



CONSEIL NATIONAL
DU TRAVAIL

CONSEIL CENTRAL DE
L'ECONOMIE

AVIS N° 2.360

CCE 2023-0914
CO 1000

Séance commune des Conseils du 5 avril 2023

Avant-projet de loi modifiant la loi du 26 janvier 2018 relative aux services postaux en vue d'améliorer les conditions de travail des livreurs de colis

3.416

AVIS

Avant-projet de loi modifiant la loi du 26 janvier 2018 relative aux services postaux en vue d'améliorer les conditions de travail des livreurs de colis

Par courriel du 23 janvier 2023, la cellule stratégique de madame P. De Sutter, Vice-Première ministre et ministre de la Poste, a consulté le Conseil national du Travail sur un avant-projet de loi modifiant la loi du 26 janvier 2018 relative aux services postaux en vue d'améliorer les conditions de travail des livreurs de colis.

Sur décision de leurs Bureaux exécutifs, le Conseil national du Travail et le Conseil central de l'Économie ont décidé de traiter ce dossier conjointement.

L'examen de l'avant-projet de loi a été confié à la Commission mixte « Services postaux ».

Sur rapport de cette commission, les Conseils ont émis, lors de leur séance plénière commune du 5 avril 2023, l'avis suivant.

Le 25 octobre 2022, ils avaient déjà émis l'avis unanime n° 2.321 concernant une note décrivant les principes de l'adaptation de la loi postale, qui avait fait l'objet d'un accord politique au sein du conseil des ministres restreint du 16 septembre 2022.

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DU TRAVAIL ET DU CONSEIL CENTRAL DE L'ÉCONOMIE

I. OBJET ET PORTÉE DE LA SAISINE

- A. Par courriel du 23 janvier 2023, la cellule stratégique de madame P. De Sutter, Vice-Pre-mière ministre et ministre de la Poste, a consulté le Conseil national du Travail sur un avant-projet de loi concernant l'objet précité.

Cet avant-projet de loi a été approuvé en première lecture par le conseil des ministres du 20 janvier 2023, et a ensuite été soumis pour avis aux différents organes consultatifs.

- B. Le présent avant-projet de loi comporte deux volets.

D'une part, selon l'exposé des motifs, l'avant-projet de loi vise l'amélioration des conditions de travail de tous les livreurs de colis en Belgique, la lutte contre la fraude sociale et fiscale et la promotion d'une concurrence équitable.

D'autre part, il prévoit une base légale pour un arrêté royal concernant la « boîte à colis » (un point de livraison collectif pour les colis non livrés auprès du client, où celui-ci peut venir chercher lui-même son colis par la suite).

Dans l'exposé des motifs, la problématique du secteur et les objectifs de l'avant-projet de loi sont décrits comme suit : « *Le présent projet de loi vise avant tout à protéger les livreurs de colis postaux en Belgique (qu'ils soient salariés ou indépendants) et à lutter contre la fraude sociale et fiscale. Le projet vise également à protéger les patrons des petits sous-traitants, car ceux-ci subissent une forte pression sur les compensations perçues de certains prestataires de services de distribution de colis.* »

Il est signalé que la réglementation belge en matière de droit du transport n'apporte pas de réponse à cette problématique et qu'une réponse législative s'impose dès lors, au moyen d'adaptations apportées à la loi du 26 janvier 2018 relative aux services postaux (ci-après : la loi postale). Il est indiqué que les mesures proposées forment un paquet cohérent et innovant, et sont justifiées et proportionnées.

Afin d'atteindre les objectifs susmentionnés, l'avant-projet de loi vise à mettre en place une présomption de responsabilité, des mesures de prévention (coordinateur, formation, plan de vigilance), un système d'enregistrement du temps de conduite, une limitation du temps de conduite, une notification par les prestataires de services postaux, une communication périodique de données, une compensation minimale et des sanctions supplémentaires.

- C. Cet avant-projet de loi constitue une alternative au précédent avant-projet de loi qui avait été soumis pour avis au Conseil national du Travail le 1^{er} avril 2022, mais qui avait ensuite été remanié après un cycle de consultations sur la base d'une note contenant les principes sur lesquels le conseil des ministres restreint avait dégagé un accord le 16 septembre 2022. Le Conseil national du Travail et le Conseil central de l'Économie ont communiqué leur contribution, dans le cadre de ce cycle de consultations, dans l'avis n° 2.321 du 25 octobre 2022.

II. POSITION DES CONSEILS

Les Conseils ont consacré un examen approfondi à l'avant-projet de loi qui leur a été soumis pour avis.

Dans le cadre de leurs travaux, les Conseils ont pu prendre connaissance de la position commune adoptée à cet égard par les partenaires sociaux du secteur du transport routier et de la logistique pour compte de tiers, siégeant au sein de la commission paritaire n° 140.03, ainsi que de celle adoptée par les partenaires sociaux du secteur des employés du commerce international, du transport et de la logistique, siégeant au sein de la commission paritaire n° 226.

Ces positions sont reprises en annexe du présent avis.

Les Conseils ont également associé les partenaires sociaux de ces secteurs à leurs travaux.

Ils remercient en outre la cellule stratégique de la ministre de la Poste pour sa précieuse collaboration à leurs travaux.

Dans le cadre de ceux-ci, les Conseils ont reçu l'avis n° 72.959/4 du Conseil d'État du 23 février 2023 concernant l'avant-projet de loi (dans sa version française et non encore définitive).

A. Remarques générales

1. Une appréciation objective de la situation dans le secteur de la livraison de colis

Les Conseils voudraient tout d'abord rappeler leur avis n° 2.321 du 25 octobre 2022, dans lequel ils ont souligné l'importance qu'ils accordent à ce que le secteur de la livraison de colis soit soumis à des conditions de concurrence équitables (« level playing field ») qui garantissent le respect des droits sociaux des travailleurs, dans le contexte de concurrence internationale accrue qui caractérise ce secteur. Ils souscrivent dès lors à l'objectif poursuivi par l'avant-projet de loi qui leur a été soumis pour avis.

Les Conseils demandent toutefois de se fonder sur une appréciation de la situation dans les secteurs concernés qui se base sur des informations objectives et factuelles. Ils soulignent qu'il convient de réprimer avec sévérité la fraude sociale et fiscale intentionnelle et grave, et qu'il faut partir des chiffres disponibles dans le rapportage que les différents services d'inspection réalisent au sujet de leurs contrôles (et des suites qui y sont données).

Dans ce cadre, ils souhaitent rappeler une nouvelle fois leur avis n° 2.321, dans lequel ils ont indiqué qu'une attention suffisante doit être accordée à la lutte contre la fraude sociale et fiscale et que les services d'inspection doivent être mis en mesure de suivre de près l'évolution de la situation. Plus particulièrement, les Conseils ont demandé dans cet avis que le nombre d'inspecteurs sociaux soit progressivement aligné sur les normes recommandées par l'Organisation internationale du Travail et que les services d'inspection sociale puissent disposer de moyens suffisants.

2. Un appel à la (poursuite de la) concertation avec les partenaires sociaux

Il est également important pour les Conseils que les mesures soient élaborées sur la base d'une concertation réelle et effective avec l'ensemble des partenaires sociaux, tant au niveau interprofessionnel qu'au niveau des secteurs concernés.

Les Conseils soulignent que les secteurs se préoccupent de la problématique qui a donné lieu à l'avant-projet de loi. Ils renvoient à cet égard aux travaux des partenaires sociaux dans les secteurs concernés.

Par le passé, les organisations de travailleurs et d'employeurs et les administrations compétentes ont élaboré conjointement, pour le secteur du transport, un Plan pour une concurrence loyale (3 février 2016), qui contient des mesures concrètes afin de combattre la fraude sociale dans les secteurs concernés et de favoriser une concurrence loyale.

Les positions communes des partenaires sociaux siégeant au sein des commissions paritaires n^{os} 140.03 et 226, qui ont été formulées récemment dans le cadre des propositions d'adaptations de la loi postale, contiennent de nouveaux points d'action, et notamment celui d'actualiser ce Plan (voir les annexes du présent avis).

Les partenaires sociaux de ces secteurs n'ont toutefois pas été suffisamment associés à l'élaboration de l'avant-projet de loi, ou ils l'ont été tardivement. Il est donc demandé de mettre en place une concertation coordonnée avec les partenaires sociaux dans les secteurs concernés, de sorte que les points d'action qu'ils ont formulés puissent être précisés et éventuellement affinés avec l'ensemble des cellules stratégiques et administrations/services d'inspection qui sont impliqués dans les aspects économiques, sociaux et relatifs à l'emploi.

3. Le choix d'apporter des adaptations à la loi postale et le champ d'application des mesures

À cet égard, les Conseils souhaitent souligner que l'angle choisi (la loi postale) n'est pas le bon, selon eux.

Le transport de colis fait partie du transport de marchandises par route pour compte de tiers et relève donc, outre du cadre spécifique de la loi postale, d'un cadre légal bien plus large qui s'applique à ce secteur (législation relative au transport, législation sociale et législation économique).

D'une part, il convient de remarquer que, contrairement à ce qui est indiqué dans l'exposé des motifs, la législation existante en matière de transports s'applique bel et bien aux services de distribution de colis (tout comme, d'ailleurs, un grand nombre de CCT concernant les conditions de salaire et de travail desdites commissions paritaires).

La convention CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) ne s'applique pas aux transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales. La loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route (ci-après : la loi relative au transport) n'est pas applicable aux transports postaux effectués dans le cadre d'un régime de service universel. Les deux s'appliquent toutefois bel et bien à la livraison de colis.

D'autre part, il convient de noter que l'adaptation proposée du champ d'application de la loi postale manque de clarté.

Elle implique que l'ensemble des entreprises de transport qui transportent des marchandises ou donc des colis d'un poids inférieur à 31,5 kg relèveront également de cette réglementation, même si elles ne le font que sporadiquement. Il est probable que telle n'est pas l'intention, étant donné qu'il est précisé dans l'exposé des motifs que l'on ne vise que la « distribution » de colis (« last mile »).

Le problème est que ces termes ne sont pas clairs. Cette distribution est définie dans la loi postale comme le processus allant du tri au centre de distribution jusqu'à la remise des envois postaux aux destinataires. La modification s'appliquerait donc uniquement à trois des quatre services postaux définis (à savoir le tri, le transport et la distribution) et non à la levée. De même, la notion de « last mile », qui n'est définie nulle part, ne permet pas de distinguer entre la livraison de colis et les autres entreprises de transport.

Les Conseils soulignent que l'adaptation proposée de la loi postale implique également que de très nombreuses entreprises de transport devront s'inscrire en plus sous les codes NACE 53100 (pour bpost) ou 53200 (« autres activités de poste et de courrier ») et devront se notifier auprès de l'IBPT (l'Institut belge des services postaux et des télécommunications) si elles souhaitent continuer à transporter des colis (marchandises) d'un poids inférieur à 31,5 kg (voir ci-après).

L'utilisation de ces deux codes NACE pour les entreprises qui peuvent s'inscrire n'offre pas non plus de point d'ancrage pour le champ d'application de la réglementation proposée (et la définition d'« envoi postal » dans le nouvel article 2, 28° de la loi postale). Il y a des entreprises qui sont actives sous d'autres codes NACE (par exemple le code NACE 49410) du transport de marchandises pour le compte de tiers, parce qu'elles ne se définissent pas comme « courrier » (il n'existe du reste pas de définition de la notion de « courrier »), mais par exemple comme service de livraison, transporteur d'articles de détail... L'utilisation de codes NACE n'est donc pas non plus indiquée pour la délimitation du champ d'application du régime proposé.

Si les mesures proposées dans le cadre de la loi postale devaient malgré tout être adoptées, les Conseils jugent que leur champ d'application doit être délimité en concertation avec les commissions paritaires compétentes pour le transport et la logistique, de sorte qu'il se limite au tri et au transport de colis pour le compte de tiers, ainsi qu'à leur organisation (sur la base des activités, pour les acteurs tant privés que publics).

Ils considèrent qu'il serait étrange que certaines entreprises relèvent du régime, alors que telle n'est pas l'intention (par exemple les répartiteurs de médicaments, commission paritaire n° 321), mais également que certains livreurs de colis qui devraient bel et bien en relever, en soient exclus.

4. Préférence pour l'application de la réglementation du travail existante et des CCT du secteur du transport de marchandises par route

Les Conseils répètent que le transport de colis fait partie du transport de marchandises par route pour compte de tiers et relève donc du cadre légal qui s'applique à ce secteur (législation relative au transport, législation sociale et législation économique).

Selon eux, il n'existe aucune raison qui démontrerait la nécessité de déroger à la législation existante et aux CCT sectorielles pour le transport d'envois postaux.

Plus particulièrement, il convient de signaler à ce sujet que tant les dispositions proposées en matière de temps de conduite et de repos (point B.4) que la compensation minimale (point B.6) sont incompatibles avec les règles qui existent déjà dans le secteur du transport.

5. Meilleure application de la législation existante et appréciation de l'efficacité des nouvelles mesures

Les Conseils considèrent que la concertation avec les partenaires sociaux des commissions paritaires n^{os} 140 et 226 est une condition essentielle pour veiller à l'efficacité et à l'applicabilité des modifications légales sur le terrain. Il n'a pratiquement pas été tenu compte des positions formulées par les partenaires sociaux des secteurs concernés, alors que ceux-ci signalaient précisément qu'un certain nombre de mesures reprises dans l'avant-projet de loi seront inapplicables dans la pratique, et ne résoudront donc pas les problèmes se posant sur le terrain.

Les Conseils demandent par conséquent de relancer à brève échéance une concertation réelle et efficace avec les partenaires sociaux des secteurs concernés, afin de discuter des propositions qu'ils ont déjà formulées et de les affiner, en vue d'aboutir à des solutions réalistes et efficaces aux problèmes se posant sur le terrain.

Comme ils l'ont déjà indiqué dans leur avis n° 2.321, les Conseils jugent que, de manière générale, la législation existante n'est pas suffisamment contrôlée. Plus particulièrement, ils souhaitent attirer l'attention sur le fait que, dans le cadre de l'imposition d'obligations supplémentaires à l'ensemble des livreurs de colis qui sont actifs sur le marché belge (dans l'optique de créer des conditions de concurrence équitables), il convient de tenir compte non seulement de la force contraignante des mesures sur le plan juridique, mais également de leur applicabilité réelle à l'égard des entreprises étrangères.

À titre d'exemple, des problèmes risquent de se poser au niveau :

- de l'application de la règle de la responsabilité à l'égard des entreprises étrangères dans le cadre du respect des « exigences essentielles », et plus spécifiquement du respect des conditions de travail et d'emploi et des régimes de sécurité sociale qui sont fixés par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives ou par des conventions collectives négociées entre partenaires sociaux, conformément au droit de l'Union européenne et à la législation nationale ;
- de l'application de l'enregistrement du temps de conduite par les entreprises étrangères. Quand celui-ci doit-il être réalisé ? Au moment du départ à l'étranger, ou de l'arrivée en Belgique, ou du début des services de distribution de colis en Belgique, ou plus tôt si ceux-ci commencent avant la frontière ? Au moyen de quel système l'enregistrement du temps de conduite doit-il être effectué ?
- du suivi du temps de conduite maximal à l'égard des entreprises étrangères ;
- du calcul de la compensation minimale, compte tenu du fait que les salaires étrangers ne sont pas comparables aux salaires belges ;
- de la notification à l'IBPT, compte tenu des limitations applicables aux codes NACE autorisés.

Si les nouvelles règles ne sont pas appliquées à l'égard des entreprises étrangères, cela crée en effet un désavantage concurrentiel pour les entreprises belges par rapport à ces dernières. Les Conseils sont d'avis qu'il faut tout mettre en œuvre pour assurer plus particulièrement l'application à l'égard des entreprises étrangères (voir également ci-avant pour ce qui concerne le renforcement des services d'inspection).

Les mesures proposées accroissent en effet les charges administratives et les frais de fonctionnement pour les entreprises belges qui sont actives dans le secteur des colis. Dans ce cadre, les Conseils estiment qu'il convient de poser la question de la proportionnalité des mesures à la lumière des objectifs visés, ce qui est également signalé dans l'avis du Conseil d'État (voir ci-après).

6. Une appréciation provisoire

Les Conseils rendent déjà, ci-après, une appréciation d'un certain nombre des mesures proposées dans l'avant-projet de loi, sur la base de la concertation qu'ils ont eue avec les partenaires sociaux des secteurs au cours de leurs travaux, sans vouloir se substituer de la sorte à la concertation qui a déjà eu lieu au niveau sectoriel (voir les annexes) et qui doit encore avoir lieu.

Les Conseils soulignent toutefois que le texte de l'avant-projet de loi qui leur a été soumis pour avis doit encore dans une large mesure être concrétisé dans des arrêtés royaux. Ils formulent dès lors leurs remarques sous réserve de cette concrétisation, et ils souhaitent en tout cas être consultés sur ces arrêtés royaux, dès que ceux-ci auront été élaborés.

B. Remarques spécifiques concernant les mesures proposées

Les Conseils considèrent que le texte de l'avant-projet de loi manque de clarté sur plusieurs points et qu'il est incomplet.

Plus particulièrement, les Conseils voudraient attirer l'attention sur le fait qu'il n'y a pas d'usage univoque des définitions dans l'avant-projet de loi lui-même ainsi que par rapport à d'autres législations. Il est également difficile d'avoir une vue d'ensemble des mesures envisagées, du fait qu'il subsiste tant de points qui doivent encore être élaborés dans des arrêtés royaux.

1. Article 3 – Présomption de responsabilité

L'article 3 de l'avant-projet de loi prévoit une présomption de responsabilité. La responsabilité du prestataire de services postaux signifie que tout manquement aux exigences essentielles prévues qui est commis par son sous-traitant ou par une personne agissant pour le compte de ce dernier est présumé avoir été commis directement par le prestataire de services postaux concerné lui-même, dans la mesure où ce manquement a été commis dans le cadre de la prestation de services postaux pour le compte de ce prestataire de services postaux.

Si le sous-traitant n'était pas été notifié à l'IBPT, le donneur d'ordre ne peut pas renverser la présomption. Dans tout autre cas, il ne peut renverser cette présomption qu'en démontrant qu'il n'a pas été négligent dans le contrôle du respect des exigences essentielles.

Les Conseils considèrent que, bien que la responsabilité solidaire puisse être un bon instrument pour assurer le respect des conditions de salaire et de travail, ce régime de responsabilité n'a pas été élaboré de manière adéquate et doit être adapté.

Comme observé par le Conseil d'État, l'exposé des motifs indique que la responsabilité se limite à un seul maillon de la chaîne, mais le texte ne traduit pas cette limitation.

On peut remarquer, comme le fait le Conseil d'État, que les « exigences essentielles » sont formulées dans des termes trop généraux à l'article 2, 17° de la loi postale. Pour le respect du principe de légalité, celles-ci doivent pouvoir être identifiées avec précision. De même, la condition de « ne pas être négligent » dans le contrôle du respect des exigences essentielles manque de clarté. Il convient également de se demander comment le contrôle peut être exercé dans la pratique, surtout si la responsabilité solidaire s'applique quand même de manière large, à présent que la réglementation y impose aussi des limitations.

Les Conseils sont donc d'avis que la responsabilité élaborée dans ce cadre pour des fautes commises par des (travailleurs de) sous-traitants est très imprécise, ce qui est source d'insécurité juridique, mais crée aussi des possibilités d'abus, et ce, alors que des sanctions pénales lourdes et des sanctions administratives encore plus lourdes y sont associées.

Chaque opérateur doit être responsabilisé et tenu responsable des éventuelles infractions qu'il commet ou laisse commettre, mais l'opérateur ne peut pas être tenu responsable de choses sur lesquelles il n'a aucune prise/aucun contrôle.

2. Article 4 – Mesures préventives

L'article 4 de l'avant-projet de loi prévoit un certain nombre de mesures préventives, et plus spécifiquement la désignation d'un coordinateur qui doit informer les livreurs de colis de leurs droits et obligations, veiller à ce qu'ils reçoivent les informations et formations adéquates, et établir un plan de vigilance.

Les Conseils souscrivent à l'attention accordée à la prévention dans le cadre de la loi postale. Il a toutefois été choisi d'introduire une nouvelle figure, celle du coordinateur. Ils soulignent qu'il s'agit essentiellement d'un rôle d'information, et qu'il y a déjà un certain nombre de personnes présentes dans les entreprises qui pourraient endosser ce rôle. Ainsi, les entreprises disposant d'une licence de transport dans le cadre de la loi du 15 juillet 2013 ont obligatoirement un gestionnaire de transport, qui peut remplir ce rôle. Pour un intermédiaire, il doit pouvoir s'agir d'une personne disposant des compétences nécessaires. Il est également possible d'envisager les conseillers en prévention pour ce qui concerne les obligations en matière de bien-être.

Les Conseils ont également appris que les partenaires sociaux des secteurs concernés sont prêts à réfléchir à l'élaboration d'informations concernant les droits et obligations, dans le cadre de quoi il serait possible d'indiquer dans des réglementations sectorielles que ces informations doivent être communiquées par les coordinateurs aux livreurs de colis et à leurs sous-traitants. Cela permettrait d'assurer un flux d'informations contrôlé par les secteurs. Ils appuient cette initiative.

3. Articles 5 et 6 – Système d'enregistrement du temps de conduite

L'avant-projet de loi introduit l'obligation d'enregistrer le temps de conduite de chaque livreur de colis (qu'il soit salarié ou indépendant).

L'article 5 de l'avant-projet de loi contient une disposition transitoire, l'article 6 la disposition définitive qui sera d'application lorsque la base de données gérée par les autorités aura été développée. Les entreprises sont obligées d'élaborer elles-mêmes, pendant une période de transition, des systèmes liés à des bases de données automatisées qu'elles gèrent elles-mêmes.

Les Conseils soulignent que l'article 7, qui introduit un temps maximal obligatoire de conduite, prévoit une exception pour les véhicules qui sont soumis à l'utilisation obligatoire d'un tachygraphe. Il convient de prévoir également la même exception pour l'utilisation d'un système d'enregistrement du temps de conduite. En outre, il faut élargir dans les deux cas cette exception à l'utilisation volontaire du tachygraphe.

En ce qui concerne le système d'enregistrement du temps de conduite, les Conseils voudraient remarquer qu'ils souscrivent au principe de l'enregistrement du temps de conduite, de sorte qu'il soit possible de contrôler le respect des CCT sectorielles et de la réglementation en vigueur.

Ils estiment toutefois que les autorités doivent développer elles-mêmes un système d'enregistrement et une base de données centrale, et qu'elles doivent les mettre gratuitement à la disposition des entreprises belges et étrangères. Les autorités doivent également prévoir la possibilité d'y lier les informations reprises dans les systèmes propres d'enregistrement du temps des entreprises, qui continuent d'être suffisants.

La solution intermédiaire proposée d'un enregistrement du temps au moyen de fichiers Access/Excel n'est pas efficace (ni pour l'utilisateur, ni pour les services d'inspection), et reste vulnérable à la fraude. De surcroît, l'objectif ne peut pas être que les entreprises soient déjà obligées de développer des systèmes d'enregistrement du temps de conduite alors que les autorités elles-mêmes ont besoin de davantage de temps pour le faire. L'accès aux données et serveurs de l'entreprise par des tiers entraîne des risques en termes de protection de la vie privée (protection des données) et de cybersécurité. Le système propre d'enregistrement du temps dont disposent déjà les entreprises (tachygraphe, scanner, feuilles de prestations, autres...) devrait suffire dans ce cadre.

Les Conseils attirent l'attention, comme le fait le Conseil d'État, sur un certain nombre de différences entre les deux articles, et ils s'interrogent sur la proportionnalité de la mesure. Ils se joignent au Conseil d'État pour souligner qu'il convient de justifier la raison pour laquelle l'enregistrement de l'ensemble des données énumérées aux articles 5 et 6, § 4 est nécessaire. La gestion de la base de données automatisée est confiée au prestataire de services postaux ayant conclu directement avec le donneur d'ordres la convention relative à la distribution du colis. Or, cette base de données contiendra les données du personnel des sous-traitants ainsi que les données commerciales de ces sous-traitants. Il convient de vérifier s'il n'est pas possible de prendre des mesures moins intrusives, ou s'il est possible de prévoir des garanties quant à un usage impropre de ces données.

4. Article 7 – Régime relatif aux temps de conduite et de repos

L'article 7 introduit un régime de temps de conduite et de repos et prévoit l'obligation pour les prestataires de services postaux, y compris les sous-traitants, de veiller au respect des dispositions en matière de temps de conduite par les livreurs de colis.

En ce qui concerne les temps de conduite maximaux, les Conseils remarquent que ce qu'il faut entendre précisément par « temps de conduite » n'est pas clair. Dans le cadre de l'enregistrement du temps, il convient également d'enregistrer les « horaires de travail ». Comment ces notions s'articulent-elles par rapport aux notions, connues au sein des secteurs, de « temps de travail » et de « temps de disponibilité » ? Les Conseils demandent d'aligner les notions reprises dans la loi et celles qui sont connues dans les secteurs concernés.

Les limitations proposées de la durée du travail ne correspondent pas non plus avec les dispositions des CCT sectorielles, de la loi sur le travail (il est par exemple permis de travailler en dehors des horaires pour les travaux de transport, de chargement et de déchargement...) et de la législation relative aux nouveaux régimes de travail (les CCT en matière de flexibilité). Il convient d'éviter que les accords conclus au sein des entreprises en matière de flexibilité ne soient de la sorte mis en péril.

Par ailleurs, les Conseils souhaitent souligner que la loi relative aux relations de travail (loi-programme (I) du 27 décembre 2012) prévoit en son article 333, § 2 que les contraintes inhérentes à l'exercice d'une profession qui sont imposées par ou en vertu d'une loi, ne peuvent être prises en considération pour apprécier la nature d'une relation de travail. Des obligations supplémentaires dans la loi postale sont dès lors neutralisées dans ce cadre, de sorte qu'elles ne donnent pas lieu à la requalification automatique en contrat de travail.

5. Articles 9 et 10 – Notification et communication auprès de l'IBPT

L'article 9 de l'avant-projet de loi instaure l'obligation, dans le chef des prestataires de services postaux hors service universel, de procéder à une notification auprès de l'IBPT avant d'offrir ces services de distribution de colis. Cette obligation ne s'applique cependant qu'aux prestataires de services postaux repris sous les codes NACE 53100 ou 53200.

L'article 10 prévoit que les prestataires de services postaux devront, au terme de chaque semestre, communiquer à l'IBPT une série d'informations énumérées par le projet de loi.

Les Conseils souscrivent à une mesure qui vise à accroître la transparence au sein du secteur, tout en renvoyant à ce qu'ils ont indiqué ci-avant pour ce qui concerne le champ d'application de la mesure.

La raison pour laquelle seules les entreprises reprises sous les codes NACE 53100 et 53200 pourraient effectuer la notification et la communication, n'est pas claire. Il convient également de remarquer que l'octroi des codes NACE manque de rigueur et que c'est parfois aussi lié à l'historique de certaines firmes, qui avaient autrefois d'autres activités.

Les Conseils rappellent également le principe du « only once », à savoir que ce qui est disponible au niveau des autorités ne doit pas être demandé une deuxième fois aux entreprises.

Ils remarquent de surcroît que, sur la base de cette mesure, le fonctionnement de l'IBPT se verra fortement élargi, aux aspects sociaux et de droit du travail. Les partenaires sociaux demandent dès lors à pouvoir participer au fonctionnement de l'IBPT.

6. Article 12 – Compensation minimale

L'article 12 de l'avant-projet de loi impose l'interdiction d'offrir, de fournir ou de faire fournir des services postaux consistant en la distribution de colis contre une compensation payée à ses sous-traitants qui ne respecte pas un montant minimum.

Ce montant minimum doit être équivalent aux barèmes applicables dans la commission paritaire n° 140.03, multipliés par un coefficient qui reflète d'autres coûts et les obligations légales ou réglementaires.

Un arrêté royal délibéré en conseil des ministres déterminera ce coefficient et fixera les modalités afin de veiller à ce que les livreurs de colis reçoivent une compensation correcte par heure ou par colis (notamment au moyen d'un benchmark et d'un instrument de calcul sur la base d'une analyse des contraintes au sein du secteur).

Tout prestataire de services postaux peut payer à ses sous-traitants une compensation inférieure à la compensation minimale s'il prouve que la compensation est socialement équitable et s'il a obtenu une dérogation du SPF Économie (qui en publie la liste sur son site web). Un arrêté royal délibéré en conseil des ministres précisera selon quels critères et au terme de quelle procédure une telle dérogation peut être obtenue.

Les Conseils jugent, comme le Conseil d'État, qu'il convient de préciser si la disposition s'applique également à la relation entre le donneur d'ordre et un prestataire de services postaux indépendant qui n'a pas recours à un sous-traitant pour le service de distribution de colis.

Ils s'associent également à la remarque selon laquelle la délégation au pouvoir exécutif n'est pas suffisamment encadrée. S'il peut être admis de déléguer au Roi le soin de fixer le coefficient à appliquer, il convient néanmoins de préciser clairement quels sont les autres coûts et obligations légales ou réglementaires que le coefficient est censé refléter.

Les Conseils soulignent en outre que la fixation d'une compensation minimale est un exercice très complexe dans un marché international, qui peut, selon le niveau de la compensation minimale fixée, également présenter le danger d'une pression à la baisse sur les prix. De plus, des tarifs horaires sont difficilement compatibles avec des prix forfaitaires pour un transport. Il faut aussi tenir compte du fait que la commission paritaire n° 140.03 comporte différentes fonctions et prévoit, par fonction, plusieurs barèmes.

Selon les Conseils, la raison pour laquelle cela serait nécessaire pour lutter contre les infractions sociales n'apparaît pas clairement, étant donné que les CCT salariales nécessaires existent et doivent être respectées, et qu'il existe également une législation concernant un prix abusivement bas dans la loi relative au transport, bien qu'elle soit insuffisamment respectée, ainsi que des dispositions dans le Code de droit économique concernant l'abus de dépendance économique.

Les Conseils sont par ailleurs d'avis que la notion de compensation « socialement équitable » manque de clarté, suite à quoi l'identité de ceux qui pourraient faire usage de la dérogation n'apparaît pas non plus clairement. Dans ce cadre, les Conseils voudraient aussi souligner que certains acteurs disposent déjà actuellement d'un avantage concurrentiel par rapport à d'autres sur le marché de la livraison de colis, entre autres parce qu'ils doivent par exemple payer leurs livreurs de colis moins cher que les travailleurs relevant de la commission paritaire n° 140.03 et de la commission paritaire n° 226. S'ils obtiennent, sur la base de ces salaires inférieurs, une dérogation à la compensation minimale, cela créerait un avantage concurrentiel additionnel par rapport aux entreprises relevant de la commission paritaire n° 140.03 et de la commission paritaire n° 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 kengetallen 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.
