

Vergaderjaar 2016–2017

31 936

Luchtvaartbeleid

25 883

Arbeidsomstandigheden

Nr. 389

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 april 2017

In mijn brief van 21 november jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 364) heb ik uw Kamer geïnformeerd over een aantal onderwerpen dat betrekking heeft op de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden in de luchtvaart. In vervolg daarop informeer ik u hierbij, mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de Staatssecretaris van Financiën, over de uitvoering van de motie Smaling cs. over schijnzelfstandigheid bij luchtvaartmaatschappijen (Kamerstuk 31 936, nr. 373) en over mijn inzet in Europa.

Ik hecht eraan dat in de luchtvaartsector sprake is van fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden en dat het overtreden of ontduiken van wet- en regelgeving actief wordt aangepakt. In het afgelopen jaar heb ik daarover gesprekken gevoerd met partijen in de luchtvaartsector en heb ik in Europa een aantal concrete acties in gang gezet.

De situatie in Nederland, in het bijzonder ten aanzien van schijnzelfstandigheid

Voor luchtvaartmaatschappijen met een basis in Nederland en voor Nederlands luchtvaartpersoneel, geldt in het algemeen dat op het gebied van arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden de zaken goed op orde zijn. Er zijn geen aanwijzingen dat luchtvaartmaatschappijen het betalen van belastingen of sociale premies ontduiken of dat arbeidsvoorwaarden of -omstandigheden een negatief effect hebben op de luchtvaartveiligheid in Nederland. Gesprekken met vakbonden hebben ook geen concrete aanwijzingen opgeleverd dat de arbeidswetgeving die publiekrechtelijk wordt gehandhaafd of de belastingwetgeving wordt overtreden. Op dat laatste punt kom ik zo nog terug. Ook is bij de uitvoering van de motie Van Helvert (Kamerstuk 31 936, nr. 342) over zogenoemde «pay-to-fly» constructies niet gebleken dat deze constructies voorkomen bij luchtvaartmaatschappijen met een basis in Nederland.

In de eerdergenoemde motie Smaling cs. wordt de regering verzocht om grondig onderzoek te doen naar schijnzelfstandigheid bij luchtvaartmaatschappijen met een basis in Nederland.

Schijnzelfstandigheid wordt door de Belastingdienst mede beoordeeld aan de hand van de aangifte inkomstenbelasting van de piloot. Bij de behandeling van de aangiften wordt onderscheid gemaakt tussen de aangifte van een in Nederland wonende piloot die voor een in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappij werkt en de aangifte van een in Nederland wonende piloot die direct of indirect voor een in het buitenland gevestigde luchtvaartmaatschappij werkt.

Bij de behandeling van een aangifte inkomstenbelasting van een piloot is de Belastingdienst opletend op de aard van de arbeidsverhouding en beoordeelt of die arbeidsverhouding op juiste wijze is verwerkt in de aangifte inkomstenbelasting. Op dat punt worden zo nodig juridische procedures gevoerd door de Belastingdienst en – zoals ook recent¹ is gebeurd – gewonnen.

De aangiften inkomstenbelasting van in Nederland wonende piloten die voor een in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappij werken worden behandeld bij de bevoegde inspecteur van de woonplaats van die piloot. De beoordeling van de kwalificatie van de arbeidsrelatie kan in die gevallen onder meer plaatsvinden door toezicht bij de werkgever.

De aangiften inkomstenbelasting van belastingplichtigen die in die aangifte voorkoming van dubbele belasting of vrijstelling premie voor de volksverzekeringen vragen, zoals het geval kan zijn bij piloten die in Nederland wonen en voor een in het buitenland gevestigde luchtvaartmaatschappij werken, worden door de Belastingdienst gecentraliseerd behandeld. De centrale behandeling is zo ingericht omdat de aangifte van die belastingplichtigen een aantal bijzondere aspecten heeft, waardoor specialistische kennis nodig is om een dergelijke aangifte te behandelen. Het gaat daarbij met name om kennis over de belastingverdragen en de speciale regels die gelden voor mensen die werkzaam zijn in het internationale vervoer. Om voldoende kennisniveau bij de behandelende medewerker en eenheid van beleid en uitvoering te garanderen is voor deze aanpak gekozen.

In de media wordt ook vaak gesproken over de situatie dat de piloot en een in het buitenland gevestigde luchtvaartmaatschappij stellen dat de piloot via een in het buitenland gevestigde tussen geschoven rechtspersoon als zelfstandig ondernemer voor die luchtvaartmaatschappij werkt. In dat geval zal de piloot op grond van de belastingverdragen (mede) claimen dat het heffingsrecht is toegewezen aan een ander land en in zijn aangifte inkomstenbelasting verzoeken (een deel van) het inkomen vrij te stellen op grond van voorkoming van dubbele belasting. Dat verzoek wordt door de Belastingdienst afgewezen indien het heffingsrecht in het verdrag is toegewezen aan Nederland (zoals bijvoorbeeld in het verdrag tussen Nederland en Ierland). De Belastingdienst stelt ook in dat geval dat in relatie tot het desbetreffende land aan Nederland het recht toe komt over het inkomen belasting te heffen. De aangiften van piloten die werken via een tussen geschoven rechtspersoon zijn concreet in beeld bij de Belastingdienst.

Indien die piloten in het buitenland wonen, heeft Nederland geen heffingsbelang meer. De Belastingdienst zal bij twijfel wel een woonplaatsonderzoek doen.

¹ Rechtbank Gelderland, van 17 januari 2017: ECLI:NL:RBGEL:2017:224.

Met de langs deze lijnen ingerichte behandeling van aangiften heeft de Belastingdienst een goed beeld van de wijze waarop de verschillende arbeidsrelaties tussen in Nederland woonachtige piloten en in het buitenland gevestigde luchtvaartmaatschappijen is vormgegeven. Daardoor is het risico op schijnzelfstandigheid onder piloten beperkt. In dit licht is een nader onderzoek bij alle luchtvaartmaatschappijen met een basis in Nederland naar de mening van het kabinet dan ook niet nodig.

Mijn inzet in Europa

Luchtvaartmaatschappijen met een basis in Nederland overtreden de arbeidswetgeving niet en in Nederland belastingplichtige piloten worden adequaat gecontroleerd op schijnzelfstandigheid. Tegelijkertijd zijn er hardnekkige geruchten dat enkele luchtvaartmaatschappijen die elders in Europa zijn gevestigd, en waarvan sommige ook van en naar Nederland vliegen, de randen van het arbeidsrecht opzoeken of overschrijden. Uit oogpunt van een eerlijk speelveld en fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden vind ik dat niet wenselijk. Ik span me er daarom op Europees niveau voor in om onduidelijkheid in regelgeving aan te pakken, om ongewenste situaties boven tafel te krijgen en om afspraken te maken om zulke situaties tegen te gaan.

Zo hecht ik er aan dat een werknemer in de luchtvaartsector de sociale bescherming krijgt van het land waar hij zijn werkzaamheden gewoonlijk verricht. Om die reden heeft de Nederlandse Staat zich gevoegd in rechtszaken bij het Europese Hof van Justitie die ex-werknemers in België hebben aangespannen tegen Ryanair en 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.

Daarnaast heb ik het Europese agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) gevraagd het onderzoek dat de *London School of Economics* heeft uitgevoerd naar de beleving van de veiligheidscultuur door piloten (waarin ook een relatie wordt gelegd tussen die beleving en het soort arbeidscontact) te betrekken bij de evaluatie van de nieuwe regels betreffende de arbeids- en rusttijden van vliegend personeel. Het Nederlandse Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) werkt aan deze evaluatie in opdracht van EASA en mijn ministerie is hier ook bij betrokken. Ook participeert Nederland in de EASA-werkgroep die de ontwikkelingen op het gebied van arbeidsconstructies in relatie tot de veiligheid nauwlettend volgt.

Verder vindt regulier overleg plaats met de Europese Commissie en andere lidstaten over de ontwikkelingen op het gebied van arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden voor vliegend personeel. In vervolg daarop en in aansluiting op de *European Aviation Strategy* wil ik dit thema actief agenderen op de Europese Transportraad in juni van dit jaar. Mijn inzet is om met mijn Europese collega's en de Europese Commissie afspraken te maken over het boven tafel krijgen en aanpakken van misstanden, zodat een eerlijk speelveld en fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden in de luchtvaartsector worden gewaarborgd.

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