

Vergaderjaar 2011–2012

32 767

Wijziging van de Algemene Ouderdomswet, de Wet inkomstenbelasting 2001 en de Wet op de loonbelasting 1964 in verband met verhoging van de leeftijd waarop recht op ouderdomspensioen ontstaat van 65 naar 66 jaar (Wet verhoging pensioenleeftijd naar 66 jaar)

Nr. 9

BRIEF VAN DE MINISTER VAN SOCIALE ZAKEN EN WERKGELEGENHEID

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 oktober 2011

De vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft gevraagd om een reactie op het bericht «Piloten dwingen op 60^e te stoppen mag niet» van www.nu.nl. De commissie vraagt mij om in mijn reactie in te gaan op de gevolgen van de uitspraak van het Europese Hof van Justitie voor het Nederlandse beleid en specifiek het algemeen verbindend verklaren van cao's. Het betreft een uitspraak van het Europese Hof van Justitie (zaak C-447/09, Prigge e.a. tegen Deutsche Lufthansa AG) waarin een vorm van leeftijdsontslag wordt aangemerkt als leeftijdsdiscriminatie. Het betreft een cao die de leeftijd vanaf welke piloten hun beroepsactiviteiten niet langer mogen uitoefenen, vaststelt op 60 jaar. In de Duitse zaak wordt het leeftijdsonderscheid onderbouwd met de aanname dat piloten vanaf hun 60^e jaar niet langer over fysieke capaciteiten beschikken om hun beroepsactiviteit uit te oefenen. Het Europese Hof van Justitie merkt deze aanname niet aan als een objectieve rechtvaardiging voor het gemaakte leeftijdsonderscheid omdat Duitse nationale en internationale voorschriften deze leeftijds grens niet op 60 maar op 65 jaar vaststellen.

In Nederland mag automatisch leeftijdsontslag op een lagere leeftijd dan de AOW-gerechtigde leeftijd alleen als er een «objectieve rechtvaardiging» voor dit leeftijds onderscheid is. Dit is bepaald in artikel 7, eerste lid, onder c, van de Wet gelijke behandeling op grond van leeftijd bij arbeid die is gebaseerd op de richtlijn tot instelling van een algemeen kader voor gelijke behandeling in arbeid en beroep 2000/78/EG. Voor het aannemen van een objectieve rechtvaardiging dient het onderscheid een legitiem doel te hebben en moet het onderscheid passend en noodzakelijk zijn om dat doel te bereiken.

In Nederland wordt in de cao de leeftijd waarop de arbeidsovereenkomst van piloten wordt beëindigd vastgesteld op 56 jaar. De Commissie gelijke

behandeling (Cgb) oordeelde in 2007 dat dit leeftijdsonderscheid objectief gerechtvaardigd is (oordeel 2007–13). Het leeftijdsonderscheid in de Nederlandse cao wordt anders onderbouwd dan het leeftijdsonderscheid in de Duitse cao. Het doel van het gemaakte leeftijdsonderscheid in de Nederlandse cao is een regelmatige en voorspelbare doorstroming van vliegers. Door uit te treden op 56-jarige leeftijd maakt een oudere vlieger, die in het verleden zelf heeft geprofiteerd van de doorstroming, plaats voor een jongere vlieger. De doorstroming mag niet afhankelijk zijn van de wensen van individuele vliegers om langer door te werken. Voor de beoordeling van de noodzakelijkheid van dit middel was onder meer van belang dat deze regeling een nagenoeg compleet draagvlak kent onder de verkeersvliegers. Verder bleef onweersproken dat de verkeersvliegers een groter dan gebruikelijk financieel belang hebben bij een snel doorlopen van de verschillende functies. Het Gerechtshof in Amsterdam oordeelde in 2010 dat het in de KLM-cao gemaakte leeftijdsonderscheid van 56 jaar objectief gerechtvaardigd is.

In mijn brief over langer doorwerken op basis van vrijwilligheid van 12 augustus jl. (Kamerstukken II 2010/11, 32 767, nr. 8) heb ik vermeld dat in 92% van de onderzochte cao's, die gelden voor 96% van de werknemers, een ontslagbepaling bij 65 jaar voorkomt. Er zijn nog cao's waarin automatisch leeftijdsontslag op een lagere leeftijd dan 65 jaar is opgenomen. De betreffende cao-partijen dienen hiervoor een objectieve rechtvaardiging te hebben. De lagere pensioenleeftijd voor piloten is hiervan een voorbeeld. Hoewel er formeel-juridisch sprake is van een objectieve rechtvaardiging voor het leeftijdsonderscheid, ben ik van mening dat de pensioenleeftijd van 56 jaar voor piloten mede gezien de noodzaak tot het bevorderen van de arbeidsparticipatie van oudere werknemers onwenselijk is. Ik ben voornemens hierover in gesprek te gaan met de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers.

Voor de volledigheid meld ik dat de Cgb in andere oordelen de doorstroming niet als legitiem doel heeft erkend. In die zaken was er geen sprake van een geconcretiseerde behoefte aan doorstroming en was er ook geen sprake van enige mate van overeenstemming. Doorstroming kan niet zonder meer in elke sector als objectieve rechtvaardiging dienen voor het maken van onderscheid naar leeftijd bij het beëindigen van de arbeidsverhouding.

De uitspraak van het Europese Hof van Justitie heeft geen gevolgen voor het Nederlandse beleid van algemeen verbindend verklaren van cao-bepalingen.

De minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
H. G. J. Kamp