

Transportudvalget
Att. Rasmus Horn Langhoff
Christiansborg
1240 København K

ADVOKATFIRMA

SUNDKROGSGADE 5
DK-2100 KØBENHAVN Ø
TEL. +45 70 12 12 11
FAX. +45 70 12 13 11
DIR. +45 38 77 53 22
MRP@KROMANNREUMERT.COM

ANSVARLIG PARTNER:
JENS LUND MOSBEK

18. november 2014
J.nr. 1030110 MRP/MRP
DOK. NR. 21655963-1

VEDRØRENDE METROSELSKABET I/S

Som advokat for Atlanco ApS ("Atlanco"), skal jeg hermed rette henvendelse til dig i din egenskab som medlem af Transportudvalget.

Baggrunden for denne henvendelse er, at den daglige ledelse i Metroselskabet I/S ("Metroselskabet") - som Transportministeriet er interessent i - på et urigtigt grundlag har udvist en særdeles skadelig adfærd i forhold til min klient, som forekommer stærkt bekymrende og på flere punkter i strid med både de offentligretlige principper om sagsbehandling, som Metroselskabet som et offentligt ejet interessentskab er underlagt, de krav til god markedsføringsskik, som Metroselskabet som bygherre er underlagt, og ikke mindst det EU-retlige forbud mod diskrimination, som Metroselskabet og Transportministeriet er underlagt.

Jeg har to gange tidligere (henholdsvis den 20. oktober og 10. november 2014) skrevet til Transportministeren, men disse henvendelser er fortsat ubesvarede. Da sagen er af yderst presserende karakter, ser jeg mig nødsaget til at henvende mig Transportudvalget.

Jeg vil gerne kort opsummere sagens forløb:

Metroselskabet har som bekendt det overordnede ansvar for anlæg af den nye metrolinje, Cityringen. Metroselskabet har antaget Copenhagen Metro Team I/S ("CMT") som hovedentreprenør på metrobyggeriet. CMT har antaget min klient, Atlanco, som underleverandør af arbejdskraft til metrobyggeriet, idet Atlanco er et byggevikarfirma, der er specialiseret i at levere arbejdskraft til nogle af de største europæiske entreprenører. Atlanco anvender primært østeuropæisk arbejdskraft.

Atlanco har leveret arbejdskraft til metrobyggeriet siden februar 2013, og blev godkendt som underleverandør af Metroselskabet den 30. september 2013. Atlanco har siden 1. april 2011 været medlem af Dansk Byggeri og har gennem forløbet aflønnet sine medarbejdere i henhold til Dansk Byggeris overenskomstgrundlag.

Der blev i maj måned 2014 bragt en dokumentar på DR1 ved navn "Østarbejdernes Bagmænd". I dokumentaren medvirkede en tidligere ansat hos en udenlandsk virksomhed, der tidligere har været koncernforbundet med Atlanco. Vedkommende person, der var med i udsendelsen, havde været udsat for en arbejdsulykke, og det blev i programmet urigtigt oplyst, at vedkommende ikke havde modtaget de ydelser, vedkommende havde krav på. Dokumentation for denne meget væsentlige urigtighed i udsendelsen tilgik DR forud udsendelsen af programmet, men DR valgte desuagtet at sende dokumentarudsendelsen uanset DR var i ond tro om urigtigheden. DR fjernede dog efterfølgende udsendelsen fra deres hjemmeside, ligesom der blev udarbejdet en berigtigelse. Berigtigelsen af de urigtige oplysninger blev dog ikke vist på en korrekt måde, hvorfor DR efterfølgende har fået kritik af pressenævnet, selvom programmet var blevet fjernet fra DR's hjemmeside.

Der blev endvidere i udsendelsen bragt andre urigtige oplysninger om sortlistning af medarbejdere, der var medlem af en fagforening, og at min klient skulle have bortført eller tvunget en portugisisk medarbejder til at skrive under på papirer med anklager. Disse oplysninger er som nævnt tilsvarende usande (og beskyldningerne har derfor heller ikke kunnet dokumenteres), men alle udsagnene har utvivlsomt skadet min klients navn og renommé betragteligt. Min klient har som nævnt arbejdet i Danmark i 3,5 år, hvilket er sket under nøje efterlevelse af de regler og vilkår, der gælder på det danske arbejdsmarked. Dokumentarudsendelsen med de urigtige faktuelle oplysninger anfægtede ikke dette faktum, men DR fokuserede derimod på påståede (urigtige og udokumenterede) forhold, der ligger mellem 5 og 12 år tilbage i tiden - og som vedrører selskaber, som min klient ikke længere har relation til.

DR har for nyligt fået kritik af Pressenævnet for anden gang vedrørende udsendelsen, idet DR også i udsendelsen fremkom med usande (og udokumenterbare) beskyldninger mod Atlanco's ultimative ejer, Michael O'Shea, ligesom DR manipulerede en telefonsamtale gennem indsættelse af en lyd, der fik det til at fremstå, som om Michael O'Shea smed røret på under en telefonsamtale med DR's journalist. I denne henseende udtalte Anne-Marie Dohm, direktør for DR Danmark, endvidere efterfølgende, at fejlen var meget alvorlig, og at hun ville se nærmere på de redaktionelle kontrolsystemer, for at undgå sådanne fejl igen.

Metroselskabet redegjorde - inden Pressenævnets to kritiske afgørelser - i et notat af 10. juni 2014 over for interessenterne i Metroselskabet (Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Staten v/Transportministeriet) for omtalen af Atlanco i den nu tilbagekaldte dokumentarudsendelse.

Metroselskabet har imidlertid ikke på noget tidspunkt rettet henvendelse til min klient i anledning af den pågældende DR dokumentar eller de urigtige påstande, som blev fremført i udsendelsen. Af notatet fra Metroselskabet fremgår tillige, at der i juni 2014 - på baggrund af Atlanco's anmodning - blev afholdt et møde mellem Atlanco, Dansk Byggeri og 3F, hvor 3F bekræftede, at 3F ikke har nogen sag mod Atlanco vedrørende organisationsfjendtlige handlinger/sortlistning af medarbejdere.

Den 21. juli 2014 inddrog Atlanco - efter forudgående meddelelse til kontraktsparten CMT - sit søsterselskab Rimec DK på metrobyggeriet. Dette skete på baggrund af, at Atlanco ønskede at overføre en række portugisiske medarbejdere, der havde arbejdet som et team på et igangværende projekt i Holland, der nærmerede sig en afslutning, til metrobyggeriet. Disse medarbejdere var ansat i det engelske selskab Rimec Ltd., og før at undgå, at disse medarbejdere skulle skifte arbejdsgiver, oprettede Rimec Ltd. en dansk filial, Rimec DK. Rimec ansøgte om optagelse i Dansk Byggeri, forinden medarbejdere blev ansat i Rimec DK, og alle ansatte i Rimec DK blev aflønnet i overensstemmelse med det danske overenskomstgrundlag. Rimec er i overensstemmelse med ansøgningen efterfølgende blevet optaget som medlem i Dansk Byggeri med virkning fra 1. juli 2014.

Den 17. september 2014 var der en arbejdsnedlæggelse blandt nogle af Atlanco's polske medarbejdere, hvilket skyldtes, at deres lønudbetalinger ikke var sket rettidigt. Det blev på et morgenmøde den 18. september 2014 med deltagelse af repræsentanter fra såvel Metroselskabet som CMT dokumenteret, at forsinkelsen i lønudbetalingen ikke kunne tilskrives Atlanco (fejlen skyldtes problemer i medarbejdernes egne, polske banker). Det blev endvidere rejst som et tema på mødet, at nogle af medarbejderne på metrobyggeriet var ansat af Rimec DK, men dette blev ikke problematiseret nærmere eller efterfølgende drøftet yderligere med Atlanco.

Senere den 18. september 2014 udsendte Metroselskabet imidlertid - uden nogen form for forudgående varsling i forhold til indholdet - en pressemeddelelse, hvoraf fremgik, at CMT samme dag ville afslutte samarbejdet med Atlanco efter Metroselskabets ønske. Metroselskabet sendte tillige den samme dag et brev til CMT, hvori de pålagde CMT at afslutte samarbejdet med Atlanco. Pressemeddelelsen blev sendt uden nogen form for forudgående dialog med Atlanco.

I pressemeddelelsen fremførte Metroselskabet ved adm. direktør Henrik Plougmann Olsen en række oplysninger, som var stærkt vildledende og på nogle punkter direkte urigtige, om Atlanco, såsom at Rimec DK ikke var medlem af en arbejdsgiverorganisation, og at Rimec DK ikke som foreskrevet var godkendt til at arbejde på projektet. Derudover omtaler Metroselskabets adm. direktør Henrik Plougmann Olsen Atlanco som et "broddent kar", og det indikeres i pressemeddelelsen, at Atlanco og Rimec DK ikke yder deres medarbejdere danske løn- og arbejdsvilkår, og at Atlanco er involveret i faglige sager på metrobyggeriet. Pressemeddelelsen er vedlagt dette brev.

På grund af Metroselskabets brev af 18. september 2014 og den samtidig udsendte pressemeddelelse om, at CMT allerede den 18. september ville afslutte samarbejdet med min klient, opsagde CMT de igangværende kontrakter med Atlanco - ikke som oplyst af Metroselskabet den samme dag, men efterfølgende den 24. september 2014. CMT tilkendegav imidlertid i tilknytning hertil over for

Metroselskabet, at CMT ikke fandt, at der var hverken et kontraktuelt eller legalt grundlag for at afslutte samarbejdet med Atlanco.

Så snart det blev Atlanco bekendt, at det i Metroselskabets optik var problematisk, at Atlanco anvendte medarbejdere ansat i Rimec DK på metrobyggeriet, reagerede Atlanco prompte. Alle Rimec DK medarbejdere blev tilbudt ansættelse hos Atlanco, og den 26. september 2014 var der ikke længere Rimec DK medarbejdere på metrobyggeriet.

Såfremt Metroselskabet havde ulejligen sig med at undersøge sagen nærmere, forinden pressemeddelelsen af 18. september 2014 var blevet udsendt, ville Metroselskabet være blevet bekendt med, at i) både Atlanco og Rimec DK (som alene afventede bekræftelse på medlemskab) er medlemmer af arbejdsgiverorganisationen Dansk Byggeri, ii) at Atlanco og Rimec DK i nøje overensstemmelse med overenskomstgrundlaget for Dansk Byggeris medlemmer yder deres ansatte danske løn- og arbejdsvilkår, iii) at der ikke i kontraktgrundlaget mellem CMT og Atlanco er noget krav om, at Metroselskabet og/eller CMT skal godkende Atlanco's inddragelse af underleverandører og iv) at Atlanco ikke kunne tilskrives den forsinkelse i lønudbetalingerne, der ramte ca. 60 polske medarbejdere i september 2014 og resulterede i arbejdsnedlæggelse i mindre end én dag, idet fejlen beroede på forsinkelse hos medarbejdernes egne polske banker. Jeg eftersender om ønsket gerne dokumentation for disse udsagn. Dokumentationen er allerede tilgået Metroselskabet.

Atlanco og efterfølgende jeg kontaktede efter pressemeddelelsen af 18. september 2014 gentagne gange Metroselskabet for at søge at finde en løsning og få en forklaring på Metroselskabets uproportionale beslutning om, at Atlanco ikke længere kunne være på metrobyggeriet. Metroselskabet afviste imidlertid enhver form for dialog og svarede hertil blot, at Metroselskabet ingen grund så til at mødes, og det var Metroselskabets opfattelse, at pressemeddelelsen af 18. september 2014 ikke indeholdt urigtige oplysninger.

På baggrund af Metroselskabets manglende vilje til at indgå i en dialog med Atlanco, indleverede Atlanco i oktober 2014 en begæring til Sø- og Handelsretten om, at Metroselskabet skulle påbydes at trække såvel pressemeddelelsen som brevet af 18. september 2014 tilbage.

Under påbudssagens forberedelse fremlagde Metroselskabet uddrag af den kontrakt, som Metroselskabet har indgået med hovedentreprenøren, CMT. Herved blev min klient bekendt med, at der i aftalegrundlaget, der ikke er offentligt tilgængeligt, er aftalt særlige regler om, at CMT skal meddele Metroselskabet, såfremt der inddrages underentreprenører på metrobyggeriet, og at Metroselskabet har ret til at fremkomme med indsigelser mod sådanne underentreprenører. Dette specifikke krav er imidlertid ikke gengivet i Atlanco's kontrakt med CMT.

Det er derfor Atlanco's opfattelse, at Atlanco ikke i henhold til sin kontrakt med CMT har været forhindret i at inddrage Rimec DK på metrobyggeriet som underleverandør, eftersom Atlanco's kontrakt med CMT ikke indeholder et krav om, at Atlanco skal have forudgående tilladelse hertil fra CMT og/eller Metroselskabet.

Under retsmødet i Sø- og Handelsretten den 24. oktober 2014 blev det tydeliggjort, at Metroselskabet ikke kunne dokumentere de beskyldninger, der var fremsat mod Atlanco i pressemeddelelsen af 18. september 2014, og Metroselskabet forsøgte således heller ikke herpå. Metroselskabet havde derfor også før retsmødet den 24. oktober 2014 af egen drift fjernet pressemeddelelsen fra Metroselskabets hjemmeside.

Det kom endvidere under vidneforklaringen fra adm. direktør Henrik Plougmann Olsen frem, at brevet til CMT af 18. september 2014, hvori Metroselskabet pålagde CMT at opsige samarbejdet med Atlanco, alene var en *opfordring* til CMT, og det derfor helt og holdent var op til CMT, hvorvidt de ønskede at fortsætte med Atlanco som underleverandør på metrobyggeriet.

Metroselskabet's advokat har - på trods af dette udsagn afgivet under vidneansvar - den 3. november 2014 fastholdt, at Atlanco ikke kan fortsætte som underleverandør på metrobyggeriet. Dette stemmer på ingen måde overens med den forklaring, som adm. direktør Henrik Plougmann Olsen fremkom med under retsmødet, jf. ovenfor, idet Metroselskabet ved udmeldingen den 3. november 2014 netop fratager CMT muligheden for at fortsætte med at anvende Atlanco som underleverandør. Metroselskabet har på intet tidspunkt tilbagekaldt godkendelsen af Atlanco af 30. september 2013, hvorfor det må formodes, at denne fortsat står ved magt.

Den *reelle* begrundelse for Metroselskabets udelukkelse af Atlanco fra metrobyggeriet er fortsat uklar for både min klient og jeg, idet Atlanco kontinuerligt har udført et ubestridt godt stykke arbejde på metrobyggeriet til CMT's fulde tilfredshed og under nøje iagttagelse af de på det danske arbejdsmarked gældende regler og overenskomster. Dette er i også ubestridt af Metroselskabet.

På baggrund af det i sagen passerede kan det dog lægges til grund, at den *formelle* begrundelse for Metroselskabets eksklusion af Atlanco er, at Atlanco ikke foranledigede, at Rimec DK blev godkendt af CMT og/eller Metroselskabet som underleverandør på metrobyggeriet. Problemet med denne begrundelse er blot, at Atlanco ikke i medfør af sin kontrakt med CMT var forpligtet til at indhente en sådan godkendelse, og Atlanco har derfor på intet tidspunkt misligholdt sine kontraktuelle forpligtelser.

Jeg kan oplyse, at Sø- og Handelsretten ikke imødekom påbudsbegæringen. Begrundelsen var, at retsplejelovens regler om påbud ikke kan anvendes på at tilbagekalde allerede udsendte pressemeddelelser. Min klient er derfor nu henvist til at anlægge en injuriersag mod Metroselskab og dets direktør. Dommeren i Sø- og Handelsretten fandt dog anledning til ikke mindre end to gange af egen drift at opfordre parterne til at indlede en dialog med henblik på at finde en fremadrettet løsning. Metroselskaber har imidlertid som anført ovenfor ikke villet indgå i nogen form for dialog, idet Metroselskabet fastholder, at min klient skal ophøre med at arbejde på byggeriet.

I lyset af ovennævnte er det vanskeligt at nå til anden konklusion, end at Metroselskabet af politiske årsager forsøger at udelukke en udenlandsk aktør fra at udøve sin lovlige virksomhed på det danske marked. Det forekommer således utænkeligt, at en dansk underleverandør, der i forvejen er godkendt til at arbejde på projektet, ville blive udsat for en lignende behandling.

Til sammenligning af Metroselskabets ageren i denne sag kan det oplyses, at en anden underleverandør, ICDS (min klients konkurrent), der ikke havde huset sine medarbejdere ordentligt (sagen, som Transportministeren personligt gik meget aktivt ind i, hvor Transportministeren var fysisk ude og besigtige lokalerne i Rødovre), af Metroselskabet blev givet mulighed for at rette op på forholdene. ICDS er således efter vores oplysninger stadig aktiv som underleverandør af arbejdskraft til metrobyggeriet.

Atlenco's eneste påståede brøde har bestået i, at Atlenco inddrog en underleverandør (der vel at mærke var et søsterselskab med den samme ledelse som Atlenco) på metrobyggeriet, hvilket Atlenco imidlertid ikke var forhindret i i medfør af Atlenco's kontrakt med CMT. Uanset Atlenco straks bragte Rimec DK's tilstedeværelse på metrobyggeriet til ophør, da det blev bekendt for Atlenco, at Metroselskabet fandt Rimec DK's tilstedeværelse problematisk, er Atlenco ikke - som ICDS - blevet givet en tilsvarende mulighed for at ændre det påståede (langt mindre alvorlige) forhold, idet Atlenco i stedet er blevet pålagt at forlade metrobyggeriet.

Eftersom Metroselskabet er et offentlig ejet interessentskab, hvori Transportministeriet og to kommuner er interessenter, er Metroselskabet underlagt de traktatbaserede EU-retlige regler, herunder de fastlagte diskriminationsforbud, der gælder for stater. Jeg skal derfor appellere til, at Transportudvalget snarest muligt tager sagen op og stiller spørgsmål til Transportministeren om rigtigheden af, at et af bl.a. Transportministeriet ejet interessentskab kan agere som angivet.

Såfremt der ikke snarest iværksættes tiltag over for Metroselskabet for at bringe den uretmæssige diskrimination af min klient til ophør, er jeg af min klient instrueret i at indbringe en klage over Metroselskabet og Transportministeriet til EU-kommissionen vedrørende diskrimination af min klient på grund af nationalitet.

Afsluttende kan det oplyses, at Metroselskabets diskriminerende adfærd selvsagt medfører betydelig skade for såvel min klient samt metrobyggeriet. Eksklusionen af min klient vil således få den betydning, at metrobyggeriet vil blive (yderligere) forsinket, hvilket vil medføre yderligere omkostninger for skatteborgerne, der finansierer metrobyggeriet. For min klient har eksklusionen konkret den betydning, at 450 af min klients medarbejdere, der er EU-statsborgere, og som vel og mærke ville udføre arbejde, modtage overenskomst-mæssig løn og betale skat i Danmark, har mistet (som følge af, at CMT allerede har aflyst ordrer) og mister muligheden for at blive og arbejde i Danmark de næste par år, ligesom min klient mister kontrakter for et beløb i størrelsesordenen EUR 50.000.000. Hertil kommer det (formodentligt endnu større) tab, som min klient lider i forhold til den skade, som min klients navn og renommé har lidt, som følge af at Metroselskabet har sat min klient i en offentlig gabestok og uretmæssigt anklaget min klient for ikke at yde sine ansatte ordentlige forhold. Dette forhindrer således min klients deltagelse i andre store projekter i Europa, herunder arbejde på Femern-forbindelsen.

Jeg finder det både uforståeligt og retssikkerhedsmæssigt stærkt betænkeligt, at min klient undergives en behandling, som den ovenfor beskrevne, af et af Transportministeriet og to kommuner

drevet interessentskab, der har fået i opdrag at forvalte offentlige midler. Jeg skal derfor endnu en gang appellere til, at Transportudvalget tager sagen op og stiller spørgsmål ved Transportministerens manglende ageren i forhold til den uretmæssige diskrimination af min klient.

Med venlig hilsen
Kromann Reumert

Jens Lund Mosbek





18. september 2014

Underentreprenør stopper på metrobyggeriet

Cityringens hovedentreprenør, CMT, vil i dag efter ønske fra Metroselskabet afslutte samarbejdet med underentreprenøren Atlanco.

Hovedentreprenøren på byggeriet af Cityringen, Copenhagen Metro Team (CMT), vil i dag efter ønske fra Metroselskabet stoppe samarbejdet med underentreprenøren Atlanco, som er et irsk vikarbureau.

”Vi har igennem noget tid haft Atlanco under lup. I går fik vi dokumentation for, at der er begået fejl, som nu medfører, at CMT opsiger samarbejdet. Vi stiller meget klare krav til ordentlige forhold på byggeriet, og de krav kan ikke gradbøjes. Derfor slår vi hårdt ned, hvis spillereglerne bliver brudt, og det har vi nu taget konsekvensen af. Derfor er jeg meget tilfreds med, at samarbejdet med Atlanco stopper”, siger Henrik Plougmann Olsen, administrerende direktør i Metroselskabet.

I kontrakten mellem Metroselskabet og CMT er der indskrevet en social klausul om, at alle underentreprenører skal overholde ILO-konventionen. Det betyder, at arbejde udført i Danmark skal følge danske løn- og arbejdsvilkår. Samtidig forlanger CMT, at alle deres underentreprenører skal melde sig ind i en arbejdsgiverorganisation. Det sikrer, at de ansatte på projektet arbejder under dansk overenskomst, og at arbejdet dermed følger danske løn- og arbejdsvilkår.

Atlanco's irske moderselskab oprettede for nylig et nyt underselskab i Danmark, der ikke er medlem af en arbejdsgiverorganisation. Selskabet er heller ikke godkendt til at arbejde på projektet, og derfor afsluttes samarbejdet nu med det irske vikarbureau.

Igennem de seneste tre års metrobyggeri har i alt cirka 250 underentreprenører og leverandører haft opgaver på metrobyggeriet. I samme periode har der været i alt 36 faglige sager på metrobyggeriet, som dermed ligger på niveau med resten af byggebranchen (Dansk Byggeris opgørelse).

I december 2013 blev en tidligere underentreprenør på metrobyggeriet imidlertid opsagt på grund af mangelfuld dokumentation for overholdelse af dansk overenskomst.

”Langt de fleste virksomheder på byggeriet opfører sig, som de skal. Men der kan være enkelte brodne kar, og dem holder vi skarpt øje med. Det er bl.a. derfor, at vi har iværksat en omfattende undersøgelse af 10 udvalgte underentreprenører, heriblandt Atlanco, for at sikre, at forholdene på byggeriet er i orden”, forklarer Henrik Plougmann Olsen.

Metroselskabet har i løbet af sommeren forhandlet en skærpet godkendelsesprocedure på plads med CMT. Det betyder, at Metroselskabet fremadrettet kan fravælge underentreprenører, som er på vej ind på projektet, hvis de tidligere har haft problemer med at leve op til kravene om ordentlige løn- og arbejdsvilkår.

Både Metroselskabet og CMT lægger stor vægt på, at de opgaver, Atlanco har udført, vil fortsætte så uhindret som muligt, og vil samtidig gøre, hvad der er muligt, for at sikre trygge rammer for medarbejderne.

For yderligere information:

Metroselskabets kommunikationsafdeling – M: 72 42 49 01 / E: presse@m.dk
(<mailto:presse@m.dk>)