



Sector Aéreo

Por qué no usamos los billetes para empleados

Uno de los temas más candentes tras el resultado de la encuesta de USO, son los billetes gratuitos y con descuento. Lo que antes era un beneficio bien aclamado ahora ha perdido prácticamente todo su valor. Vamos a revisar las razones de este sentimiento.

Todos sabemos que pagamos por los billetes de empleado unos impuestos desproporcionados, porque en su día se decidió tomar como base fiscal de referencia las tarifas públicas que llaman Air Miles. La fiscalización vino impuesta por una sentencia del Tribunal Superior desde el 2015 y como consecuencia soportamos una **carga fiscal importante**, sobre todo en los billetes sujetos a espacio (sin reserva), pues se consideran al mismo valor que los que tienen espacio confirmado, como si de un billete de pasajero con reserva se tratase. Lo cierto es que otras compañías (Air Europa por ejemplo) toman como base fiscal las tarifas ZED/MIBA, con un valor inferior y más razonable.

Por otro lado, nos sentimos discriminados cuando los trabajadores de IB pagamos **tres veces más** de lo que pagaría un empleado de otra aerolínea a través de los acuerdos ZED/MIBA, para un **billete zonal IB con reserva (Z1)** en el mismo vuelo de nuestra compañía. Estos Acuerdos están establecidos en una amplia mayoría de las aerolíneas de la industria y son de recíproca aplicación para los billetes con descuento. ¿Por qué Iberia no lo aplica directamente a sus empleados en las mismas condiciones de precio? Si los billetes zonales con reserva no están sujetos a fiscalización, ¿por qué cuestan más de puertas adentro?

Los trabajadores fuera de Convenio tienen un sistema de billetes diferente al de la mayoría que están dentro de Convenio. Tienen derecho a 2 trayectos Free con reserva al año en lugar de los 10 trayectos Free sin reserva del resto de los empleados, además del número ilimitado de billetes Zonales de IB como Z1 o Z2 como también tenemos el resto. La gran mayoría de trabajadores debemos **esperar durante 2 años** sin utilizar ninguno de los Free anteriores para poder emitir al tercer año hasta 6 trayectos con reserva, **imposibles de usar en julio o agosto** según la normativa para Tierra. Restricción que además no existe para el colectivo de Pilotos.

A todo esto añadir que, la fiscalización de los billetes se realiza según la clase de emisión y no se eleva cuando se viaja en una clase superior. Hay situaciones en las que para soportar el menor gravamen fiscal, los trabajadores emiten un billete en la clase inferior para que al volar y por tener el derecho reconocido a upgrading (como en el régimen antiguo de billetes), acaben viajando en una clase superior. Resulta del todo injusto que la empresa no **ajuste la base fiscal de ese billete a la clase realmente volada**. Mientras, los trabajadores sin derecho a reserva tienen que pagar impuestos como si viajaran con espacio confirmado.

Sigue...



Sector Aéreo

Página 2

Todos estos hechos no hacen más que penalizar la utilización de los billetes de empleado. Provocan que compremos en la competencia o derivemos hacia un billete ZED con otras compañías porque este tipo de billete no está sujeto al fisco. Tal vez la desmotivación para viajar en la propia compañía responda a un objetivo deseado de empresa.

En USO consideramos importante replantearse varias cuestiones sobre la política de billetes y así lo llevaremos a la mesa negociadora de cara al próximo Convenio Colectivo:

- **Minimizar la base de valoración fiscal,** utilizando los precios de la industria ZED (particulares) / MIBA (de servicio).
- **Igualar los niveles del billete Zonal Z1 con reserva** a los que tiene la industria ZED/MIBA.
- **Canje del cupo anual de Frees:** A petición propia del trabajador establecer la opción de sustituir los 10 trayectos FREE II (sin reserva) por 2 trayectos FREE I (con reserva) al año, el resto de billetes zonales se conservarían como establecido en Convenio.
- **Suprimir la época restrictiva del 25 de junio al 5 de septiembre** para los billetes Free I con reserva, como hay en Vuelo para el colectivo de Pilotos. La discriminación entre colectivos no ha lugar.
- **Igualdad de reconocimiento a las parejas de hecho** de trabajadores de Tierra como en Vuelo. En Tierra, las parejas de hecho tienen que demostrar convivencia por dos años para obtener derechos de billetes por el cónyuge, cuando en Vuelo es inmediato.
- **Igualdad de reconocimiento para la diversidad familiar.** En caso de familia monoparental (por decisión propia, separación o divorcio), no se disfrutan de los mismos derechos que en otras unidades. A un trabajador sin beneficiarios de billetes, se le permite añadir hasta un máximo de dos, con el único requisito de que al menos uno de ellos sea familiar de primer o segundo grado, y sin condiciones para el segundo (puede ser amigo o conocido). Sin embargo, al trabajador sin cónyuge con 2 o más hijos, no le se permite incluir ningún beneficiario en el lugar de la pareja, salvo por matrimonio o como pareja de hecho (requiriendo 2 años de convivencia).
- **Revisión de los trabajadores pasivos.** Cuando el empleado extingue su relación con Iberia y su situación familiar cambia, la empresa no admite ninguna revisión de los derechos a billetes de cónyuge ni de hijos.

Madrid, 19 de abril de 2018