

CRB 2023-0914

5 apr.
2023

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



Blijde Inkomstlaan 17-21 1040 Brussel
Avenue de la Joyeuse Entrée 17-21 1040 Bruxelles
T 02 233 88 11
E mail@ccecrb.fgov.be
www.ccecrb.fgov.be

Inhoudstafel

1	Onderwerp en draagwijdte van de adviesaanvraag	4
1.1	Het voorliggend voorontwerp van wet bestaat uit twee delen.....	4
2	Standpunt van de raden	5
2.1	Algemene bemerkingen	6
2.1.1	Een objectieve beoordeling van de situatie in de pakjessector	6
2.1.2	Een oproep tot (verder) overleg met de sociale partners	6
2.1.3	De keuze voor aanpassingen in de Postwet en het toepassingsgebied van de maatregelen	7
2.1.4	Voorkeur voor de toepassing van de bestaande arbeidsreglementering en de cao's voor de sector van het goederenvervoer over de weg	9
2.1.5	Betere handhaving van bestaande wetgeving en beoordeling van de doeltreffendheid van nieuwe maatregelen	9
2.1.6	Een voorlopige beoordeling	11
2.2	Specifieke bemerkingen wat betreft de voorgestelde maatregelen.....	11
2.2.1	Artikel 3 – vermoeden van aansprakelijkheid	11
2.2.2	Artikel 4 – preventieve maatregelen.....	12
2.2.3	Artikel 5 en 6 – rijtijdregistratiesysteem	13
2.2.4	Artikel 7 – rij- en rusttijdenregeling.....	14
2.2.5	Artikel 9 en 10 – kennisgeving en melding bij het BIPT	15
2.2.6	Artikel 12 – minimumvergoeding	16
	Bijlage : Standpunt van de sociale partners van het paritair comité nr. 140.03.....	18

Inbehandelingneming

Bij e-mail van 23 januari 2023 heeft de beleidscel van mevrouw P. DE SUTTER, vice-eersteminister 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.

1 Onderwerp en draagwijdte van de adviesaanvraag

Bij e-mail van 23 januari 2023 heeft de beleidscel van mevrouw P. De Sutter, vice-eersteminister 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.

1.1 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.

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.

2 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 wegevervoer 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).

2.1 Algemene bemerkingen

2.1.1 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.

2.1.2 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.

2.1.3 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.

2.1.4 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.

2.1.5 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 wetwijzigingen 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).

2.1.6 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.

2.2 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.

2.2.1 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/controler heeft.

2.2.2 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.

2.2.3 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.

2.2.4 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 (Programmawet (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.

2.2.5 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.

2.2.6 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.

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