

KONINKRIJK BELGIË

ROYAUME DE BELGIQUE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST ECONOMIE,
K.M.O., MIDDENSTAND EN ENERGIE

SERVICE PUBLIC FEDERAL ECONOMIE, PME,
CLASSES MOYENNES ET ENERGIE

**xxx. – Koninklijk besluit tot wijziging van het
koninklijk besluit van 14 maart 2022**

**xxx. – Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du
14 mars 2022 relatif aux services postaux**

FILIP, Koning der Belgen,

PHILIPPE, Roi des Belges,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze
Groet.

A tous, présents et à venir, Salut.

Gelet op de wet van 26 januari 2018 betreffende
de postdiensten, artikel 3, § 1, 1°, tweede lid ;

Vu la loi du 26 janvier 2018 relative aux services
postaux, l'article 3, § 1er, 1°, alinéa 2 ;

Gelet op het koninklijk besluit van 14 maart 2022
betreffende de postdiensten;

Vu l'arrêté royal du 14 mars 2022 relatif aux
services postaux ;

Gelet op de regelgevingsimpactanalyse
uitgevoerd conform de artikelen 6 en 7 van de
wet van 15 december 2013 houdende diverse
bepalingen inzake administratieve
vereenvoudiging;

Vu l'analyse d'impact de la réglementation
réalisée conformément aux articles 6 et 7 de la loi
du 15 décembre 2013 portant des dispositions
diverses en matière de simplification
administrative ;

Gelet op het advies van de inspecteur van
Financiën, gegeven op 25 januari 2023;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 25
janvier 2023 ;

Gelet op de akkoordbevinding van de
Staatssecretaris voor Begroting, d.d. 8 februari
2023;

Vu l'accord du Secrétaire d'État au Budget, donné
le 8 février 2023 ;

Gelet op het advies ... van de Raad van State,
gegeven op ..., met toepassing van artikel 84, § 1,
eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State,
gecoördineerd op 12 januari 1973;

Vu l'avis ... du Conseil d'Etat, donné le ... en
application de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 2°,
des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12
janvier 1973 ;

Overwegende het verslag van de Centrale Raad
voor het Bedrijfsleven, "Naar een duurzame e-
commercelogistiek en last mile" CCE 2021-1014,
van 19 april 2021 ;

Considérant le rapport du Conseil Central de
l'Economie, « Vers une logistique de l'e-
commerce et un last mile durables », CCE 2021-
1014, du 19 avril 2021 ;

Eveneens overwegende het advies van de
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven,
"Duurzaamheidsagenda voor de Belgische e-
commerce en logistiek", CCE 2022-1130, van 15
mei 2022 ;

Considérant également l'avis du Conseil Central
de l'Economie, « Agenda de la durabilité pour l'e-
commerce et la logistique belges », CCE 2022-
1130, du 15 mai 2022 ;

Overwegende het advies van het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie, gegeven op ..., op basis van het artikel 14, § 1, 1°, van de wet van 17 januari 2003 met betrekking tot het statuut van de regulator van de Belgische post- en telecommunicatiesector;

Overwegende de exponentiële ontwikkeling van de pakketbezorgdiensten en de versnelling van dit fenomeen naar aanleiding van de gevolgen van de pandemie;

Overwegende de aanzienlijke impact op het milieu en de maatschappij gegenereerd door die activiteiten en de noodzaak om de gebruikers hierover nauwkeurige informatie te verstrekken, zodat zij kunnen kiezen voor de diensten die beantwoorden aan hun verwachtingen;

Eveneens overwegende het belang voor de autoriteiten om te beschikken over nauwkeurige en actuele informatie betreffende de klimaat- en milieu-impact van de postsector om een gemotiveerd en doelgericht openbaar beleid in te voeren dat voldoet aan de Europese initiatieven, zoals “De Europese Green Deal” die in 2020 door de Europese Commissie is goedgekeurd, en aan de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen die door de Organisatie van de Verenigde Naties zijn gedefinieerd;

Overwegende artikel 2, 17°, d), van de wet van 26 januari 2018 betreffende de postdiensten, dat het begrip van “essentiële eisen”, opgelegd aan alle postoperatoren, definieert als *“niet-economische redenen van algemeen belang die de Staat ertoe kunnen bewegen voorwaarden inzake het aanbieden van postdiensten op te leggen”*, waaronder, *“in gerechtvaardigde gevallen” “de bescherming van het milieu en de ruimtelijke ordening”*;

Overwegende dat artikel 3, § 1, 1°, tweede lid, van de wet van 26 januari 2018 betreffende de postdiensten de Koning in staat stelt bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de op grond van de essentiële eisen na te leven vereisten nader te bepalen;

Considérant l’avis de l’Institut belge des services postaux et des télécommunications, donné le ..., sur la base de l’article 14, § 1er, 1°, de la loi du 17 janvier 2003 relative au statut du régulateur des secteurs des postes et des télécommunications belges ;

Considérant le développement exponentiel des services de livraison de colis et l’accélération de ce phénomène suite aux effets de la pandémie ;

Considérant l’impact environnemental et sociétal considérable généré par ces activités et le besoin de fournir aux utilisateurs une information précise à ce sujet, afin de leur permettre d’opter pour les services correspondant à leurs attentes ;

Considérant également l’importance pour les autorités de disposer d’informations précises et actualisées concernant l’impact climatique et environnemental du secteur postal, pour mettre en oeuvre une politique publique étayée et ciblée conformément aux initiatives européennes, telles que le « Pacte vert pour l’Europe » approuvé en 2020 par la Commission européenne, et aux objectifs de développement durables qui ont été définis par l’Organisation des Nations-Unies ;

Considérant l’article 2, 17°, d) de la loi du 26 janvier 2018 relative aux services postaux, qui définit la notion « d’exigences essentielles », imposées à l’ensemble des opérateurs postaux, comme « *les raisons d’intérêt général de nature non économique qui peuvent amener l’Etat à imposer des conditions pour la prestation de services postaux* », notion qui inclut, « *dans les cas justifiés* », « *la protection de l’environnement et l’aménagement du territoire* » ;

Considérant que l’article 3, § 1, 1°, alinéa 2, de la loi du 26 janvier 2018 relative aux services postaux permet au Roi dans un arrêté délibéré en Conseil des ministres de préciser les conditions à respecter en vertu des exigences essentielles ;

Overwegende dat artikel 26 van de wet van 26 januari 2018 betreffende de postdiensten het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie in staat stelt om op gemotiveerde en proportionele wijze bij de aanbieders van postdiensten alle informatie op te vragen die nodig is om de naleving van de wet en haar uitvoeringsbesluiten te waarborgen, maar ook *“voor duidelijk omschreven statistische doeleinden, voor marktanalyses en voor alle maatregelen die tot de transparantie kunnen bijdragen”*;

Overwegende ten slotte dat artikel 7 van de Wereldpostconventie uitdrukkelijk bepaalt: *“De lidstaten en/of hun aangewezen operatoren moeten op alle niveaus van de postexploitatie een dynamisch beleid inzake duurzame ontwikkeling aannemen en uitvoeren dat heel specifiek betrekking heeft op milieu-, sociale en economische acties, en de belangstelling wekken voor kwesties van duurzame ontwikkeling.”*

Op de voordracht van de Minister van Post en op het advies van de in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij:

Artikel 1. Artikel 2, § 1, van het koninklijk besluit van 14 maart 2022 betreffende de postdiensten wordt aangevuld door de bepaling onder 12°, luidende:

“12° “Voertuigkilometer”: het geheel van de kilometers die worden afgelegd door een voertuig, ongeacht het aantal inzittenden, de lading, of de snelheid.”

Art. 2. In hetzelfde besluit wordt een artikel 8/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 8/1. § 1. De aanbieders van postdiensten verstrekken aan de gebruikers en aan het Instituut nauwkeurige, actuele en volledige informatie over de impact op het milieu en maatschappij van de door hen geleverde postdiensten.

Considérant que l'article 26 de la loi du 26 janvier 2018 relative aux services postaux permet à l'Institut belge des services postaux et des télécommunications de demander de manière motivée et proportionnelle aux prestataires de services postaux toutes les informations qui sont nécessaires pour garantir l'observation de la loi et de ses arrêtés d'exécution mais également *« pour poursuivre des objectifs statistiques précis, pour les analyses de marché et pour toutes les mesures qui peuvent contribuer à la transparence »* ;

Considérant enfin que l'article 7 de la Convention postale universelle dispose expressément que *« Les Pays-membres et/ou leurs opérateurs désignés doivent adopter et mettre en œuvre une stratégie de développement durable dynamique portant tout particulièrement sur des actions environnementales, sociales et économiques à tous les niveaux de l'exploitation postale et promouvoir la sensibilisation aux questions de développement durable »*.

Sur la proposition du Ministre de la Poste, et de l'avis des ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons:

Article 1^{er}. L'article 2, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 14 mars 2022 relatif aux services postaux, est complété par le 12° rédigé comme suit :

« 12° « kilomètre par véhicule » : l'ensemble des kilomètres parcourus par un véhicule, indépendamment du nombre de passagers, de la cargaison et de la vitesse. »

Art. 2. Dans le même arrêté, il est inséré un article 8/1 rédigé comme suit :

« Art. 8/1. § 1er. Les prestataires de services postaux fournissent aux utilisateurs et à l'Institut des informations précises, actualisées et complètes, sur l'impact environnemental et sociétal des services postaux qu'ils fournissent.

Le présent article ne s'applique pas à un prestataire de services postaux qui avait au cours

Dit artikel is niet van toepassing op een aanbieder van postdiensten die in het voorgaande kalenderjaar gemiddeld minder dan 250 personen tewerkstelde die pakketleveringsdiensten verrichtten in de lidstaat waar die aanbieder gevestigd is, tenzij hij in verschillende lidstaten gevestigd is.

§ 2. De aanbieders van postdiensten informeren de gebruikers van postdiensten op hun website over de indicatoren opgesomd in deze paragraaf.

De aanbieders van postdiensten vestigen de aandacht van de afzenders van de pakketten op de meest duurzame leveringsmogelijkheden.

Hun commerciële contracten bevatten een link naar de webpagina's van hun websites waar de in lid 1 bedoelde informatie wordt vermeld.

Deze pagina's zijn gemakkelijk toegankelijk voor de gebruikers. De gegevens op deze pagina's worden jaarlijks geactualiseerd

Overeenkomstig het eerste lid verstrekken ze de gebruikers minimaal de volgende schriftelijke informatie:

1° het gemiddelde van de uitstoot van CO₂-equivalenten voor scope 1, 2 en 3, gemeten in gram, per volume-eenheid die door het Instituut wordt bepaald, die gegenereerd wordt door het ophalen, sorteren, vervoeren en de distributie van postzendingen voor elke wijze van levering;

2° het gemiddelde van de uitstoot van CO₂-equivalenten, voor scope 1, 2 en 3, gemeten in gram, per volume-eenheid die door het Instituut wordt bepaald, die gegenereerd wordt tijdens enkel de distributiefase in de zin van artikel 2, 6°, van de wet, voor elke wijze van levering;

3° het gemiddelde aantal voertuigkilometers per pakket in de distributiefase, voor elke wijze van pakketlevering;

de l'année civile précédente en moyenne moins de 250 personnes travaillant pour lui et impliquées dans la fourniture de services de livraison de colis dans l'État membre dans lequel ce prestataire est établi, sauf s'il est établi dans plusieurs États membres.

§ 2. Les prestataires de services postaux communiquent aux utilisateurs des services postaux, sur leur site Internet, les critères visés dans ce paragraphe.

Les prestataires de services postaux attirent l'attention des expéditeurs des colis sur les choix de livraison les plus durables.

Leurs contrats commerciaux comportent un lien vers les pages web de leur site Internet où sont mentionnées les informations visées à l'alinéa 1er.

Ces pages sont facilement accessibles pour les utilisateurs. Les données reprises sur ces pages sont mises à jour annuellement.

Ils communiquent aux utilisateurs conformément à l'alinéa 1er au minimum les informations écrites suivantes :

1° la moyenne des émissions en équivalents CO₂ pour le scope 1, 2 et 3, mesurée en gramme, par unité de volume définie par l'Institut, générées par la levée, le tri, l'acheminement et la distribution des envois postaux, pour chaque modalité de livraison ;

2° la moyenne des émissions en équivalents CO₂ pour le scope 1, 2 et 3, mesurée en gramme, par unité de volume définie par l'Institut, générées durant la seule phase de distribution au sens de l'article 2, 6° de la loi, pour chaque modalité de livraison ;

3° la moyenne du kilomètre par véhicule par colis, dans la phase de distribution, pour chaque modalité de livraison ;

- | | |
|---|--|
| 4° het door emissievrije voertuigen afgelegde percentage van de voertuigkilometers in de distributiefase; | 4° le pourcentage des kilomètres par véhicule couvert par les véhicules sans émissions dans la phase de distribution ; |
| 5° toetreding tot een sectoraal duurzaamheidscharter; | 5° l'adhésion à une charte de durabilité sectorielle ; |
| 6° het percentage hernieuwbare energie die wordt gebruikt in hun gebouwen; | 6° le pourcentage d'énergie renouvelable utilisée dans leurs bâtiments ; |
| 7° het percentage elektrische voertuigen en emissievrije voertuigen die actief zijn binnen het wagenpark. | 7° le pourcentage de véhicules électriques et de véhicules sans émissions actifs au sein de la flotte. |
| 8° het aantal zware ongevallen dat tijdens het afgelopen jaar door de aanbieders is veroorzaakt. | 8° le nombre d'accidents graves occasionnés par les prestataires durant l'année écoulée. |

De in het eerste en tweede lid bedoelde gegevens kunnen, op vraag van het Instituut, aangevuld worden met absolute cijfers ter verificatie. De absolute cijfers worden niet gepubliceerd en blijven confidentieel.

Les données visées aux premier et deuxième alinéas peuvent, à la demande de l'Institut, être complétées par des chiffres absolus à des fins de vérification. Les chiffres absolus ne sont pas publiés et restent confidentiels.

De in het vijfde lid bedoelde lijst van inlichtingen kan worden aangevuld door de Koning op voorstel van het Instituut.

La liste des informations visée à l'alinéa 5 peut être complétée par le Roi sur proposition de l'Institut.

Deze informatie wordt op een duidelijke en begrijpelijke wijze meegedeeld aan de gebruikers.

Ces informations sont communiquées aux utilisateurs de manière claire et compréhensible.

De leveringswijzen waarvan sprake in het vijfde lid, 1° tot 3°, stemmen overeen met de pakketleveringsopties voorgesteld door de aanbieders van postdiensten en omvatten ten minste de verschillende leveringstermijnen en leveringsplaatsen.

Les modalités de livraison visées à l'alinéa 5, 1° à 3°, correspondent aux options de livraison de colis proposées par les prestataires de services postaux et recouvrent au minimum les différents délais de livraison et les lieux de livraison.

De Koning kan, op voorstel van het Instituut, de lijst van in het vijfde lid, 1° tot 3°, bedoelde leveringswijzen aanvullen.

Le Roi peut compléter, sur proposition de l'Institut, la liste des modalités de livraison visées à l'alinéa 5, 1° à 3°.

§ 3. De aanbieders van postdiensten verstrekken die informatie bedoeld in § 2 derde lid jaarlijks en uiterlijk op 30 juni aan het Instituut in de vorm aangegeven door het Instituut.

§ 3. Les prestataires de services postaux communiquent annuellement et au plus tard le 30 juin les informations visées au § 2 alinéa 3 à l'Institut, sous la forme indiquée par l'Institut.

Het Instituut publiceert de gegevens die elk van die aanbieders van postdiensten heeft meegedeeld.

Die gegevens worden gepubliceerd waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de aanbieders.

De aanbieders van postdiensten die krachtens paragraaf 1, tweede en derde lid, vrijgesteld zijn van de verplichtingen van het eerste lid, kunnen vrijwillig de in tweede alinea bedoelde informatie meedelen aan het Instituut overeenkomstig de procedure bedoeld in het eerste lid.

§ 4. De gegevens bedoeld in de paragrafen 2 tot en met 3 worden gemeten door de aanbieders van postdiensten, volgens een methode die door het Instituut is vastgelegd, onder de controle van een bevoegd en onafhankelijk auditorgaan dat door het Instituut wordt aangesteld.

De in het eerste lid bedoelde methode is gebaseerd op de meest recente, beschikbare internationale norm.

Het auditorgaan verifieert steekproefsgewijze de juistheid van de meegedeelde gegevens en zendt een rapport van zijn conclusies en opmerkingen naar het Instituut.

Met het oog op de controle kan het auditorgaan wanneer het dit nodig acht andere bewijselementen opvragen die noodzakelijk zijn voor de evaluatie.

De gegevens die volgens het auditorgaan onjuist zijn, worden niet gepubliceerd op de website van het Instituut.

Het Instituut of een onafhankelijke instantie die gekozen wordt door het Instituut op basis van een bestek dat het opstelt, kan een studie uitvoeren met betrekking tot de informatie die moet worden meegedeeld.

§ 5. Het Instituut stelt een structuur voor dialoog en samenwerking met de aanbieders van postdiensten en de andere spelers die betrokken zijn bij duurzaamheid op, om goede praktijken te

L'Institut publie les données communiquées par chacun de ces prestataires de services postaux.

Ces données sont publiées en opérant une distinction entre les opérateurs.

Les prestataires de services postaux dispensés des obligations de l'alinéa 1er en vertu du paragraphe 1^{er}, alinéas 2 et 3, peuvent volontairement communiquer les informations visées à l'alinéa 2 à l'Institut, conformément à la procédure visée à l'alinéa 1er.

§ 4. Les données visées aux paragraphes 2 à 3 sont mesurées par les prestataires de services postaux, selon une méthodologie définie par l'Institut, sous le contrôle d'un organe d'audit compétent et indépendant désigné par l'Institut.

La méthodologie qui est visée à l'alinéa 1er se base sur la dernière norme internationale disponible.

L'organe d'audit vérifie par sondage l'exactitude des données communiquées et transmet dans un rapport ses conclusions et remarques à l'Institut.

Aux fins du contrôle, l'organe d'audit peut réclamer lorsqu'il le juge nécessaire d'autres éléments de preuve nécessaires à l'évaluation.

Les données inexactes selon l'organe d'audit ne sont pas publiées sur le site internet de l'Institut.

L'Institut ou une instance indépendante choisie par l'Institut selon un cahier des charges qu'il établit, peut réaliser une étude concernant les informations qui doivent être communiquées.

§ 5. L'Institut établit une structure de dialogue et de coopération avec les prestataires de services postaux et les autres acteurs concernés en

ontwikkelen en nuttige informatie uit te wisselen.”

Art. 3. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2024.

Art. 4. De minister bevoegd voor de postdiensten is belast met de uitvoering van dit besluit.

matière de durabilité pour développer de bonnes pratiques et échanger de l’information utile. »

Art. 3. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

Art. 4. Le ministre qui a les services postaux dans ses attributions est chargé de l’exécution du présent arrêté.

Gegeven te

FILIP

Van koningswege:

De Minister van Post,

Donné à

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de la Poste,



P. DE SUTTER

P. DE SUTTER

KONINKRIJK BELGIË	ROYAUME DE BELGIQUE
FEDERALE OVERHEIDSDIENST BELEID EN ONDERSTEUNING	SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL STRATÉGIE ET APPUI
xxx. - Koninklijk tot wijziging van het koninklijk besluit van 14 mars 2022 betreffende de postdiensten inzake milieu-informatie	xxx. - Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 14 mars 2022 relatif aux services postaux en matière d'information environnementale
Sire,	Sire,
Algemene beschouwingen	Considérations générales
<p>De jongste jaren zijn gekenmerkt door de exponentiële ontwikkeling van de pakketbezorgdiensten. Dat fenomeen is versneld na de maatregelen die aan de COVID-pandemie gelinkt waren. De pandemie heeft immers de fysieke interacties aanzienlijk beperkt, hetgeen in veel landen, waaronder in België, de tijdelijke sluiting van niet-essentiële fysieke winkels en zaken tot gevolg heeft gehad. In 2020 heeft het BIPT aldus in het kader van zijn postobservatorium een volumestijging van 44,5% vastgesteld voor pakjes en snelpostzendingen, tegenover 11,6% in 2019.</p> <p>Ondanks de gunstige aspecten van deze evolutie kan de ontwikkeling van e-commerce een aanzienlijke milieu-impact teweegbrengen.</p>	<p>Les dernières années ont été marquées par le développement exponentiel des services de livraison de colis. Ce phénomène s'est accéléré suite aux mesures liées à la pandémie du Covid. La pandémie a en effet considérablement limité les interactions physiques, ce qui a provoqué dans la plupart des pays, dont la Belgique, la fermeture temporaire des magasins et boutiques non essentiels physiques. En 2020, l'IBPT a ainsi constaté dans le cadre de son Observatoire postal une augmentation des volumes de 44,5% pour les colis et les envois exprès, contre 11,6% en 2019.</p> <p>Malgré les aspects bénéfiques de cette évolution, le développement du e-commerce peut générer un impact considérable sur notre environnement.</p>
a) Een toenemende impact op het milieu	a) Un impact environnemental croissant
<p>Het wagenpark dat specifiek voor goederenvervoer wordt ingezet, zorgt voor heel wat verontreiniging. De transportsector zou op zich al aan de oorsprong liggen van een kwart van de uitstoot van broeikasgassen in Europa (A. GHALUMYAN, <i>Environmental measures in the postal sector</i>, Cullen 08.04.2021). In België zou deze sector in 2019 verantwoordelijk zijn geweest voor 22,3% van de totale uitstoot van broeikasgassen (Verslag van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, <i>Naar een duurzame e-commerce logistiek en last mile</i>, 19 april 2021, blz. 6). In grote steden, zoals Brussel, zouden de ecologische gevolgen en gezondheidseffecten van de diensten in de laatste kilometer, of "last</p>	<p>La flotte de véhicules dédiée au transport de marchandises génère une importante pollution. Le secteur du transport serait à lui seul à l'origine d'un quart des émissions de gaz à effet de serre en Europe (A. GHALUMYAN, <i>Environmental measures in the postal sector</i>, Cullen 08.04.2021). En Belgique, ce secteur représenterait 22,3% des émissions totales de gaz à effet de serre en 2019 (Rapport du Conseil Central de l'Economie, <i>Vers une logistique de l'e-commerce et un last mile durables</i>, 19 avril 2021, p.6). Dans les métropoles, comme Bruxelles, les effets écologiques et sanitaires des services du dernier kilomètre sont particulièrement importants. Le concept du « dernier kilomètre » ou « last mile » en anglais</p>

mile” in het Engels, bijzonder groot zijn. Het concept van de “laatste kilometer” omvat de activiteiten gaande van de leverancier tot bij de klant, via de fabrikant, de verdeler en de retailer, namelijk de laatste kilometer van het traject dat de bezorger van de onderneming moet afleggen om de locatie van de eindbestemming te bereiken. De laatste kilometer vertegenwoordigt 10% van het stedelijk wagenpark, 30% van de wegbezetting en 40% van alle CO₂-uitstoot. De laatste kilometer heeft een bijzonder grote impact op het milieu (Copenhagen Economics, *Main developments in the postal sector (2017 and 2021)*, Volume 1, 2022, p.292). Een studie van het Wereld Economisch Forum van 2020 geeft aan dat de groeiende vraag om levering die het gevolg is van e-commerce zich tegen 2030 zal vertalen in 36% meer leveringsvoertuigen in de stadscentra, wat opnieuw tot meer uitstoot en meer verkeersopstoppen zal leiden. Zo ook zou de uitstoot in de laatste kilometer met meer dan 30% kunnen stijgen in de honderd grootste steden van de wereld (World Economic Forum, *The Future of the Last-Mile Ecosystem*, 2020, blz. 10). De transportsector is de enige economische sector in Europa waar de broeikasgassen tussen 1990 en 2020 niet zijn afgenomen. De stijging van de CO₂-uitstoot en van fijnstof heeft een erkende negatieve impact op de volksgezondheid (France Stratégie, Conseil général de l’environnement et du développement durable, Inspection générale des Finances, *Rapport. Pour un développement durable du commerce en ligne*, februari 2021, annexe IV, blz. 35).

De laatste beschikbare cijfers laten een bijzonder zorgwekkende ontwikkeling zien. Uit de studie van Copenhagen Economics over de belangrijkste ontwikkelingen in de postsector tussen 2017 en 2021, die in 2022 op verzoek van de Europese Commissie is uitgevoerd, blijkt dat de CO₂-uitstoot door binnenlandse bezorgingsactiviteiten in de Europese Unie tussen 2013 en 2020 met 5% is toegenomen, tot 5,5 miljoen ton in 2020. Zo is de CO₂-uitstoot door pakketbezorgingsactiviteiten, die jarenlang afnam, sinds 2017 weer sterk gestegen (Copenhagen Economics, *Main developments in the postal sector (2017 and 2021)*, Volume 1, 2022, p.287). Dit betekent dat de bestaande instrumenten ontoereikend zijn.

regroupe les activités allant du fournisseur au client, en passant par le fabricant, le distributeur et le détaillant, c’est-à-dire le dernier parcours kilométrique que le distributeur de l’entreprise doit parcourir afin d’atteindre l’emplacement du destinataire final. Le dernier kilomètre représente 10% de la flotte urbaine, 30% de l’occupation routière et 40% de l’ensemble des émissions de CO₂. Le dernier kilomètre génère un impact particulièrement important sur l’environnement (Copenhagen Economics, *Main developments in the postal sector (2017 and 2021)*, Volume 1, 2022, p.292). Une étude du Forum économique mondial de 2020 indique que la demande croissante de livraison résultant du e-commerce se traduira par 36 % de véhicules de livraison supplémentaires dans les centres-villes d’ici 2030, entraînant une nouvelle augmentation des émissions et des embouteillages. De même, les émissions du dernier kilomètre pourraient augmenter de plus de 30 % dans les cent plus grandes villes du monde (World Economic Forum, *The Future of the Last-Mile Ecosystem*, 2020, p.10). Le secteur du transport est le seul secteur économique en Europe pour lequel les gaz à effet de serre n’ont pas diminué entre 1990 et 2020. L’augmentation des émissions de CO₂ et de particules fines a un impact négatif reconnu sur la santé publique (France Stratégie, Conseil général de l’environnement et du développement durable, Inspection générale des Finances, *Rapport. Pour un développement durable du commerce en ligne*, février 2021, annexe IV, p.35). Les derniers chiffres disponibles attestent d’une évolution particulièrement inquiétante. Il ressort en effet de l’étude de Copenhagen Economics consacrée aux principaux développements dans le secteur postal entre 2017 et 2021, réalisée en 2022 à la demande la Commission européenne, que les émissions de CO₂ générées par les activités de livraison domestique dans l’Union européenne ont augmenté de 5% entre 2013 et 2020, pour atteindre 5,5 millions de tonnes en 2020. Ainsi, les émissions de CO₂ générées par les activités de livraison de colis qui étaient en baisse depuis des années, sont fortement reparties à la hausse depuis 2017 (Copenhagen Economics, *Main developments in the postal sector (2017 and 2021)*, Volume 1, 2022, p.287). Ce constat signifie que les outils existants sont insuffisants.

<p>Daaruit vloeit voort dat maatregelen moeten worden getroffen om de milieu-impact van pakketbezorging te beperken (Copenhagen Economics, <i>Main développements in the postal sector (2017 and 2021)</i>, Volume 1, 2022, p.306).. Welnu, in dit stadium worden de maatregelen inzake duurzaamheid doorgaans enkel opgelegd aan de enige aangewezen aanbieder van de universele dienst. In België is dat het geval in het beheerscontract dat met bpost gesloten is. Het is echter van fundamenteel belang om deze maatregelen uit te breiden naar alle andere operatoren. Een eerste niet dwingende aanpak bestaat erin de informatie die aan de postgebruikers wordt verstrekt te verbeteren, zodat zij zich bewuster worden van deze problematiek en kunnen opteren voor producten die aan hun behoeften voldoen.</p> <p>Bewustmakingsmaatregelen zijn gericht op alle gebruikers van postpakketdiensten, d.w.z. consumenten, detailhandelaren, spelers in de elektronische handel en overheden (Copenhagen Economics, <i>Main développements in the postal sector (2017 and 2021)</i>, Volume 1, 2022, p. 299).</p>	<p>Il en résulte que des mesures doivent être prises afin de limiter l'impact sur l'environnement de la distribution des colis (Copenhagen Economics, <i>Main développements in the postal sector (2017 and 2021)</i>, Volume 1, 2022, p.306). Or, à ce stade, les mesures en matière de durabilité ne sont généralement imposées qu'à l'égard du seul prestataire désigné du service universel. En Belgique, c'est le cas au niveau du contrat de gestion conclu avec bpost. Il est cependant essentiel d'élargir la portée de ces mesures à l'ensemble des autres opérateurs. Une première approche non contraignante consiste à améliorer l'information fournies aux utilisateurs postaux, afin de les sensibiliser davantage à cette problématique et de leur permettre d'opter pour des produits qui correspondent à leurs besoins.</p> <p>Les mesures de sensibilisation visent l'ensemble des utilisateurs des services de livraison des colis postaux à savoir tant les consommateurs, que les commerçants, les acteurs du e-commerce de même que les autorités publiques (Copenhagen Economics, <i>Main développements in the postal sector (2017 and 2021)</i>, Volume 1, 2022, p.299).</p>
<p>b) Verschillende leveringswijzen</p>	<p>b) Différentes modalités de livraison</p>
<p>De verschillende leveringswijzen die bestaan veroorzaken variabele milieueffecten (Copenhagen Economics, <i>Main développements in the postal sector (2017 and 2021)</i>, Volume 1, 2022, p.292). Wat betreft de 'laatste kilometer', heeft de levering aan huis een grotere milieu-impact wegens de gevolgen van mislukte bezorgingen, waardoor de operatoren verschillende keren het traject moeten afleggen en verschillende pakketten niet in één keer kunnen leveren.</p> <p>Ook de kortere leveringstermijnen (levering op dezelfde dag of binnen het uur) zouden ook bijdragen tot de hogere uitstoot van CO₂ (M. JALLER, A. PAHWA en S. KARTEN, <i>Keeping e-Commerce Environmentally Friendly, What the Consumers Can Do</i>, Institute for Transportation Studies, UC Davis, december 2020; France Stratégie, Conseil général de l'environnement et du développement durable, Inspection générale</p>	<p>Les différentes modalités de livraison existantes génèrent un impact environnemental variable (Copenhagen Economics, <i>Main développements in the postal sector (2017 and 2021)</i>, Volume 1, 2022, p.292). Concernant le dernier kilomètre, la livraison à domicile a un impact plus important sur l'environnement en raison des conséquences de l'échec de distribution impliquant de multiples trajets pour les opérateurs et l'impossibilité d'opérer une livraison unique de plusieurs colis.</p> <p>La réduction des délais de livraison (livraison dans la même journée ou dans l'heure) contribuerait aussi à l'augmentation des émissions de CO₂ (M. JALLER, A. PAHWA et S. KARTEN, <i>Keeping e-Commerce Environmentally Friendly, What the Consumers Can Do</i>, Institute for Transportation Studies, UC Davis, Décembre 2020 ; France Stratégie, Conseil général de l'environnement et du développement durable, Inspection générale des Finances, <i>Pour un développement durable du commerce en ligne</i>, février 2021, pp. 15-18).</p>

<p>des Finances, <i>Pour un développement durable du commerce en ligne</i>, februari 2021, blz. 15-18).</p> <p>Ten slotte maakt de stijging van het aantal teruggezonden producten die negatieve impact op het milieu nog erger. (K. VERHELST, <i>Voorstel van resolutie van de Kamer van volksvertegenwoordigers betreffende de evolutie naar een duurzaam en evenwichtig herroepingsrecht in het kader van e-commerce</i>, 23 november 2021, DOC 55 2335/001; Verslag van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, <i>Naar een duurzame e-commercelogistiek en last mile</i>, 19 april 2021, blz. 25, 27).</p> <p>Gebruikmaken van alternatieve verzamel punten (pakjesbussen, parcel lockers of afhaalpunten) zou kunnen helpen om de gegenereerde vervuiling te beperken (C. GRIMSEID, <i>ERGP presents conclusions on the impact of the Green Deal on the postal sector</i>, Cullen, 19.01.2022; Verslag van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, <i>Naar een duurzame e-commercelogistiek en last mile</i>, 19 april 2021, blz. 4, 27). De experts bevelen ook aan om de gehanteerde transportmodi voor de thuisleveringen over de laatste kilometer te verduurzamen door de voorkeur te geven aan het gebruik van cargofietsen of elektrische voertuigen. Ook dient de optimalisering van de levering van pakjes aan huis te worden aangemoedigd door de leveringen te groeperen per geografische zone (Verslag van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, <i>Naar een duurzame e-commercelogistiek en last mile</i>, 19 april 2021, blz. 26). Het recente rapport "Belgian online sustainability barometer 2021", opgesteld door SafeShops, benadrukt evenwel dat de grote meerderheid van de onlinewinkels (63%) de consumenten niet aanmoedigt om duurzamere keuzes te maken bij hun onlineaankopen.</p>	<p>Enfin, l'augmentation du taux de retour des produits accentue encore cet impact négatif sur l'environnement (K. VERHELST, <i>Proposition de résolution de la Chambre des Représentants de Belgique relative à l'évolution vers un droit de rétractation durable et équilibré dans le cadre du commerce électronique</i>, 23 novembre 2021, DOC 55 2335/001 ; Rapport du Conseil Central de l'Economie, <i>Vers une logistique de l'e-commerce et un last mile durables</i>, 19 avril 2021, pp. 25, 27).</p> <p>Le recours à des points alternatifs de collecte (boîtes à colis, parcel lockers ou points de retraits) pourrait contribuer à limiter la pollution générée (C. GRIMSEID, <i>ERGP presents conclusions on the impact of the Green Deal on the postal sector</i>, Cullen, 19.01.2022 ; Rapport du Conseil Central de l'Economie, <i>Vers une logistique de l'e-commerce et un last mile durables</i>, 19 avril 2021, pp. 4, 27). Les experts recommandent également de rendre plus durables les modes de transport utilisés pour les livraisons à domicile sur le last mile, en privilégiant l'usage des vélos cargos ou des véhicules électriques. Il faut aussi encourager l'optimisation des livraisons de colis à domicile en regroupant les livraisons par zone géographique (Rapport du Conseil Central de l'Economie, <i>Vers une logistique de l'e-commerce et un last mile durables</i>, 19 avril 2021, p.26). Le récent rapport « Belgian online sustainability barometer 2021 », réalisé par SafeShops, souligne cependant que la grande majorité des boutiques en ligne (63%) n'encourage pas les consommateurs à faire des choix plus durables lors de leurs achats en ligne.</p>
<p>c) Een verhoogde nood aan transparantie</p>	<p>c) Un besoin accru de transparence</p>
<p>Wegens gebrek aan nuttige informatie worden de gebruikers niet ertoe aangezet om rekening te houden met de duurzaamheid wanneer ze voor een leveringsmethode kiezen. De resultaten van de studie van het BIPT over de verwachtingen van de gebruikers van de postdiensten, gepubliceerd op de website van het Belgisch Instituut voor</p>	<p>A défaut d'information utile, les utilisateurs ne sont pas incités à prendre en compte la durabilité lorsqu'ils choisissent une modalité de livraison. Les résultats de l'étude de l'IBPT sur les attentes des utilisateurs des services postaux, publiée sur le site de l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (ci-après, « l'IBPT »), en</p>

postdiensten en telecommunicatie in maart 2021, wijzen erop dat de gebruikers de voorkeur blijven geven aan de bezorging van de pakjes op het adres van de geadresseerde (Ipsos, "Publicatierapport postale eindgebruiker 2020", van 23 februari 2021, gepubliceerd op de site van het BIPT op 12 maart 2021, blz. 24). De e-commercestudie 2020 en de studie over de bezorging, die Comeos in februari 2020 gepubliceerd heeft, bevestigen dat bij de 9 van de 10 consumenten in België (d.w.z. 87% van de bevroegde personen) voor hun onlineaankopen een levering aan huis verkiezen (InSites Consulting, *e-Commerce Survey 2020*, static.comeos.be).

Het is dus van fundamenteel belang om aan de gebruikers nauwkeuriger informatie te verstrekken, opdat ze eventueel kunnen opteren voor minder verontreinigende diensten, wanneer dat aan hun behoeften voldoet (Verslag van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, *Naar een duurzame e-commercelogistiek en last mile*, 19 april 2021, blz. 25). De overheid zou ook over nauwkeurige en up-to-date informatie over deze problematiek moeten beschikken. De inspanningen die sommige postoperators reeds hebben geleverd, dienen te worden benadrukt en aangemoedigd. Tal van overheidsinstanties en particuliere spelers benadrukken deze verhoogde nood aan transparantie. De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven meent dat de maatregelen die de transparantie bevorderen, een hefboom vormen om de laatste kilometer duurzamer te maken.

In zijn kaderadvies "*IJveren voor een duurzame e-commercelogistiek en last mile*" van 18 december 2019 schrijft de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven: "(...) *transparantiebevorderende maatregelen (bv. via de kwantificering van de CO2-voetafdruk van de verschillende leveringsopties, via sensibiliseringscampagnes) (zouden) consumenten kunnen informeren en sensibiliseren over de negatieve externe effecten van bepaalde vormen van e-commercelogistiek, meer bepaald in de last mile. Hierdoor zouden de consument en de detailhandelaar in staat worden gesteld om voor de meest duurzame levering te kiezen.*" (blz. 5). In zijn recente verslag "*Naar een duurzame e-commercelogistiek en last mile*" van 19 april 2021, dat voortvloeit uit een enquête

maars 2021, montrent que les utilisateurs conservent une préférence pour la distribution des colis à l'adresse du destinataire (Ipsos, Rapport de publication utilisateur final des services postaux 2020 du 23 février 2021, publié sur le site de l'IBPT le 12 mars 2021, p.24). L'étude e-commerce 2020 et l'étude sur la livraison, publiées par Comeos en février 2020, confirment qu'en Belgique, près de 9 consommateurs sur 10 (c'est-à-dire 87% des personnes interrogées) privilégient un service de livraison à domicile pour leurs achats réalisés en ligne (InSites Consulting, *e-Commerce Survey 2020*, static.comeos.be).

Il est donc essentiel de fournir aux utilisateurs une information plus précise, afin de leur permettre d'opter le cas échéant pour des services moins polluants, lorsque cela répond à leur besoins (Rapport du Conseil Central de l'Economie, *Vers une logistique de l'e-commerce et un last miles durables*, 19 avril 2021, p.25). Les autorités devraient aussi disposer d'informations précises et actualisées sur cette problématique. Les efforts déjà réalisés par certains opérateurs postaux méritent d'être soulignés et encouragés. Ce besoin accru de transparence est souligné par de nombreux acteurs publics et privés. Le Conseil Central de l'Economie estime que les mesures favorisant la transparence constituent un levier permettant de rendre le last mile plus durable.

Dans son avis cadre « *Œuvrer pour une logistique de l'e-commerce et un last mile durables* » du 18 décembre 2019, le Conseil Central de l'Economie précise : « *des mesures favorisant la transparence (p.ex. quantifier l'empreinte CO2 des différentes options de livraison, mener des campagnes de sensibilisation) pourraient informer et sensibiliser les consommateurs aux externalités négatives de certaines formes de logistique e-commerce et, en particulier, du last mile. Cela permettrait aux consommateurs et aux détaillants d'opter pour la livraison la plus durable.* » (p.5). De même, dans son récent rapport « *Vers une logistique de l'e-commerce et un last mile durables* » du 19 avril 2021, qui fait suite une enquête menée auprès d'un panel d'experts universitaires et d'experts en entreprise, le Conseil Central de l'Economie précise que : « *des mesures de sensibilisation et de transparence pourraient accroître la prise de conscience et inciter les consommateurs à opter pour les choix durables proposés* » (p.4). Le besoin

<p>afgenomen bij een panel van academische en bedrijfsexperten preciseert de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven zo ook dat: <i>“kunnen sensibiliserings- en transparantiemaatregelen het bewustzijn vergroten en de consumenten aanzetten om voor de aangeboden duurzame keuzes te opteren”</i> (blz. 4). De nood aan versterking van de transparantie inzake levering van pakketten werd ook benadrukt tijdens twee workshops van het BIPT van 4 en van 19 oktober 2021, met betrekking tot de duurzaamheidskwestie. Ten slotte onderstreept het rapport <i>“Belgian online sustainability barometer 2021”</i> van SafeShops het belang om de consumenten beter te informeren over het belang van duurzame keuzes wat betreft de impact van diensten voor snelle pakjesbezorging.</p> <p>In het voorstel van resolutie van de Kamer van 23 november 2021 vraagt Kamerlid Kathleen Verhelst met name aan de federale regering om werk te maken van: <i>“de ontwikkeling van één overheidstool die de ecologische impact van de levering en een eventuele retourzending van online bestelde goederen in kaart brengt.”</i> (K. VERHELST, <i>Voorstel van resolutie van de Kamer van volksvertegenwoordigers betreffende de evolutie naar een duurzaam en evenwichtig herroepingsrecht in het kader van e-commerce</i>, 23 november 2021, DOC 55 2335/001, blz. 15). In zijn advies <i>“Duurzaamheidsagenda voor de Belgische e-commerce en logistiek”</i> van 12 mei 2022 vraagt de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven ten slotte aan de beleidsmakers om de periode tussen 2022 en 2025 op productieve wijze te benutten om een emissievrije e-commercelogistiek voor te bereiden (blz. 10). Hij stelt in het bijzonder: <i>“Om met kennis van zaken optimale beleidskeuzes voor een verduurzaming van de logistiek en de commercellogistiek in het bijzonder te kunnen maken is een betrouwbaar beeld van de huidige logistieke (e-commerce)stromen onontbeerlijk.”</i></p> <p>Uit de studie gevraagd door de Europese Commissie betreffende de meting van de impact van e-commerce en van de bezorging op de luchtvervuiling en de CO₂-uitstoot blijkt dat de beslissingen van de consumenten een bijzonder grote invloed hebben op de uitstoot van broeikasgassen gelinkt aan het transport over de ganse distributieketen (KE-Consult, Prognos,</p>	<p>du renforcement de la transparence en matière de livraison de colis a également été souligné lors des deux ateliers de l'IBPT du 4 et du 19 octobre 2021, relatif à la problématique de la durabilité. Le « Belgian online sustainability barometer 2021 » de SafeShops souligne l'importance de mieux informer les consommateurs concernant l'importance des choix durables au regard de l'impact des services de livraison de colis rapide.</p> <p>Dans sa proposition de résolution de la Chambre datée du 23 novembre 2021, la députée Kathleen Verhelst demande notamment au Gouvernement fédéral de veiller : <i>« au développement d'un outil public unique destiné à cartographier l'impact écologique de la livraison et du retour éventuels des biens commandés en ligne »</i> (K. VERHELST, <i>Proposition de résolution de la Chambre des Représentants de Belgique relative à l'évolution vers un droit de rétractation durable et équilibré dans le cadre du commerce électronique</i>, 23 novembre 2021, DOC 55 2335/001, p.15). Enfin, dans son avis, « Agenda de la durabilité pour l'e-commerce et la logistique belges » du 12 mai 2022, le Conseil Central de l'Economie demande au politique d'utiliser la période entre 2022 et 2025 de manière productive pour préparer une logistique à émission zéro pour l'e-commerce (p.10). Il considère en particulier : <i>« Une image fiable des flux logistiques (de l'e-commerce) actuels est indispensable si nous voulons faire des choix politiques éclairés pour une logistique plus durable, celle de l'e-commerce en particulier »</i>.</p> <p>Il ressort de l'étude demandée par la Commission européenne concernant la mesure de l'impact du e-commerce et de la livraison sur la pollution de l'air et sur les émissions de CO₂, que les décisions des consommateurs ont un impact très important sur les émissions de gaz à effet de serre liées au transport tout au long de la chaîne de distribution (KE-Consult, Prognos, Sphera, <i>Study to assess and analyse the impact of e-commerce driven transport and parcel delivery on air pollution and CO₂ emissions</i>, European Commission, DG GROW, 30.03.2022, pp. 35, 43 et 46 ; P. DUNN, <i>More could be done to reduce the environmental impact of e-commerce deliveries</i>, Cullen, 30.03.2022). Cette étude recommande la mise en</p>
--	--

<p>Sphera, <i>Study to assess and analyse the impact of e-commerce driven transport and parcel delivery on air pollution and CO2 emissions</i>, European Commission, DG GROW, 30.03.2022, blz. 35, 43 en 46; P. DUNN, <i>More could be done to reduce the environmental impact of e-commerce deliveries</i>, Cullen, 30.03.2022). Deze studie raadt aan om bewustmakingscampagnes te voeren alsook om softwaretools te gebruiken voor de klanten om de ecologische voetafdruk van de aankopen te berekenen. Door een actiever beleid van bewustmaking van de consument te voeren, zou de uitstoot van broeikasgassen tegen 2023 met 53% tot 85% kunnen verlaagd worden.</p> <p>Tevens is het wenselijk een instrument te ontwikkelen om de bestaande initiatieven te coördineren en de zichtbaarheid en transparantie ervan te vergroten. Uit het recente ERGP-duurzaamheidsverslag blijkt dat de operatoren reeds duurzaamheidsinitiatieven hebben ontwikkeld, maar dat de milieueffecten door elke operator volgens zijn eigen methode worden berekend, zonder enige verificatie. De autoriteiten en regelgevende instanties zijn nog niet in staat het werkelijke milieueffect van pakketbezorgingsactiviteiten nauwkeurig te bepalen. Een aanpassing van de bevoegdheden van de regelgevers is nodig om een geharmoniseerde aanpak van de kwestie ten uitvoer te leggen (ERGP, <i>Report on environmental sustainability in the postal sector</i>, 2022, p.46).</p>	<p>œuvre de campagnes de sensibilisation, ainsi que l'utilisation d'outils logiciels pour les clients afin de calculer l'empreinte des émissions des achats. Une politique plus active de conscientisation des consommateurs pourrait réduire les émissions de gaz à effets de serre de 53% à 85 % d'ici à 2023.</p> <p>Il est également souhaitable de développer un outil afin de coordonner les initiatives existantes et d'en renforcer la visibilité et la transparence. Il résulte en effet du récent rapport ERGP sur la durabilité que les opérateurs ont déjà développé des initiatives concernant la durabilité, mais que l'impact environnemental est calculé par chaque opérateur selon sa propre méthode, sans vérification possible. Les autorités et régulateurs ne sont pas en mesure à ce jour de déterminer, avec précision, l'impact environnemental réel des activités de livraison de colis. Une adaptation des compétences des régulateurs est nécessaire pour mettre en œuvre une approche harmonisée de la problématique (ERGP, <i>Report on environmental sustainability in the postal sector</i>, 2022, p.46).</p>
<p>d) Doeleinden van de maatregel</p>	<p>d) Objectifs de la mesure</p>
<p>Door maatregelen toe te passen die erop gericht zijn de transparantie bij gebruikers en overheid te verhogen, moet het mogelijk worden om een vergelijking te maken tussen de aangeboden diensten en de betrokken operatoren.</p> <p>Het is interessant om te benadrukken dat de keuze voor alternatieve leveringswijzen of maatregelen om het milieueffect van hun activiteiten te verminderen voor de operatoren gunstig zou kunnen uitdraaien, doordat de leveringskosten worden verlaagd (Copenhagen Economics, <i>Main developments in the postal sector (2017 and 2021)</i>, Volume 1, 2022, p.300), evenals voor de plaatselijke handelaars, die met de postoperatoren overeenkomsten zouden kunnen sluiten om als afhaalpunt een</p>	<p>La mise en œuvre de mesures visant à augmenter la transparence auprès des utilisateurs et des autorités doit permettre une comparaison entre les services proposés et les opérateurs concernés. Il est intéressant de souligner que le choix de modes alternatifs de livraison ou de toute mesure visant à réduire l'impact environnemental des activités pourraient se révéler favorables, pour les opérateurs en réduisant les coûts de livraison (Copenhagen Economics, <i>Main developments in the postal sector (2017 and 2021)</i>, Volume 1, 2022, p.300) mais aussi pour les commerçants locaux qui pourraient conclure des accords avec les opérateurs postaux afin de développer une activité complémentaire, en tant que point poste. Les experts consultés par le Conseil Central de</p>

<p>aanvullende activiteit te ontwikkelen. De bevroegde experten van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven menen dat een toegenomen bewustwording van de consument de onlineaankopen niet zal drukken (Verslag van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, <i>Naar een duurzame e-commerce logistiek en last mile</i>, 19 april 2021, blz. 9). De versterking van de transparantie zou ten slotte moeten bijdragen tot het waarderen van de postoperatoren die ter zake een proactief beleid hebben aangenomen. Het Europees recht voorziet uitdrukkelijk in het aannemen van dergelijke milieumaatregelen. Artikel 2, 17°, d), van de wet van 26 januari 2018 betreffende de postdiensten, definieert het begrip van “essentiële eisen”, opgelegd aan alle postoperatoren, als “niet-economische redenen van algemeen belang die de Staat ertoe kunnen bewegen voorwaarden inzake het aanbieden van postdiensten op te leggen”, waaronder, “in gerechtvaardigde gevallen, (...) de bescherming van het milieu en de ruimtelijke ordening”. Deze bepaling is de omzetting van artikel 2.19 van Postrichtlijn 97/67 (ERGP Report on Green Deal and the postal sector, 2021, blz. 14-15). Artikel 3, § 1, 1°, tweede lid, van de wet van 26 januari 2018 betreffende de postdiensten stelt aldus de Koning in staat, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de op grond van de essentiële eisen na te leven voorwaarden nader te bepalen. Uit het voorgaande blijkt dat de bescherming van het milieu en de bevordering van een duurzame postdienst gegronde doelstellingen vormen, waarvoor aan de operatoren maatregelen opgelegd kunnen worden in de vorm van essentiële eisen. Bovendien betreft onderhavige ontwerp van besluit louter het verzamelen van gegevens in relatie tot aanbieders van postdiensten, een ondubbelzinnige bevoegdheid van het Instituut.</p>	<p>l'Economie estiment qu'une prise de conscience accrue des consommateurs ne réduira pas les achats en ligne (Rapport du Conseil Central de l'Economie, <i>Vers une logistique de l'e-commerce et un last miles durables</i>, 19 avril 2021, p.9). Le renforcement de la transparence devrait enfin contribuer à valoriser les opérateurs postaux qui ont adopté une politique proactive en la matière. L'adoption de telles mesures environnementales est expressément prévue par le droit européen. L'article 2, 17°, d) de la loi du 26 janvier 2018 relative aux services postaux, définit la notion « d'exigences essentielles » imposées à l'ensemble des opérateurs postaux comme « <i>les raisons d'intérêt général de nature non économique qui peuvent amener l'Etat à imposer des conditions pour la prestation de services postaux</i> », une notion qui inclut, « <i>dans les cas justifiés</i> », « <i>la protection de l'environnement et l'aménagement du territoire</i> ». Cette disposition transpose l'article 2.19 de la directive postale 97/67 (ERGP Report on Green Deal and the postal sector, 2021, pp. 14-15). L'article 3, § 1, 1°, alinéa 2, de la loi du 26 janvier 2018 relative aux services postaux, permet ainsi au Roi, dans un arrêté délibéré en Conseil des ministres, de préciser les conditions à respecter en vertu des exigences essentielles. Il ressort de ces éléments que la protection de l'environnement et la promotion d'un service postal durable constituent des objectifs légitimes qui peuvent faire l'objet de mesures imposées aux opérateurs en tant qu'exigences essentielles. De plus, le présent projet d'arrêté ne concerne que la collecte de données en relation avec les prestataires de services postaux, une compétence qui appartient sans ambiguïté à l'Institut.</p>
<p>Het onderhavige ontwerp van besluit heeft verschillende doelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aan de gebruikers nauwkeurige informatie verstrekken over de milieu-impact die veroorzaakt wordt door de verschillende aangeboden manieren om pakjes te bezorgen; - Aan het BIPT en aan de overheid actuele informatie verstrekken aan de hand 	<p>Le présent projet poursuit les objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fournir aux utilisateurs des informations précises sur l'impact environnemental généré par les différentes modalités de livraison de colis qui sont proposées ;

<p>waarvan de evolutie van de problematiek gevolgd kan worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De bestaande initiatieven beklemtonen en daarbij de verspreiding van goede praktijken bij de aanbieders van postdiensten aanmoedigen om België als een voorbeeldidstaat te positioneren op het stuk van duurzame pakketbezorging. <p>Het ontwerp past in een geheel van maatregelen die erop gericht zijn de duurzame aard van de postdienst te versterken en die toegepast worden op nationaal, Europees en internationaal niveau, zoals de “Europese Green Deal” die werd goedgekeurd in 2020 door de Europese Commissie of de Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties (A. GHALUMYAN, <i>Environmental measures in the postal sector</i>, Cullen, 22.03.2022). In het kader van haar “sustainable and smart mobility strategy” heeft de Europese Commissie bovendien richtsnoeren aangenomen betreffende informatieverstrekking aan de gebruikers over de uitstoot die door de bezorging van pakjes wordt veroorzaakt (actie 28).</p> <p>In Nederland heeft de regulator zo ook elementen inzake duurzaamheid opgenomen in zijn marktstudie betreffende de levering in de laatste kilometer. De ontwikkelde onlineapplicatie, “Bewust Bezorgd”, biedt de consument ook de keuze om te kiezen voor de meest duurzame leveringsmethode. In Frankrijk legt een decreet uit 2017 ook reeds de publicatie van de CO₂-uitstoot op. In België legt het 6e beheerscontract aan bpost doelstellingen op om de uitstoot te verminderen (Advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, <i>Duurzaamheidsagenda voor de Belgische e-commerce en logistiek</i>, 12 mei 2022, blz. 14). Artikel 7 van de Wereldpostconventie bepaalt op zijn beurt dat: “De lidstaten en/of hun aangewezen operatoren moeten op alle niveaus van de postexploitatie een dynamisch beleid inzake duurzame ontwikkeling aannemen en uitvoeren dat heel specifiek betrekking heeft op milieu-, sociale en economische acties, en de belangstelling wekken voor kwesties van duurzame ontwikkeling in het kader van de postdiensten.” Uit deze diverse elementen blijkt dat deze beoogde maatregelen kaderen binnen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Fournir à l’IBPT et aux autorités publiques des informations actuelles permettant de suivre l’évolution de la problématique ; - Mettre en valeur les initiatives existantes tout en encourageant la diffusion des bonnes pratiques auprès des prestataires de services postaux, afin de positionner la Belgique comme un Etat membre modèle en matière de livraison durable des colis. <p>Il s’intègre dans un ensemble de mesures visant à renforcer le caractère durable du service postal, mises en œuvre aux niveaux national, européen et international, comme le « Pacte vert pour l’Europe », approuvé en 2020 par la Commission européenne, ou les objectifs de développement durable de l’Organisation des Nations-Unies (A. GHALUMYAN, <i>Environmental measures in the postal sector</i>, Cullen, 22.03.2022). Dans le cadre de la « sustainable and smart mobility strategy », la Commission européenne a en outre adopté des lignes directrices en matière d’information des utilisateurs en ce qui concerne les émissions qui sont générées par la livraison de colis (action 28).</p> <p>De même, aux Pays-Bas, le régulateur a inclus des éléments concernant la durabilité dans son étude de marché portant sur la livraison sur le dernier kilomètre. Une application développée en ligne « Bewust Berzorgd » permet aux consommateurs de choisir la méthode de livraison la plus durable. En France, un décret de 2017 impose également la publication des émissions de CO₂. En Belgique, le 6^{ième} contrat de gestion impose à bpost des objectifs de réduction des émissions (Avis du Conseil Central de l’Economie, <i>Agenda de la durabilité pour l’e-commerce et la logistique belges</i>, 12 mai 2022, p.14). De son côté, l’article 7 de la Convention postale universelle prévoit que : « Les Pays-membres et/ou leurs opérateurs désignés doivent adopter et mettre en œuvre une stratégie de développement durable dynamique portant tout particulièrement sur des actions environnementales, sociales et économiques à tous les niveaux de l’exploitation postale et promouvoir la sensibilisation aux questions de développement durable ». Il ressort de ces divers éléments que ces mesures visées s’intègrent dans le cadre réglementaire européen et international.</p>
---	---

het Europese en internationale regelgevingskader.	
Artikelsgewijze commentaar	Commentaires article par article
Artikel 1	Article 1^{er}
<p>Artikel 2, § 1, van het koninklijk besluit van 14 maart 2022 betreffende de postdiensten wordt aangevuld om het begrip van “voertuigkilometers” te definiëren.</p> <p>Dit komt overeen met het aantal kilometers dat een voertuig heeft afgelegd, ongeacht het aantal passagiers, de lading en de snelheid. Het heeft betrekking op voertuigen met en zonder emissies.</p>	<p>L'article 2, §1^{er}, de l'arrêté royal du 14 mars 2022 relatif aux services postaux, est complété pour définir la notion de « kilomètre par véhicule ».</p> <p>Cela correspond aux kilomètres parcourus par tout véhicule indépendamment du nombre de passagers, de la cargaison et de la vitesse. Elle recouvre les véhicules avec ou sans émissions.</p>
Artikel 2	Article 2
Deze bepaling voegt in het koninklijk besluit van 14 maart 2022 betreffende de postdiensten een nieuw artikel 8/1 in om aan de operatoren nieuwe verplichtingen op te leggen op het gebied van duurzaamheid en het milieu.	Cette disposition introduit un nouvel article 8/1 au sein de l'arrêté royal du 14 mars 2022 relatif aux services postaux, afin d'imposer de nouvelles obligations aux opérateurs dans le domaine de la durabilité et de l'environnement.
<p>In de eerste paragraaf wordt de algemene doelstelling vastgelegd. De aanbieders van postdiensten zijn verplicht om aan hun gebruikers nauwkeurige, actuele en volledige informatie te verstrekken over de impact van de aangeboden postdiensten op het milieu.</p> <p>Dit nieuwe artikel is niet van toepassing op een aanbieder van pakketbezorgingsdiensten die in het voorgaande kalenderjaar gemiddeld minder dan 250 personen tewerkstelde die pakketleveringsdiensten verrichtten in de lidstaat waar die aanbieder gevestigd is, tenzij hij in verschillende lidstaten gevestigd is. Deze beperking van het toepassingsgebied is in overeenstemming met de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) die ondernemingen met 250 werknemers bepaalde verplichtingen inzake duurzaamheidsrapportering oplegt.</p>	<p>Le paragraphe premier fixe l'objectif général. Les prestataires de services postaux sont tenus de fournir à leurs utilisateurs des informations précises, actualisées et complètes, sur l'impact environnemental des services postaux proposés.</p> <p>Le nouvel article ne s'applique pas au prestataire de livraison de colis qui avait, au cours de l'année civile précédente en moyenne moins de 250 personnes travaillant pour lui et impliquées dans la fourniture de services de livraison de colis dans l'État membre dans lequel ce prestataire est établi, sauf s'il est établi dans plusieurs États membres. Cette limitation du champ d'application est conforme à la directive sur la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises (CSRD), qui exige des entreprises de 250 employés qu'elles établissent certains rapports sur le développement durable.</p>
De tweede paragraaf definieert de verplichtingen van de aanbieders van postdiensten ten aanzien van de consumenten. Zij moeten hen op hun website informeren over de	Le deuxième paragraphe définit les obligations des prestataires de services postaux à l'égard des consommateurs. Ils doivent leur communiquer sur leur site Internet les critères de durabilité des

<p>duurzaamheidsindicatoren van de postdiensten. In hun contracten moet bovendien een link staan naar de webpagina's waarop de bedoelde informatie wordt vermeld. Deze webpagina's moeten gemakkelijk toegankelijk zijn. Deze verplichtingen omhelzen de publicatie van een lijst van minstens 7 milieu-indicatoren. De gegevens op deze pagina's worden jaarlijks geactualiseerd.</p> <p>Het behelst een klein aantal eenvoudige parameters voor het meten van voertuigvervanging en/of emissiereducties. Deze parameters zijn gemakkelijk te meten en kunnen op sectorniveau worden vergeleken.</p> <p>De gegevens 1° en 2° betreffen het gemiddelde van de uitstoot van CO₂-equivalenten voor scope 1, 2 en 3 van de transportactiviteiten, gemeten in gram, per volume-eenheid gedefinieerd door het BIPT. Deze gegevens zijn direct voorhanden voor elk voertuig en dus eenvoudig te berekenen door de postoperator (zie bijvoorbeeld https://base-empreinte.ademe.fr). De gegevens onder 1° betreffen de uitstoot gegenereerd door het ophalen, sorteren, vervoeren en bestellen, namelijk de ganse postketen, terwijl de gegevens onder 2° enkel de bedeling beogen, in de zin van artikel 2, 6°, van de wet, met name het deel van de distributieketen dat bekend staat als "laatste kilometer" en dat als bijzonder vervuilend wordt beschouwd. Het gebruik van een meeteenheid voor de uitstoot op basis van het volume van de zendingen, is in lijn met het criterium bedoeld in de ontwerpnorm ISO/DIS 14083. Dat criterium lijkt het meest geschikt om een zo waarheidsgetrouw mogelijk beeld te scheppen. Emissies in gram per volume-eenheid worden gebruikt om zowel voertuigvervanging als emissiereducties vast te leggen. Met CO₂ equivalent (CO₂e) wordt de combinatie van alle broeikasgassen uitgedrukt (CO₂, CH₄, N₂O, PCFs, HFCs, SF₆). Scope 1, 2 en 3 worden begrepen volgens het Greenhouse Gas Protocol, waarbij onder scope 3 ook uitbestede activiteiten worden geteld.</p> <p>Het gegeven onder 3° betreft het gemiddelde van voertuigkilometers afgelegd per pakket in de distributiefase. Het nieuwe begrip van voertuigkilometers wordt gedefinieerd in artikel 2, § 1, 12°, van het koninklijk besluit. Het</p>	<p>services postaux. Leurs contrats commerciaux doivent en outre comporter un lien vers les pages web où sont mentionnées les informations visées. Ces pages web doivent être facilement accessibles. Ces obligations impliquent la publication d'une liste minimale de 7 données environnementales. Les données reprises sur ces pages sont mises à jour annuellement.</p> <p>Elle comporte un nombre réduit de paramètres simples permettant de mesurer le remplacement des véhicules et/ou la réduction des émissions. Ces quelques paramètres sont faciles à mesurer et ils peuvent être comparés au niveau du secteur.</p> <p>Les données 1° et 2° concernent la moyenne des émissions en équivalents CO₂ pour le scope 1, 2 et 3 des activités de transport, mesurée en gramme, par unité de volume définie par l'IBPT. Ces données sont facilement disponibles pour toute véhicule et donc faciles à calculer par l'opérateur postal (voir p.e. https://base-empreinte.ademe.fr). Les données 1° concernent les émissions générées par la levée, le tri, l'acheminement et la distribution, c'est-à-dire l'ensemble de la chaîne postale, tandis que les données 2° ne visent que la distribution, au sens de l'article 2, 6° de la loi, c'est-à-dire la section de la chaîne de distribution connue sous le nom de « dernier kilomètre », considérée comme particulièrement polluante. Le recours à une unité de mesure des émissions fondée sur le volume des envois, correspond au critère visé par le projet de norme ISO/DIS 14083. Ce critère semble le mieux approprié pour donner l'image correspondant le plus possible à la réalité. Les émissions en gramme par unité de volume permettent d'appréhender tant le remplacement des véhicules que la réduction des émissions. Un équivalent CO₂ (CO₂e) exprime la combinaison de tous les gaz à effet de serre (CO₂, CH₄, N₂O, PCF, HFC, SF₆). Les scopes 1, 2 et 3 sont entendus comme dans le Protocole des gaz à effet de serre. Le scope 3 comprend également les activités sous-traitées.</p> <p>La donnée 3° concerne la moyenne de kilomètre par véhicule qui est parcourue pour chaque colis dans la phase de distribution. La nouvelle notion de kilomètre par véhicule est définie à l'article 2, §1er, 12°, de l'arrêté royal. Le moyenne des</p>
---	---

<p>gemiddelde aantal kilometers per voertuig voor elk geleverd pakket (de "dropdensiteit") is een maatstaf voor de vermindering van de uitstoot en de mate waarin gebruik wordt gemaakt van consolidatie. Duurzaamheid gaat verder dan het vervangen van voertuigen. Intelligent gebruik van de capaciteit kan ook leiden tot minder voertuigkilometers.</p> <p>De cijfers die overeenstemmen met de gegevens onder 1°, 2° en 3° moeten uitgesplitst worden per leveringswijze, om de consument in staat te stellen de veroorzaakte milieu-impact te vergelijken en te kiezen voor een duurzamere leveringsdienst. Deze leveringswijzen stemmen overeen met de leveringsopties die worden aangeboden door de aanbieders van postdiensten. Ze dekken een minimum aan aangeboden opties in termen van leveringstermijn (levering op de volgende dag, dezelfde dag, binnen de twee uur, in het weekend, 's avonds, enz.) en in termen van alternatieve leveringsplaatsen (in een afhaalpunt, thuis, enz.). Uit de reeds aangehaalde recente wetenschappelijke studies blijkt inderdaad dat de diverse leveringswijzen een variabele milieu-impact genereren, in die zin dat ze het mogelijk maken om de pakketten te groeperen. Het doel bestaat erin de eindgebruiker bewust te maken van de vervuilende aard van sommige consumptiegewoonten (ongerechtvaardigde snelle levering of misbruik van het terugsturen van pakjes). Het BIPT kan de lijst met opties aanvullen en preciseren, in samenhang met de marktontwikkelingen.</p> <p>Criterium 4° beoogt het percentage van voertuigkilometers dat emissievrij wordt afgelegd door de voertuigen in de distributiefase. Deze gegevens zijn bedoeld om de vervanging te meten. Onder emissieloze voertuigen worden voertuigen begrepen die geen directe CO₂ uitstoot kennen.</p> <p>Criterium 5° betreft de vermelding dat de operator een sectoraal charter van duurzaamheid aanhangt.</p> <p>Criterium 6° betreft het percentage van hernieuwbare energie dat wordt gebruikt in hun gebouwen.</p>	<p>kilomètres par véhicules pour chaque colis délivré (la « densité de chute ») permet de mesurer la diminution des émissions et l'importance du recours à la consolidation. La durabilité va au-delà du remplacement des véhicules. L'utilisation intelligente des capacités peut aussi réduire les kilomètres par véhicules.</p> <p>Les chiffres correspondant aux données 1°, 2° et 3° doivent être déclinés en fonction de chaque modalité de livraison, pour permettre aux consommateurs d'opérer une comparaison de l'impact environnemental généré et d'opter pour un service de livraison durable. Ces modalités de livraison correspondent aux options de livraison qui sont proposées par les prestataires de services postaux. Elles recouvrent au minimum les modalités proposées en termes de délai de livraison (livraison le lendemain, le même jour, dans les deux heures, le week-end, le soir etc.) et en termes de lieux alternatifs de livraison (à un point de retrait, à domicile etc.). Il ressort en effet des études scientifiques récentes déjà évoquées que les diverses modalités de livraison génèrent un impact environnemental variable, dans la mesure où elles permettent la consolidation des envois. L'objectif est de faire prendre conscience aux utilisateurs finaux du caractère polluant de certaines habitudes de consommation (livraison rapide injustifiée ou abus de droit de retour des colis). L'IBPT peut compléter et préciser la liste de modalités, en lien avec l'évolution du marché.</p> <p>Le critère 4° vise le pourcentage de kilomètre par véhicule couvert par les véhicules sans émissions dans la phase de distribution. Ces données visent à mesurer le remplacement. Les véhicules sans émissions sont des véhicules qui ne produisent pas d'émissions directes de CO₂.</p> <p>Le critère 5° concerne la mention de l'adhésion de l'opérateur à une charte de durabilité sectorielle.</p> <p>Le critère 6° concerne le pourcentage d'énergie renouvelable utilisée dans leurs bâtiments.</p> <p>Le critère 7° vise le pourcentage de véhicules électriques et sans émissions au sein de la flotte.</p>
---	---

<p>Criterium 7° beoogt het percentage van elektrische en emissievrije voertuigen binnen het wagenpark.</p> <p>Het aantal zware ongevallen waarvan sprake in criterium 8°, stemt overeen met het aantal ongevallen met letsel en het aantal ongevallen met doden binnen de dertig dagen op 1.000 leveringen, en met het aantal ongevallen met letsel en het aantal ongevallen met doden binnen de dertig dagen op 1.000 kilometer. Dit betreft enkel ongevallen veroorzaakt door de aanbieders.</p> <p>De meegedeelde cijfers omvatten de activiteiten van de onderaannemers van de aanbieders van postdiensten die bijdragen tot de leveringsdiensten. De minimumlijst kan aangevuld worden door het BIPT.</p>	<p>Le nombre d'accidents graves visé au critère 8° correspond au nombre d'accidents avec blessés et au nombre d'accidents avec décès dans les 30 jours pour 1000 livraisons, et au nombre d'accidents avec blessés et au nombre d'accidents avec décès dans les 30 jours pour 1000 kilomètres. Il s'agit uniquement des accidents causés par les prestataires.</p> <p>Les chiffres communiqués incluent les activités des sous-traitants des prestataires de services postaux qui contribuent aux services de livraison. La liste minimale peut être complétée par l'IBPT.</p>
<p>De derde paragraaf preciseert de verplichtingen van de aanbieders van postdiensten ten aanzien van het BIPT. De aanbieders van postdiensten zijn bovendien verplicht om jaarlijks, uiterlijk op 30 juni, de gegevens opgesomd in §2, 3^{de} lid mee te delen aan het BIPT, in een gepaste vorm zoals aangegeven door het BIPT.</p> <p>Het is immers van fundamenteel belang dat de overheid de werkelijke impact van de bezorgdiensten op het milieu kan meten. Deze maatregel versterkt bovendien de scope van artikel 26 van de wet van 26 januari 2018 dat reeds bepaalt dat: <i>“Het Instituut vraagt op gemotiveerde en proportionele wijze bij de aanbieders van postdiensten alle informatie op, met inbegrip van financiële informatie en informatie over het aanbieden van de universele dienst, die nodig is :</i></p> <p><i>a) om het in staat te stellen de naleving van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten te waarborgen;</i></p> <p><i>b) voor duidelijk omschreven statistische doeleinden, voor marktanalyses en voor alle maatregelen die tot de transparantie kunnen bijdragen.”</i></p>	<p>Le troisième paragraphe précise les obligations des prestataires de services postaux à l'égard de l'IBPT. Les prestataires de services postaux sont en effet tenus de communiquer annuellement, au plus tard le 30 juin, les données visées dans le §2 alinéa 3, à l'IBPT, sous une forme appropriée, indiquée par l'IBPT.</p> <p>Il est en effet essentiel que les autorités publiques soient en mesure de mesurer l'impact réel des services de livraison sur l'environnement. Cette mesure renforce en outre la portée de l'article 26 de la loi du 26 janvier 2018 qui prévoit déjà que :</p> <p><i>« L'Institut demande de manière motivée et proportionnelle aux prestataires de services postaux toutes les informations, y compris les informations financières et les informations sur l'offre du service universel, qui sont nécessaires :</i></p> <p><i>a) pour lui permettre de garantir l'observation de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution ;</i></p> <p><i>b) pour poursuivre des objectifs statistiques précis, pour les analyses de marché et pour toutes les mesures qui peuvent contribuer à la transparence. »</i></p>

De aanbieders van postdiensten zijn verplicht om een minimale lijst van milieu-indicatoren mee te delen die gelijkaardig is aan deze die ze krachtens paragraaf 2 moeten publiceren op hun website.	Les prestataires de services postaux sont tenus de communiquer une liste minimale de données environnementales similaire à celle qu'ils doivent publier sur leur site en vertu du paragraphe 2.
<p>Het BIPT is belast met de publicatie van de gegevens die de aanbieders meedelen. De gegevens worden gepubliceerd met een onderscheid tussen de aanbieders van postdiensten, teneinde het gebruik van duurzamere diensten verder aan te moedigen en om de inspanningen die de aanbieders leveren in de verf te zetten. De publicatie van de milieu-indicatoren vormt een aanvulling op de publicatieverplichtingen van het BIPT, vastgelegd in het kader van Verordening 2018/644.</p> <p>Deze publicatie zal uitgevoerd worden met inachtneming van de vertrouwelijkheidsregels die het BIPT hanteert en die zijn gedefinieerd in artikel 23, § 3, van de wet van 17 januari 2003 met betrekking tot het statuut van de regulator van de Belgische post- en telecommunicatiesector, dat met name bepaalt dat: <i>“Het instituut draagt zorg voor het bewaren van de vertrouwelijkheid van de gegevens die door bedrijven worden verstrekt en die door het bedrijf als vertrouwelijke ondernemings- en fabricagegegevens worden beschouwd in de zin van artikel 6, § 1, 7°, van de wet van 11 april 1994, betreffende de openbaarheid van bestuur.”</i> De minimale lijst van de informatie bedoeld in paragraaf 3 wordt niet als vertrouwelijk beschouwd.</p>	<p>L'IBPT est chargé de publier les données qui sont communiquées par les prestataires. Les données seront d'emblée publiées en opérant une distinction entre les prestataires de services postaux, afin d'encourager davantage le recours à des services plus durables et afin de distinguer les efforts réalisés par les prestataires. La publication des données environnementales complète les obligations de publication de l'IBPT, prévues dans le cadre du règlement 2018/644.</p> <p>Cette publication sera opérée dans le respect des règles de confidentialité applicables à l'IBPT et définies à l'article 23§3 de la loi du 17 janvier 2003 relative au statut du régulateur des secteurs des postes et des télécommunications belges, qui dispose notamment que : <i>« L'Institut veille à préserver la confidentialité des données fournies par les entreprises et qui sont considérées par l'entreprise comme des informations d'entreprise ou de fabrication confidentielles au sens de l'article 6, § 1er, 7°, de la loi du 11 avril 1994 relative à la publicité de l'administration »</i>. La liste minimale des informations visées au paragraphe 3 ne sont pas considérées comme confidentielles.</p>
De aanbieders die niet onderworpen zijn aan de verplichting behouden de mogelijkheid om hun bedoelde gegevens te bewaren op vrijwillige basis. In dat geval respecteren ze de communicatiemodi die zijn opgelegd voor de andere aanbieders.	Les prestataires qui ne sont pas soumis à l'obligation conservent la possibilité de communiquer leurs données visées sur base volontaire. Dans ce cas, ils respectent les modalités de communication qui sont imposées pour les autres prestataires.
De vierde paragraaf preciseert dat de doorgestuurde gegevens worden gemeten door de aanbieders van postdiensten, volgens een unieke methode die het BIPT heeft vastgelegd. De aanbieders van postdiensten zullen dus verantwoordelijk voor de juistheid en precisie van de meegedeelde gegevens. Het is evenwel onontbeerlijk dat een geharmoniseerde methode wordt aangenomen om de data te meten opdat een nuttige en precieze vergelijking kan worden	Le quatrième paragraphe précise que les données transmises sont mesurées par les prestataires de services postaux, selon une méthodologie unique définie par l'IBPT. Les prestataires de services postaux sont donc responsables de l'exactitude et de la précision des données communiquées. L'adoption d'une méthodologie harmonisée de mesure des données est cependant indispensable pour permettre une comparaison utile et précise de l'impact environnemental généré par chaque

<p>gemaakt van de milieu-impact gegenereerd door elke aanbieder en om de ontwikkeling van werkelijk duurzame leveringsdiensten aan te moedigen. De aanbieders van postdiensten dienen naar best vermogen de gegevens aan te leveren.</p> <p>In zijn verslag van 2021 raadt de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven de overheden aan om een regelgevingskader aan te nemen aan de hand waarvan de CO2-impact die wordt gegenereerd door e-commercelogistiek op uniforme wijze kan worden berekend (Verslag van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, <i>Naar een duurzame e-commercelogistiek en last mile</i>, 19 april 2021, blz. 17). Deze methode zou moeten gebaseerd zijn op de meest recente beschikbare internationale en Europese norm, zoals de recente ontwerpnorm ISO/DIS 14083 “Greenhouse gases — Quantification and reporting of greenhouse gas emissions arising from transport chain operations” (Broeikasgassen - Kwantificering en rapportering over broeikasgassen gegenereerd door activiteiten van transportketens) dat nog op tafel ligt.</p> <p>Een door het BIPT aangewezen onafhankelijk auditorgaan verifieert steekproefsgewijs de juistheid van de meegedeelde gegevens en stuurt een verslag met zijn conclusies en opmerkingen naar het BIPT. Met het oog op de controle kan dat orgaan, wanneer het dat nodig acht, andere bewijselementen opvragen die noodzakelijk zijn voor de evaluatie. De gegevens die volgens het auditorgaan onjuist worden geacht, zullen niet worden gepubliceerd op de website van het BIPT. Doordat deze niet worden gepubliceerd, zou de consument de aanbieders van postdiensten die meer aandacht besteden aan duurzaamheid moeten kunnen onderscheiden. Het BIPT of een onafhankelijke instantie die gekozen wordt door het BIPT, kan ook een studie uitvoeren met betrekking tot de informatie die moet worden meegedeeld.</p>	<p>prestataire et pour encourager le développement de services de livraison véritablement durables. Les prestataires de services postaux fournissent les données au mieux de leurs possibilités.</p> <p>Dans son rapport de 2021, le Conseil Central de l'Economie recommande aux autorités l'adoption d'un cadre réglementaire permettant de calculer de manière uniforme l'impact en CO2 généré par la logistique du e-commerce (Rapport du Conseil Central de l'Economie, <i>Vers une logistique de l'e-commerce et un last mile durables</i>, 19 avril 2021, p.17). Cette méthodologie devrait se baser sur la dernière norme internationale et européenne disponible, comme par exemple le récent projet de norme ISO/DIS 14083 « Gaz à effet de serre — Quantification et déclaration des émissions de gaz à effet de serre résultant des opérations des chaînes de transport », en cours de discussion.</p> <p>Un organe d'audit indépendant désigné par l'IBPT est chargé de vérifier par sondage l'exactitude des données communiquées et de transmettre dans un rapport ses conclusions et ses remarques à l'IBPT. Aux fins du contrôle, cet organe d'audit pourra réclamer, s'il le juge nécessaire, les autres éléments de preuve nécessaires à l'évaluation. Les données jugées inexactes par l'organe d'audit ne seront pas publiées sur le site de l'IBPT. L'absence de publication devrait permettre aux consommateurs de distinguer les prestataires de services postaux, plus soucieux de la durabilité. L'IBPT ou une instance indépendante choisie par l'IBPT, peut aussi réaliser une étude concernant les informations qui doivent être communiquées.</p>
<p>Ten slotte benadrukt de vijfde paragraaf de noodzaak aan overleg tussen de overheidsinstanties en de particuliere spelers (Verslag van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, <i>Naar een duurzame e-commercelogistiek en last mile</i>, 19 april 2021, blz.</p>	<p>Enfin, le cinquième paragraphe souligne le besoin de concertation entre les acteurs publics et privés (Rapport du Conseil Central de l'Economie, <i>Vers une logistique de l'e-commerce et un last mile durables</i>, 19 avril 2021, p.16). L'IBPT est ainsi chargé d'établir une structure de dialogue et de</p>

16). Zo is het BIPT belast met het creëren van een structuur voor dialoog en samenwerking op het stuk van duurzaamheid, samen met de aanbieders van postdiensten en de andere betrokken spelers, om goede praktijken uit te werken en nuttige informatie uit te wisselen.	coopération en matière de durabilité avec les prestataires de services postaux et les autres acteurs concernés, pour développer de bonnes pratiques et pour échanger de l'information utile.
Artikelen 3 en 4	Articles 3 et 4
De artikelen 3 en 4 behoeven geen bijzondere commentaar.	Les articles 3 et 4 n'appellent pas de commentaire particulier.
Ik heb de eer te zijn,	J'ai l'honneur d'être,
Sire,	Sire,
FILIP	PHILIPPE
Van Koningswege :	Par le Roi :
De Minister van Post,	La Ministre de la Poste,
P. DE SUTTER	P. DE SUTTER