

Byrådsmedlem Poul Erik Skov Christensen har den 10. april 2024 stillet følgende spørgsmål:

I denne artikel (se link nedenfor) er der nogle oplysninger jeg godt kunne tænke mig at få trykprøvet i virkeligheden.

Hvad er det for grupper af arbejdere der skal arbejde med togenes forskellige dele.

Er det vedligeholdelse af togenes dele som de leverende firmaer står for, det kunne være interessant at vide.

Om medarbejderne er organiserede eller er dækket af overenskomst, er der jo faglige regler for håndtering af.

Det er ikke fordi jeg læser arbejderen i hverdagen, det gør jeg faktisk aldrig. Det har nemlig ikke været min erfaring i mit faglige virke, at jeg har kunne tage arbejderen som sandhedsvidne i en række faglige sager. Men ikke desto mindre kunne det være interessant at få afdækket det denne artikel beskriver.

Hvad er fakta?

Måske DSB kunne redegøre for årsagerne til brug af forskellige typer arbejdskraft.?

Og hvilke løn og ansættelses rettigheder medarbejderne har.

Måske spiller EU regler om grænseoverskridende arbejdskraft også ind?

https://arbejderen.dk/fagligt/dsb-vaerksteder-privatiseret-og-solgt-til-tysk-gigant/?fbclid=IwAR1RQOGKIw4hph8c9b9Sa_LFA0RhQjS80qW_Pkyyc-k_EBZ-x2-3KNtZzzI_aem_AUPkXqXDvCxhcUxu6qdm8Ee4MzX0Sw1lqqqNBFFKMRYCKYXrcIjY848n9H2nydIuH-3XCPMXMbA9BoyRrkL4JH7

Svar fra DSB af den 30. april 2024

Den udbudsmodel DSB har valgt for de nye S-tog, er en **Train Service, Support, Spares Agreement (TSSSA)**.

Dette betyder at den vindende leverandør af det rullende materiel samtidig vil have vundet vedligeholdskontrakten. I modellen indgår der dog, at alt arbejde på de førerløse S-tog skal ske med DSB's håndværkere. DSB har valgt denne model for at kunne drage fordel af, både at have en virksomhed (den vindende) der ved mere om togsættene end DSB gør, og at det er DSB's medarbejdere der oplæres og udfører arbejdet på togsættene. Sidstnævnte er gjort som risikominimerende tiltag, i tilfælde af at der efter opstart indtræffer en situation hvor DSB bliver nødt til at hjemtage (insource) arbejdet med vedligehold af togsættene.

Da det er DSB's medarbejdere, er disse ansat hos DSB på de relevante overenskomster (i øjeblikket Dansk Industri) og aflønnes derfor efter danske forhold, og med danske regler, herunder vedr. arbejdstid mv.

Udover den overordnede styring af vedligeholdet er der dog nogle hjørner af arbejdet som gennemføres af den vindende virksomhed. Det drejer sig om garantiarbejde, baglandsarbejde samt reservedelsforsyning.

- For garantiarbejde kan den vindende virksomhed vælge om der skal benyttes egen arbejdskraft eller DSB's Håndværkere. Det er helt normalt i Jernbaneindustrien at garantiarbejde gennemføres af leverandøren.
- Baglandsarbejde er karakteriseret ved at det sker på komponenter der er afmonteret fra togsættet, samt at der typisk kræves yderligere kompetencer og certifikater for at være kvalificeret til vedligeholdet. På dette område tilbyder DSB at den vindende virksomhed kan benytte både egne medarbejdere eller DSB medarbejdere. DSB tilbyder denne fleksibilitet mhp. at give den vindende virksomhed størst mulig fleksibilitet til effektivisering af arbejdet.
- Reservedelsforsyning er udliciteret pga. den stigende kompleksitet for reservedele og den deraffølgende højere frekvens af udgående komponenter.

Den vindende virksomhed er ansvarlig for at opfylde DSB's Code of Conduct og det heri gældende princip om opfyldelse af at arbejdskraft der arbejder i Danmark skal være ansat på vilkår der ikke er ringere end overenskomsterne i Danmark tilsiger.