

Voor 16h besteld, morgen geleverd. De sociale fraude krijgt u er gratis bij.

Met oog op een groter choque-effect had de titel van mijn openingsrede ook kunnen luiden :

Heeft u kinderarbeid liefst in een grote of kleine verpakking ? En mag het iets meer zijn, dan voeg ik er nog wat uitbuiting aan toe?

Toegegeven, het is choquerend. Maar soms is een choque-effect nodig om *awareness* te creëren.

*Geachte genodigden in al jullie graden en hoedanigheden,
Waarde confraters,*

1. INTRO

Ik ben hier vanavond niet om het met u te hebben over het weinige aantal vrouwen aan de top van de advocatuur, noch over het glazen plafond of de loonkloof. Nochtans allemaal onderwerpen waarover ik als jonge vrouwelijke advocate wel een boompje kan opzetten.

Nee, ik wil het met u hebben over een onderwerp waarvoor ik mijn hand in het vuur steek dat u er al mee in aanraking bent gekomen. Het is een onderwerp dat méérmaals de pers heeft gehaald én op het punt staat voor een ware ommeslag in het sociaal recht te zorgen, minstens in de transportsector, m.n. de saga van de postorderbedrijven !

En daarvoor start ik met een zijsprong naar mijn andere job, die ik met veel passie volbreng, namelijk doceren aan de PXL.

Sinds 2014 geef ik onder meer het vak Sociale Wetgeving aan derdejaarsstudenten Office Management van de PXL Hogeschool te Hasselt. De lessen Sociale wetgeving geef ik vooral met als doel het aanreiken van de nodige handvaten voor de nakende start van de studenten op de arbeidsmarkt.

Een jaarlijks wederkerende examenvraag die ik voorleg aan deze studenten is een casus waarbij de student wordt gevraagd zijn of haar oordeel te vellen over een aanvraag tot sociale ruling. Ze krijgen van mij een real life case die in de voorbij jaren aan de Commissie Sociale ruling werd voorgelegd, waarbij de aanvrager de nodige feitelijke gegevens meedeelt over de samenwerking en toelicht hoe de samenwerking met zijn contractspartij er dagdagelijks aan toegaat.

De studenten moeten de samenwerking kwalificeren en zich uitspreken over het meest passende statuut voor de samenwerking tussen partijen. Of, eenvoudig gesteld : is het een samenwerking van zelfstandige aard of betreft het een samenwerking tussen werkgever en werknemer ?

In zijn of haar antwoord dient de student vooreerst blijk te geven van de kennis van de algemene criteria van de Arbeidsrelatiewet van 27/12/2006, die men vervolgens moet aftoetsen aan de feitelijke gegevens.

Die algemene criteria van de Arbeidsrelatiewet zijn de volgende : het is overigens van belang dat u deze criteria het komende half uur even onthoudt, want u zal zien dat ik hier straks op terugkom :

- Kwalificatie van de relatie door de partijen zelf (= de wil van partijen);
- Vrijheid van organisatie van het werk;
- Vrijheid van organisatie van de werktijd;
- De mogelijkheid een hiërarchische controle uit te oefenen.

Deze algemene criteria zijn aldus bepalend voor de beoordeling van een aanvraag tot sociale ruling en bijgevolg voor de keuze tussen het statuut van zelfstandige dan wel van werknemer. Dat er daarnaast, in verschillende sectoren, nog bijkomende criteria en wettelijke vermoedens bestaan, zou mijn studenten office management te ver leiden, maar licht ik even verderop in mijn uiteenzetting nog toe.

Het was afgelopen jaar met veel afgrijzen en lichte teleurstelling, dat ik het antwoord van een studente las dat zij, na toepassing van de 4 criteria en na uiteraard rijp beraad, adviseerde om te gaan voor het statuut van 'schijnwerknemer'.

Verdorie, die heeft het niet begrepen dacht ik ...

Mocht er vanavond iemand in het publiek zitten die het antwoord 'schijnwerknemer' nog niet zo slecht vindt, even de volgende verduidelijking: men werkt ofwel op zelfstandige basis samen, ofwel d.m.v. een arbeidsovereenkomst. Alles daartussen, de schijnwerknemers en de schijnzelfstandigen, zijn net de probleemsituaties die men wil vermijden. Dat zijn gevallen waarbij men zich tracht voor te doen als werknemer of zelfstandige, maar in feite net het tegenovergestelde blijkt te zijn.

De redenen voor partijen om een dergelijke 'schijn' te creëren kunnen divers zijn : men wil zich oneigenlijk de voordelen van het werknemersstatuut toe-eigenen (denk aan de 'betere' sociale zekerheid), men wil vanuit opdrachtgeverszijde de 'hoge' socialezekerheidsbijdragen vermijden, enzoverder. Met dergelijke schijn-statuten ondergraaft men als het ware de solidariteit waarop ons hele socialezekerheidssysteem gebaseerd is.

Wist ik veel dat deze studente op dit examen Sociale Wetgeving op dezelfde piste zat als Petra De Sutter, federaal minister van o.m. overheidsbedrijven, telecomunicatie en Post in diens voorstel tot aanpassing van de Postwet ?

2. SOCIALE INSPECTIE BIJ GLS EN POSTNL

Maar vooraleer ik dat bruggetje kan maken, moet ik u tekst en uitleg geven bij een andere gebeurtenis van het afgelopen jaar. Of beter bij meerdere gebeurtenissen van het afgelopen jaar. Want oja, substituut-arbeidsauditeur Gianni Reale van het arbeidsauditoraat Antwerpen, afdeling Mechelen zou het niet laten bij slechts één enkele inval bij slechts één enkel postorderbedrijf. Nee, dhr. Reale zou deze bedrijven het voorwerp maken van, wat ik noem zijn levenswerk, hoewel hij dat 'overdreven' vindt.

Feit is wel dat we sinds de talrijke onderzoeken minstens kunnen spreken van 'de saga van de postorderbedrijven'. En als advocaat arbeidsrecht heb ik dit uiteraard met zeer veel interesse gevolgd.

U heeft wellicht in het nieuws vernomen dat er meerdere invallen door de inspectiediensten gebeurden, dat er meerdere depots werden bezocht waarvan sommige ook verzegeld werden en dat

er zelfs 9 mensen werden opgepakt. Heeft u het niet in het nieuws vernomen, dan heeft u misschien gemerkt dat uw pakje rond de kerstperiode met enige vertraging werd geleverd ?

De lijst van inbreuken die de inspectiediensten konden vaststellen werd langer en langer naargelang er meerdere controles plaatsvonden. Er was sprake van : inbreuken op de deeltijdse arbeid, overschrijding van de arbeidsduurgrenzen, zwartwerk, illegale tewerkstelling, – u merkt het wellicht, ik ga in crescendo – want ineens was er ook sprake van ... kinderarbeid ! Naast sociaalrechtelijke inbreuken was er ook sprake van belastingfraude, het gebruik van BTW-carrousel, mensenhandel en het leiden van criminele organisaties.

Voor mezelf, en in het licht van de uiteenzetting van vanavond, zijn de sociaalrechtelijke inbreuken natuurlijk de interessantste.

Samen met u door al deze inbreuken gaan zou ons op een avond als deze al te ver brengen.

Maar mensenhandel, illegale tewerkstelling, uitbuiting en kinderarbeid, da's werkelijk een brug te ver. Toch ?!

Als u nu in uzelf deze vraag bevestigend/positief heeft beantwoord, dan schotel ik u graag een tweede vraag voor : denkt u even terug aan de laatste bestelling die u online deed, via pakweg bol.com. Dan durf ik te veronderstellen dat u al eens gezucht heeft toen u de verzendkosten bij uw winkelkarretje zag.

En dat u met plezier nog een éxtra product aan uw karretje toevoegde toen u las dat vanaf 50 EUR de verzending gratis was ?

Wees u er dan terdege van bewust van de impact die u daar en dan, heeft op de problematiek rond pakjesbedrijven en die lelijke inbreuken als uitbuiting en kinderarbeid. Want hier is alvast één feit waarover iedereen het eens is : **gratis levering bestaat niet !**

3. RICHTING BUSINESSMODEL POSTORDERBEDRIJVEN

Natúúrlijk bestelt iedereen online. Deed u dat nog niet vóór corona, dan heeft corona u wellicht een handje geholpen in het vinden van uw weg in de wereld van het online shoppen. Maar is het dan per se nodig dat uw bestelling de dag nadien wordt geleverd ? Hoe dringend kan een alledaagse aankoop zijn dat u deze de dag nadien al nodig heeft ?

Wat betreft de impact op het milieu kan ik u alvast geruststellen : retailexpert Stefan Van Rompaey is van mening dat de impact van e-commerce op het milieu beter meevalt dan wat algemeen wordt aangenomen. E-commerce is volgens Van Rompaey efficiënt omdat de keten wordt verkort : pakketten die met koeriers worden geleverd, komen vaak rechtstreeks van het depot. Deze pakjes gaan dus niet meer eerst naar de winkel en mensen moeten ook niet meer zelf naar de winkel rijden. Er wordt dus een tussenstap uitgespaard.

Daarentegen is het wel zo dat er veel lucht wordt vervoerd doordat kleine voorwerpen in té grote kartonnen dozen worden verpakt. Bovendien blijkt karton alsmaar schaarser te worden, waardoor de prijs ervan stijgt. Kleine doosjes, aangepast aan het pakketje, vergen maatwerk en zijn dus duurder.

De milieukwestie hebben we min of meer kunnen pareren, maar daarnaast is ook sprake van een ander fenomeen dat de kop opsteekt door de toename van ons online shoppen: de “camionettisering”. U heeft wellicht ook al opgemerkt dat er meer en meer camionettes in het straatbeeld opduiken. Deze toename aan camionnetjes zorgt volgens VIAS voor een toename van 50% van het aantal ongevallen waarbij bestelwagens betrokken zijn. In mei van dit jaar was er in Aalst nog een ongeval waarbij een camionette van PostNL werd geparkeerd, doch waarbij de chauffeur de handrem niet had opgetrokken, waarna de camionette de helling afreed en daar 2 slachtoffers aanreed die beiden overleden. PostNL reageerde later op haar website dat haar gedachten bij de nabestaanden zijn, maar dat de chauffeur werkte voor een onderaannemer van PostNL...

En ik licht u verderop in mijn rede toe dat dit ‘excuus’ van PostNL ons meteen terugbrengt bij de orde van de dag, m.n. het zakenmodel van de grote postorderbedrijven en die waslijst aan sociaalrechtelijke inbreuken die tot stand kwam bij de controles uitgevoerd onder leiding van dhr. Reale.

Hoe is de situatie zo scheef kunnen groeien dat we vandaag geconfronteerd worden met inbreuken als mensenhandel en kinderarbeid, als u een pakje bestelt in een online winkel die u gratis levering aanbiedt ?

Ik kan alvast prijsgeven dat alles staat en valt, voornamelijk ‘valt’ in dit geval, met het businessmodel van de kwestieuze bedrijven, waarvan het ACV liet optekenen dat bepaalde bedrijven gewoonweg geen sociale ondergrens meer hebben.

Om het een en het ander duidelijk te maken moet ik u het zakenmodel achter de pakjesbedrijven uit de doeken doen.

3.1. Zakenmodel PostNL en GLS

De postorderbedrijven die het voorwerp van onderzoek zijn, zijn GLS en PostNL, met in hun kielzog de onderaannemers. In België kennen we uiteraard ook Bpost, als gevestigde speler in de koerierdiensten, maar dit bedrijf wordt doorgaans slechts vermeld in de marge ... Naar BPost wordt verwezen als het bedrijf ‘dat het wel correct doet’ en dat zelfs benadeeld wordt door de wanpraktijken van de anderen.

Het verschil tussen deze bedrijven, de verschillende spelers op de markt zit ‘m in de organisatie ervan: voor de levering van pakketjes werken GLS en PostNL uitsluitend met onderaannemers, die op hun beurt met onderaannemers werken, die ook op hun beurt met onderaannemers werken enzoverder. In de praktijk blijkt de keten van aannemers daardoor soms erg lang te worden, waardoor de hoofdaannemers PostNL en GLS in feite geen benul hebben van hetgeen er vanachter in de keten gebeurt. Feit is wel dat de grote spelers geen inspraak in het prijsbeleid dulden, zodat elke onderaannemer die volgt in de keten maar moet zorgen dat hij zijn pakjes geleverd krijgt aan de prijs die de hoofdaannemer bereid is te betalen.

U moet zich inbeelden dat in die lange keten van onderaannemers, elke schakel uiteraard ‘zijn marge’ wil nemen, waardoor er situaties ontstaan waarbij achteraan in de keten pakjes worden geleverd voor 1 à 1,5 EUR, daar waar een levering om kostendekkend te zijn 2,5 à 3 EUR dient te kosten en minstens 5 EUR als je er iets aan wil verdienen.

Het is dus bijna logisch te noemen dat de inbreuken zich bijgevolg voornamelijk op het niveau van de zogenaamde 'laste mile bedrijven' situeren, dat zijn de bedrijven die instaan voor het vervoer tijdens de laatste kilometers, tot aan onze deur.

In de transportsector bestaan nochtans wel regels m.b.t. een verbod om te werken aan een ongeoorloofd lage prijs – een beetje naar analogie met het verbod op verkoop met verlies – maar op de prijssetting blijkt in de praktijk weinig te worden toegekeken.

Waar komt dit in de praktijk dus op neer : elke onderaannemer tracht zijn kosten maximaal te drukken en mensuren maximaal in te zetten, versta: uit te buiten want u weet *time is money*. En dat leidt tot inbreuken, zo zal ik duiden.

3.2. Zakenmodel Bpost – de goede leerling

In tegenstelling tot GLS en PostNL werkt BPost voornamelijk met werknemers. De eerste 5 maanden van dit jaar werden op dagbasis amper 0,3% onderaannemers door Bpost ingezet, hetgeen werkelijk miniem is. Doordat de overgrote meerderheid bij BPost aldus op de payroll staat, betaalt BPost socialezekerheidsbijdragen op de lonen die zij aan haar werknemers betaalt. Door die socialezekerheidsbijdragen bouwen de werknemers sociale rechten op in de sociale zekerheid en genieten zij uitkeringen ingeval van ziekte of een arbeidsongeval, krijgen zij betaalde jaarlijkse vakantie en dergelijke meer. Door het werknemersstatuut spelen uiteraard ook andere arbeidsrechtelijke verplichtingen : het sectorale minimumloon moet worden gerespecteerd, er zijn spelregels inzake arbeidsduur, er moet een bepaalde opzegtermijn worden gerespecteerd, etc.

Maar laat die socialezekerheidsbijdragen én die arbeidsrechtelijke verplichtingen nu net de reden zijn dat PostNL en GLS níet met werknemers werken. En vooraleer u dit businessmodel van GLS en PostNL veroordeelt, presenteer ik u graag een aantal praktische situaties waaruit blijkt dat het werknemersstatuut geen 'handig' statuut is in deze sector : want wat als een pakje beschadigd geraakt bij levering ? Een werknemer is maar aansprakelijk in de bij wet bepaalde gevallen, maar met een zelfstandige kan je bedingen dat de kosten van een gebrekkige levering ten laste van de zelfstandige zijn.

Ander "voordeel" van het werken met zelfstandige onderaannemers is dat PostNL geen vakbonden moet toelaten in haar bedrijf.

Bij een dalende vraag naar het verzenden van pakjes, moet PostNL niemand afdanken, maar zal het eenvoudigweg geen opdrachten meer doorsturen naar haar onderaannemers, die dan maar moeten kijken wat ze doen met hun eigen personeel.

Dit zakenmodel van GLS en PostNL, dat eruit bestaat om het eigen sociaal passief zo beperkt mogelijk te houden, in een wereld waarin de e-commerce enkel toeneemt, is dé oorzaak van de problematiek.

Dit zakenmodel werkt volgens auditeur Reale marktverstoring en betreft oneerlijke concurrentie tussen de postorderbedrijven. Dat is ook de reden dat GLS en PostNL mee werden gedagvaard voor de correctionele rechtbank, samen met een tiental onderaannemers, omdat zij verantwoordelijk worden gehouden voor het creëren van dit systeem van sociale fraude.

4. SCHIJNZELFSTANDIGEN EN VERBODEN TERBESCHIKKINGSTELLING

In de sector van de pakjesbedrijven is dus sprake van één wijdverspreide werkwijze, m.n. het werken met zelfstandigen en onderaannemers en níet met werknemers, doordat bedrijven betrachten zoveel mogelijk de opbouw van een sociaal passief te vermijden.

En dat brengt in de praktijk twee grote inbreuken met zich mee :

- 1) Als er wordt gewerkt met een zelfstandige onderaannemer, die zelf de vervoeropdrachten uitvoert, blijkt er vaak sprake van schijnzelfstandigheid.
- 2) En als er wordt gewerkt met onderaannemers die op hun beurt personeel inschakelen voor het uitvoeren van de vervoeropdrachten, blijkt er vaak sprake van verboden terbeschikkingstelling.

4.1. Schijnzelfstandigheid

Wat betreft de eerste situatie waarin wordt gewerkt met een zelfstandige die zelf rijdt, gaf ik al weg dat dit doorgaans geen 'echte' zelfstandige betreft.

Laat ons dus maar de koe bij de horens vatten en zelf eens in kaart brengen of de zelfstandigen waarvan sprake echte zelfstandigen zijn en de toetsing met de Arbeidsrelatiewet doorstaan.

Naast de vier algemene criteria die ik u daarstraks al toelichtte, moeten we ook rekening houden met het weerlegbaar vermoeden dat speelt in de sector van het goederenvervoer. Meer concreet betreft het 9 criteria, waarbij er een wettelijk vermoeden van een arbeidsovereenkomst ontstaat als meer dan de helft van die criteria voldaan zijn.

Het betreft dan voornamelijk criteria m.b.t. de aan-of afwezigheid van beslissingsmacht van de persoon die de werken uitvoert :

- Deze persoon heeft géén beslissingsmacht over het aankoop- en prijsbeleid ?
- Deze persoon gaat géén persoonlijke en substantiële investering in de onderneming aan ?
- Enzovoort.

Als de Commissie sociale ruling wordt gevraagd zich uit te spreken over een samenwerking in de vervoersector past zij zowel de algemene als de specifieke criteria toe om na te gaan of het weerlegbaar vermoeden van toepassing is. Uit rechtspraak van het Hof van Cassatie blijkt evenwel dat daar deze specifieke criteria niet worden toegepast. Cassatie is van oordeel dat de criteria vooral van sociaal-economische aard zijn en in feite enkel en alleen het juridische gezag sensu stricto prevaleert. Het Hof van Cassatie keert daarmee het wettelijk vermoeden de rug toe. Lagere rechtspraak past het wettelijk vermoeden dan weer wél toe, zo blijkt uit recente rechtspraak.

Dus laat ons in eerste orde de vier algemene criteria bekijken, zoals ik die in het begin van mijn rede aan u meedeelde. We kunnen daarbij het volgende vaststellen:

- De meeste zelfstandigen werken voor slechts 1 OG;
- De bestickering van het voertuig en de werkkledij door de OG wordt opgelegd;

- Routes wordt opgelegd door de opdrachtgever;
- De opdrachtgever een scanner voor de pakketten meegeeft;
- Er worden sancties gehanteerd bij niet- of late levering;
- En er blijken vooral géén onderhandelingsmogelijkheden m.b.t. de samenwerking, laat staan m.b.t. de samenwerkingsovereenkomst, vaak net omdat men slechts voor 1 OG werkt.

Samengevat blijkt uit de toetsing dat diegene die de werken uitvoert weinig of geen vrijheid heeft in de organisatie van zijn werk en werktijd en dat er wel degelijk hiërarchisch gezag wordt uitgeoefend. Het werknemersstatuut is bijgevolg het statuut dat dient te worden toegepast.

Als we de specifieke criteria zouden toepassen, zouden we overigens tot diezelfde conclusie komen. Immers heeft de onderaannemer in de praktijk geen beslissingsmacht en wordt van hem ook geen investering in de onderneming van de opdrachtgever verwacht.

Check, check en check.

4.2. Verboden terbeschikkingstelling

Naast die schijnzelfstandigheid is er ook de problematiek van de verboden terbeschikkingstelling.

In de volksmond is vaak sprake van 'het uitlenen van personeel'. Maar personeel uitlenen kan slechts in bepaalde gevallen en mag nóóit betekenen dat het werkgeversgezag over dat personeel wordt overgedragen.

Want : het werkgeversgezag is inherent aan een arbeidsovereenkomst. Enkel de juridische werkgever mag het juridisch gezag over zijn werknemer uitoefenen.

Als dát juridisch gezag dus door een derde wordt uitgeoefend, is er sprake van verboden terbeschikkingstelling.

In de pakjessector blijkt in de praktijk vaak dat de 'echte' juridische werkgever zijn personeel letterlijk ter beschikking stelt van de hoofdaannemer die vervolgens instructies geeft aan dat personeel. Sterker nog, verboden terbeschikkingstelling blijkt schering en inslag.

5. Juridisch gezag als doorslaggevend element

De aan- of afwezigheid van juridisch gezag is zowel bij schijnzelfstandigheid als bij verboden terbeschikkingstelling een erg belangrijk element. Evenwel blijkt dit in de praktijk niet altijd even makkelijk te beoordelen...

In die zin kan ik verwijzen naar het vonnis van de Franstalige arbeidsrechtbank van Brussel waarbij werd geoordeeld dat Deliveroo koeriers échte zelfstandigen zijn. Nochtans had de Commissie sociale ruling de arbeidsrechtbank anders geadviseerd aangezien men daar van mening was dat het om werknemers ging ... De koeriers, gesteund door de vakbonden, hebben tegen dat vonnis hoger beroep aangetekend.

In een Europa met vrijheid van verkeer is het goed om ook even over de grenzen te kijken.

Zo werd vrij recent in Nederland, met name eind 2021, geoordeeld dat Uber-chauffeurs werknemers zijn. De Rechtbank Amsterdam deed daar een interessante uitspraak over het werkgeversgezag, dat ook in Nederland bepalend is of men werknemer of zelfstandige is. De Rechtbank was van oordeel dat het werkgeversgezag was geëvolueerd naar 'een modern werkgeversgezag' : de werknemer bezit weliswaar een zekere mate van zelfstandigheid en kan op meer variabele tijdstippen werken, maar dit verhindert niet dat er wel degelijk sprake is van werkgeversgezag, dat in de platformeconomie neerkomt op meer indirecte en digitale controle.

Bij gebreke aan een initiatief op Europees niveau doet in feite elk land zowat zijn eigen ding. En dat is in België uiteraard niet anders.

6. Gebrek aan transparantie ingevolge de wijdverbreide schijnzelfstandigheid en verboden terbeschikkingstelling

Dat het in de vervoersector bulkt van de "zelfstandigen" en "uitgeleend personeel", werkt ook een ander probleem in de hand dat de handhaving ook een pak moeilijker maakt, m.n. een probleem van transparantie.

Want, hoeveel mensen zijn er actief in de pakjessector ? Elke werknemer moet aan de RSZ worden gemeld d.m.v. een DIMONA-melding, ingevolge waarvan exact kan worden nagegaan hoeveel werknemers er op de payroll van een onderneming staan. Een inspecteur die controle uitvoert hoeft maar zijn laptop te openen en de RSZ-gegevens te raadplegen om te weten wie hij bij de controle zal aantreffen in de onderneming.

Maar een zelfstandige samenwerking moet vooralsnog niet worden geregistreerd.

Dat gesprek aan transparantie toont zich ook in de cijfers :

- Er zijn in het paritair comité 140.03 voor het wegvervoer en de logistiek meer dan 75.000 arbeiders werkzaam;
- Maar, belangrijke nuance bij deze cijfers : veel bedrijven in onderaanneming staan in de KBO geregistreerd onder andere activiteitscodes. Zo rijden bijv. ook bouwfirma's, reinigingsfirma's en cateringbedrijven pakjes rond.
Andere onderaannemers blijken dan weer helemaal niet geregistreerd in de KBO.
U zal willen begrijpen dat de 75.000 arbeiders die ik zonet vermeldde dus géén accuraat cijfer is, gezien het gebrek aan transparantie in deze sector.
- PostNL zou met maar liefst 220 zelfstandige onderaannemers werken;
- De top 3 van meest voorkomende inbreuken betreffen de DIMONA-wetgeving, waar er dus zwartwerk wordt vastgesteld, inbreuken op de deeltijdse arbeid omdat er bijv. 14h per dag wordt gewerkt, 6 dagen op 7, en tot slot inbreuken op de werkloosheidsreglementering.
- Wat betreft de inbreuken wil ik ook nog verwijzen naar data van de Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst SIOD : in 2021 bij de gemeenschappelijke controles uitgevoerd door de inspectiediensten, onder leiding van een arbeidsauditeur, werd in 34% van de gevallen een inbreuk vastgesteld. Dat wil zeggen dat 1 op de 3 in de fout gaat. Als we kijken naar de individuele onderzoeken die worden gevoerd door bijv. de inspectiediensten van de RSZ of RVA, dan stijgt dat inbreukenpercentage naar 45%.

- Een laatste cijfer dat ik u nog wil meegeven, omdat ik het persoonlijk toch wel frappant vind: de sociale inspectiediensten kondigen vaak op voorhand flitscontroles aan, waarbij aldus op voorhand wordt aangekondigd in welke sectoren er meer intensief zal worden gecontroleerd (u kan het vergelijken met de aankondiging van een flitsmarathon door de politie). Deze flitscontroles worden in elke sector dan ook gecommuniceerd door de sociale partners. Welnu heeft men in de transportsector, waaronder de koeriersbedrijven, een dergelijke flitscontrole aangekondigd voor de maand februari 2022 en wat bleek, alsnog bleek 1 op de 3 ondernemingen inbreuken te begaan. Het spreekwoord dat een gewaarschuwd man er 2 waard is, vindt daar kennelijk geen toepassing.

7. WETGEVEND INITIATIEF DE SUTTER

Feit is dat onze Belgische wetgeving op grote schaal wordt omzeild, en dat deze niet erg lijkt te 'passen' op de verschillende vormen van tewerkstelling zoals deze zich aandienen. De e-commerce creëert immers allerlei nieuwe vormen van tewerkstelling, denk aan de Uber-chauffeurs en Deliveroo-koeriers, waarover de nodige procedures werden gevoerd.

En dat brengt mij bij het wetsvoorstel van Petra De Sutter, de zogenaamde Nieuwe Postwet – of in feite een ontwerp ter herziening van de nog niet zo oude Postwet van 26 januari 2018. Dit wetsvoorstel was mijn eerste inspiratiebron toen mij werd gevraagd de openingsrede te houden, want ik was immers zo pas geconfronteerd met dat antwoord 'schijnwerknemer' bij het verbeteren van de examens, herinnert u zich nog.

Hét uitgangspunt van de Nieuwe Postwet **bestond** eruit om pakjesbedrijven te verplichten om de grote volumes door vaste werknemers met vaste contracten te laten uitvoeren, waarbij zelfs sprake was van een concrete verhouding 80/20 die moest worden gehanteerd vanaf 2025, waarbij 80% werknemers en 20% zelfstandigen.

De goede luisteraar onder u heeft gehoord dat ik in de verleden tijd sprak, want inmiddels is minister De Sutter al afgestapt van het 80/20 quotum. De maatregel werd te zeer betwist en werd afgedaan als een schending van de vrijheid van ondernemen aan de ene zijde, maar ook van de vrijheid van arbeid, aan de andere zijde.

Welnu wees ik u eerder al op het gebrek aan de nodige inzichten in de sector, waarbij men eigenlijk niet weet hoeveel mensen er nu precies werkzaam zijn. De toepassing van het quotum zou dus ook leiden tot praktische problemen : hoe moet men bepalen of die 80% werknemers inderdaad 80% van het groter geheel uitmaakt en achteraf niet blijkt slechts 50% te zijn ?

Een dergelijk quotum kan nochtans wel werken. Dat bewijst DHL dat in 2017 binnen haar onderneming de afspraak heeft gemaakt om met maximum 30% zelfstandige onderaannemers te werken.

Maar om een dergelijk quotum aan een hele sector op te leggen is om de voornoemde reden aldus niet praktisch.

En intussen rommelt het intern bij BPost – het bedrijf dat het wél goed doet : de sociale onrust neemt toe doordat de sector wordt geconfronteerd met dalende volumes aan te verzenden pakjes

enerzijds en kosten die oplopen door loonindexeringen en stijgende brandstofprijzen anderzijds. Vakbonden vrezen dat BPost meer zelfstandigen wil inschakelen om zich op die manier meer te kunnen aligneren met de concurrentie.

8. ALTERNATIEVE OPTIES

8.1. Herwerkt voorstel De Sutter 1

Na haar eerste voorstel heeft Petra De Sutter het roer omgegooid en wil zij voorzien in een minimumbescherming op het vlak van arbeidsrecht en socialezekerheidsrecht, ongeacht het statuut waarin men werkzaam is.

Mijn eerste vraag daarbij: “wa moet da kosten en wie gaat da betalen ?”

Want : hoe kunnen we voorzien in een meer degelijke sociale zekerheid voor zelfstandigen als de afdracht aan socialezekerheidsbijdragen voor zelfstandigen beperkter is dan die van werknemers? Herinner u : een werknemer is beter sociaal beschermd, maar de socialezekerheidsbijdragen die men voor een werknemer afdraagt zijn ook significant hoger.

Het is een optie om de bol.coms, de Unilevers en Zara’s van deze wereld te appelleren op het feit dat zij géén gratis levering aan hun klanten kunnen aanbieden en dus ook geen goedkope leveringen kunnen verwachten van hun vervoerders.

En ik beseft dat ik onderweg in deze openingsrede ook U heb willen attenderen op de ‘gratis levering’ die niet bestaat. Maar welke prijs voor levering is dan wel correct ? Prijszetting gebeurt op basis van een gekende kostenstructuur, waar men een marge boven op rekent.

Maar wat is de kostenstructuur van de laatste onderaannemer in de keten ? De ene week heeft deze onderaannemer genoeg aan 4 camionettes en 3 personeelsleden die samen met hemzelf rondrijden, maar als GLS tevreden is en de routes uitbreidt heeft hij de week nadien misschien dubbel zoveel camionettes en personeelsleden nodig.

Hoe kunnen we zelfs bol.com, Unilever en de andere grote bedrijven aanspreken op hun verantwoordelijkheid als in feite de “sociaal wenselijke prijs” niet gekend is ?

8.2. Herwerkt voorstel De Sutter 2

Een andere pijler waarop De Sutter wil inzetten is het op poten zetten van een certificaat, een soort van charter binnen de pakjessector.

Concreet circuleert het idee om met een lijst van voorwaarden te werken om finaal tot een certificaat te komen dat men ‘kan verkrijgen’ ALS men kan aantonen dat de pakketbezorgers een degelijk loon krijgen en normale uren werken.

Een dergelijk voorstel lijkt mij een goede insteek, die in een ideale wereld kan leiden tot een boycot van bijvoorbeeld PostNL als blijkt dat zij géén certificaat kunnen behalen omwille van de arbeidsvoorwaarden binnen hun bedrijf.

Ook nu al blijkt dat bol.com zich vragen begint te stellen rond de heisa die is ontstaan bij PostNL. Op de zitting van afgelopen 2 september voor de correctionele rechtbank opperde PostNL dat de redelijke termijn stilaan wordt overschreden en dat zij als beursgenoteerd bedrijf verantwoording moet afleggen aan haar algemene vergadering. Grote klanten beginnen zich vragen te stellen of zetten de samenwerking stop, zo werd gepleit.

Het beoogde certificaat van minister De Sutter neigt naar een “name en shame”, waarvan de partijen in de correctionele procedure nu al menen dat zij het slachtoffer zijn geworden.

Kleine, maar niet onbelangrijke kanttekening bij dit certificaat: in Nederland heeft men al een dergelijk ‘keurmerk’ met Paychecked. Als transportondernemers kunnen aantonen dat zij hun werknemers betalen zoals is afgesproken én dat hun personeels- en loonadministratie op orde is, verkrijgt men het keurmerk ‘Paychecked’ gedurende twee jaar. Het inbreukenpercentage in de pakjessector in Nederland ligt evenwel hoger dan de 33% in België. Bij controles van de Nederlandse arbeidsinspectie bij de onderaannemers van PostNL, DPD, GLS en DHL blijkt maar liefst 9 op de 10 in de fout te gaan !

Of een dergelijk keurmerk dus zorgt voor minder inbreuken, kan bij voorbaat in twijfel worden getrokken.

Immers vraagt een certificaat om toezicht en controle, opdat kan worden nagegaan of men als bedrijf inderdaad de voorwaarden vervult en blijft vervullen.

8.3. Eigen voorstellen

En daar waar iedereen roept, zoniet schreeuwt, om extra middelen om meer inspecteurs aan te werven om meer te kunnen controleren en handhaven, wil ik het over een andere boeg gooien.

Ik wil efficiënter gaan “roeien met de riemen die we nu al hebben”. Want u weet, elk overheidsdepartement wil meer budget, maar budgetten zijn beperkt want we stevenen nu al af op een begrotingstekort dat groter is dan voorheen.

In die zin ben ik ook geen grote voorstander voor het toepassen van de ketenaansprakelijkheid in de vervoersector, dat nochtans een veel gehoorde suggestie is. Ketenaansprakelijkheid bestaat al in de bouwsector en houdt in dat de opdrachtgever hoofdelijk aansprakelijk KAN worden gesteld voor bepaalde inbreuken begaan door onderaannemers. Feit is dat een jurist met enige kennis terzake goed weet hoe deze ketenaansprakelijkheid kan worden omzeild. Of een dergelijke hoofdelijke aansprakelijkheid van de opdrachtgever zinvol is, als deze vrij eenvoudig kan worden omzeild is dan ook maar de vraag. Qua inbreukenpercentage is de bouwsector bovendien ook niet bij de ‘betere leerlingen’ van de klas, zo weet u wellicht.

Mij lijkt het zinvol om meer efficiënt data te gaan verzamelen en te beheren, zodat de handhaving meer efficiënt kan gebeuren en inspectiediensten niet langer genoeg dienen te nemen als GLS of PostNL voorhoudt dat zij niet weten wélke chauffeur met welke camionette rijdt.

Want GLS en PostNL hebben deze info, maar delen deze niet met inspectiediensten. Dat zij deze info hebben, daarvan bent u getuige : als u een pakje besteld heeft, krijgt u navolgend vaak een berichtje of e-mail met de aankondiging dat uw pakje morgennamiddag tussen 1 en 3 uur wordt geleverd.

Data verzamelen en cross matchen is iets wat de postorderbedrijven doen, met oog op het facturatieproces, maar ook om eventuele klachten van klanten te kunnen doorverwijzen naar de juiste onderaannemer.

Data verzamelen en cross matchen is óók iets wat de overheid doet : inzake sociale fraude maken inspectiediensten van de diverse socialezekerheidsinstellingen gretig gebruik van de Kruispuntbank van de sociale zekerheid. Deze kruispuntbank moet u zich voorstellen als een 'verkeersregelaar', een elektronisch netwerk, waar alle instellingen van de sociale zekerheid aan gekoppeld zijn.

Als deze kruispuntbank ook zou worden gekoppeld aan het systeem voor het beheer van de tachograafkaarten, zijn we weer een heel eind verder. Sta me toe u dat nader uit de doeken te doen.

Een tachograafkaart is de bestuurderskaart die elke chauffeur nodig heeft om in het tachograaftoestel te steken van het voertuig waar hij mee rijdt. Deze kaart is persoonlijk, op naam van de bestuurder en gaat bijgevolg registeren wie er werkt, maar ook hoe lang er wordt gewerkt.

Het plan eerlijke concurrentie dat door SIOD ter tafel werd gebracht én reeds werd besproken met de sociale partners van de transportsector is in die zin zeer interessant. Dit plan voorziet in een uitbreiding van het verplicht tachograafstelsel voor vervoer onder de 3,5 ton, waaronder de camionettes van de pakjesbedrijven !

Een verplicht tachograafstelsel, mét koppeling aan de kruispuntbank, zou dan ook wel eens een zeer nuttig instrument kunnen zijn met oog op een meer efficiënte handhaving van deze sector ! Dan moeten inspectiediensten niet rekenen op de bereidwilligheid van de postorderbedrijven om informatie ter beschikking te stellen, maar kunnen ze deze informatie gewoon opvorderen.

Tachograafgegevens kunnen worden opgevraagd door de inspectie, het is voor hen zelfs een gekend controlemiddel dat nu reeds veel gebruikt wordt.

Op basis van de tachograafgegevens zal duidelijk worden wie rijdt met de camionette, zodat navolgend kan worden nagegaan in welke hoedanigheid deze persoon rijdt: de inspectie kan op basis van het rijksregisternummer controleren of die persoon staat ingeschreven als werknemer bij een onderneming, dan wel kan men de KBO raadplegen en nagaan of de chauffeur als zelfstandige actief is.

Is het een zelfstandige, dan kan worden getoetst of het een échte zelfstandige is. Is het een werknemer, dan kan de inspectie nagaan of de arbeidsvoorwaarden worden gerespecteerd en zou zelfs nog kunnen worden nagegaan, d.m.v. verhoren, wie het werkgeversgezag uitoefent.

De inspectie zou aldus de sector meer en beter in kaart kunnen brengen. Auditeur Reale vond het alvast een goede suggestie en zou er graag mee aan de slag gaan.

Maar natuurlijk weet u, net als mij, dat er eerst een lange politieke weg te bewandelen is vooraleer dergelijke maatregelen uitwerking krijgen ...

Andere suggesties in het kader van efficiënter data-beheer kunnen zijn om de limosa-aangifte die we kennen voor buitenlandse werkkrachten, in te voeren of nog, om de checkinetwork, die we kennen van de bouwsector, uit te breiden naar de pakjesbedrijven.

Echter blijken zowel de limosa-verplichting als de checkinetwork vaak niet afdoende. Denkt u maar aan het schandaal dat bij Boréalis aan het licht is gekomen...

8.4. Machtiging Reale voor verder onderzoek

Intussen is auditeur Reale, die overigens verhuisde naar het arbeidsauditoraat van Leuven, door de minister van Justitie gemachtigd om het onderzoek in de pakjessector verder te behartigen. In april van dit jaar heeft dhr. Reale een onderzoeksrechter gevorderd lastens GLS en bepaalde medewerkers van GLS, zodat momenteel dus niet enkel tegen PostNL een gerechtelijk onderzoek lopende is, maar ook tegen GLS.

Omwille van deze gerechtelijke onderzoeken werd de correctionele procedure tegen de onderaannemers en PostNL en GLS uitgesteld naar april van volgend jaar. Kwestie van zoveel mogelijk informatie te kunnen voorleggen aan de rechtbank.

Substituut-auditeur Reale is uiteraard niet van gisteren en weet dat een eventueel vonnis het voorwerp zal uitmaken van hoger beroep en dat hij vervolgens ook tot het Hof van Cassatie zal moeten gaan als het afhangt van zijn tegenpartijen.

9. Afronding

Maar, feit is dat 2022 nu reeds kan worden beschouwd als het jaar van de verandering : begin augustus heeft PostNL in Nederland meegedeeld om zo snel mogelijk met zoveel mogelijk vaste contracten te gaan werken voor de postbezorging. Van de pakketbezorging is evenwel geen sprake, noch van een uitbreiding naar België...

In Halle heeft men begin deze maand de vergunning voor een pakjesbedrijf geweigerd, omdat men vreest voor veel extra verkeer in de regio.

De bewustwording die overal werd gecreëerd is dan ook misschien wel belangrijker dan een eventueel vonnis of arrest.

Ik moet toegeven dat mijn teleurstelling rond het antwoord van mijn studente misschien onterecht was. Misschien was haar antwoord van schijnwerknemer toch niet zo vreemd aan onze dagelijkse realiteit, waarbij meer en meer duidelijk wordt dat we er met ons huidige bestaande arbeidsrecht niet komen.

Feit is in ieder geval dat iedereen zich inmiddels bewust is van de problematiek.

En sinds vanavond, geldt dat - ook voor u.