

NOTAT VEDR ANVENDELSE AF ARBEJDSKLAUSULER I FORHOLD TIL FLYSELSKABER



Dato 12-03-2015
1-16-5-81-6-15

BAGGRUND

Dette notat er udarbejdet på baggrund af en sag rejst af regionsrådsmedlem Bente Nielsen og beskriver hvilke krav region har og kan stille til sine leverandører. Mere specifikt vedrører det brugen af arbejdsklausuler i forhold til regionens brug af flyselskaber.

Side 1

OVERORDNEDE JURIDISKE KRAV

Det overordnede juridiske udgangspunkt er, at Region Midtjylland kan stille saglige, ikke diskriminerende krav, der ikke strider mod lighedsprincippet og arbejdskraftens og etableringsrettens frie bevægelighed.

Det er to helt grundlæggende principper i EU-traktaten, at man frit kan drive virksomhed og arbejde i andre EU-lande, og det vil være i strid med både god forvaltningsskik og EU-retten at hindre en lovlig virksomhed i at drive virksomhed eller at udelukke dem fra det frie arbejdsmarked i EU. Herunder eksempelvis forhindre RYANAIR i at sælge deres ydelse til en offentlig myndighed/institution i Danmark.

Det vil endvidere være i strid med EU-retten at stille krav om danske produkter eller at kræve danske løn og arbejdsvilkår.

REGION MIDTJYLLANDS NUVÆRENDE KRAV TIL LØN- OG ANSÆTTESFORHOLD OVERFOR LEVERANDØRER I FORBINDELSE MED UDBUD

Bygge – og anlægsopgaver

I forbindelse med udbud af bygge- og anlægssager stiller Region Midtjylland krav om, at den entreprenør, som regionen tegner kontrakt med, skal sikre, at

Ansatte hos entreprenøren og dennes evt. underentreprenører/ underleverandører, som medvirker til at opfylde kontrakten, er sikret løn (herunder særlige

ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Der er i forlængelse heraf indsat klausul om mulighed for kontrol samt sanktionsmuligheder.

Arbejdsklausulen er vedtaget på Regionrådsmødet den 17. december 2014.

Tjenesteydelser

Ved udbud af tjenesteydelser er det forskelligt, hvorvidt der indsættes arbejdsklausuler som den ovenfor nævnte, men der pågår et arbejde i Regionen, hvor der overvejes om arbejdsklausulerne for tjenesteydelser skal være mere ensartede og indeholde samme forpligtelser og sanktioner som ved bygge- og anlægsopgaver.

I forbindelse med udbud på tjenesteydelsesområdet, som eksempelvis helikopterberedskab, rengøringsopgaver, ambulancekørsel og akutbilerne, har der været anvendt en arbejdsklausul med følgende ordlyd:

Leverandøren skal sikre, at de ansatte, som Leverandøren og evt. underleverandører beskæftiger med henblik på kontraktens opfyldelse, har løn- og ansættelsesforhold, som i henhold til kollektiv overenskomst, lovgivning og administrative forskrifter gælder for arbejde af samme art inden for vedkommende fag eller industri på den egn, hvor arbejdet skal føres.

Kunden kan til enhver tid udbede sig dokumentation for, at løn- og arbejdsvilkår for arbejdstagere lever op til den nævnte forpligtelse. Leverandøren skal efter påkrav fremskaffe relevant dokumentation fra såvel egne som evt. Underleverandørers arbejdstagere.

Region Midtjylland har tillige udliciteret lagerfunktion samt transport fra lager til hospitaler. Der er ligeledes i disse kontrakter stillet krav om, at arbejdet udføres på betingelser, der ikke er ringere end svarende til den kollektive overenskomst på området.

REGION MIDTJYLLANDS ØVRIGE KRAV OVERFOR LEVERANDØRER I FORBINDELSE MED UDBUD

Indkøb af varer og tjenesteydelser

I alle Regionens udbud vedr. vare- og tjenesteydelseskontrakter indgår følgende bestemmelse:

Leverandøren skal i forbindelse med gennemførelsen af kontrakten respektere og overholde nationale og internationale love og regler vedr. menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og antikorruption, det vil sige:

- FN's deklaration om menneskerettigheder
- ILO's deklaration om arbejdstagerrettigheder
- RIO-deklaration om miljø og udvikling
- FN's konvention om korruption

Dette indebærer bl.a., at hverken leverandøren eller dennes evt. underleverandører må benytte sig af konventionsstridige børne- og voksenarbejdskraft.

REGION MIDTJYLLAND OMSÆTNING VED FLYSELSKABER/REJSEBUREAUER

Administrationen har undersøgt Region Midtjylland omsætning ved flyselskaber og rejsebureauer.

Rejsebureauerne booker flybilletterne og anfører ikke, hvilket flyselskab, de booker hos. Hvis Region Midtjyllands medarbejdere selv booker rejsen via afdelingskreditkortet (SEB-kort) står det derimod tydeligt angivet.

Det totale årsforbrug er ca. 12 mio. kr. hos mere end 30 leverandører.

Omsætning hos Top-10 leverandører ser således ud:

Rejsebureauer	Sum af beløb ekskl.
BCD TRAVEL DENMARK A/S (CVR: 73624118)	3.427.580
VIA EGENCIA DENMARK A/S (CVR: 26524857)	2.749.294
FDM TRAVEL A/S (CVR: 26194210)	2.280.152
SEB KORT BANK, DANMARK, FILIAL AF SEB KORT BANK A/S (CVR: 258047)	1.961.811
FONDEN 65-FERIE (CVR: 59925628)	529.976
VEJLE REJSE A/S (CVR: 80511817)	232.187
MANGAARD TRAVEL GROUP A/S (CVR: 25447034)	206.838
CARLSON WAGONLIT DANMARK A/S (CVR: 66097218)	133.094
1 Bedre Liv I/S (CVR: 27818846)	89.575
Alr Traffic branch of Alr Traffic AS (ID: 35513647)	84.906
Hovedtotal	11.695.407

Omsætning pr. flyselskab

*Flybillet = Selskab ikke angivet

Flyselskaber	Sum af beløb ekskl.moms
Flybillet	7.463.436
Can ikke kategoriseres	2.551.765
Luftansa	440.281
Norwegian	418.065
ELM	323.477
British Airways	278.473
Travel Agency DFG	211.935
SAS	147.936
Travelink.dk	114.295
Ryanair	98.370
United Continental	87.725
Air France	31.670
FDM Travel	31.305
Easyjet	27.827
Expedia	19.904
Estonian Air	13.964
Dansk Rejsebureau	14.300
Airberlin	12.150
Austrian Airlines	9.014
Kilroy Travel	6.692
Finnair	5.654
Qatar Air	-150
Hovedtotal	12.315.697

KAN REGION MIDTJYLLAND KRÆVE ARBEJDSKLAUSULER OVERHOLDT I FORHOLD TIL FLYSELSKABER

Det er juridisk uafklaret, om en offentlig myndighed kan kræve arbejdsklausuler indsat i forhold til aftaler med flyselskaber, og der foreligger ikke retspraksis på området.

Forholdets juridiske kompleksitet er dels begrundet i, at området er omfattet af både folkeretten (herunder især ILO-konventionen) og nationalret og dels begrundet i flyselskabernes "natur", det vil sige i deres grænseoverskridende element.

Fra retspraksis er der et eksempel på, at skibe kunne anvende arbejdsklausuler, men begrundelsen herfor var konkret, at det pågældende arbejde skulle udføres i Danmark. Dette kan man ikke konkludere tilsvarende i forhold til flyselskaber, der typisk udfører arbejdet i flere lande.

Det vil kræve en nærmere juridisk afdækning at vurdere, hvad man som offentlig myndighed kan kræve i relation til flyselskaber og arbejdsklausuler. Der vil være en betydelig risiko for, at et krav om overholdelse af en arbejdsklausul overfor flyselskaber svarende til den, der er implementeret på en række andre områder, vil blive betragtet som en ulovlig handelshindring/nationalitetsdiskrimination.

Problemstillingen har endvidere stor politisk bevågenhed i både kommuner, regioner og staten, hvor flere offentlige myndigheder har anmodet Kammeradvokaten om bistand til at klarlægge grænserne for, hvad der er juridisk lovligt.

Såfremt det besluttes at kræve arbejdsklausuler overholdt i forhold til flyselskaber, skal det understreges, at dette krav naturligvis skal stilles i forhold til samtlige flyselskaber, da andet vil være i strid med ligebehandlingsprincippet.

Endvidere bør det holdes for øje, at det for tilbudsgivere kan virke uigennemsigtigt, hvad en arbejdsklausul indebærer. Dette kan afholde tilbudsgivere fra at afgive tilbud, hvilket svækker konkurrencen om opgaven og kan være med til at gøre tilbuddene dyrere.

PRAKTISKE UDFORDRINGER VED ARBEJDSKLAUSULER I FORHOLD TIL FLYSELSKABER

Såfremt Regionen fremadrettet ønsker at stille krav om opfyldelse af arbejdsklausuler ift flyselskaber, vil det kunne skabe nogle udfordringer i forhold til, hvordan Regionen *i praksis* skal håndtere klausulerne.

Som det allerførste skal det præcist klarlægges og beskrives, hvilke krav Regionen specifikt ønsker, at flyselskaberne skal leve op til. Da Regionen næppe kan få adgang til flyselskabernes interne dokumenter, herunder medarbejdernes løn- og ansættelsesvilkår, vil man skulle sende tro- og love –erklæringer ud til samtlige flyselskaber og bede dem skrive under på, at de lever op til de beskrevne krav. Nogle selskaber vil formentlig skrive under på tro- og loveerklæringen, men det må også forventes, at en lang række af flyselskaber ikke vil svare, da der måske ikke er økonomisk incitament hertil, og da det vil kræve, at de afsætter tid og ressourcer til at sætte sig ind i Regionens krav, som måske oven i købet er en ukendt myndighed for dem – uden tidligere samarbejdsrelationer.

Processen vil resultere i, at Regionen sidder tilbage med en "positiv-liste" på x antal flyselskaber, som har erklæret, at de lever op til Regionens krav, og det vil være de flyselskaber, Regionen vil kunne bruge fremadrettet – og kun dem.

I dag er det som ovenfor nævnt således, at Regionens medarbejdere kan vælge at bestille rejsen selv, eller man kan bede de 3 rejsebureauer, som Regionen har indkøbsaftaler med, om at planlægge og bestille den ønskede rejse.

Med en såkaldt "positiv-liste" på flyselskaber vil denne skulle kommunikeres ud til Regionens medarbejdere og de 3 rejsebureauer, og både Regionens medarbejdere og rejsebureauerne vil skulle indestå for, at man kun vil benytte flyselskaberne på listen.

"Positiv-listen" vil selvsagt opstille nogle begrænsninger for Regionens medarbejdere, når der skal planlægges en rejse, da kun disse flyselskaber må anvendes. På flyruter, hvor der er flere flyselskaber fra "positiv-listen", vil man kunne vælge blandt disse, men man vil ikke nødvendigvis kunne vælge den billigste rejse. Hvis SAS står på listen, men ikke Ryanair, må medarbejderen vælge den dyre SAS afgang til fx London og fravælge den billige Ryanair afgang.

Hvis medarbejderen skal mellemlande, kan den situation opstå, hvor medarbejderen flyver fra A til B med et "godkendt" flyselskab, men ikke kan komme videre fra B til C, fordi der ikke er godkendte flyselskaber på

denne rute, eller måske må medarbejderen vente flere timer på en afgang fra et godkendt selskab i stedet for at tage den første mulige afgang.

Og hvad gør man i den situation, hvor der slet ikke er godkendte flyselskaber på de flyruter, man har brug for, fx hvis medarbejderen skal rejse rundt i USA, og ingen amerikanske flyselskaber har underskrevet Regionens tro- og love erklæring.

Det synes nærliggende at konkludere, at en såkaldt "positiv-liste" på flyselskaber uundgåeligt vil kunne skabe både nogle økonomiske udfordringer i form af øgede rejseudgifter og øget rejsetid/arbejdstid, men også praktiske udfordringer i forhold til planlægning af rejser.

AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER

Afslutningsvist bemærkes, at Arbejdsretten kommer med en afgørelse den 26. marts 2015, hvor Arbejdsretten tager stilling til, om Ryanair skal have dansk overenskomst eller må henholde sig til de irske overenskomster. Denne afgørelse vil selvsagt være afgørende for Regionens muligheder for at stille krav om arbejdsklausuler. Hvis Arbejdsretten kommer frem til, at Ryanair er berettiget til at have irske overenskomster, kan Regionen naturligvis ikke tilsidesætte dette, heller ikke politisk.