



## Bulletin CAO

### 48 urige werkweek

#### Starre opstelling bonden kost chauffeur 15 procent inkomen

Ministers De Geus en Peijs hebben de werkgevers en vakbonden gevraagd met een oplossing te komen voor de invulling van de 48-urige werkweek. Helaas lieten de vakbonden het afweten en hebben uiteindelijk alleen TLN en KNV samen een antwoord gegeven. Verbazingwekkend, omdat de 48-urige werkweek hard gaat aankomen in de portemonnee van veel chauffeurs. Sommige chauffeurs gaan er 15 procent op achteruit. Waar zit de pijn? TLN is van mening dat vakantie, ziek zijn en het vervullen van burgerlijke verplichtingen geen arbeid is. Een week vakantie van 40 uur mag niet meetellen bij de berekening van het gemiddelde van 48 uur per week. En wat TLN betreft wordt dat gemiddelde over 6 maanden berekend. TLN wil nog een stap verdergaan. Duitsland telt straks 20 procent van de wettelijke vrije dagen en ziektedagen mee voor de berekening van de 48-urige werkweek. Als TLN weten we wat ons te doen staat aan de onderhandelingstafel!

#### Voorbeeld A

##### Ziekte/verlof tellen voor 0 uur mee (Europese Richtlijn)

In periode van 4 maanden mag de arbeidstijd gemiddeld 48 uur per week bedragen:

- Dat is 17 weken keer 48 uur = 816 uur
- Stel dat u in die periode van 4 maanden 2 weken vakantie opneemt en 1 week ziek bent, dan tellen die 3 weken niet mee als arbeidstijd
- Dat betekent dat u 816 uur mag maken in  $17 - 3 = 14$  weken
- Dat komt uit op een gemiddelde van ruim 58 uur arbeidstijd per week
- Bij bijvoorbeeld 2 uur voorzienbare wachttijd kan de maximale arbeidstijd van 60 uur per week worden benut
- Dit komt overeen met het huidige gebruikelijke arbeidspatroon in het vervoer

Voor D5-chauffeur: 37.786 euro bruto en 23.076 euro netto per jaar

Voor E6-chauffeur: 41.227 euro bruto en 24.763 euro netto per jaar

#### Voorbeeld B

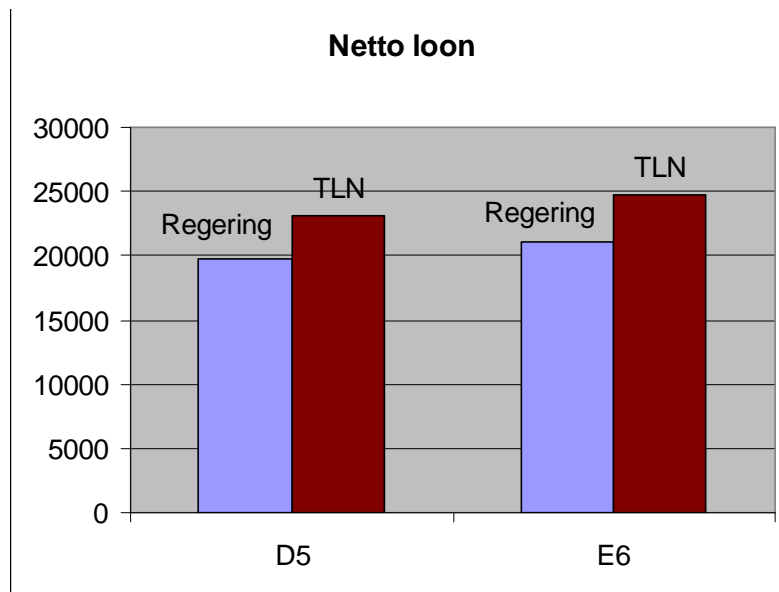
##### Ziekte/verlof tellen voor 48 uur mee (uitleg Nederlandse overheid)

In periode van 4 maanden mag de arbeidstijd gemiddeld 48 uur per week bedragen:

- Dat is 17 weken keer 48 uur = 816 uur
- Stel dat u in die periode van 4 maanden 2 weken vakantie opneemt en 1 week ziek bent, dan tellen die 3 weken (48 uur) wel mee als arbeidstijd
- Dat betekent dat u 816 uur mag maken in 17 weken
- Dat komt uit op een gemiddelde van 48 uur arbeidstijd per week
- Bij bijvoorbeeld 2 uur voorzienbare wachttijd bedraagt de arbeidstijd dan 50 uur per week
- Dit wijkt af van het huidige meest gebruikelijke patroon in het vervoer

Voor D5- chauffeur: 31.512 euro bruto en 19.761 euro netto per jaar

Voor E6 chauffeur: 34.381 euro bruto en 21.140 euro netto per jaar



Vershil A/B	Bruto	Netto
D5	- 17%	- 15%
E6	- 17%	- 15%

- Berekeningen gebaseerd op sociale/fiscale premies per 1-1-2005 en exclusief eenmalige uitkering en onkostenvergoedingen en toeslagen
- Voor E6-chauffeur is arbeidstijd van 60 uur realistisch, voor D5 kan die lager liggen en verschilt per bedrijf

### Opstelling bonden heeft ook gevolgen voor pensioenopbouw

Werkgevers en vakbonden hebben afspraken gemaakt over vut, prepensioen en levensloop (vpl). Daarbij is een duidelijk verband gelegd tussen overuren en de pensioendatum. Politiek Den Haag heeft in haar wijsheid besloten dat Nederlanders tot hun 65<sup>e</sup> moeten werken. In de transportwereld is dit meestal een brug te ver. Chauffeurs hebben immers een zwaar beroep. Toch is de Nederlandse chauffeur een gelukkig mens, aldus een recent onderzoek van Randstad. Dat willen wij als TLN graag zo houden. Dat kan, door een deel van de overuren voor de opbouw van het eigen pensioen te blijven gebruiken. Is er voldoende kapitaal op 65-jarige leeftijd, dan kan een chauffeur eerder stoppen met werken met een nog steeds aantrekkelijk pensioen. Tenzij, de starre opstelling van de vakbonden roet in het eten gooit. Dan is de 48-urige werkweek de doodsteek voor een mooie en gezonde pensioenleeftijd. Dan biedt die geen ruimte voor spaarloon of een levensloopregeling.

## CAO

### TLN-voorstellen door FNV Bondgenoten slecht gelezen

De CAO-onderhandelaar van FNV Bondgenoten heeft de CAO-voorstellen van TLN slecht gelezen. Dat is de conclusie wanneer je de pamfletten en interviews leest. Het baart TLN grote zorgen dat de werkgelegenheid in Nederland onder druk komt te staan door goedkopere arbeid uit de nieuwe EU-landen. TLN zoekt daarom verwoed naar oplossingen. Liefst samen met de bonden. Uitgangspunt voor een oplossing is het devies 'leven en laten leven'. Rijdt de chauffeur vrijwel alleen in het buitenland en woont hij in het buitenland, geef dan een bijpassende beloning. Een zodanige beloning dat hij hetzelfde inkomen en dezelfde koopkracht heeft als zijn Nederlandse collega die bij hetzelfde bedrijf werkt. TLN is een sociale werkgeversvereniging, die de zorgen wel bij zijn naam durft te noemen en niet de kop in het zand steekt.

## **Cabotage in 2009 vraagt om visie nu**

Vanaf 2009 mogen de bedrijven en hun chauffeurs uit de 10 nieuwe EU-landen waarschijnlijk ook binnenlands vervoer in andere EU-landen doen, ofwel cabotage. De concurrentie op loonkosten zal zich dan verder verharderen. In de 15 oude lidstaten valt het met die cabotage nog mee. Wij concurreren met loonkosten die elkaar niet ver ontlopen. Maar hoe pakt dit uit wanneer de nieuwe EU-landen zich op de binnenlandse markten storten? De bedrijfstak moet daarom een visie ontwikkelen. Niet via ongefundeerde interviews en door CAO-voorstellen uit hun verband te rukken in pamfletten, maar door serieus rond de tafel te zitten en plannen te maken.

### **Zijn de TLN-voorstellen uniek?**

De TLN-voorstellen voor de nieuwe CAO zijn niet uniek. Scandinavië is Nederland al lang voorgegaan. Scandinavische transportondernemers hebben al jaren Polen, Esten en Letten op de loonlijst. Deze mannen rijden niet in het thuisland van de transportondernemer. De beloning is afgestemd op de lonen in het thuisland. Daar wordt het geld ook uitgegeven. En dan te bedenken dat de Scandinavische landen hoog scoren wat betreft de status van de sociale wetgeving. Dat kan dus gewoon goed samengaan.

### **Hebben wij binnenkort weer een nieuwe CAO?**

TLN vindt dat er op korte termijn weer een CAO moet komen. Natuurlijk niet ten koste van alles. Dat kunnen we ons als bedrijfstak absoluut niet veroorloven. Wanneer wij de uitspraken van de FNV Bondgenoten op een rij zetten, vragen we ons serieus af of deze wens wederzijds is. Is het propaganda? Dan is het zonde van het papier. De chauffeurs en de medewerkers in de logistieke bedrijfstak weten wel beter en verdienen beter.

### **VUT CAO 2006-2010**

Het is CAO-partners gelukt een nieuwe VUT-CAO af te sluiten. Hieraan gekoppeld zijn afspraken over het pensioen. Er is ook al gekeken naar de CAO Beroepsgoederenvervoer, omdat de werkgevers er mee hebben ingestemd de salarisschalen A, B en C te verhogen. Werkgevers en werknemers hebben dus aangetoond wel constructief met elkaar te kunnen onderhandelen.

### **Nieuwe uitdagingen vragen flexibel werken**

TLN wil met 160 uur per 4 weken en een moderne vrijwillige tijd-voor-tijd regeling de bedrijfstak de noodzakelijke flexibiliteit geven.

### **Ministerie De Geus heeft de oplossing**

Minister De Geus van Sociale Zaken en Werkgelegenheid adviseert de bouw – waar hetzelfde probleem van concurrentie van lage lonenlanden speelt – : ik heb een simpel advies, breek uw CAO open en verlaag de loonschalen. Dit hoort u TLN niet zeggen!

### **Scheepvaart geeft het goede voorbeeld**

Nederland is een oude handelsnatie. Hadden wij 10 jaar terug nog 25 procent van het vrachtvervoer over de weg in Europa in handen, de Nederlandse schepen varen over de hele wereld. Keurige Nederlandse reders hebben op de Nederlandse loonlijst werknemers die in de Filippijnen wonen. Met internationale vakbonden is netjes afgesproken dat bijvoorbeeld de bemanningsleden uit de Filippijnen een aangepast pakket primaire arbeidsvoorwaarden hebben. Op deze schepen wonen en werken Nederlandse en buitenlandse werknemers met verschillende systemen van beloning. Goed voorbeeld doet volgen.

