

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

2217

Vragen van het lid **Laçin** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *schijnzelfstandigheid in de luchtvaart* (ingezonden 11 mei 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkema** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de Staatssecretaris van Financiën (ontvangen 30 juni 2017) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 1973

Vraag 1, 2 en 3

Wat is uw reactie op de uitspraken van de voorzitter van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) in de media dat er wel degelijk schijnconstructies in de luchtvaart worden gehanteerd?¹

Kunt u toelichten hoe het kan dat u blijkens uw brief van 19 april jl. met vakbonden hebt gesproken en dat deze gesprekken geen concrete aanwijzingen hebben opgeleverd dat de arbeidswetgeving of belastingwetgeving overtreden is, terwijl de VNV in een brief aan u zegt een groot aantal documenten overgedragen te hebben waaruit blijkt dat piloten wel degelijk werkzaam zijn als schijnzelfstandige?²

Hoe verhoudt het niet spreken met piloten in een door de Kamer gevraagd grondig onderzoek zich tot uw uitspraak dat u eraan hecht om ontduiking van wet- en regelgeving in het kader van schijnzelfstandigen in de luchtvaart actief aan te pakken?³

Antwoord 1, 2 en 3

Het siert de voorzitter van de VNV dat hij misstanden in de luchtvaartsector aan de kaak wil stellen. Ten behoeve van de inventarisatie van schijnzelfstandigheid bij luchtvaartmaatschappijen met een basis in Nederland heeft VNV informatie aangereikt die door ons is bestudeerd. Uit de aangereikte informatie blijkt dat er mogelijk schijnzelfstandigheid voorkomt. Tegelijkertijd heeft de Belastingdienst aangegeven dat indien zo een schijnconstructie wordt toegepast, de Belastingdienst hier goed zicht op heeft en actie onderneemt. Waar de Belastingdienst – in tegenstelling tot hetgeen in de aangifte inkomstenbelasting van de in Nederland woonachtige piloot wordt

¹ De Telegraaf, 10 mei 2017: «Wel schijnzelfstandige piloten»

² Kamerstuk 31 936 nr. 389

³ Kamerstuk 31 936 nr. 373

gepresenteerd – een dienstbetrekking constateert, wordt er gecorrigeerd en indien nodig ook geprocedeerd. Deze procedures worden veelal gewonnen. In de brief van de VNV wordt hier ook naar verwezen. Verder is uit de inventarisatie gebleken dat er geen aanwijzingen zijn dat de arbeidswetgeving die publiekrechtelijk wordt gehandhaafd, wordt overtreden. De verstrekte informatie door VNV bleek een waardevolle bijdrage, maar op basis van alle informatie kom ik tot een andere conclusie dan VNV.

Vraag 4

Klopt het dat u in uw onderzoek een afwijkende definitie van het begrip «home base» hanteert dan dat de Europese Commissie daarvoor hanteert? Zo ja, hoe beïnvloedt dit volgens u de resultaten van het onderzoek? Zo nee, kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 4

Het begrip thuisbasis («home base») is afkomstig uit de Europese luchtvaartveiligheidsregelgeving⁴ en wordt ook gebruikt om vast te stellen welk sociale zekerheidsregime voor piloten en ander vliegend personeel van toepassing is⁵. Tussen de interpretatie van de Europese Commissie en de lidstaten bestaat geen verschil.

Daarnaast bestaat het begrip (thuis)basis voor luchtvaartmaatschappijen. Dat begrip is niet EU-breed gedefinieerd. Ieder land heeft daarvoor zijn eigen vestigingsregels. De in Nederland geldende vestigingscriteria komen er op neer dat er sprake moet zijn van een «duurzame vestiging». Daarvan is sprake wanneer de desbetreffende luchtvaartmaatschappij uit de EU in elk geval een deel van haar vloot (*stand alone*) in Nederland heeft gestationeerd, dat hier ook onderhouden wordt. De infrastructuur moet daarbij zodanig zijn ingericht dat het de vestiging in Nederland in staat stelt zelfstandig voor langere tijd vervoersactiviteiten uit te voeren, met eigen management en personeel ter plaatse⁶.

Zo kan de «home base» van een piloot dus een heel andere zijn dan de «home base» van een luchtvaartmaatschappij. Overigens is het begrip «home base» voor luchtvaartmaatschappijen niet van belang voor het vraagstuk rond schijnzelfstandigheid.

Vraag 5

Kunt u toelichten hoe het kan dat u stelt dat in Nederland vrijwel geen schijnzelfstandigheid in de luchtvaart voorkomt, terwijl Duitsland hier wel in grote getale mee te maken heeft?

Antwoord 5

De Belastingdienst heeft aangegeven een goed beeld te hebben 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 die piloten beperkt. Indien sprake is van een dienstbetrekking terwijl in de aangifte inkomstenbelasting van de piloot zelfstandigheid wordt gepresenteerd, dan wordt dit door de Belastingdienst gecorrigeerd. Ik heb geen nader inzicht in de situatie in Duitsland op dit punt.

Vraag 6

Kunt u toelichten hoe het kan dat Duitsland zelfstandig maatregelen neemt tegen schijnzelfstandigheid waar u aangeeft dit slechts in Europees verband te kunnen doen?

Antwoord 6

Ook de Nederlandse overheid (en met name de Belastingdienst) neemt zelfstandig maatregelen indien de behandeling van een aangifte inkomstenbelasting van de piloot daartoe aanleiding geeft. Voorbeeld hiervan is de

⁴ Gedefinieerd in bijlage III bij Verordening van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart (3922/91/EEG)

⁵ Verordening betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels (883/2004/EG)

⁶ Zie Vergunningennota Luchtvaart (2014, p. 16)

uitspraak van de Rechtbank Gelderland van 17 januari 2017 (ECLI:NL:RB-GEL:2017:224).

Dat neemt niet weg dat de problemen rond de arbeidsrelatie van piloten zich voor het overgrote deel elders in Europa afspelen. Om die reden pleit ik voor een Europese aanpak.

Vraag 7

Deelt u de mening dat het onderzoek van de London School of Economics heeft aangetoond dat schijnzelfstandigheid reële risico's met zich meebrengt ten aanzien van de veiligheid van de luchtvaart en dat elke schijn van onduidelijkheid hierover in de Nederlandse situatie weggenomen moet worden? Kunt u uw antwoord toelichten?⁷

Antwoord 7

Nee. Ik verwijs hiervoor naar de antwoorden op Kamervragen van de leden Vos en Leenders (PvdA) van 6 februari 2017.

Het onderzoek van de Londen School of Economics gaat over de periode januari tot en met maart van 2016 en had als onderwerp de beleving van de veiligheidscultuur door piloten. Hieruit kwam onder meer naar voren dat vermoeidheid een zorgpunt is onder piloten. Om die reden 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

Voor luchtvaartmaatschappijen met een basis in Nederland blijft gelden dat ik geen aanwijzingen heb dat de arbeidswetgeving die publiekrechtelijk wordt gehandhaafd, wordt overtreden.

Vraag 8

Bent u bereid om, eventueel met een andere definitie van het begrip «home base», alsnog het gesprek aan te gaan met individuele piloten over de arbeidsomstandigheden en het bestaan van schijnconstructies, en de resultaten hiervan voor het eerstvolgende algemeen overleg Luchtvaart aan de Kamer aan te bieden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Zoals in de antwoorden op vraag 1, 2, 3 en 4 is uitgelegd heeft de Belastingdienst aangegeven de arbeidsrelatie van in Nederland wonende piloten goed in beeld te hebben. Een andere definitie van het begrip «home base» of meer gesprekken met piloten zijn daarvoor niet nodig. Er is voor mij dus geen aanleiding om extra onderzoek te doen of handhavend op te treden.

⁷ London School of Economics: «European pilots» perceptions of safety culture in European Aviation»