



ONDERHANDELINGSRESULTAAT CAO ZORGVERVOER EN TAXI

De cao-onderhandelingsdelegaties van KNV, FNV en CNV Vakmensen hebben op 19 oktober 2021 het volgende onderhandelingsresultaat bereikt.

Looptijd

De looptijd is een jaar, te weten van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2022.

Lonen

De loonschalen en de feitelijke salarissen worden per 1 januari 2022 verhoogd met 2,5%.
De trede 2 wordt uit de salarisschaal geschrapt.

Naam cao

De naam van de cao 'cao Taxivervoer' wordt gewijzigd in 'cao Zorgvervoer en Taxi'.

Verloonde tijd

Cao-partijen hebben een regeling 'verloonde tijd' afgesproken. De regeling 'verloonde tijd' zal in gaan op 1 januari 2022. Sociale partners zullen het SFM verzoeken een portaal dat zal worden ingezet voor de controle van de regeling te realiseren. Voor alle duidelijkheid, na invoering van het portaal het SFM gaat de naleving van deze regeling controleren, handhaven en sanctioneren. In de periode vanaf 1 januari 2022 tot het gereedkomen van het portaal wordt eenieder geacht te werken conform het bepaalde in deze regeling.

Er zijn twee situaties denkbaar: een werknemer werkt één dienst op een dag, of in dienstblokken op een dag. Voor beide situaties geldt dat in ieder geval de met werknemer overeengekomen contracturen per betalingsperiode worden verloond. Voor beide situaties (diensten en dienstblokken) geldt dat voor de handhaving en controle door SFM de opgegeven tijden in het portaal worden vergeleken met de geregistreerde tijden in de BCT. Alle contracturen worden maandelijks in het portaal opgegeven. Deze uren zijn de basis van de verloonde tijd.

Aan SFM worden tijdig de arbeidstijden in het portaal kenbaar gemaakt, tevens wordt aangegeven onder welk systeem iemand de betreffende dag valt en de begin- en eindtijden van de dienst of van de diverse dienstblokken. Hiervoor dient het genoemde portaal gerealiseerd te worden door SFM. Met tijdig kenbaar maken, wordt bedoeld uiterlijk voor 23:59 daags voorafgaand aan de aanvang van de dienst.

Verder gelden de volgende te maken afspraken:

1. De maxflex (staat voor maximering flexibiliteit en alleen toepasbaar zonder blokken) regeling: Tijdens een dienst staat werknemer maximaal 12,5% van de tijd niet ter beschikking van werkgever. Het percentage van 12,5% is het maximum percentage dat forfaitair per betalingsperiode gemiddeld mag worden toegepast.

Werkgever maakt vooraf de aanvangstijd van de dienst kenbaar aan de werknemer. De toetsing of aan de maximale percentages wordt voldaan, wordt berekend als een gemiddelde over een betalingsperiode.

2. Het is ook mogelijk dat een werknemer met een contract van 0 tot en met 28 uur per week op een dag in dienstblokken werkt, daarvoor geldt:

- Per dienstblok wordt in ieder geval door de werkgever de begin- en eindtijd van tevoren bekend gemaakt aan de werknemer.
- Alle tijd binnen een dienstblok is te verlonen tijd.
- Een extra dienstblok kan uitsluitend worden toebedeeld na akkoord van de werknemer.
- Er kunnen maximaal 4 dienstblokken per dag gegeven worden. Een dienstblok heeft de minimale duur van 1 uur.
- Tussen twee dienstblokken dient minimaal 15 minuten tijd te zitten (in die 15 minuten staat werknemer niet ter beschikking van de werkgever).
- Krijgt iemand meer dan 4 blokken dan valt de chauffeur terug op het maxflex systeem en de daarop van toepassing zijnde regels.
- Alle vooraf in het portaal aangemelde blokken zijn verloonde tijd, dus uren die betaald dienen te worden.

3. Het is ook mogelijk dat een werknemer met een contract boven de 28 uur per week op een dag in dienstblokken werkt, daarvoor geldt:

- Per dienstblok wordt door de werkgever de begin- en eindtijd van tevoren bekend gemaakt aan de werknemer.
- Alle tijd binnen een dienstblok is te verlonen tijd.
- Er kunnen maximaal 2 dienstblokken per dag gegeven worden. De duur van de twee dienstblokken samen is op een dag minimaal 7 uur.
- Tussen twee dienstblokken dient minimaal 2 uur te zitten (in deze uren staat werknemer niet ter beschikking van de werkgever).
- Wanneer tussen het begin van het eerste dienstblok en het einde van het tweede dienstblok meer dan 12 uur zit geldt een toeslag van 10% over die uren die de genoemde 12 uur overschrijden.

4. Alle vooraf in het portaal aangemelde blokken en diensten (maxflex) zijn verloonde tijd, dus uren die betaald dienen te worden. Voor de contracturen is het portaal leidend, voor de afwijkingen is de BCT leidend voor de verloning.

5. Een werknemer kan niet op één dag in een dienst werken en ook nog in dienstblokken werken.

6. De werkgever maakt per betalingsperiode op dag niveau aan de chauffeur inzichtelijk wat de verloonde tijd is geweest, of er gebruik is gemaakt van maxflex of van dienstblokken en of er correcties zijn doorgevoerd. Het inzichtelijk maken kan via een chauffeursportaal (digitaal) en/ of schriftelijk.

7. De voorgestelde regeling ziet enkel op introductie van een nieuwe systematiek ter zake het vaststellen van tijd die verloond dient te worden, welke vaststelling onder meer geschiedt op basis van een door SFM in te richten portaal. SFM is verantwoordelijk voor de controle, handhaving en in voorkomende gevallen sanctionering van de verloonde tijd en betaling salaris. Dat is het afgebakende bereik van de regeling. Los van de regeling over verloonde tijd blijft natuurlijk hetgeen in artikel 4:2 ATW aangaande de mededeling van arbeids- en rusttijdenpatronen is geregeld, welke tekst letterlijk in artikel 2.3.1 van de cao Taxivervoer is overgenomen, onverkort van toepassing.

Partijen spreken af dat controle, handhaving en eventuele sanctionering van het gestelde in artikel 4:2 ATW en artikel 2.3.1 van de cao Taxivervoer geen verantwoordelijkheid van SFM is en derhalve ook niet door SFM gerealiseerd wordt. Benadrukt wordt evenwel dat werkgevers verantwoordelijk zijn én blijven voor naleving van de desbetreffende regels.

Overig

1. Volledigheidshalve wordt verder opgemerkt dat in ieder geval de huidige afspraken over standplaats (artikel 2.1.2), het wijzigen van de standplaats (artikel 2.1.3 en 2.1.4), de collectieve regeling Atb-v/ATW (artikel 2.5) en de afwijkende afspraak voor HAP chauffeurs inzake standplaats en verloonde tijd (artikel 2.1.8) ongewijzigd blijven.
2. Eenduidige definities van begrippen zijn van belang, dat behoeft nog verdere uitwerking. Ook om te voorkomen dat door het gebruik van andere begrippen in andere artikelen van de Cao er onduidelijkheid ontstaat over wat is bedoeld. Of dat de nieuwe denkrichting (bedoeld om de ervaren problemen met de gemaakte afspraken over verloonde tijd en onderbrekingen te ondervangen) onbedoeld ertoe leidt dat andere cao-artikelen er ook door geraakt worden.
3. Sociale partners zullen voor invoering van de regeling de consequenties van het niet nakomen van bovenstaande regeling opnemen in de bestaande beoordelingsystematiek van SFM. Over de precieze invulling daarvan zullen sociale partners nog overleg voeren.
4. Sociale partners zullen de invoering van bovenstaande regeling na één jaar evalueren.

HAP-paragraaf

De HAP-paragraaf wordt meegenomen in het verzoek tot algemeen verbindend verklaring.

Procesafspraken perspectief op de toekomst

Achtergrond en aanleiding

Partijen constateren dat

- In de vorige cao-taxivervoer 2021 een passage is opgenomen in het kader van het zoveel mogelijk behouden van werkgelegenheid in de sector.
- Een onderdeel daarvan was om in gezamenlijkheid te komen tot een arbeidsmarktagenda voor de toekomst
- Partijen een gezamenlijke visie nog steeds van belang vinden, en daarom opnieuw een procesafpraak hierover maken.

Een belangrijke aanleiding om dat te doen is dat de mobiliteitsmarkt aan veranderingen onderhevig is. De gedachte MaaS (Mobility as a Service) lijkt, op termijn, een belangrijke rol te gaan spelen in onze sector. In de transitie van aanbodgericht vervoer naar steeds meer vraaggestuurd vervoer en vervolgens naar een volledig MaaS georiënteerde mobiliteitsmarkt, zullen in de komende jaren steeds meer tussenvormen op de markt verschijnen. Denk daarbij aan de rol van "Zorgvervoer en Taxi" als vervanging van Openbaar Vervoer (OV) in rurale gebieden, het verzorgen van vervoer van en naar OV (knooppunten) door onze sector. De huidige maatschappelijke rol van de sector is tevens van belang. Ook vraagstukken over wat er wel en niet onder taxi en de werkingsfeer van de cao-taxivervoer valt, zullen meer naar voren (kunnen) komen.

Daarnaast heeft de coronacrisis de nodige gevolgen gehad op de mobiliteitsbranche in Nederland. Zo is er bijvoorbeeld minder budget beschikbaar waardoor kritisch gekeken wordt of in bepaalde gebieden een ov-bus nog blijft rijden, of dat er ingezet moet worden op meer vraaggestuurd vervoer. Dat is van invloed op het zorg- en taxivervoer en biedt ook perspectief voor de sector. Eveneens speelt dat er een flinke krapte op de arbeidsmarkt is en naar verwachting voorlopig zal blijven. Dat vraagt van werkgevers en werknemers inspanning om ervoor te zorgen dat de veelal kwetsbare doelgroep op een kwalitatief goed manier vervoerd kan blijven worden.

Studie en toekomstvisie

Partijen willen een studie (laten) uitvoeren naar de ontwikkelingen die relevant zijn voor de zorgvervoer en taxisector voor de komende 2 tot 5 jaar. Met als doel te komen tot een gezamenlijke visie voor de toekomst en in het bijzonder het onderzoeken van de mogelijke gevolgen daarvan voor de arbeidsmarkt in onze sector en de daarbij behorende arbeidsvoorwaarden. Onderwerpen als flexibiliteit, inkomenszekerheid, leefbaar inkomen en het blijven ontwikkelen van werknemers middels functiegerichte scholing zullen daarin ook worden betrokken. De arbeidsmarkt moet gezien de ontwikkelingen toekomstbestendig zijn en de sector moet aantrekkelijk zijn voor werknemers waarbij de aspecten kwaliteit, zekerheid en professionaliteit een belangrijke rol spelen.

Instellen werkgroep

Partijen stellen een werkgroep in om tot de studie en opzet van de gezamenlijke visie alsmede de daar aan verbonden voorwaarden en uitgangspunten te komen:

1. De werkgroep bestaat uit maximaal 8 leden waarvan 4 leden namens werkgevers en 4 leden namens werknemers.
2. De werkgroep wordt ondersteund door de secretaris van Cao partijen. De werkgroep staat onder leiding van SFM.
3. Het staat de werkgroep vrij om (extern) advies in te winnen t.b.v. van haar werkzaamheden, of nader onderzoek te laten doen.
4. De werkgroep maakt zelf een voorstel met benodigd budget (als externe deskundigheid moet worden ingehuurd), dat voor goedkeuring aan het bestuur SFM voorgelegd zal moeten worden.
5. De werkgroep draagt er zorg voor dat bij de totstandkoming van de visie achterbannen worden betrokken en geïnformeerd, zodat de visie een gedragen document is, en niet alleen een document is van de werkgroep.

Tijdspad

1. De werkgroep start haar werk zo spoedig mogelijk, maar in ieder geval voor 1 februari 2022.
2. De werkgroep streeft ernaar en zal zich ervoor inspannen om de gezamenlijke visie in juni 2022 af te hebben.
3. Partijen zullen vervolgens in gezamenlijkheid bespreken wat de consequenties van de visie zijn, welke actiepunten zij voor zich zien en willen uitvoeren en hoe deze, al dan niet, op termijn ook meegenomen worden in komende cao-onderhandelingen.

Bovenstaand onderhandelingsresultaat is bereikt onder de voorwaarde van instemming met dit resultaat door de leden van partijen betrokken bij deze cao's. Indien de algemeen verbindend verklaring van beide cao's ertoe leidt dat deze niet aansluit op de huidige ge-avv'de cao's, bespreken cao-partijen de consequenties daarvan.

Tussentijds wijzigen cao SFM

De cao-onderhandelingsdelegaties hebben daarnaast afgesproken om de cao SFM tussentijds te wijzigen. Met ingang van 1 januari 2022 wordt de jaarlijkse bijdrage als bedoeld in artikel 5 lid 1 van de cao verhoogd van 0,6% naar 0,95% van het loon voor de Zorgverzekeringswet. De bijdrage van werkgever is vanaf 1 januari 2022 0,45% en de bijdrage van werknemer is 0,5%.

Aldus getekend op 19 oktober 2021,

Namens CNV Vakmensen
De heer A. di Giacomo Russo

Namens FNV Taxi
de heer M. Gorter

Namens KNV Zorgvervoer en taxi
De heer Th. Vegter

Groningen, 26-10.2021
MG002/JHB