

Zienswijze Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) en de Vereniging Nederlands Cabinepersoneel (VNC) op de consultatie Wet verduidelijking beoordeling arbeidsrelaties en rechtsvermoeden

10 november 2023

Vooraf

De VNV is lid bij de Vakcentrale voor Professionals (VCP), welke in de Stichting van de Arbeid de wet heeft besproken met het kabinet. Verkeersvliegers zijn een risicogroep te potentieel te maken hebben met ongewenste schijnzelfstandigheid. Het cabinepersoneel, dat nauw samenwerkt met de verkeersvliegers, staat bloot aan vergelijkbare risicofactoren die voortkomen uit schijnzelfstandigheid. De Vereniging Nederlands Cabinepersoneel (VNC) onderstreept daarom ook het belang aangezien ook zij geconfronteerd worden met de complexe uitdagingen die voortkomen uit atypische arbeidscontracten. Het is van essentieel belang dat de rechten van zowel verkeersvliegers als cabinepersoneel worden gewaarborgd binnen de luchtvaartsector, en dat er specifieke maatregelen worden genomen om de problemen van schijnzelfstandigheid aan te pakken.

De VNV en VNC steunen de doelstelling van het voorliggende voorstel van wet, maar hebben nog een paar aanvullingen en aandachtspunten voor verdere uitwerking. Onze input is gericht op:

1. uitbreiding via AMvB van andere beroepsgroepen die onder het rechtsvermoeden vallen (b.v. verkeersvliegers en cabinepersoneel);
2. handhavende instanties extra aan te sporen om misstanden met betrekking tot schijnzelfstandigheid van piloten aan te pakken;
3. oproep aan de Nederlandse overheid om voor grensoverschrijdende arbeid aan te dringen op een sterk Europees wettelijk kader.

Inleiding

Zoals ook in de Zembla-uitzending "Omerta boven de wolken" van 12 oktober 2023 naar voren komt, vormen vliegers tewerkgesteld op atypische contracten een risicogroep die potentieel een gevaar is voor de vliegveiligheid. Deze verkeersvliegers bevinden zich in een dermate slechte onderhandelingspositie, onder meer doordat zij zich vaak geconfronteerd zien met een zeer hoge studieschuld, dat zij door de werkgevende eenvoudig in een vorm van gedwongen zelfstandigheid geduwd worden. Hierbij hebben wij voorbeelden ingezien van het creëren van een contractuele papieren realiteit, terwijl er op geen enkele wijze sprake kan zijn van werken voor eigen risico en rekening. Deze praktijk creëert bovendien oneerlijke concurrentie binnen de luchtvaart ten koste van werknemers.

Het helderder krijgen wanneer sprake is van werknemerschap is daarom voor de vliegergemeenschap extra relevant in de gevallen die bekend staan als schijnzelfstandigheid. Hoewel de Memorie van Toelichting (MvT) in 4.2 aangeeft dat men vermoedt dat het aantal schijnzelfstandigen in Nederland ruwweg 200.000 personen betreft, is onbekend hoeveel vliegers dit zou betreffen. De vliegergemeenschap wordt ook niet genoemd in de sectoren genoemd in de MvT waar dit verschijnsel opduikt (onderwijs, zorg, kinderopvang en bezorging). Binnen de in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen lijkt schijnzelfstandigheid op dit moment niet op grote schaal voor te komen. Binnen Europa komt dit echter wel voor (zie noot 1), zo is ons ook het in Nederland gevestigde uitzendbureau Confair bekend dat ook vliegers op zzp-basis onderbracht bij luchtvaartmaatschappijen elders in Europa gevestigd of opererend. Deze maatschappijen kunnen ook actief zijn op de Nederlandse markt. Aangezien dit soort constructies in en vanuit elke EU-land kan worden opgetuigd, is het belangrijk dat deze regelgeving in ieder geval vanuit Nederland een dam poogt op te werpen tegen schijnzelfstandigheid en in zoverre dus relevant voor vliegers.

De VNV en VNC achten twee knoppen in het wetsvoorstel waaraan gedraaid kan worden om de praktische toepasbaarheid op de bescherming voor schijnzelfstandige vliegers te realiseren:

1. Het uitbreiden van de kring van personen die beroep kunnen doen op het rechtsvermoeden. Het mogelijk maken dat piloten onder voorwaarden ook gebruik kunnen maken van een beroep te doen op het rechtsvermoeden als genoemd in artikel 7:610aa lid 1 BW; dit zou kunnen door in de wet aan dit lid toe te voegen: “Bij AMvB kunnen nader aan te wijzen beroepsgroepen ook een beroep doen op dit rechtsvermoeden.”

Toelichting

Zoals uit veel voorbeelden blijkt die de European Cockpit Association heeft verzameld¹, zijn er tal van vliegers in Europa (al dan niet werkend via tussenpersonen (brokers)), die zich noodgedwongen als ‘zelfstandige’ vlieger te werk laten stellen bij een luchtvaartmaatschappij. Noodgedwongen, want nieuwe vliegers op de arbeidsmarkt kampen veelal met opleidingsschulden en een gebrek aan vliegreuen. Zij willen er dus alles aan doen om vliegreuen te maken om de schuld terug te kunnen betalen en een basis te creëren voor een fatsoenlijk dienstverband bij een luchtvaartmaatschappij. Zij hebben, anders dan veel andere zelfstandigen die eveneens een hoger uurtarief hebben, weinig onderhandelingsmacht, zeker als er minder vraag is naar piloten. Bovendien willen zij een baan krijgen, moeten zij – soms op eigen kosten – ook nog een opleiding doen voor een speciaal type. Ze kunnen dan uitsluitend voor een luchtvaartmaatschappij gaan werken die met dat type vliegt, en dus niet voor verschillende opdrachtgevers.

Indien Nederlands recht van toepassing zou zijn op deze situatie, zouden deze vliegers naast het nu al in de wet aangegeven rechtsvermoeden arbeidsovereenkomst (art. 7:610a BW), ook van dit nieuwe rechtsvermoeden gebruik moeten kunnen maken, zodat zij qua bewijslast gemakkelijker een arbeidsovereenkomst kunnen claimen. Bijvoorbeeld door hen als beroepsgroep via een AMvB ook hiervoor in aanmerking te laten komen. Of door te bepalen dat voor hen inclusief de in Nederland werkzame vliegers de tariefgrens zoals bedoeld in rechtsvermoeden in het wetsvoorstel (art. 7:610aa BW) niet geldt.

Recente Noorse wetgeving die ingaat per 1 januari 2024 over het rechtsvermoeden die ook ingeroepen kan worden door vliegers en niet is gebonden aan een tarief moge hier als voorbeeld dienen: Wet op de werkomgeving § 1-8 (1) In deze wet wordt onder werknemer verstaan een persoon die arbeid verricht voor en ondergeschikt is aan een ander. Bij het nemen van de beslissing wordt de nadruk gelegd op de vraag of de betrokken persoon zijn of haar persoonlijke arbeid voortdurend ter beschikking stelt en of de betrokken persoon ondergeschikt is door middel van leiding, sturing en controle. Er wordt aangenomen dat er sprake is van een werknemersrelatie, tenzij de klant het zeer waarschijnlijk maakt dat er sprake is van een zelfstandige contractuele relatie.

Tot slot kan de aard van werkzaamheden een daadwerkelijke zelfstandigheid onmogelijk maken. Daarom zou onderzocht kunnen worden of het rechtsvermoeden ook daarop getoetst kan worden.

2. Het extra aansporen van handhavende instanties om misstanden met betrekking tot schijnzelfstandigheid van piloten aan te pakken. Gelet op de specifieke problematiek zou in een AMvB of Ministerieel Besluit onderzoeksinstanties hier extra geïnstrueerd over moeten worden.

Toelichting

Zoals gezegd is het mogelijk om zzp-constructies in het buitenland op te zetten en de hieruit voortvloeiende schijnzelfstandigheid door Europa te exporteren vanwege het grensoverschrijdende karakter van de luchtvaart. De preventieve en normerende werking van het wetsvoorstel op buitenlandse partijen is minimaal vanwege de nationale reikwijdte. Daarom moet in onze optiek het handhavende aspect van dit wetsvoorstel versterkt worden als het op de luchtvaart aan komt.

¹ Vgl. de SUPPORTING DOCUMENTS TO ECA SUBMISSION ON WORK THROUGH EU BROKERS uit 2021 ingebracht bij de door de EC ingestelde subgroep on Social Matters related to air crews en Paper on selfemployment

Zoals in de Memorie van Toelichting (4.3.2) aangegeven werkt het rechtsvermoeden niet rechtstreeks door naar de sociale wetgeving en fiscaliteit. Evengoed houden onderzoeksinstanties als het UWV, Belastingdienst en NLA (Netherlands Labour Inspection) een eigen onderzoeksplicht; zij kunnen dus ook op basis van arbeid, loon en gezag een werkrelatie als arbeidsrelatie aanmerken. Wij menen dat een extra instructie aan deze instanties om hier actief onderzoek naar te doen toch wenselijk is ook om – vanwege vliegveiligheid – dit soort constructies tegen te gaan. Dit zou in de AMvB of Ministerieel Besluit geregeld kunnen worden.

3. Oproep aan de Nederlandse overheid voor een sterk Europees wettelijk kader om schijnzelfstandigheid tegen te gaan.

Toelichting

Een werkgroep van de door de Europese Commissie ingestelde subgroup on Social Matter related to air crews, die adviseerde over intermediaries, komt met een groot aantal aanbevelingen, waaronder het verduidelijken en verstevigen van het EU wettelijk raamwerk. Pogingen van de European Cockpit Association om via de revisie van Verordening 1008/2008 wat meer sociale normen in deze Verordening te krijgen, zijn helaas niet gelukt. Het is wat dat betreft dus wachten tot er een nieuwe Europese Commissaris Transport zal zijn. Evengoed is duidelijk dat Nederland met deze beoogde wetgeving schijnzelfstandigheid bij luchtvaarders extra moet monitoren en in Europees verband moet blijven aandringen op een duidelijker Europees wettelijk kader. Dit wetsvoorstel biedt daarvoor een goed aanknopingspunt.