

## MILJØ- OG TRAFIKUDVALGET

### MØDETIDSPUNKT

03-05-2016 16:45

### MØDESTED

Mødelokale H3, Regionsgården

### MEDLEMMER

Erik Sejersten	Afbud
Bodil Kornbek	Deltog
Özkan Kocak	Deltog
Abbas Razvi	Deltog
Karsten Skawbo-Jensen	Deltog
Jens Mandrup	Deltog
Finn Rudaizky	Afbud
Ole Stark	Deltog
Tormod Olsen	Deltog

# **INDHOLDSLISTE**

**6. Anvendelse af kædeansvar og sociale klausuler indenfor miljø- og trafikområdet (Drøftelsessag)**

## **6. ANVENDELSE AF KÆDEANSVAR OG SOCIALE KLAUSULER INDENFOR MILJØ- OG TRAFIKOMRÅDET (DRØFTELSESSAG)**

---

### **BAGGRUND FOR SAGENS FREMLÆGGELSE**

På miljø- og trafikudvalgets møde den 1. december 2015 anmodede udvalget administrationen om at udarbejde en sag til drøftelse, der belyser anvendelsen af kædeansvar og sociale klausuler mv. inden for det regionale udviklingsområde jf. de beslutninger, der er truffet i regionsrådet i forbindelse med kvalitetsfundsbyggerierne.

### **INDSTILLING**

Administrationen indstiller til miljø- og trafikudvalget:

- 1 at drøfte nuværende anvendelse af kædeansvar og sociale klausuler indenfor miljø- og trafikområdet.

### **POLITISK BEHANDLING**

Drøftet.

Finn Rudaizky (O) og Erik Sejersten (V) deltog ikke i sagens behandling.

### **SAGSFREMSTILLING**

Regionsrådet i Region Hovedstaden har flere gange forholdt sig til regionens anvendelse af sociale klausuler i regionens kontraktforhold. Når der tales om sociale klausuler kan det dels dreje sig om anvendelse af klausuler vedrørende løn- og arbejdsvilkår (arbejdsklausuler) og dels om klausuler, som har til formål at sikre flere praktikanter tilknyttet opgaver for regionen (praktikpladsordningen).

#### **Praktikpladsordningen**

I februar 2011 besluttede regionsrådet at påtage sig et ansvar for at understøtte de nationale intentioner om at skabe flere praktikpladser, og at dette bl.a. skal ske gennem krav om praktikpladser i forbindelse med udbud af bygge- og anlægsopgaver, der opfylder visse betingelser. I lighed med Københavns og Århus Kommuner samt Region Syddanmark iværksættes tiltaget, når følgende forhold ved udbuddet er opfyldt:

- 1 Opgaven skal have en varighed, som er på mindst 6 måneder.
- 1 Lønudgiften skønnes at være på mindst 4 mio. kr. og/eller den samlede opgave overstiger 10 mio. kr..
- 1 Opgaven har et fagligt indhold, som giver mulighed for at beskæftige praktikanter.

Vurderinger af ovenstående forhold sammenholdes med en konkret vurdering i hvert enkelt udbud, herunder markedsmæssige forhold, evt. mangel på praktikanter osv.. Kravet om praktikpladser har således siden 2011 været indarbejdet i regionens kontrakter på bygge- og anlægsområdet og efterfølgende også i forhold til relevante tjenesteydelseskontrakter, som udbydes via regionens indkøbsfunktion.

#### **Arbejdsklausuler og kædeansvar**

Siden regionens dannelse har der i regionens bygge- og anlægskontrakter været indeholdt bestemmelser om, at entreprenører skal sikre egne medarbejdere og underentreprenører (kædeansvar) løn – og ansættelsesvilkår i henhold til bestemmelsen i ILO-konvention nr. 94. Regionsrådet har et par gange forholdt sig til spørgsmålet om arbejdsklausuler i regionens bygge- og anlægskontrakter herunder kædeansvar, sanktionsbestemmelser og opfølgning, senest i juni 2014, hvor det nuværende regionsråd vedtog konkrete tilpasninger af klausulens udformning primært med fokus på sanktionsbestemmelserne.

For så vidt angår kædeansvar er dette vilkår siden 2011 indarbejdet i alle standardkoncepter for kontrakter vedrørende byggesager i Region Hovedstaden. Kædeansvarsbegrebet svarer i Region Hovedstadens entreprisekontrakter til den gængse opfattelse i byggebranchen, hvor bygherrens direkte kontraktpart (entreprenør) er ansvarlig for underentreprenørens overholdelse af arbejdsklausuler som formuleret i ILO konvention nr. 94. Det er således ikke bygherren selv (fx det enkelte hospital), der er

ansvarlig for underentreprenørers overholdelse af de sociale klausuler, men den entreprenør, som bygherren har indgået kontrakt med.

I juni 2014 vedtog det siddende regionsråd en tilpasning af regionens arbejdsklausul primært med fokus på sanktionsdelen.

### **Anvendelse af kædeansvar og sociale klausuler indenfor miljø- og trafikområdet**

På miljø- og trafikområdet indgås kontrakter om såvel tjenesteydelser som bygge- og anlægsopgaver. Hovedparten af de kontrakter, der indgås, er kategoriseret som tjenesteydelser. Disse kontrakter rummer ingen "driftselementer", ligesom aftalerne typisk ikke beløber sig til mere en max 1-2 mio. kr.. På enkelte opgaver anvendes der desuden rammeaftaler.

Oprensningsprojekterne er bygge- og anlægsopgaver, med hovedvægten på anlægsarbejder. Der er max et afværgeprojekt om året, hvor kontraktværdien overstiger de opstillede kriterier. Disse store afværgeprojekter, vil normalt blive udført med bistand af høj grad af specialist viden, i form af rådgivende ingeniører og andre specialiserede teknikere. Der vil kun i meget ringe grad indgå typisk håndværksarbejde, som tømrer, snedker og murer.

### **Øget anvendelse af kædeansvar og sociale klausuler i regionen**

Hvis der skal ske ændringer i regionens nuværende anvendelse af kædeansvar og sociale klausuler, kan dette kun ske efter ønske fra forretningsudvalget, da der er tale om en beslutning, der kan have konsekvenser i forhold til regionens budget og evt. personaleforhold, hvilket ligger under forretningsudvalgets ressort.

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget beregninger af eventuelle økonomiske konsekvenser, som konsekvens af øget anvendelse af kædeansvar og sociale klausuler i de nedenstående bud.

### **Mulighed for øget anvendelse af sociale klausuler i forbindelse med rammeudbud på miljøområdet**

Der anvendes årligt et tocifret millionbeløb til kortlægning og videregående undersøgelser på jordforureningsområdet. Disse kontrakter indgås via rammeaftaler, hvor det kunne overvejes at supplere med sociale- og arbejdsklausuler (potentialet er ca. 60 mio. kr. årligt, der indføres successivt i takt med der indgås nye rammeaftaler).

### **Kodeks for politisk bestyrelsesarbejde indenfor miljø- og trafikområdet**

Udarbejdelse af et kodeks, som sikrer øget fokus på, at den politiske repræsentation i bestyrelser indenfor miljø- og trafikområdet (fx Movia, Gate 21, CLEAN mv.) arbejder for, at institutionerne følger de samme principper for god forvaltningsskik, som i det offentlige samt lever op til de samfundsmæssige forpligtigelser i forhold til beskæftigelse og praktikpladser, som institutionens størrelse berettiger til. Dette kan bl.a. ske ved at administrationen udarbejder informationsmateriale til bestyrelsesmedlemmerne og orienterer om muligheder og eksempler på praksis.

### **Beslutningskompetence**

Hvis der skal ske ændringer i regionens nuværende anvendelse af kædeansvar og sociale klausuler i forhold til miljø- og trafikområdet, kan det kun ske efter ønske fra forretningsudvalget, der har beslutningskompetence hertil.

### **KONSEKVENSER**

Anvendelsen af kædeansvar og sociale klausuler indenfor miljø- og trafikområdet vil blive drøftet.

### **RISIKOVURDERING**

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke yderligere risici end det i sagen henviste.

### **BEVILLINGSTEKNISKE KONSEKVENSER**

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke i sig selv bevillingstekniske konsekvenser.

### **KOMMUNIKATION**

Ingen særskilt kommunikationsindsats planlagt.

**TIDSPLAN OG VIDERE PROCES**

**DIREKTØRPÅTEGNING**

Hjalte Aaberg / Claus Bjørn Billehøj

**JOURNALNUMMER**

15015305