



Aanbeveling

Loonkosthandicap en Arbeidsrecht

Brussel, 13 september 2012

Advies aan de leden van de Vlaamse regering.

Goedkeuring: plenaire vergadering VLC 13 september 2012

Inhoud

1. Huidige Situatie	4
1.1. Loonkosthandicap	4
1.2. Arbeidsrecht	5
2. Probleemstelling	5
3. Aanbevelingen	6

1. Huidige Situatie

1.1. Loonkosthandicap

De loonkost voor vliegend personeel van de Belgische luchtvaartmaatschappijen is tot 60 pct. hoger dan hun buitenlandse Europese concurrenten, ook als deze laatsten vanuit een Belgische basis met in België gebaseerde crew werken.

Voorbeeld:

Twee piloten/leden van het cabinepersoneel (A en B) wonen beiden in Waver. De ene (A) vertrekt naar zijn werk voor een Belgische luchtvaartmaatschappij. En de andere (B) naar zijn werk ook voor een luchtvaartmaatschappij opererend vanuit België, maar met een buitenlandse maatschappelijke zetel. Beide maatschappijen opereren vanuit een basis in België. De leden van het vliegend personeel A en B komen na hun dagtaak terug naar huis, hun woonplaats voor beiden in Waver, België. Maar A kost aan het Belgisch luchtvaartbedrijf tot 60 % meer dan B aan zijn werkgever. Daarenboven stelt men tevens vast dat personeelslid A een beduidend lager netto basisloon heeft dan personeelslid B.

Hieronder: vergelijkende tabel loonkost van een piloot tussen enerzijds België en het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Luxemburg anderzijds.

	Luxemburg	Ierland	Verenigd Koninkrijk	België
Brutto Loon	€ 100.000,00			
Sociale zekerheidsbijdrage werkgever	€ 11.509,00	€ 10.750,00	€ 10.626,86	€ 38.375,00
Sociale zekerheidsbijdrage werknemer	€ 10.788,00	€ 3.820,00	€ 5.254,10	€ 18.717,00
Inkomensbelating	€ 17.059,00	€ 26.577,00	€ 26.617,58	€ 34.987,55
Netto loon van de piloot	€ 72.153,00	€ 69.603,00	€ 68.128,32	€ 48.295,45
Bruto kost voor werkgever	€ 111.509,00	€ 110.750,00	€ 110.626,86	€ 138.375,00
Verschil tussen bruto kost werkgever en netto loon van werknemer	€ 39.356,00	€ 41.147,00	€ 42.498,54	€ 92.079,55

Bron: ⁽¹⁾

Volgens recente informatie doet Ierland afstand van haar belastingbevoegdheid op Ryanair crew⁽²⁾.

Indien dit bevestigd wordt daalt het verschil tussen bruto kost werkgever en netto loon werknemer in Ierland tot €14.570,00 i.p.v. €41.147,00. Dit zou de loonkosthandicap van de Belgische luchtvaartmaatschappijen nog beduidend groter maken dan weergegeven in bovenstaande tabel.

¹ BATA en Baker & Mackenzie 2006

² Financial Times Deutschland, S.20, 04.04.2012 "Ryanair-Piloten sind nicht steuerpflichtig" Handelsblatt, S.12., 29.03.2012 "Irische Piloten werden Alptraum für den Fiskus".

1.2. Arbeidsrecht

De dwingende bepalingen van het Belgische arbeidsrecht worden, en dit ten onrechte, niet toegepast op het vliegend personeel in België tewerkgesteld door buitenlandse maatschappijen die vanuit België opereren met crew woonachtig in België.

Het verdrag van Rome van 1980 stelde reeds beperkingen in inzake de contractuele keuzevrijheid in individuele arbeidsovereenkomsten. Er geldt een bijzondere regeling ter bescherming van de werknemer aangaande dwingende bepalingen van het arbeidsrecht dewelke de werknemer de meeste bescherming bieden en waarvan contractueel niet kan worden afgeweken. Dit gebeurde d.m.v. de notie “ plaats van gewoonlijke tewerkstelling”.

Het verdrag van Rome ⁽³⁾ werd gewijzigd en verfijnd door de EU verordening 593/2008 (zogenaamd Rome I) ⁽⁴⁾ waar aan de notie van de plaats van gewoonlijke tewerkstelling de notie “de plaats waar of van waaruit de werknemer het belangrijkste deel van de verplichtingen t.a.v. zijn werkgever vervult”.

Meerdere recente arresten van het Europees Hof van Justitie ⁽⁵⁾ verduidelijken hoe de nationale rechter dit dient te interpreteren. Een grondige analyse van de recente Europese rechtspraak enerzijds, en de feitenkwestie dat door buitenlandse maatschappijen een crew tewerk gesteld wordt die in België gestationeerd is, maken duidelijk dat er maatschappijen zijn die ten onrechte en via constructies van onder aanneming de dwingende bepalingen van het Belgische arbeidsrecht voor haar in België tewerkgestelde crew met de voeten treedt.

Meerdere recentere persartikels klagen de situatie aan ⁽⁶⁾ en het buiten kijf staan van de toepasselijkheid van het Belgisch arbeidsrecht wordt door eminente juristen in arbeidsrecht bevestigd ⁽⁷⁾.

In Frankrijk wordt de toepassing van het Franse Arbeidsrecht op buitenlandse maatschappijen die vliegend personeel tewerkstellen en in Frankrijk hun basis hebben, systematisch afgedwongen. Dit gebeurde ten aanzien van Vueling , Ryanair en recentelijk nog t.a.v. Cityjet, de Ierse dochter van Air France ⁽⁸⁾.

2. Probleemstelling

De kosten die buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die vliegend personeel in België tewerkstellen en die vanuit België opereren met crew woonachtig in België besparen door zich niet te houden aan de Belgische wetgeving en door de toepassing van de buitenlandse wetgeving, bv. Ierse, zijn significant. Het belangrijkste gevolg is dat deze

³ Verdrag inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (rome 19 juni 1980) (80/934/EEG)

⁴ Verordening (EG) Nr 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I)

⁵ EU HvJ 15mar2011 (Arrest Heiko Koelzsch); EU HvJ 15dec2011 (Arrest Jan Voogsgeerd); EU HvJ 27feb2002 (Arrest Weber)

⁶ Het Nieuwsblad weekend van 11feb'12 'Ik was de slaaf van Ryanair'; Le Soir van 13aug'11 'Les conditions de travail des hôtesses chez Ryanair'

⁷ Marga Caproni, advocaat arbeidsrecht Loyens & Loeff ('De vele inbreuken op de Belgische wetgeving' – De Tijd 15okt'11); Prof. Marc Fallon (UCL) ("Les travailleurs de Ryanair sont protégés" – LLB van 1 juni'11)

⁸ Le Monde.fr avec AFP / 13.03.2012

buitenlandse luchtvaartmaatschappijen een concurrentieel voordeel hebben met een verlies aan activiteit voor de andere luchtvaartmaatschappijen. Deze werkwijze heeft gevolgen op gebied van tewerkstelling en inkomsten voor de sociale zekerheid. Bij gebrek aan ondersteunende diensten, betekent dit eveneens verlies aan banen voor de Belgische economie.

3. Aanbevelingen

In aanvulling op het Rapport stelt de VLC hierna concrete lijnen van aanpak voor aan de Vlaamse regering:

1. Maak de loonkost van de Belgische luchtvaartmaatschappijen binnen Europa concurrentieel. Daarenboven dient er gewaarborgd te worden dat voor het vliegend personeel van alle maatschappijen die gebaseerd zijn op Belgische luchthavens de dwingende bepalingen van de volledige Belgische arbeidswetgeving toegepast worden.
2. Zorg ervoor dat de nodige maatregelen getroffen worden om luchtvaartmaatschappijen, dewelke crew met basis in België tewerkstellen, te laten bijdragen aan de Belgische sociale zekerheid.
3. De VLC beveelt de consequente toepassing van het Belgische arbeidsrecht aan op alle luchtvaartmaatschappijen die crew in België baseren. Dit betekent dat alle Belgische overheden, o.a. de federale Minister van Werk, onverkort de regelgeving doen respecteren.