



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 El-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 overenskomstsyste
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 overenskomstsyste

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.

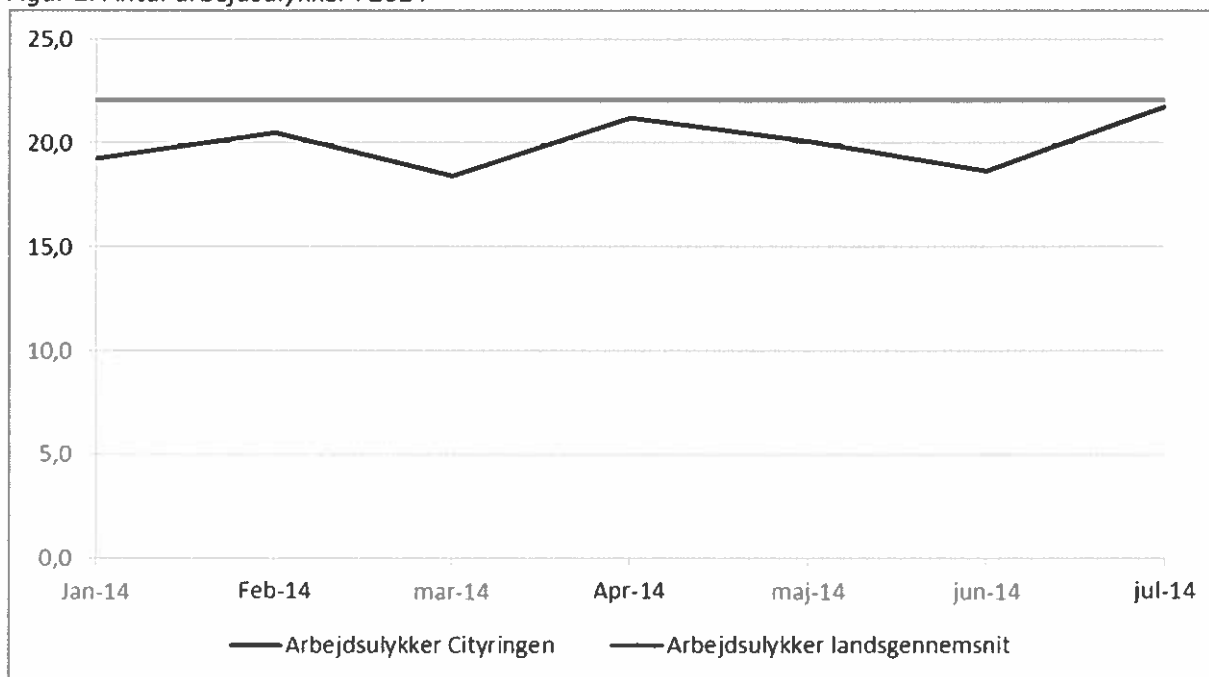
Cityringsbyggeriet har især haft to udfordringer på arbejdsmiljøområdet.

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.

Tablet 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.