



**Til Økonomiudvalget**

*Til orientering*

**Covernotat: Orientering til Økonomiudvalget vedrørende sagen med Atlanco Rimec / Cityringen**

I fortsættelse af den orientering som Økonomiudvalget modtog mandag den 12. maj 2014 vedrørende 'DR-dokumentar om østeuropæisk arbejdskraft', har Økonomiforvaltningen bedt Metroselskabet om en uddybende redegørelse.

Økonomiforvaltningen har bedt om en redegørelse for, om det er korrekt, at det irske rekrutteringsfirma Atlanco Rimec blacklister ansatte, som har valgt at få medlemskab i en fagforening, hvorvidt Atlanco Rimec er medlem af Dansk Byggeri og hvilken proces og forhandling, der igangsættes mellem parterne, samt resultaterne af dialogen mellem parterne.

I vedlagte bilag findes Metroselskabets redegørelse vedrørende DR's dokumentar om østarbejdere i Danmark samt en generel redegørelse om løn- og arbejdsforhold på Cityringsbyggeriet.

**Bilag 1:**

Metroselskabets notat 'Redegørelse vedrørende DR's dokumentar om østarbejdere i Danmark', som Økonomiforvaltningen har modtaget den 27. juni 2014.

**Bilag 2:**

Redegørelse om løn- og arbejdsforhold/-miljø på Cityringsbyggeriet af den 6. august 2014.

13-08-2014

Sagsnr.  
2014-0097824

Dokumentnr.  
2014-0097824-9

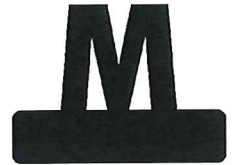
Sagsbehandler  
Thomas Kentorp

**Center for Byudvikling**

Rådhuset, 3. sal  
1599 København V

E-mail  
thke@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176



## Notat

**Emne:** Redegørelse vedrørende DR's dokumentar om Østarbejdere i Danmark

**Fra:** Metroselskabet

**Til:** Københavns Kommune

**Kopi til:** Transportministeriet og Frederiksberg Kommune

**Dato:** 2014-06-10

### **Redegørelse vedrørende DR's dokumentarudsendelse om østarbejdere i Danmark**

DR bragte den 12. maj 2014 en dokumentarudsendelse om østarbejdere i Danmark. I programmet fokuserede DR på forskellige byggevirksomheder, der anklagedes for at overtræde en række forskellige forhold i forbindelse med ansættelsesforholdene for deres østeuropæiske ansatte. En af disse byggevirksomheder er Atlanco Rimec, der er en af en lang række underleverandører på Cityringen.

Umiddelbart efter DR-dokumentarudsendelsen indkaldte Metroselskabet hovedentreprenøren Copenhagen Metro teams (CMT) projektdirektør til en drøftelse af påstandene om Atlanco Rimec, der er CMT's underentreprenør. Mødet blev afholdt den 13. maj. På mødet anmodede Metroselskabet om en skriftlig redegørelse fra CMT vedrørende de nævnte påstande om Atlanco Rimec. Metroselskabet har modtaget redegørelsen, men finder ikke at den er fyldestgørende og har derfor anmodet om yderligere oplysninger.

Atlanco Rimec har cirka 100 medarbejdere på Cityringen og er godkendt som vikarbureau, dvs. de ikke har et fagligt ansvar for arbejde på Cityringen, men assisterer med at skaffe arbejdskraft til byggeriet under Copenhagen Metro Team's (CMT) ledelse. Atlanco Rimec er et irsk baseret vikarbureau, der leverer arbejdskraft til en lang række sektorer, og har etableret afdelinger i cirka 20 europæisk lande.

Metroselskabet godkendte Atlanco Rimec APS som underleverandør den 30. september 2013 og i forbindelse med godkendelsen blev det undersøgt om Atlanco Rimec var medlem af en dansk arbejdsgiverorganisation. Atlanco Rimec er medlem af Dansk Byggeri, og er derfor omfattet af Dansk Byggeris overenskomst med 3F. I udgangspunktet vil eventuelle fagretlige tvister således blive håndteret i det almindelige fagretlige system i forhold til den danske models gældende aftaler.

### **Det videre forløb**

Metroselskabet er qua selskabets samarbejde med fagforeningerne og arbejdsgiverforeningerne blevet gjort opmærksom på, at Atlanco Rimec har anmodet Dansk Byggeri om at arrangere et møde med 3F, hvor Atlanco Rimec ønsker at redegøre for forløbet overfor 3F. Mødet blev afholdt den 19. juni. Metroselskabet har på det møde den 25. juni drøftet resultatet af mødet med CMT, 3F og Dansk Byggeri. 3F tilkendegav, at de pt. ikke har en sag i Danmark mod Atlanco Rimec angående organisationsfjendtlig handling. 3F oplyser dog samtidigt, at de ikke har medlemmer, der er ansatte hos Atlanco og kan dermed hverken be- eller afkræfte DR- beskyldning mod Atlanco Rimec. Partner aftalte at mødes igen, for at følge op på sagen herunder at drøfte videre om Atlanco Rimec tilsagn om de gerne vil ansætte 3 F medlemmer.



Metroselskabet har via pressen erfaret, at to politikere fra SF har politianmeldt Atlanco Rimec på baggrund af DR's dokumentar. Metroselskabet har været i kontakt med politiet, men har indtil videre ikke kunne få oplyst, hvilke eventuelle skridt politiet ønsker at tage i den forbindelse, da efterforskningen stadig pågår. Hvis Atlanco Rimec har fortaget den blacklisting af medarbejdere, som DR hævder, har de formodentlig overtrådt Persondataloven. Metroselskabet vil her supplere denne redegørelse såfremt politianmeldelsen giver anledning til nye væsentlige oplysninger.

Atlanco Rimec har så vidt Metroselskabet er informeret været involveret i to fagretlige sager. En har omhandlet arbejdstider. Her har det ikke været muligt at indgå forlig. Denne sag er således berammet til en faglig voldgift. Den anden sag omhandler manglende indbetaling af pension. Her har Atlanco Rimec og Bygge-, Jord- og Miljøarbejdernes Fagforeningens (BJMF) på et organisationsmøde behandlet sagen og nåede til enighed.

Metroselskabet forventer, at Atlanco Rimec indgår i det løn- og ansættelsestjek, som selskabets bestyrelse har besluttet og hvor udvælgelsen foretages i samarbejde med fagforeningerne.

./ Vedhæftet er selskabets pressemeddelelse i den forbindelse

Metroselskabet vil følge de faglige sager, der er rejst imod Atlanco Rimec og kan disse sager ikke håndteres inden for det fagretlige system vil selskabet, inden for de kontraktuelle muligheder, sikre de nødvendige sanktioner og aftaler bliver fulgt.

#### **Anklagepunkter fra dokumentaren**

I programmet den 12. juni på DR rettedes beskyldninger mod en række forskellige byggevirksomheder, herunder Atlanco Rimec. De emner der tages op i forhold til Atlanco Rimec har meget forskellig karakter. Der rejses eksempelvis tvivl om;

- om blacklisting af medarbejdere grundet medlemskab af fagforening
- korrekt skattebetaling
- om korrekt behandling i forbindelse med arbejdsulykker – herunder obligatorisk arbejdsskadeforsikringsdækning mv.
- om korrekt lønudbetaling og ansættelsesforhold
- om tvungen tilbageholdelse af medarbejdere

Ingen af de ovennævnte beskyldninger har relation til Atlanco Rimecs arbejde på Cityringen. DR kæder dem fortrinsvis sammen med Atlanco Rimecs aktiviteter i andre lande end Danmark.

De nævnte emner håndteres – på Cityringsprojektet – på tre forskellige måder

#### **1. Løn- og arbejdsforhold**

Alle tvister ift. løn- og arbejdsforhold afgøres af arbejdsmarkedets parter. Dette kan gøres, fordi byggeriet af Cityringen er overenskomstdækket ved at CMT kræver, at alle underleverandører er medlem af en dansk arbejdsgiverorganisation. Hertil kommer, at Metroselskabet, CMT og arbejdsmarkedets parter holder månedlige møder, hvor antal sager på byggeriet drøftes og registreres. I de 3 år, hvor byggeriet er foregået har parterne registreret 30 sager.

Metroselskabet bestyrelse besluttede, som tidligere nævnt, den 28. maj, at foretage et grundigt tjek af løn- og ansættelsesforholdene hos ti af selskabets underleverandører. Metroselskabet vil udpege de ti virksomheder i samarbejde med fagforeningerne og vil foreslå fagforeningerne at Atlanco Rimec bliver en af de ti virksomheder, hvor der foretages et løn- og ansættelsestjek.

Metroselskabet har løbende et samarbejde med arbejdsmarkedets parter og har i den forbindelse indgået en partnerskabsaftale med BAT kartellet, Dansk Byggeri og Tekniq. I Partnerskabsaftalen



indgår en aftale om, hvilke roller parterne indtager i at sikre overholdelse af løn- og ansættelsesforhold på metrobyggerierne. I partnerskabsaftalen forpligter alle parter sig til aktivt at sikre overholdelse af danske løn- og arbejdsvilkår. Parterne mødes på månedsbasis og drøfter evt. sager/tvister, samt følger udviklingen i verserende sager. Sagerne drøftes ikke med henblik på afgørelser, da dette foregår i det fagretlige system. Drøftelserne af sagerne sker med henblik på at sikre, at de foregår tilfredsstillende for alle parter.

For Metroselskabet er det således en grundlæggende præmis, at det er hovedentreprenørens forpligtelse at sørge for, at dennes underentreprenører på ethvert tidspunkt overholder de krav, som Metroselskabet har opstillet, der blandt andet indebærer overholdelse af ILO konventionen nr. 94.

Metroselskabet kan til enhver tid udbede sig dokumentation for, at løn- og arbejdsvilkår for arbejdstagere lever op til ovennævnte krav. Entreprenøren skal fremskaffe relevant dokumentation for såvel egne som eventuelle direkte underentreprenørers arbejdstageres løn- og ansættelsesforhold. Relevant dokumentation kan f.eks. være lønsedler, lønregnskab, ansættelseskontrakter eller ansættelsesbeviser. Metroselskabet kan endvidere stille krav om en hurtig planlægningsindsats med henblik på at få alle forhold bragt i overensstemmelse med lovgivningen og de kontraktuelle krav. Samtidig kan selskabet pålægge hovedentreprenøren at bringe uoverensstemmelser i orden med det samme.

## **2. Myndighedskompetencer**

Korrekt skattebetaling og håndtering af arbejdsulykker håndteres i udgangspunktet af de danske myndigheder, da kompetencen til dette er fastlagt ved lovgivning. Metroselskabet har imidlertid for ca. 1 år siden indledt et uformelt samarbejde med SKAT, således at de danske skattemyndigheder har mulighed for at få viden om de selskaber, som arbejder på Cityringen, i dialogen med Metroselskabet.

Metroselskabet har ligeledes kvartalsvise møder med arbejdstilsynet, hvor evt. sager drøftes, ligesom Metroselskabet på disse møder drøfter udviklingen i antallet af arbejdsulykker på byggeriet.

## **3. Overtrædelse af lovgivning eller generelle regler på det Danske arbejdsmarked**

Såfremt et selskab overtræder lovgivningen eller generelle regler på det danske arbejdsmarked på den måde et firma arbejder på, f.eks. ved at blackliste medarbejdere, der er medlemmer af en fagforening, vil firmaets fremgangsmåde betyde, at firmaet ikke overholder vilkårene i Cityringskontrakten.

En blacklistning af medarbejdere er – så vidt Metroselskabet har kunnet erfare – ulovlig iht. Dansk lovgivning (Persondataloven), og det indgår i kontrakten, at dansk lovgivning skal overholdes. Hertil kommer, at en registrering af medarbejderes fagforeningsforhold overtræder hovedaftalen mellem arbejdsmarkedspartner ved, at "lægge hindringer i vejen for at arbejdstagere organiserer sig", som CMT forpligter deres underleverandører til at overholde.

Metroselskabets muligheder for kontrol af denne type ulovlig aktivitet er imidlertid meget begrænset – fordi denne aktivitet ikke er knyttet til medarbejdernes vilkår på byggeriet, men handler om aktiviteter i firmaets forretningsmodel og udøvelsen af denne i et firmahovedkvarter. Metroselskabet har ikke kompetence til at foretage kontroller, der indebærer, at der skal foretages ransagninger i et hovedkvarter med henblik på at opdage ulovligheder. Det er derfor Metroselskabets vurdering, at denne type af ulovligheder kun meget vanskeligt kan håndteres af en bygherre.



Pressemeddelelse, 28. maj 2014:

## Metroselskabet tjekker løn- og arbejdsvilkår

I samarbejde med fagforeningerne vil Metroselskabet udvælge 10 underentreprenører på metrobyggeriet, som skal gennem en nærmere undersøgelse. Undersøgelsen gennemføres som et ekstra tiltag for at sikre, at forholdene på byggeriet af Cityringen lever op til de krav, Metroselskabet stiller.

Igennem de seneste tre års metrobyggeri har i alt cirka 150 underentreprenører haft opgaver på metrobyggeriet, og adskillige tusinde arbejdere har givet deres bidrag til byens kommende metro, Cityringen. I løbet af de første tre år på metrobyggeriet har der i alt været cirka 30 faglige sager, hvoraf de 17 sager er afsluttede.

Dermed har metrobyggeriet ikke haft flere faglige sager, end hvad der gennemsnitligt registreres inden for anlægsbranchen i Danmark. Alligevel tager Metroselskabet nu initiativ til en ekstra undersøgelse af 10 underentreprenører. Underentreprenørerne udvælges i samarbejde med fagforeningerne, forklarer Metroselskabet administrerende direktør, Henrik Plougmann Olsen.

*"Vi bliver tit trukket frem i debatten som det dårlige eksempel, der ikke har styr på løn- og arbejdsvilkår. Det billede svarer ikke til den liste over sager, vi laver med arbejdsmarkedets parter. Vi kan selvfølgelig ikke sidde den tvivl overhørig. Derfor tager vi nu initiativ til en grundig undersøgelse", siger Henrik Plougmann Olsen.*

*"Vi stiller helt klare krav om danske løn- og arbejdsvilkår på Cityringen, men det er selvfølgelig vigtigt, at vi sammen med fagforeningerne finder ud af, om den danske model virker, når det gælder store internationale anlægsprojekter, hvor der både vil være dansk og udenlandsk arbejdskraft. "*

En af Metroselskabets to store hovedentreprenører på byggeriet af Cityringen foretog egenhændigt en lignende undersøgelse sidste år, da en af deres underentreprenører ikke kunne levere tilfredsstillende dokumentation for, at forholdene var i orden. Det pågældende firmas engagement på metrobyggeriet ophørte, og hovedentreprenøren fandt ikke problemer hos andre af sine underentreprenører ved den pågældende lejlighed.

Den nye undersøgelse af 10 udvalgte underentreprenører vil gennemgå uafhængig revision, og undersøgelsen skal bidrage til, at Metroselskabet kan træffe valg om, hvorvidt det nuværende tilsyn med underentreprenørerne er tilstrækkeligt.

### Fakta

- I kontrakten med hovedentreprenørerne er der indskrevet krav om overholdelse af ILO-konventionen. Det betyder, at arbejde, der udføres i Danmark, skal følge danske lønvilkår.
- Hovedentreprenøren Copenhagen Metro Team er medlem af Dansk Byggeri, og de forlanger, at deres underentreprenører skal melde sig ind i Dansk Byggeri. Det sikrer, at de ansatte arbejder under dansk overenskomst.



- Uoverensstemmelser løses som hovedregel via den klassiske danske model – dvs. af arbejdsmarkedets parter.
- Metroselskabet har gennem godt to år løbende fulgt med i sager om løn-og arbejdsforhold og har etableret et fast månedligt mødeforum, der gennemgår lister over de aktuelle og afsluttede faglige sager. Deltagerne er bla. 3F, Blik og Rør, Dansk Metal, El-forbundet, Tekniq og Dansk Byggeri, hovedentreprenøren CMT og Metroselskabet . På møderne præsenteres fagforeningerne også for, hvilke underentreprenører der arbejder på byggeriet, og hvilke nye underentreprenører, der er på vej ind.
- Der er indgået en partnerskabsaftale med BAT-kartellet, Dansk Byggeri og Tekniq, som har fastlagt rollefordelingen, således at alle parter forpligter sig til, aktivt at arbejde for der er korrekte løn- og arbejdsforhold. Partnerskabsaftalen sikrer også, at fagforeningerne har adgang til byggepladserne.
- I løbet af de første tre år på byggeriet af Cityringen har cirka 150 underentreprenører haft engagement på anlægsprojektet. Der har i løbet af perioden været i alt cirka 30 faglige sager. 17 sager er afsluttet.

Kontaktoplysninger:

Kommunikationschef Lise Hein, 72 42 46 02



## Notat

**Emne:** Redegørelse om Løn- og arbejdsforhold/-miljø på Cityringsbyggeriet

**Fra:** Metroselskabet

**Til:** Transportministeriet

**Kopi til:** Københavns og Frederiksberg Kommuner

**Dato:** 2014-08-06

### Fakta om Metrobyggeriet

Det samlede antal medarbejdere på metrobyggeriet varierer gennem anlægsperioden, men udgør pt. cirka 1900.

I alt 250 virksomheder har opgaver som underentreprenører og leverandører til anlægsentreprenøren Copenhagen Metro Team. Ud af de cirka 250 virksomheder er cirka 150 danske virksomheder.

Udbuddet af kontrakten er gennemført i henhold til EU-reglerne og udformningen af kontrakten for byggeriet bygger på de samme internationalt anerkendte standarder, som f.eks. Øresundsbyggeriet og Femern (Jf. dog at Metrobyggeriet ikke havde kontraktkrav om lærlingepladser i modsætning til Femern).

### Resumé

Antallet af sager om løn- og arbejdsforhold på Metroselskabets projekter afviger ikke fra antallet af sager blandt Dansk Byggeris medlemsvirksomheder. Metroselskabet har siden 2012 haft 36 sager.

Metroselskabet har i maj måned igangsat en undersøgelse af løn- og arbejdsforhold blandt 10 udvalgte underentreprenører for at sikre, at overenskomsterne og Metroselskabets krav overholdes. Undersøgelsen tilrettelægges og udføres i samarbejde med fagforeningerne og arbejdsgiverne. Den forventes afsluttet september/oktober 2014.

Antallet af arbejdsulykker på Cityringen var fra forår 2013 til efterår 2013 meget højt, men har i hele 2014 ligget under landsgennemsnittet efter en større iværksat sikkerhedskampagne. Antallet af påbud fra Arbejdstilsynet på Cityringens byggepladser er fortsat meget højt. Metroselskabet har derfor iværksat en kampagne, der allerede i efteråret 2014 skal have nedbragt antallet af påbud fra Arbejdstilsynet betydeligt.

Antallet af lærlingepladser på Cityringen har endnu ikke nået det aftalte måltal. Metroselskabet har i øjeblikket 22 lærlinge på projektet. Måltallet ville kræve, at der var mellem 25-35 lærlinge. Metroselskabet har derfor stillet kontraktkrav om lærlingepladser i de store kontrakter om metro til Nordhavn og montage af stationer, og kravet har også siden 2013 indgået som i alle andre anlægskontrakter, som selskabet udbyder.



Metroselskabet har over sommeren 2014 forhandlet en ny aftale om gennemførelse af byggeriet med hovedentreprenøren CMT. I denne aftale indgår bl.a. en styrkelse af arbejdet med sikkerhed på metrobyggeriet, og en stramning af kravene til underentreprenørernes arbejde med at sikre ordnede løn- og arbejdsforhold..

I nedenstående gennemgås de enkelte punkter nærmere.

### **Arbejdet med løn- og arbejdsvilkår på Metrobyggeriet**

Metroselskabet indgik i november 2013 en partnerskabsaftale med fagforeningerne (3F, Dansk Metal, Dansk EI-forbund samt Blik og Rør) og arbejdsgiverne (Dansk Byggeri og TEKNIQ) om løn- og arbejdsvilkår på Metroselskabets byggepladser.

På Metroselskabets kontrakter gælder, at ILO konvention nr. 94 skal overholdes, dvs. at løn- og arbejdsforhold ikke må være ringere end de aftalte forhold i området.

Hovedentreprenøren har valgt at opfylde dette ved at stille krav om, at alle underentreprenører skal være medlem af dansk arbejdsgiverorganisation - og dermed underlagt overenskomst.

Aftalen blev indgået, da parterne kunne konstatere at byggeprojektets størrelse, involvering af internationale selskaber, omfanget af underentreprenører og offentlighedens interesse for projekterne kunne medvirke til at skabe uklarhed om parternes rolle i evt. tvister. Parterne besluttede derfor at nedsætte et partnerskabsforum, hvor disse uklarheder løbende kan drøftes og afklares.

Partnerskabets hovedformål er at:

1. medvirke til at overenskomsterne overholdes
2. udenlandske virksomheder bedst muligt integreres i overenskomstsyste­met
3. samarbejde om et arbejdsmiljø, der lever op til kravene i loven
4. samarbejde om tilvejebringelse af lærlingepladser (aftalt i 2011)
5. skabe en klar rollefordeling mellem parterne

I det følgende gives en kort status på målene i parternes aftalerne, og Metroselskabets initiativer på de områder, hvor målene ikke er nået.

#### **1. Overholdelse af overenskomst**

Metroselskabet følger hver måned antallet af faglige sager gennem det etablerede samarbejde med fagforeningerne og arbejdsgiverne. Metroselskabets sammenligning af antallet af sager viser ikke nogen større forskel på antallet af sager blandt Dansk Byggeris medlemsvirksomheder og på Cityringsbyggeriet.





Tabel 1: Antallet af faglige sager på Cityringsbyggeriet (Status på juni-møde med parterne)

	Antal ansatte	Antal sager	Andel fagsager
Bygge- og anlæg	45.000	1.300	2,9%
Cityringen 2012	500*	7	1,4%
Cityringen 2013	1.138	21	1,8%
Cityringen 1. halvår 2014	1.095	8	0,7%

Note: Tallene fra bygge- og anlæg vedrører Dansk Byggeri's medlemsvirksomheder og bygger på data for perioden 2010-2014, mens tallene fra Cityringen er opgjort på baggrund af antal indmeldte sager fra fagforeningerne. \* data er et estimat.

Tallene i tabellen er et udtryk for hvor mange sager, der er pr. ansat. En sag kan omhandle flere medarbejdere. Der findes Metroselskabet bekendt ikke en landsdækkende opgørelse over antallet af medarbejdere, der er berørt af sagerne.

Metroselskabet afholder månedlige møder med fagforeningerne, arbejdsgiverne og hovedentreprenøren, hvor der primært drøftes to forhold. 1) en opgørelse over de fagretslige sager på byggeriet med angivelse af, hvilket firma og forhold sagen vedrører. 2) en orientering fra hovedentreprenøren om evt. nye underentreprenører, mhp. at fagforeningerne kender disse.

Opgørelsen af fagretslige sager giver Metroselskabet mulighed for at reagere, f.eks. i tilfælde af at fagforeningerne ikke kan få dokumentation, hvilket Metroselskabet har adgang til at kræve. I tilfælde af, at de samme typer af sager gentager sig, f.eks. forkerte feriepenge eller lign., hvor Metroselskabet og arbejdsgiverorganisationerne kan hjælpe med tydeliggøre reglerne, og endelig at der kan tages skridt til at bortvise underentreprenører, der groft tilsidesætter overenskomsten - og dermed kontraktens - bestemmelser.

Listen, hvorpå de fagretslige sager opføres og ajourføres, er et vigtigt omdrejningspunkt i samarbejdet med arbejdsmarkedets parter og betydningsfuld ift. Metroselskabets muligheder for reaktion over for entreprenører.

## 2. Udenlandske virksomheders integration i overenskomstsystemet

Metroselskabet har klare og faste krav til løn- og arbejdsforhold på metrobyggeriet. Der har været rejst tvivl om, hvorvidt der er ordnede løn- og arbejdsforhold på Cityringsbyggeriet, især i en række af de udenlandske virksomheder og de særlige vikarfirmaer.

Metroselskabet har derfor i maj måned besluttet at gennemføre en ekstra undersøgelse af 10 udvalgte underentreprenører for at af- eller bekræfte den rejste tvivl.

Selve undersøgelsen gennemføres af et statsautoriseret revisionsfirma og forventes afsluttet i september/oktober. Udvælgelsen af de 10 firmaer er sket i samarbejde med fagforeningerne, ligesom fagforeningerne og arbejdsgiverne får mulighed for at medvirke i udformningen af undersøgelsesdesignet.

Såfremt undersøgelsen viser større problemer med løn- og arbejdsvilkår vil Metroselskabet - udover at reagere omgående på de konstaterede problemer - iværksætte en mere omfattende kontrol på byggeriet.



Såfremt undersøgelsen viser, at der er tale om områder, hvor de udenlandske virksomheder med fordel kan rådgives yderligere om hvordan overenskomsten overholdes, vil Metroselskabet dele denne viden med arbejdsgiverne og andre større offentlige byggerier.

### 3. Samarbejde om arbejdsmiljø

Metroselskabet har i kontrakterne med entreprenørerne stillet helt klare og ufravigelige krav om, at dansk lovgivning på arbejdsmiljøområdet skal overholdes. I kontrakten indgår et desuden et krav om, at entreprenørerne skal etablere en egen sikkerhedsorganisation - ligesom Metroselskabet har en særlig arbejdsmiljøafdeling, som fører tilsyn på selskabets byggepladser. Metroselskabet har desuden i forbindelse med den kommende aftale om metrobyggeriets tidsplan taget initiativ til en yderligere styrkelse af indsatsen for at sikre et sikkert arbejdsmiljø.

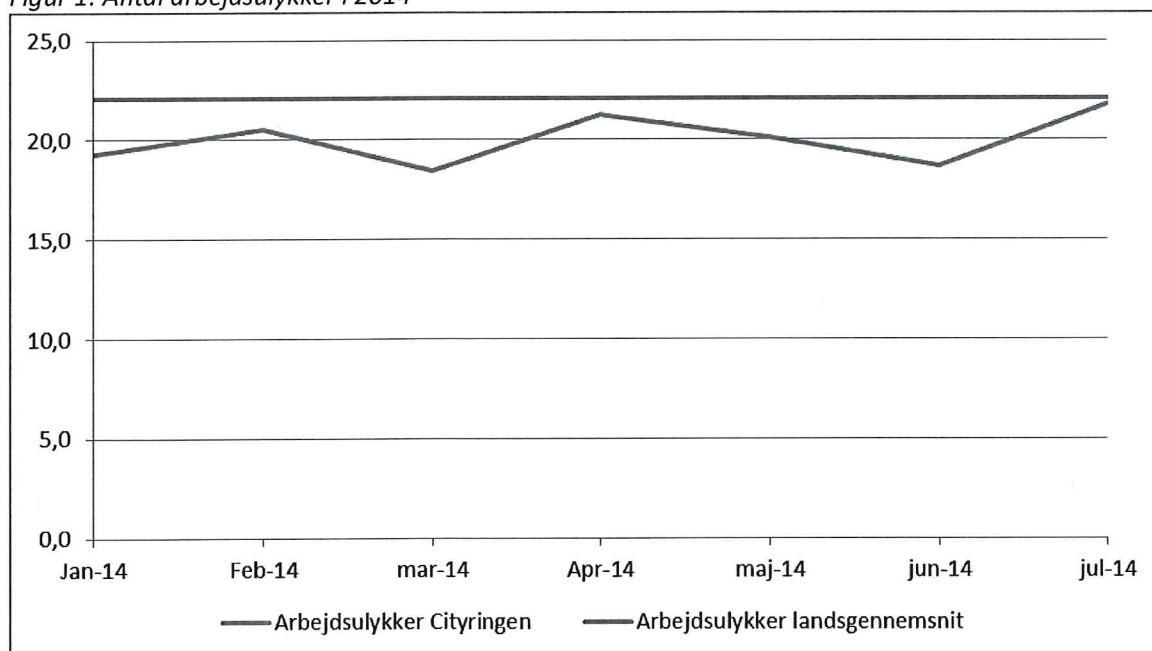
Cityringsbyggeriet har især haft to udfordringer på arbejdsmiljøområdet.

For det første steg antallet af arbejdsulykker i forår og sommer 2013 meget markant, hvilket førte til at antallet af arbejdsulykker var væsentligt over landsgennemsnittet.

Metroselskabet iværksatte derfor sammen med hovedentreprenøren i efteråret 2013 en større kampagne for "gen-uddannelse" af alle ansatte på pladserne. Herefter indtraf et væsentligt fald i antallet af arbejdsulykker.

I hele 2014 har antallet af arbejdsulykker på Cityringen således ligget under landsgennemsnittet. Metroselskabet har som mål, at antallet af arbejdsulykker skal ligge under landsgennemsnittet.

Figur 1: Antal arbejdsulykker i 2014



For det andet har antallet af påbud fra Arbejdstilsynet i 2014 udvist en meget kraftig stigning. Metroselskabet har jævnlige møder med Arbejdstilsynet og er tilfreds med den ekstra indsats, som Arbejdstilsynet gør for at føre tilsyn med Cityringens arbejdspladser. Et påbud fra Arbejdstilsynet kan omfatte alt fra papirarbejde til noget potentielt farligt for de ansatte.



Det kan ses af tabellen, at antallet af påbud i 1. halvår 2014 er højere end antallet af påbud i hele 2013, hvilket udgør en meget kraftig - og uacceptabel - stigning.

Tabel 2: Antal påbud til virksomheder på Cityringen 2011-2014.

Alle slags påbud	
2011	13
2012	103
2013	146
1 Halvår 2014	157
I alt	419

Metroselskabet modtager ikke automatisk kopi af de påbud fra Arbejdstilsynet, som uddeles til entreprenører og underentreprenører på Cityringen, da disse udstedes direkte til den pågældende virksomhed. Dette har i første omgang gjort det sværere at identificere de underliggende årsager til den meget kraftige stigning i antallet af påbud.

Metroselskabet er i dialog med Arbejdstilsynet for at få etableret en "stående" aktindsigt således at antallet af påbud løbende kan overvåges og - især - at årsagerne til påbud kan identificeres og handlinger iværksættes.

Metroselskabet kan på baggrund af den seneste opgørelse konstatere, at påbud vedr. opdatering af planer for adgangsveje udgør næsten 25 pct. af de samlede påbud fra Arbejdstilsynet. Dette tyder på, at erfaringsudvekslingen på de 21 arbejdspladser ikke foregår systematisk, da påbud på en arbejdsplads vedr. opdatering af planer for adgangsveje burde udløse en erfaringsopsamling på de andre pladser, sådan at denne type påbud ikke blev gentaget flere gange.

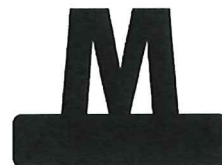
Metroselskabet igangsætter i sensommeren 2014 en kampagne om bl.a. erfaringsudveksling på de 21 arbejdspladser, som allerede i efteråret 2014 skal have nedbragt antallet af påbud betydeligt. Den langsigtede målsætning er, at flere af de største underentreprenører på Metrobyggeriet arbejder mod at få grønne smileys hos Arbejdstilsynet.

#### 4. Tilvejebringelse af lærlingepladser

Metroselskabet har siden 2013 stillet krav om lærlingepladser i sine kontrakter. Kontrakten om anlæg af Cityringen blev udbudt i 2009. Der indgik ikke kontraktkrav om lærlingepladser i udbudsmaterialet. Metroselskabet valgte efter kontraktindgåelse at indgå en frivillig partnerskabsaftale med entreprenører, fagforbund og arbejdsgivere om tilvejebringelse af lærlingepladser.

Denne frivillige aftale har *ikke* sikret, at der blev tilvejebragt nok lærlingepladser og Metroselskabet har derfor besluttet at anlægskontrakter nu udbydes med et krav om lærlingepladser. Dette betyder også, at den store kontrakt om montage på stationerne og Nordhavnsmetroen, som i øjeblikket færdigforhandles, indeholder krav om lærlingepladser.

Den frivillige aftale sigter mod at 5-7 pct. af de relevante timelønnede ansatte skal være lærlinge. Det betyder, at Metroselskabet burde have mellem 25-35 lærlinge gående på Cityringsprojektet. Der er dog i øjeblikket kun ansat 22 lærlinge.



Indsatsen for at tilvejebringe lærlingepladser på Cityringen er blevet fulgt i både partnerskabsaftalen og i en særlig task force, som Metroselskabet og selskabets ejere har nedsat. Metroselskabet har herudover betalt Byggeriets Uddannelser for en medarbejder, som skal formidle lærlingepladser mellem Erhvervsskolerne og virksomhederne på Cityringen. Det har dog hele tiden været en udfordring at tilvejebringe et samlet uddannelsesforløb på 3 år for en lærling, da firmaerne på Cityringen typisk arbejder på væsentligt kortere og specialiserede opgaver.

Den seneste ændring af Lov om erhvervsuddannelser åbner imidlertid mere op for, at lærlingeforløb kan sammenstykkedes af en række enkeltophold hos firmaer. Metroselskabet vurderer, at denne model meget nemmere kan effektueres på et byggeri som Cityringen, og Metroselskabet har derfor taget kontakt til en række af erhvervsskolerne på Sjælland med henblik på at få formidlet lærlingepladser til skolerne.

Som led i denne indsats er Metroselskabet begyndt at arrangere besøg på byggepladserne og hos virksomhederne for de unge på erhvervsuddannelserne.

## **5. Klar rollefordeling mellem parterne**

Det er Metroselskabets vurdering og målsætning, at et samarbejde som understøtter den "danske model" på arbejdsmarkedet er mest hensigtsmæssig i et stort offentligt infrastrukturprojekt.

Et sådant samarbejde kan medføre, at bygherren - i dette tilfælde Metroselskabet - skal påtage sig en aktiv rolle ift. f.eks. underentreprenører. Dette var tilfældet med firmaet Cinterex, som ikke kunne dokumentere, at overenskomsten blev overholdt. Samarbejdet med dette firma blev bragt til ophør.

Det kan også medføre, at bygherren på udvalgte områder etablerer særlige samarbejder med myndigheder, således at de udenlandske virksomheder kan kontrolleres på samme vis som danske virksomheder. Metroselskabet rettede således i efteråret 2013 en henvendelse til SKAT mhp. at etablere et samarbejde, der sikrer, at SKAT kan gennemføre skattekontrol af de firmaer, der arbejder på Cityringsbyggeriet.

Der var på daværende tidspunkt ikke nogen mistanke om skattesnyd, men Metroselskabets bekymring gik især på det forhold, at der nemt kunne opstå problemer med skattebetalingen - enten som firma eller til medarbejdere - når udenlandske firmaer kommer til Danmark for første gang.

SKAT har tilkendegivet, at de ønsker at gennemføre skattekontrollen selv, men at de gerne ville indgå i et samarbejde, hvor Metroselskabets oplysninger kan hjælpe med gennemførelsen af skattekontrollen.

I efteråret 2013 gennemgik selskabet i samarbejdet med dets ejere brugen af arbejds- og socialklausuler i selskabets kontrakter. I den forbindelse blev det besluttet, at stramme brugen af bods- og dokumentationsmulighederne, således at de fremadrettet er på linje med hvad der eksempelvis bliver anvendt på Femern og i kommunerne København og Frederiksberg.

Endelig har Metroselskabet i det pågående byggeri opnået en viden, som eventuelt kan være nyttig for andre store offentlige projekter. Metroselskabet overvejer derfor at afholde en konference, hvor eksperter og andre offentlige bygherrer kan få mulighed for at drøfte gode og dårlige erfaringer fra Cityringsbyggeriet.