



Paradigme for anlægskontrakter for Metroen

Tilvejebringelse af anlægskontrakter

Kontrakter for anlægsarbejder på Metroen udbydes efter EU's Forsyningsvirksomhedsdirektiv. Udbuddene gennemføres efter reglerne om 'udbud med forhandling'. Normalt anvendes udbudskriteriet 'Økonomisk mest fordelagtige tilbud', hvilket indebærer, at både pris og teknisk kvalitet indgår i evalueringen af tilbuddene.

Kontrakterne udformes normalt som Design and Build kontrakter. Det vil sige kontrakter, hvor udbuddet primært sker på funktionskrav, og hvor entreprenøren har ansvaret for detailprojektering, herunder valg af anlægsmetoder, inden for kontraktens krav til kvalitet, sikkerhed, miljø, arbejdsmiljø m.v.

Udbuddet af kontrakterne sker normalt som begrænset udbud med forudgående prækvalifikation af tilbudsgiverne. Ved prækvalifikationen vurderes ansøgerne på deres tekniske erfaringer, deres ressourcemæssige formåen og økonomiske soliditet. Metroselskabet inddrager såvel juridisk og økonomisk ekspertise som teknisk og bygherremæssig rådgivning ved vurderingen af ansøgninger om prækvalifikation.

Udbudsmaterialet udarbejdes af selskabet med bistand fra tekniske og juridiske rådgivere. Udbudsprocessen gennemføres ligeledes af selskabet med bistand fra såvel tekniske som juridiske rådgivere. I forhandlingsprocessen søger selskabet at opnå den optimale balance mellem pris og kvalitet.

Ved evalueringen af tilbuddene og forhandlingerne med tilbudsgiverne lægges der vægt på ligebehandling og transparens samt på at beskytte tilbudsgivernes økonomiske og faglige interesser.

Forhandlingsprocessen forudsætter, at tilbudsgiverne får mulighed for at komme med reviderede tilbud efter en første forhandling. Processen rummer desuden mulighed for at gentage processen, således at nogle eller alle tilbudsgiverne får mulighed for at komme med yderligere reviderede tilbud efter fornyede forhandlinger. Processen afsluttes med, at to eller flere tilbudsgivere får mulighed for at komme med endeligt tilbud.

Økonomiske og sociale krav i kontrakterne

Som sikkerhed for, at den kommende kontraktgiver kan gennemføre opgaven på en økonomisk og socialt forsvarlig måde, kræver selskabet, at tilbudsgiverne afgiver en række erklæringer. Det gælder bl.a. erklæring fra en 'rated' bank eller lignende institution om villighed til at stille en entreprenørgaranti (Performance Bond), erklæringer fra eventuelle moderselskaber om villighed til at stille



Moderselskabsgaranti, erklæringer fra tilbudsgiveren om overholdelse af reglerne om arbejdsmiljø og arbejdssikkerhed, 'Occupational health and safety'.

I anlægskontrakterne for den eksisterende Metro var der – i lighed med tilsvarende andre store kontrakter på dette tidspunkt, herunder kontrakterne om Øresundsforbindelsen - desuden stillet krav om en række sociale klausuler, blandt andet om overholdelse af ILO Konventionen 94, hvorefter entreprenørerne pålægges, at arbejdere, der udfører offentlige bygge- og anlægsopgaver, skal sikres løn, arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der bl.a. i henhold til kollektiv overenskomst gælder for arbejde af samme art, der hvor arbejdet udføres.

I anlægskontrakterne om Cityringen er der stillet tilsvarende krav, herunder også om overholdelse af ILO Konventionen. For Cityringen er kontrakternes krav imidlertid suppleret med indgåelse af en frivillig partnerskabsaftale mellem de store anlægsentreprenører, Fagforeningerne og Dansk Byggeri samt Metroselskabet om at tilvejebringe uddannelsespladser og at prioritere dette arbejde. Parterne bag aftalen har et mål om, at omkring 5-7 % af de timelønnede på metrobyggeriet - primært stationsbyggerierne - er lærlinge.

Metroselskabets kommende kontrakter, herunder de to sæt aktuelle kontrakter, der er under udbud, om stationsaptering og om Nordhavnsmetroen, vil indeholde de samme krav om erklæringer, men disse kontrakter vil desuden blive suppleret med klausuler om lærlingepladser og praktikaftaler.

Nye kontraktkrav

Regeringen og Enhedslisten har i forbindelse med finansloven for 2013 indgået en delaftale om initiativer mod social dumping. Med denne aftale pålægges Metroselskabet, at overveje brugen af sociale klausuler om uddannelses- og praktikaftaler. Metroselskabet er således i stil med andre delvis statslige og statslige ejede pålagt enten at indføre sociale klausuler om uddannelses og praktikaftaler eller forklare, hvorfor dette ikke vælges jævnføre delaftalens indførte princip om følg eller forklar.

Der er søgt rådgivning fra selskabets advokat om brugen af sociale klausuler, samt foretaget drøftelser med Fermern A/S om deres mulige implementering af sociale klausuler. Nedenstående bygger på nævnte drøftelser.

Selskabet vil i forbindelse med kommende kontraktudbud, hvor kontrakten har en varighed af mindst 6 måneder samt en kontraktværdi på mindst 10 mio. kr. eksklusiv moms og/eller minimum 4 mio. kr. i lønsum indarbejde sociale klausuler om uddannelses og praktikpladsaftaler.

Et sådan social klausul vil for en kommende byder blive betragtet som en risici, byderne forventelig vil sikre sig overfor. Metroselskabet indarbejder en bod og men også en bonus i kommende kontrakter, for at skabe incitamenter for kommende kontraktbødere til at anvende lærlinge. Det forventes, at bodstørrelsen vil være på 50.000 kr. pr. manglende lærlingeårsværk, som entreprenøren ikke leverer medregnet evt. underleverandører. Bonusstørrelsen forventes sat til 100.000 kr. pr. ekstra lærlingeårsværk. Sidstnævnte skal medvirke til at sikre, at entreprenørerne



finder det fordelagtigt at oprette lærlingepladser og ikke betaler sig fra opgaven.

Under hensyn til en rimelige byrdepåleggelse vil selskabet også stille dokumentationskrav til kommende kontraktholdere, således at selskabet løbende kan følge udviklingen i antallet af lærlinge.

Omfanget af lærlingepotentiel arbejde varierer fra kontrakt til kontrakt. Målsætningen for antallet af lærlinge på den enkelte kontrakt vil tage udgangspunkt i Metroselskabets vurdering af, hvad der er lærlingepotentielt arbejde. De lærlingeforløb, der vil blive stillet krav til, skal være omfattet af en erhvervsgrunddannelse. Hvilke erhvervsuddannelser konkretiseres i forhold til, hvad der er relevant for den pågældende kontrakt. Dette er ikke gældende for selskabets nuværende frivillige partnerskabsaftale, hvor der arbejdes med et procentvismål for antal lærlinge i forhold til de timebetalte fortrinsvis på stationsbyggeriet. Grundlaget vil i forbindelse med udbud af større opgaver blive udført med ekstern konsulentbistand, hvor selskabets rådgivere vil udarbejde et skøn for antallet af potentielle lærlinge på kontrakten. Dette skøn anvendes i kontrakten som måltal.

Selskabet fortsætter den hidtidige praksis med at gøre brug af sociale klausul mod social dumping, i form af et krav om at entreprenørerne, og dens underentreprenører skal overholder ILO 94.

Metroselskabet vil i forhold til tidligere brug af nævnte sociale klausul skærpe kravene til, at en kommende entreprenør skal kunne dokumentere at ILO 94 overholdes. Selskabet vil således stille krav om at kommende entreprenører overfor selskabet kan fremlægge dokumentation for, at der ikke foregår social dumping på selskabets byggepladser, eksempelvis gennem fremlæggelse af certifikater eller dokumentation for, hvordan entreprenøren vil sikre overholdelse af ILO 94. På Cityringen er dette sket ved at entreprenøren har meldt sig ind i Dansk Byggeri og stiller krav til sine underentreprenører om medlemskab af en dansk arbejdsgiverforening. Metroselskabet følger op på spørgsmål om social dumping ved løbende møder med fagforeninger, arbejdsgivere og entreprenør. Det er Metroselskabets vurdering at denne ramme bør fortsættes i nye kontrakter, men selskabet vil udvide bodsbestemmelserne i kontrakterne ved social dumping. I praksis er ILO konventionen med til at sikre, at de overenskomster der lokalt er aftalt mellem arbejdsmarkedspartnerne overholdes. Der kan være tilfælde, hvor den lokale gennemsnitsløn er højere end overenskomsten for det pågældende fagområde. Selskabets hidtidige erfaringer med brugen af ILO konventionen nr. 94 på Cityringen er, at den har medvirket til at hovedentreprenørerne har sat specifikke krav til deres underleverandører om overholdelse af lokale overenskomster.

Derudover har Metroselskabet anmodet selskabets advokat om at belyse mulighederne i det såkaldte udstationeringsdirektiv, som Fehmern-bælt A/S gennem landetrakterne er forpligtet til at bruge. Udstationeringsdirektivets målsætning er overordnet det samme som ILO 94, nemlig at sikre overholdelse af mindstelønnen. Det er vurderingen, at brugen af udstationeringsdirektivet på Fehmern-bælt primært må henføres til, at Tyskland ikke har ratificeret ILO-konventionen. Frem mod bestyrelsesmødet vil selskabet afholde et møde med



selskabets advokat for at få afklaret, om tilføjelse af elementer fra udstationeringsdirektivet er foreneligt med ILO 94 og forbedrer sikringen af arbejdstagerrettighederne.

Indstilling

Det indstilles, at der i kommende kontrakter gældende for stationsaptering og for Nordhavnsmetroen, indarbejdes sociale klausuler, som beskrevet ovenfor, om lærlingepladser og praktikaftaler samt overholdelse af ILO 94.



Bilag K15-04-01
Kvartalsmøde nr. 15
28. maj 2012

Orientering om bestyrelsens beslutning ang. kontraktparadigme

./ Metroelskabets bestyrelse godkendte d. 30. maj 2013 vedlagte paradigme for anlægskontrakter for Metroen.

Indstilling

Det indstilles, at interessenterne tager orienteringen om, det af Metroelskabets bestyrelse godkendte, paradigme for anlægskontrakter for Metroen til efterretning.