

**N postwet2 A1**  
MH/JC/AS  
897-2023

**Brussel, 1 maart 2023**

**ADVIES**

**over**

**HET 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 PAKJESBEZORGERS**

*Op 23 januari 2023 heeft mevrouw Petra De Sutter, Vice-eersteminister en Minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven, Telecommunicatie en Post het advies van de Hoge Raad voor de Zelfstandigen en de KMO gevraagd over het 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 pakjesbezorgers.*

*Na raadpleging van de betrokken beroeps- en interprofessionele organisaties en na een vergadering van de commissie Algemeen KMO-beleid op 1 februari 2023 heeft het bureau van de Hoge Raad op 1 maart 2023 bij hoogdringendheid onderstaand advies uitgebracht.*

## **CONTEXT**

Het voorliggend voorontwerp van wet beoogt: 1) de verbetering van de arbeidsvoorwaarden van alle pakketbezorgers in België, 2) de bestrijding van de sociale en fiscale fraude en 3) eerlijke concurrentie. Tevens wil het voorzien in een wettelijke basis voor een koninklijk besluit “pakjesbus”. Concreet beoogt dit 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 het eerdere voorontwerp van wet tot wijziging van artikel 5 van de wet van 26 januari 2018 betreffende de postdiensten om te voorzien in een percentage werknemers in loondienst in de sector van de pakketbezorging in België. Dat voorontwerp beoogde de sociale fraude in de sector van de pakketbezorging aan te pakken door de aanbieders van postdiensten te verplichten voor de distributie van pakketten in België uitsluitend een beroep te doen op personen die zij krachtens een arbeidsovereenkomst tewerkstellen of, indien een beroep op uitzendarbeid is toegestaan, op uitzendkrachten, ten belope van een minimumpercentage, zijnde 20% vanaf 1 januari 2023, 50% vanaf 1 januari 2024 en 80% vanaf 1 januari 2025. Begin 2022 werd er over dat voorontwerp een raadpleging georganiseerd, in het kader waarvan de Hoge Raad een negatief advies over dat voorontwerp heeft uitgebracht<sup>1</sup>. Later dat jaar werd door de Minister besloten die piste te verlaten en werd als alternatief dus het nu ter advies voorliggend voorontwerp uitgewerkt. Bij de voorbereiding van dit voorontwerp hebben er reeds een aantal vergaderingen tussen de Hoge Raad en zijn betrokken leden en de betrokken kabinetten plaatsgevonden.

## **ALGEMENE STANDPUNTEN**

### **1. Handel op basis van objectieve informatie en in dialoog met de sociale partners**

De Hoge Raad herhaalt hier zijn standpunt uit zijn eerdere advies over dit onderwerp, namelijk dat misbruiken zeker moeten aangepakt worden maar dat dat moet gebeuren op basis van objectieve informatie en in dialoog met de sociale partners. In de memorie van toelichting staan een aantal aannames en veronderstellingen zonder feitelijke onderbouwing. Er wordt in belangrijke mate verwezen naar de berichtgeving in de media. De cijfers van de controlediensten tonen nochtans aan dat de sector van de pakketbezorging zeker niet de slechtste leerling van de klas is. In de SIOD-

---

<sup>1</sup> HRZKMO advies nr. 876 van 4 april 2022 (bekrachtigd door de algemene vergadering van 17 mei 2022) over het voorontwerp van wet tot wijziging van artikel 5 van de wet van 26 januari 2018 betreffende de postdiensten om te voorzien in een percentage werknemers in loondienst in de sector van de pakketbezorging in België (online raadpleegbaar via [deze link](#))

cijfers van 2022 staat de sector van de pakketbezorging niet in de top 15 van sectoren met de meeste inbreuken. Het aantal positieve controles is gedaald van 33% in 2021 naar 27% in 2022. Daarbij dient onderstreept te worden dat die daling binnen het kader van de bestaande wetgeving werd gerealiseerd, wat aantoont dat er geen extra maatregelen in de postwet nodig zijn. Er is daarenboven ook bijna geen verschil tussen de pakketbezorging en de rest van de wegvervoersector. De Hoge Raad vraagt daarom nogmaals beslissingen te nemen op basis van objectieve gegevens over de effectief vastgestelde sociale fraude in de sector. Het zijn de cijfergegevens inzake de vaststellingen door de inspectiediensten, de uiteindelijke ten lasten gelegde inbreuken en de veroordelingen die als basis moeten dienen voor een dialoog met de betrokken sociale partners over de te nemen maatregelen.

De Hoge Raad wijst zelf op het verbod op misbruik van economische afhankelijkheid (geïntroduceerd via de B2B-wet in het Wetboek van economisch recht) om eventuele misbruiken tegen te gaan. Anderzijds vraagt hij zich wel af of die economische afhankelijkheid in de sector van de pakketbezorging daadwerkelijk bestaat. Er is namelijk een groot tekort aan chauffeurs. De mogelijkheid bestaat dus zeker voor zelfstandige onderaannemers om als men dat wenst van statuut te veranderen en in dienst te treden als werknemer.

De Hoge Raad wil hier bovendien wijzen op de standpunten geformuleerd tijdens de voorbereidende vergaderingen tussen enerzijds de Hoge Raad, zijn leden en de werknemersvertegenwoordigers en anderzijds de betrokken kabinetten. Tevens wijst hij op het gemeenschappelijk standpunt van 3 november 2022 van het paritair comité 140.03 betreffende het pakjesvervoer in België en de plannen tot aanpassing van de postwetgeving door Minister De Sutter. De Hoge Raad stelt vast dat er met die eerder geformuleerde standpunten nagenoeg geen rekening werd gehouden. Als er in een sector mogelijke structurele problemen inzake sociale fraude worden vastgesteld maar zowel de werkgevers- als werknemersvertegenwoordigingen zich met terechte argumenten verzetten tegen de voorgestelde maatregelen, is het opmerkelijk dat de regering de eigen gekozen piste blijft volgen en de door de sociale partners voorgestelde oplossing links laat liggen. De Hoge Raad roept dan ook op tot een dialoog met de sociale partners waarbij met hun standpunten ook daadwerkelijk rekening wordt gehouden.

## **2. Kmo's en onderaanneming niet in een slecht daglicht plaatsen**

In de memorie van toelichting worden kmo's en het werken via onderaanneming in een slecht daglicht geplaatst.

Zo wordt er in de memorie beweerd dat “de eliminatie van de werknemersvertegenwoordiging en van de mogelijkheden om intern te controleren” in kleinschalige ondernemingen niet alleen “een ongehinderde verslechtering van de arbeidsomstandigheden” maar ook “een voedingsbodemp voor sociale en fiscale fraude” in de hand werkt. Elders in de memorie staat er dat de controle op de naleving van de sociale en belastingwetgeving bemoeilijkt wordt door “het zeer grote aantal kleine ondernemingen onder de aanbieders van postdiensten en door het ontbreken van vakbondsvertegenwoordiging van de bezorgers”. Dergelijke beweringen in een memorie van toelichting, die bovendien veel verder reiken dan enkel en alleen de sector van de pakketbezorging, zijn volgens de Hoge Raad volledig onjuist en totaal onaanvaardbaar. Kmo's vormen de ruggengraat van onze economie. Beweren dat er voor een goede naleving van de sociale en fiscale regelgeving grote ondernemingen en vakbondsvertegenwoordiging nodig zijn, gaat volledig in tegen het idee om het ondernemerschap in ons land te stimuleren en te ondersteunen.

Ook de onderaanneming wordt onterecht in een zeer negatief daglicht geplaatst. Er zijn veel economische sectoren waar via onderaanneming wordt gewerkt omwille van de nood aan flexibiliteit of specialistische kennis. Veel kmo's zijn actief via onderaanneming. Onderaanneming is een correcte en nuttige vorm van ondernemen. In het wegvervoer is de onderaanneming bovendien reeds sinds 1967 wettelijk geregeld.

In de memorie wordt tevens gesteld dat bepaalde misbruiken al jaren bekend zijn maar dat de sector nog geen zelfregulerende maatregelen heeft genomen. Dat klopt niet. Al sinds het Plan Eerlijke Concurrentie (PEC) van 2016 vragen de sociale partners gezamenlijk onder andere om extra middelen voor de inspectiediensten, om betere en gerichte controles (zeker ook op voertuigen van minder dan 3,5 ton die bij uitstek gebruikt worden voor pakketbezorging) en om een verdere professionalisering van de sector door de invoering van een transportvergunning ongeacht het nuttig laadvermogen van het gebruikte voertuig. Een aantal van de in dat PEC afgesproken zaken, werden gewoonweg nog niet uitgevoerd. De bestaande wetgeving beperkt bovendien de mogelijkheden om bepaalde controles (bijv. nazicht Dimona-aangiftes, identiteitscontroles) structureel uit te voeren. De sector is reeds lang vragende partij om hierover in gesprek te gaan.

De verwijzing in de memorie naar de 80% regel in Nederland is volgens de Hoge Raad misleidend aangezien dat enkel gaat over de postbezorging in het kader van de universele postdienst. In België wordt daarvoor voor 100% met werknemers gewerkt.

### **3. Maak gebruik van de bestaande wetgeving van toepassing op de transportsector**

De Hoge Raad herhaalt hier ook zijn standpunt dat er gebruik dient te worden gemaakt van de bestaande regelgeving die van toepassing is op de transportsector. Voor de doelstellingen die door het ter advies voorliggend voorontwerp van wet beoogd worden, is er geen nood aan bijkomende regelgeving. Er is al zeker geen nood aan een uitbreiding van de postwet. In tegenstelling tot wat de memorie van toelichting beweert, volstaat volgens de Hoge Raad de bestaande wetgeving die van toepassing is op de transportsector.

Zoals in eerder vermeld vorig advies toegelicht, bestaat er voldoende regelgeving om misbruiken aan te pakken. Natuurlijk moet de naleving van die regelgeving dan wel gecontroleerd worden en dienen aan niet-naleving de nodige sancties gekoppeld te worden. Stellen dat die bestaande regelgeving niet volstaat aangezien ze er niet in slaagt inbreuken te vermijden, is een foute redenering. Indien men nieuwe regelgeving neemt zonder daar een daadwerkelijk controle- en sanctiebeleid aan te koppelen zal die ook niet het gewenste effect hebben. De oplossing bestaat niet in het nemen van nieuwe regelgeving maar in het toepassen van de bestaande.

In de memorie wordt gesteld dat men moeilijk controles kan uitvoeren omdat de distributiecentra niet gekend zijn. Alle vestigingseenheden van een onderneming zijn nochtans in de KBO terug te vinden. Anders volstaat het om de aanbieders van postdiensten, zo nodig wel via een beperkte wetswijziging, te verplichten hun distributiecentra kenbaar te maken.

De memorie stelt ook dat de postwet geen specifieke bepaling betreffende de werkomstandigheden van de pakketbezorgers voorziet. Dat is logisch. Daarvoor bestaat namelijk reeds alle regelgeving op het gebied van arbeid en welzijn alsook de CAO's met betrekking tot de loon- en arbeidsvoorwaarden. Elke mijl, elke kilometer valt onder de sector van het goederenvervoer over de weg voor rekening van derden, waarvoor PC140.03 wel degelijk bevoegd is voor de loon- en arbeidsvoorwaarden van de werknemers, ongeacht het soort voertuig dat wordt gebruikt.

In de memorie wordt gesteld dat de transportwet niet van toepassing is op de pakketbezorgdiensten. Dat klopt volgens de Hoge Raad niet. Het postvervoer in het kader van de universele dienst is inderdaad uitgesloten van de transportwetgeving. Dat is echter niet van belang aangezien het hier gaat over de pakjesbezorging die niet onder de universele dienstverlening valt. Het CMR-verdrag is niet van toepassing op het vervoer bewerkstelligd overeenkomstig internationale postovereenkomsten. De transportwet van 15 juli 2013 is niet van toepassing op het postvervoer in het kader van een universele dienst. Beiden zijn echter wel van toepassing op de pakketbezorging. De transportwet, inclusief het artikel rond de ongeoorloofd lage prijs, is van toepassing op elke zelfstandige natuurlijke persoon die een transportactiviteit voor rekening van derden verricht met een voertuig met een nuttig laadvermogen van meer dan 500kg, zijnde het laadvermogen van een doorsnee gezinswagen. De transportsector vraagt bovendien al jaren om een professionalisering van de volledige sector en uitbreiding van de vergunningsplicht naar alle vervoer, ongeacht het laadvermogen van het voertuig.

#### **4. De voorgestelde maatregelen zijn niet noodzakelijk, niet proportioneel en niet efficiënt**

Aangezien de beoogde doelstellingen ook kunnen gerealiseerd worden via de bestaande regelgeving zijn de beoogde maatregelen volgens de Hoge Raad niet noodzakelijk. Ze zijn volgens hem zeker ook niet proportioneel. Ten eerste legt men ze op aan alle actoren van een sector waar slechts een klein aantal spelers inbreuken plegen. Daarbij komt ook nog dat deze maatregelen ook van toepassing zullen zijn op de ondernemingen uit het goederenvervoer die slechts sporadisch een pakket bezorgen maar dus zeker niet tot de sector van de pakketbezorging behoren. Ten tweede vormt het geheel van de voorgestelde maatregelen een beperking en een administratieve en financiële last voor de kmo's die niet evenredig is met de beoogde doelstellingen.. De Hoge Raad is dan ook van mening dat de voorgestelde maatregelen niet verenigbaar zijn met het EU-recht, in tegenstelling tot wat in de memorie wordt beweerd.

Daarnaast zijn deze maatregelen volgens de Hoge Raad ook geen efficiënte maatregelen. Ze zullen dus zeer grote administratieve lasten en werkingskosten voor de betrokken ondernemingen met zich meebrengen. Deze maatregelen dreigen ook te leiden tot een concurrentienadeel voor Belgische ten opzichte van buitenlandse ondernemingen. Men kan de regels wel van toepassing maken op de buitenlandse pakketbezorging in België maar dat is praktisch niet controleerbaar. De zetels van die pakketbezorgers en hun distributiecentra bevinden zich niet op Belgisch grondgebied waardoor men daar dus ook geen controles zal kunnen uitvoeren.

#### **5. Het toepassingsgebied sowieso beperken tot de pakketbezorging**

Artikel 9 van het voorontwerp bepaalt dat enkel aanbieders van postdiensten die postdiensten verrichten in NACE-code 53100 en 53200 de kennisgeving bij het BIPT kunnen volbrengen. En datzelfde artikel bepaalt dat het aanbieden van een pakketdistributiedienst in België pas kan aangevat worden na een kennisgeving aan het BIPT. Artikel 2 bepaalt dat een pakket een postzending is die goederen met of zonder handelswaarde bevat, anders dan brievenpost, met een gewicht van te hoogste 31,5 kg. Een postzending wordt door de postwet dan weer omschreven als een geadresseerde zending in de definitieve vorm waarin zij door de aanbieder van postdiensten moet worden vervoerd en waarvan het gewicht niet hoger is dan 31,5 kg.

Dit betekent 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. Alle goederen die vervoerd worden zijn geadresseerd aangezien ze voorzien zijn vervoersdocumenten. Dat zou dus betekenen dat bijna alle transportondernemingen zich bijkomend moeten inschrijven in die NACE-code 53200 en een kennisgeving bij het BIPT moeten volbrengen indien ze nog langer pakketten of goederen met een gewicht lager dan 31,5 kg willen vervoeren. Ze zullen ook moeten beantwoorden aan alle andere verplichtingen van het voorontwerp. Dat is natuurlijk totaal onaanvaardbaar. Waarschijnlijk is dit ook niet de bedoeling aangezien in de memorie staat dat enkel de “distributie” van pakketten (“last mile”) wordt beoogd. Die distributie wordt door de postwet omschreven als het proces gaande van het sorteren in distributiecentra tot het bestellen van postzendingen aan de geadresseerden. Die omschrijving laat echter niet toe de andere transportondernemingen uit te sluiten. Het begrip last mile is bovendien ook niet bruikbaar om een onderscheid te maken tussen de pakketbezorging en de andere transportondernemingen.

Indien de voorgestelde maatregelen in het kader van de postwet toch zouden genomen worden, moeten die absoluut beperkt worden tot de eigenlijke sector van de pakketbezorging. De andere ondernemingen uit het goederenvervoer moeten buiten dat toepassingsgebied gehouden worden. Dat kan door in het voorontwerp te verduidelijken dat alleen de ondernemingen wiens hoofdactiviteit zich in de NACE-codes 53100 of 53200 situeren onder het toepassingsgebied vallen. Andere ondernemingen mogen dan wel nog occasioneel pakketten of goederen met een gewicht lager dan 31,5 vervoeren.

## **BEMERKINGEN INZAKE SPECIFIEK MAATREGELLEN**

Zoals eerder in dit advies toegelicht beoogt het voorontwerp dus een hele reeks maatregelen. Hieronder formuleert de Hoge Raad bij enkele van die maatregelen enkele specifieke bemerkingen.

### **1. Vermoeden van aansprakelijkheid**

Artikel 3 van het voorontwerp voorziet in een vermoeden van aansprakelijkheid. Het bepaalt namelijk dat de verantwoordelijkheid van de aanbieder van postdiensten inhoudt 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 Hoge Raad heeft een reeks bezwaren bij de manier waarop de ketenaansprakelijkheid hier is uitgewerkt.

Er zijn verschillende sectoren die een ketenaansprakelijkheid kennen maar in geen enkele sector is die zo verregaand. Normaal blijft die beperkt tot de aansprakelijkheid voor loonschulden en fiscale en sociale schulden. In de sector van het wegvervoer kent men reeds een uitgebreide ketenaansprakelijkheid. De transportwet voorziet namelijk in een strafrechtelijke

medeverantwoordelijkheid voor het opstellen van de vrachtbrieven, voor het werken aan ‘ongeoorloofde prijzen’ en voor een reeks andere inbreuken. De hier voorgestelde aansprakelijkheid is echter veel te verregaand. De opdrachtgever kan onmogelijk zelf controleren dat zijn onderaannemer niet dergelijke inbreuken pleegt.

Het vermoeden kan bovendien enkel weerlegd worden indien men kan aantonen dat men voldoende toezicht heeft uitgeoefend. Het is echter helemaal niet duidelijk hoeveel toezicht men dan verondersteld wordt uit te oefenen en ook niet op welke manier men dat praktisch kan doen. De wetgeving inzake de arbeidsrelatie legt bovendien beperkingen op inzake het toezicht dat men op een onderaannemer kan uitoefenen.

Een strafbepaling moet steeds restrictief geïnterpreteerd worden en moet voldoende toegankelijk en precies zijn zodat het voor de personen op wie deze toepasselijk is voldoende duidelijk is welke handelingen en verzuimen hun strafrechtelijke aansprakelijkheid kunnen meebrengen. Bovendien kunnen inbreuken op de bepalingen van het Sociaal Strafwetboek enkel begaan worden begaan door de werkgever, diens aangestelde of lasthebber. Deze strafbaarstellingen kunnen niet worden uitgebreid. De Hoge Raad meent dan ook dat de voorgestelde aansprakelijkheid ook vanuit juridisch oogpunt niet aanvaardbaar is.

## **2. Preventieve maatregelen**

Artikel 4 van het voorontwerp voorziet in een aantal preventieve maatregelen, met name 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. Hier moet volgens de Hoge Raad in ieder geval voorzien worden dat de ondernemingen die over een vervoersvergunning beschikken in het kader van de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg, vrijgesteld worden van deze verplichting. Zij beschikken namelijk reeds verplicht over een vervoersmanager die deze rol op zich kan nemen. Voor een tussenpersoon moet dit de vakbekwame persoon kunnen zijn.

## **3. Tijdregistratie en rijtijd**

De artikelen 5 en 6 voorzien in de invoering van een rijtijdregistratiesysteem.

In de eerste plaats wijst de Hoge Raad hier op de grote administratieve lasten en kosten die de implementatie en het gebruik van dergelijk systeem met zich meebrengt voor de kmo's. Zeker in het geval van onderaannemers die voor verschillende opdrachtgevers werken.

De voertuigen die voorzien zijn van een tachograaf moeten in ieder geval vrijgesteld worden van deze verplichting. De gegevens die door de tachograaf verzameld worden zijn echter beperkter dan die door het rijtijdsregistratiesysteem uit het voorontwerp moeten verzameld worden. Het mag echter geenszins de bedoeling zijn dat ondernemingen die een tachograaf gebruiken daarbovenop nog een extra tool moeten aankopen en gebruiken. Artikel 7 dat een verplichte maximale rijtijd instelt, voorziet wel in een uitzondering voor voertuigen die onderworpen zijn aan het verplicht gebruik van een tachograaf. Dergelijke uitzondering moet ook voorzien worden voor het gebruik van het rijtijdregistratiesysteem. Bovendien moet in beide gevallen die uitzondering uitgebreid worden tot het voor 2026 vrijwillig gebruik van de tachograaf.

Wat de uitwerking van het rijtijdregistratiesysteem betreft, verplicht men de ondernemingen tijdens een overgangsfase zelf systemen uit te werken gekoppeld aan door hen zelf beheerde geautomatiseerde gegevensbanken. Dat geeft de overheid de tijd een centrale gegevensbank te ontwikkelen waaraan dan na de overgangsfase de registratiesystemen van de ondernemingen moeten gekoppeld worden. Voor de Hoge Raad is het onaanvaardbaar dat de overheid van de ondernemingen verwacht op korte tijd dergelijke systemen en gegevensbanken uit te werken terwijl de overheid zelf langere tijd nodig heeft om de centrale gegevensbank te ontwikkelen. Eenmaal die centrale gegevensbank er is, zullen de ondernemingen hun systemen dan opnieuw moeten aanpassen zodat ze kunnen gekoppeld worden aan die centrale gegevensbank. Artikel 5 van het voorontwerp bepaalt dat de aanbieder van postdiensten het rijtijdregistratiesysteem ter beschikking moet stellen van de onderaannemers op wie hij een beroep doet. Men mag echter niet uit het oog verliezen dat in de sector van de pakketbezorging niet alleen een aantal grote spelers actief zijn als hoofdropdrachtgever. Zeker in bepaalde marktniches (zoals bijvoorbeeld de medische pakketbezorging of de pakketbezorging met fietskoeriers) zijn er ook kmo's actief, die al dan niet met onderaannemers werken. Voor deze kleine ondernemingen is het onhaalbaar om dergelijk rijtijdregistratiesysteem te ontwikkelen en te implementeren. De Hoge Raad vindt dan ook dat de overheid zelf een registratiesysteem en een centrale gegevensbank moet ontwikkelen en dat ze die kosteloos ter beschikking moet stellen aan de ondernemingen.

Ook de maximale rijtijd die wordt opgelegd door artikel 7 leidt tot een aantal vragen. De Hoge Raad vraagt zich af of dit niet in tegenspraak is met bestaande wetgeving en CAO's. Het is bovendien niet duidelijk wat er hier juist onder rijtijd moet verstaan worden en hoe dat praktisch kan verlopen. Moet men de rijtijdregistratie telkens afzetten als men stopt om een pakje af te leveren? In het kader van de tijdregistratie moet bovendien ook de werktijd geregistreerd worden. Wat wordt daar juist mee bedoeld en hoe verhoudt de werktijd zich tot de in de sector gekende begrippen arbeidstijd en beschikbaarheidstijd?

#### 4. De minimumvergoeding

Artikel 12 voorziet in een minimumvergoeding. Hetzelfde artikel voorziet een afwijking die men daarop kan bekomen indien men kan aantonen dat de betaalde vergoeding sociaal billijk is.

In de eerste plaats wil de Hoge Raad hier wijzen op een volgens hem foute bewering in de memorie. De memorie stelt dat er onder het begrip "ongoorloofd lage prijs" (in de transportwet) niet een prijs valt die ontoereikend is om de kosten van een billijke vergoeding van zelfstandige bezorgers te dekken, zolang zij niet door de sociale regelgeving worden beschermd. Volgens de Hoge Raad is dat een te enge lezing van die bepaling en vallen de vergoedingen die men aan zelfstandige onderaannemers moet betalen daar wel mee onder. De Hoge Raad is dan ook van mening dat er geen nood is aan een bepaling inzake de minimumvergoeding in de postwet maar dat perfect gebruik kan gemaakt worden van de bestaande bepaling in de transportwet. Er bestaat daarvoor bovendien een gebruiksklare rekentool ontwikkeld door het Instituut voor wegTransport en Logistiek België (ITLB) in samenwerking met de universiteit Antwerpen<sup>2</sup>. De werkwijze laat toe een controle uit te voeren die rekening houdt met de eigenheid van elke onderneming.

Het invoeren van een minimumvergoeding, die dus hetzelfde is voor alle ondernemingen, verstoort bovendien ook de gezonde marktwerking. Ondernemingen kunnen ook hun prijzen verminderen door efficiënter en innovatiever te werken en dat met alle respect voor hun sociale en fiscale verplichtingen. Bovendien kan een minimumvergoeding in bepaalde gevallen ook net een neerwaartse druk op de prijzen tot gevolg hebben.

---

<sup>2</sup> <https://road-cost.uantwerpen.be/>



Het is ook helemaal niet duidelijk hoe men het juiste niveau van die minimumvergoeding zal bepalen. Ondernemingen kunnen erg verschillend zijn maar ook de activiteit van de pakketbezorging kan erg verschillend zijn. Wanneer men veel pakjes in kleine dichtbevolkte gebieden moet leveren, zal men goedkoper kunnen werken dan wanneer men weinig pakjes in dunbevolkte gebieden moet bezorgen. De Hoge Raad gelooft dan ook niet dat er voor alle ondernemingen één gezamenlijke correcte minimumvergoeding kan vastgesteld worden of zelfs dat er een beperkt aantal van die minimumvergoedingen kunnen vastgesteld worden.

De Hoge Raad is ook verontrust door de mogelijkheid een afwijking te bekomen indien men aantoonst dat de vergoeding sociaal billijk is. Bpost beschikt over concurrentievoordelen ten opzichte van de andere spelers op de markt van de pakketbezorging. Ze moeten hun postbodes bijvoorbeeld minder betalen dan de werknemers die onder het PC 140.03 vallen. Als zij op basis van die lagere lonen, vervolgens ook nog eens een afwijking krijgen op de minimumvergoeding, dan creëert men een bijkomend oneerlijk concurrentievoordeel ten opzichte van de private ondernemingen.

Tot slot pleit de Hoge Raad in dit kader ook opnieuw voor een bredere, maatschappelijke sensibilisering. Een verduurzaming vanuit milieu- en sociaal oogpunt van de pakketbezorging vraagt ook een andere ingesteldheid bij de consument. De overheid zou acties moeten nemen om de consument duidelijk te maken dat gratis transport niet bestaat, om zo de druk op de prijzen in de sector van de pakketbezorging te minderen.

## **BESLUIT**

De Hoge Raad geeft een negatief advies over voorliggend voorontwerp van wet. De voorgestelde maatregelen zijn niet noodzakelijk, niet proportioneel en niet efficiënt. De bestaande wetgeving volstaat maar het ontbreekt aan een goede controle. De Hoge Raad vraagt de regering te handelen op basis van objectieve informatie en in een echte dialoog met de sociale partners.

---