

F Loi services postaux 2 A1
MH/JC/JP
897-2023

Bruxelles, le 1^{er} mars 2023

AVIS

sur

**L'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**

Le 23 janvier 2023, Mme Petra De Sutter, Vice-Première ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques, des Télécommunications et de la Poste, a demandé l'avis du Conseil Supérieur des Indépendants et des PME sur l'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.

Après consultation des organisations professionnelles et interprofessionnelles concernées et après une réunion de la commission Politique générale PME le 1^{er} février 2023, le Bureau du Conseil Supérieur a émis en urgence le 1^{er} mars 2023 l'avis suivant.

CONTEXTE

Le présent avant-projet de loi vise à : 1) améliorer les conditions de travail de tous les livreurs de colis en Belgique, 2) lutter contre la fraude sociale et fiscale et 3) assurer une concurrence loyale. En outre, il veut prévoir une base légale pour un arrêté royal « boîte à colis ». Concrètement, cet avant-projet 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 d'informations, une compensation minimale et des sanctions supplémentaires.

Le présent avant-projet constitue une alternative à l'avant-projet de loi précédent modifiant l'article 5 de la loi du 26 janvier 2018 relative aux services postaux pour prévoir un pourcentage de travailleurs salariés dans le secteur de la livraison de colis en Belgique, qui visait à lutter contre la fraude sociale dans le secteur de la livraison de colis en obligeant les prestataires de services postaux à faire, pour la distribution de colis en Belgique, appel exclusivement à des personnes qu'ils emploient en vertu d'un contrat de travail ou, lorsque le recours au travail intérimaire est autorisé, à des travailleurs intérimaires, à concurrence d'un pourcentage minimum, fixé à 20% à partir du 1er janvier 2023, à 50% à partir du 1er janvier 2024 et à 80% à partir du 1er janvier 2025, notamment. Au début de l'année 2022, une consultation a été organisée sur ledit avant-projet, dans le cadre de laquelle le Conseil Supérieur a émis un avis négatif sur celui-ci.¹ Plus tard cette même année, la Ministre a décidé d'abandonner cette piste et l'avant-projet actuellement soumis pour avis a donc été élaboré comme alternative. Dans le cadre de la préparation de cet avant-projet, plusieurs réunions ont déjà eu lieu entre le Conseil Supérieur, ses membres concernés et les cabinets chargés du dossier.

POINTS DE VUE GÉNÉRAUX

1. Agir sur la base d'informations objectives et en dialogue avec les partenaires sociaux

Le Conseil Supérieur rappelle ici le point de vue formulé dans son avis précédent en la matière, à savoir qu'il convient certainement de combattre les abus, mais que cela doit se faire sur base d'informations objectives et en dialogue avec les partenaires sociaux. L'exposé des motifs reprend un certain nombre de suppositions et de conjectures sans base factuelle. Il est fait référence dans une large mesure à la couverture médiatique. Les chiffres des services de contrôle démontrent pourtant que le secteur de la distribution de colis n'est certainement pas le

¹ Avis n° 876 du CSIPME du 4 avril 2022 (entériné par l'Assemblée plénière du Conseil Supérieur le 17 mai 2022) sur un avant-projet de loi modifiant l'article 5 de la loi du 26 janvier 2018 relative aux services postaux pour prévoir un pourcentage de travailleurs salariés dans le secteur de la livraison de colis en Belgique. (disponible en ligne via [ce lien](#))

dernier de la classe. En effet, dans les chiffres du SIRS de l'année 2022, le secteur de la distribution de colis ne figure pas dans le top 15 des secteurs où il y a le plus grand nombre d'infractions. Le pourcentage de contrôles positifs est passé de 33% en 2021 à 27% en 2022. A cet égard, il convient de souligner que cette diminution a été réalisée dans le cadre de la législation existante, ce qui démontre qu'aucune mesure supplémentaire dans la loi postale n'est nécessaire. Qui plus est, il n'y a presque aucune différence non plus entre la distribution de colis et le reste du secteur du transport routier. Pour ces raisons, le Conseil Supérieur réitère sa demande de prendre des décisions sur base de données objectives relatives à la fraude sociale effectivement constatée au sein du secteur. En effet, ce sont les données chiffrées relatives aux constats faits par les services d'inspection, aux infractions finalement avérées et aux condamnations qui doivent servir de base à un dialogue avec les partenaires sociaux concernés au sujet des mesures à prendre.

L'interdiction de l'abus de dépendance économique (introduite dans le Code de droit économique via la loi B2B) pour combattre les abus éventuels est un aspect sur lequel le Conseil Supérieur lui-même insiste. D'un autre côté, il est permis de se demander si cette dépendance économique dans le secteur de la distribution de colis existe réellement. Il y a en effet une grande pénurie de chauffeurs. Les sous-traitants indépendants ont donc certainement la possibilité de changer de statut s'ils le souhaitent et de se faire embaucher en tant que travailleur salarié.

Le Conseil Supérieur souhaite ici en outre attirer l'attention sur les points de vue formulés lors des réunions préparatoires organisées avec d'une part lui-même, ses membres et les représentants des travailleurs, et d'autre part, les cabinets concernées. Il rappelle également le point de vue commun de la commission paritaire 140.03 du 3 novembre 2022 relatif au transport de colis en Belgique et aux projets d'adaptation de la législation postale par la Ministre De Sutter. Le Conseil Supérieur constate que ces points de vue formulés précédemment n'ont guère été pris en compte. Si des problèmes structurels potentiels en matière de fraude sociale sont constatés au sein d'un secteur, mais que tant la représentation patronale que syndicale s'opposent aux mesures proposées en invoquant des arguments pertinents, il est remarquable que le gouvernement continue à suivre la piste qu'il a choisie et laisse de côté la solution proposée par les partenaires sociaux. Le Conseil Supérieur appelle dès lors à un dialogue avec les partenaires sociaux, dans le cadre duquel il est effectivement tenu compte de leurs points de vue.

2. Ne pas présenter les PME et la sous-traitance sous un jour défavorable

Dans l'exposé des motifs, les PME et le travail en sous-traitance sont présentés sous un mauvais jour.

Ainsi, il est affirmé dans l'exposé des motifs que "cette absence de représentation des travailleurs et des moyens de contrôle interne" dans les entreprises de taille réduite "favorise non seulement une détérioration sans opposition des conditions de travail, mais constitue également un terreau fertile pour la fraude sociale et fiscale". À un autre endroit, il est indiqué que "le nombre très important de petites entreprises parmi les prestataires de services postaux et l'absence de représentation syndicale des livreurs rend le contrôle du respect de la législation sociale et fiscale difficile". De telles affirmations dans un exposé des motifs, qui vont en outre bien au-delà du seul secteur de la distribution de colis, sont complètement erronées et tout à fait inacceptables selon le Conseil Supérieur. Les PME sont l'épine dorsale de notre économie.

Prétendre que pour une bonne application des réglementations sociales et fiscales, il faut de grandes entreprises et une représentation syndicale va totalement à l'encontre de l'idée de stimuler et de soutenir l'entrepreneuriat dans notre pays.

La sous-traitance est également décrite à tort sous un jour très défavorable. En effet, dans beaucoup de secteurs économiques, il est fait appel à la sous-traitance en raison du besoin de flexibilité ou de connaissances spécialisées. De nombreuses PME sont actives via la sous-traitance. Il s'agit d'une forme correcte et utile d'entreprise. Dans le cadre du transport routier, elle est en outre réglementée par la loi depuis 1967.

Dans l'exposé des motifs il est également indiqué que certains abus sont connus depuis des années sans que le secteur n'ait adopté des mesures d'autorégulation, ce qui est inexact. Depuis le Plan pour une Concurrence loyale (PCL) de 2016, les partenaires sociaux demandent conjointement, entre autres, des ressources supplémentaires pour les services d'inspection, des contrôles ciblés et de meilleure qualité (certainement aussi sur les véhicules de moins de 3,5 tonnes qui constituent le choix par excellence pour la livraison de colis) ainsi qu'une professionnalisation plus poussée du secteur par le biais l'introduction d'une licence de transport indépendamment de la charge utile du véhicule utilisé. Certains des éléments convenus dans ce PCL n'ont tout simplement pas encore été réalisés. De plus, la législation existante limite les possibilités d'effectuer certains contrôles (par exemple: la vérification des déclarations Dimona, les contrôles d'identité) de manière structurelle. Le secteur préconise depuis longtemps d'établir un dialogue à ce sujet.

Selon le Conseil Supérieur, la référence qui est faite dans l'exposé des motifs à la règle des 80% existante aux Pays-Bas est trompeuse, puisqu'elle ne concerne que la distribution de courrier dans le cadre du service postal universel. En Belgique, ces services sont assurés à 100% par des travailleurs salariés.

3. Utiliser la législation existante applicable au secteur du transport

Dans ce cadre, le Conseil Supérieur réitère également son point de vue selon lequel il convient de faire usage de la réglementation existante applicable au secteur du transport. Les finalités envisagées par l'avant-projet de loi soumis pour avis ne nécessitent pas de réglementations supplémentaires. L'élargissement de la loi postale ne s'impose en aucun cas. Contrairement à ce qui est affirmé dans l'exposé des motifs, le Conseil Supérieur estime que la législation existante applicable au secteur du transport suffit.

Comme expliqué dans l'avis précédent mentionné ci-dessus, il existe un cadre réglementaire suffisant pour combattre les abus. Il va de soi qu'il convient de contrôler le respect de cette réglementation et d'assortir le non-respect des sanctions nécessaires. Affirmer que cette réglementation existante ne suffit pas puisqu'elle ne permet pas d'éviter les infractions, est un raisonnement erroné. Si de nouvelles réglementations sont adoptées sans les assortir d'une politique effective en matière de contrôle et de sanctions, elles n'auront pas non plus l'effet souhaité. La solution ne consiste pas à adopter une nouvelle réglementation, mais à appliquer l'existante.

L'exposé des motifs indique qu'il est difficile d'effectuer des contrôles parce que les centres de distribution ne sont pas connus. Pourtant, toutes les unités d'établissement d'une entreprise sont reprises dans la BCE. Sinon, il suffit d'obliger les prestataires de services postaux de communiquer leurs centres de distribution, si nécessaire par le biais d'une modification législative limitée.

Dans l'exposé des motifs figure également que la loi postale ne contient aucune disposition spécifique relative aux conditions de travail des livreurs de colis. C'est logique, car il existe à cette fin toutes les réglementations dans le domaine du travail et du bien-être ainsi que les CCT relatives aux conditions de travail et de rémunération. Chaque mille, chaque kilomètre relève du secteur du transport routier de marchandises pour compte de tiers. Pour ce secteur, la CP 140.03 est bel et bien compétente pour les conditions de travail et de rémunération des travailleurs, quel que soit le type de véhicule utilisé.

L'exposé des motifs affirme que la loi sur le transport ne s'applique pas aux services de distribution de colis. Le Conseil Supérieur estime que cela n'est pas correct. Les transports postaux effectués dans le cadre d'un régime de service universel sont en effet exclus du champ d'application de la législation relative aux transports. Cela est toutefois sans importance, étant donné qu'il s'agit ici de la distribution de colis n'appartenant pas au service universel. La convention CMR ne s'applique pas aux transports effectués conformément aux conventions postales internationales. La loi du 15 juillet 2013 relative au transport, quant à elle, ne s'applique pas aux transports postaux effectués dans le cadre d'un régime de service universel. Toutefois, les deux réglementations précitées s'appliquent à la distribution de colis. La loi relative au transport, y compris la disposition portant sur le prix abusivement bas, s'applique à tout indépendant en personne physique qui effectue une activité de transport pour compte de tiers avec un véhicule dont la charge utile excède 500 kg (soit la charge utile d'une voiture de tourisme standard). En outre, le secteur du transport plaide depuis des années pour une professionnalisation de l'ensemble du secteur ainsi que pour l'extension de l'obligation d'autorisation à tous les transports, quelle que soit la charge utile du véhicule.

4. Les mesures proposés ne sont ni nécessaires, ni proportionnelles, ni efficaces

Vu que les objectifs visés peuvent également être réalisés par le biais de la réglementation existante, le Conseil Supérieur estime que les mesures envisagées ne sont pas nécessaires. Selon lui, elles ne sont certainement pas non plus proportionnelles. Tout d'abord, elles sont imposées à tous les opérateurs d'un secteur au sein duquel seulement un petit nombre d'acteurs commettent des infractions. À cela s'ajoute que ces mesures s'appliqueront aussi aux entreprises actives dans le transport des marchandises qui ne livrent des colis que de manière sporadique mais qui n'appartiennent donc absolument pas au secteur de la distribution de colis. En second lieu, l'ensemble des mesures proposées constitue une limitation et une charge administrative et financière pour les PME qui est disproportionnée par rapport aux objectifs ciblés. Par conséquent, le Conseil Supérieur est d'avis que les mesures proposées ne sont pas compatibles avec le droit de l'UE, contrairement à ce qui est affirmé dans l'exposé des motifs.

En outre, le Conseil Supérieur estime que ces mesures ne sont pas non plus efficaces. Par conséquent, elles engendreront des charges administratives et des coûts de fonctionnement considérables pour les entreprises concernées. De plus, ces mesures risquent d'entraîner un désavantage concurrentiel pour les entreprises belges par rapport aux entreprises étrangères. Il est possible de rendre les règles applicables à la distribution de colis en Belgique par des services étrangers, mais en pratique, ce n'est pas contrôlable. Les sièges de ces livreurs de colis et leurs centres de distribution ne sont pas situés sur le territoire belge, de sorte qu'il ne sera pas possible d'y effectuer des contrôles.

5. Limiter en tout cas le champ d'application à la distribution de colis

L'article 9 de l'avant-projet stipule que seuls les prestataires de services postaux qui exercent des activités postales sous le code NACE 53100 et 53200 peuvent effectuer la notification auprès de l'IBPT. Ce même article établit que la prestation d'un service de distribution de colis en Belgique ne peut être entamée qu'après notification à l'IBPT. L'article 2 précise qu'un colis est un envoi postal contenant des marchandises, avec ou sans valeur commerciale, autre qu'un envoi de correspondance, d'un poids maximum de 31,5 kg. La loi postale, quant à elle, définit un envoi postal comme un envoi portant une adresse sous la forme définitive dans laquelle il doit être acheminé par le prestataire de services postaux et dont le poids n'excède pas 31,5 kg.

Ce qui précède signifie que toutes les entreprises de transport qui acheminent des marchandises ou des colis dont le poids est inférieur à 31,5 kg seront également assujetties à cette réglementation, même si elles n'effectuent de tels transports que de manière sporadique. Toutes les marchandises transportées portent une adresse, vu qu'elles sont accompagnées de documents de transport. Cela signifierait donc que presque toutes les entreprises de transport devraient se faire enregistrer de manière complémentaire sous ce code NACE 53200 et effectuer une notification à l'IBPT si elles souhaitent continuer à transporter des colis ou des marchandises d'un poids inférieur à 31,5 kg. Elles devront également répondre à toutes les autres obligations prévues par l'avant-projet de loi. Il est évident que ceci est totalement inacceptable. Ce n'est probablement pas non plus l'objectif poursuivi, étant donné que dans l'exposé des motifs, il est indiqué que seule la distribution de colis (« last mile ») est visée. La loi postale définit ladite distribution comme le processus allant du tri au centre de distribution jusqu'à la remise des envois postaux aux destinataires. Toutefois, cette définition ne permet pas d'exclure les autres entreprises de transport. En outre, la notion de "last mile" ne peut être utilisée pour faire une distinction entre la livraison de colis et les autres entreprises de transport.

Si les mesures proposées dans le cadre de la loi postale devaient tout de même être adoptées, il serait alors impératif de les limiter au secteur de la distribution de colis proprement dit. Il conviendrait d'exclure les autres entreprises du secteur du transport de marchandises de ce champ d'application. Cela pourrait se faire en précisant dans l'avant-projet que seules les entreprises dont l'activité principale relève des codes NACE 53100 ou 53200 entrent dans le champ d'application. Ainsi, les autres entreprises pourraient encore transporter de manière occasionnelle des colis ou des marchandises avec un poids inférieur à 31,5 kg.

REMARQUES RELATIVES AUX MESURES SPÉCIFIQUES

Comme expliqué plus haut dans le présent avis, l'avant-projet de loi vise un large éventail de mesures. Ci-dessous, le Conseil Supérieur formule quelques remarques spécifiques relatives à certaines de ces mesures.

1. Présomption de responsabilité

L'article 3 de l'avant-projet prévoit une présomption de responsabilité. Il stipule en effet que la responsabilité du prestataire de services postaux signifie que tout manquement aux exigences essentielles visées 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'a pas effectué la notification à l'IBPT, le donneur d'ordres ne peut pas renverser la présomption. Dans d'autres cas, il ne peut la renverser que s'il est en mesure de démontrer qu'il n'a pas été négligent dans le contrôle du respect des exigences essentielles.

Le Conseil Supérieur tient à émettre plusieurs réserves sur la manière dont la responsabilité en chaîne a été développée dans ce cadre.

Divers secteurs connaissent une responsabilité en chaîne, mais dans aucun secteur celle-ci ne va aussi loin. Normalement, elle reste limitée à la responsabilité en matière de dettes salariales, fiscales et sociales. Le secteur du transport routier est déjà soumis à une responsabilité en chaîne étendue. En effet, la loi relative au transport prévoit une coresponsabilité pénale pour l'établissement des lettres de voiture, pour le travail à des "prix abusifs" ainsi que pour une série d'autres infractions. Toutefois, la responsabilité proposée dans le contexte actuel est excessive. Il est impossible pour le donneur d'ordres de vérifier lui-même que son sous-traitant ne commet pas de telles infractions.

En outre, la présomption peut uniquement être renversée s'il peut être démontré qu'un contrôle suffisant a été effectué. Toutefois, il n'est pas du tout clair quel degré de contrôle est alors censé être exercé, ni de quelle manière concrète. De plus, la législation sur les relations de travail impose des contraintes quant au contrôle pouvant être exercé sur un sous-traitant.

Une disposition en matière de sanctions doit toujours être interprétée de manière restrictive et doit être suffisamment accessible et précise pour que les personnes auxquelles elle s'applique sachent suffisamment clairement quels actes et omissions peuvent entraîner leur responsabilité pénale. En outre, des infractions aux dispositions du Code pénal social ne peuvent être commises que par l'employeur, son préposé ou son mandataire. Ces incriminations ne peuvent être étendues. Par conséquent, le Conseil Supérieur estime que la responsabilité proposée n'est pas acceptable d'un point de vue juridique non plus.

2. Mesures de prévention

L'article 4 de l'avant-projet de loi prévoit un certain nombre de mesures de prévention, notamment la désignation d'un coordinateur qui doit informer les livreurs de colis de leurs droits et obligations, fournir des informations et une formation adéquate et rédiger un plan de vigilance. Dans ce cadre, le Conseil Supérieur estime qu'il convient en tout cas de prévoir que les entreprises disposant d'une licence de transports dans le cadre la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route soient exemptées de cette obligation. En effet, elles disposent obligatoirement d'un gestionnaire de transport pouvant assumer ce rôle. Pour les intermédiaires, il conviendrait qu'il puisse s'agir de la personne disposant de l'aptitude professionnelle.

3. Enregistrement du temps et temps de conduite

Les articles 5 et 6 prévoient l'introduction d'un système d'enregistrement du temps de conduite.

En premier lieu, le Conseil Supérieur attire l'attention sur les charges administratives et les frais importants que la mise en place et l'utilisation d'un tel système impliqueront pour les PME, et certainement lorsqu'il s'agit de sous-traitants travaillant pour plusieurs donneurs d'ordres.

Il convient en tout cas d'exempter les véhicules équipés d'un tachygraphe de cette obligation. Pourtant, les données collectées par le tachygraphe sont plus limitées que celles devant être collectées par le système d'enregistrement du temps de conduite prévu par l'avant-projet. L'objectif ne doit en aucun cas être que les entreprises utilisant un tachygraphe doivent acheter et utiliser un outil supplémentaire en plus de celui-ci. L'article 7, qui instaure un temps de conduite maximal obligatoire, prévoit toutefois une exemption pour des véhicules soumis à l'utilisation obligatoire d'un tachygraphe. Une telle exemption doit également être prévue pour l'utilisation du système d'enregistrement du temps. En outre, il convient dans les deux cas d'étendre cette exception à l'utilisation volontaire du tachygraphe avant 2026.

En ce qui concerne le développement du système d'enregistrement du temps de conduite, pendant une phase de transition, les entreprises sont obligées de développer elles-mêmes des systèmes liés à des bases de données informatiques tenues par elles-mêmes. Cela permettra aux autorités d'avoir le temps de développer une base de données centrale à laquelle les systèmes d'enregistrement des entreprises devront être reliés après la phase de transition. Le Conseil Supérieur estime inacceptable que les autorités attendent des entreprises qu'elles développent de tels systèmes et bases de données dans un délai court alors qu'elles ont elles-mêmes besoin de plus de temps pour développer la base de données centrale. Une fois cette base de données centrale mise en place, les entreprises devront alors réadapter leurs systèmes afin que ceux-ci puissent être liés à ladite base de données centrale. L'article 5 de l'avant-projet de loi stipule que le prestataire de services postaux doit mettre le système d'enregistrement du temps de conduite à la disposition des sous-traitants auxquels il fait appel. Il ne faut pas perdre de vue que dans le secteur de la livraison de colis, les donneurs d'ordre ne se limitent pas à un certain nombre de grands acteurs. Dans certains marchés de niche (par exemple, la livraison de colis médicaux ou la livraison de colis avec des coursiers à vélo), des PME sont également actives, qu'elles travaillent ou non avec des sous-traitants. Pour ces petites entreprises, développer et implémenter un tel système d'enregistrement du temps de conduite est totalement irréalisable. Par conséquent, le Conseil Supérieur estime qu'il conviendrait que les autorités développent elles-mêmes un système d'enregistrement et une base de données centrale qu'elles devront mettre gratuitement à la disposition des entreprises.

Le temps de conduite maximal imposé par l'article 7 soulève également un certain nombre de questions. Le Conseil Supérieur se demande si cet aspect n'est pas en contradiction avec la législation et les CCT existantes. En outre, il n'est pas clair ce qu'il convient d'entendre exactement par temps de conduite et comment cela peut se dérouler en pratique. Faut-il systématiquement éteindre l'enregistrement du temps de conduite quand on s'arrête afin de livrer un colis? Dans le cadre de l'enregistrement du temps, il faut en outre enregistrer les horaires de travail. Qu'entend-on exactement par là et quel est le rapport entre les horaires de travail et les notions de temps de travail et de temps de disponibilité bien connues dans le secteur ?

4. La compensation minimale

L'article 12 prévoit une compensation minimale. Il prévoit également une dérogation pouvant être obtenue si l'on peut prouver que la compensation payée est socialement équitable.

En premier lieu, le Conseil Supérieur souhaite attirer l'attention sur ce qui est selon lui une affirmation erronée dans l'exposé des motifs. Il est en effet indiqué que la notion de "prix abusivement bas" (dans la loi sur le transport) ne couvre pas un prix insuffisant pour couvrir le coût d'une rémunération équitable des livreurs indépendants, tant que ceux-ci ne sont pas protégés par la réglementation sociale. Selon le Conseil Supérieur, il s'agit là d'une

interprétation trop étroite de cette disposition car celle-ci couvre bel et bien les rémunérations à payer aux sous-traitants indépendants. Il estime par conséquent qu'il n'est pas nécessaire de prévoir une disposition relative à la compensation minimale dans la loi postale, mais qu'il est parfaitement possible de faire usage de la disposition existante dans la loi sur le transport. En outre, il existe à cette fin un outil de calcul prêt à l'emploi développé par l'Institut Transport routier et Logistique Belgique (ITLB) en collaboration avec l'Université d'Anvers². La méthode de travail permet d'effectuer un contrôle qui tient compte de la spécificité de chaque entreprise.

L'introduction d'une compensation minimale, identique pour toutes les entreprises, entrave en outre le fonctionnement sain du marché. Les entreprises ont également la possibilité de réduire leurs prix en travaillant de manière plus efficiente et plus innovante tout en respectant leurs obligations sociales et fiscales. Dans certains cas, une compensation minimale est en outre susceptible d'engendrer une pression à la baisse sur les prix.

Il n'est pas du tout clair non plus comment le niveau exact de cette compensation minimale sera déterminé. Les entreprises peuvent être très hétérogènes, mais l'activité de livraison de colis peut également l'être. S'il s'agit de livrer de nombreux colis dans de petites zones à population dense, il sera possible de travailler à moindre coût que lorsqu'il faut livrer quelques colis seulement dans des régions à faible population. Par conséquent, le Conseil Supérieur ne pense pas qu'il soit possible de fixer une seule compensation minimale commune et correcte pour toutes les entreprises, ni même de fixer un nombre limité de compensations minimales.

Le Conseil Supérieur est également préoccupé par la possibilité d'obtenir une dérogation si l'on prouve que la compensation payée est socialement équitable. Bpost dispose d'avantages concurrentiels par rapport aux autres acteurs du marché de la distribution de colis. Par exemple, leurs facteurs sont rémunérés à un niveau inférieur à celui des travailleurs couverts par la CP 140.03. S'ils obtiennent ensuite, sur base de ces salaires moins élevés, en outre une dérogation à la compensation minimale, il y aura un avantage concurrentiel déloyal supplémentaire vis-à-vis des entreprises privées.

Dans ce cadre, le Conseil Supérieur réitère enfin son plaidoyer pour une sensibilisation sociale plus large. Rendre la livraison de colis plus durable d'un point de vue environnemental et social exige également une attitude différente de la part des consommateurs. Il conviendrait que les autorités prennent des actions pour faire comprendre aux consommateurs que le transport gratuit n'existe pas, afin de réduire la pression sur les prix dans le secteur de la distribution de colis.

CONCLUSION

Le Conseil Supérieur émet un avis négatif sur le présent avant-projet de loi. Les mesures proposées ne sont ni nécessaires, ni proportionnelles, ni efficientes. La législation existante suffit, mais il manque un bon contrôle. Le Conseil Supérieur invite le gouvernement à agir sur base de données objectives et d'un réel dialogue avec les partenaires sociaux.

² <https://road-cost.uantwerpen.be/>