

Notat



Til:
Region H
Kopi til:
Direktionen

Sagsnummer
Sag-274814
Movit-3603389

Sagsbehandler SBO
Direkte -
Fax -
sbo@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

21. september 2017

Svar på spørgsmål fra Region Hovedstaden vedr. siddende patientbefordring

I forbindelse med forretningsudvalgets drøftelse den 12. september 2017 af den fremtidige varetagelse af den siddende patientbefordring i Region Hovedstaden, er der blevet stillet en række spørgsmål, som besvares i dette notat.

Spørgsmålene er som følger:

1. Udbud: Kan Movia byde på lige fod med andre leverandører i et udbud? (en slags kontroludbud)
2. Arbejdsvilkår: Hvad gør Movia rent praktisk for at følge op på chaufførernes overenskomstbestemte arbejdsvilkår?
3. Miljø og klima: Hvad er vores mulighed som region for at stille krav til miljørigtig kørsel?
4. Service: Hvordan ser vognene og chaufførerne ud? Er de genkendelige for patienterne? Sprogkundskaber?

For overskuelighedens skyld, er der lavet en kort sammenfatning af svarerne, som udbygges mere detaljeret på de efterfølgende sider.

SAMMENFATNING

Spørgsmål 1: Udbud: Kan Movia byde på lige fod med andre leverandører i et udbud? (en slags kontroludbud).

Svar: Movia er ikke selv operatør, men indgår, efter at have sendt kørselsopgaven i udbud, kontrakter med private vognmænd om udførelse af offentlig servicetrafik på kommunernes

og regionernes vegne. Movia har derfor ikke mulighed for at selv at byde på kørselsopgaven.

§5 stk. 6 i Lov om Trafikselskaber lyder: "*Trafikselskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning*". I dette tilfælde er den opgave Region Hovedstaden skal varetage, at sikre at patienter som ikke selv kan transportere sig til og fra behandling på hospitalet, tilbydes transport. Det er udbud, planlægning og afregning af den kørsel, der efter Lov om Trafikselskaber kan overdrages til Movia, som på den måde løfter Region Hovedstadens udbudspligt.

Spørgsmål 2: Arbejdsvilkår: Hvad gør Movia rent praktisk for at følge op på chaufførernes overenskomstbestemte arbejdsvilkår?

Svar: Adgangen til at drive erhverv på bus- og flextrafikmarkedet forudsætter, at vognmanden har opnået tilladelse fra en tilladelsesudstedende myndighed. Et af lovkravene for at opretholde en sådan tilladelse er, at operatøren følger de løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i "*de pågældende kollektive overenskomster*".

Hvor Region Hovedstaden har været nødt til selv at stille krav om sociale klausuler og kædeansvar for at sikre ordentlige løn- og ansættelsesvilkår i forbindelse med de nuværende sygehusbyggerier, er der på transportområdet i henhold til lovgivningen således en tilladelsesordning, som stiller krav om overenskomstoverholdelse som forudsætning for at en virksomhed kan udføre erhvervsmæssig personbefordring.

Movia har vedtaget en CSR politik som tager udgangspunkt i principperne i FNs Global Compact, der bygger på principper baseret på internationalt vedtagne konventioner om menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljøbeskyttelse og korruptionsbekæmpelse. Operatørerne forpligter sig i henhold til Movias kontrakter til i det daglige arbejde at efterleve, fremme og støtte hovedprincipperne i FNs Global Compact.

Operatøren forpligter sig til, at der er opbygget et system, der fører tilsyn med arbejdsmiljøet og at de løbende arbejder for at forbedre arbejdsmiljøforholdene for deres medarbejdere.

Movia har i foråret 2017 for at styrke den opfølgende indsats vedr. at kontraktkravene opfyldes oprettet et kontrolpanel med repræsentanter fra arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationerne. De deltagende organisationer i panelet er Atax, Det Faglige Hus, Dansk Industri, Kri-

stelig Arbejdsgiverforening, Krifa, Dansk Erhverv og 3F. Panelet skal, med afsæt i dokumentation indhentet ved 10 årlige stikprøvekontroller, vurdere, om overenskomstvilkårene overholdes, i de vognmandsforretninger der udtages til kontrol. Kontrolpanelet er rådgivende for Movia, som ikke kan uddelegere ansvaret for administration og opfølgning på kontrakterne.

Movia stiller herudover selv en lang række krav. Det drejer sig om uddannelseskrav, vognenes indretning, skiltning af vogne, chaufførernes uniformering, gyldigt erhvervskørekort, krav om børneattest mv., jf. bilag 1. Disse forhold kontrolleres med 1.000-1.200 årlige stikprøvekontroller.

Spørgsmål 3: Miljø og klima: Hvad er vores mulighed som region for at stille krav til miljørigtig kørsel?

Svar: Der er rig mulighed for Regionen til at stille krav til miljørigtig kørsel, og Movia har allerede i dag en lang række miljøkrav der skal imødekommes, når Flextrafikørslen sendes i udbud.

For at sikre at bilerne lever op til de nyeste miljø- og sikkerhedsmæssige krav, stiller Movia udover de af myndighederne seneste fastsatte krav om energi- og miljøkrav til taxier mm. (som bl.a. omfatter brændstofforbrug og krav om partikelfilter) også krav om bilernes maksimale alder og krav om, at chaufførerne skal gennemføre efteruddannelse vedrørende miljø- og energirigtig kørsel.

Desuden har Movia sammen med Aalborg Universitet igangsat et større monitoreringsprojekt som skal indsamle en meget stor mængde data om flextrafikbilerne. Formålet er at undersøge chaufførernes, vejrets, myldretidstrafikkens og en lang række andre faktoreres indflydelse på brændstoføkonomien. På baggrund af dette projekt forventer Movia, at kunne igangsætte tiltag, som har en klar miljøforbedrende effekt.

Spørgsmål 4: Service: Hvordan ser vognene og chaufførerne ud? Er de genkendelige for patienterne? Sprogkundskaber?

Svar: Movia har ganske detaljerede krav til bilernes mærkning og chaufførernes påklædning. For så vidt angår chaufførerne, er Movia opmærksom på, at en del af de chauffører og ope-

ratører, som kører for Movia, er af anden etnisk herkomst end oprindeligt dansk. Derfor forventer Movia, at alle operatører, som kører for Movia, har formuleret en integrationspolitik. Movia stiller i udbudsmaterialet desuden krav om, at chaufføren skal kunne tale og forstå dansk, have forståelse for sproglige barrierer og være imødekommende over for andet eller mangelfuldt sprog.

Det er vigtigt at fremhæve, at Movias nuværende servicekoncept tilsiger, at det er chaufføren der skal opsøge patienten på startadressen, hospitalsafdelingen eller andet aftalt mødested. I den potentielt vanskelige situation hvor patient og chauffør skal finde hinanden er det således chaufførens ansvar at sikre, at patienten kommer med i vognen.

Svarerne på ovenstående spørgsmål vil som nævnt blive uddybet væsentligt mere over de følgende sider.

Ad. 1: Udbud: Kan Movia byde på lige fod med andre leverandører i et udbud?

Movia er ejet af de 45 kommuner og to regioner på Sjælland, og varetager ifølge trafikselvskabsloven busdriften, lokalbanedriften og kørslen med handicappede kunder indenfor dette geografiske område. I samarbejde med kommuner og regioner planlægger Movia den kollektive transport på tværs af bus, lokalbaner og Flextrafik.

Movia kan varetage patientbefordringen for regionerne fordi §5 stk. 6 i Lov om Trafikselvskaber lyder som følger: "*Trafikselvskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning.*". I dette tilfælde er den opgave Region Hovedstaden skal varetage, at sikre at patienter som ikke selv kan transportere sig til og fra behandling på hospitalet tilbydes transport. Det er udbud, planlægning og afregning af den kørsel, der efter Lov om Trafikselvskaber kan overdrages til Movia, som på den måde løfter Region Hovedstadens udbudspligt.

Movia er altså ikke selv operatør, men indgår på kommunernes og regionernes vegne kontrakter med private vognmænd om udførelse af offentlig servicetrafik. Movia har derfor ikke mulighed for at selv at byde på kørselsopgaven. Kontrakterne, Movia indgår, varierer betydeligt i størrelse, dækningsområde og kontraktsum, og indgås med alt fra enkeltmandsvirksomheder til store virksomheder med flere end 2.500 ansatte chauffører.

På Flextrafikområdet – som bl.a. varetager den siddende patientbefordring – sker dette én gang om året. Denne hyppighed sikrer, at kørslen hele tiden udføres efter de aktuelle markedsvilkår og af de vognmænd som på netop det tidspunkt kan levere den bedste ydelse til den bedste pris.

Ad. 2: Arbejdsvilkår: Hvad gør Movia rent praktisk for at følge op på chaufførernes overenskomstbestemte arbejdsvilkår?

Som stor udbyder af offentlig servicetrafik er Movia naturligvis optaget af at sikre rimelige løn- og arbejdsvilkår for medarbejderne i de mange kontrakter, som Movia indgår. Adgangen til at drive erhverv på bus- og flextrafikmarkedet forudsætter, at vognmanden har opnået tilladelse fra en tilladelsesudstedende myndighed. En af forudsætningerne for at få det er, at de overenskomstmæssige forhold er på plads.

Derfor stiller Movia heller ikke krav til løn- og arbejdsvilkår direkte i vores udbudsmaterialer,

men der stilles krav om, at operatøren skal være i besiddelse af en tilladelse til erhvervs-mæssig personbefordring udstedt i henhold til busloven eller taxaloven, og at et af kravene for at opretholde en sådan tilladelse er, at operatøren følger de løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, jf. buslovens § 18, stk. 2 og taxalovens § 5, stk. 5.

Dette adskiller sig f.eks. fra byggesektoren, hvor man kan være entreprenør på større bygge-rier uden at have nogen form for certificering eller tilladelse fra en myndighed.

Hvor Region Hovedstaden har været nødt til selv at stille krav om sociale klausuler og kæde-ansvar for at sikre ordentlige løn- og ansættelsesvilkår i forbindelse med de nuværende sy-gehusbyggerier, er der på transportområdet en lovbestemt tilladelsesordning, som stiller krav om overenskomstoverholdelse som forudsætning for, at man som virksomhed har lov til at udføre erhvervmæssig personbefordring.

Under den nuværende taxilov udstedes tilladelse til taxikørsel af kommunerne (eller taxi-nævn), mens tilladelse til offentlig servicetrafik og buskørsel udstedes af Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen. Med den forventede kommende taxilov – hvor et udkast har været i høring henover sommeren 2017 og som forventes at træde i kraft den 1. januar 2018 – overgår ud-stedelse af alle tilladelser fremover til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Tilsynsforpligtelsen vedrørende disse forhold ligger fremover, som i dag, hos den tilladelses-udstedende myndighed, og Movia har ingen grund til at antage, at denne opgave ikke vareta-ges som forudsat i lovgivningen. Styrelsen har da også overfor Movia tilkendegivet, at man undersøger alle de sager, der modtages.

Movia har vedtaget en CSR politik som tager udgangspunkt i principperne i FNs Global Com-pact, der bygger på principper baseret på internationalt vedtagne konventioner om menne-skerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljøbeskyttelse og korruptionsbekæmpelse. Opera-tørerne forpligter sig til i det daglige arbejde at efterleve, fremme og støtte hovedprincipperne i FNs Global Compact.

Operatøren forpligter sig desuden til, at der er opbygget et system, der fører tilsyn med ar-bejds miljøet og at de løbende arbejder for at forbedre arbejdsmiljøforholdene for deres med-arbejdere.

Siden NORTRA-dommen, hvor Højesteret slog fast at lovgivningens formulering om at man

som vognmand skal *"følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster"* blot betyder, at man skal følge en overenskomst, men at der ikke kan stilles krav om hvilken overenskomst, der skal følges, har man dog kunnet spore en stigende bekymring for prisudviklingen i Flextrafik-ordningerne. Øget konkurrence og faldende priser har skabt mistanke om, at chaufførernes arbejds- og lønsvilkår ligger under det overenskomstaftalte niveau. Højesteret konkluderede nemlig med NORTRA-dommen, at der ikke fra myndighedernes side kan fastsættes et bestemt niveau for løn- og ansættelsesvilkårene.

Movia har derfor besluttet en skærpet opfølgning på flextrafik-kontrakterne i form af stikprøvekontroller af om vognmændene overholder de aftalte kollektive overenskomster.

For at kvalificere dette arbejde mest muligt, har Movia i foråret 2017 oprettet et kontrolpanel, som med afsæt i dokumentation indhentet ved 10 årlige stikprøvekontroller, skal vurdere om overenskomstvilkårene overholdes i de vognmandsforretninger der udtages til kontrol. Kontrolpanelet er rådgivende for Movia som dermed fortsat selv har det fulde ansvar for kontrakt-administrationen.

Movias kontrolpanel består af både arbejdsgiver- og arbejdstager-organisationer i branchen, nærmere bestemt af repræsentanter fra Atax, Det Faglige Hus, Dansk Industri, Kristelig Arbejdsgiverforening, Krifa, Dansk Erhverv og 3F.

Efter aftale med panelet fokuseres der på overordnede vilkår, som f.eks. om vognmanden har en overenskomst, om pågældende vognmand arbejder ud fra denne overenskomst, om chaufførerne aflønnes i overensstemmelse med overenskomsten osv.

Kontrolpanelet har bedt Movia om at sørge for, at stikprøvekontrollerne helt præcist skal fokusere på at dokumentere følgende:

- Den benyttede overenskomst (navnet på den samt en kopi af den).
- Ansættelsesbeviser for alle chauffører, der har kørt de seneste 3 måneder.
- Lønsedler for alle chauffører der har kørt de seneste 3 måneder.
- Et udfyldt skema med oversigt over chauffører samt angivelse af hvilket vognløb den enkelte har kørt i de 3 måneder, der er lønsedler for.
- Dokumentation for afregning af ansvarlig leder for de seneste 3 måneder (hvis der er en).

Udover ovennævnte modtager kontrolpanelet også et udtræk på den enkelte operatørs vognløb med følgende data: vognmand, vognløbsnummer, ugedag, dato, starttid, sluttid, kørte minutter samt pris (hvis der er provisionsafłønning). Udtrækket vil kunne anvendes til at sammenholde chaufførernes løn med det kørte antal timer samt vognløbets omsætning (provisionsgrundlaget).

Der er med andre ord tale om en helhedsvurdering af forholdene.

I vurderingen af hvilke konsekvenser det skal have for en vognmand såfremt kontrollen viser, at denne ikke lever op til de aftalte vilkår, er det Movia, der som ansvarlig kontraktholder skal afgøre, hvad der skal ske med kontrakterne. Kontrolpanelets rolle er som nævnt alene at rådgive Movia.

Herudover stiller Movia også en række andre krav. Det drejer sig f.eks. om uddannelse, vognenes indretning, skiltning af vogne, chaufførernes uniformering, gyldigt erhvervskørekort, børneattest mv., jf. bilag 1. Disse forhold kontrolleres med stikprøvekontroller og konstateres det, at kravene ikke opfyldes, og at vognmanden ikke har til hensigt at bringe dem i orden, ophører samarbejdet. Der foretages 1.000-1.200 stikprøvekontroller af vogne og chauffører årligt, ligeledes jf. svaret til spørgsmål 4.

Der er af forskellige årsager ikke lovgivningsmæssigt køre- hviletidsregler og krav om tachograf / køreskiver for alle de vogne, som trafikelskaberne benytter til Flextrafik-kørsel. Det er derfor væsentligt mere vanskeligt at føre kontrol med vagters længde, pauser mm, end at føre kontrol med turistbusser og lastvogne. Arbejdstiden er på denne måde overenskomststof, og arbejdstiden kan ikke på samme måde som f.eks. ved lastvognskørsel umiddelbart kontrolleres af politiet eller andre.

Det er naturligvis entydigt vognmændenes ansvar at sikre, at kørslen gennemføres sikkert og at alle arbejdsmiljøregler overholdes. For at understøtte, at vognmændene kan give chaufførerne de nødvendige pauser, eller at der kan foretages chaufførskift, har Movia indrettet IT-planlægningssystemet således, at vognmanden selv styrer, hvornår der lægges pauser, og om det f.eks. skal foregå på hjemadressen. Det er således på baggrund af vognmændenes input, at Movias planlægningssystem sørger for, at der ikke planlægges kørsel på de tidspunkter, hvor en vogn er meldt på pause eller at vognen køres til hjemadressen, når vognmanden bestemmer det. Trafikelskabet registrerer alene vognens åbningstid og ikke chaufførens arbejdstid.

Ad. 3: Miljø og klima: Hvad er vores mulighed som region for at stille krav til miljørigtig kørsel?

Movia er fokuseret på at udvise ansvarlighed i forhold til at beskytte naturen og miljøet, og derfor arbejder vi systematisk med at overvåge, styre og formindske vores væsentlige miljøpåvirkninger som udledningen af partikler m.v. fra kørslen med busser og Flextrafik.

Movia stiller følgelig i dag en lang række miljøkrav, når Flextrafik kørslen sendes i udbud. Operatøren forpligtiger sig således til i hele kontraktperioden at medvirke til at værne om natur og miljø, og i forbindelse med udførelsen af opgaverne under kontrakten skal operatøren gennem sin adfærd løbende og vedvarende på god og forsvarlig måde søge at forebygge og bekæmpe forurening af miljøet, herunder vand, jord og undergrund samt bekæmpe og nedsætte vibrations- og støjulemper.

Uanset om der køres i henhold til taxitilladelse, tilladelse til kørsel for offentlig servicetrafik eller i henhold til tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring efter busloven, skal de af myndighederne seneste fastsatte krav om energi- og miljøkrav til taxier mm. til enhver tid som minimum være opfyldt.

Disse krav er i det seneste udbud fra efteråret 2017 som følger:

- Type 1 køretøjer (lav vogn – sedan, hatchback, stationcar) skal overholde energiklasse A. Nye køretøjer skal desuden overholde Euro 6, mens brugte køretøjer skal overholde Euro 5a.
- Type 3 køretøjer (lav vogn med kørestol) skal overholde energiklasse B. Nye køretøjer skal desuden overholde Euro 6, mens brugte køretøjer skal overholde Euro 5a.
- Type 4 køretøjer (liftvogn) skal overholde energiklassen for Storvogn 2. Nye køretøjer skal desuden overholde Euro 6, mens brugte køretøjer skal overholde Euro 5a.
- Type 5 køretøjer (liftvogn med trappemaskine) skal overholde energiklassen for Storvogn 2. Nye køretøjer skal desuden overholde Euro 6, mens brugte køretøjer skal overholde Euro 5a.

Type 3 køretøjerne er en ny vogntype, som Movia med udbuddet i 2017 introducerer i vognparken. Bilen – som er en personbil – er indrettet på en måde, så det er muligt at medtage kørestole uden at der skal sendes en liftvogn. Dette betyder en mindre miljøpåvirkning bl.a. som følge af et lavere brændstofforbrug.

Alle dieselvogne skal senest fra kontraktstart være udstyret med partikelfilter. Operatøren

skal ifm. afgivelse af tilbuddet oplyse køretøjets energiklasse, første registreringsdato og brændstofforbruget, som angivet på registreringsattesten.

Movia har sammen med Region Hovedstadens elbilsekretariat – Copenhagen Electric – arbejdet med et projekt vedr. indsættelsen af eldrevne køretøjer i Flextrafik. Det har desværre ikke været muligt at realisere endnu, men Movia arbejder videre med projektet som en del af det fortløbende miljøarbejde med Flextrafik. Desuden har vi sammen med Aalborg Universitet igangsat et større monitoreringsprojekt som skal indsamle en meget stor mængde data om flextrafikbilernes kørselsmønster såsom brændstofforbrug, omdrejninger, motortemperatur, hastighed, accelerationer, opbremsninger m.v. med det formål at undersøge chaufførernes indflydelse på brændstoføkonomien, betydningen af undervisning i brændstofreducerende kørsel, kundevenlig kørsels betydning for brændstofforbruget og hastighed, vejrets indflydelse på brændstoføkonomi, myldretidstrafikkens indflydelse på brændstoføkonomien, vejnetværkets indflydelse på brændstoføkonomien (f.eks. kryds og rundkørsler, op/nedbakke og vej bump) og mange andre faktorer. Formålet med projektet er på dokumenteret grundlag løbende at kunne opdatere krav i kontrakterne med henblik på en klar miljøforbedrende effekt.

Operatøren er forpligtet til i hele kontraktperioden at medvirke til at kortlægge miljøforholdene i virksomheden. Kortlægning af miljøforholdene indgår i Movias miljøregnskab.

Operatøren er forpligtet til at kunne oplyse følgende:

- Hvor mange km. operatørens køretøjer hver især har kørt hver måned.
- Type og mængden af brændstoffet operatørens køretøjer hver især har anvendt hver måned.
- Hvad gennemsnitsforbruget har været de enkelte måneder og totalt set i kontraktperioden.
- En kopi af køretøjernes registreringsattest.

For at sikre at bilerne lever op til de nyeste miljø- og sikkerhedsmæssige krav, stiller Movia udover ovenstående også krav om bilernes maksimale alder. Således må type 1 og 3 biler maks. være 6 år gamle (el- og brintbiler dog 8 år) hvorimod type 4 og 5 biler maks. må være 8 år gamle.

Udover krav til bilernes alder og øvrige miljøpåvirkning, stiller Movia fra og med kontrakterne fra 1. oktober 2017 også krav om at chaufførerne skal gennemføre efteruddannelse vedrørende miljø- og energirigtig kørsel.

Ad. 4: Service: Hvordan ser vognene og chaufførerne ud? Er de genkendelige for patienterne? Sprogkunderskab?

Movia lægger vægt på, at operatøren kan garantere et højt kvalitets- og serviceniveau i driften. Det betyder blandt andet, at operatøren skal sørge for at yde en god og effektiv kundebehandling og –service, og at materiellet lever op til Movias standard for mærkning, vedligeholdelse og rengøring.

Det er et krav fra Movias side, at operatørens logo/firmanavn skal være tydeligt placeret udvendigt på vognens førerdør (eller så tæt herpå som muligt) og være centreret. Navnet skal være i en kontrastfarve til vognen og skal kunne læses tydeligt på en afstand af 10 meter.

Alle vogne skal som minimum være tydeligt mærket med et Flextrafikskilt i forrudens højre side eller sidestreamere som placeres på vognens bagerste sideruder i begge sider.

Det er et krav fra Movias side, at eventuelle reklamer på vognen skal være lovlige, sømmelige, hæderlige og sandfærdige og være udformet med behørig social ansvarsfølelse. Reklamer skal være i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning, herunder markedsføringsloven, og skal i øvrigt respektere alment accepterede reklameetiske normer og kodeks, herunder jf. ICC Kodeks for Reklamepraksis (1998).

Eventuelle reklamer skal endvidere respektere Movias forretningsmæssige/politiske interesser og kundehensyn i øvrigt, efter Movias nærmere skøn.

Movia råder over 117 garantivogne som ikke har reklamer på siden, men som ser ud som på billedet til højre.



For så vidt angår chaufførerne, er Movia opmærksom på, at en del af de chauffører og operatører, som kører for Movia, er af anden etnisk herkomst end oprindeligt dansk. Derfor forventer Movia, at alle operatører, som kører for Movia, har formuleret en integrationspolitik, der sikrer en faglig og social integration på arbejdspladsen. Ved anmodning skal operatøren kunne redegøre for denne politik.

Movia stiller i udbudsmaterialet krav om, at chaufføren skal kunne tale og forstå dansk, have forståelse for sproglige barrierer og være imødekommende over for andet eller mangelfuldt

sprog.

Alle chauffører, der udfører kørsel for Movia, skal være velsoignerede og præsentable. Operatørens firmanavn/logo samt Flextrafiks navn/logo skal tydeligt være påtrykt/broderet foran på uniformen.

Chauffører skal være ikklædt den af Movia godkendte uniform i tjenesten. Operatøren har pligt til at sikre sig, at chaufføren, senest 2 uger efter ansættelse, er iført beklædning, der overholder en lang række krav:

- Ensfarvet hvid eller blå skjorte, trøje eller polo.
- Mørke lange ensfarvede sorte/mørkeblå benklæder med 2 lyse refleksstriber.
- Mørke ensfarvede lukkede sko.
- Mørk (sort/mørkeblå) ensfarvet jakke.
- Anvendes kasket eller anden hovedbeklædning, skal den være ensfarvet og reklamefri. Kasketskygge skal være fremadvendt.

Desuden skal chaufføren bære et chaufføridentitetskort med Flextrafiks logo, som udleveres af Movia, medmindre Flextrafiks logo er påtrykt/broderet foran på uniformen.

Taxioperatører og chauffører fra busselskaber kan bære egen godkendt uniform.

Det er derfor Movias vurdering, at vogne og chauffører er synlige og genkendelige for alle.

Det skal i den forbindelse fremhæves, at Movias nuværende servicekoncept tilsiger, at det er chaufføren der skal opsøge patienten på startadressen, hospitalsafdelingen eller andet aftalt mødested. I den potentielt vanskelige situation hvor patient og chauffør skal finde hinanden er det således chaufførens ansvar at sikre, at patienten kommer med i vognen. Såfremt chaufføren ikke kan finde patienten, bliver regionen med det samme orienteret herom af Movias trafikstyring, således at der omgående kan ageres på forholdet.

Det er i forbindelse med servicekonceptet også værd at fremhæve, at rygning (herunder E-cigaretter og lignende) naturligvis er ikke tilladt i forbindelse med udførelse af kørsel for Movia, og at der må ikke føres nogen form for private telefonsamtaler, når der er kunder i vognen.

Udover de miljømæssige krav, mærkningskrav, krav til chauffører etc. stilles der også en lang række krav til bilens indretning som f.eks. at vogne, der skal kunne transportere børn, skal have mindst 4 selepuder, og at alle vogne skal være udstyret med førstehjælpskasse,

ildslukker, engangshandsker, mundbind, afskaffelsespose, desinfektionsservietter eller desinfektionsspray på minimum 80% alkohol, superabsorberende pulver, vand og sæbe etc.

For at sikre, at de nævnte krav bliver overholdt, foretager Movia som tidligere nævnt daglige stikprøvekontroller af de biler der udfører kørsler i regi af Flextrafik. Således kontrolleres ca. 1.000-1.200 biler årligt, ligesom Movia naturligvis reagerer aktivt på eventuelle henvendelser fra brugerne om afvigelser fra standarden.