



NATIONALE ARBEIDSRAAD

CENTRALE RAAD VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN

ADVIES Nr. 2.360

CRB 2023-0914
CO 1000

Gemeenschappelijke Raadszitting van 5 april 2023

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 26 januari 2018 betreffende de postdiensten met het oog op het verbeteren van de werkomstandigheden van de pakjesbezorger

3.416

ADVIES

Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 26 januari 2018 betreffende de postdiensten met het oog op het verbeteren van de werkomstandigheden van de pakjesbezorger

Bij e-mail van 23 januari 2023 heeft de beleidscel van mevrouw P. DE SUTTER, vice-eerste-minister en minister van Post, het advies van de Nationale Arbeidsraad gevraagd over een voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 26 januari 2018 betreffende de postdiensten met het oog op het verbeteren van de werkomstandigheden van de pakjesbezorger.

Op besluit van hun Bureaus hebben de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven besloten dit punt gezamenlijk te behandelen.

De bespreking van het voorontwerp van wet werd toevertrouwd aan de gemengde commissie "Postdiensten".

Op verslag van die commissie hebben de Raden op de gemengde Plenaire Raad van 5 april 2023 het volgende advies uitgebracht.

De Raden brachten op 25 oktober 2022 reeds het eenparig advies nr. 2.321 uit over een nota waarin de principes werden beschreven voor de aanpassing van de Postwet, nadat deze nota het voorwerp was van een politiek akkoord op de Kern van 16 september 2022.

**ADVIES VAN DE NATIONALE ARBEIDSRaad EN DE
CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN**

I. ONDERWERP EN DRAAGWIJDTE VAN DE ADVIESAANVRAAG

- A. Bij e-mail van 23 januari 2023 heeft de beleidscel van mevrouw P. De Sutter, vice-eerste-minister en minister van Post, het advies van de Nationale Arbeidsraad gevraagd over een voorontwerp van wet betreffende het genoemde onderwerp.

Het voorontwerp van wet werd op de ministerraad van 20 januari 2023 in eerste lezing goedgekeurd en werd vervolgens aan verschillende organen voor advies voorgelegd.

- B. Het voorliggend voorontwerp van wet bestaat uit twee delen.

Eenzijds beoogt het voorontwerp van wet, volgens de memorie van toelichting, de verbetering van de arbeidsvoorwaarden van alle pakketbezorgers in België, de bestrijding van de sociale en fiscale fraude en het begunstigen van een eerlijke concurrentie.

Anderzijds wordt voorzien in een wettelijke basis voor een koninklijk besluit inzake de “pakjesbus” (een collectief afleverpunt van niet bij de klant afgeleverde pakketten waar de klant achteraf zijn pakket zelf kan oppikken).

In de memorie van toelichting worden de problematiek van de sector en de doelstellingen van het voorontwerp van wet als volgt geschetst: *“Het onderhavige ontwerp van wet is vooral erop gericht de bezorgers van postpakketten in België (ongeacht of ze in loondienst werken of zelfstandige zijn) te beschermen en de strijd aan te gaan tegen sociale en fiscale fraude. Het ontwerp wil ook de bedrijfsleiders van de kleine onderaannemers beschermen, want zij ondergaan een grote druk op de vergoeding van sommige aanbieders van pakketdistributiediensten.”*

Er wordt gesteld dat de Belgische reglementering inzake het transportrecht geen antwoord biedt op deze problematiek en daarom wordt een wetgevend optreden noodzakelijk geacht door aanpassingen aan de wet van 26 januari 2018 betreffende de postdiensten (hierna: de Postwet). Er wordt gesteld dat de voorgestelde maatregelen een coherent en innoverend pakket vormen en gerechtvaardigd en evenredig zijn.

Om de voornoemde doelstellingen te verwezenlijken, beoogt het voorontwerp de invoering van een vermoeden van aansprakelijkheid, preventieve maatregelen (coördinator, opleiding, waakzaamheidsplan), een rijtijdregistratiesysteem, een beperking van de rijtijd, een kennisgeving door aanbieders van postdiensten, een periodieke melding van gegevens, een minimumvergoeding en bijkomende sancties.

- C. Dit voorontwerp vormt een alternatief voor een eerder voorontwerp van wet dat op 1 april 2022 voor advies aan de Nationale Arbeidsraad werd voorgelegd, maar vervolgens werd herwerkt na een consultatieronde op basis van een nota met principes waarover op de Kern van 16 september 2022 een akkoord werd bereikt. De Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven namen hun bijdrage aan deze consultatieronde op in het advies nr. 2.321 van 25 oktober 2022.

II. STANDPUNT VAN DE RADEN

De Raden hebben een grondig onderzoek gewijd aan het voor advies voorgelegde voorontwerp van wet.

In het kader van hun werkzaamheden hebben de Raden kennis kunnen nemen van het gemeenschappelijk standpunt ter zake van de sociale partners van de sector van het wegvervoer en de logistiek voor rekening van derden, zetelend in het paritair comité nr. 140.03, en van de sociale partners van de sector voor de bedienden uit de internationale handel, het vervoer en de logistiek, zetelend in het paritair comité nr. 226.

Deze standpunten worden in bijlage bij dit advies opgenomen.

De Raden hebben de sociale partners van deze sectoren eveneens bij hun werkzaamheden betrokken.

Zij bedanken ook de beleidscel van de minister van Post voor de bereidwillige medewerking aan hun werkzaamheden.

In het kader van hun werkzaamheden ontvingen de Raden het advies nr. 72.959/4 van de Raad van State van 23 februari 2023 over het voorontwerp van wet (in de Franse en nog niet definitieve versie).

A. Algemene bemerkingen

1. Een objectieve beoordeling van de situatie in de pakjessector

De Raden wensen eerst en vooral te herinneren aan hun advies nr. 2.321 van 25 oktober 2022, waarin zij het belang onderstreepten van eerlijke concurrentievoorwaarden in de pakjessector (gelijk speelveld), waardoor de sociale rechten van de werknemers worden gerespecteerd in de context van toegenomen internationale concurrentie die deze sector typeert. De doelstelling van het voor advies voorgelegde voorontwerp van wet wordt door de Raden dus onderschreven.

De Raden vragen evenwel dat zou worden uitgegaan van een beoordeling van de situatie in de betrokken sectoren gebaseerd op objectieve, feitelijke informatie. Zij benadrukken dat intentionele en ernstige sociale en fiscale fraude zeer streng moet worden aangepakt en dat men dient te vertrekken van de cijfers die beschikbaar zijn in de rapportering die de verschillende inspectiediensten doen over hun controles (en de gevolgen die hieraan nadien gegeven worden).

In dit kader wensen zij nogmaals te herinneren aan hun advies nr. 2.321, waarin zij aangaven dat voldoende aandacht dient te gaan naar de bestrijding van sociale en fiscale fraude en dat de inspectiediensten in staat moeten worden gesteld om de vinger aan de pols te houden. Meer in het bijzonder vroegen de Raden in dit advies dat het aantal sociaal inspecteurs geleidelijk aan in lijn gebracht wordt met de door de Internationale Arbeidsorganisatie vooropgezette normen en dat de sociale inspectiediensten over voldoende middelen moeten kunnen beschikken.

2. Een oproep tot (verder) overleg met de sociale partners

Het is voor de Raden eveneens van belang dat de maatregelen worden uitgewerkt op basis van een echt en doeltreffend overleg met alle sociale partners, zowel op interprofessioneel niveau als op het niveau van de betrokken sectoren.

De Raden wijzen erop dat de sectoren bezorgd zijn over de problematiek die aanleiding heeft gegeven tot het voorontwerp van wet. Zij verwijzen hiervoor naar de werkzaamheden van de sociale partners in de betrokken sectoren.

In het verleden werd voor de transportsector een Plan voor Eerlijke Concurrentie (3 februari 2016) uitgewerkt tussen de werknemers- en werkgeversorganisaties en de bevoegde administraties met concrete maatregelen om de sociale fraude in de betrokken sectoren aan te pakken en de eerlijke concurrentie te bevorderen.

De gemeenschappelijke standpunten van de sociale partners die zetelen in de paritaire comités nrs. 140.03 en 226 die recent nog werden uitgewerkt naar aanleiding van de voorgestelde aanpassingen van de Postwet, bevatten nieuwe actiepunten, onder andere om dit Plan te actualiseren (zie bijlagen bij dit advies).

De sociale partners van deze sectoren werden echter onvoldoende of laattijdig bij de totstandkoming van het voorontwerp van wet betrokken. Er wordt dus gevraagd om een gecoördineerd overleg op te zetten met de sociale partners in de betrokken sectoren, zodat de door hen geformuleerde actiepunten kunnen worden verduidelijkt en eventueel verfijnd met alle beleidscellen en administraties/inspectiediensten die betrokken zijn bij de economische, sociale en werkgelegenheidsaspecten.

3. De keuze voor aanpassingen in de Postwet en het toepassingsgebied van de maatregelen

Hierbij aansluitend wensen de Raden te benadrukken dat de invalshoek die gekozen werd (de Postwet) volgens hen niet de juiste is.

Pakjesvervoer maakt deel uit van het goederenvervoer over de weg voor rekening van derden en valt dus, naast het specifieke kader van de Postwet, onder een veel ruimer wettelijk kader dat van toepassing is op deze sector (transportwetgeving, sociale wetgeving en economische wetgeving).

Eenzijds dient gesteld te worden dat, in tegenstelling tot wat in de memorie van toelichting wordt aangegeven, de bestaande transportwetgeving wel van toepassing is op de pakketdistributiediensten (evenals trouwens een heel aantal cao's inzake loon- en arbeidsvoorwaarden van de voornoemde paritaire comités).

Het CMR-verdrag (Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg) is niet van toepassing op het vervoer bewerkstelligd overeenkomstig internationale postovereenkomsten. De wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg (hierna: de Transportwet) is niet van toepassing op het postvervoer in het kader van een universele dienst. Beiden zijn echter wel van toepassing op de pakketbezorging.

Anderzijds dient gesteld te worden dat de voorgestelde aanpassing van het toepassingsgebied van de Postwet onduidelijk is.

Ze houdt in dat alle transportondernemingen die goederen of dus pakketten vervoeren met een gewicht lager dan 31,5 kg ook onder deze regelgeving zullen vallen, zelfs als ze dat maar sporadisch doen. Waarschijnlijk is het ook niet de bedoeling, aangezien in de memorie staat dat enkel de “distributie van pakketten (last mile)” wordt beoogd.

Het probleem is dat deze termen onduidelijk zijn. Die distributie wordt door de Postwet omschreven als het proces gaande van het sorteren in distributiecentra tot het bestellen van postzendingen aan de geadresseerden. De wijziging zou dus enkel van toepassing zijn op 3 van de 4 beschreven postdiensten (namelijk sorteren, vervoeren en distributie) en dus niet op het ophalen ervan. Ook het begrip “last mile”, dat nergens gedefinieerd wordt, laat niet toe om een onderscheid te maken tussen de pakketbezorging en de andere transportondernemingen.

De Raden wijzen erop dat de voorgestelde aanpassing aan de Postwet ook inhoudt dat heel wat transportondernemingen zich bijkomend zouden moeten inschrijven onder de NACE-codes 53100 (voor B-post) of 53200 (“overige postdiensten en koeriers”) en een kennisgeving bij het BIPT (Belgisch instituut voor postdiensten en telecommunicatie) moeten volbrengen indien ze nog langer pakketten (goederen) met een gewicht lager dan 31,5 kg willen vervoeren (zie verder).

Het gebruik van deze twee NACE-codes voor ondernemingen die zich kunnen registreren, geeft ook geen houvast voor het toepassingsgebied van de voorgestelde regeling (en de definitie van “postzending” in het nieuwe artikel 2, 28° van de Postwet). Er zijn ondernemingen die onder andere NACE-codes (bv. NACE-code 49410) van het goederenvervoer voor rekening van derden actief zijn, omdat ze zich niet als “koerier” beschouwen (er is ook geen definitie van “koerier”), maar bijvoorbeeld als een besteldienst, stukgoederentransporteur ... Het gebruik van NACE-codes is dus ook niet aangewezen voor de afbakening van het toepassingsgebied van de voorgestelde regeling.

Indien de voorgestelde maatregelen in het kader van de Postwet toch zouden worden genomen, zijn de Raden van oordeel dat het toepassingsgebied ervan afgebakend dient te worden in samenspraak met de paritaire comités bevoegd voor vervoer en logistiek, zodat het zich beperkt tot het verwerken en vervoeren van pakketten voor rekening van derden, alsook de organisatie daarvan (op basis van de activiteiten, zowel voor private als publieke spelers dan).

Zij zijn van oordeel dat het vreemd zou zijn dat bepaalde ondernemingen zouden worden gevat waarvan het niet de bedoeling is die te vatten (bv. verdelers van geneesmiddelen, PC nr. 321), maar eveneens dat pakketbezorgers die er wel onder zouden moeten vallen, zouden worden uitgesloten.

4. Voorkeur voor de toepassing van de bestaande arbeidsreglementering en de cao's voor de sector van het goederenvervoer over de weg

De Raden herhalen dat het pakjesvervoer deel uitmaakt van het goederenvervoer over de weg voor rekening van derden en dus valt onder het wettelijk kader dat van toepassing is op deze sector (transportwetgeving, sociale wetgeving en economische wetgeving).

Voor de Raden is er geen enkele aantoonbare gegronde reden waarom van de bestaande wetgeving en sectorale cao's afgeweken dient te worden voor het vervoer van postzendingen.

In het bijzonder dient hier verwezen te worden naar het feit dat zowel de voorgestelde regelingen inzake de rij- en rusttijdenregeling (punt B.4) en de minimumvergoeding (punt B.6) op gespannen voet staan met de reeds bestaande regels in de transportsector.

5. Betere handhaving van bestaande wetgeving en beoordeling van de doeltreffendheid van nieuwe maatregelen

De Raden zijn van oordeel dat het overleg met de sociale partners van de paritaire comités nrs. 140 en 226 een essentiële voorwaarde is om te zorgen voor de doeltreffendheid en de haalbaarheid van wetswijzigingen op het terrein. Er werd met de door de sociale partners van de betrokken sectoren geformuleerde standpunten nagenoeg geen rekening gehouden, terwijl deze juist aangaven dat een aantal in het voorontwerp van wet opgenomen maatregelen in de praktijk niet werkbaar zullen zijn en de problemen op het terrein dus niet zullen oplossen.

De Raden vragen dus dat op korte termijn een echt en doeltreffend overleg met de sociale partners van de betrokken sectoren wordt heropgestart, om de reeds door hen gedane voorstellen verder te bespreken en verfijnen, teneinde te komen tot oplossingen die de problemen op het terrein op een realistische en efficiënte manier aanpakken.

Zoals zij in hun advies nr. 2.321 reeds aangaven, zijn de Raden van oordeel dat de bestaande wetgeving in het algemeen onvoldoende wordt gecontroleerd. In het bijzonder wensen de Raden te wijzen op het feit dat bij het opleggen van de extra verplichtingen aan alle pakketbezorgers die actief zijn op de Belgische markt (vanuit de idee van het creëren van een gelijk speelveld), niet alleen met de juridische afdwingbaarheid van de maatregelen rekening dient te worden gehouden, maar ook met hun reële handhaafbaarheid ten aanzien van de buitenlandse ondernemingen.

Bij wijze van voorbeeld zijn er problemen te verwachten met :

- de toepassing van de aansprakelijkheidsregeling ten aanzien van de buitenlandse bedrijven in het kader van de naleving van de “essentiële eisen”, en meer specifiek met betrekking tot de naleving van arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden en regelingen voor sociale zekerheid die in wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen zijn vastgesteld of via collectieve onderhandelingen tussen sociale partners zijn overeengekomen, in overeenstemming met het recht van de Europese Unie en het nationale recht.
- de toepassing van de rijtijdregistratie voor de buitenlandse ondernemingen. Wanneer dient deze te gebeuren: bij het vertrek in het buitenland, of bij het binnenrijden in België, of bij de aanvang van de pakketdistributiediensten in België of eerder als deze al over de grens starten? Met welk systeem dient de rijtijdregistratie te gebeuren?
- de opvolging van de maximale rijtijd ten aanzien van de buitenlandse ondernemingen.
- de berekening van de minimumvergoeding, rekening houdend met het feit dat de buitenlandse lonen niet vergelijkbaar zijn met de Belgische.
- de kennisgeving bij het BIPT, rekening houdend met de beperkingen ten aanzien van de toegelaten NACE-codes.

Indien de nieuwe regels niet gehandhaafd worden ten aanzien van de buitenlandse ondernemingen, wordt immers een concurrentienadeel gecreëerd voor de Belgische ten opzichte van de buitenlandse ondernemingen. De Raden zijn van oordeel dat alles in het werk dient te worden gesteld om in het bijzonder de handhaving ten aanzien van de buitenlandse ondernemingen te verzekeren (zie hiervoor eveneens wat de versterking van de inspectiediensten betreft).

De voorgestelde maatregelen verhogen immers de administratieve lasten en de werkingskosten voor de Belgische bedrijven die actief zijn in de pakjessector. In dit kader dient volgens de Raden eveneens de vraag gesteld te worden naar de proportionaliteit van de maatregelen in het licht van de beoogde doelstellingen, hetgeen ook aan bod komt in het advies van de Raad van State (zie hieronder).

6. Een voorlopige beoordeling

De Raden zullen hieronder reeds een beoordeling geven van een aantal van de in het voorontwerp van wet voorgestelde maatregelen, op basis van het overleg dat ze hadden met de sociale partners van de sectoren tijdens hun werkzaamheden, zonder hierbij in de plaats te willen treden van het overleg dat op sectoraal vlak reeds heeft plaatsgehad (zie bijlagen) en nog dient plaats te vinden.

De Raden wijzen er evenwel op dat de aan hem voor advies voorgelegde tekst van het voorontwerp van wet nog in belangrijke mate geconcretiseerd dient te worden in koninklijke besluiten. De Raden maken hun bemerkingen dus onder voorbehoud van deze concretisering en wensen in elk geval om advies gevraagd te worden over deze koninklijke besluiten, eens deze worden uitgewerkt.

B. Specifieke bemerkingen wat betreft de voorgestelde maatregelen

De Raden zijn van oordeel dat de tekst van het voorontwerp van wet op veel punten onduidelijk en onvolledig is.

In het bijzonder wensen de Raden te wijzen op het feit dat er geen eenduidig gebruik is van definities in het voorontwerp van wet zelf en ten aanzien van andere wetgeving. Doordat nog zo veel punten uitgewerkt dienen te worden in koninklijk besluiten is het ook moeilijk om zicht te krijgen op de maatregelen die men in gedachten heeft.

1. Artikel 3 – vermoeden van aansprakelijkheid

Artikel 3 van het voorontwerp voorziet in een vermoeden van aansprakelijkheid. De verantwoordelijkheid van de aanbieder van postdiensten houdt in dat elke inbreuk op de vermelde essentiële eisen door zijn onderaannemer of een persoon die voor rekening van deze laatste handelt, vermoed wordt rechtstreeks door de aanbieder van de betrokken postdiensten zelf te zijn gepleegd, voor zover de inbreuk is gepleegd in het kader van de uitvoering van postdiensten voor rekening van deze aanbieder van postdiensten.

Indien de onderaannemer niet was aangemeld bij het BIPT, kan de opdrachtgever dat vermoeden niet weerleggen. In andere gevallen kan hij dat vermoeden enkel weerleggen indien hij kan aantonen dat hij niet nalatig is geweest in zijn toezicht op de naleving van de essentiële eisen

De Raden zijn van oordeel dat, alhoewel de hoofdelijke aansprakelijkheid een goed instrument kan zijn om de naleving van de loon- en arbeidsvoorwaarden te verzekeren, deze regeling van aansprakelijkheid niet op een adequate wijze werd uitgewerkt en aangepast dient te worden.

Zoals de Raad van State opmerkt, geeft de memorie van toelichting aan dat de aansprakelijkheid beperkt is tot één niveau van de keten, maar de tekst bevat deze beperking niet.

Er kan, tezamen met de Raad van State, gesteld worden dat de “essentiële eisen” in te algemene termen zijn geformuleerd in artikel 2, 17° van de Postwet. Voor het respect van het legaliteitsbeginsel dienen deze met precisie te kunnen worden geïdentificeerd. Eveneens is het “niet nalatig” zijn in het toezicht op de naleving van de essentiële eisen een onvoldoende duidelijke voorwaarde. De vraag stelt zich ook hoe het toezicht in de praktijk kan worden uitgeoefend, zeker indien de ketenaansprakelijkheid toch ruim geldt, nu ook de regelgeving ter zake beperkingen oplegt.

De Raden zijn dus van oordeel dat de hier uitgewerkte aansprakelijkheid voor fouten die begaan zijn door (werknemers van) onderaannemers zeer onduidelijk is, hetgeen bron is van rechtsonzekerheid, maar ook mogelijkheden van misbruik creëert, en dit terwijl er zware strafsancities en nog zwaardere administratieve sancties tegenover staan.

Iedere operator moet geresponsabiliseerd worden en verantwoordelijk gesteld worden voor de eventuele inbreuken die hij begaat of laat begaan, maar de operator mag niet verantwoordelijk gesteld worden voor zaken waarop hij geen enkele vat/controlé heeft.

2. Artikel 4 – preventieve maatregelen

Artikel 4 van het voorontwerp voorziet in een aantal preventieve maatregelen, meer specifiek de aanstelling van een coördinator die de pakketbezorgers moet informeren over hun rechten en plichten, die moet zorgen voor voldoende informatie en opleiding en die een waakzaamheidsplan moet opstellen.

De Raden ondersteunen de aandacht voor de preventie in het kader van de Postwet. Er wordt evenwel geopteerd voor de invoering van de nieuwe figuur van de coördinator. Zij wijzen erop dat het in essentie om een informatierol gaat en dat er in de ondernemingen reeds een aantal personen aanwezig zijn die deze rol op zich zouden kunnen nemen. Zo beschikken de ondernemingen die over een vervoersvergunning beschikken in het kader van de wet van 15 juli 2013 verplicht over een vervoersmanager, die volgens hen deze rol op zich kan nemen. Voor een tussenpersoon moet dit de vakbekwame persoon kunnen zijn. Er kan ook gedacht worden aan de preventieadviseurs voor de welzijnsverplichtingen.

De Raden hebben ook vernomen dat de sociale partners in de betrokken sectoren bereid zijn om na te denken over de uitwerking van informatie omtrent de rechten en plichten, waarbij in sectorale regelingen zou kunnen worden opgenomen dat deze informatie door de coördinatoren dient te worden bezorgd aan de pakketbezorgers en hun onderaannemers. Zo zou kunnen worden gezorgd voor een door de sectoren gecontroleerde informatiestroom. Zij zijn van oordeel dat dit initiatief aanbeveling verdient.

3. Artikel 5 en 6 – rijtijdregistratiesysteem

Er wordt een verplichting ingesteld om de rijtijd van elke pakketbezorger (in loondienst of zelfstandige) te registreren.

Artikel 5 van het voorontwerp van wet is een overgangsbepaling; artikel 6 bevat de definitieve bepaling die van toepassing zal zijn nadat de door de overheid beheerde gegevensbank ontwikkeld zal zijn. Men verplicht de ondernemingen tijdens een overgangsfase zelf systemen uit te werken, gekoppeld aan door henzelf beheerde geautomatiseerde gegevensbanken.

De Raden wijzen erop dat artikel 7, dat een verplichte maximale rijtijd instelt, voorziet in een uitzondering voor voertuigen die onderworpen zijn aan het verplicht gebruik van een tachograaf. In dergelijke uitzondering moet ook voorzien worden voor het gebruik van het rijtijdregistratiesysteem. Bovendien moet die uitzondering in beide gevallen uitgebreid worden tot het vrijwillig gebruik van de tachograaf.

Wat het rijtijdregistratiesysteem betreft, wensen de Raden op te merken dat zij het principe van de rijtijdregistratie onderschrijven, zodat de naleving van de sectorale cao's en de geldende regelgeving gecontroleerd kan worden.

Zij vinden evenwel dat de overheid zelf een registratiesysteem en een centrale gegevensbank moet ontwikkelen en dat ze die kosteloos ter beschikking moet stellen aan de Belgische en buitenlandse ondernemingen. De overheid dient ook te voorzien in de mogelijkheid om de informatie die is opgenomen in de eigen tijdsregistratiesystemen van de ondernemingen, die blijven volstaan, hieraan te koppelen.

De voorgestelde tussenoplossing van tijdsregistratie via acces/excel databestanden is niet efficiënt (noch voor de gebruiker, noch voor de inspectiediensten) en nog steeds fraudegevoelig. Het kan bovendien niet zo zijn dat bedrijven wel al gedwongen worden om rijtijdregistratiesystemen te ontwikkelen, terwijl de overheid zelf langere tijd nodig heeft om dit te ontwikkelen. Toegang tot bedrijfsgegevens en servers door derden brengt gevaren met zich mee in functie van (data)privacy en cybersecurity. Het eigen tijdsregistratiesysteem dat bedrijven nu reeds hebben (tachograaf, scantoestel, prestatiebladen ...) zou moeten volstaan in dit kader.

De Raden wijzen, tezamen met de Raad van State, op een aantal verschillen tussen beide artikelen en stellen zich vragen bij de proportionaliteit van de maatregel. Samen met de Raad van State wijzen zij erop dat gerechtvaardigd dient te worden dat het bijhouden van al de in artikel 5 en 6, § 4 opgesomde gegevens nodig is. Het beheer van de geautomatiseerde gegevensbank wordt toevertrouwd aan de aanbieder van de postdiensten die rechtstreeks met de opdrachtgever de overeenkomst met betrekking tot de distributie van pakketten heeft gesloten. Nochtans zal deze gegevensbank gegevens bevatten van het personeel van de onderaannemers en ook commerciële gegevens van deze onderaannemers. Er dient nagegaan te worden of er geen minder intrusieve maatregelen kunnen worden genomen of dat er in garanties kan worden voorzien voor een oneigenlijk gebruik van deze gegevens.

4. Artikel 7 – rij- en rusttijdenregeling

Artikel 7 voert een rij- en rusttijdenregeling in en houdt de verplichting in voor aanbieders van postdiensten, met inbegrip van onderaannemers, om ervoor te zorgen dat pakketbezorgers de bepalingen betreffende de rijtijd naleven.

Wat de maximale rijtijden betreft, merken de Raden op dat het niet duidelijk is wat precies onder "rijtijd" moet worden verstaan. In het kader van de tijdregistratie moet ook de "werktijd" geregistreerd worden. Hoe verhouden deze begrippen zich tot de in de sectoren gekende begrippen "arbeidstijd" en "beschikbaarheidstijd"? De Raden vragen dat een afstemming gebeurt tussen de in de wet opgenomen begrippen en die welke gekend zijn in de betrokken sectoren.

De voorgestelde beperkingen in de arbeidsduur stroken ook niet met de bepalingen uit de sectorale cao's, de Arbeidswet (bv. werken buiten de uurroosters is toegelaten voor werken van vervoer, laden en lossen ...) en de wetgeving rond nieuwe arbeidsregelingen (flexibiliteitscao's). Er dient te worden vermeden dat de flexibiliteitsafspraken in de ondernemingen van deze sectoren op deze wijze op de helling zouden worden gezet.

Verder wensen de Raden te wijzen op het feit dat de Arbeidsrelatieswet (Programma-wet (I) van 27 december 2012) er in zijn artikel 333, § 2 in voorziet dat de verplichtingen die inherent zijn aan de uitoefening van een beroep en die door of krachtens een wet zijn opgelegd, niet in overweging kunnen worden genomen om de aard van een arbeidsrelatie te beoordelen. Extra verplichtingen in de Postwet worden dan ook geneutraliseerd in dit kader, zodat deze geen aanleiding geven tot automatische herkwalificatie naar een arbeidsovereenkomst.

5. Artikel 9 en 10 – kennisgeving en melding bij het BIPT

Artikel 9 van het voorontwerp van wet voert de verplichting in voor aanbieders van postdiensten buiten de universele dienst om een kennisgeving bij het BIPT te doen alvorens deze pakketdistributiediensten aan te bieden. Deze verplichting geldt echter alleen voor aanbieders van postdiensten die onder de NACE-codes 53100 of 53200 vallen.

Artikel 10 bepaalt dat de aanbieders van postdiensten per semester een reeks in het wetsontwerp opgesomde gegevens aan het BIPT moeten melden.

De Raden onderschrijven een maatregel die de transparantie binnen de sector wenst te verhogen, maar verwijzen naar hetgeen hiervoor werd gesteld in verband met het toepassingsgebied van de maatregel.

Het is niet duidelijk waarom enkel bedrijven met NACE-codes 53100 en 53200 de kennisgeving en melding zouden mogen doen. Ook dient opgemerkt te worden dat er weinig nauwkeurigheid is bij het toekennen van NACE-codes en dat dit soms ook te maken heeft met de historiek van sommige firma's die voorheen andere activiteiten hadden.

De Raden herinneren eveneens aan het "only once"-principe, namelijk: wat bij de overheid beschikbaar is, moet geen tweede keer opgevraagd worden bij de ondernemingen.

Zij merken tevens op dat op basis van deze maatregel de werking van het BIPT aanzienlijk uitgebreid zal worden naar sociale en arbeidsrechtelijke aspecten. De sociale partners vragen daarom om inspraak te krijgen in de werking van het BIPT.

6. Artikel 12 – minimumvergoeding

Artikel 12 van het voorontwerp van wet legt een verbod op om postdiensten bestaande in de distributie van pakjes aan te bieden, te verrichten of te laten verrichten tegen een aan zijn onderaannemers betaalde vergoeding die niet voldoet aan een minimumbedrag.

Dit minimumbedrag dient overeen te stemmen met de in het PC nr. 140.03 toepasselijke barema's vermenigvuldigd met een coëfficiënt die andere kosten en wettelijke of reglementaire verplichtingen reflecteert.

Een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de ministerraad zal deze coëfficiënt bepalen en zal de nadere modaliteiten vastleggen om ervoor te zorgen dat de pakketbezorgers correct worden vergoed per uur of per pakket (waaronder een benchmark en een berekeningstool op basis van een analyse van de beperkingen van de sector).

Elke aanbieder van postdiensten mag aan zijn onderaannemers een minimumvergoeding betalen die lager is dan de minimumvergoeding als hij bewijst dat de vergoeding sociaal billijk is en hij hieromtrent een afwijking heeft ontvangen van de FOD Economie (die deze lijst op zijn website publiceert). Een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de ministerraad zal de criteria en de procedure voor het ontvangen van een dergelijke afwijking verduidelijken.

Met de Raad van State zijn de Raden van oordeel dat verduidelijkt dient te worden of de regeling ook van toepassing is op de relatie tussen de opdrachtgever en een zelfstandige aanbieder van postdiensten die geen gebruik maakt van een onderaannemer voor de pakketdistributiedienst.

Eveneens kan herhaald worden dat de aan de uitvoerende macht gegeven delegatie onvoldoende omkaderd werd. De bepaling van de toe te passen coëfficiënt kan aan de Koning toevertrouwd worden, maar het dient wel duidelijk te zijn welke andere kosten en wettelijke of reglementaire verplichtingen in de coëfficiënt gereflecteerd dienen te worden.

De Raden wijzen er verder op dat het vastleggen van een minimumvergoeding een zeer complexe oefening is in een internationale markt, die afhankelijk van de hoogte van de vastgestelde minimumvergoeding ook het gevaar kan inhouden van een negatieve druk op de prijzen. Uurtarieven zijn ook moeilijk te verenigen met forfaitaire prijzen voor een trafiek. Er dient ook rekening mee te worden gehouden dat het PC nr. 140.03 verschillende functies en per functie verschillende barema's kent.

Het is volgens de Raden niet duidelijk waarom dit noodzakelijk zou zijn om sociale inbreuken aan te pakken, aangezien de nodige looncao's bestaan en nageleefd moeten worden en er ook wetgeving bestaat rond een ongeoorloofd lage prijs in de transportwet, alhoewel onvoldoende gehandhaafd, en bepalingen in het Wetboek Economisch Recht inzake misbruik van economische afhankelijkheid.

De Raden zijn verder van oordeel dat het begrip van een "sociaal billijke" vergoeding niet duidelijk is, waardoor het ook niet duidelijk is wie van de afwijking gebruik zou kunnen maken. In dit kader wensen de Raden er ook op te wijzen dat sommige spelers nu reeds beschikken over een concurrentievoordeel ten opzichte van de andere spelers op de markt van de pakketbezorging, onder andere doordat zij hun pakketbezorgers bijvoorbeeld minder dienen te betalen dan de werknemers die onder het PC 140.03 en het PC 226 vallen. Als zij op basis van die lagere lonen een afwijking zouden krijgen op de minimumvergoeding, dan zou een bijkomend concurrentievoordeel gecreëerd worden ten opzichte van de ondernemingen onder het PC 140.03 en het PC 226.

**Standpunt van de sociale partners van het
paritair comité nr. 140.03**



GEZAMENLIJKE NOTA SOCIALE PARTNERS MBT VOORONTWERP VAN AANPASSING POSTWET

De doelstelling van de hervorming van de bestaande postwet is 2-ledig:

- 1) Uitroeien van mistoestanden in de sector van de pakketbezorgers door verbetering van de arbeidsvoorwaarden van alle pakketbezorgers in België, bestrijding van sociale en fiscale fraude en zorgen voor eerlijke concurrentie in de sector van het pakjesvervoer.
- 2) Een wettelijk kader creëren voor de pakjesbus (een collectief afleverpunt van niet bij de klant afgeleverde pakketten waar de klant achteraf zijn pakket zelf kan oppikken).

Voor de sociale partners is de voornaamste doelstelling, met name de creatie van een level playing field een positieve zaak. De wijze waarop het voorontwerp deze doelstelling wil bereiken is echter problematisch, zowel qua uitwerking als uitvoering. Als er geen aanpassingen gebeuren die zorgen voor een beter en duidelijk sociaal en fiscaal uitgewerkt kader met heldere definities/omschrijvingen/bepalingen waarin pakketbezorgers en pakketdistributiediensten dienen te opereren zullen de huidige problemen niet opgelost raken.

De huidige postwet wordt aangepast om de distributie van pakketten onder de postwet te brengen. In de huidige wet spreekt men alleen van postzendingen en is het blijkbaar onvoldoende duidelijk dat pakketten ook hieronder vallen. Nochtans vermeldt de definitie van postzending: naast brievenpost worden bijvoorbeeld als postzending aangemerkt: boeken, catalogi, kranten, tijdschriften en postpakketten die goederen met of zonder handelswaarde bevatten.

De Memorie van toelichting bepaalt dat de aanpassing alleen van toepassing is op de distributie van pakketten, niet het ophalen, sorteren of vervoeren ervan. "Het onderhavige ontwerp beoogt enkel de distributie van pakketten (last mile)." Maar omdat distributie in de postwet gedefinieerd wordt als sorteren (in de distributiecentra) en bestellen (vervoeren dus) aan de geadresseerden is de wijziging van toepassing op 3 van de 4 beschreven postdiensten nl sorteren, vervoeren en distributie van pakketten, niet op het ophalen ervan.

VOORNAAMSTE BEKOMMERNISSEN

1. TOEPASSELIJKHEID VAN DE VERVOERSWET EN PARITAIR COMITE 140.03

Het ontwerp spreekt voortdurend van aanbieders van postdiensten (vallend onder de postwet). Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen postdiensten in het kader van de universele dienstverplichting (NACE Code 53100 m.a.w. B-Post) en overige postdiensten en koeriers (NACE code 53200 privé-spelers zoals vb. Post NL, GLS, DPD,...).

Bedrijven die gebruik maken van de NACE code 53200 ressorteren sinds jaar en dag onder het PC 140.03 – goederenvervoer voor rekening van derden. Het pakketvervoer maakt immers integraal deel uit van het goederenvervoer voor rekening van derden.

De nieuwe functieclassificatie verduidelijkt dat zowel chauffeurs van trekker – opleggercombinaties, chauffeurs van vaste vrachtwagens maar ook koerierchauffeurs en zelfs fietskoeriers ressorteren onder dit Paritair comité.

Zij maken dus al onverwijld deel uit van de transportsector en zijn gehouden de loon – en arbeidsvoorwaarden, die vastliggen in algemeen verbindend verklaarde cao's, toe te passen/na te leven. Deze cao's zijn van toepassing in iedere onderneming, ongeacht of er binnen de onderneming een syndicale delegatie voorzien is of niet. Het staat daarenboven elke werknemer vrij om zich aan te sluiten bij een representatieve vakbond en het staat elke werkgever (en zelfstandige) vrij zich aan te sluiten bij een erkende beroepsvereniging voor de behartiging van hun belangen.

Het voorontwerp van wet verwijst trouwens op verschillende plaatsen naar de minimumlonen in PC 140.03, waardoor erkend wordt dat de betrokken werknemers ressorteren onder dit paritair comité.

De bewering dat : “De transportwet niet van toepassing is op het postvervoer in het kader van een universele dienst.” is fout.

Ook het BIPT ondersteunt deze interpretatie van het kabinet niet op haar website. Daarop is immers letterlijk terug te vinden:

“Sedert de inwerkingtreding van de wet van 26 januari 2018 betreffende de postdiensten, valt de distributie van grote hoeveelheden pakjes (“bulk parcels”) buiten de universele dienst.”-website BIPT.

Dus is de transportwet wel degelijk van toepassing op de huidige pakjestransporten en naast het ontwerp van postwet. Het betreft universele dienstverlening als men spreekt over enkelstuktarieven (dus een individueel pakje). Het ontwerp zou dus expliciet moeten definiëren wat BIPT op hun website doet. Hiermee kan de transportwet toegepast worden. Uit deze toepasselijkheid van de vervoerswetgeving volgt dat sowieso al een strenge reglementering geldt voor de desbetreffende bedrijven, die wij als sector vragen om uit te breiden naar alle transport, ongeacht het gewicht van het pakje of laadvermogen van het voertuig.

2. NOOD AAN BETERE HANDHAVING BESTAANDE WETGEVING

Op verschillende plaatsen in de Memorie van toelichting wordt uitgegaan van de veronderstelling dat de bestaande wetgeving onvoldoende is omdat er fraude wordt vastgesteld. De sociale partners wensen hierop volgende opmerkingen te maken :

- Voor de vermeende of vastgestelde overtredingen, zoals deeltijdse arbeid, zwartwerk, bestaat reeds een volledig wettelijk kader. Het schort dan ook niet aan het wettelijk kader, maar aan de handhaving hierop. De sociale partners vroegen reeds in hun PEC (Plan Eerlijke Concurrentie) dd. 2016 voor betere en gerichte controles op voertuigen in het segment onder 3.5ton. De sociale partners waren ook toen al vragende partij voor een versterking van de inspectiedienst. Een aantal zaken uit het PEC werden evenwel nooit uitgevoerd door de bevoegde overheden.
- De memorie van toelichting staat trouwens vol aannames, vermoedens, veronderstellingen zonder feitelijke onderbouwing en baseert zich louter op berichtgeving in de media. Spreken over fraude nog voordat er een gerechtelijke uitspraak is, is dan ook zeer voorbarig. De onderzoeken lopen immers nog, de procedures zijn nog niet afgerond.
- De memorie van toelichting stelt het ‘gebruik’ van onderaannemers onterecht in een verkeerd daglicht. Nochtans is de samenwerking met onderaannemers vooreerst gangbaar in quasi elke sector. Daarnaast is dit ook vaak economisch nodig vb. in het kader van bepaalde specialiteiten, in kader van flexibiliteit (vb. om pieken op te vangen).

Er bestaat vooreerst economische wetgeving die de onderaannemer moet beschermen (vb. wetgeving op het misbruik van economische afhankelijkheid), maar die klaarblijkelijk niet of onvoldoende wordt gehandhaafd. Specifiek in het wegvervoer is de onderaanneming sinds jaar en dag (wet 1967) wettelijk geregeld via de noodzaak tot het beschikken over de nodige vergunningen (vergunning tussenpersonen).

- Uit cijfers van de SIOD blijkt dat de positiviteitsratio in de transportsector niet hoger is dan deze in andere sectoren. Meer nog, het aantal positieve controles is gedaald van 33% in 2021 naar 27% in 2022! Er is in de cijfers quasi geen verschil tussen het pakjesvervoer en de rest van de sector van het wegvervoer. De daling is dus al ingezet, ook zonder extra wetgeving/wijzigingen in de postwet!

3. HANDHAVING VOOR BUITENLANDSE BEDRIJVEN

Buitenlandse bedrijven zullen eveneens onder de gewijzigde postwet vallen, voor de pakjes die ze vervoeren op Belgisch grondgebied. De sociale partners betwisten de juridische afdwingbaarheid niet, maar stellen zich vooral vragen over de handhaafbaarheid. De handhaving van de bestaande wetgeving in Belgische bedrijven schiet al te kort. Handhaving op buitenlandse bedrijven zal dan een volledige illusie zijn!

4. BETROKKEN ONDERNEMINGEN?

Het voorontwerp meldt dat aanbieders van postdiensten voorafgaand een kennisgeving moeten doen bij het BIPT.

Verderop in het voorontwerp is bepaald dat enkel ondernemingen met een NACE code 53 100 en 53 200 de kennisgeving kunnen doen. Hoe verhouden deze bepalingen zich tot elkaar?

Een goederenvervoerder die enkel de NACE code 49410 heeft laten registeren kan geen kennisgeving doen. Vloeit hieruit voort dat deze vervoerder geen pakketten onder 31,5kg mag vervoeren? Is de toepassing van de wet beperkt tot ondernemingen die in hoofdzaak pakketvervoer doen? Wat als een opdrachtgever uitzonderlijk een pakket toevertrouwt aan een vervoerder met NACE code 49 410, die dus per definitie geen kennisgeving bij het BIPT heeft gedaan? Zijn beide partijen dan strafbaar?

Het toepassingsgebied moet hoe dan ook verduidelijkt worden. De huidige formuleringen laten te veel ruimte voor interpretatie en zullen zorgen voor onduidelijkheden en discussies.

5. INCONSISTENTIE MET BESTAANDE WETGEVING

Het voorontwerp van wet bevat hier en daar vermeldingen of bepalingen die waarschijnlijk inconsistent zijn met bepaalde bestaande wetgeving.

Zo wordt in het voorontwerp van wet melding gemaakt van een rijtijdregistratie en een beperking van de rijtijd.

Tijdens ons onderhoud werd verduidelijkt dat dit niet gaat om rijtijd maar eerder om arbeidstijd.

Het voorontwerp van wet voorziet dat de rijtijd beperkt is tot 9u/dag. In de praktijk komen koeriers zelden aan 9u effectieve rijtijd. Indien met de beperking van de rijtijd evenwel een beperking van de arbeidstijd bedoeld wordt, dan is dit in strijd met de bestaande sectorale cao tot invoering van de nieuwe arbeidsregeling (grote flexibiliteit). Deze cao maakt het immers mogelijk voor rijdend personeel om tot 12u arbeidstijd te presteren. Dit voorontwerp van wet zou bijgevolg de sectoraal afgesproken regelingen ondergraven.

Het voorontwerp van wet vermeldt ook dat de werktijden moeten geregistreerd worden. Hier werd verduidelijkt dat dit zou gaan over de werkroosters van de chauffeur. Evenwel voorziet art.38bis dat de naleving van de in het arbeidsreglement voorziene uurroosters niet verplicht

is voor het uitvoeren van werken van vervoer. Deze bepaling spreekt opnieuw bestaande wetgeving tegen.

6. HAALBAARHEID VOORSTELLEN UIT VOORONTWERP

De sociale partners maken zich tevens zorgen over de haalbaarheid/toepasbaarheid van bepaalde voorstellen uit het voorontwerp van wet.

Controle van rijtijden om de arbeidstijd te beperken. Invoeren van rij-en rusttijden met een tachograaf in de transportsector heeft ervoor gezorgd dat chauffeurs niet meer 24/7 achter het stuur zitten. De installatie van een tachograaf in voertuigen onder 3.5ton is vaak technisch niet mogelijk, dus een onderneming die vrijwillig een tachograaf zou willen installeren, zal aanlopen tegen technische beperkingen.

Een verplichting om de tachograaf in te voeren in voertuigen onder 3,5ton mag enkel op Europees niveau gebeuren. Een invoering op Belgisch niveau zou enkel zorgen voor concurrentieel nadeel van de Belgische bedrijven tov deze uit de buurlanden.

De voorgestelde tussenoplossing van tijdsregistratie via acces/excel databestanden is niet efficiënt (zowel voor gebruiker als inspectiediensten) en nog steeds fraudegevoelig.

**Standpunt van de sociale partners van het
paritair comité nr. 226**

REACTIE VOORONTWERP VAN WET 20 JANUARI 2023 - PC 226



De federale ministerraad keurde op vrijdag 20 januari 2023 in eerste lezing een aanpassing aan de postwet wat betreft de verbetering van de arbeidsvoorwaarden van alle pakketbezorgers in België, bestrijding van de sociale en fiscale fraude en eerlijke concurrentie goed.

De koerier sector wordt gekenmerkt door de uitsluitende tewerkstelling van een bediendenpopulatie bij de integrators (DHL International, UPS, Fedex) en volgens de klassieke opdeling white/blue collars in de andere koeriersbedrijven. In totaal worden 4.000 à 5.000 bedienden van de 56.000 in PC 226 in de koerierssector tewerkgesteld . Het PC 226 is dus een belangrijke stakeholder door de omvang van de tewerkstelling en het economisch gewicht van de ondernemingen die onder het PC 226 ressorteren. Tot nu, februari 2023, moeten we vaststellen dat we op geen enkel moment geconsulteerd zijn geweest in de totstandkoming van het voorontwerp van wet ondanks de beslissing van de kern van september 2022. In januari 2023 werd het voorontwerp van wet in eerste lezing in de ministerraad goedgekeurd.

Het spreekt voor zich dat wij erg bezorgd zijn over de problematiek die aanleiding heeft gegeven tot het nemen van bovenstaand wetgevend initiatief. Als sociale partners kunnen wij de intentie om bezorgers van postpakketten in België (ongeacht of ze in loondienst werken of zelfstandige zijn) te beschermen en de strijd aan te gaan tegen sociale en fiscale fraude enkel bijtreden en ondersteunen.

Herhaalde malen werd reeds gewezen op de handhaving die beter zou kunnen waarbij de wettelijke basis voor het beteugelen van overtredingen zoals zwartwerk en in het algemeen overtredingen van de arbeidswetgeving, enz aanwezig is.

2

Echter wensen wij onze bezorgdheid uit te drukken over de uitwerking en implementatie van enkele beleidsvoorstellen die op voormelde ministerraad werden goedgekeurd.

In concreto:

- Rijtijdregistratie: de voorliggende tekst bevat 2 concepten over rijtijdregistratie (via artikelen 5 en 6 die art 5/2 wijzigen): in eigen beheer van de aanbieder of een beheer door de overheid. In beide versies zijn verschillen vastgesteld zijn, o.m. vanaf waar geregistreerd wordt, en op welke frequentie datatransfert plaatsvindt. Is het de bedoeling vanaf een bepaalde datum een door de overheid beheerd systeem op te leggen?

We pleiten ervoor dat minstens eigen bedrijfssystemen kunnen gehanteerd worden.

Verder zijn er talloze onuitvoerbare cases die niet met het concept worden opgevangen (buitenlanders die in België komen leveren, 1 ronde die voor meerdere opdrachtgevers wordt gedaan, overnemen van een ronde, ...). Het concept van een minimumuurbedrag lijkt ons ook weinig werkbaar (zie infra).

- Minimum pakket/uurprijs: contracten met onderaannemers worden doorgaans niet in uren of per pakket gefactureerd. Hoe moet dit concept rijmen met contracten die een forfait voorzien over een bepaalde periode?

In de vervoerswet bestaat reeds het concept van de ongeoorloofde lage prijs. Het wordt niet toegepast bij gebrek aan handhaving. Daarenboven zijn vervoersmanagers geschoold om kostprijsberekeningen te doen.

In het wetboek van economisch recht boek is er ook een verbod op misbruik van economische afhankelijkheid.

- Maximumrijtijden: deze bepalingen komen recht uit de EU verordening 516/2006 over rijtijden voor vrachtvervoer (+ 3.5 ton) en zijn moeilijk toepasbaar op koerier activiteiten. Ze druisen vooral in tegen de sectorafspraken van het PC 226 rond arbeidsduur en perken die in. De sector kent al decennia flexibiliteitsafspraken die door de sociale partners onder elkaar zijn overeengekomen. De bestaande grenzen van de arbeidsduur die sectoraal zijn afgesproken komen tegemoet aan de flexibiliteitsnoden enerzijds en worden gecompenseerd door af te spreken supplementen anderzijds. De sectorafspraken zijn op dit moment een voldoende garantie op eerlijke en correcte afspraken in de ondernemingen die ressorteren onder PC 226. Flexibiliteitsafspraken dienen immers op ondernemingsvlak per cao geconcretiseerd worden waardoor sociaal overleg steeds gegarandeerd is.

3

Hoe zal de rijtijd voor koeriers die vanuit het buitenland opereren berekend worden? En wat met een koerier die voor verschillende aanbieders werkt tijdens 1 ronde?

- Semestriële reporting: we vragen de toepassing van het only-once principe: data waarover de overheid beschikt moeten geen 2 maal gerapporteerd worden. Factuurgegevens en BTW listings zijn bvb reeds in het bezit van de FOD Financiën. Er bestaat reeds een reporting aan het BIPT.
- Kennisgeving BIPT: het is ons niet duidelijk waarom enkel bedrijven met NACE codes 53100 en 53200 de kennisgeving mogen doen. Dat wil zeggen dat de markt de facto beperkt wordt. Voor de meeste bedrijven kloppen deze codes wel, maar de slordigheid waarmee met NACE codes en kentallen door de overheid wordt omgegaan is evenzeer een probleem en zouden bepaalde spelers hun activiteiten moeten stopzetten. Dit heeft soms ook met de historiek van sommige firma's te maken die voorheen andere activiteiten hadden.
- Coördinator, waakzaamheidsplan: in de plaats van bedrijven te verplichten een bijkomende functie te creëren, bestaan er vandaag meer pragmatische oplossingen, zoals bvb. de toewijzing van deze rol aan een vervoersmanager of een preventieadviseur.

Het waakzaamheidsplan is vaag omschreven.

- Op heel wat punten wordt de uitwerking aan de koning overgelaten hetgeen de rechtszekerheid niet bevordert.
- Het BIPT krijgt de rol van regulator. De sector is op geen enkele wijze in de werking betrokken. De bijdragen zijn ondoorzichtig.

Wij zouden wensen te suggereren om een alternatief te voorzien in een soort certificering. Wanneer een aanbieder van postdiensten aan bepaalde criteria voldoet (gecontroleerd door een onafhankelijk orgaan), vervalt dan de nood aan reporting of het doorgeven van de rijtijdregistratiegegevens voor een bepaalde duur. Dit zou de 'betere leerlingen' enigszins ontlasten van de bijkomende administratie.

RÉACTION PROJET DE LOI DU 20 JANVIER 2023 CP 226



Le Conseil des ministres fédéral a approuvé en première lecture le vendredi 20 janvier 2023 une modification de la loi postale en ce qui concerne l'amélioration des conditions de travail de tous les livreurs de colis en Belgique, la lutte contre la fraude sociale et fiscale et la concurrence loyale.

Le secteur de la messagerie se caractérise par l'emploi exclusif d'une population d'employés chez les intégrateurs (DHL International, UPS, Fedex) et selon la division classique cols blancs/cols bleus dans les autres entreprises de messagerie. Au total, 4 000 à 5 000 cols blancs sur les 56 000 que compte la CP 226 sont employés dans le secteur de la messagerie. La CP 226 est donc une partie prenante importante en raison de l'ampleur de l'emploi et du poids économique des entreprises qui en font partie. A ce jour, février 2023, force est de constater qu'à aucun moment nous n'avons été consultés dans la formation de l'avant-projet de loi malgré la décision de principe du kern de septembre 2022. En janvier 2023, l'avant-projet de loi a été approuvé en première lecture par le Conseil des ministres.

Il va sans dire que nous sommes très préoccupés par les questions qui ont donné lieu à l'initiative législative susmentionnée. En tant que partenaires sociaux, nous ne pouvons qu'approuver et soutenir l'intention de protéger les livreurs de colis postaux en Belgique (qu'ils soient salariés ou indépendants) et de lutter contre la fraude sociale et fiscale.

Il a déjà été fait référence à plusieurs reprises à l'application effective de la loi qui pourrait être meilleure tenant compte de la base juridique en place pour lutter contre les infractions telles que le travail non déclaré et en général les violations du droit du travail, etc..

6

Toutefois, nous souhaitons exprimer notre inquiétude quant à l'élaboration et à la mise en œuvre de certaines propositions politiques approuvées lors du Conseil des ministres susmentionné.

En particulier :

- Enregistrement du temps de conduite : le texte actuel contient deux concepts sur l'enregistrement du temps de conduite (via les articles 5 et 6 modifiant l'article 5/2) : gestion interne par le fournisseur ou gestion par le gouvernement. Des différences ont été identifiées dans les deux versions, notamment en ce qui concerne le lieu d'enregistrement et la fréquence des transferts de données. L'intention est-elle d'imposer un système géré par le gouvernement à partir d'une certaine date ?

Nous préconisons qu'au moins les systèmes internes puissent être utilisés.

En outre, il existe de nombreux cas irréalisables qui ne sont pas couverts par le concept (étrangers venant livrer en Belgique, une tournée effectuée pour plusieurs clients, reprise d'une tournée, ...). Le concept d'un taux horaire minimum nous semble également inapplicable (voir infra).

- Prix minimum par paquet/heure : les contrats avec les sous-traitants ne sont généralement pas facturés en heures ou par paquet. Comment cette notion s'articule-t-elle avec les contrats qui prévoient un forfait sur une certaine période ?

La notion de prix bas non autorisé existe déjà dans la loi sur les transports. Elle n'est pas appliquée en raison d'un manque de contrôle. De plus, les gestionnaires de transport sont formés au calcul des coûts.

Dans le code de droit économique, il y a également une interdiction d'abus de dépendance économique.

- Temps de conduite maximaux : ces dispositions sont directement issues du règlement (CE) n° 516/2006 relatif aux temps de conduite pour le transport de marchandises (+ 3,5 tonnes) et sont difficilement applicables aux opérations de messagerie. En particulier, elles vont à l'encontre des accords sectoriels de la CP 226 sur le temps de travail et les limitent. Le secteur dispose d'accords de flexibilité conclus entre les partenaires sociaux depuis des décennies. Les limites actuelles du temps de travail convenues au niveau sectoriel répondent aux besoins de flexibilité d'une part et sont compensées par des suppléments à convenir d'autre part. Les accords sectoriels sont actuellement une garantie suffisante d'accords justes et corrects dans les entreprises qui relèvent de la CP 226. En effet, les accords de flexibilité doivent être concrétisés au niveau de l'entreprise par une convention collective de travail, garantissant ainsi une concertation sociale à tout moment.

Comment sera calculé le temps de conduite des livreurs de colis opérant depuis l'étranger ? Et qu'en est-il d'un livreur de colis qui travaille pour plusieurs fournisseurs au cours d'une même tournée ?

- Reporting semestriel : nous demandons l'application du principe "only-once" : les données dont dispose le gouvernement ne doivent pas être communiquées deux fois. Par exemple, les données relatives aux factures et les listes de TVA sont déjà en possession du SPF Finances. Le reporting à l'IBPT existe déjà.
- Notification à l'IBPT : nous ne comprenons pas pourquoi seules les entreprises des codes NACE 53100 et 53200 sont autorisées à effectuer une notification. Cela signifie que le marché est de facto restreint. Pour la plupart des entreprises, ces codes sont corrects, mais la négligence avec laquelle les codes NACE et les chiffres clés sont traités par le gouvernement est tout aussi problématique et devrait inciter certains acteurs à cesser leurs activités. Cela tient parfois aussi à l'histoire de certaines entreprises qui ont exercé d'autres activités auparavant.
- Coordinateur, plan de vigilance : plutôt que d'obliger les entreprises à créer une fonction supplémentaire, des solutions plus pragmatiques existent aujourd'hui, par exemple en confiant ce rôle à un gestionnaire de transport ou à un conseiller en prévention.

Le plan de vigilance est vaguement défini.

- Sur de nombreux points, l'élaboration est laissée au Roi, ce qui ne favorise pas la sécurité juridique.

- L'IBPT se voit attribuer le rôle de régulateur. Le secteur n'est nullement impliqué. Les contributions sont opaques.

Nous aimerions suggérer qu'une alternative serait de fournir une sorte de certification. Si un prestataire de services postaux répond à certains critères (vérifiés par un organisme indépendant), la nécessité de déclarer ou de transmettre les enregistrements des temps de conduite pendant une certaine durée serait alors supprimée. Cela soulagerait les "meilleurs apprenants" d'une partie de l'administration supplémentaire.
