

klanten zullen moeten betalen voor kortere werkdagen en minimumloon - Pakjes worden zeker duurder



De nieuwe pakjeswet legt strengere voorwaarden op aan koerierbedrijven. Daardoor zullen hun kosten met minstens 10% stijgen. Pakjes worden zeker duurder, zegt transporteconoom Roel Gevaers (UA).

De nieuwe regels waaraan koerierbedrijven moeten voldoen, werden gisteren in de commissie Overheidsbedrijven van de Kamer goedgekeurd. Het initiatief voor de pakjeswet kwam van minister van Post Petra De Sutter (Groen) en moet de sociale fraude en het zwartwerk in de sector een halt toeroepen. We nemen het voortouw in de strijd tegen de race to the bottom. Geen doodvermoeide bezorgers meer achter het stuur die eindeloze dagen moeten kloppen, zegt De Sutter.

De wettekst voorziet onder meer dat koeriers maximaal negen uur per dag pakjes mogen bezorgen. In totaal gaat het om maximaal 56 uur per week en maximaal 90 uur per twee weken. Die beperking zou ingaan vanaf juli 2026. Daarnaast zal de regering een minimumloon vastleggen voor bezorgers. Het juiste bedrag is nog niet bekend.

Haar wetsontwerp heeft een lang parcours achter de rug. Eerst wou De Sutter nog strenger zijn, en de sector verplichten om 80% van de bezorgers een bediendecontract te geven, maar dat stuitte op verzet van zelfstandigenorganisaties. Er moest dus een aanpassing komen.

Maar ook deze nieuwe wet riskeert gemor te veroorzaken. Want als bedrijven de voorwaarden gaan toepassen, zullen hun kosten logischerwijze stijgen. Zo zullen ze meer personeel moeten aannemen als ze de maximale werktijd willen respecteren. De regulator van de postsector, het BIPT, maakte al een inschatting van de economische impact van de nieuwe regels. Bij pakjes die bezorgd worden door GLS, PostNL, DPD en Mondial Relay zouden de kosten met 10,6% kunnen stijgen. Volgens de regulator kunnen die bedrijven dat geheel doorrekenen aan de gebruiker.

Tot kwart meer

Transporteconoom Roel Gevaers (UAntwerpen) is het daar volledig mee eens: Als koerierbedrijven alles zouden doen volgens de wetgeving, zouden pakjes nu al meer moeten kosten. Het is een zekerheid dat de pakjes zullen duurder worden. Ik schat dat de kosten met 20 tot 25% zullen stijgen bij de e-commerce. Die webshops gaan als eerste de prijsstijging voelen en zullen die doorrekenen, eerst in de verkoopprijs van het product en dan in de verzendkosten.

Veel overtreders

De Sutter verduidelijkt het belang van haar pakjeswet binnen de sector: Wie sociale fraude pleegt of de laagste lonen betaalt en zich verder geen moer aantrekt van de sociale belangen van de mensen die elke dag pakjes leveren, ontwikkelt een oneerlijk speelveld. De pakjeswet tekent voor elk bedrijf hetzelfde kader uit. Cijfers van PS-minister van Economie Pierre-Yves Dermagne leren dat in 2022 in totaal 415 controles werden uitgevoerd bij pakjesbedrijven. Bij 122 controles werden één of meer inbreuken vastgesteld - ofwel bijna 30% is dat.

Voor De Sutter is de standaard dat elke pakjesbezorger onder andere een eerlijke vergoeding krijgt, zo zegt ze in een reactie. Er zal niemand meer afgepeigerd achter het stuur moeten zitten en iedere pakjesbezorger krijgt een eerlijke vergoeding. De pakjesbedrijven zullen transparant moeten zijn en dat zal sociale fraude tegenhouden. Dat is in een notendop wat de pakjeswet garandeert.

En de controles?

Gevaers plaatst wel vraagtekens bij de afdwingbaarheid van de nieuwe wet. Ik juich toe dat er eindelijk ook wat aandacht gaat naar de pakjessector, want die is de voorbije jaren vaak aan zijn lot overgelaten. Ik zit wel met een dubbel gevoel: ik maak voorbehoud omdat ik grote twijfels heb over de afdwingbaarheid en de opvolging van de regels. Vandaag valt in België alles wat te maken heeft met sociale fraude onder de sociale wetgeving. Maar in dit geval wordt een grote verantwoordelijkheid gelegd bij het BIPT, en dat is vooral een economische regulator. Koerierbedrijven gaan aan tijdsregistratie moeten doen, en de data dan uploaden naar het BIPT. Ze moeten melden hoeveel uren ze gewerkt hebben wanneer ze gewerkt hebben. Dat is ongezien. In de transportsector gaat het anders: een vrachtwagen heeft een tachograaf en die wordt door de politie gecontroleerd. Nu moet het BIPT dat gaan doen. Ik heb zware twijfels of dat gaat lukken.

PHILIPPE GHYSENS