

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 1140

Vragen van de leden **Mei Li Vos** en **Leenders** (beiden PvdA) aan de Staatssecretarissen van Infrastructuur en Milieu en van Financiën en de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *de berichten «O’Leary: Ryanair-vliegtickets worden gratis» en «Zwijg of je vliegt eruit»* (ingezonden 30 november 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de Staatssecretaris van Financiën (ontvangen 7 februari 2017) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 739

Vraag 1

Bent u bekend met de berichten «O’Leary: Ryanair-vliegtickets worden gratis» en «Zwijg of je vliegt eruit»?<sup>1 2</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe oordeelt u over de stelling van de auteur van het bericht «Zwijg of je vliegt eruit» dat de concurrentie tussen vliegmaatschappijen slechte arbeidsvoorwaarden voor piloten creëert? Hoe verhouden zich volgens u deze slechte arbeidsvoorwaarden van piloten tot het voornemen van Ryanair om in de toekomst gratis vliegtickets aan te bieden?

Antwoord 2

Op 21 november jl. heb ik samen met de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) uw Kamer per brief geïnformeerd over de arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden in de luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 364). Daarin heb ik aangegeven dat er signalen zijn dat in de strijd om de kosten zo laag mogelijk te houden, 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. Een

<sup>1</sup> Luchtvaartnieuws.nl, 23 november 2016 (<http://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/oleary-ryanair-vliegtickets-woorden-gratis>)

<sup>2</sup> De Groene Amsterdammer, 21 september 2016 (Jaar 140, Week 38)

verhouding tussen slechte arbeidsvoorwaarden van piloten en het voornemen van Ryanair om in de toekomst gratis vliegtickets aan te bieden, zien wij niet.

Vraag 3

Bent u op de hoogte van de uitspraken van de Ryanair-topman die in meerdere interviews heeft verklaard dat Ryanair zo goedkoop is, omdat het bedrijf zijn piloten bijna niets betaalt?

Antwoord 3

Ja.

Vraag 4

Deelt u de mening dat een hevige concurrentiestrijd tussen bedrijven nooit ten koste mag gaan van goede en gezonde arbeidsvoorwaarden, maar gevoerd moet worden op de kwaliteit van geleverde diensten? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Ja. 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.

Vraag 5

Bent u op de hoogte van het feit dat een deel van de net afgestudeerde piloten hoge schulden heeft door dure pilotenopleidingen en wel moet blijven vliegen om zijn brevet te behouden, wat leidt tot situaties dat piloten zelfs betalen om te mogen werken door middel van «pay-to-fly»-constructies?

Antwoord 5

Wij zijn ervan op de hoogte dat «pay to fly», zoals aangeduid in onze brief van 21 november jl. luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 364), door sommige luchtvaartmaatschappijen wordt ingezet. Luchtvaartmaatschappijen die in Nederland zijn gevestigd doen dit echter niet en daarnaast hebben wij geen aanwijzingen dat dit voorkomt bij maatschappijen die op Nederland vliegen en die Nederlands personeel in dienst hebben. Wel zien wij dat dit probleem binnen de EU speelt en I&M en SZW spannen zich dan ook op Europees niveau in om ongewenste situaties boven tafel te krijgen en zonodig afspraken te maken over het tegengaan van «pay to fly» constructies.

Vraag 6, 7 en 8

Bent u ervan op de hoogte dat de European Cockpit Association (ECA) waarschuwde dat «pay-to-fly»-constructies de veiligheid in het gedrang brengen, omdat het een perverse prikkel is voor de piloot om tegen elke prijs te vliegen, ook als de piloot ziek of moe is? Zo ja, hoe oordeelt u over deze waarschuwing?

Deelt u de mening dat «pay-to-fly»-constructies in de luchtvaart onacceptabel zijn, omdat deze constructies een nadelige invloed kunnen hebben op verkeersveiligheid en de arbeidsvoorwaarden van piloten? Zo ja, welke maatregelen treft u tegen deze constructies? Zo nee, waarom niet?

Hoe waarborgt u de veiligheid van vliegtuigen in de lucht wanneer dergelijk slechte arbeidsomstandigheden bij piloten zich voordoen?

Antwoord 6, 7 en 8

Vliegveiligheid staat altijd voorop. Van een mogelijke link tussen bijvoorbeeld «pay to fly» constructies en veiligheid is tot op heden niets gebleken.

Wij zijn het met u eens dat deze constructies niet wenselijk zijn en daarom brengen wij (I&M en SZW) deze in Brussel actief onder de aandacht.

De Londen School of Economics heeft in de periode januari-maart van vorig jaar een onderzoek uitgevoerd naar de beleving van de veiligheidscultuur door piloten. Hieruit kwam onder andere naar voren dat vermoeidheid een zorgpunt is onder piloten. Daarom heb ik het Europese agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, EASA, verzocht dit rapport te betrekken bij de evaluatie van de aangescherpte regels betreffende werk- en rusttijden.

Op twee punten heeft de EU het onderwerp opgepakt: EASA heeft een werkgroep opgericht die ontwikkelingen op het gebied van arbeidsconstructies in relatie tot de veiligheid nauwlettend volgt. Op advies van deze werkgroep heeft EASA dit onderwerp ook opgenomen in het Europese luchtvaart- en veiligheidsplan. De Europese Commissie en EASA hebben inmiddels opdracht gegeven aan een consortium van organisaties, waaronder het Nederlandse Lucht- en Ruimtevaartcentrum, voor de evaluatie van de aangescherpte regels over werk- en rusttijden. Het onderzoek dat twee jaar zal duren vindt plaats via onder andere metingen en zal aanbevelingen voor verdere verbetering van de regelgeving moeten opleveren.

#### Vraag 9

Bent u bereid verder onderzoek te doen naar de arbeidsomstandigheden van piloten en daar waar nodig maatregelen te nemen tegen maatschappijen die zich schuldig maken aan dergelijke praktijken?

#### Antwoord 9

Ja. Zoals wij in de brief van 21 november jl. luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 364) hebben aangegeven willen wij overschrijding of ontduiking van wet- en regelgeving op dit gebied actief tegengaan. Daartoe hebben wij de volgende acties ondernomen: Nederland heeft zich gevoegd in rechtszaken bij het Europese Hof van Justitie die ex-werknemers in België hebben aangespannen tegen Ryanair en detacheringsbureau Crewlink. Wij verwachten in de eerste helft van dit jaar een uitspraak. I&M en SZW onderzoeken of bij cabinepersoneel dat is gestationeerd in Nederland sprake is van overtreding van arbeidsregelgeving. De FNV is hier actief bij betrokken. In de Europese werkgroep over sociale zaken in de luchtvaart maken I&M en SZW zich hard voor het aanpakken van ongewenste arbeidsconstructies. Ook heeft I&M zitting in de EASA werkgroep over nieuwe businessmodellen en heeft, zoals we schreven, concreet gevraagd om de veiligheidsbeleving van piloten mee te nemen in de evaluatie van de regels over werk- en rusttijden. Over onze actie op de aangenomen motie van 22 december jl. over schijnzelfstandigheid bericht ik u vóór maart.

#### Vraag 10 en 11

Bent u bekend met invallen van de Noorse en Duitse belastingdienst bij enkele vestigingen van Ryanair om schijnconstructies aan te pakken? Zo ja, bent u bereid de mogelijkheden te onderzoeken om dergelijke stappen ook in Nederland te zetten? Zo nee, waarom niet? Is de constructie die Ryanair gebruikt voor zijn piloten een schijnconstructie? Zo ja, is Ryanair te typeren als een kwaadwillende opdrachtgever en zal de constructie worden aangepakt in het kader van de handhaving van Deregulering Beoordeling Arbeidsrelatie (DBA)? Zo nee, waarom is het geen schijnconstructie?

#### Antwoord 10 en 11

Artikel 67 van de Algemene Wet inzake Rijksbelastingen belet het de Belastingdienst om uitspraken te doen over individuele belastingplichtigen.