

Fonction publique et Entreprises publiques) sur "La réforme de la loi postale" (55027153C)

- Michael Freilich à Petra De Sutter (VPM **Fonction publique et Entreprises publiques) sur "Les dérives dans le secteur de la livraison de colis" (55027171C)**

- Jean-Marc Delizée à Petra De Sutter (VPM **Fonction publique et Entreprises publiques) sur "L'urgence face aux accidents liés à la livraison de colis" (55027926C)**

- Anja Vanrobaeys à Petra De Sutter (VPM **Fonction publique et Entreprises publiques) sur "L'accident mortel impliquant une camionnette de PostNL" (55027943C)**

- Michael Freilich à Petra De Sutter (VPM **Fonction publique et Entreprises publiques) sur "La consultation de l'IBPT sur la nouvelle loi postale" (55028974C)**

- Jean-Marc Delizée à Petra De Sutter (VPM **Fonction publique et Entreprises publiques) sur "L'arrivée d'Amazon et le projet de loi relatif à la protection des travailleurs" (55029059C)**

- Jean-Marc Delizée à Petra De Sutter (VPM **Fonction publique et Entreprises publiques) sur "Les tensions sociales chez bpost et l'emploi durable dans le secteur de livraison de colis" (55029092C)**

- Nicolas Parent à Petra De Sutter (VPM **Fonction publique et Entreprises publiques) sur "Les conditions de travail dans le secteur de la livraison" (55029129C)**

- Maria Vindevoghel à Petra De Sutter (VPM **Fonction publique et Entreprises publiques) sur "La loi postale" (55029156C)**

- Sophie Rohonyi à Petra De Sutter (VPM **Fonction publique et Entreprises publiques) sur "Les conditions de travail dans le secteur de la livraison de colis" (55029183C)**

01.01 Anja Vanrobaeys (Vooruit): Mevrouw de minister, ik heb mijn vraag een tijdje geleden ingediend naar aanleiding van het nieuwe onderzoek van HLN en VTM, alsook van de vakbond ABVV. Dat onderzoek wees uit dat, ondanks alle inspecties; de kinderarbeid bij PostNL gewoon voortgaat. Werknemers werken er voor 5 euro per uur en onderaannemers werden op heterdaad betrapt meerdere kinderen in dienst te hebben, die ze bovendien onder druk zetten om te liegen. Intussen werden er tijdens een hoorzitting verscheidene voorstellen gelanceerd om de sociale dumping en de *race to the bottom* aan te pakken.

Die situatie is niet alleen dramatisch voor de werknemers, want het gaat om mensenrechten en om de waardering voor mensen. Ze is ook gevaarlijk voor ons allemaal. Dat werd nog maar

eens bewezen door het ongeval met de camionette in Aalst, waarbij twee doden zijn gevallen. Ook Vias waarschuwt dat er steeds meer ongevallen gebeuren met kleine bestelwagens.

Naar aanleiding van dat ongeval verklaarde de Vlaamse minister van Mobiliteit, Lydia Peeters, dat de Europese veiligheidsmaatregelen voor vrachtwagens inzake rij- en rusttijden, snelheidsbeperkingen en verplichte nascholing uitgebreid moeten worden naar bestelwagens en dat zij daarvoor contact zou opnemen met uw beleidscel en die van de minister van Mobiliteit.

Was er al overleg? Welke stappen worden voorgesteld voor de pakjesbezorgers op het vlak van verkeersveiligheid en van werkdruk?

Ik heb ook een meer algemene vraag. U zou de postwet aanpassen waarbij u de postbedrijven zou verplichten om met 80 % werknemers te werken. Hoever staat het met de postwet? Zijn er alternatieven? Aan welke maatregelen denkt u om eindelijk de *race to the bottom*, de kinderarbeid en de daensistische toestanden eindelijk een halt toe te roepen?

01.02 Nathalie Dewulf (VB): Mevrouw de minister, mijn vraag dateert ook al van een tijdje geleden.

Volgens een nieuw onderzoek van *VTM Nieuws* en *Het Laatste Nieuws* is PostNL er nog steeds niet in geslaagd de kinderarbeid bij zijn onderaannemers in België aan te pakken. Er zouden nog steeds kinderen aan het werk zijn bij het koerierbedrijf. U wilt nu een taskforce oprichten om te voorkomen dat er nog minderjarigen worden ingezet in de pakjessector in België.

Kunt u meer toelichting geven over die taskforce? Wanneer zou de taskforce van start gaan? Wie zal er deel van uitmaken? Uit hoeveel leden zou hij bestaan? Wanneer komt er een rapport van uit?

01.03 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mevrouw de minister, u kreeg vanochtend een warm bezoek van de postmannen en -vrouwen, die zich grote zorgen maken over hun baan, andere problemen en de nieuwe postwet. Ze willen dat die er komt, maar het mag geen lege doos worden.

Lang geleden - ik was vermoedelijk een van de eersten die vragen stelde over PostNL – opperde

ik al de idee om in de richting te gaan van de 70/30-regeling, die nu al bestaat bij DHL International. U vond dat geen slecht idee en hebt erop voortgewerkt. Nu spreekt u van een 80/20-regeling op termijn.

Ondertussen was er de uitzending op VTM, heeft een deel van de leiding van PostNL in de gevangenis gezeten en kreeg het bedrijf inspectie. Het is gebleken dat daar sprake is van kinderarbeid en mensensmokkel. Alle parlementsleden hier hebben met veel verontwaardiging op gereageerd, zeggende dat zulks onaanvaardbaar is en dat we dergelijke wantoestanden, die niet meer van deze tijd zijn, niet meer mogen laten gebeuren. Maar al heel snel moeten we vaststellen dat een deel van de coalitiepartners niet te vinden was voor uw postwet. Al snel klonk het riedeltje dat de vrije concurrentie moet kunnen spelen. Maar kijk maar wat die vrijheid en de moordende concurrentie teweegbrengen. De moordende concurrentie – ik herhaal het eens te meer – maakt toestanden zoals bij PostNL mogelijk.

Onlangs hoorde ik nog van vakbondsafgevaardigden bij koerierbedrijven dat de werkgeversorganisaties volop bezig zijn uw postwet te ondermijnen, omdat de wet voor de post niet goed zou zijn voor de koerierbedrijven. We kennen de truken van de verdeel-en-heers-politiek.

Mevrouw de minister, u hebt beloofd om dat aan te pakken. Er moet een postwet komen die de zaken goed regelt. We willen niet dat die wet een lege doos wordt. Ze moet de huidige praktijken aan banden leggen.

Staat de regering nog achter uw wetsontwerp? Wanneer denkt u het te kunnen voorleggen aan het Parlement?

We horen nu dat het ontwerp van postwet onder druk van coalitiepartners en onder patronale druk afgezwakt wordt. Klopt dat? Hebt u de eerste tekst ingetrokken en werkt u nu aan een tweede? Zo ja, wat is de inhoud ervan?

01.04 **Jean-Marc Delizée** (PS): Madame la ministre, je rassemble mes questions. Je commencerai par vous dire que ce sujet nous occupe depuis de nombreux mois régulièrement. On se voit, on se revoit, en séance plénière ou en commission. On discute de ce sujet depuis longtemps.

Ma première question, par exemple, qui

concernait l'accident survenu le 16 mai dernier et au cours duquel une camionnette de livraison de PostNL a percuté deux dames, entraînant leur décès. C'est un accident de la route et ses circonstances exactes doivent être établies. Il est néanmoins certain que l'augmentation du nombre de camionnettes de livraison dans nos rues a un impact sur la circulation et la sécurité routière. On en a parlé avec vous à plusieurs reprises et avec les responsables de l'entreprise.

La sécurité routière est un nouveau défi identifié dans le plan interfédéral de sécurité routière. L'augmentation des achats en ligne se traduit par une augmentation du nombre de voitures de livraison et du nombre de courses de vitesse pour des livraisons endéans des délais rapides.

Les causes d'accident peuvent être multiples et certains facteurs accidentogènes sont évidents, notamment la qualité des conditions de travail - facteur important pour la sécurité des livreurs, des usagers de la route et de l'espace public en général.

Ce sujet est bien documenté. Nombre d'opérateurs privés de livraison de colis n'ont aucun égard ni pour les conditions de travail de leurs travailleurs ni pour leurs droits. On a beaucoup débattu. L'exploitation de travailleurs peu qualifiés est devenue malheureusement la norme, au mépris des droits des travailleurs et des traités internationaux d'ailleurs. C'est devenu un *business as usual*.

Face à cette situation, il y a urgence à établir un cadre fort de régulation. Il a été promis, mais le temps passe et c'est encore plus urgent d'intervenir.

Un autre élément que je désire mettre en exergue dans ce dossier est le fait que la tension sociale est actuellement forte chez bpost, entreprise qui a pourtant une tradition de dialogue et de concertation. Nous apprenons que les syndicats en front commun ont boycotté la réunion mensuelle avec le CEO. Ce qui est en cause, c'est une crainte de voir l'entreprise publique s'aligner sur la concurrence et faire appel à des sous-traitants externes, des indépendants, pour réduire le nombre de contractuels.

Cette angoisse est là, et pourtant ces travailleurs ont permis l'émergence du secteur de la livraison de colis, pour compenser la diminution des volumes de courrier. Ils ont fait leur part du chemin et attendent des politiques et du gouvernement des initiatives pour imposer des

règles sociales durables au secteur et refuser un nivellement par le bas des conditions de travail. Il faut tirer le mécanisme vers le haut et non le laisser descendre.

Ce conflit social n'est pas une fatalité. Il existe des armes pour apporter des réponses à ce problème. Un livreur qui ne choisit ni où, ni quand, ni ce qu'il livre, avec une camionnette qui ne lui appartient pas, à des tarifs qu'il ne fixe pas, n'est pas un indépendant, mais un salarié. Personne ne demande que l'on avantage bpost; nous demandons que des règles uniformes et durables soient fixées pour tout le secteur. Nous souhaitons la fin de l'exploitation des travailleurs peu qualifiés, comme nous l'avons souvent répété dans cette commission.

Quel est le calendrier du dépôt de ce texte de loi qui protège l'emploi durable dans le secteur de la livraison des colis? C'est la seule réponse à apporter pour éviter un conflit social dans l'entreprise, que nous voulons tous éviter.

01.05 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le président, j'ai une question sur l'organisation des débats. Vous avez posé une question sur le climat social au sein de bpost. Mme Vindevoghel et moi-même avons des questions sur le même sujet, qui ont été mises au point 12. Mme la ministre a-t-elle prévu de faire une réponse globale dans le point 1 ou de scinder ses réponses?

Si tel est le cas, je me limiterai à ma première question.

Le président: Je voudrais juste préciser que le président ne fixe pas l'agenda; c'est le rôle du secrétariat avec le cabinet de la ministre. Ma question ayant été placée dans le débat d'actualité, je l'ai posée à ce moment-là. Cela dit, ce sont des regroupements de questions qui se font, mais j'ai posé ma question au moment où je l'ai vue à l'ordre du jour. S'il y a un autre point à l'ordre du jour, madame y reviendra après.

01.06 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Je poserai donc ma question ultérieurement.

Madame la ministre, le contexte est connu et notre commission de la Mobilité a beaucoup travaillé avec la commission des Affaires sociales lors de ces auditions sur les conditions de travail dans le secteur de la livraison.

Les constats - qui ont le mérite d'être clairs - sont les suivants: l'existence d'entreprises sous-traitantes non enregistrées dans la Banque-

Carrefour des Entreprises (BCE), le maintien de 30 % d'infractions constatées, malgré l'annonce de contrôles par l'Inspection sociale, ce qui témoigne du sentiment d'impunité de la part de ces entreprises face aux risques d'amendes et de sanctions, la méconnaissance des lois sociales par les indépendants qui se trouvent au bout de la chaîne et auxquels ces entreprises sous-traitantes font appel...

Dans ces conditions, l'argument du prix brandi par certains afin de ne rien changer à la législation paraît assez faible, tant les problèmes constatés sont énormes. Il s'agit de problèmes de société, à la fois pour nos normes sociales, pour nos travailleurs et pour nos normes environnementales

Parmi les pistes évoquées, et je pense qu'il faut être assez ouvert, ces auditions ont montré qu'elles étaient multiples. Bien sûr, il y a l'avant-projet de loi qui est soumis à consultation, mais les services d'information et de recherche sociale ont notamment évoqué certaines pistes sur l'échange de données. Ainsi, différents services de contrôle peuvent déjà être activés aujourd'hui (l'auditorat du travail, la police judiciaire, le fisc, l'Office des Étrangers pour la main-d'œuvre étrangère ou encore le SPF Mobilité pour les licences de transport). Un durcissement des exigences de fiabilité pour les sociétés de transport pourrait également être une piste permettant de sanctionner les sociétés en défaut et d'inscrire les sociétés qui commettent des infractions dans un registre, afin d'écarter les mauvais acteurs qui ne respectent pas les règles. Je pense que c'est important pour les travailleurs et pour celles et ceux qui sont dans ce secteur.

Mes questions sont similaires à celles de mes collègues: quel est votre agenda de travail dans ce dossier, et notamment les suites données à votre avant-projet de loi?

Que pensez-vous des différentes propositions évoquées, outre votre propre projet de loi?

Où en sont les discussions avec vos collègues du gouvernement, plus particulièrement les ministres chargés de l'Économie et de la Mobilité ? Je vous remercie.

01.07 Sophie Rohonyi (DéFI): Madame la ministre, je suis effectivement heureuse que l'on puisse à nouveau débattre de ce sujet extrêmement important au regard des abus que l'on constate dans le secteur de la livraison de colis. Ces abus sont consternants et étonnants.

Comme l'a expliqué la représentante de Febetra, qui a eu l'occasion d'être auditionnée au Parlement le 14 juin dernier, le secteur est fortement réglementé, en tout cas en théorie. Dans la pratique, on voit que la complexité et l'organisation de ce secteur très concurrentiel donnent lieu à des dérives que la loi seule, en tout cas telle qu'elle est actuellement libellée et appliquée, ne permet pas d'appliquer.

C'est la raison pour laquelle les syndicats du secteur ont lancé un appel pressant en vue de fixer des règles pour éviter que celles-ci soient en permanence tirées vers le bas. Ils visent notamment "les grands joueurs comme Amazon et d'autres, qui prennent des sociétés de livraison et un sous-traitant, qui prend lui-même un autre sous-traitant, qui finalement utilise un indépendant". Ils dénoncent également les prix de livraison qui laissent souvent à peine un euro par colis, voire moins, au livreur. Ainsi, si celui-ci veut couvrir ses frais, il doit acheminer entre 150 et 200 paquets sur une seule journée, ce qui est bien évidemment intenable.

D'où mes questions, qui rejoignent celles de mes collègues:

Où en sont les travaux relatifs à la modification de la loi postale que vous avez annoncée à plusieurs reprises en vue de mieux protéger l'ensemble de ces travailleurs? Cette modification se fera-t-elle bien en concertation avec les partenaires sociaux du secteur?

Comment allez-vous assurer une concurrence qui doit être équitable, mais aussi un marché du colis qui se doit d'être plus durable?

Comptez-vous, comme vous l'avez également annoncé, vous attaquer au travail des mineurs - cela a été évoqué par certains de mes collègues - et si oui, dans quel délai et comment? Où en est-on d'ailleurs dans la *task force* fédérale, qui a été annoncée pour lutter contre le travail des mineurs dans le secteur des colis en particulier?

De manière plus générale, que faites-vous pour faire respecter les législations et réglementations actuellement en vigueur? Par exemple, comment sont assurés les contrôles et leur suivi?

Comment comptez-vous protéger bpost de la pression exercée par les géants comme Amazon - d'où le lien avec le débat d'actualité qui aura lieu tout à l'heure -, qui parviennent à imposer des pressions inacceptables sur les travailleurs de tout un secteur?

01.08 **Petra De Sutter**, ministre: Monsieur le président, je tiens à commencer en précisant que votre question se rapportait à deux thèmes. La dernière question inscrite à l'agenda s'intéresse plus précisément aux tensions chez bpost. J'y répondrai donc à ce moment-là.

Chers collègues, merci pour vos questions dans le cadre de ce débat d'actualité.

We kennen de mistoestanden in de pakjessector al sinds de eerste feiten eind vorig jaar naar boven zijn gekomen. We zijn vanaf dat moment begonnen met een traject om de sector duurzamer te maken. Vandaag hebben we het over de sociale duurzaamheid en het is goed dat we hierover opnieuw in debat kunnen gaan.

Ik begin met de verkeersveiligheid omdat er daarover een aantal vragen werd gesteld. Eerst en vooral wil ik nogmaals mijn oprechte medeleven betuigen aan de slachtoffers die de afgelopen maanden zijn gevallen bij ongevallen tijdens de bezorging van pakjes. We kennen allemaal het fenomeen van de *camionettisering* die toe te schrijven is aan de explosie van de e-commerce. De steeds grotere aanwezigheid van bestelwagens in onze straten brengt uitdagingen met zich mee op het vlak van rij- en parkeergedrag van de pakjesbezorgers, maar ook op het vlak van verkeersveiligheid, mobiliteit en luchtkwaliteit. Zoals u weet, heb ik dat ook aangegeven in mijn laatste beleidsnota als een bijzondere uitdaging die ik wil aangaan.

De dramatische ongevallen van de laatste maanden tonen aan dat de pakjesbezorgers, die heel vaak in precaire omstandigheden moeten werken, op die manier grote risico's lopen op het vlak van verkeersveiligheid, wat totaal onaanvaardbaar is. Vreemd genoeg waren er daarover heel weinig gegevens bekend. Om dat probleem beter in kaart te brengen, hebben we dus een studie besteld bij Vias institute, het vroegere Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, een initiatief dat trouwens ook werd opgenomen in BE CYCLIST, het fietsplan van de federale overheid. Toeval of niet, vanochtend hebben we een vergadering gehad met Vias institute en met een aantal experts uit het veld, een rondetafel waar de resultaten van die studie werden besproken en waar het fenomeen werd bevestigd. Dat was een rondetafel met het middenveld, de overheden, de sector en academici. Daar is een aantal best practices aangehaald. Ik vond het belangrijk om die studie te bestellen en de rondetafel te organiseren, om

van daaruit tot beleidsvoorstellen te kunnen komen, specifiek op het vlak van de verkeersveiligheid.

We moeten wel zeggen dat de postoperatoren al heel wat doen op dat vlak. Het is zeker niet zo dat er niets gebeurt. Er zijn anderzijds ook projecten geïdentificeerd om het rij- en parkeergedrag van pakjesbezorgers te verbeteren. Ik zal die projecten ook ondersteunen vanuit mijn bevoegdheid. Ook minister Gilkinet en Vlaams minister Peeters zijn op de hoogte van dat initiatief. Zij waren daar vertegenwoordigd en we werken samen met alle bevoegde ministers.

We werken aan die verkeersveiligheid als een apart topic, maar dat staat niet los van het debat over de moeilijke werkomstandigheden van pakjesbezorgers, die onder zeer hoge druk staan om zoveel mogelijk pakjes te bezorgen op zo kort mogelijke tijd.

Ik hoop dat ik u er niet meer van moet overtuigen dat de strijd tegen fiscale en sociale fraude voor onze regering een prioriteit is. Dat was zo bij de start van de regering en dat blijft ook zo. Daarom willen we het probleem van sociale dumping en fraude in de pakjessector absoluut aanpakken. Zoals u weet, is dat een fenomeen dat zich voornamelijk voordoet tijdens *the last mile*. We zullen dit probleem aanpakken via een wijziging van de postwet, zoals besproken werd binnen de regering tijdens het begrotingsconclaf van oktober 2021. Dit werd dus al beslist binnen de regering vooraleer de eerste reportages hierover op televisie verschenen. We lopen dus niet achter de feiten aan, dit stond reeds op de planning. Het moet wel goed gebeuren en waterdicht zijn. Ik kom hier later nog op terug.

Het uitgangspunt is dat de postwet moet zorgen voor eerlijke en duurzame concurrentie binnen de sector, zodat alle pakjesbezorgers onder betere werkomstandigheden kunnen werken, ongeacht hun statuut. Dat is een zeer belangrijke zin in mijn betoog en ik wil daar de nadruk op leggen. Door die aanpak vrijwaren we de eerlijke concurrentie. Ik kreeg daar namelijk nogal wat kritiek op de laatste maanden. Verder wordt er ook aandacht besteed aan de veiligheid en het welzijn van de postbezorgers op de weg. Ik kom daar later nog op terug.

Eén van de deelvragen ging over de aangekondigde taskforce naar aanleiding van het laatste schandaal waarbij er minderjarigen werden aangetroffen. De taskforce is een initiatief dat ikzelf heb opgestart. Gelet op de bevoegdheden

van iedereen die bij dit onderwerpen betrokken is en omdat fraude een complex probleem is, lijkt het mij logisch dat dit gezamenlijk moet worden aangepakt door alle ministers die erbij betrokken zijn. Meer is het niet. Het is niet minder dan dat, maar ook niet meer. Het is niet de zoveelste praatbarak die elk jaar een rapport gaat afleveren. Het is gewoon de afspraak dat we met de bevoegde ministers regelmatig samen zullen zitten over enkel en alleen dit onderwerp. Anders zit iedereen in zijn eigen hoekje allerlei zaken te doen.

Uiteraard gaat het over de ministers, de kabinetten en over de administraties die expertise hebben in alle deeldomeinen die hierbij zijn betrokken. Waarom? Omdat bevoegdheden bij mij zitten, via de postwet. Eigenlijk is sociale fraude echter een bevoegdheid van minister Dermagne, dus het is evident dat hij daar ook bij wordt betrokken. Vermits het ook over mobiliteit gaat, is ook minister Gilkinet daarbij betrokken. Het gaat over aanpassingen die misschien nodig zijn aan de vervoerswetgeving, of meer inspecties, een bevoegdheid van minister Dermagne.

Een ander uitgangspunt voor wat we gaan doen is dat ik ervan overtuigd ben dat de reële sociale, economische en ecologische kosten doorgerekend moeten worden voor het leveren van pakjes. De huidige situatie doet alsof de sociale en de ecologische kosten niet bestaan. Iemand anders betaalt die. Wie betaalt die? De pakjesbezorger, het milieu, weet ik veel. Die kosten moeten geïnternaliseerd worden. Dat is ook een belangrijk uitgangspunt bij wat we gaan doen.

Dat betekent bijvoorbeeld dat wij als overheid een sociaal minimum moeten garanderen. Dat moet worden vastgelegd. Voor de pakjesbezorgers moet er een standaard worden vastgelegd die eerlijke arbeids- en loonsomstandigheden met zich meebrengt. Daarna moet de markt zich maar organiseren. We leggen de standaarden vast, een belangrijk principe, los van het statuut. Ik heb namelijk begrepen dat dit niet zal doorgaan. U hebt het begrepen, dit zullen we niet kunnen regelen want er is geen meerderheid voor. We gaan het op een andere manier doen, we gaan elke pakjesbezorger de bescherming bieden die wij vinden dat hij ze moet genieten. We gaan dus aan de inhoud werken, niet alleen aan het statuut.

Daardoor zullen de bedrijfsmodellen moeten worden aangepast en zal de markt worden beïnvloed. Dat kan natuurlijk niet anders als we de standaarden zo vastleggen. Ik heb het daar nog

uitgebreider over, ik schets nu gewoon de grote lijnen. Deloyale concurrentie zal op die manier, waar ze zich ook voordoet, hard worden aangepakt. Gratis bestaat niet. Ik heb het al gezegd, het is de bezorger die het pakje levert die de prijs betaalt voor de gratis bezorging.

U hebt tijdens de hoorzittingen van 14 juni in de gezamenlijke commissie voor Mobiliteit en Sociale Zaken gehoord dat onderaanneming in de sector een wijdverbreid businessmodel is bij veel operatoren. Dat businessmodel is bedoeld om de kosten te drukken en zorgt op die manier voor een *race to the bottom*. Wij moeten er niet voor zorgen dat de lat overal naar beneden gaat, maar dat zij overal omhoog gaat.

De nombreuses questions ont été posées concernant l'état d'avancement de mon avant-projet de loi. Comme vous le savez, nous avons soumis un avant-projet de loi à une consultation publique. Nous avons reçu 132 contributions et les avons toutes analysées de manière approfondie. Nous avons également demandé des avis du Service d'information et de recherche sociale (SIRS) et du Conseil consultatif du droit pénal social. Ces avis ont été traités. En outre, nous avons demandé à l'IBBPT une analyse d'impact économique. Les résultats ont déjà été discutés au sein du gouvernement. Enfin, j'ai demandé à l'Université d'Anvers d'analyser de manière critique mon avant-projet de loi.

Dit werd geanalyseerd vanuit juridisch oogpunt, ook betreffende de conformiteit met Europees recht, waarover ik al een aantal keer een opmerking heb gekregen, maar ook vanuit economisch oogpunt, zodat we de effecten goed kunnen inschatten. Voor mij omvat duurzaamheid drie luiken, namelijk economische duurzaamheid, ecologische duurzaamheid en sociale duurzaamheid.

Si nous n'avons pas un *business case*, cela ne fonctionnera pas.

De economische duurzaamheid is ook belangrijk. Die drie zijn alle drie meegenomen.

Nous avons reçu de nombreuses réponses à notre consultation publique. L'université d'Anvers a estimé que l'avant-projet de loi devait être amélioré pour en garantir l'effectivité. Nous lui avons donc demandé de préparer une approche systémique qui pourrait résoudre tous les problèmes. Elle a effectué cette tâche dans un délai assez court. Le paquet de mesures pour arriver à une approche efficace a été proposé, le

22 juin, au gouvernement. Il sera abordé encore plus en détails prochainement. Nous ne sommes pas restés les bras croisés ces dernières semaines et ces derniers mois. J'ai entendu de temps en temps cette critique. N'en croyez rien du tout!

Wat is onze planning? Ik kom nog op de details terug. Ik zal u vertellen wat onze bedoeling is. Het aangepaste voorstel zullen wij de komende weken in een wettekst gieten. Dat vraagt tijd, vooral omdat het om een heel complexe materie gaat. Wij hebben naar alle stakeholders geluisterd, wat het ontwerp heeft verbeterd. Dat is ook de manier waarop ik aan beleidswerk wil doen, namelijk evidencebased, dus op basis van analyses, gegevens en studies. Dat vraagt tijd.

Wanneer wij in ons voorstel slagen, zullen de inspectiediensten een efficiënter handhavinginstrument hebben. Wij zullen ook samen, over de bevoegdheidsdomeinen heen, ervoor kunnen zorgen dat de pakjesbezorgers beter worden beschermd, niet tachtig procent maar de volle honderd procent. Zoals iemand van u heeft opgeworpen, is dat de bedoeling.

Mevrouw Vanrobaeys, ook aan de rij- en rusttijden is gedacht. Wij nemen dat op. Wij willen graag, zodra de teksten er zijn, naar de ministerraad stappen. Dat zal evenwel niet meer lukken vóór 21 juli 2022, zoals u wel zal begrijpen. Kort na de zomer moet dat wel kunnen.

Ik vraag absoluut de steun voor het voorstel van iedereen hier aanwezig die de wantoestanden in de sector aanklaagt. Ik wil immers dat de pakjesbezorgers niet langer met de rug tegen de muur worden geduwd, om voor een lager loon of onder slechte arbeidsomstandigheden te werken. *The race to the bottom* op het vlak van de arbeidsvoorwaarden moet stoppen en de wantoestanden moeten aan banden worden gelegd.

Waarom denk ik concreet? Ik zal even proberen daarop in te gaan, door de adviezen mee te geven die wij van de Universiteit van Antwerpen hebben gekregen en door aan te geven wat het skelet zal zijn van het voorstel dat wij binnen de regering zullen bespreken.

Ten eerste, een absolute voorwaarde is onze eis voor transparantie van de pakketbedrijven, waardoor de versnippering duidelijk en transparant wordt die op de pakketmarkt ontstaat, waarbij operatoren met onderaannemers werken die zelf met onderaannemers werken, waardoor

niemand nog goed weet wie voor welke operator aan het werk is. Door die duidelijkheid en transparantie weten wij dan wie wanneer voor welk bedrijf en waar op weg is. De pakjessector is nu een *black box*, waardoor de inspectiediensten hun werk maar half kunnen doen en het moeilijk is te controleren of bedrijven de sociale wetgeving respecteren.

Ongeacht of zij werken met pakketbezorgers in loondienst of met zelfstandige onderaannemers, wij moeten weten wie wanneer waar en voor wie aan de slag is, vanuit welke depots ze vertrekken, met hoeveel pakjes en met welke vergoeding. De bedrijven moeten daarover rapporteren. Indien zij nu perfect de regels volgen, zal dat voor hen geen enkel verschil met zich brengen. Ik wil absoluut dat alle pakketbedrijven, groot of klein, aan die verplichting tot transparantie voldoen. Dat is een no-brainer, indien u het mij vraagt.

Daarnaast willen wij ook voorkomen dat pakketbezorgers een te grote, onmenselijke werklast ondervinden of onheus lage vergoedingen krijgen. De werklast, het aantal pakjes per dag, het aantal uren rijden per dag, en de vergoeding die zij krijgen, daar gaat het voor een groot stuk om.

Wij hebben geleerd uit de analyses die gedaan zijn dat er verschillende manieren zijn om dit af te dwingen. Wij kunnen bijvoorbeeld via wetgeving afdwingen dat pakjesleveranciers degelijke werkomstandigheden krijgen door wettelijke minima of maxima op te leggen. Of wij kunnen vastleggen welk aandeel vaste contracten een bedrijf moet hebben, wat de minimale vergoeding is die zelfstandige bezorgers moeten krijgen. Of wij kunnen een rem zetten op de uren die de bezorgers moeten presteren. Dat zijn de parameters waar het om gaat.

Wij kunnen ook op een andere manier te werk gaan, namelijk door de sector te vragen zelf de medewerkers te beschermen. Als postbedrijven niet op een of andere manier met quota willen werken, kunnen zij proberen aan voorwaarden voor certificering te voldoen. Certificering is een heel belangrijk element in het voorstel dat wij zullen voorleggen. Als een bedrijf kan aantonen dat de pakketbezorgers een degelijke verloning krijgen en normale uren werken, moeten er voor mij niet per se quota te zijn wat het statuut van de werknemers betreft. Ik begrijp immers dat dit een struikelpunt was in het eerste voorstel dat wij gedaan hebben.

Maar dan zal het bedrijf moeten aantonen dat het

aan alle voorwaarden voldoet. Dat zal kunnen gebeuren via certificering. Een bedrijf kan, als het wil, goedkoper leveren dan een concurrent, bijvoorbeeld omdat het pakketten met een cargobike rondbrengt, eerder dan met een bestelwagen, omdat de vaste kosten op die manier lager liggen. Ook kunnen er in de toekomst technologische middelen gebruikt worden waardoor schaalvoordelen ontstaan. Op die manier zullen wij het ondernemerschap en de innovatie niet beknotten.

Om dit werkbaar te maken, is er een ander instrument dat wij kunnen bedenken, namelijk de digitale tachograaf. Dan gaat het over rij- en rusttijden. Buschauffeurs en truckchauffeurs gebruiken die nu al, verplicht, om hun rij- en rusttijden in kaart te brengen. Ook de bestuurders van bestelwagens zouden die kunnen gebruiken. Op die manier kunnen wij een goed evenwicht realiseren tussen het vrije ondernemerschap, dat voor een aantal mensen heel belangrijk is, en het welzijn van medewerkers.

Om te eindigen, u begrijpt dus dat wij de strategie zullen veranderen. We leggen geen normen meer op voor het minimum percentage aan vaste contracten, want die normering veronderstelt verkeerd dat anderen misschien minder bescherming nodig hebben. Daarom zeggen we dat de voorwaarden waaraan die mensen gaan werken, voor honderd procent in de sector moeten voldoen. We laten wel vrij onder welke contracten werknemers worden aangeworven. Die optie leggen we nu op tafel en we zullen die verder in de regering bespreken. Ik ben ervan overtuigd dat die optie beantwoordt aan onze doelstelling, en ik hoop dat het ook voor een meerderheid in de regering en in het Parlement een aanvaardbare optie is.

Ik wil haast maken, ik wil echt geen nodeloze tijd extra verliezen, omdat het gaat over het welzijn en de rechten van heel veel mensen die op dit moment in die sector in slechte omstandigheden aan het werk zijn. Het is een verantwoordelijkheid die we met zijn allen moeten opnemen.

Le **président**: Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses circonstanciées.

01.09 **Anja Vanrobaeys** (Vooruit): Mevrouw de minister, wat de taskforce betreft, ik vind het goed dat er een samenwerking wordt opgezet. Uiteraard is de strijd tegen fiscale en sociale fraude een prioriteit, maar er moet op dat vlak ook samengewerkt worden. Bij gewone verkeerscontroles bijvoorbeeld moeten agenten

zich bewust zijn van de sociale dumping in die sector. Alleen inzetten op die controles achteraf is echter onvoldoende. U bent zich daarvan goed bewust. Men kan niet op elke straathoek een agent zetten, hetzelfde geldt voor de sociaal inspecteurs. Wij zien ook, zelfs met alle inspecties, dat het soms nog gewoon doorgaat.

U hebt oplossingen voorgesteld. Voor mij blijft er nog steeds een gezagselement. U sluit ook niet volledig uit om te werken met werknemersstatuten. Uit de hoorzitting bleek, ik denk dat professor Verheyen dat ook zei, dat het belangrijkste is dat de mensen die daar werken, los van hun statuut goede arbeidsvoorwaarden hebben, een inkomen hebben dat deugt en op een redelijke manier kunnen rijden en niet 12 uur per dag aan 1 euro per pakje moeten rondvliegen. Die doelstelling is het belangrijkste. Mensen moeten beschermd zijn. Een zelfstandige kan ook niet rondkomen van 1 euro per pakje, laat staan de socialezekerheidsbijdragen betalen. Het is belangrijk dat er in een minimum wordt voorzien. Ik had wat kritiek op de hoofdelijke aansprakelijkheid, in deze zin dat dit niets verandert aan het statuut. Die mensen moeten een minimale bescherming kunnen genieten, dat is wat er moet veranderen.

Ik sta ook volledig achter de versnelde invoering van de digitale tachograaf voor kleinere bestelwagens. Dat kan heel wat veranderen voor hun arbeidsvoorwaarden. Zij moeten dan ook de rij- en rusttijden respecteren en men vermijdt daarmee een *camionettisering*.

Ik heb nog een bijkomend voorstel, dat ik niet gehoord heb, namelijk om in hogere tarieven te voorzien voor snelle leveringen. Kan dat eventueel mee in het voorstel worden opgenomen? Uit onderzoek blijkt ook dat weinig consumenten verlangen dat hun pakje 's anderendaags 's ochtends voor de deur staat. De mensen zijn wel bereid om twee of drie dagen op hun pakje te wachten. Dat zou een oplossing kunnen zijn om de werkdruk en concurrentiedruk in de sector een beetje te milderden, zodat de pakjeskoeriers op een redelijke manier kunnen werken.

Voor mij is in elk geval het belangrijkste, ook al is het een mix van maatregelen, dat de mensen die er werken beschermd zijn, dat kinderarbeid en mensenhandel worden uitgesloten en dat we eindelijk ook preventief een einde kunnen maken aan die *race to the bottom*, al zullen er zeker nog wel controles nodig zijn.

01.10 **Nathalie Dewulf** (VB): Mevrouw de

minister, bedankt voor uw uitgebreide antwoord. Vorige week zijn er nog zwartwerkers, illegalen en mensen zonder rijbewijs opgepakt. Het is maar best dat er controles gebeuren, en hopelijk blijft er ook gecontroleerd worden, want het is echt nodig.

Het gaat hier om werkgelegenheid, en het belangrijkste daarbij is dat mensen hier kunnen blijven en niet naar het buitenland gaan. We moeten hen hier kunnen houden en hen stimuleren. Ik kijk dus echt uit naar de nieuwe postwet. Hopelijk komt die er na het reces, en in elk geval zo vlug mogelijk, want er moet dringend een oplossing komen.

U sprak over de tachograaf. Is die er al niet in de postwagens? Of was dat vroeger zo?

Nog een laatste punt over de tachografen: vroeger konden die achteruit worden gedraaid. Daar werd mee gesjoemeld, met de uren en zo. Dat moet aangepakt worden.

01.11 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mevrouw de minister, u bent duidelijk geplooid voor het patronaat en Open Vld heeft u daartoe aangezet. De postwet is begraven. Voor mij is dat heel duidelijk. Uw idee over de 70 of 80 % is begraven. Ik begrijp nu ook de boze reacties van de postmensen.

Mevrouw De Sutter, ik zal u een voorbeeld geven. Een paar weken geleden is er bij Infrabel een dodelijk ongeval geweest door met onderaannemers te werken die op hun beurt met onderaannemers werken. U denkt dat op te lossen met wat er nu op tafel ligt. Ik geloof daar niets van.

Ik ben heel boos en ik vind het heel jammer. We hadden er veel hoop op gesteld dat die postwet een stap vooruit zou zijn. Maar de statuten van de mensen zijn niet veranderd. Ik heb hier een boek van de BBTK over mensen die werken bij koerierbedrijven met goede statuten. Daar wilden wij ook voor gaan: voor goede statuten voor de werknemers. Met uw voorstel zal iedereen terug in onderaanneming kunnen werken. Ik heb met veel mensen gesproken die in onderaanneming werken. Weet u wel in welke arbeidsomstandigheden zij moeten werken?

Ik geloof u niet als u zegt dat u nog iets zult proberen te regelen. Ik maak mij heel veel zorgen en ik ben echt niet naïef. Nu hebben ze de mogelijkheid om de wet op alle mogelijke manieren te omzeilen.

De postwet is begraven en voor mij is dat een heel grote ontgoocheling. Voor de vele mensen die erin geloofden dat u iets zou doen, zal er niets veranderen.

01.12 **Jean-Marc Delizée** (PS): Madame la ministre, je retiens de vos réponses qu'il y a des consultations. Pour mon groupe, il est urgent d'intervenir et on peut s'interroger sur la valeur ajoutée de certaines consultations.

Il est sûr que les dérives et l'exploitation sont toujours présentes sur le terrain. Nous pensons qu'il faut s'attaquer aux racines du mal. L'Inspection sociale et la Justice font leur travail, il y a plusieurs procédures en cours avec des arrestations et même des emprisonnements. Malgré cela, les mauvaises pratiques se poursuivent.

Vous dites qu'il faut contrôler et lutter contre le dumping social et je vous rejoins. Mais ce sera insuffisant. C'est du curatif mais il faut du préventif. Si l'intention est là, il faut maintenant passer à l'action. Rien n'est enterré, il n'y a pas de fatalité et il faut continuer à espérer un projet. L'avant-projet est en débat avec l'Université d'Anvers et je ne sais pas à quel stade en est cette réflexion. Nous souhaitons un calendrier précis. Pouvez-vous donner des indications à ce sujet?

01.13 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je rappelle que vous êtes la première à vous attaquer frontalement à ces questions de société qui dépassent largement le cadre de vos compétences. Vous n'avez pas que des alliés dans ce dossier, comme on a pu le constater ces derniers mois.

Je retiens deux points. D'abord les conditions: casser la black box du secteur, renforcer les mesures de contrôle, coordination et sanctions plus fortes pour les infractions sociales ou de sécurité routière. C'est le travail qui est en cours, avec une nécessité d'atterrissage rapide pour pouvoir adresser un message fort à PostNL et consorts et à leurs actionnaires que l'impunité en Belgique est terminée. Si vous êtes des fraudeurs et organisez des activités qui ressemblent à de la criminalité organisée et légale, c'est terminé. Le message doit être très clair et fort de la part du gouvernement. Pour ce faire, on a besoin de mesures concrètes. Elles sont en cours d'élaboration, mais on en a besoin rapidement. Chaque semaine, on a effectivement des révélations.

Ce cadre et cette impunité, qui va être pourchassée au quotidien, doivent aussi être constitutifs d'un *level playing field* où, peu importe les statuts, on garantit au travailleur qui exerce au bout de la chaîne des conditions de travail qui le préservent socialement, mais aussi au niveau de sa sécurité. C'est essentiel.

Concernant le *level playing field*, on entend qu'il y a malheureusement des blocages sur les modalités et qu'il est nécessaire de s'adapter. C'est encore un peu flou sur la manière dont on va pouvoir atterrir. Effectivement, on n'est pas tous d'accord, mais il sera nécessaire d'avoir des premières mesures rapidement avant de revenir avec un cadre plus large. C'est ce que l'on soutient. La liberté d'entreprise ne doit pas se faire aux dépens de nos normes sociales et environnementales.

Par rapport à ce point, la question des prix est fondamentale. La pression organisée sur les prix rend les conditions et la pratique dans le secteur invivable pour ces acteurs. Là aussi, il faut lever des tabous sur la recherche de prix cassés à tout prix, notamment pour les questions de livraison express.

01.14 **Sophie Rohonyi** (DéFI): Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse. À l'instar de mes collègues, je ne doute aucunement de votre volontarisme dans ce dossier et par conséquent, du travail qui est aujourd'hui fourni pour rendre ce secteur plus durable et pour faire en sorte que la concurrence soit toujours plus loyale. Aujourd'hui, il est inacceptable que, sous couvert d'offrir des conditions de livraison qui soient intéressantes pour le consommateur, ce soit les travailleurs qui trinquent et que les principes élémentaires du droit du travail ne soient pas respectés par les entreprises avec, comme vous l'avez dit, des conditions de travail toujours plus dangereuses, des accidents parfois mortels qui auraient dû être évités, des cadences infernales, des pauses toilette chronométrées, des fouilles au corps parfois à l'entrée des entreprises, etc. Je suis heureuse qu'il y ait une loi en préparation.

Vous avez expliqué les étapes, les avis et les consultations qui sont en cours. Je m'en réjouis, mais je me dois de regretter, comme mes collègues, que cette loi ne répond pas à l'urgence d'apporter une solution par rapport à cette situation. Pendant que vous faites des consultations, les abus se poursuivent. Vous avez énuméré certaines mesures-clés, mais je reste sur ma faim, notamment concernant les quatre

points suivants.

Premièrement, pour ce qui concerne les collaborations en cours, vous avez expliqué qu'un travail était fait avec l'Université d'Anvers. Il aurait été intéressant de savoir si d'autres universités avaient aussi leur mot à dire ou ont répondu ou pas à la consultation publique.

Deuxièmement, pour ce qui concerne le calendrier de travail, vous dites que le projet pourrait être adopté dans les semaines à venir. Cela veut-il dire qu'il pourrait être adopté avant ou après les vacances parlementaires? Vous avez évoqué une analyse d'impact économique de l'IBPT qui a été discutée en Conseil des ministres. Une étape importante a donc été franchie. Cela signifie-t-il que l'on peut espérer voir ce projet atterrir au Parlement avant les vacances parlementaires?

Troisièmement, pour ce qui concerne le contrôle des lois en vigueur, en particulier, celles relatives au travail des mineurs, je ne vois pas bien où en est l'état des travaux. Pourtant, cette task force doit pouvoir s'exprimer avant le dépôt de ce projet.

Quatrièmement, en ce qui concerne le coût des livraisons, vous dites que le coût social, économique et écologique doit être facturé. Je suis tout à fait d'accord avec vous sur ce point, et je ne peux que vous suivre quand vous parlez de fixation de prix minimum. On sait que, tant qu'il y aura des livraisons gratuites ou quasi gratuites, le problème ne sera jamais résolu. Mais il faut aussi agir en amont en faisant en sorte de réduire le coût en tant que tel en sensibilisant, par exemple, à l'empreinte carbone de ces livraisons. Il faut, selon moi, vraiment sensibiliser la population sur cette question. En tout cas, on ne peut que constater que ce secteur est l'un des seuls à pouvoir s'être enrichi durant cette crise. La moindre des choses de sa part est donc de mettre la main au portefeuille pour investir dans la sécurité de ses travailleurs et travailleuses.

01.15 **Petra De Sutter**, ministre: Monsieur le président, je souhaiterais revenir sur quelques éléments, sans rouvrir le débat que nous venons d'avoir.

J'espère que tout le monde est convaincu du fait qu'on continue, qu'on avance et que notre ambition n'a pas du tout changé.

Mevrouw Dewulf, de tachograaf is op dit moment wettelijk verplicht bij vrachtwagens, niet bij bestelwagens. De invoering van een digitale tachograaf, die niet teruggedraaid kan worden,

kan inderdaad een hulpmiddel zijn om de rij- en rusttijden te controleren. We nemen dat element dus zeker mee.

Monsieur Delizée, concernant le calendrier, demain nous avons une réunion intercabine. Ce que je propose ici y sera soumis demain et nous continuerons jusqu'à ce que nous ayons un accord de principe avant l'été pour commencer à écrire les textes de changement de la loi. Cela demande du travail et c'est un travail de précision.

Non, on ne viendra pas avec les textes au Parlement avant les vacances, madame Rohonyi. Ce n'est pas possible parce qu'on a besoin de continuer le travail sur le principe.

Pour terminer, la durabilité écologique est un autre projet sur lequel nous travaillons. Nous viendrons bientôt avec des propositions. S'ils sont liés, ce sont toutefois des projets distincts. Nous ne voulons pas tout rassembler car c'est déjà assez difficile comme cela mais nous y travaillons.

Le président: Le débat d'actualité est clos.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 **Samengevoegde vragen van**

- **Barbara Pas** aan **Annelies Verlinden** (Binnenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen) over "De massale overtreding van de taalwetgeving door bpost in de Brusselse postkantoren" (55025919C)

- **Michael Freilich** aan **Petra De Sutter** (VEM Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven) over "De taalbeheersing van de postbodes" (55028654C)

02 **Questions jointes de**

- **Barbara Pas** à **Annelies Verlinden** (Intérieur et Réformes institutionnelles) sur "La violation massive de la législation linguistique par bpost dans les bureaux de poste bruxellois" (55025919C)

- **Michael Freilich** à **Petra De Sutter** (VPM Fonction publique et Entreprises publiques) sur "Les connaissances linguistiques des facteurs" (55028654C)

De voorzitter: De heer Freilich is afwezig.

02.01 **Barbara Pas** (VB): Mevrouw de minister, u hebt op mijn schriftelijke vraag geantwoord en daaruit blijkt dat de situatie inzake de taalkennis van de postbedienden die zijn tewerkgesteld in de Brusselse postkantoren onthutsend is. Van de 2.767 personen die tewerkgesteld zijn in de