



Notat

Emne: Redegørelse om Cityringens anlægsentreprenør CMT's ejerforhold

Fra: JBO

Til: Metroselskabets ejere og bestyrelse

Kopi til:

Dato: 2013-09-12

Det har fremgået af dagspressen, at en af entreprenørerne i konsortiet CMT, der bygger Cityringen, tilsyneladende forlader konsortiet.

Metroselskabet har ikke modtaget en henvendelse om at godkende en udtræden, og der er ikke gennemført ændringer i konsortiet, som svækker CMT's kontraktlige og økonomiske forpligtelser i forhold til tidsplanen for og gennemførelsen af byggeriet af Cityringen

Skulle Metroselskabet modtage en sådan anmodning om udtræden, vil denne skulle drøftes i Metroselskabets bestyrelse, ligesom ejerne af Metroselskabet vil skulle orienteres.

Nedenfor gennemgås

1. CMT-Konsortiets sammensætning
2. Baggrunden for vurdering af konsortiets styrke ved tilbudsgivningen og dets interne fordeling af opgaver
3. Konsortiets fordeling af ejerandele
4. CMT-ejernes mulighed for udtræden af konsortiet

1 Konsortiets sammensætning

Cityringens anlægsentreprenør, CMT, er et konsortium bestående af tre firmaer/selskaber: Salini, der er ledende firma i konsortiet, og som med inddragelse af en række underleverandører, har hovedansvaret for de store anlægsarbejder på stationer og skakte, Technimont, som sammen med en række underleverandører, herunder EKJ, Rocksoil og Studio SGS, har ansvaret for det tekniske design af projektet, og SELI, som er ansvarlig for tunnelboringen.

2 Konsortiets samlede kompetence og interne fordeling af opgaver

Ved vurderingen af et konsortiums muligheder for at løfte et projekt som Cityringen lægges der primært vægt på, om konsortiet kan løfte opgaven, kompetencemæssigt, ressourcemæssigt og økonomisk.

Det er ikke et krav, at konsortie-ejerne selv kan løfte alle opgaver, men at de dokumenterer, at de råder over ressourcerne og kompetencerne til at løfte opgaven, f.eks. gennem underleverandører.



Den faktiske udførelse af en stor bygge- og anlægskontrakt, der er tildelt et konsortie, vil typisk ske, dels ved at de enkelte konsortiedeltagere udfører arbejder, dels ved eksterne entreprenører som konsortiet antager. Sidstnævnte vil i forhold til bygherren være underentreprenører. Det er også denne måde, Cityringen udføres på.

Hvor en konsortiedeltager udfører arbejder, vil det typisk ske ved, at det pågældende arbejde defineres nærmere, og konsortiedeltageren herefter giver en pris for udførelsen af arbejdet, som godkendes af de øvrige konsortiedeltagere. Det er herefter den udførende konsortiedeltager, der bærer risikoen (og får gevinsten) for, at arbejdet kan udføres inden for den aftalte pris.

Konsortiet kan således godt have ejere, som kun løser en meget begrænset opgave i byggeriet eller som løser en væsentlig opgave, uden at den pågældende ejer rent faktisk løser hele opgaven. Dette er f.eks. tilfældet med Technimont's deltagelse i Cityringen.

Spørgsmålet om ejerandel i konsortiet er ikke bestemmende for, i hvilket omfang en konsortiedeltager udfører arbejder. Der er således ikke noget i vejen for – og det ses ofte – at en konsortiedeltager med en forholdsmæssig lille ejerandel udfører en forholdsmæssig stor andel af de samlede arbejder og vice versa. For eksempel udfører SELI, som har en meget lille ejerandel, tunnelboringen, som er en meget stor og betydningsfuld opgave på Cityringen.

Metroselskabet har i forbindelse med prækvalifikationen af CMT sikret sig, at konsortiedeltagerne i CMT sammen med eventuelle underentreprenører, hvis ressourcer man har oplyst at være rådig over, tilsammen besidder de fornødne kompetencer og er rådig over de fornødne ressourcer til at gennemføre cityringsprojektet. Metroselskabet har ligeledes sikret sig, at konsortie-ejerne besidder økonomisk evne til at gennemføre byggeriet og hæfter solidarisk for konsortiets kontraktlige forpligtelser.

Den indbyrdes fordeling af opgaverne i konsortiet, herunder fordelingen af opgaverne mellem konsortiedeltagerne og underentreprenører, er et internt konsortieanliggende. Beslutninger herom er en integreret del af konsortiets faktiske tilrettelæggelse af arbejderne. Det er i stort set alle entreprisekontrakter entreprenørens privilegium at stå for den praktiske tilrettelæggelse af kontraktens opfyldelse. Modstykket hertil er, at vinding/tab ved en mere eller mindre hensigtsmæssig tilrettelæggelse af arbejderne falder på konsortiet.

Det er helt usædvanligt, at en bygherre i kontrakten sikrer sig mulighed for at diktere en bestemt fordeling af arbejderne mellem de enkelte konsortiedeltagere/underentreprenører. Et sådant vilkår vil utvivlsomt dels virke fordyrende, dels udviske den almindelige ansvarsfordeling mellem bygherre og entreprenør.

3 Konsortiets fordeling af ejerskab

Spørgsmålet om ejerandele i konsortiet og dermed fordeling af vinding og tab er et internt konsortieanliggende. I og med at vinding og tab falder på konsortiedeltagerne, er det også dem, der er nærmest til at beslutte, hvorledes vinding og tab skal fordeles.

Det er således usædvanligt, at en bygherre kontraktligt har mulighed for at blande sig i konsortiedeltageres andel i konsortiet. Modstykket hertil er, at uanset hvorledes konsortiedeltagerne vælger at fordele andelene i konsortiet, hæfter konsortiedeltagerne solidarisk.

I overensstemmelse med denne praksis har Metroselskabet ikke i kontrakten med CMT nogen mulighed for at blande sig i, hvorledes konsortiedeltagerne indbyrdes fordele ejerandelene i



konsortiet. Metroselskabet kan dog, jf. nedenfor, modsætte sig, at en ejerandel bliver nul, således at vedkommende konsortiedeltager udtræder af konsortiet.

Når det gælder et konsortium som CMT med flere deltagende firmaer/selskaber, er det således uden betydning, hvorledes de medvirkende firmaer/selskaber fordeler ejerskabet. Det afgørende er, at selskaberne indbyrdes hæfter solidarisk.

Den solidariske hæftelse er i enhver henseende uafhængig af den pågældende ejers ejerandel i konsortiet samt uafhængig af, i hvilket omfang denne ejer rent faktisk udfører arbejder relateret til kontrakten mellem CMT og Metroselskabet.

4 Ejerers mulighed for udtræden af konsortiet

Medens en eventuel ændring af konsortiedeltagernes indbyrdes ejerforhold var og fortsat er Metroselskabet uvedkommende, kan ingen af deltagerne udtræde af konsortiet uden Metroselskabets godkendelse.

CMT vandt udbuddet, og anlægskontrakten for Cityringen er således indgået med dette konsortium, som derfor samlet har ansvaret for overholdelse af kontrakten.

CMT har i løbet af denne sommer uformelt stillet en række spørgsmål om, hvorledes Metroselskabet i givet fald ville forholde sig til forskellige tænkte ændringer i konsortiet, herunder for eksempel at Technimont udtrådte af konsortiet, således at dette selskabs andel af konsortiet blev overdraget til Salini eller en ny konsortiedeltager, at Technimont nedbragte sin ejerandel o.lign..

Metroselskabet har ikke taget stilling til disse spørgsmål, men har oplyst, at dette i givet fald måtte bero på en konkret vurdering af en sådan ændrings tekniske, økonomiske og juridiske aspekter.

Da der var tale om forskellige tænkte situationer, og ikke en formel ansøgning om en konkret ændring, og det desuden ikke var klart, om der overhovedet ville blive tale om en ansøgning, eller i givet fald, hvad den ville indeholde, fandt Metroselskabet ikke anledning til at orientere selskabets bestyrelse eller ejere herom.

Metroselskabets umiddelbare interne vurdering var på den ene side, at Technimonts eventuelle udtræden teknisk og fagligt ville være uproblematisk. Technimonts opgave på Cityringsprojektet er sammen med en række underleverandører at medvirke til udarbejdelse af projektets tekniske design. Denne opgave er meget langt fremme på nuværende tidspunkt. Technimont har ingen opgaver i forbindelse med gennemførelsen af anlægsarbejdet på Cityringens byggepladser. Technimonts faglige rolle i Cityringsprojektet er således ikke længere nødvendig, og en udtræden vil derfor ikke have nogen indflydelse på Cityringens tidsplan eller økonomi.

Metroselskabet fandt på den anden side, at der kunne være juridiske og økonomiske aspekter, der i givet fald skulle belyses, inden selskabet kunne tage stilling til Technimonts eventuelle udtræden. Sådanne juridiske og økonomiske aspekter ville kun kunne bedømmes på grundlag af en reel ansøgning, hvori der er redegjort for alle relevante aspekter, herunder hvilket selskab, der i givet fald skulle overtage Technimonts andel af konsortiet.

Metroselskabet kunne derfor ikke tage stilling til de tænkte situationer, som CMT nævnte. Selskabets vurdering måtte bero på en eventuel formel ansøgning. En sådan ansøgning har selskabet ikke modtaget, og selskabet ved ikke, om man nogen sinde modtager en sådan.



Samtidig med CMT's uformelle forespørgsel om Technimonts mulige udtræden af konsortiet orienterede CMT Metroselskabet om, at Salini forhandler med det store entreprenørfirma Impregilo om en mulig fusion. En sådan fusion vil i givet fald styrke CMT. Heller ikke dette spørgsmål har selskabet modtaget en formel henvendelse om og derfor heller ikke fundet anledning til at orientere bestyrelse og ejere om.

Såfremt CMT måtte ansøge formelt om at lade Technimont udtræde af konsortiet og overdrage sin andel til Salini eller et andet selskab, vil Metroselskabet, inden der træffes afgørelse i dette spørgsmål, på normal vis inddrage bestyrelsen og orientere ejerne herom.