

Vergaderjaar 2016–2017

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 364

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU EN DE MINISTER VAN SOCIALE ZAKEN EN WERKGELEGENHEID

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 november 2016

De Nederlandse luchtvaartsector is van groot belang voor de economie. De afgelopen decennia is de sector sterk gegroeid en is het aantal luchtvaartmaatschappijen flink toegenomen. Dat is goed voor de consument en voor het bedrijfsleven; er zijn steeds meer landen en steden in de wereld vanuit Nederland per vliegtuig te bereiken. Maar de toegenomen concurrentie heeft ook een schaduwzijde. In de strijd om de kosten zo laag mogelijk te houden krijgen wij signalen dat sommige luchtvaartmaatschappijen het goed werkgeverschap uit het oog verliezen. Wij hechten aan fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden en het actief tegengaan van het overschrijden of ontduiken van wet- en regelgeving op dit gebied.

Mede naar aanleiding van vragen vanuit Uw Kamer tijdens het Algemeen Overleg Luchtvaart op 1 juni 2016 (Kamerstuk 31 936, nr. 352) hebben wij gesprekken gevoerd met vakbonden, luchtvaartmaatschappijen, ander EU-lidstaten en de Europese Commissie, om te achterhalen of bestaande wet- en regelgeving wordt nageleefd en of er aanleiding is om wet- en regelgeving aan te scherpen. Daarbij is in het bijzonder aandacht besteed aan schijnzelfstandigheid en zogenaamde «pay to fly» constructies. Wij hebben overigens geen aanwijzingen dat luchtvaartmaatschappijen het betalen van belastingen of sociale premies ontduiken of dat arbeidsvoorwaarden of arbeidsomstandigheden een negatief effect hebben op de luchtvaartveiligheid in Nederland. Uiteraard houden we de ontwikkelingen wel goed in de gaten en ondernemen we actie als dat nodig is.

Arbeidsrecht en schijnconstructies

Op grond van Verordening (EG) nr. 593/2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomsten (in dit geval: arbeidscontracten) hebben werkgever en werknemer een keuzerecht om te bepalen welk recht tussen hen geldt. Dit keuzerecht mag er echter niet

toe leiden dat de werknemer de sociale bescherming verliest van het land waar hij zijn werkzaamheden gewoonlijk verricht. Wij zijn van mening dat voor de luchtvaart dit de lidstaat moet zijn waar de thuisbasis van de werknemer is gevestigd. Dit is de reden dat de Nederlandse Staat zich gevoegd heeft in rechtszaken bij het Europese Hof van Justitie die ex-werknemers in België hebben aangespannen tegen Ryanair en detacheringsbureau Crewlink. Deze zaken zijn van belang omdat ze indirect gaan over de vraag welk recht van toepassing is op een arbeidsverhouding en of alle Europese luchtvaartmaatschappijen zich daar aan houden.

We hebben ook met de vakbonden FNV en VNV gesproken over het mogelijk opzoeken of overschrijden van de randen van de arbeidswetgeving door luchtvaartmaatschappijen. Onze gesprekken hebben tot op heden geen concrete aanwijzingen opgeleverd dat de arbeidswetgeving die publiekrechtelijk wordt gehandhaafd daadwerkelijk wordt overtreden. Wel onderzoeken we verder of er sprake is van schijnzelfstandigheid bij Nederlandse piloten en of ten aanzien van het cabinepersoneel arbeidswetgeving wordt overtreden. We zullen optreden als daar concreet bewijs voor is. Het bestrijden van schijnconstructies om oneerlijke concurrentie te voorkomen is een van de prioriteiten van dit kabinet. De Wet aanpak schijnconstructies die met ingang van juli 2015 in werking is getreden, is daarvan het bewijs.

«Pay to fly» constructies

Uw Kamer heeft via de motie Van Helvert gevraagd te onderzoeken of en hoe het pay-to-fly-systeem voor in Nederland gestationeerde vliegtuigmaatschappijen verboden kan worden (Kamerstuk 31 936, nr. 342). Uit de verzamelde informatie en gevoerde overleggen is gebleken dat er verschillende vormen van «pay to fly» denkbaar zijn. Het kan gaan om het betalen voor het maken van vliegreizen om het brevet geldig te houden of voor een hoger brevet in aanmerking te kunnen komen, of het betalen voor een brevet voor een bepaald type vliegtuig bij het in dienst komen bij een maatschappij nadat dat vliegbrevet al is behaald. Verder is het denkbaar dat er teveel moet worden betaald voor een brevet voor een bepaald type vliegtuig bij het in dienst komen bij een maatschappij.

Wat ons betreft passen deze vormen van «pay to fly» niet bij fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden. Uit overleg met vakbonden en in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen is ons gebleken dat «pay to fly» niet voorkomt bij deze maatschappijen. Een verbod op »pay to fly» is daarom niet nodig en ook weinig zinvol. In Nederland is het uiteraard wel verboden voor werkgevers om minder dan het wettelijke minimumloon (€ 1.524,60 bruto per maand) te betalen aan werknemers. Er zijn geen indicaties dat de Wet minimumloon en minimumvakantiebijslag wordt ontdoken. Mogelijk komt «pay to fly» wel voor bij buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die van en naar Nederland vliegen en hier personeel in dienst hebben. Wij hebben echter geen concreet bewijs kunnen vinden dat hier in Nederland sprake van is.

Inzet in Europa

Wij concluderen dat de arbeidswetgeving niet wordt overtreden door in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen. Wel constateren we dat er hardnekkige geruchten zijn dat enkele luchtvaartmaatschappijen die met name in Oost-Europa en Ierland zijn gevestigd, en waarvan sommigen ook van en naar Nederland vliegen, de randen van het arbeidsrecht opzoeken of overschrijden door «pay to fly» en schijnconstructies. Wij zullen ons daarom op Europees niveau blijven inspannen

om ongewenste situaties boven tafel te krijgen en zonodig afspraken te maken over het tegengaan daarvan door bijvoorbeeld «pay to fly» constructies te verbieden.

We willen een eerlijk en fatsoenlijk speelveld in de luchtvaartsector. Concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen moet plaatsvinden op basis van de kwaliteit van de geleverde dienst, niet op basis van concurrentie op arbeidsvoorwaarden. Daarover blijven we in gesprek met luchtvaartmaatschappijen en we zullen misstanden aanpakken wanneer die zich voordoen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
L.F. Asscher