeds bestaande vereisten voor het beroep

Het tweede element op deze lijst is de verplichting om een voortgezette beroepsopleiding te volgen. Deze verplichting bestaat al: de auto-expert moet bijscholing volgen om op de hoogte te blijven van de technieken die eigen zijn aan zijn beroep.²³

Een wetsvoorstel tot wijziging van de reglementering zou gecombineerde effecten kunnen hebben met deze eis. Zo zou bijvoorbeeld een wijziging van de lijst van afgedekte/voorbehouden activiteiten gevolgen kunnen hebben voor de kennis waarvoor auto-experts verplicht zijn een bijscholing te volgen. De evenredigheidsbeoordeling moet hiermee rekening houden.

Lijst 4: De specifieke eisen betreffende het tijdelijk en incidenteel verrichten van diensten

De derde eis in deze lijst betreft de evenredigheid van de bijdragen of kosten voor de administratieve procedures in verband met de toegang tot en/of de uitoefening van het beroep, die ten laste van de dienstverlener zijn.

Een persoon die gerechtigd is het beroep van auto-expert in een andere lidstaat van de Europese Unie uit te oefenen, mag deze activiteit in België tijdelijk en incidenteel uitoefenen zonder zich te moeten inschrijven bij het Instituut van auto-experts. Die dienstverlening zal niettemin met een aantal formaliteiten gepaard gaan. Indien een wetsvoorstel of koninklijk besluit zou bepalen dat deze formaliteiten kosten inhouden voor de aanvrager, dan zou het gevraagde bedrag in verhouding moeten staan tot de werkelijke kosten.

Zo zou een voorstel van wet of koninklijk besluit dat een bedrag vaststelt dat veel hoger is dan de werkelijke kosten van de formaliteiten, als onevenredig worden beschouwd.

STROOMAFWAARTSE VERPLICHTINGEN

De overheid is verplicht de beroepsreglementering op te volgen. De “wet auto-expert” is op 12 juni 2008 in werking getreden. Laten we ervan uitgaan dat de wet indertijd bepaalde dat elke auto-expert een faxmachine moest gebruiken om een zakelijk bericht te versturen. Een dergelijke regel zou in die tijd al zeer restrictief geweest zijn. Aangezien het gebruik van der-



gelijke technologie in België in 2021 echt achterhaald is, zou die eis volledig onevenredig zijn en zou de wetgever verplicht zijn deze af te schaffen of te vervangen door een moderner communicatiemiddel.

PARALLELE VERPLICHTINGEN

Ter herinnering, er zijn drie verplichtingen waaraan parallel met de evenredigheidsbeoordeling moet worden voldaan: informeren van het publiek (dat de gelegenheid moet krijgen zijn opmerkingen te maken), de evenredigheid van de beoordeling zelf en de mechanismen voor uitwisseling met de bevoegde overheden van andere lidstaten.

Wat de eerste en de derde verplichting betreft, wordt verwezen naar de publicatie van algemene informatie over het wetsontwerp op de website van de Kanselarij van de Eerste Minister. De belanghebbenden, waaronder de auto-experts, zullen er hun commentaar kunnen leveren en de andere lidstaten van de Europese Unie zullen te weten kunnen komen hoe België (op federaal niveau) zijn evenredigheidsbeoordelingen uitvoert.

Wat de tweede verplichting betreft, kan slechts worden verwezen naar het

gezond verstand. Een ontwerp van beroepsreglementering dat slechts op minder belangrijke aspecten betrekking heeft, mag niet leiden tot een evenredigheidsbeoordeling die zelf buitensporig is. Dit geldt met name voor een wijziging waardoor “eenvoudigweg” het minimumaantal jaarlijkse bijscholingsuren van 10 tot 15 verhoogd wordt.²⁴

OMZETTING IN BELGISCH RECHT EN DE VRAGEN DIE ZICH HIERBIJ STELLEN

De evenredigheidsrichtlijn werd, wat het federaal niveau betreft en met uitzondering van de beroepen in de gezondheidszorg, omgezet in Belgisch recht door de wet van 27 oktober 2020 betreffende een evenredigheidsbeoordeling voorafgaand aan de vaststelling of wijziging van een beroepsreglementering,²⁵ (hierna “omzettingswet”). Zij zet de richtlijn op nauwgezette wijze om.

Deze omzetting heeft verschillende vragen opgeworpen die hieronder bondig worden behandeld.

BEVOEGDHEDEN: BESTUURSNIVEAUS

Welk(e) bestuursniveau(s) is/zijn betrokken bij de evenredigheidsrichtlijn? Voor het antwoord op die vraag stelt zich eerst een andere vraag: op basis van welk criterium zal een bestuursniveau zichzelf als betrokken beschouwen?

Het criterium is eenvoudig te bepalen: het gaat om de bevoegdheid tot regelgeving waardoor de toegang tot en/of de uitoefening van een beroep, mogelijk, kan worden beperkt. Als een bestuursniveau over die mogelijkheid beschikt, is het noodzakelijkerwijs betrokken bij de evenredigheidsrichtlijn en is het dus verplicht die om te zetten.





In België zijn bijna alle bestuursniveaus betrokken bij de richtlijn:

- het federale niveau vanwege zijn bevoegdheid inzake de gezondheidszorgberoepen en de dienstverlenende intellectuele beroepen²⁶;
- de gewesten vanwege hun algemene bevoegdheid inzake de toegang tot het beroep²⁷;
- de gemeenschappen vanwege hun bevoegdheid inzake onderwijs²⁸;
- de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie vanwege haar bevoegdheden op het gebied van het gezinsbeleid²⁹ (vertegenwoordigers en begeleiders van kinderen in de kinderopvang, familie-/senioren hulp in de thuishulp en de thuisopvang) en het bejaardenbeleid³⁰ (directeur van rusthuizen).

Alleen de Franse Gemeenschapscommissie, de Vlaamse Gemeenschapscommissie en de lokale overheden (provincies en gemeenten) vallen niet onder de richtlijn.

Gezien het vage en ingewikkelde karakter van de richtlijn en de nood aan een geharmoniseerde omzetting in de Belgische wetgeving, heeft de Algemene Directie KMO-beleid van de FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie een coördinatiegroep opgericht in het kader van de Interministeriële Economische Commissie (IEC). Deze brengt de betrokken bestuursniveaus samen en heeft tot doel de meningen en de vooruitgang van de omzettingen op de verschillende niveaus te delen en de Europese Commissie te informeren over het omzettingproces. De richtlijn voorziet niet in de aanwijzing van een nationale coördinator zoals dit bijvoorbeeld het geval was in de richtlijn beroepskwalificaties. Het gaat niet om een samenwerkingsakkoord met het oog op de omzetting op basis van een enkele tekst. Elk betrokken bestuursniveau zet de richtlijn onafhankelijk om, naargelang zijn eigen parlementaire procedure.

BEVOEGDHEDEN: FEDERAAL NIVEAU

Op federaal niveau heeft de evenredigheidsrichtlijn gevolgen voor verschillende beroepen die onder de bevoegdheid van verschillende ministers en dus ook van verschillende overheidsdiensten vallen. Daarom werd een werkgroep opgericht waarbij naast de FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie ook de FOD Volksgezondheid (voor de gereglementeerde beroepen in de gezondheidszorg), de FOD Binnenlandse Zaken (voor de beroepen in de beveiligings- of bewakingssector) en de Dienst voor Administratieve Vereenvoudiging betrokken zijn.

Het is echter belangrijk op te merken dat op federaal niveau een specifieke wet de richtlijn zal omzetten voor de beroepen die uitsluitend onder de bevoegdheid van de minister van Volksgezondheid vallen. De *ratio legis* van deze gesplitste omzetting schuilt in de bijzonderheden van die beroepen³¹ die een specifiek onderzoek rechtvaardigen, omkaderd door een specifieke tekst. Toen dit artikel geschreven werd, was die tekst nog niet aangenomen.

MATERIËLE WERKINGSSFEER

Alle “wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen die de toegang tot of de uitoefening van gereguleerde beroepen beperken” vallen onder het toepassingsgebied van de omzettingwet³². Het gaat om nieuwe bepalingen en bepalingen tot wijziging van dergelijke bepalingen.

PERSONELE WERKINGSSFEER

Elke publiekrechtelijke rechtspersoon met een bevoegdheid tot regelgeving om de toegang tot en/of de uitoefening van een beroep te beperken, moet een evenredigheidsbeoordeling uitvoeren. De klassieke overheden (federale staat, gemeenschappen, gewesten, de COCOM) zijn dus betrokken maar ook andere rechtspersonen die dergelijke bevoegdheid toegewezen gekregen hebben. Denken we bijvoorbeeld aan de Ordes en Instituten die verantwoordelijk zijn voor de naleving van de wettelijke en reglementaire normen met betrekking tot een beroep (Orde van Architecten, Instituut van auto-experts, Beroepsinstituut van Vastgoedmakelaars, ...). Voor zover zij over een regelgevende beperkingsbevoegdheid beschikken,

bijvoorbeeld door het invoeren van een gedragscode, vallen zij onder het toepassingsgebied van de omzettingwet van de richtlijn.

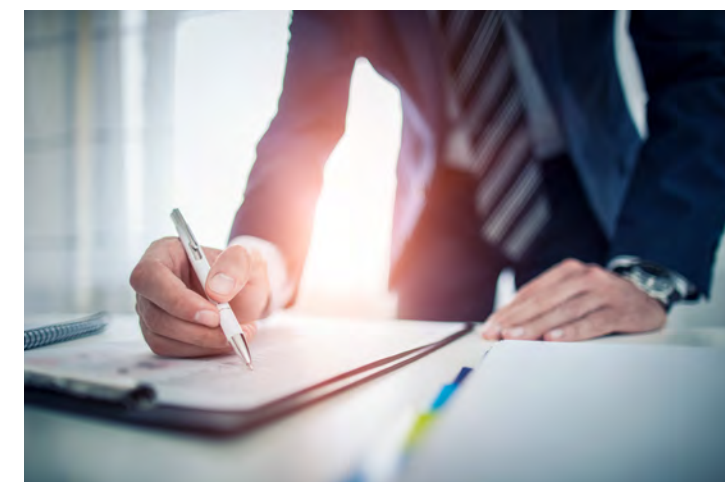
DE MATERIËLE UITVOERING VAN DE EVENREDIGHEIDS- BEOORDELING

In de praktijk wordt de evenredigheidsbeoordeling uitgevoerd aan de hand van een formulier. Het formulier is echter niet verplicht en de omzettingwet vereist alleen dat rekening wordt gehouden met de criteria. Het facultatieve formulier wordt ter beschikking gesteld van de overheden die een beoordeling moeten uitvoeren en bevat de criteria uit de vier lijsten. Naargelang het geval, nodigt het formulier de auteur van het voorstel van reglementering van het beroep uit om de relevante lijsten van de vier bovengenoemde lijsten te bekijken.

Het rekening houden met de verschillende criteria kan ingewikkeld zijn daar

het zowel een juridische als een economische benadering van de betreffende markt vergt. Niet elke overheid heeft de middelen voor die multidisciplinaire aanpak. Dat geldt des te meer voor de “andere” spelers die mogelijkerwijs een beoordeling moeten uitvoeren, zoals de hierboven genoemde beroepsordes en -instituten.

Om die reden zou het adviesorgaan (zie hieronder), indien het opgericht wordt, de rechtspersoon die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de evenredigheidsbeoordeling, kunnen ondersteunen. Zonder die rechtspersoon te vervangen, zou het adviesorgaan zijn aandacht vestigen op de beste manier om de beoordeling uit te voeren, op basis van de beschikbare gegevens en ook op de methodologische fouten die zij eventueel zou maken.





Ongeacht of de auteur van het voorstel al dan niet om een begeleiding door het adviesorgaan heeft gevraagd, zou dat orgaan een niet-bindend advies over de evenredigheidsbeoordeling moeten uitbrengen. De auteur moet zijn voorstel bezorgen aan het adviesorgaan zoals hij dat bijvoorbeeld ook doet voor de vraag om advies van de Raad van State. Zodra dit advies is uitgebracht en na de eventuele wijziging van de beoordeling (of zelfs van het voorstel van reglementering van het beroep) door de auteur, gaat het wetgevings- of regelgevingsproces voort tot de goedkeuring en inwerking-treding van de betrokken bepalingen.

ADVIESORGAAN

ROLLEN EN BEVOEGDHEDEN

Het bovenvermeld adviesorgaan moet nog worden opgericht bij koninklijk besluit. Het zou twee rollen hebben:

- de auteurs van voorstellen begeleiden en adviseren bij het uitvoeren van de evenredigheidsbeoordeling, zonder die zelf uit te voeren;
- een niet-bindend advies uitbrengen over de afgeronde evenredigheidsbeoordeling.



© Murrstock - Adobe Stock

Samengesteld uit juristen en economen, zou het adviesorgaan de passende competenties in huis hebben om een advies te geven over de vraag of de evenredigheidsbeoordeling al dan niet pertinent is. Dit orgaan zou echter geen diepgaande kennis hebben van de verschillende gereguleerde beroepen en hun bijzonderheden. Die kennis komt veeleer toe aan de auteurs van het voorstel van reglementering van het beroep. Daarom is het de bedoeling om dit orgaan slechts een adviserende en eventueel een begeleidende rol te geven bij de uitvoering van de beoordelingen; het zal de evenredigheidsbeoordelingen dus niet zelf uitvoeren.

EEN ORGAAN DAT NIET DOOR DE RICHTLIJN WORDT OPGELEGD

De evenredigheidsrichtlijn beveelt de oprichting van een dergelijke orgaan aan maar legt het niet op³³. Het is echter de bedoeling om er een op te richten en dit om verschillende redenen:

- 1) het zou de degelijkheid van de juridisch-economische basis van de voorgestelde beroepsreglementering waarborgen;
- 2) op die manier zou het in principe voor de naleving van het Europees recht zorgen en het risico op een veroordeling op grond van de artike-



len 258 tot en met 260 VWEU sterk verminderen;

- 3) zonder orgaan zou het nuttige effect van de omzettingwet en het uitvoeren van de evenredigheidsbeoordelingen verloren gaan omdat je kan verwachten dat de auteur van een voorstel tot reglementering van een beroep zonder het advies van een onafhankelijke derde partij, slechts in zeer weinig gevallen tot de conclusie zal komen dat zijn voorstel van reglementering van een beroep niet evenredig is.

DE ONAFHANKELIJKHEID VAN HET ADVIESORGAAN

Volledigheidshalve moet er ook op worden gewezen dat de richtlijn erop aandringt om een onafhankelijk orgaan op te richten. Het gebruik van de term is zonder twijfel ongelukkig omdat hij doet denken aan de onafhankelijkheid waarmee de evenredigheidsbeoordeling zelf moet worden uitgevoerd. Het is belangrijk een onderscheid te maken tussen de twee “onafhankelijkheden” die in de richtlijn bedoeld zijn:

- de onafhankelijkheid die nodig is om de beoordeling uit te voeren³⁴ is een onafhankelijkheid ten aanzien van de sector waarop de reglementering van toepassing is;
- de onafhankelijkheid die nodig is om een advies uit te brengen over de evenredigheidsbeoordeling³⁵ is een onafhankelijkheid ten aanzien van de evenredigheidsbeoordeling zelf.

Dit punt is een bijkomend argument waarom het adviesorgaan het opstellen van een beoordeling zou kunnen begeleiden maar die niet zelf uitvoert: het zou in dat geval zijn onafhankelijkheid verliezen.

DE SPECIFIEKE KWESTIE VAN DE BEROEPSMOGELIJKHEDEN

De evenredigheidsrichtlijn verplicht de lidstaten om ervoor te zorgen dat de nationale wetgeving voorziet in effectieve beroepsmogelijkheden voor zaken die binnen haar toepassingsgebied vallen³⁶. Wie de omzettingwet leest, kan verrast zijn: noch het dispositief,

noch de memorie van toelichting, noch de artikelsgewijze bespreking zeggen er iets over.

De reden hiervoor is eenvoudig: er bestaan wel degelijk beroepsmogelijkheden en in een al zeer technisch en administratief juridisch kader leek het moeilijk om een specifieke redenering over de verschillende beschikbare beroepsmogelijkheden toe te voegen in de wet aangezien die extern zijn aan de omzetting en aan de evenredigheidsbeoordeling zelf. Deze bijdrage is een gelegenheid om die voor te stellen.

HET BEGINSSEL: BEPALING VAN DE GESCHONDEN NORM EN SANCTIE

WELKE NORM WORDT GESCHONDEN?

Het is belangrijk er allereerst op te wijzen dat het ontbreken van een evenredigheidsbeoordeling niet zal volstaan om *ipso facto* te leiden tot een sanctie met betrekking tot de aangenomen tekst. Op dezelfde manier volstaat het loutere feit dat een evenredigheidsbeoordeling werd uitgevoerd, niet om te waarborgen dat de beroepsreglementering in kwestie het evenredigheidsbe-



ginsel naleeft. Het doel van de richtlijn is immers niet zozeer formaliteiten op te leggen maar wel ervoor te zorgen dat de aangenomen maatregelen evenredig zijn.

Het evenredigheidsbeginsel zelf is dus de voorgeschreven norm. Het niet naleven ervan zal leiden tot een sanctie. Hoewel het ontbreken van een beoordeling een aanwijzing is voor die niet naleving, brengt dat niet noodzakelijkerwijs de niet naleving met zich mee.

Wanneer een wettelijke of reglementaire tekst wordt betwist, zal de rechter de evenredigheid ervan moeten beoordelen aan de hand van de beginselen vermeld in de richtlijn en in de omzettingwet. Pas na deze rechterlijke beoordeling kan de betwiste tekst worden gesanctioneerd.

WAT IS DE SANCTIE?

Zoals hieronder uiteengezet, kunnen twee soorten sancties toegepast worden voor een tekst die het evenredigheidsbeginsel schendt: de vernietiging en de niet-toepassing.

DE WETGEVING

Hoe kunnen de gevolgen worden tegengegaan van een wet die de toegang tot en/of de uitoefening van een beroep zou beperken maar het evenredigheidsbeginsel schendt?

EERSTE SANCTIE: DE Vernietiging

De vernietiging van de wet door het Grondwettelijk Hof, zoals voorzien in artikel 142 van de Grondwet en de artikelen 1 tot en met 25 septies van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof. De referentienorm voor het verkrijgen van de vernietiging van de omstreden wet zal niet de richtlijn of de omzettingwet zijn, maar wel de artikelen 10 en 11 van de Grondwet in combinatie met, naar gelang het geval, artikel 15 of artikel 16 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie^{37 38}.

Het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie is een Europese tekst van primair recht³⁹ waaraan het Hof van Justitie een rechtstreekse werking heeft toegekend^{40 41}. De artikelen 15 en 16 erkennen respectievelijk de vrijheid

van beroep, het recht om te werken en de vrijheid van ondernemerschap.

Om de vernietiging van de wetgeving in kwestie te verkrijgen, zal de aanvrager dus twee cumulatieve kenmerken moeten aantonen:

- de schending van de beginselen van gelijkheid en non-discriminatie;
- de schending van de vrijheid van beroep of de vrijheid van ondernemerschap.

TWEDE SANCTIE: DE NIET-TOEPASSING

De niet-toepassing van de wet door elke rechter die gevat is door een geschil en het in hoofdgeding behandelt. De rechtsgrondslag voor een dergelijke beslissing zou artikel 15 of 16 van het





Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn. Het Hof van Justitie heeft immers altijd erkend dat, wanneer een nationale tekst in strijd is met een tekst van primair recht van de Europese Unie, de nationale rechter de nationale tekst aan de kant moet schuiven en voorrang moet geven aan het Handvest⁴².

In tegenstelling tot de vernietiging, die *erga omnes* geldt, heeft de niet-toepassing een effect dat beperkt is tot het specifieke geval.

DE REGLEMENTAIRE TEKSTEN

Kan tegen een regelgevende tekst, zoals een koninklijk besluit, die, in strijd met het evenredigheidsbeginsel, de toegang tot en/of de uitoefening van een beroep beperkt, beroep worden aangetekend? En indien ja, wat is dan de sanctie?

EERSTE SANCTIE: DE Vernietiging

Ten eerste is er de vernietiging van de regelgevende tekst door de Raad van State zoals voorzien in artikel 14, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten van 12 januari 1973 op de

Raad van State⁴³. De schending van de omzettingwet kan worden beschouwd als een bevoegdheidsoverschrijding door de overheid die de betwiste regelgevingshandeling heeft aangenomen, aangezien het evenredigheidsbeginsel niet in acht werd genomen.

TWEEDE SANCTIE: DE NIET-TOEPASSING

Ten tweede zal de regelgevingstekst niet worden toegepast als deze niet in overeenstemming is met het evenredigheidsbeginsel en dus in strijd is met de omzettingwet⁴⁴.

KRITISCHE BENADERING

Ondanks de opmerkingen van de Europese Commissie moet worden vastgesteld dat er op dit gebied nog steeds een zekere onduidelijkheid bestaat die aanleiding geeft tot verschillende punten van kritiek:

- de praktische reikwijdte van een groot aantal criteria blijft onzeker. Hoe bijvoorbeeld het criterium “de effecten op het vrij verkeer van per-

sonen en diensten in de Unie, op de keuzemogelijkheden voor de consument en op de kwaliteit van de dienstverlening” begrijpen?⁴⁵ Hoe een dergelijke impact in de praktijk *a priori* bepalen? Hoe kunnen we niet bang zijn voor uiteenlopende interpretaties en sancties achteraf, als het Hof van Justitie een ander pad zou volgen dan het pad dat een lidstaat te goeder trouw heeft gekozen?

- de fundamenteel verschillende aard van de punten die opgenomen zijn in de vier lijsten van artikel 7 van de richtlijn. Hoewel die lijsten bedoeld zijn om de criteria te beschrijven die bepalend zijn voor de evenredigheid van een maatregel, bevat de laatste lijst eisen die zelf in overeenstemming moeten zijn met het evenredigheidsbeginsel. Waarom werden ze dan opgenomen in die bepaling?
- de keuze van een richtlijn als wetgevingshandeling roept vragen op gezien de beperkte, om niet te zeggen onbestaande, speelruimte die de lidstaten hebben om de richtlijn om te zetten.



Tegenover die kritiek is het echter belangrijk om de sterke punten en de voordelen van het systeem dat de richtlijn oplegt, niet uit het oog te verliezen:

- het systeem zet aan tot de objectivering van de beroepsreglementeringen, bijvoorbeeld door de lidstaat uit te nodigen om cijfergegevens te bezorgen ter ondersteuning van zijn besluit om de toegang tot, of de uitoefening van een beroep te reglementeren.
- het zorgt ervoor dat wie teksten moet opstellen, daarvoor de nodige tijd neemt en er goed over nadenkt. Wetgevende en reglementaire teksten die overhaast worden opgesteld, zijn zelden foutloos. De evenredigheidsbeoordeling zou dus moeten zorgen voor doordachte en coherente teksten.
- het biedt alle belanghebbende partijen de mogelijkheid hun standpunt over een voorstel van regelgeving kenbaar te maken. De reglementering van beroepen raakt aan diepmenselijke behoeften: auto-experts zorgen ervoor dat de voertuigen op de wegen goed werken, architecten garanderen de structurele degelijkheid van gebouwen, ... De opmerkingen en ad-

viezen van elk van hen zijn dan ook relevant bij het opstellen van dergelijke reglementeringsvoorstellen.

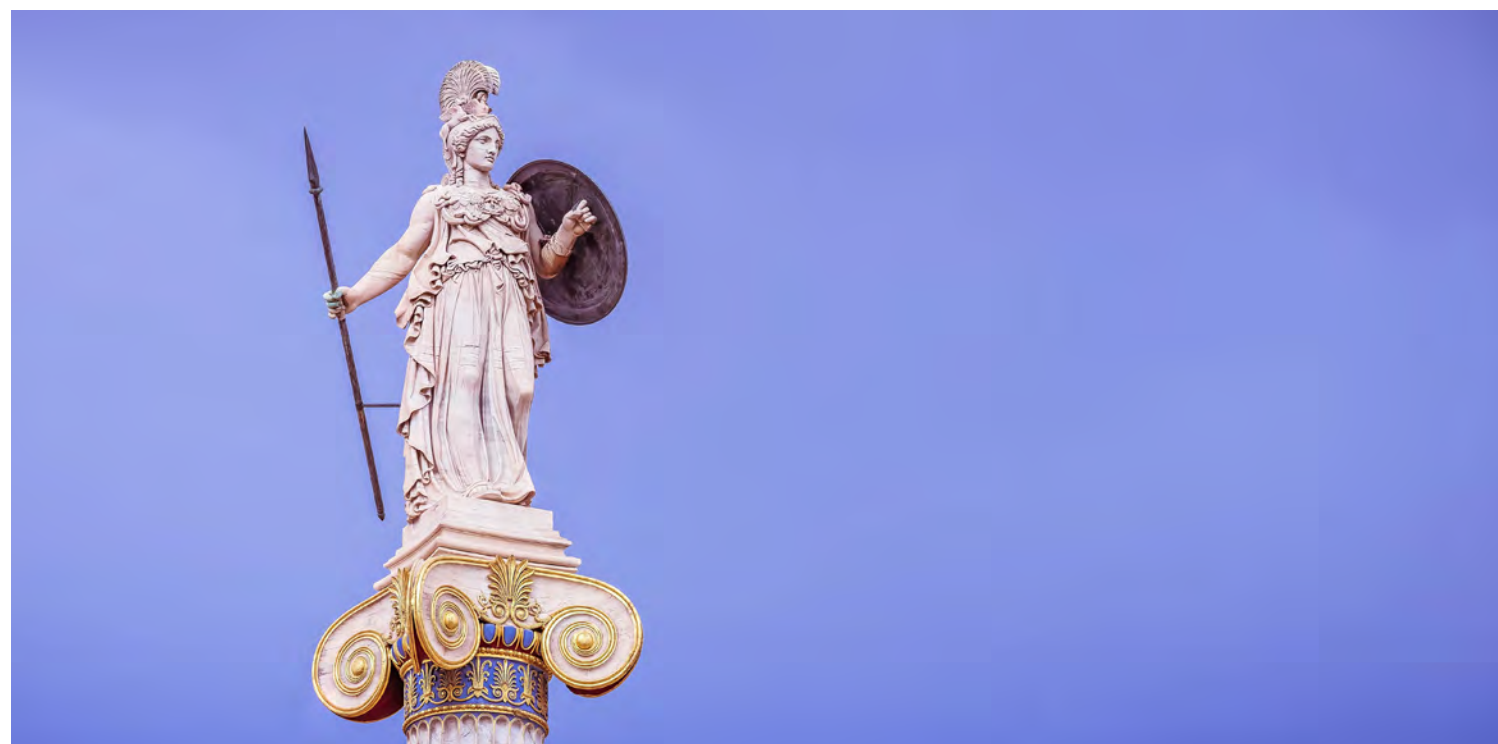
- het zorgt voor meer transparantie en communicatie tussen de lidstaten over dit onderwerp.

BESLUIT

Athena's kuisheid geeft niet toe aan de avances van Hephaestos. De godin ontsnapt aan de omhelzing van haar vrijer, maar uit de aarde, getuige van die verleidingspoging, komt een kind tevoorschijn:

Erichthonios. Athena zal hem opvangen en opvoeden. Hij wordt de vierde legendarische koning van Athene.

Net als haar heeft België de evenredigheidsbeoordeling opgepikt en overgenomen, een onverwacht kind met een onzekere afstamming. Aangezien ze nog jong is, stamelt ze nog en is ze soms moeilijk te begrijpen. Het is zeker: de tijd zal zijn werk moeten doen om haar de kans te geven de belangrijke rol te vervullen die ze moet spelen: zorgen voor de goede werking van een evenwichtige, rechtvaardige en efficiënte economie, waar diensten met grote integriteit worden verleend door betrouwbare personen.





BIBLIOGRAFIE

WETGEVING

EUROPESE WETGEVING

PRIMAIR RECHT

- Verdrag betreffende de Europese Unie, art. 6, lid 1.
- Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, artikelen 258 tot en met 260.
- Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, artikelen 15 en 16.

SECUNDAIR RECHT

- Richtlijn (EG) 2005/36 van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties, P.E.U., L 225, 30 september 2005.
- Richtlijn 2013/55/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 tot wijziging van Richtlijn 2005/36/EG betreffende de erkenning van beroepskwalificaties en Verordening (EU) nr. 1024/2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt ("de IMI-verordening"), P.E.U., L 354, 28 december 2013.

- Richtlijn (EU) 2018/958 van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 betreffende een evenredigheidsbeoordeling voorafgaand aan een nieuwe reglementering van beroepen, P.E.U., L 173, 9 juli 2018.

VOORBEREIDENDE WERKZAAMHEDEN

- Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, "De eengemaakte markt verbeteren: meer mogelijkheden voor mensen en ondernemingen" COM(2015) 550 final, p.10.

NATIONALE WETGEVING

- Grondwet, art. 10, 11, 24, 142 et 159.
- Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, B.S., 15 augustus 1980.
- Gecoördineerde wetten van 12 januari 1973 op de Raad van State, B.S., 21 maart 1973.
- Wet van 15 mei 2007 tot erkenning en bescherming van het beroep van auto-expert en tot oprichting van een instituut van de auto-experts, B.S., 2 juni 2008.
- Wet van 27 oktober 2020 betreffende een evenredigheidsbeoorde-

ling voorafgaand aan de vaststelling of wijziging van een beroepsreglementering, B.S., 13 november 2020.

- Koninklijk besluit van 3 april 2015 tot vaststelling van de deontologische code van de auto-experts van het Instituut van de auto-experts, B.S., 11 mei 2015.

RECHTSPRAAK

EUROPESE RECHTSPRAAK

- HvJ, Vueling Airlines N.V. c. Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, 18 september 2014, C-487/12, EU:C:2014:2232.
- HvJ (Grote kamer), Digital Rights Ireland c. Minister for Communications, Marine and Natural Resources e.a., 8 april 2014, C-293/12 et C-594/12, EU:C:2014:238.
- HvJ (Grote kamer), Parlement v. Raad en Commissie, 5 september 2012, C-355/10, EU:C:2012:516.
- HvJ (Grote kamer), N.S. v. Secretary of State for the Home Department, 21 december 2011, C-411/10, EU:C:2011:865.
- HvJ (Grote kamer), Belgische Verbruikersunie Test-Aankoop VZW



- e.a v. Ministerraad, 1 maart 2011, C-236/09, EU:C:2011:100.
- HvJ (Grote kamer), arrêt Volker und Markus Schecke GbR et Hartmut Eifert c. Land Hessen, 9 novembre 2010, C-92 et C-93/09, EU:C:2010:662.
 - HvJ (Grote kamer), Aziz Melki en Sélim Abdeli, 22 juni 2010, C-188/10 et C-189/10, EU:C:2010:363.
 - HvJ (Grote kamer), Kadi en Al Barakaat International Foundation v. Raad et Commissie, 3 september 2008, C-402/05, EU:C:2008:461.
 - HvJ (Grote kamer), Maria Pupino, 16 juni 2005, C-105/03, EU:C:2005:386.
 - HvJ (Grote kamer), Silvio Berlusconi e.a., 3 mei 2005, C-387/02, C-391/02 et C-403/02, EU:C:2005:270.
 - HvJ, Administratie van de Staatsfinanciën v. N.V. Simmenthal, 106/77, 9 maart 1978, Rec., p.630.

NATIONALE RECHTSPRAAK

- GwH, 21 mei 2015, n° 66/2015.

RECHTSLEER

- Bailleux A., « La Cour de Justice, la Charte des droits fondamentaux et

l'intensité normative des droits sociaux », Revue de droit social, vol. 2014, n° 3, pp. 283 - 308.

- Hatzopoulos V., « La justification des atteintes aux libertés de circulation : cadre méthodologique et spécificités matérielles », Etudes Européennes Juridiques, Collège d'Europe, Brugge, 2013.
- Joassart P., Rasson A., Verdussen M., « Belgique », Annuaire international de justice constitutionnelle 2015, 31-2015, Economica, Aix-en-Provence, 2016, pp. 149-172.





NOTES

- 1 Richtlijn (EU) 2018/958 van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 betreffende een evenredigheidsbeoordeling voorafgaand aan een nieuwe reglementering van beroepen, P.E.U., L 173, 9 juli 2018. [↗](#)
- 2 Richtlijn (EG) 2005/36 van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties, P.E.U., L 225, 30 september 2005. [↗](#)
- 3 Richtlijn 2013/55/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 tot wijziging van Richtlijn 2005/36/EG betreffende de erkenning van beroepskwalificaties en Verordening (EU) nr. 1024/2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt („de IMI-verordening”), P.E.U., L 354, 28 december 2013. [↗](#)
- 4 Artikel 59, lid 5, van Richtlijn 2005/36/EG. [↗](#)
- 5 Zie overweging 5 van Richtlijn 2018/958. [↗](#)
- 6 Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, “De eengemaakte markt verbeteren: meer mogelijkheden voor mensen en ondernemingen” COM(2015) 550 final, p.10. [↗](#)
- 7 In de rechtstheorie zijn primaire normen bedoeld om een gedrag op te leggen en secundaire normen om een kader te bieden voor het aannemen van andere normen. [↗](#)
- 8 In de rechtstheorie is de primaire geadresseerde van een norm degene die aan de norm moet voldoen. De secundaire geadresseerde is degene die profiteert van de naleving van de norm door de primaire geadresseerde. [↗](#)
- 9 Art. 5 van richtlijn 2018/958. [↗](#)
- 10 Art. 6, lid 1, van richtlijn 2018/958. [↗](#)
- 11 Voor een kritische benadering van deze complexe rechtspraak, zie. V. HATZOPOULOS, « La justification des atteintes aux libertés de circulation : cadre méthodologique et spécificités matérielles », Etudes Européennes Juridiques, Collège d'Europe, Brugge, 2013. [↗](#)



- 12 Art. 6, lid 2, van richtlijn 2018/958. [↗](#)
- 13 Art. 6, lid 3, van richtlijn 2018/958. [↗](#)
- 14 Art. 4, lid 6, van richtlijn 2018/958. [↗](#)
- 15 Art. 8 van richtlijn 2018/958. [↗](#)
- 16 Art. 4, lid 2, van richtlijn 2018/958. [↗](#)
- 17 Art. 10 van richtlijn 2018/958. [↗](#)
- 18 Art. 11, lid 1, van richtlijn 2018/958. [↗](#)
- 19 Art. 4, lid 2, van richtlijn 2018/958. [↗](#)
- 20 Art. 4, lid 5, van richtlijn 2018/958. [↗](#)
- 21 Art. 4, leden 3 en 4, van richtlijn 2018/958. [↗](#)
- 22 Wet van 15 mei 2007 tot erkenning en bescherming van het beroep van auto-expert en tot oprichting van een instituut van de auto-experts, B.S. 2 juni 2008. [↗](#)
- 23 Art. 23, al. 1, eerste lid van de wet auto-expert en art. 4 van het koninklijk besluit van 23 april 2015 tot vaststelling van de deontologische code van de auto-experts van het Instituut van de auto-experts, B.S., 11 mei 2015. [↗](#)
- 24 Art. 4 van het koninklijk besluit tot vaststelling van de deontologische code van de auto-experts van het Instituut van de auto-experts. De huidige regel schrijft een minimum van 10 uur per jaar voor. De suggestie van 15 uur is slechts bedoeld als voorbeeld. Een dergelijke wijziging is, voor zover wij weten, niet gepland. [↗](#)
- 25 Wet van 27 oktober 2020 betreffende een evenredigheidsbeoordeling voorafgaand aan de vaststelling of wijziging van een beroepsreglementering, B.S., 13 november 2020. [↗](#)
- 26 Art. 6, § 1, VI, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, B.S., 15 augustus 1980, gewijzigd bij de bijzondere wet van 14 oktober 2018, B.S., 26 oktober 2018 (hierna “bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen”). [↗](#)
- 27 Art. 6, § 1, VI, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. [↗](#)



- 28 Grondwet, art. 24. [↗](#)
- 29 Art. 5, § 1, II, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. [↗](#)
- 30 Art. 5, § 1, II, 5°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. [↗](#)
- 31 Zie overweging 30 van Richtlijn 2018/958. [↗](#)
- 32 Zie artikel 1 van Richtlijn 2018/958. [↗](#)
- 33 Overweging 14 van Richtlijn 2018/958. [↗](#)
- 34 Art. 4, lid 5, van richtlijn 2018/958. [↗](#)
- 35 Overweging 14 van Richtlijn 2018/958. [↗](#)
- 36 Art. 9 van richtlijn 2018/958. [↗](#)
- 37 GwH, 21 mei 2015, nr. 66/2015, B.11.4 tot en met B.11.8. [↗](#)
- 38 P. JOASSART, A. RASSON, M. VERDUSSEN, « Belgique », Annuaire international de justice constitutionnelle 2015, 31-2015, Economica, Aix-en-Provence, 2016, p. 162. [↗](#)
- 39 Art. 6, lid 1, van het Verdrag betreffende de Europese Unie. [↗](#)
- 40 HvJ (Grote kamer), , 3 septembre 2008, C-402/05, EU:C:2008:461, Kadi en Al Barakaat International Foundation v. Raad en Commissie; HvJ (Grote kamer), 9 november 2010, C-92 en C-93/09, EU:C:2010:662, Volker und Markus Schecke GbR en Hartmut Eifert v. Land Hessen; HvJ (Grote kamer), 1 maart 2011, C-236/09, EU:C:2011:100, Belgische Verbruikersunie Test-Aankoop VZW e.a v. Ministerraad; HvJ (Grote kamer), 21 december 2011, C-411/10, EU:C:2011:865, N.S. v. Secretary of State for the Home Department; HvJ (Grote kamer), 5 september 2012, C-355/10, EU:C:2012:516, Parlement v. Raad en Commissie; HvJ (Grote kamer), 8 april 2014, C-293/12 en C-594/12, EU:C:2014:238, Digital Rights Ireland v. Minister for Communications, Marine and Natural Resources e.a. [↗](#)



- 41 Zie de analyse van A. BAILLEUX, “La Cour de Justice, la Charte des droits fondamentaux et l’intensité normative des droits sociaux”, *Revue de droit social*, vol. 2014, n° 3, p. 297. [↪](#)
- 42 HvJ, 106/77, 9 maart 1978, *Administratie van de Staatsfinanciën v. N.V. Simmenthal*, Rec., p.630, punt 24; HvJ (Grote kamer), 3 mei 2005, C-387/02, C-391/02 et C-403/02, EU:C:2005:270, *Silvio Berlusconi e.a.*, punt 72 ; HvJ (Grote kamer), 16 juni 2005, C-105/03, EU:C:2005:386, *Maria Pupino*, punt 43; HvJ (Grote kamer), 22 juni 2010, C-188/10 et C-189/10, EU:C:2010:363, *Aziz Melki et Sélim Abdeli*, punt 43 ; HvJ, , 18 septembre 2014, C-487/12, EU:C:2014:2232, *Vueling Airlines N.V. v. Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*, punt 48. [↪](#)
- 43 Gecoördineerde wetten van 12 januari 1973 op de Raad van State, B.S., 21 maart 1973, gewijzigd door de wet van 16 augustus 2016, B.S., 14 september 2016. [↪](#)
- 44 Zie artikel 159 van de Grondwet en de bovenvermelde Europese rechtspraak over wetgevingshandelingen. [↪](#)
- 45 Art. 7, lid 2, eerste alinea, d) van Richtlijn 2018/958 . [↪](#)



▶ NAAR EEN NIEUWE BENADERING OM UITVOEROPPORTUNITEITEN TE INDENTIFICEREN BIJ VRIJHANDELSAKKOORDEN

Arno Noens

INLEIDING

In een sterk veranderende Belgische en internationale economische context bestaat de missie van de FOD Economie erin de voorwaarden te scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt in België. Binnen de FOD Economie streven we ernaar de goederen- en dienstenmarkt grondig te kennen en goed te ondersteunen om ze beter te stimuleren. Voor België als kleine, open economie zijn handelsovereenkomsten van belang, en het identificeren en verdedigen van de nationale handelsbelangen in de handelsakkoorden is dan ook essentieel voor ons land. Internationale handelsakkoorden kunnen ook helpen in de internationalisering van kleine- en middelgrote-ondernemingen (KMO's), die van groot belang zijn in het Belgische

economische weefsel, en bijdragen aan de competitiviteit van de Belgische ondernemingen. Ze bevorderen de deelname van België aan de internationale handel. In overeenstemming met haar missie, waakt de FOD Economie eveneens over de bijdrage van vrijhandelsakkoorden tot een duurzame en inclusieve groei.

Vrijhandelsakkoorden zijn overeenkomsten tussen verschillende landen of regio's die ervoor zorgen dat er gemakkelijker handel gedreven kan worden tussen die landen of regio's. Dit zijn zeer complexe en lijvige overeenkomsten met bindende afspraken over duizenden verschillende producten en diensten. Bovendien is er een veelheid aan belanghebbenden betrokken in het consultatieproces (beroepsfederaties, ngo's, bevoegde administraties, etc.). Bij het in kaart brengen van de Belgische handelsbelangen, kijkt de FOD Economie naar alle aspecten die de inter-

ationale handel drijven en kunnen faciliteren voor de Belgische bedrijven. Om dit te doen, consulteert de FOD Economie het Belgische bedrijfsleven en houdt ze rekening met de handelsbelangen van de beroepsfederaties en ondernemingen tijdens deelname aan de Belgische standpuntbepaling in het coördinatie-mechanisme van de FOD Buitenlandse Zaken. Binnen de Afdeling Internationale Economie wordt de vertegenwoordiging van de FOD Economie in deze Belgische



standpuntcoördinaties voor handelsbeleid verzekerd. Het kenniscentrum voor Duurzame economie, dat deel uitmaakt van de afdeling Economische Analyses, buigt zich over de teksten die Duurzame Ontwikkeling behandelen. De gecoördineerde Belgische standpunten worden vervolgens aan de Europese Commissie gecommuniceerd aangezien de Europese Commissie bevoegd is voor internationale handel en dus in naam van de 27 EU lidstaten overeenkomsten sluit met derde niet-EU landen. Op die manier kan de Europese Commissie rekening houden met de Belgische handelsbelangen.

In dit artikel wordt een nieuwe methode uiteengezet die door de FOD economie werd ontworpen met het oog op het identificeren van Belgische economische belangen in EU handelsonderhandelingen over vrijhandelsakkoorden met derde landen.

VRIJHANDELSAKKOORDEN

Er wordt wel eens gezegd dat vrijhandelsakkoorden zorgen voor welvaart. Het idee is dat wanneer handel tussen verschillende regio's of landen vergemakkelijkt wordt – door het verwijderen van handelsbarrières – deze meer

handel met elkaar zullen drijven. Deze verhoogde mate van handel drijven of samenwerking zorgt op zijn beurt voor een hogere mate van specialisatie en efficiëntie, wat op zijn beurt tot een hogere welvaart zou leiden. Deze welvaartwinst kan men uitdrukken in monetaire termen, waaronder geld, of in gewonnen vrije tijd.

Een illustratie: beeld je in dat in een archaïsche samenleving een visser en een houthakker elk aan de oever van een rivier wonen. De visser kan hout hakken, maar niet zo goed als de houthakker. Het omgekeerde is eveneens waar. Elke dag dient de visser twee uur te vissen en vier uur hout te hakken voor een gegeven hoeveelheid van beiden. Het omgekeerde geldt voor de houthakker. Op een dag besluiten ze een brug te bouwen, waardoor ze kunnen samenwerken. Wanneer de visser zich enkel toelegt op vissen en de houthakker enkel op houthakken, moeten ze, wanneer ze vis en hout met elkaar ruilen, ieder slechts vier uur werken voor éénzelfde hoeveelheid hout en vis (in plaats van zes uur). Anderzijds kunnen ze er voor kiezen om ieder toch zes uur te werken, waarbij ze, door specialisatie en ruil, anderhalf

maal de oorspronkelijke hoeveelheid kunnen voortbrengen.

De brug uit bovenstaande illustratie is dus een metafoor voor een vrijhandelsakkoord. In theorie is het principe eenvoudig, maar in de realiteit zijn vrijhandelsakkoorden allesbehalve gespeend van controverse. Ondanks dat er een consensus over bestaat dat vrijhandelsakkoorden 'over het algemeen' zorgen voor meer monetaire welvaart, wordt er onder andere kritiek gegeven vanuit een duurzaamheids-, protectionistisch- en vermogensongelijkheidsperspectief. Deze kritieken zijn gestoeld op (1) het idee dat meer handel en productie onze ecologische voetafdruk verhogen, (2) dat vrijhandelsakkoord leiden tot een té ver doorgedreven specialisatie van economieën, waardoor ze 'al hun eieren in één



mandje leggen' en zo hun economieën te fragiel maken en (3) dat niet iedereen wint bij vrijhandelsakkoorden, waarbij bovendien de verliezers vaak ook de meest kwetsbaren zijn.

Bovenstaande normatieve vragen zijn erg belangrijk, maar worden in dit artikel niet behandeld. Dit artikel neemt bijgevolg een meer pragmatisch standpunt in en focust zich op volgende vraag: **“Hoe kan men naar aanleiding van vrijhandelsakkoorden handelsopportunities voor een land onderscheiden?”** De voorgestelde methode die deze vraag beantwoordt bestaat uit vier stappen. In de eerste stap staat het concept van het comparatieve voordeel centraal en wordt gefocust op Belgische producten met zulk een voordeel. Vervolgens wordt, in een tweede stap, gekeken naar de invoerstromen vanuit het perspectief van de handelspartner waarmee een akkoord gesloten wordt. In een derde stap worden de twee eersten gecombineerd om tot 'high potentials' te komen. Tot slot wordt in een vierde, laatste stap gekeken naar de mate waarin de tarieven worden afgebouwd naar aanleiding van deze vrijhandelsakkoorden.

HET COMPARATIEVE VOORDEEL

Het bezitten van een comparatief, of vergelijkbaar, voordeel impliceert dat een land of regio een voordeel heeft in vergelijking met een ander land of regio in de productie van een bepaald product. Neem als voorbeeld de productie van bananen: hierin heeft Brazilië een comparatief voordeel ten opzichte van België omdat Brazilië een klimaat bezit waar bananen makkelijk geteeld kunnen worden. In het algemeen onderscheidt men twee benaderingen waarop men een comparatief voordeel kan vaststellen.

De eerste is de **'bottom-up'** benadering: hier kijkt men naar nationale eco-

nomische omstandigheden (klimaat, grondstoffen, ..) die tot een comparatief voordeel leiden. De moeilijkheid hierbij is dat de economische omstandigheden context-afhankelijk zijn voor elk product. Zo is het klimaat in Brazilië bijvoorbeeld voordeliger voor het telen van bananen dan het klimaat in België, maar niet voor peren. Vanuit dit perspectief vertrekt men vanuit een analyse van het product. De tweede manier is een **'top-down'** benadering, waarbij men de structuur van de economie aanschouwt. Hierbij kijkt men naar data betreffende de productie, consumptie en internationale handelsstromen. Het idee is dat wanneer de data laten zien dat Brazilië relatief veel bananen uitvoert, men bijgevolg kan concluderen dat het land voor bananen een comparatief voordeel bezit. De





oorzaak van het comparatief voordeel is bij deze benadering irrelevant: het zou bijvoorbeeld het klimaat, de grond, beter oogstmateriaal, goedkopere arbeidskrachten, ... of een combinatie van deze factoren kunnen zijn. De reden waarom er een comparatief voordeel is wordt in dit geval niet onderzocht, het enige dat er toe doet is dat het comparatieve voordeel wordt 'onthuld' door het onderzoeken van de data. In het Engels wordt dit bijgevolg niet toevallig geduid met de term "Revealed Comparative Advantage (RCA)". Tabel 1 vat het idee samen.

In het proberen vaststellen van producten waarin België een comparatief voordeel heeft, kan men dus twee verschillende

benaderingen onderscheiden. Een belangrijk element in de keuze tussen beide benaderingen is het niveau en het aantal categorieën dat men probeert te onderzoeken. Wanneer men het comparatieve voordeel van een gehele sector (bijvoorbeeld de Belgische farmaceutische industrie) poogt te onderzoeken, kan beargumenteerd worden dat het nuttig is om te kijken naar economische omstandigheden zoals het investeringsklimaat, het opleidingsniveau van de populatie, de mate van samenwerking tussen universiteiten en bedrijven, enzovoort.

Wanneer daarentegen geprobeerd wordt om vast te stellen voor welke medicijnen België een comparatief

voordeel heeft, verwordt het maken van deze oefening al snel tot een heus huzarenstuk. Dit is eveneens het geval voor vrijhandelsakkoorden. Omdat bij het sluiten van een vrijhandelsakkoord vaak duizenden verschillende productcategorieën in beschouwing worden genomen, grijpen handelseconomen eerder naar de 'top-down' methode.

METHODE

Nu de centrale concepten vrijhandelsakkoord en comparatieve voordeel toegelicht werden, kan dieper worden ingegaan op het centrale vraagstuk van dit artikel: **"Hoe kan men naar aanleiding van vrijhandelsakkoorden handelsopportunities voor België onderscheiden?"** Bij de ontwikkelde methode staan twee elementen centraal: namelijk de statische aard van de methode en de focus op uitvoeropportunities.

Een eerste centraal aspect is dat de ontwikkelde methode **'statisch'** of 'descriptief' is. Dat wil zeggen dat men data gebruikt om het **heden** in kaart te brengen. In contrast hiermee staat een **'dynamische'** of 'predictieve' methode. Deze poogt met

Tabel 1: 'bottom-up' vs 'top-down'

'Bottom-up'	'Top-down'
De gemiddelde Belgische peer wordt relatief goedkoop geproduceerd	België voert relatief meer peren uit dan bijvoorbeeld de buurlanden
↑↑↑	↓↓↓
België bezit een goed "perenklimaat"	De uitvoerstatistieken van peren onthullen het comparatieve voordeel

allerhande simulaties toekomstige ontwikkelingen te voorspellen. De hier voorgestelde methode waagt zich niet aan het voorspellen van **toekomstige ontwikkelingen**, maar houdt een iets bescheidener ambitie voor ogen: namelijk het weergeven van handelsdata op een manier waarop deze nuttige inzichten bloot kan leggen voor de Belgische economie.

Een tweede centraal aspect is dat **enkel uitvoeropportunities** worden behandeld in dit artikel. De reden hiervoor is dat, vanuit een Belgisch perspectief, een vrijhandelsakkoord in elk geval kansen zal bieden voor de uitvoer, ongeacht de aard van het product. Voor goederen die ingevoerd worden is dit niet automatisch het geval, bijvoorbeeld wanneer de invoer de Belgische productie vervangt en hier daardoor mee in competitie treedt. Dit extra element van complexiteit wordt in dit artikel niet behandeld, maar kan een interessante piste zijn voor een opvolgend onderzoek of artikel.

Bijgevolg wordt de onderzoeksvraag: **“Hoe kan men naar aanleiding van vrijhandelsakkoorden uitvoeropportunities voor België onderscheiden?”** Om deze vraag te beantwoorden worden vier stappen gevolgd, namelijk (1) het identificeren van Belgische producten met een compara-

tief voordeel, (2) het analyseren van handelsstromen van het land of de regio waar het vrijhandelsakkoord mee wordt gesloten, (3) het combineren van stappen één en twee om ‘high potentials’ te definiëren en tot slot (4) het uitvoeren van een tariefanalyse op deze ‘high potentials’.

STAP 1: ‘ONTHULLEN’ VAN STERKE BELGISCHE UITVOERPRODUCTEN

Eerder werd aangehaald dat énkél uitvoeropportunities door middel van een ‘top down’ methode worden onderzocht. Door het toepassen van een ‘RCA’ formule op de duizenden productcategorieën waarvoor data beschikbaar is, worden de uitvoeropportunities bijgevolg ‘onthuld’ met behulp van de Balassa-‘RCA’ formule. Hieronder wordt de formule geïllustreerd met de uitvoer van peren:

De interpretatie is als volgt: de teller geef de uitvoer van Belgische peren als percentage van de totale Belgische uitvoer weer. De noemer geeft, op zijn beurt, de uitvoer van alle peren wereldwijd als percentage van de totale uitvoer van alle producten wereldwijd. Wanneer men de teller deelt door de noemer bekomt men de ‘RCA’-waarde van peren, die in dit geval **5,72 bedraagt**. Met andere woorden heeft de uitvoer van Belgische peren een factor van 5,72 ten opzichte van de wereldwijde gemiddelde uitvoer van peren¹. Hieruit kan men, volgens de ‘Revealed Comparative Advantage’-theorie besluiten dat, doordat België relatief veel peren uitvoert, België bijgevolg relatief sterk is in het produceren van peren.

Bovenstaand voorbeeld van peren illustreert dat de RCA-waarde van een product een maatstaf is van uitvoerspecialisatie van België, wat op zijn beurt een

Basisformule Balassa’s ‘Revealed Comparative Advantage (RCA)’

$$\text{RCA peren (België} \rightarrow \text{Wereld)} = \frac{\frac{X_{\text{peren}}(\text{BE} \rightarrow \text{W})}{X_{\text{totaal}}(\text{BE} \rightarrow \text{W})}}{\frac{X_{\text{peren}}(\text{W} \rightarrow \text{W})}{X_{\text{totaal}}(\text{W} \rightarrow \text{W})}}$$

Waarbij: X = uitvoer, BE = België en W = de wereld





indicatie is van de sterkte van de productie van België van dat product. De waarde 'één' is hierin een grenswaarde. Is de RCA groter dan één, kan men immers spreken van een comparatief voordeel. Is de RCA-waarde kleiner dan één, kan men spreken van een comparatief nadeel. In theorie zou men dus, door de toepassing van volgende formule $RCA > 1$ alle producten kunnen in kaart brengen waarvoor België een comparatief voordeel heeft. Eveneens zou men de producten kunnen rangschikken op RCA-waarde.

Helaas kan men bovenstaande formule niet zomaar hanteren, omdat men in de praktische toepassing hiervan op enkele problemen botst. Meer specifiek zijn deze: (1) de rol van quasi-transit in de economie, (2) het feit dat vrijhandelsakkoorden worden toegepast op het EU-niveau in plaats van het Belgische niveau, zodat niet enkel Belgische maar ook andere Europese ondernemingen de uitvoeropportunities kunnen aanboren en (3) de status van België als lo-

gistieke draaischijf. Deze zaken zorgen ervoor dat het eenvoudigweg toepassen van bovenstaande formule op de data, een vertekend beeld in de resultaten zou kunnen geven. Bijgevolg dienen deze zaken aangepakt te worden. In dit artikel wordt besproken hoe punt (1) en (2) reeds worden opgelost met de voorgestelde methode. Tevens wordt er een suggestie gegeven over hoe men punt (3) in de toekomst zou kunnen oplossen.

PROBLEEM 1 : QUASI TRANSIT

Quasi transit² is invoer gevolgd door wederuitvoer, gerealiseerd door niet-Belgische bedrijven die in België een beroep doen op een fiscale vertegenwoordiging. De Belgische nationale handelsdata van de Nationale Bank bevat zowel data volgens het communautair concept, dat quasi transit mee in rekening brengt en internationale vergelijkbaarheid toelaat, en het nationaal concept, dat geen quasi transit in rekening brengt maar zich minder goed leent tot internationale vergelijkingen. Omdat deze concepten andere

eigenschappen, en daarmee gepaarde voor- en nadelen, hebben is het toepassen van het juiste concept niet altijd voor de hand liggend.

Het doel van de hier voorgestelde oplossing is echter niet om de discussie te beslechten, maar om ze te neutraliseren. Dit wordt gedaan door het selectie criterium van een product met een comparatief voordeel (criterium: ' $RCA > 1$ ') te verstrengen, door te vereisen dat voor alle producten de RCA hoger dan één moet zijn wanneer zowel het nationaal- als het communautair concept toegepast worden. Met andere woorden: pas wanneer deze en/en relatie (in tegenstelling tot of/of) van toepassing is zullen deze producten deel uitmaken van de producten waarvoor België een comparatief voordeel heeft.

PROBLEEM 2: VRIJHANDELSAKKOORDEN ZIJN VAN TOEPASSING OP DE GEHELE EU

De EU, als douane-unie, heeft de bevoegdheid om vrijhandelsakkoord te onderhandelen voor zijn lidstaten. Dit wilt zeggen dat de dalende tarieven als gevolg van het sluiten van een vrijhandelsakkoord van toepassing zijn op de gehele EU. Op zijn beurt kunnen ook andere EU-lidstaten een comparatief voordeel hebben ten

Oplossing probleem 1 = selectie criterium ' $RCA > 1$ ' op beide concepten toepassen:

- $RCA > 1$, nationaal concept³
- $RCA > 1$, communautair concept⁴



opzichte van niet-EU landen. Bijgevolg is het een redelijke assumptie dat wanneer België voor een bepaald goed een comparatief voordeel heeft, maar de rest van de EU voor hetzelfde goed een hoger comparatief voordeel bezit dan België, de overige EU-lidstaten het relatief verkregen comparatieve voordeel ten gevolge van het vrijhandelsakkoord beter zullen benutten dan België.

Toepassing volgende formule:

$$\frac{\text{RCA (peren) (België} \rightarrow \text{Wereld)}}{\text{RCA (peren) (EU} \rightarrow \text{Wereld)}} = \frac{\frac{X_{\text{peren}} (\text{BE} \rightarrow \text{W})}{X_{\text{totaal}} (\text{BE} \rightarrow \text{W})}}{\frac{X_{\text{peren}} (\text{EU} \rightarrow \text{W})}{X_{\text{totaal}} (\text{EU} \rightarrow \text{W})}}$$

ILLUSTRATIE

- Het toepassen van deze formule op peren geeft een waarde van 4,27⁵. Dat wil zeggen dat België nog steeds een uitgesproken comparatief voordeel heeft ten opzichte van de EU, maar minder uitgesproken dan tegenover de rest van de wereld (RCA-waarde van 5,72).

De oplossing bestaat er bijgevolg in om twee bijkomende selectiecriteria toe te voegen. Let wel: deze selectiecriteria

Oplossing probleem 2 = selectiecriteria toevoegen:

- $\text{RCA (B} \rightarrow \text{W) (nationaal concept) > RCA (EU} \rightarrow \text{W)}$,
- $\text{RCA (B} \rightarrow \text{W) (communautair concept) > RCA (EU} \rightarrow \text{W)}$,

zijn indicatief omdat deze het gemiddelde EU-RCA nemen. Het is echter perfect mogelijk dat België een comparatief voordeel heeft ten opzichte van de rest van de EU, maar dat een andere lidstaat (bijvoorbeeld Duitsland) een nog hogere RCA-waarde heeft voor een bepaald product en het vrijgemaakte potentieel door het vrijhandelsakkoord beter zal benutten dan België. Deze kanttekening betekent dan ook een mogelijke bijkomende piste voor verdere verfijning van de methode.

PROBLEEM 3: BE ALS LOGISTIEKE 'HUB'

België is een land dat vaak getypeerd wordt als een 'kleine, open economie' en omwille van zijn geografische ligging met grote havens, heel wat goederen te transporteren krijgt. Wanneer men enkel naar de uitvoergegevens kijkt, kan dit soms vreemde resultaten opleveren.

Eenvoorbeeld hiervan zijn bananen. Wanneer men kijkt naar de RCA-waarde van bananen, is deze voor alle vier de criteria

groter dan één. Dit wilt zeggen dat (1) er vanuit België meer bananen uitgevoerd worden dan gemiddeld in de EU en (2) dat dit eveneens door Belgische bedrijven wordt gedaan (omwille van de neutralisatie van buitenlandse quasi-transit). Op zich is dit niet zo eigenaardig, ware het niet dat België niet bepaald gekend is om zijn bananenproductie. Men dient zich bijgevolg de vraag te stellen: hoe is het mogelijk dat de toepassing van bovenstaande formules een comparatief voordeel onthullen van een goed dat niet wordt geproduceerd in dat land?

De verklaring kan men terugvinden door de invoerdata mee in ogenschouw te nemen. Het klopt dat België heel veel bananen uitvoert, maar niet zoveel als dat er worden ingevoerd. Het is nogal vreemd om te stellen dat een land een comparatief voordeel heeft in een goed dat het meer dient in te voeren dan uit kan voeren. Bijgevolg wordt hier gesuggereerd dat het toevoegen van volgende twee selectiecriteria sommige vals positieve uitvoeropportunities uit kan filteren.



Oplossing probleem 3 = selectiecriteria toevoegen:

- Uitvoer > Invoer, nationaal concept
- Uitvoer > Invoer, communautair concept

De keerzijde van dit ‘hub-criterium’ is echter dat, omwille van de diversiteit van producten binnen een productcategorie, uitvoeropportunities kunnen worden gemist. Een voorbeeld hiervan zou kunnen zijn dat een uitvoeropportunititeit aangaande Belgisch wit-blauw rundsvlees onopgemerkt zou blijven door een hogere mate van invoer van rundsvlees. Het toepassen van deze bijkomende criteria gaat dus gepaard met de impliciete assumptie dat er een kwalitatieve homogeniteit is binnen de respectievelijke productcategorieën.

CONCLUSIE STAP 1, ‘REVEALED
COMPARATIVE ADVANTAGE (RCA)’

Als besluit van de eerste stap kan men stellen dat de eerste twee problemen die men terugvond bij het toepassen van de originele RCA-index op de handelsdata gecorrigeerd kunnen worden door het toevoegen van strengere selectiecriteria. Eveneens werd een suggestie tot verfijning toegevoegd aangaande het derde probleem. Het achterliggende principe dat werd toegepast stelt dat men, om zich ervan te vergewissen dat

een product een comparatief voordeel bevat, men telkens hogere en strengere voorwaarden zal moeten toevoegen.

Door dit systematisch te doen zou een productcategorie aan vier of zes selectiecriteria moeten voldoen om beschouwd te kunnen worden als een ‘sterk’ Belgisch exportproduct. Tabel 2 geeft een overzicht.

STAP 2: UITVOERPOTENTIEEL
ANALYSEREN

Nadat in stap 1 wordt vastgesteld voor welke goederen België een algemeen comparatief voordeel heeft, worden de handelsstromen (meer bepaald de invoerwaarden) vanuit het perspectief van de handelspartner geanalyseerd. Dit wordt geïllustreerd met volgende casus: het EU-Mercosur vrijhandelsakkoord. Tot de Mercosur-landen behoren: Argentinië, Brazilië, Paraguay en Uruguay. De centrale assumpties bij deze beschouwing zijn dat (1) het vrijhandelsakkoord kan leiden tot een comparatief voordeel van EU-producten ten opzichte van goederen verhandeld tussen Mercosur-landen en niet-EU landen en (2) dat hierdoor het handelsvolume tussen de EU en Mercosur zal vergroten.

Tabel 2. Samenvatting van alle selectie-criteria

Selectie-Criterium	Formule	Toegepast dataconcept	Opgelost probleem
1	RCA (BE→W) > 1	Nationaal	Quasi transit
2		Communautair	
3	RCA (BE→) > RCA (EU→W)	Nationaal	VHA van toepassing op de EU
4		Communautair	
5	Uitvoer > Invoer	Nationaal	BE’s status als logistieke draaischijf
6		Communautair	



Bijgevolg beschouwt men de waarde die Mercosur-landen invoert vanuit niet-EU landen als indicatief voor het 'potentieel in waarde' dat Belgische producten (geselecteerd in stap 1) zouden kunnen overnemen naar aanleiding van het EU-Mercosur vrijhandelsakkoord. Dit wordt geïllustreerd met peren, dat vanuit het perspectief van Mercosur-landen wordt weergegeven in tabel 3.

Tabel 3 dient men als volgt te interpreteren: de Mercosur-landen voeren respectievelijk voor 50.000 euro peren in vanuit België, voor 45 miljoen euro vanuit de gehele EU27 en voor 93,6 miljoen euro vanuit de rest van de wereld. Omdat het vrijhandelsakkoord van toepassing is voor de EU27, beschouwt men de indicatieve waarde van het over te nemen uitvoerpo-

tentieel dat van de rest van de wereld. Voor peren bedraagt dit 93,6 miljoen euro.

Tot slot wordt benadrukt dat deze waarde slecht indicatief is voor het potentieel en gebaseerd is op reële, huidige data. Met andere woorden is deze waarde dus niet het product van een model of simulatie en bevat deze geenszins voorspellende waarde.

STAP 3: 'HIGH POTENTIALS' DEFINIËREN

Nadat in stap 1 Belgische producten met een comparatief voordeel, of het Belgische uitvoerpotentieel, werden vastgesteld, én in stap 2 het invoerpotentieel vanuit het perspectief van de handelspartner werd geanaly-

seerd, is de volgende stap om deze twee stappen te combineren om op deze wijze Belgische producten te identificeren die een hoog uitvoerpotentieel bezitten. Deze worden 'high potentials' gedoopt. Om deze 'high potentials' te onderscheiden, worden eenvoudigweg strengere, doch arbitraire, voorwaarden aan dezelfde variabelen uit stappen 1 en 2 toegewezen.

Wat de eerste stap, namelijk het comparatieve voordeel, betreft, dienen Belgische uitvoerproducten te voldoen aan een indicatieve waarde van 'RCA > 1,5' voor de eerste vier selectiecriteria, in plaats van 'RCA > 1'. Dit wilt zeggen dat de Belgische uitvoerwaarde minstens (1) anderhalf keer zo groot moet zijn wanneer zowel het nationaal als het communautair concept worden toegepast en (2) anderhalf keer zo groot dient te zijn ten opzichte van de wereld én het EU-gemiddelde. Wat de indicatieve waarde van de niet-EU handelsstromen bevat, moet de niet-EU invoer vanuit het perspectief van de handelspartners eveneens een indicatieve waarde bezitten. Deze waarde is afhankelijk van onder an-

Tabel 3. De invoerwaarden van de handelspartner, de invoer van peren door Mercosur

België	0,05
EU27	45,3
De rest van de wereld	93,6

Bron: ITC, waarden in miljoen euro



dere de grootte van de handelspartners. Toegepast op onze casus, zijnde de Mercosur-landen, werd beslist dat deze waarde minstens 50 miljoen euro moet bedragen. Deze waarde is dus een indicatie van de grootte van de handelsstromen, waarvan naar aanleiding van het vrijhandelsakkoord, de Belgische productcategorieën een deel zouden kunnen stelen. Voor deze verstrenging bestaat geen theoretisch kader, er zij op gewezen dat deze waarden arbitrair zijn bepaald voor deze Mercosur-casus. Deze arbitrage impliceert dat deze grenswaarden kunnen verschillen voor een andere casus. Tabel 4 geeft de strengere voorwaarden weer.

Tabel 3: definiëring 'high potentials'

	Enige mate van uitvoerpotentieel	'High potentials'
Stap1: sterke uitvoer België	RCAs > 1	RCAs > 1,5
Stap2: indicatieve invoerwaarde Mercosur	Geen	> 50 miljoen euro

Bron: ITC, waarden in miljoen euro

STAP 4: TARIEFANALYSE

Nadat in stap 3 'high potentials' werden geïdentificeerd, dient men na te gaan of het vrijhandelsakkoord effectief een verandering betekent voor de douanerechten van deze productcategorieën. Sommige productcategorieën worden immers niet opgenomen in het vrijhandelsakkoord. Een bepaalde economie kan de binnenlandse productie van deze producten immers zodanig cruciaal achten voor het behoud van zijn welvaart dat het deze niet – of slechts in beperkte mate – wenst te onderwerpen aan verminderende invoertarieven. Voor de Mercosur-landen zijn dit bijvoorbeeld wagens.

Wanneer uiteindelijk geldt dat een 'high potential' productcategorie effectief gepaard gaat met een dalende invoerheffing, ingesteld door het onderhandelde vrijhandelsakkoord, kan men stellen dat hier een sterke Belgische uitvoeropportuniteit wordt geïdentificeerd.

CONCLUSIE

Het 'onthullen' van uitvoeropportunities voor België naar aanleiding van een vrijhandelsakkoord is een zeer complexe onderneming die – zoals steeds bij economisch onderzoek – enkele arbitraire beslissingen of hypothesen vereist. De keuzes die gemaakt werden bij het ontwikkelen van deze methode brengen echter enkele voordelen met zich mee.

De in stap 1 geformuleerde criteria – die gebruikt werden om sterke Belgische uitvoerproducten te identificeren – bieden een handige oplossing voor problemen aangaande de rol van quasi-transit in de economie en de onderhandeling van vrijhandelsakkoorden op het EU-niveau. Verder werd nog een suggestie aangereikt



wat betreft de status van België als logistieke draaischijf.

In stap 2 werden de handelsstromen vanuit het perspectief van de handelspartner in kaart gebracht, wat zich in combinatie met de uitvoerkansen uit stap 1 leende tot het definiëren van 'high potentials'. In de illustratie werd de niet-EU invoerwaar-

de vanuit het perspectief van de Mercosur-landen als indicatie voor het uitvoerpotentieel beschouwd. De combinatie en verstrenging van deze twee perspectieven leidde tot het identificeren van 'high potentials', waar tot slot een tariefanalyse op werd uitgevoerd ter bevestiging van het uitvoerpotentieel van het vrijhandelsakkoord op de Belgische producten.

Tot slot dient vermeld dat, ondanks dat dit volgens ons de best mogelijke kwantitatieve benadering wordt geacht om Belgisch uitvoerpotentieel te identificeren naar aanleiding van vrijhandelsakkoorden, dit niet wegneemt dat deze methode nog verder verfijnd kan worden op basis van vernieuwde inzichten.





VOETNOTEN

- 1 Het nationaal concept toepassend. [↗](#)
- 2 De NBB definieert quasi transit als “invoer gevolgd door wederuitvoer, gerealiseerd door niet-ingezeten entiteiten die in België een beroep doen op een fiscale vertegenwoordiging en niet-ingezetenen die daarenboven ook handelstransacties hebben met ingezetenen”. [↗](#)
- 3 Volgens de NBB omvat het nationale concept alleen invoer en uitvoer transacties waarbij een ingezeten onderneming de tegenpartij is. [↗](#)
- 4 Volgens de NBB betreft het communautair concept alle in- en uitvoertransacties van goederen, inclusief de aankopen (invoer) en verkopen (heruitvoer), die in België plaatsvinden tussen niet-ingezeten ondernemingen. [↗](#)
- 5 Het toepassen van het nationaal concept voor de Belgische uitvoerdata. [↗](#)



▶ QUELLES VOITURES PLUS PROPRES ET PLUS ÉCONOMIQUES ?

Bruno Kestemont, Christian Ferdinand, Christine Bruynoghe¹

INTRODUCTION

« Le Gouvernement belge autorisera, à terme, uniquement la vente de véhicules « zéro émission », à la condition qu'il y ait sur le marché suffisamment de voitures à coût abordable et que des analyses sur le cycle de vie soient disponibles »². Dans ce contexte, notre article tente de répondre à la question suivante : par rapport aux émissions des différents types de véhicules particuliers (essence, hybride, électrique, ...) et tenant compte de leur durée de vie et des émissions indirectes de CO₂, quel est aujourd'hui leur coût au kilomètre pour l'utilisateur ?

L'article se concentre sur la relation entre le « coût abordable » et l'empreinte CO₂ qui est une approximation raisonnable du « zéro émission (...) sur le cycle de vie ».

Nous commençons par rappeler le contexte qui pousse les gouvernements

à préconiser une politique favorisant les véhicules « zéro émissions ». Nous présentons ensuite les résultats de nos calculs du prix de revient des voitures au kilomètre comparé à leur empreinte CO₂ avant de conclure. La méthodologie est présentée en annexe.

LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

L'Union européenne s'est engagée au niveau international à réduire de 80-95% ses émissions de gaz à effet de serre (dont le CO₂) d'ici à 2050 par rapport à 1990³ avec une réduction d'au moins 40% pour 2030. Pour contribuer à cet effort, l'accord de gouvernement ambitionne de réduire de 55% ses émissions de gaz à effet de serre de 1990 à 2030. Alors que les émissions du secteur des transports

représentent plus d'un cinquième du total (22,5% en 2017), ces émissions ont pourtant augmenté de 23,6% de 1990 à 2017⁴. Parmi d'autres mesures comme le développement des transports alternatifs, l'électrification complète du parc automobile d'ici à 2030 a un potentiel de réduction des émissions de ce secteur de 30%⁵. L'électrification ne suffira manifestement pas à résoudre la crise climatique, mais elle y contribuera.

Dans le cadre de cet article, nous nous limitons à la problématique de l'empreinte CO₂ car celle-ci est représentative des en-



jeux écologiques les plus urgents, à commencer par les changements climatiques. Il existe aussi un lien entre les émissions de CO₂ à l'utilisation (qui représentent une partie de l'empreinte CO₂) et les émissions toxiques directes d'autres polluants provenant des pots d'échappement. Ces dernières, en particulier les émissions directes de NO_x et de particules ultrafines, restent un problème dans les grandes villes qui peut être résolu par l'adoption de voitures « zéro émission à l'usage », ce que nous traduirons essentiellement par « voiture électrique » dans l'état actuel de maturité des technologies. Il faut noter que les constructeurs améliorent sans cesse le niveau d'émissions de polluants toxiques et, s'il est théoriquement impossible de rouler grâce aux carburants fossiles sans émettre du CO₂, on peut imaginer dans un futur plus ou moins lointain des véhicules thermiques très proches du niveau « zéro émission » des substances toxiques les plus problématiques. Sans perdre de vue que toute combustion en présence d'air produit nécessairement nombre de substances toxiques que l'on peut ensuite essayer de capter avant la sortie du pot d'échappement.

L'électrification massive des voitures pourra dans un premier temps contri-

buer à diminuer l'impact environnemental généré par les puits de forage pétroliers. Par contre, elle augmentera la pression sur d'autres ressources naturelles critiques comme le coltan, déjà responsable de dommages humains aujourd'hui⁶. Pour diminuer l'impact écologique et social global, Christis & Vercalsteren (2019) estiment qu'une diminution du nombre de voitures individuelles privées en circulation devra accompagner leur électrification⁷.

LA STRUCTURE DES COÛTS AU KILOMÈTRE

Suivant nos calculs, l'amortissement de l'achat d'une voiture représente en moyenne la moitié (51%) de son coût au kilomètre, à quoi il faut ajouter 7% pour les frais d'entretien. La source motrice énergétique (essence, électricité, mix énergétique, ...) ne représente en moyenne que 42% du coût de revient total d'une voiture au kilomètre (figure 1). C'est le coût de construction (et donc d'achat) du véhicule qui explique la plus grande partie de la variation des coûts au kilomètre entre modèles. Alors que les motorisations élec-

triques ont tendance à être plus chères à l'achat pour un modèle équivalent⁸, nos calculs suggèrent que leur coût de revient au kilomètre est comparable à celui des voitures essence. Dit autrement : une voiture électrique ne revient pas plus cher qu'une voiture thermique.

Les consommateurs, n'ayant pas toujours un budget et les informations leur permettant de calculer leurs investissements sur toute la durée de vie des produits qu'ils achètent, se tournent vers des modèles conventionnels non seulement moins chers à l'achat mais aussi plus conformes à leurs habitudes, à leur mode de vie et à leur budget disponible au moment de l'achat. Ceux qui optent pour un modèle électrique ne verront leurs investissements amortis qu'au bout de nombreux kilomètres et années d'utilisation. Ce raison-

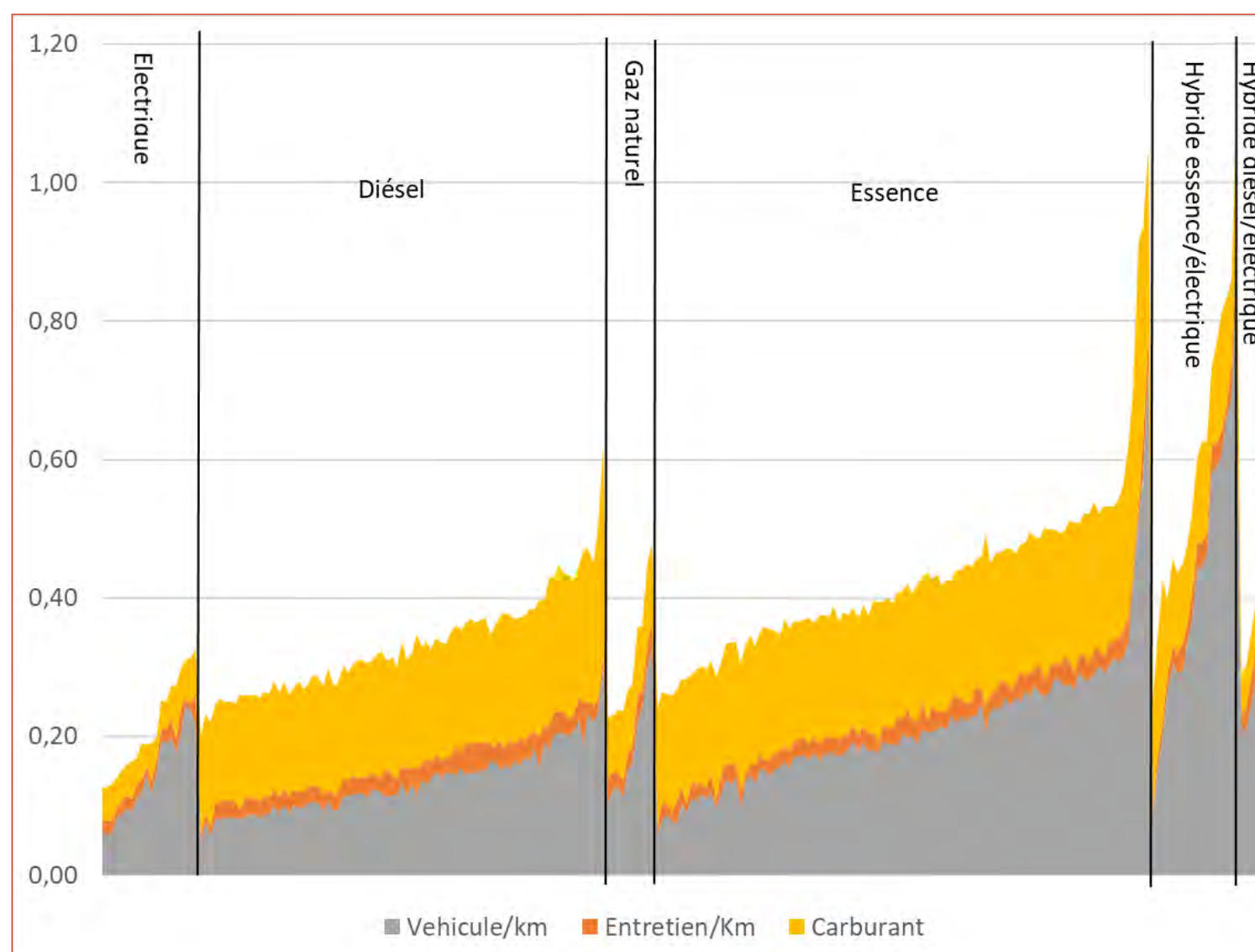




nement est moins valable pour les voitures haut de gamme car un ménage disposant d'une épargne importante a plus de lati-

tude pour faire un choix économique rationnel tenant compte du coût global d'un produit sur toute sa durée de vie.

Figure 1 : Structure des coûts au kilomètre (€/km) en fonction de la motorisation des voitures les plus courantes en Belgique en 2018 (classement du meilleur marché au plus cher par motorisation)



Source : Calculs propres sur base de DIV, moniteur de l'automobile et entretien-auto. 237 voitures. Le coût d'entretien des véhicules électriques est probablement surestimé (voir méthodologie).

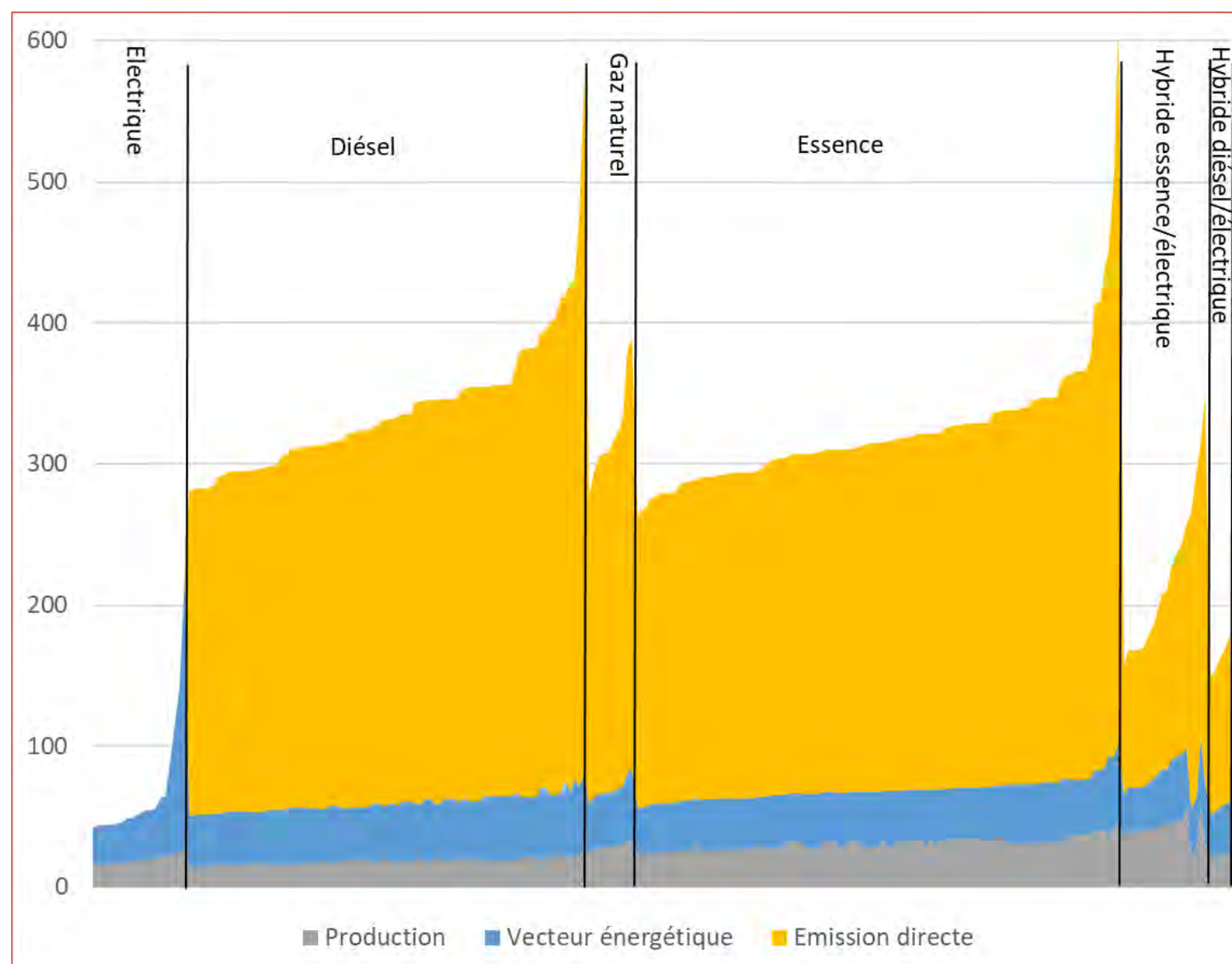
La figure 1 montre de très grandes variations de coût au kilomètre pour les modèles hybrides et les diésels de notre échantillon. C'est l'amortissement du prix d'achat qui explique l'essentiel de cette variation. Ce dernier dépend principalement des options, moins de la motorisation. La consommation des voitures à l'usage dépend plus du type de motorisation que par exemple de la puissance des moteurs. Les véhicules électriques, hybrides et au gaz naturel coûtent nettement moins cher à l'utilisation.

LA STRUCTURE DE L'EMPREINTE CO₂ AU KILOMÈTRE

L'empreinte CO₂ inclut les émissions lors de la construction et le démantèlement des véhicules (y compris les batteries), de la production et de l'acheminement d'énergie jusqu'au véhicule, et enfin les émissions directes de CO₂ lors de leur utilisation. L'empreinte CO₂ est donc plus élevée que les émissions de CO₂ au km renseignées par les constructeurs sur chaque modèle⁹. Même si une voiture électrique n'émet pas de CO₂ à l'usage, son empreinte CO₂ n'est pas nulle puisqu'il a fallu construire la voiture et produire l'électricité nécessaire à son utilisation.



Figure 2 : Empreinte CO2 (g/km) en fonction de la motorisation des voitures les plus courantes en Belgique en 2018 (classement par ordre d'empreinte par motorisation)



Source : calculs propres sur base de GREET et DIV. 643 modèles sont représentés.

Lecture : L'empreinte CO2 à la production (amortie par kilomètre) est plus grande pour les véhicules à essence (et hybride essence) en raison de leur plus

courte longévité en kilomètres. L'empreinte du vecteur énergétique (« du puits à la pompe ») est proportionnelle à la consommation au kilomètre et, pour

l'électrique, dépend également du mix énergétique de la source (ici moyenne du mix belge – une énergie renouvelable ne consomme pratiquement pas de CO2). Les véhicules électriques n'ont aucune émission directe de CO2. Les émissions directes de CO2 dépendent de la consommation de carburant au kilomètre. Les variations pour les hybrides essence-électrique sont dues à la présence de modèles hybrides « non plug in » qui roulent en fait surtout à l'essence avec un petit appoint d'électricité auto-générée.

La figure 2 montre que la plus grande partie de l'empreinte carbone totale d'une voiture sur toute sa durée de vie réside dans son utilisation. Le contraire de ce que l'on a observé pour la structure des coûts, où c'est le prix d'achat qui est le plus déterminant. La construction d'une voiture engendre en moyenne à peine 9% de son empreinte CO2 dans notre échantillon. Cette valeur peut toutefois s'élever à 23% pour les motorisations essence/électrique et jusqu'à 37% pour les petites voitures électriques. L'acheminement de l'énergie jusqu'au véhicule (« well to pump » WTP) représente en moyenne 13% de l'empreinte CO2 des 237 véhicules de notre sélection.



tion. Cette valeur peut toutefois s'élever à 88 % pour les grosses voitures électriques. La source motrice énergétique (émission finale directe¹⁰) représente par contre en moyenne 78 % de leur empreinte CO₂, variant entre 0% pour les voitures électriques à 86 % pour les plus grosses voitures diesel considérées. Notons que notre article ne compare pas des voitures équivalentes mais les voitures les plus vendues sur le marché : les véhicules diesel sélectionnés sont en moyenne plus lourds que les véhicules essence. Pour une voiture équivalente, la littérature admet généralement une émission de CO₂ moindre au kilomètre pour le diesel que pour l'essence (et nos résultats suggèrent une empreinte carbone encore plus petite).

Toutes les voitures électriques, même les modèles « haut de gamme », ont une empreinte CO₂ au kilomètre plus faible que les modèles thermiques en Belgique. D'un point de vue strictement climatique, la motorisation électrique est de loin la meilleure dans un pays où l'électricité produite est largement décarbonée. La partie bleue du graphique (« WTP ») serait différente dans un autre pays. Elle dépend en effet du taux de carbone dans la produc-

tion d'électricité moyenne de chaque pays. Si toutes nos centrales étaient au charbon, cette partie deviendrait beaucoup plus élevée que même l'essence ou le diesel. Cette partie s'annule pratiquement en cas d'utilisation d'électricité 100% verte (seule l'empreinte CO₂ relativement modeste de la construction des équipements verts entre encore en compte) voire même nucléaire¹¹. Notons que dans des situations particulières, par exemple pour des propriétaires de panneaux photovoltaïques ou des consommateurs qui ont choisi des fournisseurs d'électricité 100% verte, cette partie peut tomber individuellement à zéro (mais en faisant monter le coût CO₂ des autres utilisateurs puisque c'est autant d'électricité verte qui n'est plus injectée dans le

réseau). Nos résultats concernent des utilisateurs moyens pour la Belgique suivant son mix énergétique moyen de production d'électricité en 2018.

QUEL EST LE MEILLEUR RAPPORT EMPREINTE CO₂ / COÛT AU KILOMÈTRE ?

Les moteurs thermiques ont des rendements thermodynamiques plafonnés à l'usage par des pertes thermiques inévitables liées notamment à l'échauffement de nombreuses pièces en rotation. Les moteurs à explosion trans-



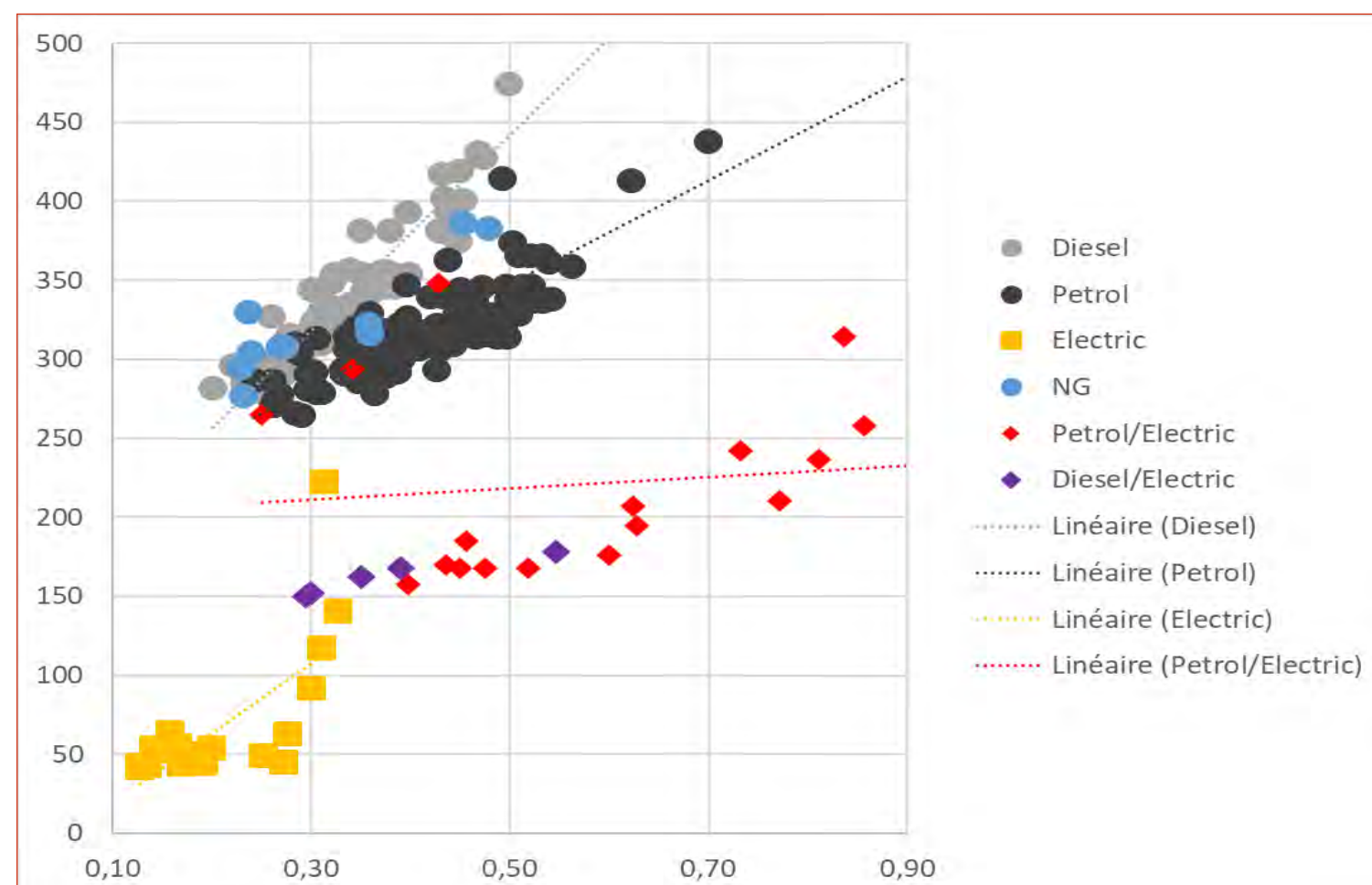
forment de la chaleur en mouvement de va-et-vient d'un piston avec obligation de refroidissement entre deux cycles par le radiateur disposé à l'avant du véhicule. Les moteurs thermiques sont en fait des radiateurs plus que des moteurs ! Les moteurs électriques tournent avec beaucoup moins de frottements et convertissent l'énergie entrante avec une grande efficacité, sans besoin de refroidissement. Les moteurs électriques sont en outre plus légers que les moteurs thermiques, et seul le poids des batteries entre en compte.

Les moteurs électriques et même les batteries ont une durée de vie¹² nettement plus grande que les moteurs thermiques. Les batteries doivent être remplacées au bout de quelques centaines de milliers de kilomètres en raison d'une perte de puissance, mais elles gardent un potentiel utile (et donc une valeur de revente) comme batterie de stockage d'énergie pour d'autres utilisations, dont par exemple l'équilibrage du réseau électrique lorsque les énergies renouvelables sont trop abondantes par rapport à la demande (journées ensoleillées et venteuses au printemps par exemple). Cette longévité réduit les coûts d'amortissement des voitures électriques par rapport aux voitures à

diésel et surtout à essence. Les voitures à essences ont la plus faible longévité et donc le plus faible taux d'amortissement des investissements initiaux, tant en terme financier qu'environnemental.

C'est parmi les véhicules électriques que l'on retrouve les véhicules qui reviennent le moins cher au kilomètre. A coût de revient au kilomètre identique, les véhicules électriques ont une empreinte CO2 net-

Figure 3 : Empreinte carbone (g CO2/km) en fonction du prix de revient (€/km) de l'utilisation jusqu'en fin de vie de voitures particulières courantes en Belgique, 2019



Source : calculs propres sur base de GREET, DIV, prix moniteur de l'automobile

Note : pour une meilleure lisibilité, le graphique est zoomé sur les véhicules revenant à moins de 0.9 €/km et de moins de 500 g d'empreinte CO2/km. Les courbes de tendance reprennent l'ensemble des données disponibles.



tement plus faible que les véhicules thermiques et même hybrides (figure 3). Ces résultats confirment des résultats obtenus en termes d'empreinte « gaz à effet de serre » en 2016 aux Etats-Unis¹³. Les véhicules hybrides essence-électriques ont tendance à avoir une empreinte carbone kilométrique aussi importante que les véhicules thermiques pour les modèles les moins chers, mais leurs performances se rapprochent de celle des véhicules purs électriques pour les modèles les plus évolués (ligne rouge sur le graphe). Cela s'explique par le fait que les modèles hybrides sont en fait de plus en plus électriques à mesure que l'on entre dans les hauts de gammes. Les véhicules au gaz naturel polluent à peine moins que les autres modèles thermiques, en comparaison à leur prix de revient au kilo-

mètre. De toutes les motorisations thermiques, ce sont les moteurs diésels qui fournissent les véhicules qui reviennent le moins cher mais émettent le plus de CO2 tout au long de leur cycle de vie.

CONCLUSIONS

Nous avons estimé le coût de revient au kilomètre et l'empreinte CO2 pour un échantillon des voitures de chaque type les plus vendues en Belgique en 2018. Seule l'empreinte CO2 a été étudiée, à l'exclusion de toute autre forme de pollution ou de pression sur les ressources naturelles, voire les effets sociaux ou géostratégiques, des différentes alternatives.

Il ressort de nos résultats que :

- les voitures les plus respectueuses du climat et de la santé des citoyens ont également le prix de revient au kilomètre le plus bas.
- à modèle équivalent, les voitures électriques sont toujours plus respectueuses du climat que les hybrides, puis dans le peloton de queue les hybrides non plug-in, l'essence, le gaz naturel et le diesel.
- les véhicules thermiques (et dans une moindre mesure hybrides) polluent proportionnellement à leur prix de revient et/ou à leur masse : des véhicules plus lourds consomment et polluent plus. Cette relation est d'autant moins marquée pour l'électrique que le mix électrique est plus décarboné : à la limite, une voiture roulant dans un pays où 100% de l'électricité serait décarbonée n'émettrait plus de CO2 au kilomètre parcouru, mais son empreinte CO2 de construction resterait toujours proportionnelle à sa masse.
- la voiture électrique pourrait représenter dès à présent en Belgique un choix rationnel tant sur le volet économique que pour le climat et pour la santé des citoyens ;



- les modèles les plus chers (en €/km), quel que soit le type de motorisation à l'exception des véhicules électriques, sont les moins écologiques ;
- d'autres études sont nécessaires pour confirmer ces résultats et, surtout, pour déterminer dans quelle mesure les véhicules électriques n'auraient pas des effets plus ou moins négatifs sur des émissions de matières toxiques et autres drames humains sur les lieux de production ou en fin de vie, sur la disponibilité mondiale de matériaux critiques, ou sur la soutenabilité de la demande électrique globale.
- Moyennant toutes ces incertitudes, il semble raisonnable de continuer à favoriser la diminution des déplacements en voiture individuelle au bénéfice d'autres moyens de satisfaire nos besoins de mobilité.

Cet article met en évidence l'attractivité économique et écologique (en première approximation) de la voiture électrique par rapport aux anciens types de motorisation. Cette conclusion ne doit pas faire perdre de vue que, vu les problèmes considérables d'approvisionnement que l'électrification massive ne manquerait pas d'entraîner, seule une

diminution du nombre de voitures en circulation est susceptible de diminuer significativement la pression sur les ressources naturelles et l'environnement.

NOTE MÉTHODOLOGIQUE

EMPREINTE CO2

Les empreintes CO2 ont été calculées en utilisant le logiciel GREET® version 2 (2017)¹⁴ élaboré par l'université de Chicago, Argonne National Laboratory, en ayant modifié certaines données d'input comme suit :

- tous les véhicules suivant l'option « passenger cars »
- mix énergétique belge 2018 pour la production d'électricité¹⁵
- durée moyenne de vie des véhicules thermiques et hybrides¹⁶ : 205.832 km
- durée moyenne de vie des véhicules essence¹⁵ : 138.888 km
- durée moyenne de vie des véhicules diesel¹⁵ : 250.002 km

- durée moyenne de vie des véhicules au gaz naturel¹⁵ : 136.787 km
- durée moyenne de vie des véhicules électriques¹⁷ : 271.425 km

Les autres données sont celles utilisées par défaut dans le modèle, car cela ne changerait pas grand-chose si l'on devait essayer de les adapter à la situation belge.

Pour 3.871 combinaisons de masses et de motorisations, on a ensuite fait tourner le modèle GREET pour déterminer pour chaque véhicule son empreinte CO2/km liée à la production, ainsi qu'à l'acheminement de l'énergie (du puits à la pompe) et la consommation réelle (émissions directes de CO2).

Remarquons que les émissions de CO2 au km déclarées par les constructeurs n'atteignent en moyenne que 43% de la valeur d'émission directe donnée par la simulation GREET dans notre échantillon. En effet, GREET se base sur une utilisation réelle des véhicules (calibrée sur les ventes réelles de carburants), en considérant par exemple la proportion de déplacements urbains ou sur autoroute. Nous avons repris les résultats de GREET sur base de la masse et de la motorisation, plutôt que les données mesurées par les constructeurs





sur banc d'essai. Pour les modèles mis pour la première fois sur le marché jusqu'au 1er septembre 2017, les constructeurs ont utilisé le test NEDC (New European Driving Cycle). Il est généralement accepté que ces valeurs sont sous-estimées d'environ 30%¹⁸ par rapport aux nouvelles conditions de test normalisé, appelée WLTP (Worldwide Harmonised Light vehicle Test Procedure) en vigueur pour tous les véhicules après 2019 !

COÛT D'ENTRETIEN

Pour l'estimation des prix d'entretien, une recherche dans Entretien-auto¹⁹ a été effectuée avec sélection manuelle d'un proxy d'un niveau moins détaillé si les modèles ne correspondaient pas exactement ou si le nombre de données pour un modèle n'était pas suffisamment représentatif²⁰. Le coût d'entretien de la version électrique de chaque modèle a été pris à 75% de l'équivalent thermique car cela correspond à ce qui est utilisé dans la rare littérature internet traitant du sujet (nous avons trouvé des rapports allant de 74% à 77%). Pour les marques uniquement électriques, nous avons repris une moyenne de données de quelques utilisateurs (qui donnent un coût d'entretien



© slavun - Adobe Stock

au km beaucoup plus bas que l'estimation faite ci-dessus pour des concurrents équivalents). Il est probable que le proxy de 75% donne une surestimation²¹).

CONSOMMATION

Pour le coût d'utilisation, la consommation des véhicules thermiques est calculée sur base de leurs émissions réelles de CO2 en appliquant le contenu en CO2 par litre de l'essence E10 et du diesel B7. Les émissions réelles de CO2 sont déduites du modèle GREET sur base de la masse et la motorisation (voir plus haut). Il est important de signaler que la consommation des véhicules électriques est beaucoup moins sensible au mode de conduite et donc à des spéculations de la part des

constructeurs. Toute l'énergie électrique est transformée en force motrice, contrairement aux moteurs thermiques où une partie plus ou moins grande du carburant est transformée en chaleur, voire en particules imbrûlées. Le modèle GREET ne donne pour l'électrique pas des valeurs systématiquement plus basses ou plus élevées comme pour les moteurs thermiques. Un mode de conduite agressifs libère d'avantage de particules de pneus, de plaquettes de frein etc. Une conduite probablement plus sportive sur les véhicules électriques entraînerait plus d'émissions de particules, mais cela sort du focus de cet article.

Les résultats GREET (basés sur la masse et la motorisation) sont moins précis au modèle de véhicule près car calculés et



non mesurés. Ils ne tiennent par exemple pas compte de l'aérodynamique ou de la « sportivité » d'un modèle. Les résultats calculés pour nos modèles électriques n'étaient en moyenne pas différents du résultat moyen des constructeurs pour tous les modèles retenus, mais la variabilité était plus grande et certains résultats même douteux probablement parce que l'on atteignait des limites de validité des paramètres prévus par GREET. Pour toutes les raisons expliquées ci-dessus, nous avons, pour les seuls véhicules électriques, décidé de garder la consommation donnée par les constructeurs sur <https://www.automobile-propre.com/voiture-electrique/> et Nicolas Meunier 2012 « La vérité sur la consommation des voitures électriques », Challenges, France [consulté le 8/9/2020] https://www.challenges.fr/automobile/dossiers/la-verite-sur-la-consommation-des-voitures-electriques_2623

PRIX DU CARBURANT

Pour le carburant, nous avons appliqué le prix moyen à la pompe 2019. Pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides pour lesquels la consommation indiquée revient à moins de 0,25 kWh/km (ce sont des véhicules conçus pour rouler majoritairement à l'électricité), nous avons

appliqué le prix domestique moyen électrique pour un ménage type en 2019. Pour les véhicules hybrides à consommation supérieure, l'électricité « plug in » est minoritaire ou inexistante et nous avons appliqué le prix du carburant.

Pour le prix du gaz naturel (nous avons retenu le prix pour le GN de type H), nous avons utilisé CREG 2018 « Etude sur la rentabilité du gaz naturel utilisé en tant que carburant (CNG ou compressed natural gas) pour voitures », étude 1735. <https://www.creg.be/sites/default/files/assets/Publications/Studies/F1736FR.pdf>

A savoir, 1,02€/kg en 2018 ou 1,02€/13,3kWh soit 0,07669 €/kWh ce qui est fort proche de la tranche la plus chère (petits consommateurs domestiques).

CHOIX DES VÉHICULES DE L'ÉCHANTILLON

La DIV a enregistré 547.948 nouvelles voitures en 2018. On y retrouve 1.071 modèles (noms commerciaux) dont chacun existe en différentes motorisations (Diesel, Diesel/Electric, Electric, LPG, NG, Petrol, et Petrol/Electric). Nous avons

commencé par sélectionner les 20 modèles comptant le plus d'immatriculations (toutes motorisations confondues), allant de la VW Golf (12.150 immatriculations) à la Dacia Duster (5.746 immatriculations). Parmi les modèles restants, nous avons ensuite sélectionné successivement les modèles figurant dans le top 10 des immatriculations pour chaque type de motorisation. Nous avons chaque fois gardé toutes les motorisations des modèles retenus de manière à avoir une base de comparaison la plus large possible. Il en a résulté une base de 3.871 modèles de masses et motorisations différentes. La masse et la motorisation a servi d'input à GREET pour déterminer les composantes des empreintes CO2 pour chacun des 3.871 cas. Afin de limiter la recherche des prix, on a encore supprimé les combinaisons modèle/motorisation ayant moins de 3 immatriculations.

Au total 647 modèles/motorisations différents ont été retenus pour l'encodage des prix. Nous avons ensuite consulté l'internet (principalement le Moniteur de l'Automobile²² et les sites des constructeurs) pour trouver le prix catalogue des modèles retenus, lorsque l'information était disponible, ce qui a encore réduit la liste utilisable à 237 modèles.



NOTES

- 1 L'étude a été réalisée au sein de la DG Analyse économique du SPF Economie. [↗](#)
- 2 https://www.belgium.be/sites/default/files/Accord_de_gouvernement_2020.pdf [↗](#)
- 3 https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR19_18/SR_Greenhouse_gas_emissions_EN.pdf?utm_source=-POLITICO.EU&utm_campaign=6bf10c52ae-EMAIL_CAMPAIGN_2019_11_21_11_55&utm_medium=email&utm_term=0_10959edeb5-6bf10c52ae-189712025 [↗](#)
- 4 Royaume de Belgique (2019), Plan National intégré Energie Climat Belge 2021-2030. [↗](#)
- 5 Maarten Christis & An Vercalsteren, 2019. Impact of Circular Economy on achieving the climate targets: case mobility, Vito. <https://ce-center.vlaanderen-circulair.be/nl/publicaties/publicatie-2/6-impact-of-circular-economy-on-achieving-the-climate-targets-case-mobility> [↗](#)
- 6 Luca Maiotti and Benjamin Katz, 2019, Interconnected supply chains: a comprehensive look at due diligence challenges and opportunities sourcing cobalt and copper from the Democratic Republic of the Congo. OCDE, 74pp. [↗](#)
- 7 Christis & Vercalsteren, op. cit. [↗](#)
- 8 C'est parmi les véhicules thermiques que nous avons trouvé les modèles les moins chers à l'achat, jusqu'à moins de 10.000 euros pour certains modèles à essence courants. Les véhicules électriques les moins chers de notre échantillon atteignent plus de 20.000 euros. De nouveaux modèles électriques à moins de 10.000 euros sont cependant apparus sur le marché récemment, mais il reste à prouver que ces modèles offrent le même confort que les petits modèles thermiques les plus courants. [↗](#)
- 9 Christis & Vercalsteren, 2019. Op. Cit. [↗](#)
- 10 Emissions directes en usage réel, différentes des émissions annoncées par les constructeurs, voir méthodologie. [↗](#)



- 11 On se limite dans cette étude aux impacts CO2 aujourd'hui. Les autres impacts présents ou futurs sur l'environnement ou la santé humaine en Belgique ou ailleurs ne sont pas considérés. [↗](#)
- 12 C'est un fait incontestable pour les moteurs électriques. Pour s'en convaincre il suffit de constater qu'un grand nombre de vieux tramways électriques roulent toujours. En intérieur, les moteurs sur batterie sont utilisés depuis des décennies pour les clarks et autres transpalettes. Il s'agit d'une technologie éprouvée. Les données observées pour les voitures datent de plus de vingt ans et semblent confirmer cette hypothèse de longévité sur route, même si elles reposent sur un nombre insuffisant de points pour pouvoir la prouver empiriquement avec une certitude absolue. [↗](#)
- 13 Miotti et al 2016. Personal Vehicles Evaluated against Climate Change Mitigation, Environ. Sci. Technol. 50, 10795-10804. [↗](#)
- 14 © COPYRIGHT 2017 UChicago Argonne, LLC [↗](#)
- 15 D'après Table1.A(a)s1 du rapport belge à l'UNFCCC (data 2018) [↗](#)
- 16 D'après les données du SPF mobilité, pondérées par le nombre de véhicules de chaque motorisation concernée : https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/detailfiches17_fr.xlsx [↗](#)
- 17 Moyenne des véhicules de 20 ans et plus (il n'y a pas assez de véhicules plus récents pour pouvoir faire une estimation plus subtile) [↗](#)
- 18 https://www.energivores.be/CO2_Car_Finder.aspx?lang=FR [↗](#)
- 19 <https://www.entretien-auto.com/dossiers-thematiques/cout-entretien> [↗](#)
- 20 Ce site recueille des factures d'entretien déclarés par ses utilisateurs. Les résultats sont de plus en plus représentatifs à mesure que l'on monte jusqu'au niveau de la marque, mais en perdant le détail par modèle, notamment la motorisation qui n'est indiquée qu'au niveau le plus bas. [↗](#)
- 21 A part remplacer les pneus, les essuie-glace, ou les plaquettes de freins (certaines plaquettes tiennent plus de 150.000 km !), un véhicule électrique ne nécessite en principe aucun entretien vu l'absence d'huile, de filtres, de boîte de vitesse etc. [↗](#)
- 22 <https://www.moniteurautomobile.be> [↗](#)



STATBEL DATALAB: EEN NIEUWE MANIER VAN WERKEN

Marc Debusschere, Pieter Vermeulen

INLEIDING

Openbare statistieken waren sinds hun begin in de vroege 19de eeuw gebaseerd op **enquêtes** bij burgers en ondernemingen. Vanaf 2000 werden ze systematisch aangevuld en deels vervangen door **administratieve data**. Maar nu, sinds 2015, is wereldwijd de 'Derde Datarevolutie' in de statistiek begonnen, met de exploratie en de geleidelijke exploitatie van een breed gamma van **nieuwe databronnen**, voorheen soms te beperkend omschreven als **big data**. Het uiteindelijk streefdoel daarbij is een geïntegreerd systeem, de zogeheten slimme statistiek (smart statistics), gebaseerd op een gepaste, flexibele en evoluerende mix van enquêtes, administratieve data en diverse nieuwe databronnen. **Slimme statistiek** moet bijna-instant informatie bieden, in ongekend detail, ook over fenomenen die voorheen niet meetbaar waren.

Na een eerste exploratieve fase staat Statbel, het Belgische statistiekbureau,

nu voor de uitdaging om die nieuwe databronnen geleidelijk te integreren in de dagelijkse statistiekproductie en uiteindelijk over te schakelen naar slimme statistiek. In deze context werd begin 2020 het **Statbel Datalab** gecreëerd, om in alle statistische domeinen het gebruik van nieuwe databronnen te promoten en om nieuwe statistieken te ontwikkelen die beter en sneller inspelen op de groeiende informatiebehoeften van burgers, ondernemingen en het beleid. De Covid-19 pandemie zorgde daarbij voor een extra impuls die de uitrol van het Datalab ongetwijfeld heeft versneld. Zelden was er méér nood aan snelle en gedetailleerde cijfers om de impact van het virus op vele aspecten van de samenleving en de economie in kaart te brengen.

Statbel Datalab werd bewust niet opgezet als een vaste en formele structuur, maar als een flexibele ad-hoc 'coalitie-van-zij-die-willen' om samen nieuwe ideeën uit te werken voor statistieken op basis van onontgonnen databronnen, en om het resultaat op korte termijn als een

experimentele statistiek vrij te geven. De concrete aanpak, bij uitstek multidisciplinair, bundelt de expertise van dataspecialisten, statistici verantwoordelijk voor een bepaald domein, methodologen en communicatiedeskundigen.

EEN ANDERE WERELD: DE DATASTORTVLOED

De 'Derde datarevolutie' in de openbare statistiek is het direct gevolg van een datarevolutie in de bredere samenleving, en met name van de da-



tastortvloed (data deluge), de explosie van datavolumes veroorzaakt door recente maatschappelijke en technologische evoluties. De mensheid creëert nu continu gigantische hoeveelheden data, meer dan ooit tevoren, in een nog steeds versnellend tempo, en die data zijn ook essentieel om onze samenleving en economie draaiend te houden. In vergelijking met de relatieve data-armoede van amper 50 jaar geleden, leven we nu dan ook echt in een andere en nieuwe wereld, waarin we integraal overspoeld worden door data in alle mogelijke vormen. Het fundamenteel dataprobleem is nu niet langer 'te weinig', maar 'te veel' ...

Die data-explosie, aangedreven door technologische innovaties in verwerking (processoren), opslag (geheugen-capaciteit) en transmissie (het wereldwijde web), heeft onze leefwereld diepgaand veranderd en ervoor gezorgd dat we nu op heel andere manieren communiceren, ons verplaatsen, wonen, werken, winkelen en ons ontspannen.

- Het **internet** verbindt de wereld, het is de opslagplaats voor zowat de totale verzamelde kennis van de mensheid, steeds sneller uitbreidend, en het is

de basis voor een eindeloos aantal **toepassingen**, waaronder e-government, e-business, e-banking, online-verkopen,

- **E-mails, tweets, berichten** in allerlei formaten via tal van kanalen, **telefoon-gesprekken** en **videoconferenties, online publicaties, blogs, ...** vormen een immense communicatiestroom.
- Via de **sociale media** zien we anderen en worden we zelf gezien.
- **Mobiele telefoons** maken iedereen altijd bereikbaar én traceerbaar, en bieden overal toegang tot data.
- **Satellieten, camera's en sensoren** in de publieke ruimte registreren de omgeving en de locatie, beweging en kenmerken van personen en voertuigen.
- **Sensoren in woningen, slimme water- en energiemeters** en allerlei domotica-toepassingen veranderen onze huizen en hoe we wonen.
- **Sensoren en robots in bedrijven** sturen processen en handelen (bijna-) zelfstandig.
- **Auto's, andere transportsystemen, maar ook mijnbouw-, bouw- en landbouwmachines** worden intelligenter en uiteindelijk **zelfrijdend**.

- Zelflerende systemen evolueren op basis van '**deep learning**' en **artificiële intelligentie**.
- En, niet in het minst: het **internet van dingen** (Internet-of-Things, IoT) en **machine-naar-machine-communicatie** (machine-to-machine, M2M) overvleugelen intussen de communicatie tussen personen.

Het gezamenlijk kenmerk van al deze evoluties: **data**. Alle nieuwe processen vereisen massale input van data, en ze genereren ook immense hoeveelheden nieuwe data, in een zichzelf versterkende opwaartse spiraal. Het probleem met dergelijke datavolumes is dat ze uiteindelijk niet meer te bevatten zijn, het worden 'big data'.

Big data kunnen op de eenvoudigste manier gedefinieerd worden als data die niet op een 'normale manier' te verwerken zijn. Daarbij is 'normaal' relatief, en uiteraard



gerelateerd aan de verwerkingscapaciteit die zelf ook evolueert en steeds krachtiger en sneller wordt. Dat betekent dat wat gisteren nog big data was, dat vandaag misschien niet langer is. Bij de eerste volkstelling in België, in 1845-1846 onder leiding van Adolphe Quetelet, werden over elk van de 4,3 miljoen inwoners tal van gegevens verzameld. Met de toenmalige verwerkingscapaciteit, zijnde handmatige berekeningen met potlood en papier, waren dit beslist big data!

Meer formeel spreken we over big data in termen van de 3 v's (in het Engels): volume, velocity, variety:

- **Volume** spreekt voor zichzelf, nieuwe toepassingen genereren gigantische hoeveelheden data die echter pas 'echt' en bruikbaar worden zodra ze opgeslagen en bewaard worden.
- **Velocity** heeft betrekking op de snelheid waarmee data gecreëerd en vernieuwd worden. Vooral satellieten of camera's die continu beelden met hoge resolutie genereren, maken opslag en tijdige verwerking haast ondoenbaar.

- **Variety** refereert naar het ongestructureerd, 'chaotisch', divers karakter van veel data, waardoor het extreem moeilijk wordt om zinvolle patronen te herkennen of interpreteerbare informatie te extraheren op een automatische of grootschalige manier. Typevoorbeelden hier zijn teksten (bv. webpagina's, blogs, tweets, Facebook-berichten), zoektermen, maar ook en vooral beelden.

Samenvattend kunnen we zeggen dat de openbare statistiek er door de recente technologische veranderingen en maatschappelijke evoluties heel veel potentiële nieuwe databronnen bij heeft gekregen. Daarbij is intussen het besef gegroeid dat niet hun omvang het belangrijkste aspect is, en dat het in de praktijk vaak best meevalt met dat 'groot' of 'continu' of 'ongestructureerd'. In die zin is de term 'big data' dus misleidend en leidt hij af van de hoofdzaak, dat het gaat om **nieuwe** databronnen die niet binnen de traditionele categorieën van enquêtes en administratieve data vallen, en die nieuwe methoden vereisen. Om die reden hebben we het verder over 'nieuwe databronnen' in plaats van over 'big data'.



NIEUWE DATABRONNEN VOOR OPENBARE STATISTIEK

Velen, vooral dan de eigenaars van nieuwe en echt wel 'big' data zoals mobiele-telefoonoperators, banken of winkelketens, maken de kardinale fout om geen onderscheid te maken tussen data en informatie. Samenhangend daarmee menen ze ook dat méér altijd en per definitie beter is, en dat als je maar genoeg data in je databank stopt, je vanzelf slimmer zal worden en op alle vragen kan antwoorden (en dat je die data, zonder verdere poespas, voor veel geld zal kunnen verkopen ...).

Dat is niet zo, data zijn niet persé informatie, en de kernactiviteit van statistiek bestaat er net in om uit de ruwe grondstof van (te) veel data de kleine goudklompjes nuttige informatie te halen, op systematische en verantwoorde manier. Waarbij het 'nut' uiteraard bepaald wordt door het doel waarvoor die informatie moet dienen, en dus door de statistische vragen van de gebruikers: het beleid, de burgers, het bedrijfsleven, de onderzoekers.



De talloze nieuwe data die voortkomen uit nieuwe technologieën en nieuwe toepassingen vormen gezamenlijk een 'digitale voetafdruk' van personen en activiteiten die waardevolle informatie bevat. In de eerste plaats voor de eigenaars, om hun klanten beter te leren kennen en efficiënter op hun wensen en vragen te kunnen inspelen, maar ook voor de openbare statistiek en dus voor het beleid, de burgers en de ondernemingen die betrouwbare cijfers nodig hebben.

Dat gaat echter niet zomaar en als vanzelf, de nieuwe databronnen confronteren statistische instituten met specifieke uitdagingen, op diverse manieren:

- Ze zijn vaak **onhandelbaar** wegens te groot of te ongestructureerd, maar ook omdat ze nieuw zijn en de oude en beproefde methodes dus niet zomaar toegepast kunnen worden. Veelal zijn totaal nieuwe benaderingen en methoden vereist. Dat gebeurt noodzakelijkerwijs in opeenvolgende stappen. Eerst moet kennis opgebouwd worden over de nieuwe data, over de karakteristieken, mogelijkheden en beperkingen – en daartoe is doorgaans een minimale samenwerking vereist met de data-eigenaars. In een volgende fase

moeten methoden en software ontwikkeld worden om ze adequaat te kunnen verwerken. Daarna moeten, voor elk specifiek statistisch domein, concrete toepassingen of 'use cases' ontwikkeld worden. En die moeten tenslotte, via experimentele statistieken in betaverisie, leiden tot reguliere, volgens een vast ritme uitgebrachte statistieken.

- Een ander belangrijk probleem is dat de nieuwe data 'gevonden' zijn en **niet systematisch en planmatig verzameld werden voor statistische doeleinden** door statistische instituten, zoals wel het geval is met enquêtegegevens (maar ook niet met administratieve data). Statistici moeten de data nemen zoals ze zijn, ook al zijn die aangemaakt met een totaal andere bedoeling dan statistieken (bv mobiele-telefoondata

voor de optimalisering van de transmissie). In sommige gevallen werden de data zelfs gegenereerd zonder enige bedoeling en zijn ze gewoon 'afval', het bijproduct van processen (bv. de metingen door sensoren van bedrijfsprocessen). Het worden ook pas data op het moment dat de meetresultaten niet weggegooid worden maar als record gestockeerd worden, al dan niet goed-gestructureerd, in een databank.

- Tenslotte, het allerbelangrijkste probleem, het **eigendomsrecht en gebruiksrecht** op de data. In tegenstelling tot de administratieve data van de tweede datarevolutie, zijn de nieuwe data bijna altijd het eigendom van privéondernemingen, of het nu gaat om de 'big tech' bedrijven (Google, Facebook, Twitter), deelplatformen (Uber,





booking.com, ...), e-handelaars (Amazon, bol.com), of onze lokale netwerkoperatoren en grootwarenhuisketens. Hoewel statistische instituten goede argumenten hebben voor de overtuiging dat samenwerking een win-win kan opleveren door het ruilen van datatoegang versus expertise en koppeling aan data die het statistisch instituut ter beschikking heeft, is het in de praktijk tot nu nauwelijks gelukt om privédata-eigenaars daarvan te overtuigen. Het probleem doet zich trouwens evengoed voor met webscraping van het internet, dat ook stoot op wettelijke en praktische limieten. De enige, maar belangrijke uitzondering hierop vormen door overheidsinstellingen aangemaakte data, zoals Sentinel II-satellietbeelden, geo-informatie, of de beelden van camera's langs wegen of in de openbare ruimte.

Hoewel het bijna onmogelijk is om alle nieuwe databronnen met statistisch potentieel exhaustief op te lijsten, en hun aantal nog steeds toeneemt, volgt tot slot een kort en geenszins exhaustief overzicht van de belangrijkste die onderzocht worden door de openbare statistiek. Sommige daarvan zijn al in gebruik

voor experimentele statistieken en zelfs voor de reguliere statistiekproductie:

- Scannerdata, elektronische betalingen, kredietkaartdata;
- Webscraping voor vacatures, bedrijfsgegevens, prijzen, ...
- Verkeerscamera's en verkeersdetectielussen;
- Satellietdata en luchtfotografie;
- Slimme meters voor elektriciteit, gas, water;
- Deelplatformdata, afkomstig van boekingsites voor logies (booking.com), transport (Uber), maaltijden (Deliveroo), ...
- En, last but not least: mobiele-telefoondata!

VAN NIEUWE DATA NAAR SLIMME STATISTIEK

In een eerste fase van het verkennen van de nieuwe databronnen, ruwweg van 2015 tot 2018, lag de nadruk uitsluitend op het beter leren kennen van

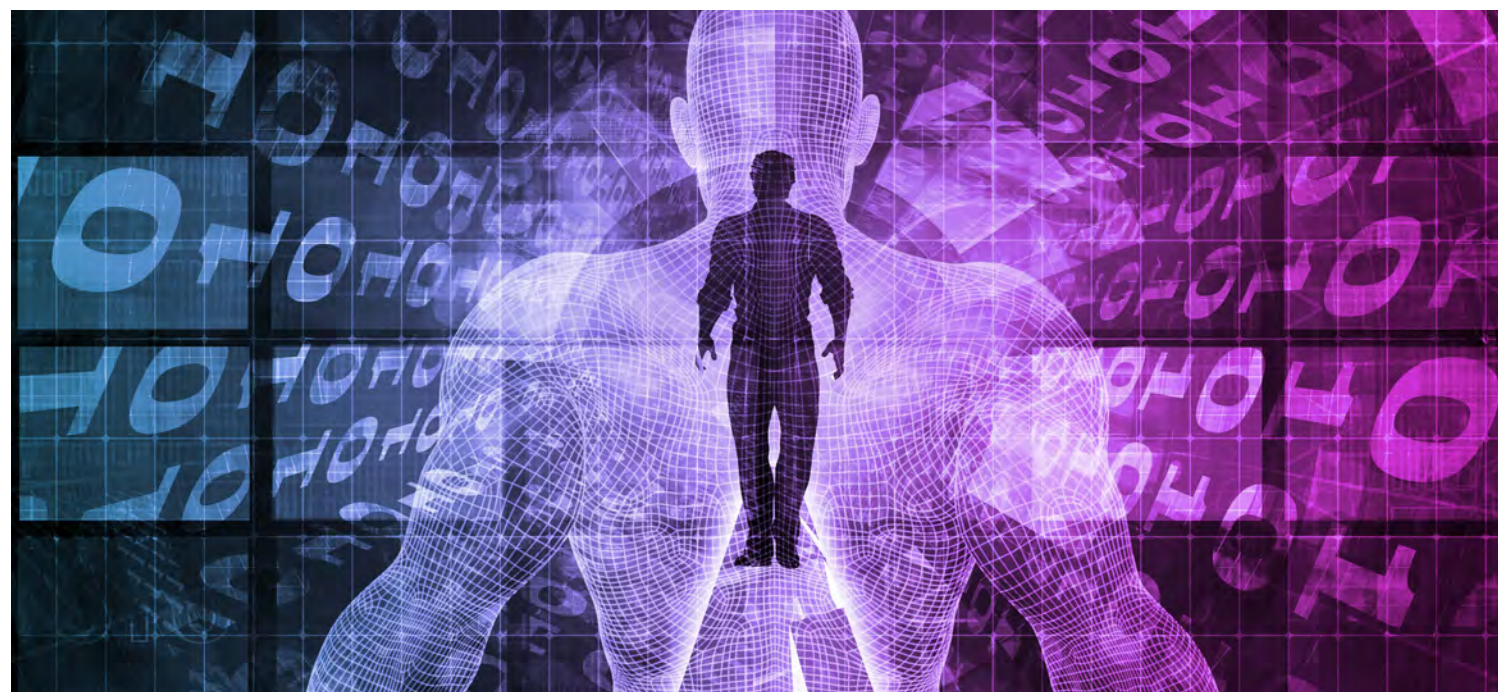
de diverse datatypes en op pogingen om voor elk van de hierboven opgesomde datatypes apart, statistische toepassingen te bedenken en methodologisch te ontwikkelen. Maar gaandeweg groeide het besef dat die individuele en atomaire aanpak niet zou volstaan.

Vooreerst vanuit het inzicht dat de nieuwe databronnen niet zozeer vervangend dan wel complementair zijn. Net zoals het gebruik van administratieve data het aantal enquêtes heeft verminderd maar niet heeft geëlimineerd, zo kunnen ook de nieuwe databronnen niet alle vragen beantwoorden. Via mobiele-telefoondata kunnen de bewegingen van mensen adequaat in kaart gebracht worden en via bijkomende geo-informatie in grote mate inzichtelijk gemaakt worden, maar bepaalde dingen moet je vragen om ze te weten. Is iemand die de werkweek in Leuven en het weekend in Oostende doorbrengt, een Oostendse student op kot in Leuven dan wel een Leuvenaar met een weekendverblijf aan zee? Het wordt duidelijk dat een robuust statistisch systeem moet berusten op zowel enquêtes, administratieve data als op een ruim gamma van nieuwe databronnen.



Een tweede en zo mogelijk nog belangrijkere reden waarom nieuwe databronnen niet op zichzelf kunnen staan, is hun vaak fragiel, onzeker en tijdelijk karakter. Technologische en maatschappelijke evoluties gaan zo snel dat wat vandaag door iedereen gebruikt wordt, morgen kan weggewijnen en helemaal verdwijnen. Als statistische instituten zwaar geïnvesteerd hadden in statistiekproductie op basis van sms-berichten, dan zaten ze nu met een probleem ... Een extra bezwaar daarbij is dat de data niet het eigendom zijn van de statistische instituten, en dat eigenaars niet alleen de toegang maar ook de data zelf en hun opslag zonder enige inspraak of zelfs maar kennisgeving van de statistische gebruikers kunnen veranderen of stopzetten.

Tenslotte is het ook duidelijk dat een combinatie van databronnen betere inzichten en een vollediger beeld zullen opleveren, vooral als de databronnen op zich beperkt en niet zomaar uitbreidbaar zijn.



© kentoh - Adobe Stock

Al deze bedenkingen hebben geleid tot het idee van slimme statistiek: een robuust, geïntegreerd, flexibel, automatisch en zelflerend systeem van statistieken, met een optimale en volgens de omstandigheden wisselende mix van databronnen. Die kunnen dan zowel enquêtes, administratieve data als zogeheten nieuwe databronnen zijn; maar met de centrale rol wellicht voor de nieuwe databronnen omdat ze zo snel en zo fijnmazig zijn. Voor zover bekend, zijn dergelijke slimme statistieken nog nergens realiteit, maar er werden wel al duidelijke aanzetten gegeven, ook door Statbel via de nieuwe Datalab-benadering.

STATBEL EN DE NIEUWE DATABRONNEN: KLEINE HISTORIEK

Statbel is al vanaf het prille begin zeer actief geweest in de zoektocht naar nieuwe databronnen en nieuwe mogelijkheden, en het wordt nationaal en Europees erkend als één van de meer actieve spelers. Niet alleen omwille van de vele eigen proefprojecten en een sterk engagement in Europese sa-



menwerking, maar ook doordat nieuwe methoden en statistieken concreet en op het terrein geïmplementeerd worden, binnen tal van statistische domeinen.

Eind 2015 al werd een 'Coördinator Big Data' aangesteld en werd het Statbel Big Data Team gecreëerd. Het Big Data Team werd doelbewust niet opgezet als een nieuwe 'normale' dienst, maar wel als een overkoepelende bundeling van competenties en invalshoeken om initiatieven binnen de statistische diensten te stimuleren, om projecten op te starten, om zich in te schrijven in internationale samenwerking en, niet in het minst, om een cultuuromslag binnen Statbel te stimuleren. Want statistici zijn, net als andere mensen, gehecht aan de vertrouwde manier van werken, en nieuwe data en methoden betekenen vaak dat men de tradities in vraag moet stellen en uit zijn comfortzone moet treden.

Hieronder een summier overzicht van het belangrijkste werk met betrekking tot nieuwe databronnen. Waar-

bij Statbel uiteraard, net als voor alle andere gebruikte data, steeds strikt de statistische vertrouwelijkheid en privacy respecteert, volledig conform de stringente Belgische en Europese regelgeving inzake statistiek en bescherming van persoonlijke gegevens¹.

WEBSCRAPING EN SCANNERDATA VOOR DE CONSUMPTIEPRIJSINDEXEN

Voor het opstellen van de consumptieprijsindexen wordt al geruime tijd gebruik gemaakt van twee nieuwe databronnen. Via webscraping worden de prijzen van vliegtuigtickets en vele andere producten of diensten op geautomatiseerde wijze van het internet afgehaald. En alle belangrijke warenhuisketens leveren hun scannerdata zodat de handmatige prijsopnames in de winkels nu grotendeels overbodig zijn en de indexen bovendien berusten op een véél groter aantal prijzen.

MOBIELE-TELEFOONDATA

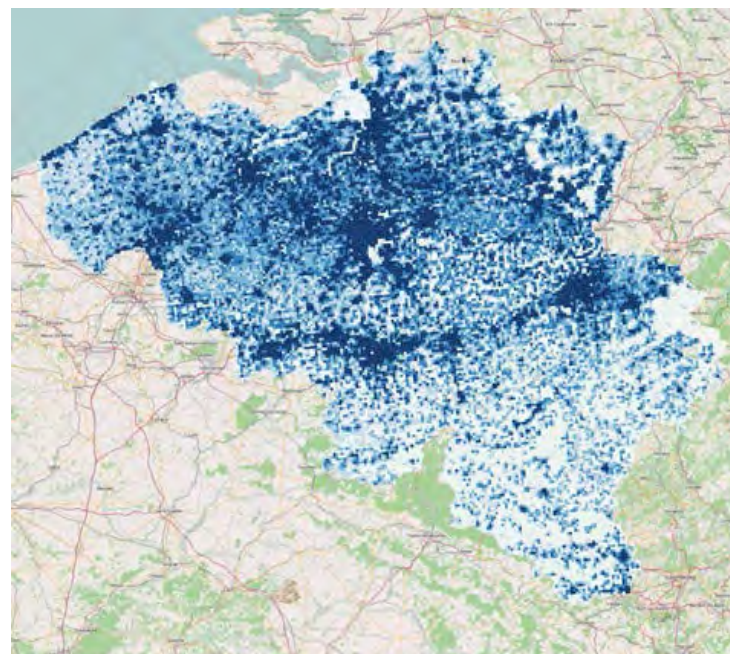
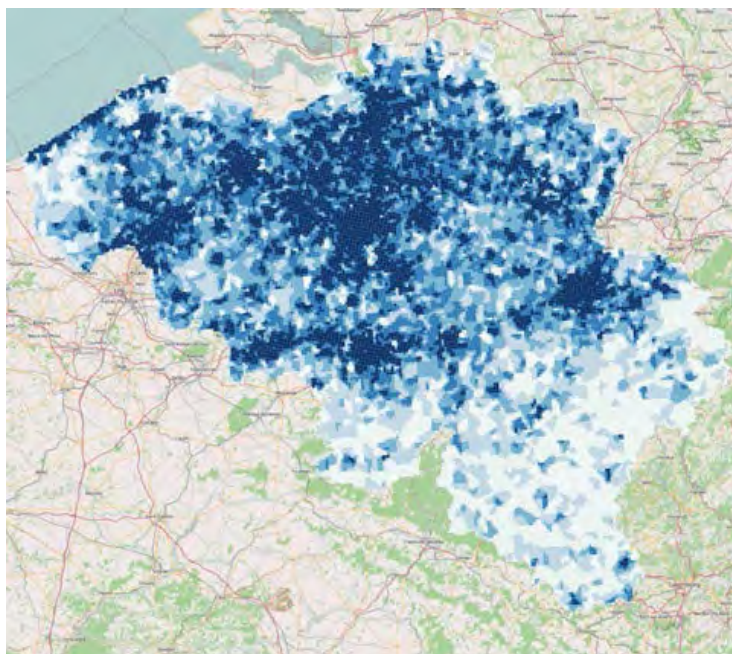
Eind 2015 hebben Statbel, Proximus en Eurostat een gezamenlijk project gestart om de mogelijke bruikbaar-

heid van mobiele-telefoondata voor statistische toepassingen na te gaan, met een focus op de werkelijk aanwezige bevolking. Het resultaat, zeer veelbelovend, werd uitgebreid gerapporteerd in het artikel 'Big data en statistiek: om het kwartier een volkstelling ...' in Trefpunt Economie². Onderstaande kaart, met een vergelijking van de bevolkingsdichtheid op basis van mobiele-telefoondata (links) en Census 2011 (rechts) vat de resultaten goed samen en illustreert treffend het potentieel: mobiele-telefoondata bevatten waardevolle informatie, die op methodologisch verantwoorde manier te extraheren is, en die voor openbare statistieken bruikbaar is.





Fig. 1: Bevolkingsdichtheid België per km²: mobiele-telefoondata (links) versus Census 2011 (rechts)



Hoewel de samenwerking met Proximus ten einde liep, werd de analyse van mobiele-telefoondata voortgezet, in samenwerking met een tiental andere statistische instituten, binnen de grote Europese samenwerkingsverbanden ESSnet Big Data I (2016-2018) en II (2018-2021)³. De aandachtspunten daarbij zijn verzekerde en duurzame toegang tot de data - overigens nog in geen enkel land verwezenlijkt - en de vereiste methodologie en software. Statbel heeft hier actief toe bijgedragen binnen het ESSnet, maar ook

via tal van eigen publicaties, analyses en presentaties op conferenties⁴.

Tenslotte speelden mobiele-telefoondata ook een belangrijke rol in twee andere internationale projecten waaraan Statbel deelnam: 'City data from LFS and big data', over het aflijnen van urbane zones op basis van enquêtegegevens (EAK, Enquête naar de arbeidskrachten) en mobiele-telefoondata over woon-werkverkeer; en 'Border Region Data Collection', een onderzoek naar de mogelijke combinatie van enquête-

gegevens (EAK), administratieve data en mobiele-telefoondata voor het accurater en meer gedetailleerd in kaart brengen van grensarbeid. Beide zijn trouwens door het combineren van verschillende databronnen al een voorafspiegeling van mogelijke slimme statistiek.

SATELLIETDATA EN LUCHTFOTOGRAFIE

Satellietbeelden en luchtfoto's vormen een interessante en al toegepaste databron voor statistische domeinen zoals landbouw, bodemgebruik, leefmilieu en transport. Het project 'Deep Solaris' (2018-2019) met Nederland en Duitsland evalueerde de mogelijkheid om via 'deep learning'-algoritmes zonnepanelen te detecteren op satellietbeelden. In het kader van het ESSnet Big Data II Workpackage 'Earth observation', heeft Statbel in samenwerking met Statistiek Vlaanderen de beschikbaarheid, eventuele aanmaak en de bruikbaarheid van luchtfotografie met een hoge resolutie onderzocht voor teeltherkenning op kleine percelen met zeer diverse gewassen; voor teeltherkenning van monoculturen op grote percelen worden satellietbeelden met een geringere resolutie nu al courant gebruikt.

SMART SURVEYS

Statbel speelt een prominente rol in een begin 2020 opgestart nieuw internationaal samenwerkingsverband, ESSnet Smart Surveys. De focus ligt er op de tijdbestedings- en huishoudbudgetenquêtes, maar het is expliciet de bedoeling om de geteste benadering ook naar andere enquêtes uit te breiden. Die benadering bestaat in essentie uit het combineren van passieve registratie (bv. de specifieke locatie via mobiele telefoon) met actieve maar situationele ondervraging via een smartphone-app. Op die manier worden enquêtes zeer gericht en licht, want de passief geregistreeerde data moeten niet meer opgegeven worden en de vraagstelling kan er al op aangepaste en intelligente wijze rekening mee houden.

EN NOG ZOVEEL MEER ...

Naast deze grote werkterreinen, was Statbel actief betrokken bij vele andere projecten en initiatieven (webscraping van online vacatures, gebruik van deelplatformdata voor toerismestatistieken, ...) en is het ook internationaal aanwezig en zichtbaar, binnen

het Europees Statistisch Systeem (in de Task Force Big Data/Trusted Smart Statistics en als adjunct-coördinator van ESSNet Big Data II) en daarbuiten (in de UN Global Working Group on Big Data en bilateraal met Medstat, voor de niet-EU-landen van de zuidelijke en oostelijke Middellandse Zee, ASEAN, met 10 landen van Zuid-Oost-Azië, en de Gulf Cooperation Council, met de 6 Arabische landen aan de Perzische Golf).

VAN EXPLORATIE NAAR EXPLOITATIE: HET STATBEL DATALAB

Begin 2020 werd de tijd rijp geacht om inzake nieuwe databronnen geleidelijk over te schakelen van de exploratieve fase naar implementatie. Daartoe werd het Big Data Team omgevormd en uitgebreid tot het **Statbel Datalab**.

Het Datalab is opgevat als een informele, lichte en niet-bureaucratische structuur om allen die binnen Statbel

met nieuwe databronnen bezig zijn, bezig willen zijn, of bezig zouden moeten zijn, bewust te maken van wat anderen al doen, hen met elkaar in contact te brengen en vooral om hen te stimuleren om er concreet aan de slag mee te gaan, binnen hun eigen domein of competenties.

Zowat elk statistisch domein, of het nu gaat om bevolking, landbouw, toerisme, mobiliteit of prijzen, heeft door de digitalisering van de samenleving uitzicht gekregen op potentieel zeer waardevolle nieuwe gegevens om bestaande statistieken sneller, gedetailleerder en beter te maken, en om er eventueel nieuwe te ontwikkelen.

Dat vereist echter een cultuuromslag, op twee manieren. Er moet de nodige





bereidheid zijn om over het muurtje van het eigen vakgebied en de traditionele bronnen en methoden te kijken, en open te staan voor nieuwe opportuniteiten. En er moet de wil zijn om te leren van anderen die misschien al ervaring hebben met bepaalde data én om anderzijds de eigen kennis te delen. In het ideale geval komt het dan tot samenwerking over diverse domeinen heen bij het ontsluiten van een nieuwe bron; want doorgaans biedt eenzelfde bron mogelijkheden voor vele verschillende statistieken.

Zo kunnen mobiele-telefoondata nuttig zijn om de bevolking zowel statisch als dynamisch in kaart te brengen, om mobiliteit in het algemeen en arbeidspendel in het bijzonder te traceren, om grensoverschrijdend verkeer of migratie te volgen, ... Bovendien kunnen ze gecombineerd worden met enquêtegegevens, met administratieve data en met andere data uit niet-traditionele bronnen zoals kredietkaartgegevens om nog rijkere en meer gedetailleerde informatie te bieden.

Het gevolg van een dergelijke samenwerking, is het vermijden van dubbelgebruik en het creëren van schaal-

voordelen, meer coherentie tussen domeinen, en het haalbaar maken van projecten die enkel kans op slagen hebben door het bundelen van diverse expertises: domeinkennis, methodologie, data science, kennis van databanken, IT en software.

De term 'lab(oratorium)' is daarbij geen toeval, want het is expliciet de bedoeling om een omgeving te creëren waarbinnen samengewerkt wordt om nieuwe data te exploreren en toepassingen te ontwikkelen en uit te testen die uitmonden tot een experimenteel proto-

type dat uiteindelijk rijp wordt voor statistische productie.

Een laatste belangrijk objectief, tenslotte, is om die experimentele statistieken ook effectief uit te brengen, zij het met een etiket 'betaversie' of 'experimenteel', zodat ze snel onder de aandacht komen van potentiële gebruikers. Die gebruikers krijgen zo de kans om te laten weten hoe nuttig ze de nieuwe statistiek vinden, hoe noodzakelijk ze een eventuele regelmatige productie achten, en wat er aan verbeterd kan worden.





Statbel is uiteraard niet het enig statistisch bureau dat in deze richting beweegt, naar slimme statistiek via experimentele statistieken. Binnen het Europees Statistisch Systeem en onder sterke stimulans van Eurostat hebben veel nationale statistische instituten al experimentele statistieken gepubliceerd of staan ze op het punt om dat te doen⁵.

STATBEL DATALAB IN DE PRAKTIJK: NIEUWE STATISTIEKEN

In het voorjaar van 2020 maakte ook het brede publiek kennis met het Statbel Datalab: de startpagina⁶ rond nieuwe gegevensbronnen, methoden en statistieken in betaversie kwam online. De Covid-19 pandemie vanaf maart 2020 gaf dit nieuw initiatief een onverwachte maar sterke impuls: de ongeziene gezondheidscrisis, met een immense impact op zowat alle aspecten van leven en werken, zorgde immers voor een grote nood aan actuele en gedetailleerde cijfers. Dit stimuleerde niet enkel nieuwe ideeën, het verhoogde ook de urgentie om die zonder uitstel te realiseren.

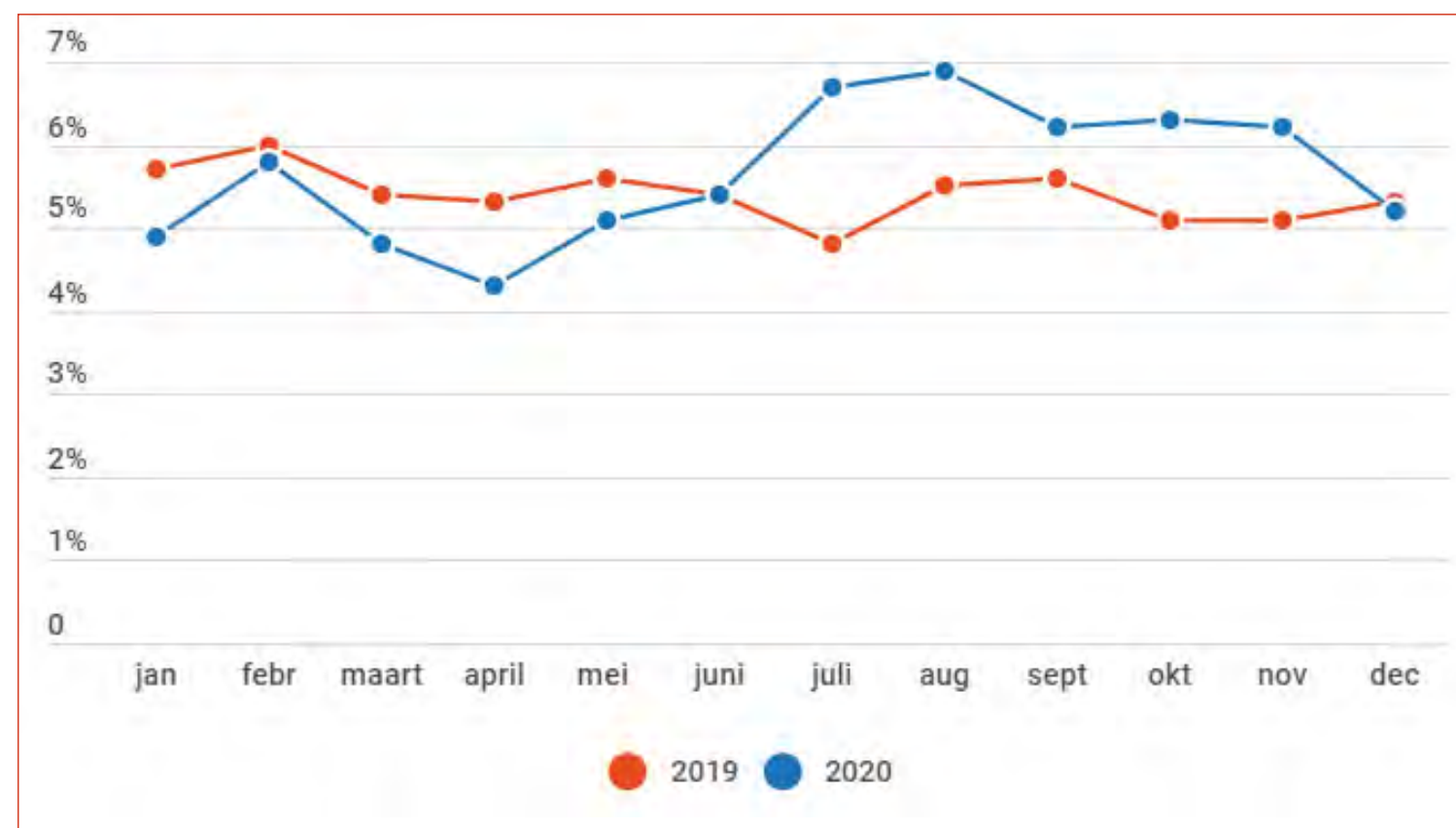
Op dit moment heeft het Statbel Datalab al acht experimentele statistieken naar buiten gebracht, over zeer uiteenlopende onderwerpen. Een korte voorstelling.

MAANDELIJKE CIJFERS OVER DE ARBEIDSMARKT

Met de Enquête naar de Arbeidskrachten (EAK) beschikt Statbel over een internationaal geharmoniseerde statistiek

om de werkgelegenheid en werkloosheid via geharmoniseerde definities te meten. De publicatie van de resultaten vindt normaal op kwartaalbasis plaats. Om de impact van Covid-19 op de arbeidsmarkt op te volgen, is het echter van belang dat veranderingen op de arbeidsmarkt sneller gekend zijn. Daarom besliste Statbel om voor deze belangrijke statistiek voorlopige resultaten op maandbasis te publiceren⁷.

Fig. 2: Werkloosheidsgraad 15-64-jarigen (maandelijkse schattingen vanaf januari 2019)



Bron: Statbel, het Belgische statistiekbureau



Naast de werkgelegenheids- en werkloosheidsgraad, geven deze maandelijkse cijfers onder meer ook een idee over de impact van Covid-19 op de arbeidsduur en op de mate waarin werknemers telewerken.

Fig. 3: Percentage van de werkende bevolking dat soms of gewoonlijk thuis werkt (maandelijkse schattingen vanaf januari 2019)



Bron: Statbel, het Belgische statistiekbureau



VERZORGEND PERSONEEL

Statbel onderzoekt op dit moment, als voorbereiding op de aankomende Census 2021, de mogelijkheid van diverse administratieve databanken om informatie over de arbeidssituatie te leveren. Onder impuls van de Covid-19-crisis richtte een eerste experiment zich op de sociaal-professionele kenmerken van de medische hulpverleners. Hiervoor werden de 416.038 actieve gezondheidswerkers in detail geanalyseerd⁸, waarbij onder meer de arbeidssituatie, leeftijd, nationaliteit, gezinssituatie en woonplaats onder de loep werden genomen.

Tabel 1: De arbeidssituatie van het verzorgend personeel.

	Alle beroepen in de gezondheidszorg		Artsen	Verpleegkundigen	Zorgkundigen
	Aantal	%	Aantal	Aantal	Aantal
Arbeidssituatie					
Loontrekkenden (uitsluitend)	288.145	69,26	12.980	122.742	100.382
Zelfstandigen (uitsluitend)	88.644	21,31	31.736	15.917	3.770
Helper (uitsluitend)	1.448	0,35	50	801	211
Gecombineerd statuut (loontrekkenden en zelfstandigen)	37.189	8,94	3.033	12.333	4.976
Gecombineerd statuut (loontrekkenden en helper)	612	0,15	9	274	195

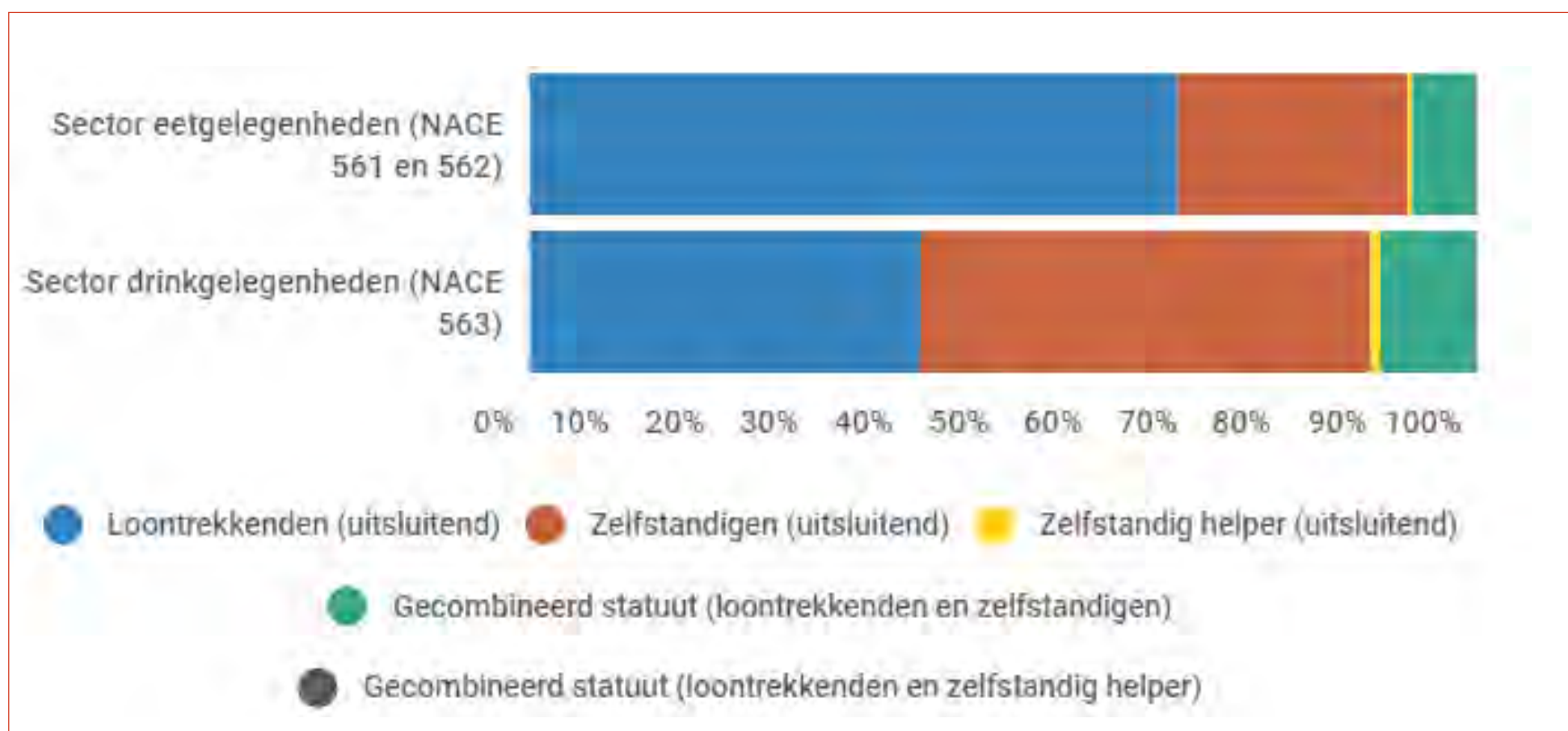
Bron: Statbel, het Belgische statistiekbureau



HORECAPERSONEEL

Naar analogie met het verzorgend personeel en ook in het kader van de voorbereidingen op de Census 2021, ging Statbel ook doorheen de beschikbare administratieve databanken om het horecapersoneel in kaart te brengen⁹. De focus ligt daarbij op de sociaal-professionele kenmerken van zelfstandigen en werknemers uit de sector van restaurants, cafés en bars.

Fig. 4: Arbeidssituatie van het personeel van eet- en drinkgelegenheden - 2020



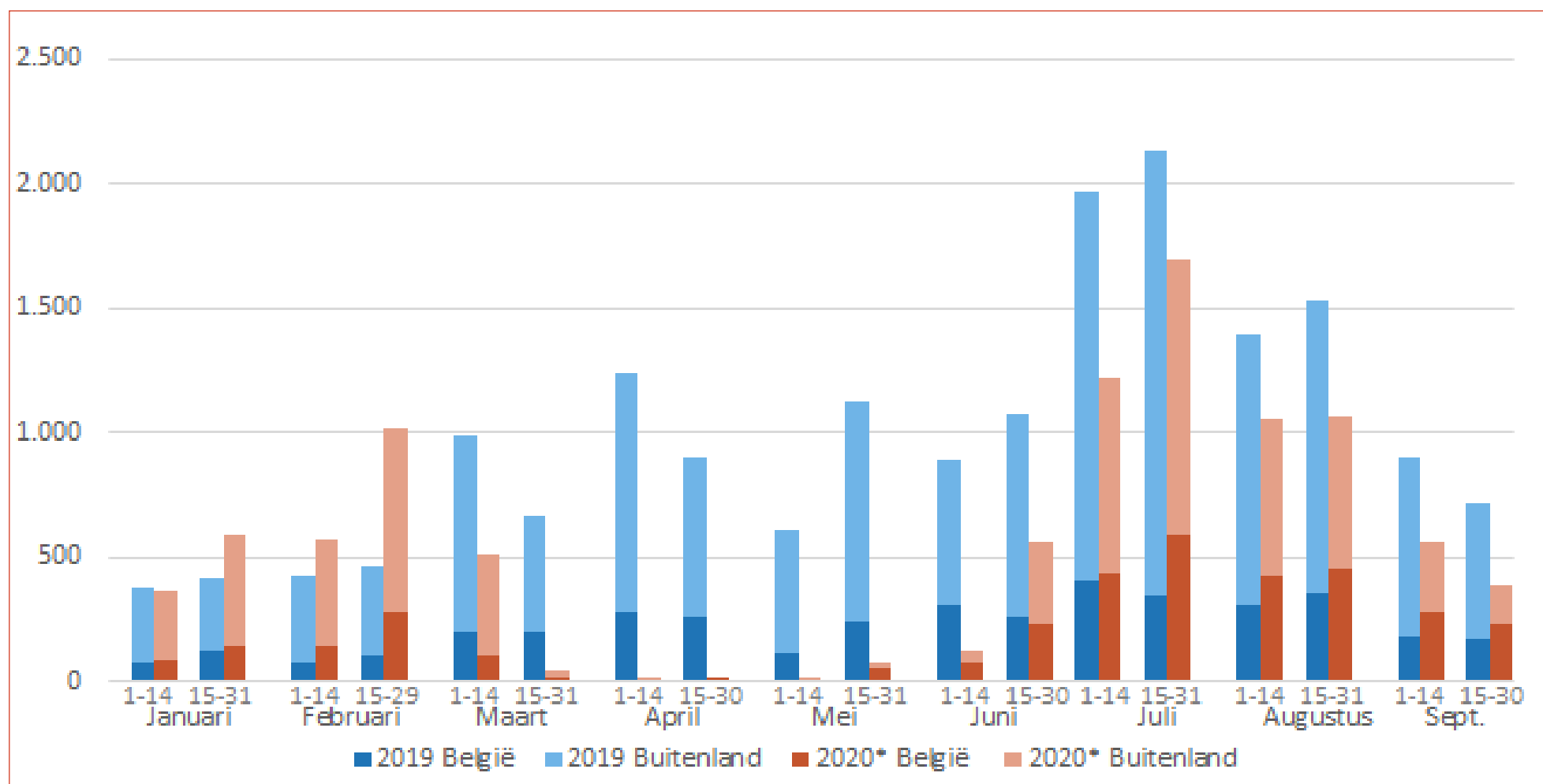
Bron: Statbel, het Belgische statistiekbureau



TOERISME

Elk jaar wordt de Belgische bevolking ondervraagd over haar (toeristische en professionele) reizen. Maar doordat 2020 een heel bijzonder jaar was vanwege de reisbeperkingen, was het opportuun om meer gedetailleerde en sneller beschikbare cijfers te produceren. Zo berekende Statbel voorlopige resultaten over het aantal reizen over perioden van vijftien dagen en het aantal daguitstappen per maand op een trimestriële basis¹⁰.

Fig. 5: Aantal reizen in 2019 en 2020 volgens bestemming (in duizenden).



Bron: Statbel, het Belgische statistiekbureau; Cijfers van 2020, aangeduid met een *, zijn voorlopig.



GEOGRAFISCHE INDELINGEN

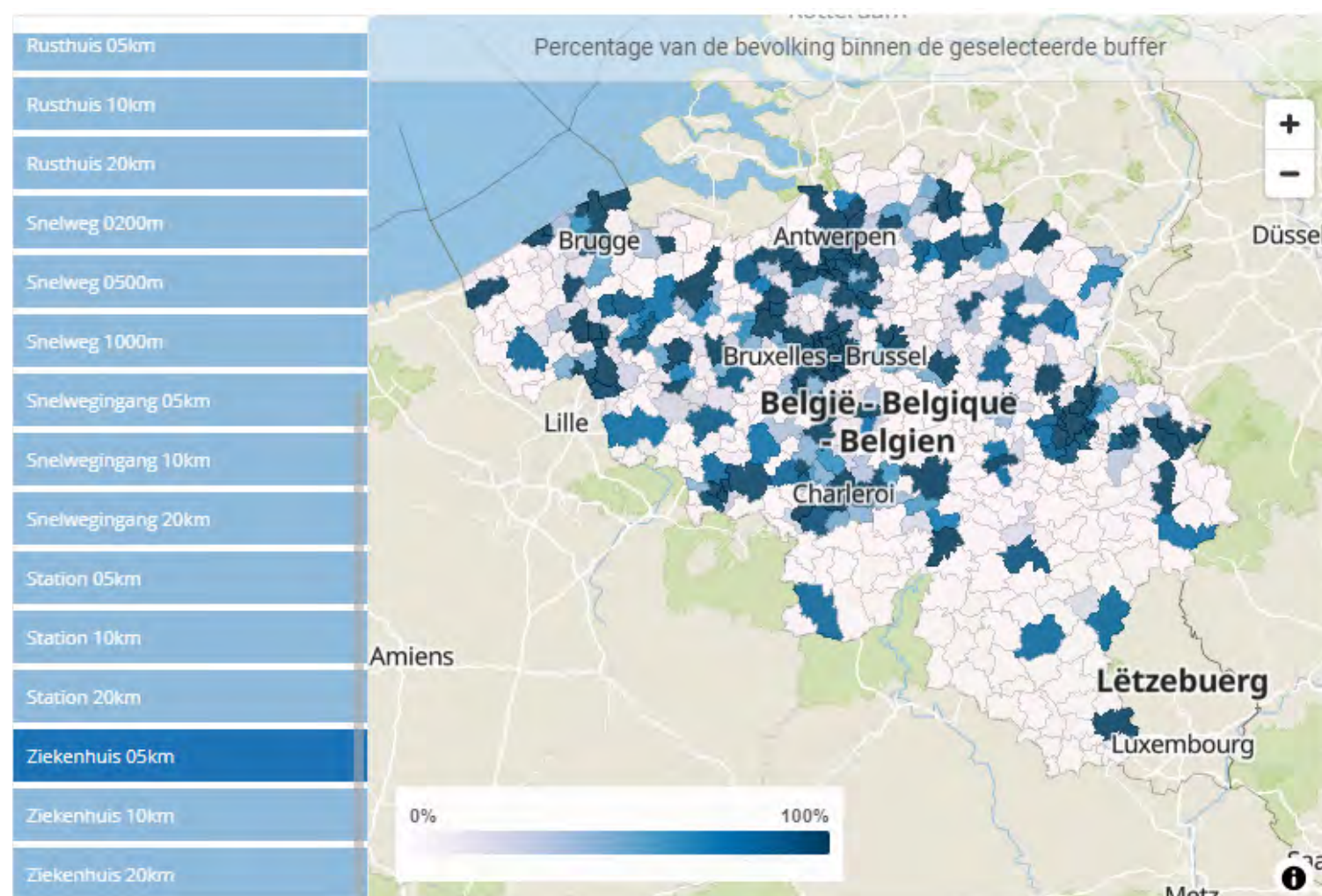
In het Datalab publiceert Statbel ook gedetailleerde statistieken op basis van nieuwe geografische indelingen¹¹. Ze

maken het onder meer mogelijk om op basis van open data te meten hoeveel mensen op een bepaalde afstand van een punt wonen. Dit punt kan onder meer een ziekenhuis, een treinstation, de dichtste opstapmogelijkheid voor

openbaar vervoer of een oprit van de snelweg zijn.

Zo woont bijvoorbeeld 58% van de bevolking binnen 5 kilometer van een ziekenhuis met een spoeddienst. Het cijfer loopt op tot 87% van de Belgische bevolking als we deze zone uitbreiden tot 10 km, en tot 99% voor een afstand van 20 km. De hele bevolking van Brussel woont dicht bij een ziekenhuis (5km), maar dit is slechts het geval voor 22% van de bevolking in de provincie Luxemburg en voor 35% van de Limburgers.

Fig. 6: Percentage van de bevolking woonachtig binnen een straal van 5 kilometer rond een ziekenhuis met spoeddienst.



Bron: Statbel, het Belgische statistiekbureau

WAGENBEZIT PER HUISHOUDEN

In het verleden kon Statbel het wagenbezit van huishoudens enkel schatten op basis van enquêtes. In het kader van het Datalab werd bestudeerd of administratieve bestanden een betrouwbaar alternatief kunnen bieden. Daartoe koppelde Statbel het bevolkingsregister aan twee externe databanken¹²:



- de Dienst Inschrijvingen van Voertuigen (DIV) van de FOD Mobiliteit; deze koppeling resulteerde in de identificatie van 4.697.245 voertuigen ingeschreven op naam van een privépersoon;
- de Belcotaxgegevens van de FOD Financiën, waardoor bijkomend 613.603 salarismotors voertuigen geïdentificeerd werden; deze bedrijfsmotors worden in het DIV ingeschreven op een ondernemingsnummer en vereisen dus een alternatieve benadering.

MULTINATIONALE ONDERNEMINGSGROEPEN IN BELGIË

Omdat onder impuls van de globalisering van de economie het belang van multinationale ondernemingsgroepen almaar toeneemt, heeft de Europese Commissie het European Group Register (EGR) opgestart, een statistisch register dat multinationale groepen registreert met minstens in twee EU-landen één ju-

Tabel 2: Aantal voertuigen per huishouden volgens type huishouden - procentuele verdeling volgens type huishouden.

	Aandeel personen	Aantal wagens per huishoudens						
		0	1	2	3	4	5	>5
Alleenwonenden	15,0%	49,9%	46,8%	2,8%	0,3%	0,1%	0,0%	0,0%
Paren zonder thuiswonend kind	22,2%	12,5%	57,8%	25,3%	3,5%	0,6%	0,2%	0,1%
Paren met thuiswonende kind(eren)	48,2%	9,2%	36,8%	39,6%	10,8%	2,6%	0,6%	0,3%
Alleenstaande ouders	11,4%	30,0%	50,3%	15,9%	3,1%	0,5%	0,1%	0,1%
Andere types huishoudens	3,1%	38,9%	37,5%	19,0%	3,4%	0,7%	0,2%	0,2%
	100%							
Aantal huishoudens		26,8%	46,9%	20,5%	4,4%	1,0%	0,2%	0,1%

Bron: Statbel, het Belgische statistiekbureau

Tabel 3: Gewicht van de multinationale ondernemingsgroepen in België

Jaar	Aantal aanwezige groepen in België	Aantal Belgische ondernemingen in deze groepen	Met betrekking tot de economie als geheel	Tewerkstelling van Belgische eenheden	Met betrekking tot de werkgelegenheid in België
2014	3.231	10.296	1,2%	895.934	23,4%
2015	5.530	14.039	1,6%	977.963	25,4%
2016	6.794	17.005	1,9%	1.038.253	26,6%
2017	7.036	17.471	2,0%	1.058.832	26,7%

Bron: Statbel, het Belgische statistiekbureau

ridische eenheid. Statbel is verantwoordelijk voor het Belgische luik van ERG.

Uit de eerste experimentele resultaten blijkt alvast het groot aandeel van multinationale ondernemingsgroepen voor de Belgische tewerkstelling. De 17.471 Belgische ondernemingen die in die zin deel uitmaken van een multinationale groep vertegenwoordigen immers 26,7% van de totale tewerkstelling.

Op de webpagina¹³ van Statbel Datalab zijn nog veel meer relevante invalshoeken te vinden, met veel detail over onder meer de nationaliteit van de moedergroep, de economische sector waarin multinationale ondernemingsgroepen actief zijn en over economische complexiteit.

MAANDEVOLUTIE VAN DE BTW-PLICHTIGEN

Statbel publiceert maandelijks een 'officiële' statistiek van de demografische bewegingen van de BTW-plichtigen, normaal 60 dagen na afloop van de referentiemaand. Om de grote impact van de Covid-19 pandemie op het economisch leven snel in kaart te brengen, publiceert Statbel nu echter al 30 dagen na afloop van de referentiemaand voorlopige resul-

taten over het aantal BTW-plichtige bedrijven¹⁴. Deze experimentele statistiek omvat ook een uitsplitsing naar economische activiteit, op basis van een koppeling van het statistisch ondernemingsregister met de Kruispuntbank van Ondernemingen (KBO).

DE TOEKOMST

Onze samenleving zal in de toekomst hoogstwaarschijnlijk niet in een langzamer tempo gaan evolueren. Dit betekent dat de nood aan cijfers die snel en gedetailleerd nieuwe fenomenen inzichtelijk maken niet kleiner zal worden, wel integendeel. Het goede nieuws is dat de grondstof daarvoor ruimschoots voorhanden is: de stortvloed van data gegenereerd door automatisering en robotisering, door groeiende verbinding en communicatie, door steeds meer sensoren en camera's en satellieten, door het internet van mensen en van dingen en door alles wat daar omgaat.

Daardoor zal het belang van het Statbel Datalab wellicht nog toenemen. Binnen steeds meer statistische domeinen zullen nieuwe vragen opduiken en zullen meer potentieel bruikbare data aan het licht komen. De drang om daarmee

te experimenteren zal groter worden. Waardevolle innovaties zullen vlotter doorstromen en op korte termijn geïntegreerd worden in bestaande statistieken of resulteren in nieuwe outputs.

Om dit waar te maken zal het Statbel Datalab erover moeten waken om zijn laboratoriumaanpak niet te verliezen, en moet het de plaats bij uitstek blijven waar diverse competenties buiten de hokjes kunnen samenkomen om snel met iets nieuws voor de dag te komen.

BESLUIT

De wereld staat niet stil, en de openbare statistiek ook niet.

In 1845 was de door Adolphe Quetelet opgezette census baanbrekend, een over





de hele wereld nagevolgd voorbeeld om via goed gepland en zorgvuldig enquêteren het land en de bevolking nauwgezet in kaart te brengen. Vanaf het begin van de 20ste eeuw groeide het besef dat men daarvoor niet persé de hele populatie moest ondervragen, en dat gaf de aanzet tot steekproefenquêtes die methodologisch steeds gesofisticeerder werden.

Vanaf 2000 werd gestart met het ontsluiten van de rijkdom aan informatie in steeds omvattender administratieve bestanden, met aangepaste procedures en methoden.

En dan lijkt nu het moment aangebroken om de horizon nog verder te verbreden en opportunistisch elke databron te on-

derzoeken, hoe groot of ongestructureerd of moeilijk toegankelijk ze ook lijkt, en te toetsen of ze bruikbaar kan zijn als bouwsteentje in een systeem van slimme statistiek dat mee evolueert met de veranderingen in de wereld. Met weeral nieuwe en ongekende methodologische uitdagingen ...

Werk aan de winkel!





VOETNOTEN

- 1 Zie ook de verklaring 'Statbel ,big data en privacy' op de website van Stabel (<https://statbel.fgov.be/nl/over-statbel/privacy/statbel-big-data-en-privacy>). ↗
- 2 M. Debusschere, P. Lusyne, P. Dewitte, Y. Baeyens, F. De Meersman, G. Seynaeve, A. Wirthmann, C. Demunter, F. Reis, H.I. Reuter (2016): Big data en statistiek: om het kwartier een volkstelling ...; Trefpunt Economie, 2016, 10 (<https://economie.fgov.be/nl/publicaties/trefpunt-economie-2016-10>). ↗
- 3 ESSnet Big Data I (2016-2018) en II (2018-2021) zijn gezamenlijke projecten binnen het Europees Statistisch Systeem (ESS) rond big data en nieuwe databronnen, met op dit moment 28 partners uit 23 landen, en Statbel als adjunct-coördinator en verantwoordelijke voor communicatie (zie https://ec.europa.eu/eurostat/cros/content/essnet-big-data-0_en). ↗
- 4 Zie bv. M. Debusschere, P. Dewitte, P. Lusyne, Y. Baeyens (2020): Mobiele telefoondata als bron voor woon-werkstatistieken in België: Twee statistische toepassingen, Statbel Analyse 10, juni 2020 (https://statbel.fgov.be/sites/default/files/files/documents/Analyse/NL/10_NL_Mobile%20Phone%20Data_web_v6.pdf) ↗
- 5 Voor een overzicht zie https://ec.europa.eu/eurostat/cros/content/Experimental_big_data_statistics_en. ↗
- 6 <https://statbel.fgov.be/nl/themas/datalab> ↗
- 7 Voor meer informatie over de maandelijkse EAK-cijfers, zie <https://statbel.fgov.be/nl/themas/datalab/maandelijkse-cijfers-over-de-arbeidsmarkt>. ↗
- 8 Voor meer informatie over de methodologie en alle cijfers, zie <https://statbel.fgov.be/nl/themas/datalab/verzorgend-personeel#news>. ↗
- 9 Voor bijkomende informatie kan u terecht op <https://statbel.fgov.be/nl/themas/datalab/horeca-personeel> ↗
- 10 Zie <https://statbel.fgov.be/nl/themas/datalab/toerisme> voor bijkomende informatie over deze experimentele statistiek. ↗

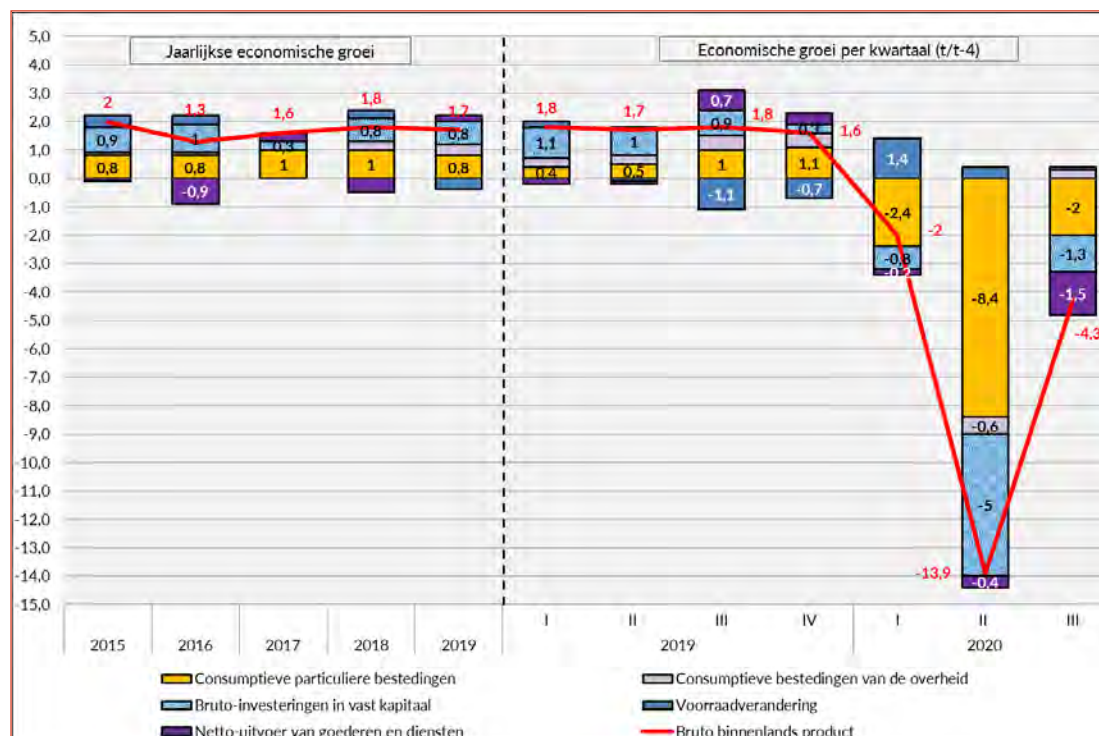


- 11 Zie <https://statbel.fgov.be/nl/nieuws/datalab-geografische-indelingen> en <https://statbel.fgov.be/nl/themas/datalab/geografische-indelingen#news> voor meer informatie. ↗
- 12 Zie <https://statbel.fgov.be/nl/themas/datalab/wagenbezit-huishoudens> voor bijkomende informatie en cijfermateriaal over de experimentele statistiek. ↗
- 13 Zie <https://statbel.fgov.be/nl/themas/datalab/multinationale-groepen-belgie#news>. ↗
- 14 Gedetailleerde statistieken zijn beschikbaar als downloadbaar bestand of via open data, ze zijn raadpleegbaar op <https://statbel.fgov.be/nl/themas/datalab/maandevolutie-van-de-btw-plichtigen-na-30-dagen-en-volgens-activiteit#news>. ↗



CONJUNCTUURONTWIKKELINGEN VAN DE ECONOMIE

Grafiek 1. Evolutie van het bbp in % en bijdrage van de verschillende componenten vanuit uitgavenoptiek
In procentpunt, t.o.v. het jaar ervoor.



Bron: Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) en Nationale Bank van België (NBB).

- In **2019** bedroeg de jaarlijkse groei van het bbp in België 1,7 %, tegenover 1,8 % in 2018. Deze groei is voornamelijk toe te schrijven aan de **binnenlandse vraag, exclusief de voorraden**, met een bijdrage van 2 procentpunt. De **netto-uitvoer** leverde een beperkte bijdrage aan de groei van de economische activiteit in 2019, namelijk ongeveer 0,2 procentpunt, tegenover een negatieve bijdrage van 0,5 pro-

centpunt in 2018. Door de veranderingen in de voorraden is de economische groei in 2019 daarentegen met 0,4 procentpunt gedaald.

- Een jaar later is het bbp in het **derde kwartaal van 2020** verder gedaald (-4,3 %), maar minder sterk dan in het tweede kwartaal van 2020 (-13,9 %). De geringere daling van het bbp in het derde kwartaal van 2020 weerspiegelt de geleidelijke hervatting van sommige economische activiteiten en de opheffing van diverse beperkingsmaatregelen in de zomer.
- De **binnenlandse vraag, exclusief voorraden**, heeft de economische groei in het derde kwartaal van 2020 met 3 procentpunt doen dalen. In het derde kwartaal van 2020 hebben zowel de particuliere consumptie als de investeringen met respectievelijk 2 en 1,3 procentpunt aan de daling van het bbp bijgedragen (tegen -8,4 en -5 procentpunt in het vorige kwartaal), wat wijst op een uitstel van investeringsbeslissingen door beleggers door een klimaat van aanhoudend grote onzekerheid. Alleen de overheidsuitgaven voor consumptie hebben in het derde kwartaal van 2020 een positieve bijdrage geleverd aan de bbp-groei (+0,3 procentpunt), tegen een daling met 0,6 procentpunt in het vorige kwartaal.

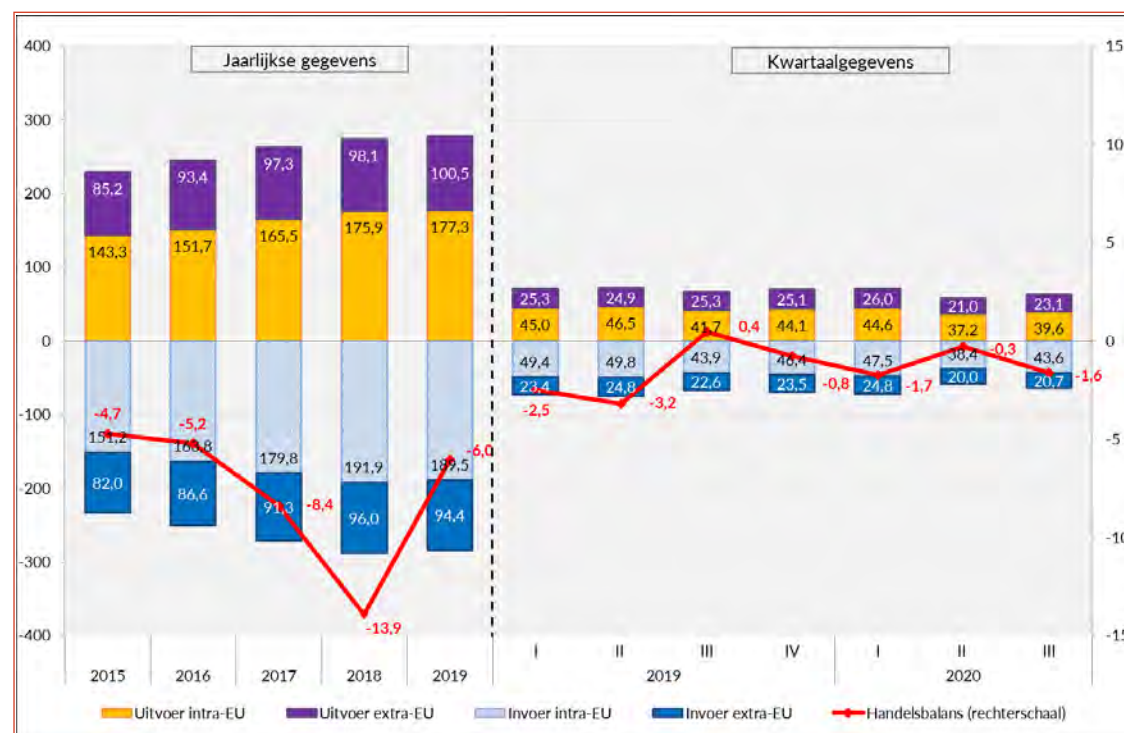


- Ook de **netto-uitvoer** droeg 1,5 procentpunt bij tot de afname van de economische activiteit in het derde kwartaal van 2020, na een negatieve maar kleinere bijdrage in het tweede kwartaal van 2020 (-0,4 procentpunt). De bijdrage aan de groei van **veranderingen in voorraden** was in het derde kwartaal van 2020 licht positief (0,1 procentpunt)¹.
- Hoewel de cijfers voor het derde kwartaal van 2020 op het moment van schrijven nog steeds voorlopig zijn, is de daling van de economische activiteit zeer reëel. Aangezien de situatie nog steeds niet is genormaliseerd, wordt begin 2021 nog steeds een daling van de bedrijvigheid op jaarbasis verwacht, met name door de langdurige sluiting van restaurants en cafés, niet-medische contactberoepen en beroepen die verband houden met de culturele sector.



Grafiek 2. Buitenlandse handel volgens het nationaal concept

In miljard euro.



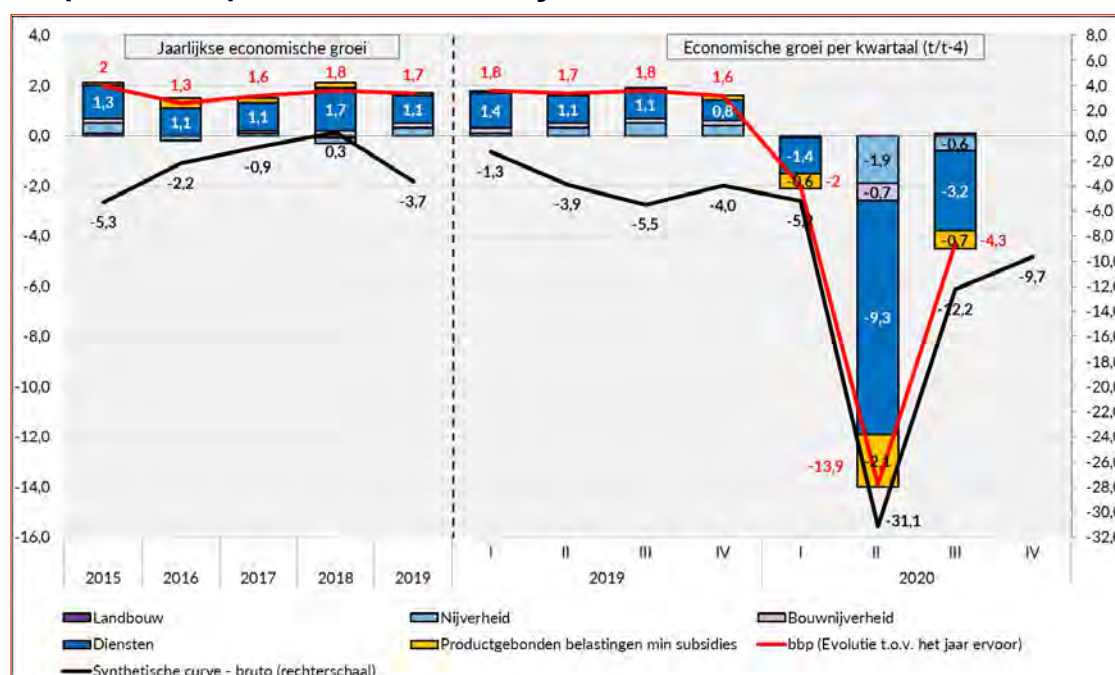
Bron: Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) en Nationale Bank van België (NBB).

- Volgens het nationaal concept² is de handelsbalans in **2019** verbeterd ten opzichte van 2018, als gevolg van zowel een meer dynamische uitvoer (+1,4 %) als een daling van de invoer (-1,4 %) van goederen. Hierdoor lijkt 2019 een einde te hebben gemaakt aan de neerwaartse trend in de handelsbalans. De handelsbalans blijft echter een tekort vertonen, dat in 2019 6 miljard euro bedraagt, tegenover een tekort van 13,9 miljard euro in 2018.

- De totale **uitvoer** van goederen in waarde is in het **derde kwartaal van 2020** met 6,5 % gedaald ten opzichte van dezelfde periode in 2019 en bedraagt 62,7 miljard euro, tegenover 67 miljard euro in het derde kwartaal van 2019. Die daling is toe te schrijven aan zowel de uitvoer binnen de EU, die met 5,1 % op jaarbasis is gedaald, als de uitvoer buiten de EU, die in dezelfde periode met 8,7 % is gedaald.
- De Belgische **invoer** van goederen in waarde is in het **derde kwartaal van 2020** met 3,4 % op jaarbasis gedaald tot 64,3 miljard euro, wat wijst op een daling van zowel de invoer binnen de EU (-0,7 %) als de invoer buiten de EU (-8,7 %) voor dezelfde referentieperiode.
- Dat resulteerde in een **negatieve handelsbalans** in het derde kwartaal van 2020 (-1,6 miljard euro). Het saldo is echter verslechterd ten opzichte van het vorige kwartaal (-278,2 miljoen euro) en ten opzichte van het overeenkomstige kwartaal van 2019 (+445,3 miljoen euro).



Grafiek 3. Evolutie van het bbp (in %) en bijdrage van de verschillende componenten, vanuit productieoptiek
In procentpunt, t.o.v. het jaar ervoor.



Bron: Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) en Nationale Bank van België (NBB).

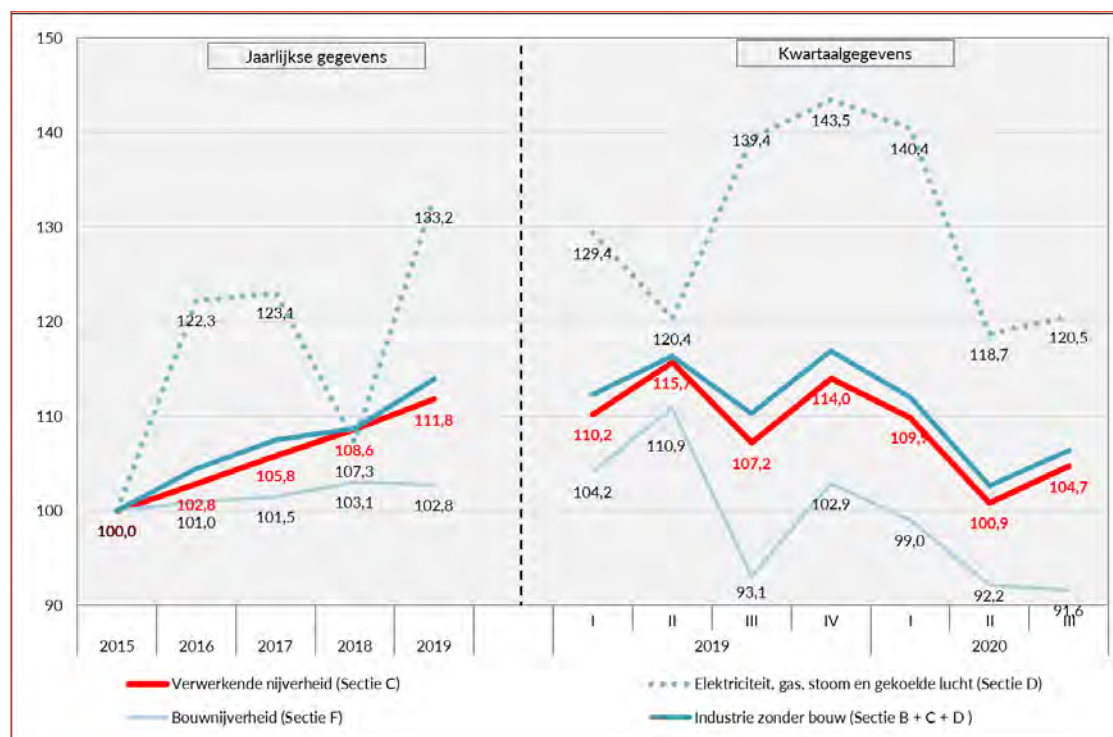
- In **2019** verzwakte de economische bedrijvigheid ten opzichte van 2018 met een groei van 1,7 % tegenover 1,8 % in 2018.
- De **dienstensector** was ook in 2019 de belangrijkste motor van de economische groei en ondersteunde die met 1,1 procentpunt (tegenover 1,7 procentpunt in 2018). Na een negatieve bijdrage aan de totale economische groei van 0,2 procentpunt in 2018, steeg de productieactiviteit van de **nijverheid** in 2019, wat 0,3 procentpunt bijdroeg aan de economische groei. De **bouwsector** heeft ook een positieve bijdrage geleverd aan de groei van het bbp in 2019, met

een bijdrage van 0,2 procentpunt, vergelijkbaar met die in 2018. Hoewel de **landbouw** de economische groei in 2018 negatief heeft beïnvloed, was de bijdrage van de landbouw aan de groei van het bbp in 2019 neutraal.

- In het **derde kwartaal van 2020** hebben de meeste economische sectoren een jaar-op-jaar daling van de economische activiteit gekend en dus een negatieve bijdrage geleverd aan de bbp-groei. Alleen in de vastgoedsector, bij de overheid, in de landbouw en, in mindere mate, in de bouwnijverheid is de bedrijvigheid in de referentieperiode toegenomen. Bijgevolg heeft de **verwerkende industrie (exclusief de bouw)** 0,6 procentpunt bijgedragen tot de afname van de economische activiteit in het derde kwartaal van 2020, na een bijdrage van -1,9 procentpunt in het vorige kwartaal.
- Voor de derde opeenvolgende keer hebbende **diensten** aan de daling van het bbp bijgedragen, van een bijdrage van -9,3 procentpunt in het tweede kwartaal van 2020 tot een bijdrage van -3,2 procentpunt in het derde kwartaal van 2020.
- Tot slot was de bijdrage van de **bouwsector** aan de groei van de economische activiteit in het derde kwartaal van 2020 neutraal, na een bijdrage van -0,7 procentpunt in het voorgaande kwartaal.
- Nadat het **ondernemersvertrouwen** in het tweede kwartaal van 2020 was ingestort als gevolg van de onzekerheid die door de pandemie van het coronavirus was ontstaan, heeft het zich in het derde en vierde kwartaal van 2020 enigszins hersteld, hoewel het zich nog lang niet terug bevindt op het niveau van vóór de pandemie.



Grafiek 4. Evolutie van de industriële productie-indexen 2015 = 100.



Bron: Statbel, indexcijfers per werkdag.

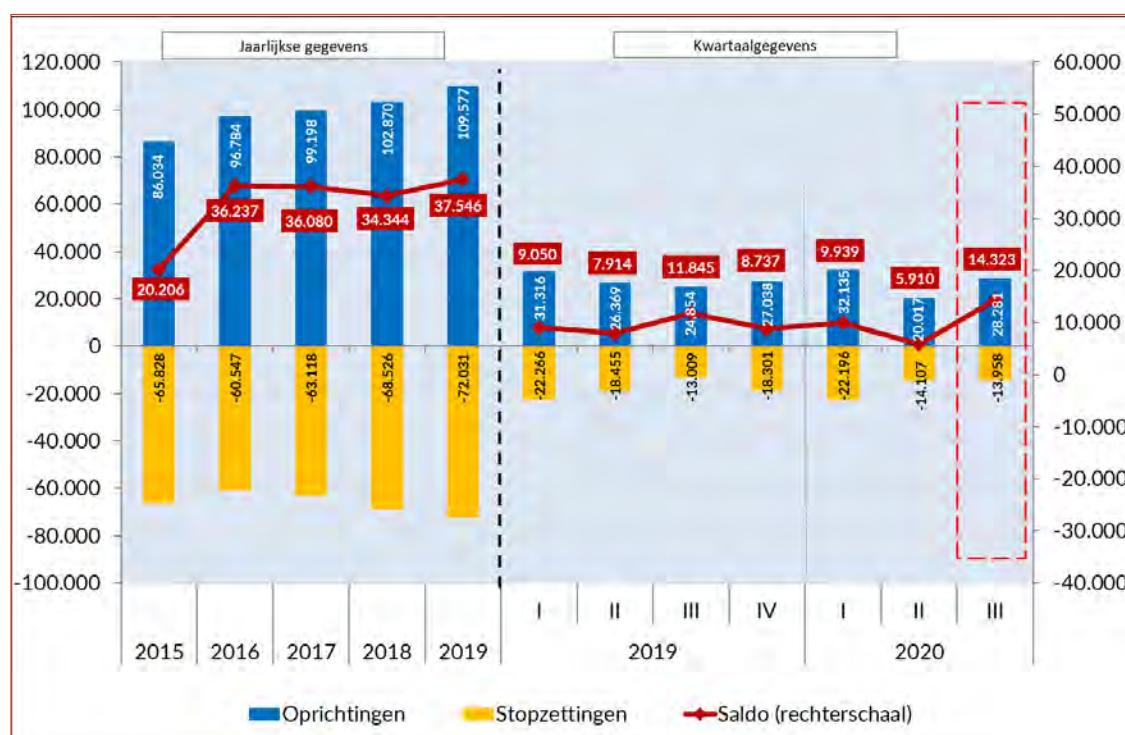
- Met uitzondering van de bouwnijverheid was **2019** een positief jaar voor alle hier onderzochte sectoren, die hun productie jaar-op-jaar zagen toenemen.
- Na een daling van 12,8 % in het tweede kwartaal van 2020 jaar-op-jaar, daalde de **industriële** productie minder in het **derde kwartaal van 2020** (-2,3 % jaar-op-jaar). In het tweede kwartaal van 2020 kenden slechts 2 sectoren een stijgende productie jaar-op-jaar, namelijk de farmaceutische industrie (C21) en de cokes- en raffinagesector (C19). In het derde kwartaal kenden verschillende sectoren terug positieve cijfers, zoals de voedingsindustrie, de textielin-

dustrie, de metallurgie en de meubelproductie. Opgemerkt moet worden dat de sector transportmaterieel zowel in het tweede als in het derde kwartaal van 2020 sterk werd getroffen.

- De productie van **elektriciteit, gas, stoom en gekoelde lucht** kromp in het derde kwartaal van 2020 sterker (-13,5 %) dan in het tweede kwartaal van 2020 (-1,4 %) op jaarbasis.
- Ten slotte lijkt de bedrijvigheid in de **bouwnijverheid** in het derde kwartaal van 2020 wat aan te trekken. Na een forse verslechtering in het tweede kwartaal van 2020 (-16,9 %) bleef de productiedaling beperkt tot 1,5 % op jaarbasis.



Grafiek 5. Aantal oprichtingen en stopzettingen van ondernemingen



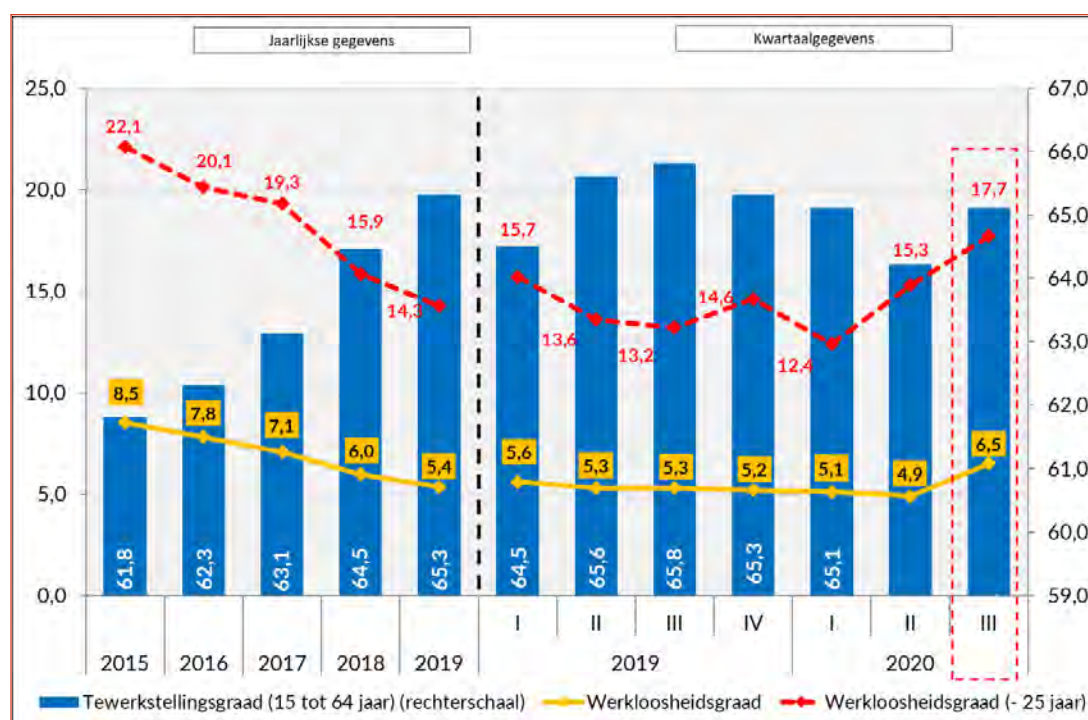
Bron: Statbel.

- In 2019 vertoonde de **ondernemersdemografie** een gunstige trend ten opzichte van 2018 op het vlak van startende ondernemingen, maar een ongunstige trend ten opzichte van 2018 op het vlak van stopzettingen. Zo steeg het aantal startende bedrijven met 6,5 % en het aantal stopzettingen met 5,1 %. Met 37.546 ondernemingen is het netto saldo van de “oprichtingen-stopzettingen” echter positief en telt het 3.202 ondernemingen meer dan in 2018.

- In het **derde kwartaal van 2020** werden 28.281 **nieuwe bedrijven** opgericht, 3.427 meer dan in het overeenkomstige kwartaal van 2019.
- Deze nieuwe ondernemingen zijn goed voor 88,5 % van de nieuwe inschrijvingen (waarvan 52,4 % natuurlijke personen en 36,0 % rechtspersonen) en 11,5 % uit herinschrijvingen (waarvan 9,9 % natuurlijke personen en 1,6 % rechtspersonen).
- Bovendien hebben 13.958 ondernemingen **hun activiteiten** in het derde kwartaal van 2020 **stopgezet** (waarvan 65,7 % particulieren en 34,3 % rechtspersonen), wat 949 meer is dan in het derde kwartaal van 2019.
- In het derde kwartaal van 2020 was het **saldo van de “oprichtingen-stopzettingen”** positief en bedroeg het 14.323 ondernemingen, waarvan 59,0 % particulieren en 41,0 % rechtspersonen. Dat saldo “oprichtingen-stopzettingen” steeg met 2.478 ondernemingen ten opzichte van het overeenkomstig kwartaal van 2019 (+20,9 %).



Grafiek 6. Tewerkstellingsgraad en geharmoniseerde werkloosheidsgraad
In %.



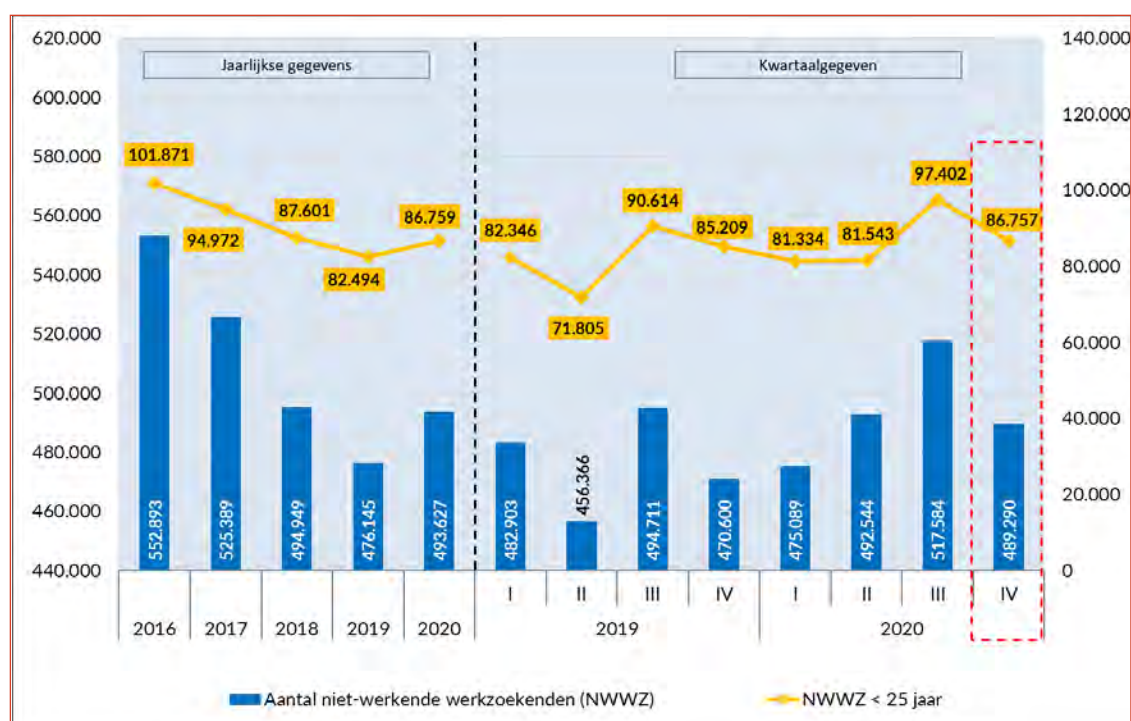
Bron: Eurostat.

- **Over het geheel** genomen bleek 2019 een gunstig jaar te zijn op de arbeidsmarkt.
- De situatie verslechterde echter in 2020. In het **derde kwartaal van 2020** laten alle gemonitorde indicatoren een ongunstige ontwikkeling zien op jaarbasis.

- De **tewerkstellingsgraad** bedroeg in het derde kwartaal van 2020 65,1 %, wat 0,7 procentpunt lager is dan in het overeenkomstig kwartaal van 2019.
- De **jeugdwerkloosheid** is in het derde kwartaal van 2020 gestegen tot 17,7 %, een stijging van 4,5 procentpunt ten opzichte van het derde kwartaal van 2019.
- Ten slotte steeg de **werkloosheidsgraad** (ruwe gegevens) tot 6,5 % in het derde kwartaal van 2020, een stijging van 1,2 procentpunt ten opzichte van het overeenkomstig kwartaal van 2019.



Grafiek 7. Aantal niet-werkende werkzoekenden (NWWZ)

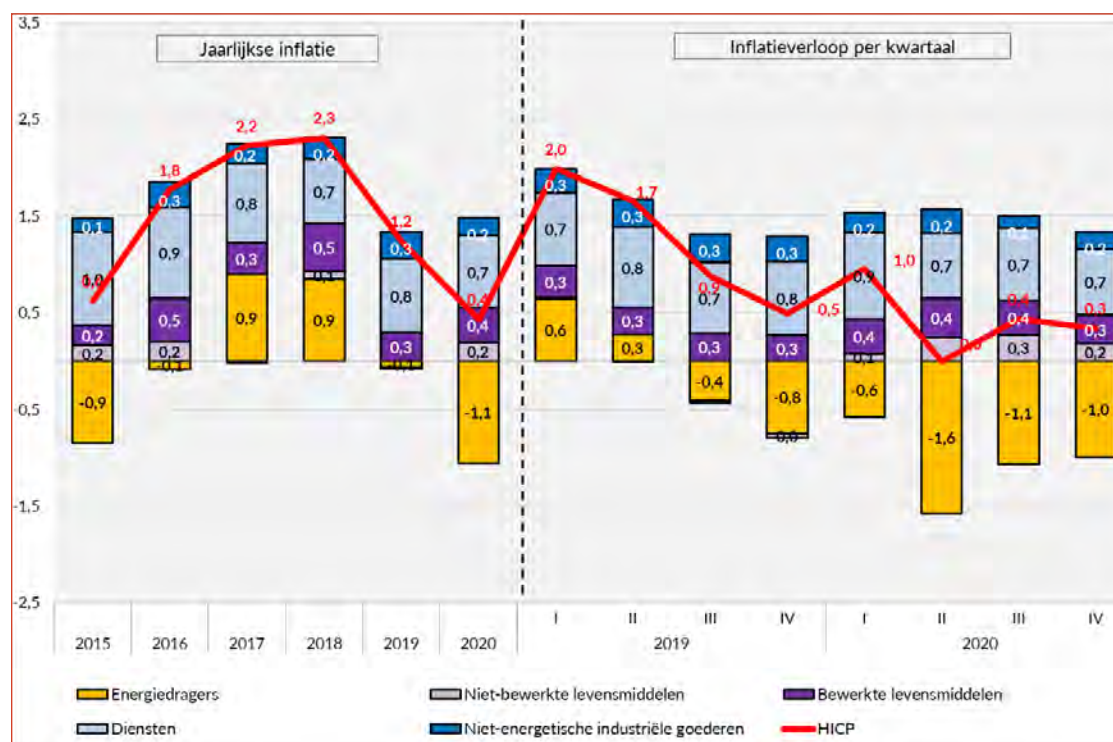


Bron: RVA.

- In de laatste drie kwartalen van 2020 is het aantal **niet-werkende werkzoekenden (NWWZ)** op jaarbasis verder toegenomen. In het **vierde kwartaal van 2020** waren er 489.290 NWWZ, een stijging van bijna 4 % op jaarbasis.
- Net als de NWWZ bevestigt ook het vierde kwartaal van 2020 de stijgende trend in het aantal **NWWZ onder de 25 jaar** die in het tweede kwartaal op jaarbasis werd waargenomen. Zo waren er in het vierde kwartaal van 2020 86.757 NWWZ onder de 25 jaar, een stijging van 1,8 % op jaarbasis.
- In **2020** is het aantal **niet-werkende werkzoekenden (NWWZ)** ongunstig geëvolueerd ten opzichte van 2019, met een stijging van 3,7 % tot 493.627. Het aantal **NWWZ onder de 25 jaar** is met 5,2 % gestegen tot 86.759.



Grafiek 8. Evolutie van de geharmoniseerde consumptieprijsindex (HICP) en bijdrage aan de inflatie van de 5 grote aggregaten
HICP in % en bijdrage in procentpunt.



Bron: Statbel.

- Ondanks een stijging van de prijzen van niet-bewerkte levensmiddelen, vertraagde de **inflatie** gemeten door de HICP in 2020 (0,4 % tegenover 1,3 % in 2019) onder invloed van een daling van de prijzen van de belangrijkste energiedragers en, in mindere mate, door een vertraging van stijgende prijzen van niet-energetische industriële goederen.
- De consumentenprijzen voor **bewerkte levensmiddelen** zijn in 2020 versneld gestegen met 2,1 %, tegen 1,7 % in 2019 wat 0,4 procentpunt bijdroeg aan de totale inflatie.

- De consumentenprijzen van **onbewerkte levensmiddelen** stegen met 4,7 % in 2020 maar door hun beperkt gewicht in de consumptiekorf bleef hun bijdrage aan de totale inflatie beperkt tot 0,2 procentpunt.
- Vanwege het hoge gewicht in de consumptiekorf (meer dan 40 %), droegen de **diensten**, die een inflatie van 1,8 % in 2020 kenden, d.w.z. een inflatie vergelijkbaar met die van 2019, aanzienlijk bij tot de totale inflatie met 0,7 procentpunt.
- Het prijsstijgingspercentage van de vijfde productgroep, de **niet-energetische industriële goederen**, vertraagde in 2020 (+ 0,7 %, vergeleken met + 1 % in 2019) en droeg zo 0,2 procentpunt bij aan de totale inflatie.
- Ten slotte is de categorie **energiedragers** sterk beïnvloed door de ineensstorting van de olieprijsen op de wereldmarkten als gevolg van de economische en gezondheidscrisis. Als gevolg hiervan daalden de prijzen voor deze productcategorie met 16,3 % in 2020, wat een negatieve impact had op de totale inflatie met 1,1 procentpunt.



VOETNOTEN

- 1 De bijdragen aan de bbp-groei werden herzien voor de netto-uitvoer en de voorraadwijzigingen voor het tweede kwartaal van 2020, wat het verschil verklaart met de cijfers die in de vorige versie van de conjunctuurnota (november 2020) werden gepresenteerd. [↩](#)
- 2 Het nationaal concept omvat enkel in- en uitvoeroperaties waarbij een in België gevestigde onderneming betrokken is. (Bron: NBB). [↩](#)

Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie
Vooruitgangstraat 50
1210 Brussel
Ondernemingsnr.: 0314.595.348
<https://economie.fgov.be>

tel. +32 800 120 33

 facebook.com/FODEconomie

 [@FODEconomie](https://twitter.com/FODEconomie)

 youtube.com/user/FODEconomie

LinkedIn  linkedin.com/company/fod-economie

Verantwoordelijke uitgever: Séverine Waterbley
Voorzitter van het Directiecomité
Vooruitgangstraat 50
1210 Brussel