

Verslag Uitkomst van het vernieuwingsoverleg betreffende Variabele Beloningen

Aan de orde is het hoofdstuk Variabele Beloningen.

FNV presenteert het voorstel, dat in basis de volgende elementen kent:

- Er is geen koppeling tussen individuele prestatie en individuele loonsverhoging.
- Business Targets (divisie/afdeling) maken niet langer deel uit van het salaris-systeem.
- Het KLM-bedrijfsresultaat voor belastingen (plat gezegd: De Winst) is uitgangspunt bij de berekening van het Variabele Inkomen.
- Bij winst wordt een uitkering gedaan op basis van 12x het maandsalaris plus de vakantie-uitkering.
- De winstuitkering is de winst, gedeeld door een vastgesteld bedrag in miljoenen euro's maal 1% en afgerond op 1 decimaal achter de komma.
- Bij een negatief bedrijfsresultaat resulteert de berekening dus in 0% V(ariabel) I(nkomen).
- Voor de medewerkers in de lagere functiegroepen geldt een fictief minimum jaarsalaris (incl. vakantiegeld) van € 50.000, waarover het VI wordt berekend. Deeltijd wordt naar rato bepaald.
- De methodiek is geldig voor **alle** medewerkers: vliegers, cabine- en grondpersoneel.
- Alle medewerkers ontvangen in het eerste jaar een EJU ter hoogte van 5%, berekend naar werkelijk verdiend (en dus niet fictief) salaris.
- Om de afspraak na te komen, dat er een gegarandeerd bedrag aan VI wordt uitgekeerd aan de medewerkers, die hun VI hebben vastgeclickt, wordt als overgangsmaatregel de EJU voor hen, die NIET geclickt hebben, verhoogd in stappen van 1% per jaar, tot 8% is bereikt.
- De gegarandeerde VI voor degenen, die hebben geclickt, wordt in de overgangsperiode jaarlijks met 1/3 deel verlaagd.
- Het VI wordt in de maand juni uitgekeerd.
- Het VI telt mee in de pensioenopbouw.

KLM, bij monde van de heer Kooijman vat het zo samen:

- Er komt een winstafhankelijke uitkering.
- De Einde Jaars Uitkering (EJU) wordt in ere hersteld.
- De betaling staat los van de uitkomst van de persoonlijke beoordeling.

Enkele genoemde details in het voorstel hebben te maken met de uitvoeringssystematiek, maar passen in bovenstaande 'basale' en 'uitgepelde' 3 samenvattende punten.

KLM stelt hier de volgende beschouwing tegenover:

1. De sturing van personeel via financiële prikkels is effectief. De heer Kooijman vindt dat dit werkt.
2. Slechte uitwassen van de financiële prikkeling zijn uitzonderingen en geen regel.
3. KLM ziet geen aanleiding om het MSG-systeem te veranderen.

4. Een andere grondslag, gekoppeld aan winst en verlies van de onderneming is bespreekbaar.
5. Er kan verzacht, verlicht of gematigd worden in het huidige systeem (betreft de basis waar nu van uitgegaan wordt) om excessieve zaken te compenseren.
6. Het systeem van bepaling van VI kan gaan middels een andere waarderingsverhouding tussen Individuele targets en Divisie/Afdeling Targets. In feite wordt 'fijnslijperij' van de waarderingssystematiek bedoeld.

De opstelling van de andere Werknemersorganisaties:

VNV (Vliegers)

Zij zijn altijd al tegen de variabele beloningen geweest en zijn uitgesproken voorstander van een EJU en een winstuitkering. Daarmee heeft FNV een medestander in de VNV.

FNV Cabin Pressure

Het voorstel is vooraf met hen gecommuniceerd en zij zijn als mede FNV-ers voorstander van het voorstel.

VNC

Het Cabine Personeel kent geen MSG-systeem en staat daar dan ook neutraal tegenover.

Ze zijn gematigd positief over het idee om een EJU en winstuitkering in te stellen.

Ze zijn positief over het idee een 'fictief minimum jaarsalaris' te hanteren bij de berekening van de winstuitkering (Variabele Beloning).

De grondbonden:

CNV

Het CNV ziet ons punt wel in, maar wenst het voorstel en de rekenvoorbeelden eerst te bestuderen. Vooralsnog is men gematigd positief, maar ziet een verandering van MSG niet direct zitten.

Unie

De Unie wil niet direct op de kar springen. Men stelt, dat er nu een keuzevrijheid bij de medewerker is, die vervallen zou en er teruggekeerd wordt naar de oude zekerheden, hetgeen weinig vernieuwend is en conservatief overkomt.

Keuzevrijheid is erg belangrijk voor de Unie.

Men is neutraal en wil het voorstel eerst bestuderen.

NVLT

De NVLT heeft helemaal nog niet gereageerd en houdt zich nog op de vlakte.

VHKP

Er leven, naast de verbazing over het ingrijpende van dit voorstel nogal wat vragen bij de VHKP:

- Moet een voorstel wel deze dimensies krijgen? Is het niet te ingrijpend?
- Is het wel de bedoeling van het vernieuwingsoverleg om met een dergelijk ingrijpend voorstel aan de slag te gaan?

- De vraag is of hun achterban, waarvan volgens zeggen slechts 15% het MSG-systeem slecht vindt en 85% er tevreden mee is, behoefte heeft aan een verandering?

De VHKP is voorstander van handhaving van persoonlijke targets en de daaraan gekoppelde beloning.

De VHKP kijkt hierbij alleen naar het MSG-systeem en niet naar het A&T-systeem, want zij vertegenwoordigen in meerderheid de MSG-populatie.

De VHKP spreekt zich uit tegen afschaffing van het huidige systeem, omdat dit pas in 2005 is afgesproken, het FNV er volgens de VHKP destijds ook mee akkoord ging en 'je het niet moet willen veranderen'.

Conclusie:

De VHKP is geen voorstander van het FNV-plan. Men staat niet te juichen, sterker: men wijst het af.

Als FNV-delegatie hebben wij voorlopig nog geen reactie op deze reacties gegeven. De reactie van VHKP is opmerkelijk, omdat de geluiden, die wij doorgaans uit hun achterban vernemen toch heel vaak anders zijn, dan de genoemde 15-85% verhouding, die VHKP aangeeft.

Ik zou dat onderzoek toch wel eens willen zien. Alles staat of valt met de vraagstelling en interpretatie van de antwoorden op de vragen. Kortom: Hoe representatief is dat onderzoek geweest?

Ook de reactie van de Unie verbaast, want ons motto 'behoud wat goed is en verander wat verandering behoeft' is toch niet conservatief. Je vernieuwt niet OM het vernieuwen, maar om te verbeteren!

Dat men de voorstellen wil bestuderen is logisch en daar staan we ook niet verbaasd van. Overall is de reactie gematigd positief tot neutraal. Daarnaast lijkt KLM bereid te zijn aanpassingen te plegen, maar implementatie van dit voorstel doet pijn en daar staat KLM niet bij te trappelen.

Wordt vervolgd.

H. van Steenis,
Voorzitter KLM BAB

HvS/JvdB/DT/0131/18-1-2011