

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: BS	S.BEH.: CTF
23 JAN. 2007	
S.NR.: 05 / 458 - 7	
ARKIV: 711.7	AVSKRIFTE:

**AVTALE**  
**om**  
**utførelse av persontransport med tog**  
**"TRAFIKKAVTALEN"**

**mellom**  
**SAMFERDSELSDEPARTEMENTET**  
**og**  
**NSB AS**



**SAMFERDSELSDEPARTEMENTET**

6.6.KR

---

1	Begreper .....	5
2	Partene .....	6
3	Hensikt med avtalen, omfang og varighet .....	7
4	Mål med kjøp av persontransport med tog .....	8
5	Forholdet mellom rammeavtalen og årlige kjøpsavtaler .....	9
5.1	Innhold i de respektive avtaler .....	9
5.2	Stortingets samtykke .....	9
5.3	Prosess .....	9
6	Rammeavtalens dokumenter. Tolkingsprinsipper .....	10
7	Partenes representanter og meddelelser .....	11
8	Leverandørens plikter .....	12
8.1	Plikt til å utføre persontransport .....	12
8.2	Samarbeidsplikt overfor Oppdragsgiver og andre påvirkede .....	12
8.3	Plikt i forhold til lover og forskrifter .....	12
8.4	Plikt til å inngå avtaler .....	12
8.5	Plikter i forhold til sammenhengende transportsystem .....	12
8.6	Plikter i forhold til universell utforming og tilgjengelighet .....	13
8.6.1	Generelle plikter i forhold til universell utforming og tilgjengelighet .....	13
8.6.2	Tilgjengelighetsplan .....	13
8.6.3	Samhandling med organisasjoner m.m. ....	13
8.6.4	Salgs-, billetterings- og informasjonssystemer .....	13
8.6.5	Rullende materiell .....	14
8.6.6	Assistanse, opplæring og service .....	14
8.7	Plikter i forhold til trafikkytelsen .....	14
8.7.1	Generelle plikter i forhold til trafikkytelsen .....	14
8.7.2	Rutetilbud .....	15
8.7.2.1	Generelle plikter i forhold til rutetilbudet .....	15
8.7.2.2	Nattog .....	15
8.7.2.3	Matetrafikk .....	15
8.7.2.4	Fjerntrafikk .....	15
8.7.2.5	Regiontrafikk .....	16
8.7.2.6	InterCity-trafikk .....	16
8.7.2.7	Nærtrafikk .....	16
8.7.2.8	Annen trafikk .....	16
8.7.3	Pålitelighet .....	16
8.7.4	Trygghet .....	17
8.8	Plikter i forhold til rullende materiell .....	17
8.8.1	Grunnleggende krav .....	17
8.8.2	Operative krav til materiell .....	18
8.8.3	Krav til oppgraderinger av materiell .....	18
8.8.4	Krav til nyanskaffelser .....	18
8.9	Plikter i forhold til rapportering .....	18
9	Oppdragsgivers plikter .....	19
9.1	Plikt til å betale vederlag .....	19

9.2	Plikt til å tilrettelegge .....	19
9.3	Plikt til å utlevere informasjon .....	19
10	Restverdisikring .....	20
11	Takster .....	22
11.1	Takstsystem og takster .....	22
11.1.1	Oppdragsgivers rett til å pålegge endringer i takster .....	22
11.1.2	Norm for takster .....	22
11.1.3	Takstsamarbeid .....	22
11.1.4	Takster og billett kategorier .....	22
11.2	Sosiale rabatter .....	22
11.2.1	Oppdragsgivers rett til å pålegge sosiale rabatter .....	22
11.2.2	Rabattsatser .....	23
11.3	Takstregulering .....	23
11.3.1	Takstøkning .....	23
11.3.2	Takstreduksjon .....	23
12	Infrastruktur og sportilgang .....	24
13	Underleveranser .....	25
14	Endringer .....	26
14.1	Endringsformer .....	26
14.2	Oppdragsgivers rett til å pålegge endringer .....	26
14.3	Leverandørens rett og plikt til å foreslå endringer .....	26
14.4	Produksjonsendringer som utelukkende berører stoppmønster .....	26
14.5	Ordinære endringer i Leveransen .....	27
14.5.1	Virkeområde .....	27
14.5.2	Grunnlaget for endringsordre .....	27
14.5.3	Endringsordre .....	27
14.5.4	Leverandørens plikt til å varsle endringsanmodning .....	27
14.5.5	Oppdragsgivers svarplikt .....	28
14.5.6	Twist om oppfyllelse av varselplikt og svarplikt .....	28
14.5.7	Plikt til å utføre endringsarbeid .....	28
14.6	Vesentlige endringer .....	28
15	Mislighold .....	29
15.1	Informasjonsplikt .....	29
15.2	Mangel .....	29
15.3	Utbedring .....	29
15.4	Prisavslag .....	29
15.5	Dagbøter .....	30
15.6	Delvis heving .....	30
15.7	Erstatning .....	30
16	Force majeure .....	32
17	Økonomiske forhold .....	33
17.1	Vederlaget .....	33
17.2	Leverandørens inntekter .....	33
17.3	Betaling .....	34
17.4	Effektiviseringskrav .....	34

17.5	Ytelsesavhengig vederlag .....	34
18	Særlige forhold .....	35
18.1	Konsekvenser av utbygging av dobbeltspor Sandnes – Stavanger .....	35
18.2	Togtilbudet på Ofotbanen .....	35
18.3	Personellsituasjonen .....	36
19	Overdragelse av rettigheter og plikter .....	37
20	Konfidensialitet .....	38
21	Tvister .....	39
20.1	Forhandlinger .....	39
20.2	Voldgift .....	39
21	Forholdet til bakgrunnsretten .....	40
22	Underskrift og datering .....	41

## 1 Begreper

Begrep	Forståelse
Pålitelighet	Samlebetegnelse for kombinasjonen av Punktlighet, Regularitet og forutsigbarhet i forhold til endringer i ruteproduksjonen.
Punktlighet	Mål på i hvor stor grad togene som kjøres gjør det etter oppsatte rutetider i rutetabellen.  Med punktlig tog menes tog som verken er for tidlig eller forsinket. Et forsinket tog, er et tog som har faktisk ankomst mellom 3 eller 5 og 30 minutter etter oppsatt ankomsttid til endestasjon eller angitt punkt for underveismåling av punktlighet.
Regularitet	Mål på i hvor stor grad planlagt produksjon gjennomføres, angir i prosent antallet gjennomførte avganger i forhold til antall planlagte avganger i henhold til fastsatt ruteplan.  Med innstilt tog menes en togavgang som ikke kjøres på hele strekningen, eller en togavgang som er mer enn 30 minutter forsinket til endestasjon.
Enkeltbillett	Gjelder for én reise mellom a og b. Retningsavhengig.
Periodebillett	Ubegrenset antall reiser mellom a og b innenfor en klart definert tidsperiode. Retningsuavhengig.
Månedsbillett	Periodebillett som er gyldig en måned frem i tid fra startdato.
Ordinær pris	Standard voksen pris som også er utgangspunkt for beregning av sosiale rabatter.
Sosial rabatt	Rabatt med sosialt formål, som gis til definert målgruppe.
Universell utforming	Universell utforming betyr at alle produkter, byggverk og uteområder som er i alminnelig bruk, skal utformes på en slik måte at alle mennesker skal kunne bruke dem på en likestilt måte så langt det er mulig uten spesielle tilpasninger eller hjelpemidler.

## 2 Partene

Den 22.01.2007 ble denne Trafikkavtalen inngått mellom staten v/  
Det Kongelige Samferdselsdepartement, org. nr. 972 417 904 som Oppdragsgiver  
og  
NSB AS, org. nr. 984 661 177 som Leverandør.

### **3 Hensikt med avtalen, omfang og varighet**

Gjennom Soria Moriaerklæringen er det besluttet at Regjeringen ikke skal legge flere persontrafikk-strekninger innen jernbane ut for konkurranse.

Denne avtalen er en videreføring av eksisterende avtaleforhold mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS.

Gjennom denne avtalen forplikter NSB AS seg til å drive persontransport med tog på de strekninger som omtales i Trafikkavtalen med Bilag, på de betingelser og vilkår, og mot det vederlag, som fremgår av denne avtalen.

Samferdselsdepartementet forplikter seg gjennom denne avtalen til, på denne avtalens vilkår, å betale NSB AS for å yte persontransporttjenester i den grad og det omfang som følger av Trafikkavtalen.

Avtalen skal bidra til å sikre at målene beskrevet i punkt 4 oppnås.

Unntatt fra denne retten er driften av togtilbudet på Gjøvikbanen, som er tildelt selskapet NSB Anbud AS.

Avtalen gjelder for perioden 1.1.2007 t.o.m. 31.12.2010.

## 4 Mål med kjøp av persontransport med tog

Målene for kjøp av persontransport med tog skal være retningsgivende for Leverandørens og Oppdragsgivers oppfyllelse av de plikter og krav som er nedfelt i denne avtalen, og Oppdragsgivers oppfølging av Leverandørens plikter og kravoppfyllelse.

Det overordnede målet med kjøp av persontransport med tog er å få et langsiktig samfunnsøkonomisk effektivt, universelt utformet og likeverdig togtilbud, med en god transportstandard, som er til nytte for befolkningen og næringslivet, og som reduserer avstandsulemper og bidrar til velfungerende regioner. Gjennom dette skal kjøpet bidra til funksjonelle og robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Viktige delmål med kjøpet er å oppnå at transporttilbudet skal være et konkurransedyktig togtilbud for pendlere, bidra til tilgjengelighet til servicesentra både i og utenom rush, bidra til å binde regioner og landet sammen, være pålitelig og oppleves som sømløst (enkelt).

Ut fra produktenes funksjon er betoningen av delmålene ulik for de ulike grupper av togprodukter. Vektleggingen av de ulike delmålene for togproduktene fremkommer av krav omtalt i punkt 8.7.2.



## 5 Forholdet mellom rammeavtalen og årlige kjøpsavtaler

### 5.1 Innhold i de respektive avtaler

Rammeavtalen er flerårig og inneholder de sentrale prinsipper for statens kjøp av persontransport med tog fra Leverandøren, krav til togtilbudet som skal ytes i hele avtaleperioden samt det vederlaget Oppdragsgiver skal betale Leverandøren hvert år i avtaleperioden som kompensasjon for å innfri Oppdragsgivers krav. Endringer i rammeavtalen skal avtales skriftlig og nedfelles i de årlige kjøpsavtaler.

Den årlige kjøpsavtalen skal inneholde avtalt togproduksjon, avtalt vederlag, endringer i rammeavtalen og andre særlige forhold som gjelder for det enkelte år.

Bilag E Mal for årlig kjøpsavtale er disposisjonen for en årlig kjøpsavtale.

### 5.2 Stortingets samtykke

Samferdselsdepartementet påtar seg de årlige forpliktelsene på vegne av staten gjennom de årlige kjøpsavtalene, med forbehold om Stortingets samtykke.

### 5.3 Prosess

Forhandlingsprosessen om den årlige kjøpsavtalen skal søkes harmonert med Jernbaneverkets ruteplanprosess. Partene skal innlede forhandlingene om den årlige kjøpsavtalen senest i januar måned. Togtilbudet i den årlige kjøpsavtalen skal om mulig være ferdigforhandlet før Leverandøren innmelder sitt endelige behov for ruteleier til Jernbaneverket i slutten av mai måned.

Forhandlingene om den årlige kjøpsavtalen skal starte ved at Partene drøfter eventuelle endringer som grunnlag for Oppdragsgivers utarbeidelse av spesifisering av endringer, jf. aktivitet 0 i Underbilag D-1. Forslag til endringer skal sendes på høring til berørte fylkeskommuner.

Spesifisering av endringer skal danne utgangspunkt for Leverandørens utarbeidelse av pristilbud på aktuelle endringer, jf. punkt 14.5.2. Pristilbudet er utgangspunktet for forhandlinger i forkant av at Oppdragsgiver utsteder endringsordre og den endelige utformingen av årlig kjøpsavtale.

## 6 Rammeavtalens dokumenter. Tolkningsprinsipper.

Trafikkavtalens dokumenter er dette dokumentet og følgende Bilag med underbilag:

- Bilag A Ruteproduksjon
- Bilag B Rapportering
- Bilag C Takster
- Bilag D Beregning av pristilbud ved endringer
- Bilag E Mal for årlig kjøpsavtale
- Bilag F Avtalt vederlag for de enkelte år
- Bilag G Prosedyrer for beregning av ytelsesavhengig vederlag
- Bilag H Prosedyrer for fastsettelse av årsaker til innstillinger

I tilfelle av motstrid mellom bestemmelser i dette dokumentet og Bilagene skal bestemmelsene i dette dokumentet gis forrang. Det anses ikke som motstrid at Bilagene inneholder særlige løsninger begrunnet i behovet ved enkelte togprodukter.

## 7 Partenes representanter og meddelelser

Hver av Partene skal utpeke en representant til å representere ham i spørsmål om Trafikkavtalen. Dersom ikke annet er meddelt skriftlig, kan representanten forplikte parten i alle saker i anledning Trafikkavtalen.

Alle meddelelser, herunder varsler og krav, i forbindelse med Trafikkavtalen skal, med mindre annet er særlig avtalt, fremsettes skriftlig til adressene nedenfor. Meddelelser regnes som fremkommet når den skriftlige meddelelsen er kommet frem til den annen Part.

Oppdragsgivers adresse:  
Det Kongelige Samferdselsdepartement  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Leverandørens adresse:  
NSB AS  
Prinsens gate 7-9  
0048 Oslo

Meddelelsen skal betegnes Meddelelse, inneholde referanse til Trafikkavtalen, være datert og fortløpende nummerert.

## **8 Leverandørens plikter**

### **8.1 Plikt til å utføre persontransport**

Leverandøren plikter å utføre rutegående persontransport med tog på de strekninger som fremkommer i Bilag A Ruteproduksjon. Leveransen omfatter alt som er nødvendig for å oppfylle Trafikkavtalen selv om det ikke uttrykkelig er nevnt.

Leveransen skal oppfylle de krav og spesifikasjoner som følger av Trafikkavtalen. Er ikke kvalitetskrav til utførelse angitt i Trafikkavtalen, gjelder minimum slike kvalitetskrav som er vanlige for tilsvarende arbeid.

### **8.2 Samarbeidsplikt overfor Oppdragsgiver og andre påvirkede**

Leverandøren plikter innenfor rammen av Trafikkavtalen å samarbeide med Oppdragsgiver og andre som utfører arbeid som påvirkes av og påvirker Leverandørens utførelse av Leveransen, og innrette seg i forhold til disse slik at aktiviteter knyttet til Leveransen kan utføres rasjonelt og effektivt.

Leverandøren skal ha et aktivt samarbeid med regionale myndigheter med henblikk på utvikling av et sammenhengende kollektivtilbud regionalt, jf. punkt 8.5, basert på et program for hver region som bidrar til lokal tilstedeværelse og aktiv deltagelse i utvikling av regionen.

### **8.3 Plikt i forhold til lover og forskrifter**

Leverandøren skal holde seg informert om og overholde de til enhver tid gjeldende lover, forskrifter, krav, pålegg og instruksjoner fra offentlige myndigheter som er av betydning for Leveransen og for Leverandørens virksomhet. Leverandøren skal uten ugrunnet opphold skriftlig varsle Oppdragsgiver dersom han mener at Trafikkavtalen er i strid med lover, forskrifter, krav, pålegg eller instruksjoner fra offentlige myndigheter.

Leverandøren skal inneha de tillatelser og godkjenninger som er nødvendige for å utføre Leveransen, herunder lisens og sikkerhets sertifikat, godkjenning av materiell, og godkjenning av transportvilkår. Oppnåelse og opprettholdelse av tillatelser og godkjenninger skjer for Leverandørens regning.

### **8.4 Plikt til å inngå avtaler**

Leverandøren skal for egen regning inngå de avtaler som er nødvendige for å utføre persontransport i henhold til Trafikkavtalen.

### **8.5 Plikter i forhold til sammenhengende transportsystem**

Leverandøren kan inngå takstsamarbeid med andre etter punkt 11.1.3.

Leverandøren skal legge til rette for et sammenhengende transportsystem gjennom å søke samarbeid om informasjon, billettering, billettsystemer, takstsystemer og stasjonsutvikling med andre berørte aktører.

Leverandøren skal bidra til god samordning med fylkeskommunen, eller det organet som håndterer fylkeskommunens kjøp av kollektivtransport, om ruteplanleggingen og rutesamordning, herunder knutepunktutvikling for kollektivtrafikk. Leverandøren skal gå i dialog med fylkeskommunen om justering av stoppmønsteret dersom dette kan gi et samlet sett bedre kollektivtilbud. Samarbeidet skal videre omfatte gjensidig utveksling av trafikkstatistikk for planleggingsformål.

## **8.6 Plikter i forhold til universell utforming og tilgjengelighet**

### **8.6.1 Generelle plikter i forhold til universell utforming og tilgjengelighet**

Leverandøren skal utforme togproduktene på en måte som gjør at flest mulig skal kunne benytte dem på en ordinær og likeverdig måte.

Leverandøren skal, ved planlegging og gjennomføring av persontransporten, ta hensyn til prinsippene fastsatt i Stortingsmelding nr. 40 (2002 – 2003) Nedbygging av funksjonshemmende barrierer.

### **8.6.2 Tilgjengelighetsplan**

Leverandøren skal ha en tilgjengelighetsplan som et verktøy for kontinuerlig oppfølging og utvikling av tilgjengelighet for alle brukergrupper. Planen skal revideres årlig.

Tilgjengelighetsplanen skal som minimum inneholde en beskrivelse av Leverandørens mål for tilgjengelighet, kartlegging av tilgjengeligheten, kartlegging av nødvendige tiltak for å bedre tilgjengeligheten, prioritering av tiltakene og system for oppfølging av måloppnåelse.

### **8.6.3 Samhandling med organisasjoner m.m.**

Leverandøren skal delta i "Kontaktgruppen for funksjonshemmede på tog" jf. Stortingsmelding nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 punkt 6.3.3.

Leverandøren skal presentere forhold som er relevante for universell utforming for Kontaktgruppen og innhente gruppens vurdering forut for at større investeringsbeslutninger tas. Det samme gjelder utforming av salgs-, billetterings- og informasjonssystemer etter punkt 8.6.4.

Leverandøren skal utnevne en representant for selskapet som skal være kontaktpunktet mot Kontaktgruppen og organisasjoner som representerer mennesker med funksjonsnedsettelse.

Leverandøren skal fremme de reisendes behov overfor Jernbaneverket og lokale myndigheter i spørsmål knyttet til tilgjengelighet/universell utforming.

### **8.6.4 Salgs-, billetterings- og informasjonssystemer**

Leverandøren skal sikre at de reisende før reisen, på en enkel måte, kan søke informasjon om eventuelle begrensinger i tilgjengelighet ved den enkelte avgang og holdeplass.

For tog som har plassreservering skal det i rimelig grad være mulig å få bestilt plass til passasjerer med spesielle funksjonsnedsettelse.

Leverandøren skal arbeide aktivt med å øke graden av tilgjengelighet i salgs-, billetterings- og informasjonssystemer som selskapet allerede har, eller som det er besluttet å investere i før ikrafttredelse av denne avtale, hvis disse løsningene ikke ivaretar prinsippene om universell utforming. Nye salgs-, billetterings- og informasjonssystemer, som det besluttes å investere i etter ikrafttredelse av denne avtale, skal ivareta prinsippene om universell utforming.

Det skal være mulig å kjøpe standardbillett om bord i alle tog.

### **8.6.5 Rullende materiell**

Materiell skal være utformet slik at flest mulig skal kunne benytte toget på en ordinær og likeverdig måte.

Leverandøren skal gjennomføre og fremlegge en tilgjengelighetsanalyse ved oppgraderinger eller nyanskaffelser.

### **8.6.6 Assistanse, opplæring og service**

Personale som kommer i kontakt med reisende og publikum skal ha den nødvendige opplæring for å bidra til at flest mulig skal kunne benytte tilbudet på en ordinær og likeverdig måte, herunder, men ikke begrenset til, opplæring om møtet med mennesker med funksjonsnedsettelse, hjelpemidler og annet utstyr, løfteteknikker og ledsagerteknikker.

Leverandøren skal arbeide for å sikre tilgang til tilstrekkelig antall ergonomisk utformede lånerullestoler i togproduktene.

Personalet skal ta hensyn til passasjerer med spesielle behov og deres hjelpemidler.

## **8.7 Plikter i forhold til trafikkytelsen**

### **8.7.1 Generelle plikter i forhold til trafikkytelsen**

Leverandøren skal utføre persontransporten i henhold til denne avtale med skinnegående togmateriell.

Leverandøren skal tilpasse togproduktene til de lokale markedsforhold og målene med kjøp av det enkelte togprodukt.

Leverandøren skal samordne ruteproduksjonen for togproduktene slik at ruteproduksjonen gir en mest mulig optimal betjening av markedet gjennom tilpasning av kjøretid og stoppesteder, jf. punkt 8.5. Større endringer i stoppstrukturen skal forelegges berørte fylkeskommuner, jf. punkt 14.4.

Leverandøren skal kontinuerlig overvåke driften og utbedre uregelmessigheter og feil uten ugrunnet opphold.

## **8.7.2 Rutetilbud**

### **8.7.2.1 Generelle plikter i forhold til rutetilbudet**

Leverandøren skal sikre et rutetilbud i samsvar med kravene i Trafikkavtalen og Bilag A Ruteproduksjon. Rutetilbudet skal være samordnet med annen kollektivtrafikk i samsvar med punkt 8.5. Leverandøren skal bestille ruter i samsvar med Jernbaneverkets retningslinjer for ruteplanarbeidet og de kravene som er satt av Oppdragsgiver. Endringer i rutetilbudet avtales mellom Partene i henhold til bestemmelsene i punkt 14.

Leverandøren kan foreta nødvendige mindre rutetilpasninger i høytider og på helligdager. Større endringer skal forelegges Oppdragsgiver. Oppdragsgiver avgjør hvorvidt tilpasningen skal gjennomføres.

Gjennom hele avtaleperioden skal Leverandøren for hvert togprodukt opprettholde eller øke den totale setekapasiteten per time sammenlignet med setekapasiteten ved inngangen til avtaleperioden jf. Underbilag B-1, med mindre Oppdragsgiver krever Leveransen endret i samsvar med punkt 14.

I ytterkanten av driftsdøgnet kan avganger samkjøres.

### **8.7.2.2 Nattog**

Det primære formålet med nattogtilbudet er å binde regioner og landet sammen.

Leverandøren skal tilby nattog med sovekupé på strekningene Oslo – Bergen, Oslo – Stavanger, Oslo – Trondheim og Trondheim – Bodø som beskrevet i Bilag A Ruteproduksjon, nr. 1.

### **8.7.2.3 Matetraffikk**

Det primære formålet med matetraffikk er å sikre en sømløs tilgang til hovedtransportnettet.

Leverandøren skal tilby matetraffikk på Arendalslinja og Raumabanen.

Ruteproduksjonen i matetraffikken skal gi en best mulig forbindelse til gjennomgående tog på hovedstrekningen det mates til og fra. Antall avganger på matebanen skal være som angitt i Bilag A Ruteproduksjon, nr. 1.

### **8.7.2.4 Fjerntrafikk**

Det primære formålet med fjerntrafikktilbudet er å binde regioner og landet sammen.

Leverandøren skal tilby fjerntrafikk på strekningen Bodø – Trondheim.

Tilbudet skal omfatte minst ett gjennomgående dagtog i hver retning per dag. Totalt skal Leverandøren produsere minst 1 240 000 togkm. på strekningen Bodø – Trondheim i tillegg til nattogene og nærtrafikken på strekningen Lerkendal – Steinkjer, jf. Bilag A Ruteproduksjon, nr. 1.

### **8.7.2.5 Regiontrafikk**

Det primære formålet med regiontrafikken er å bidra til tilgjengelighet til servicesentra i og utenfor rush. Derneft skal togtilbudet være et konkurransedyktig alternativ for pendlere samt bidra til å binde regioner sammen.

Leverandøren skal tilby regiontrafikk på strekningene Oslo – Kristiansand, Kristiansand – Stavanger, Trondheim – Storlien (Meråkerbanen), Trondheim – Røros/Oppdal, Hamar – Røros, Narvik – Riksgrensen (Ofotbanen), Voss – Myrdal (Vossebanen) og vintertilbud på strekningen Flåm - Myrdal i forhold til spesifisert antall avganger i Bilag A Ruteproduksjon, nr. 1.

Togene skal betjene stasjoner og holdeplasser som angitt i Bilag A Ruteproduksjon, nr. 7. I løpet av avtaleperioden kan Leverandøren presentere endringer i stoppmønster jf. punkt 14.4.

### **8.7.2.6 InterCity-trafikk**

Det primære formålet med InterCity-trafikk er at toget skal være et konkurransedyktig alternativ for pendlere. Derneft skal togtilbudet binde regioner sammen og bidra til tilgjengelighet til servicesentra i og utenfor rush.

Leverandøren skal betjene IC-trafikk i henhold til Bilag A Ruteproduksjon nr. 2.

Tilbudet skal betjene stasjoner og holdeplasser som angitt i Bilag A Ruteproduksjon, nr. 7. Rushtidstog kan ha færre stopp.

I løpet av avtaleperioden kan NSB presentere løsninger med færre stopp for grunnrutetog for departementet, jf. punkt 14.4.

### **8.7.2.7 Nærtrafikk**

Det primære formålet med nærtrafikk er at toget skal være et konkurransedyktig alternativ for pendlere og bidra til tilgjengelighet til servicesentra i og utenfor rush.

Leverandøren skal betjene nærtrafikk i henhold til Bilag A Ruteproduksjon nr. 3-6.

Tilbudet skal betjene stasjoner og holdeplasser som angitt i Bilag A Ruteproduksjon, nr. 7. Rushtidstog kan ha færre stopp.

I løpet av avtaleperioden kan NSB presentere løsninger med færre stopp for grunnrutetog for departementet, jf. punkt 14.4.

### **8.7.2.8 Annen trafikk**

Oppdragsgiver og Leverandøren har inngått særskilte avtaler om grenseoverskridende trafikk på Meråkerbanen og mellom Oslo og Stockholm. Reglene i denne avtalen gjelder også for slik trafikk, så fremt ikke annet følger av de respektive avtalene.

### **8.7.3 Pålitelighet**

Leverandøren skal søke å oppnå en høy grad av pålitelighet gjennom sin planlegging og drift.



Leverandøren skal sørge for at den operatørvhengige punktligheten ikke blir dårligere enn avtalt punktlighetsnorm per togprodukt. Med operatørvhengig punktlighet menes antall gjennomførte avganger i rute i forhold til antall planlagte avganger i henhold til fastsatt ruteplan, fratrukket det antall forsinkelser som skyldes feil som Leverandøren ikke har ansvar for slik det er angitt i punktlighetsrapporter fra Jernbaneverket.

Punktligheit måles per togprodukt. 90 % av togene per togprodukt skal ankomme maksimalt 3 minutter forsinket til endestasjon for togprodukter under gruppene InterCity-trafikk og nærtrafikk og maksimalt 5 minutter forsinket til endestasjon for alle andre togprodukter.

Leverandøren skal ha en operatørvhengig regularitet på minimum 99 prosent pr. termin pr. togproduktgruppe. Med operatørvhengig regularitet menes antall gjennomførte avganger i forhold til antall planlagte avganger i henhold til fastsatt ruteplan, fratrukket det antall innstillinger som skyldes forhold som Leverandøren ikke har ansvar for. Leverandøren anses ansvarlig for alle innstillinger som Jernbaneverket har påført årsakskode 81, 82, 83, 84 og 85 i Jernbaneverkets periodiske rapporter om regularitet, dersom ikke Leverandøren har fremsatt og opprettholdt innsigelse i henhold til Bilag H Prosedyrer for fastsettelse av årsaker til innstillinger. Dersom Leverandøren har opprettholdt slik innsigelse, har Oppdragsgiver bevisbyrden for at Leverandøren er ansvarlig for innstillingen. Partene kan ikke fremme bevis eller innsigelser som ikke er fremmet i prosessen etter Bilag H Prosedyrer for fastsettelse av årsaker til innstillinger.

Leverandøren skal sørge for at de reisende raskt varsles ved avvik fra ordinær ruteplan. Leverandøren skal sette opp alternativ transport ved driftsforstyrrelser, uansett årsak til innstillingen. Alternativ transport er all transport Leverandøren skaffer passasjerene innen rimelig tid, herunder, men ikke begrenset til, andre ordinære avganger i dette tidsrommet.

#### **8.7.4 Trygghet**

Leverandøren skal sørge for at personalet om bord i togene har tilstrekkelig kunnskap om når og hvordan vaktelskap og politi skal tilkalles.

### **8.8 Plikter i forhold til rullende materiell**

#### **8.8.1 Grunnleggende krav**

Materiellet med alle tekniske systemer, utrustning og vedlikeholdsopplegg skal være godkjent av norske myndigheter og tilfredsstillende alle relevante krav.

Materiellet skal bidra til at Leverandøren kan oppfylle de krav som stilles til den transporttjenesten som skal ytes under avtale om offentlig kjøp. Materiellet skal også bidra til at Leverandøren kan oppfylle kravene til ruteproduksjon på en kostnadseffektiv måte.

Leverandøren skal levere Oppdragsgiver en overordnet disponeringsplan for materiellet og planer for hver materielltype som viser behov for oppgraderinger, nyinvesteringer og utfasinger de neste 10 år, samt gi en årlig oppdatering på status i forhold til planen.

Oppdragsgiver er kjent med at det, etter Leverandørens oppfatning, er behov for nytt nærtrafikkmateriell i perioden 2012 – 2013, for å opprettholde en tilstrekkelig standard på

togtilbudet og utnytte ny kapasitet i infrastrukturen. Eventuelle investeringer må vurderes tidlig i rammeavtaleperioden.

### **8.8.2 Operative krav til materiell**

Materiellet skal være egnet til å betjene hovedmarkedet det benyttes i med tilstrekkelig komfort for passasjerene.

Togene skal oppleves som rene av passasjerene.

Materiellet skal vedlikeholdes på en forskriftsmessig måte og på en slik måte at livssyklus kostnadene til materiellet blir minimert. Materiellet skal også vedlikeholdes på en slik måte at passasjerene opplever det som sikkert og godt vedlikeholdt (ingen mangler, synlige skader, tagging eller annet hærverk).

Leverandøren skal praktisere nulltoleranse mot hærverk. Togene skal ikke gå lenger i drift enn nødvendig med synlige ødeleggelser, tagging eller hærverk.

### **8.8.3 Krav til oppgraderinger av materiell**

Ved oppgraderinger skal Leverandøren tilstrebe at materiellet i større grad enn tidligere bidrar til å oppnå de overordnede politiske målsettingene med transporttjenesten. Ved oppgraderinger skal det også i tilbørlig grad tas hensyn til miljø og tilgjengelighet for alle brukergrupper.

Dersom Leverandøren ønsker at Oppdragsgiver gir restverdisikring for investeringen, må prosedyrene i punkt 10 følges.

### **8.8.4 Krav til nyanskaffelser**

Ved nyanskaffelser skal materiellet være i samsvar med de overordnede politiske målsettingene med transporttjenesten, jf. blant annet punkt 4 jf. punkt 1.

Dersom Leverandøren ønsker at Oppdragsgiver gir restverdisikring for investeringen, må prosedyrene i punkt 10 følges.

## **8.9 Plikter i forhold til rapportering**

Leverandøren plikter å rapportere den informasjon som er nødvendig for SD til å vurdere hvorvidt Leveransen er kontraktsmessig og hvorvidt målene med kjøpet nås, for at SD skal kunne ta stilling til endringer, beregne effekter av avtalt incentivsystem samt kunne svare ut generelle spørsmål som offentligheten har interesse av.

Leverandøren skal rapportere til Oppdragsgiver om den løpende driften av togtilbudene som kjøpes gjennom denne Trafikkavtalen og andre forhold i samsvar med de krav til rapportering som stilles i Trafikkavtalen og Bilag B Rapportering. Rapporteringen skal være Oppdragsgiver i hende innen de fastsatte tidsfrister. Rapporteringen skal være basert på ensartede definisjoner gjennom hele avtaleperioden og det skal fremgå hva som er årsaken dersom data ikke er sammenlignbare over tid.

## **9 Oppdragsgivers plikter**

### **9.1 Plikt til å betale vederlag**

Oppdragsgiver plikter å betale vederlag til Leverandøren i samsvar med punkt 17.

### **9.2 Plikt til å tilrettelegge**

Oppdragsgiver plikter å legge til rette for at Leverandøren kan oppfylle sine plikter etter Trafikkavtalen.

Oppdragsgiver plikter uten ugrunnet opphold å varsle Leverandøren om forhold Oppdragsgiver forstår har betydning for Leverandørens oppfyllelse av avtalen.

### **9.3 Plikt til å utlevere informasjon**

Oppdragsgiver plikter å utlevere de opplysningene og spesifikasjoner som Oppdragsgiver besitter og som er nødvendige som grunnlag for Leverandørens oppfyllelse av avtalen, med mindre opplysningene er omfattet av taushetsplikt.

## 10 Restverdisikring

Oppdragsgiver garanterer at rullende materiell skal anvendes til togproduksjon i Norge ut den økonomiske levetiden for den aktuelle investeringen, dersom materiellet har de nødvendige godkjenninger fra Statens jernbanetilsyn. Restverdisikringen gjelder kun investeringer som har bokført verdi pr. objekt på 1 million kroner eller mer ved dato for utløp av denne avtale.

Når det gjelder nytt rullende materiell eller rullende materiell det foretas større oppgraderinger av, gis restverdisikring kun dersom Oppdragsgiver skriftlig har akseptert at restverdisikring gis for en bestemt investering etter følgende prosedyre:

1. Minimum 5 måneder før investeringsbeslutning må tas, skal Leverandøren gi Oppdragsgiver et investeringsgrunnlag for stillingtaken til investeringen. Investeringsgrunnlaget skal som minimum inneholde:
  - a. Beskrivelse av årsaken til investeringsbehovet, herunder hva det bør investeres i og hva som er investeringens planlagte anvendelsesområde, herunder hvordan investeringen inngår i selskapets investeringsplan for rullende materiell
  - b. Beskrivelse av konsekvenser ved ikke å foreta investeringen som beskrevet
  - c. Beskrivelse av relevante investeringsalternativer med angivelse av overordnede kravspesifikasjoner for investeringsobjektene
  - d. Nåverdiberegning for ulike investeringsalternativer, herunder beregning av forventede livssyklus kostnader for ulike investeringsalternativer
  - e. Analyse av forhold relevante for universell utforming og tilgjengelighet
  - f. anbefalt investeringsalternativ med begrunnelse
  - g. Planlagt prosess for gjennomføring av investeringen, herunder hvordan Leverandøren går frem for å velge en mest mulig standardisert løsning og en løsning som ivaretar prinsippene om universell utforming
  - h. Risikovurdering knyttet til gjennomføring av investeringen
  - i. Underskrift av bemyndiget representant fra Leverandøren
2. Senest 4 måneder før investeringsbeslutningen må tas, skal Oppdragsgiver melde til Leverandøren om dokumentasjonsgrunnlaget vurderes som fullstendig. Vurderes dokumentasjonsgrunnlaget som ufullstendig, skal Leverandøren orienteres umiddelbart om dette.
3. Oppdragsgiver skal gi Leverandøren en tilbakemelding på om Oppdragsgiver tiltrer Leverandørens anbefalte investeringsalternativ. Oppdragsgiver kan foreta de undersøkelser Oppdragsgiver finner nødvendige, under tilbørlig hensyn til Leverandørens behov og forhandlingsposisjon. Oppdragsgiver vil legge vekt på samfunnsøkonomiske betraktninger for investeringsobjektets livssyklus i sine undersøkelser.
4. Dersom investeringen på noe punkt kan pådra Oppdragsgiver økte kostnader eller viser seg å avvike vesentlig fra dokumentasjonen forelagt Oppdragsgiver, skal Oppdragsgiver underrettes umiddelbart. Dersom Leverandøren ikke har inngått bindende avtale om investeringen, kan Oppdragsgiver trekke garantien.

Samferdselsdepartementet skal, som en del av departementets innspill til Regjeringens budsjettkonferanser, anslå omfang av restverdisikringer for neste budsjettår. Leverandøren må derfor varsle Oppdragsgiver om mulige investeringer det kan være aktuelt å kreve restverdisikring for i forkant av de respektive budsjettkonferanser.

Hvis Leverandøren ikke kan anvende rullende materiell omfattet av restverdisikringen på regningssvarende måte for å oppfylle forpliktelser under denne avtale, skal Leverandøren ikke kunne motsette seg at Oppdragsgiver gjør det rullende materiellet tilgjengelig for andre trafikkutøvere. Leverandøren skal i en slik situasjon ha full kompensasjon for alle kostnader og eller tap Leverandøren måtte ha i forbindelse med at materiellet gjøres tilgjengelig for andre.

Dersom rullende materiell omfattet av restverdigaranti likevel ikke blir anvendt, plikter Leverandøren på Oppdragsgivers anmodning å iverksette avbøtende tiltak for å redusere kostnader eller tap som følge av dette. Slike tiltak kan være salg eller utleie. Minimum 4 måneder før tiltak iverksettes, skal Leverandøren gi Oppdragsgiver et avhendingsgrunnlag for stillingtaken til avbøtende tiltak. Avhendingsgrunnlaget skal som minimum inneholde:

- a. Oversikt over hvilke objekter som foreslås avhendet
- b. Forslag til type avhending med angivelse av økonomiske konsekvenser
- c. Redegjørelse for hvilke undersøkelser som ligger bak forslaget til avhending.

Ved tap, beregnet som negativ differanse av inntekter fratrukket bokført verdi for objektet på avhendingstidspunktet, skal tapet deles slik at Leverandøren og Oppdragsgiver bærer hhv 25 % og 75 %. Ved gevinst, beregnet som positiv differanse av inntekter fratrukket bokført verdi for et objekt, tilkommer hele gevinsten Leverandøren.

## **11 Takster**

### **11.1 Takstsystem og takster**

#### **11.1.1 Oppdragsgivers rett til å pålegge endringer i takster**

Leverandøren skal endre takster og takstbestemmelser og innføre sosiale rabatter dersom Oppdragsgiver krever det.

Krav om endring av takster, takstbestemmelser eller innføring av rabatter fremsettes som krav om endring etter punkt 14.

Oppdragsgiver har en varslingsfrist for å fremsette krav om endringer på 4 måneder.

#### **11.1.2 Norm for takster**

Leverandøren skal følge norm beskrevet i Statens vegvesen, "Håndbok 206 Elektronisk billettering" for aldersgrenser som brukes i transportvilkår og takstbestemmelser samt for definisjon av kundekategorier.

#### **11.1.3 Takstsamarbeid**

Leverandøren kan inngå takstsamarbeid med tredjepart.

Virkinger av eventuelle takstdifferanser er et forhold mellom Leverandøren og vedkommende part, jf. punkt 17.2. Det skal i alle takstsamarbeidsavtaler fremkomme at Leverandørens avtale med Oppdragsgiver er en nettoavtale.

Leverandøren skal holde Oppdragsgiver løpende orientert om eksisterende og eventuelt planlagt takstsamarbeid med tredjepart.

#### **11.1.4 Takster og billett kategorier**

Leverandøren skal videreføre de takster som gjelder for ordinær pris enkeltbillett og ordinær pris månedsbillett på de enkelte relasjoner ved utgangen av 2006 inntil takstregulering kan foretas etter punkt 11.3.

### **11.2 Sosiale rabatter**

#### **11.2.1 Oppdragsgivers rett til å pålegge sosiale rabatter**

Leverandøren skal tilby de sosiale rabatter som Oppdragsgiver til enhver tid krever.

Krav om endring av sosiale rabatter fremsettes som krav om endring etter punkt 14.

Oppdragsgiver har en varslingsfrist for å fremsette krav om endringer på 4 måneder.

## 11.2.2 Rabattsatser

Leverandøren skal tilby kundegruppene barn og honnør rabatt på 50 % av ordinære enkeltbillettpriser.

Leverandøren skal tilby studenter 40 % rabatt av ordinære priser på månedsbillett. Dette er i henhold til de betingelser som gjelder for togreiser ved utgangen av 2006.

Leverandøren tilbyr rabatter av ordinære enkeltbillettpriser til militære og sivile vernepliktige etter avtale med henholdsvis Forsvarsdepartementet og Justis- og politidepartementet.

## 11.3 Takstregulering

### 11.3.1 Takstøkning

Leverandøren kan foreta takstøkninger ved nytt avtaleår. Partene kan kreve forhandlinger om endringer i året dersom spesielle forhold skulle tilsi det.

Reguleringen av takstene pr. år skal ikke overstige prognose for KPI-JAE avtaleåret pr. 1. juli foregående år + 1 % i gjennomsnitt. Unntaksvis kan taksten for enkelte relasjoner økes med noe mer enn gjennomsnittet. Taksten for en enkelt relasjon kan uansett ikke økes årlig med mer enn 6 prosentpoeng utover gjennomsnittlig økning.

Takster for ordinær pris enkeltbillett og ordinær pris periodebilletter dokumenteres som beskrevet i Bilag C Takster. Sosiale rabatter omfattet av denne avtalen, skal være en avtalt funksjon av disse.

Leverandøren skal kunne foreslå endringer som avviker fra bestemmelsene ovenfor, herunder endringer i prinsippet for takstfastsettelse, jf. punkt 14.3.

Format for dokumentasjon av takstendringen fremgår av Bilag C Takster.

### 11.3.2 Takstreduksjon

Leverandøren kan til enhver tid foreta takstreduksjon. Takster kan dog ikke settes ned på en slik måte at dette øker behovet for kompensasjon fra Oppdragsgiver på kort eller lang sikt.

Oppdragsgiver kan pålegge takstreduksjoner gjennom krav om endring etter punkt 14.

## 12 Infrastruktur og sportilgang

Departementet er kjent med betydningen av Jernbaneverkets leveranser, som er regulert i Sportilgangsavtalen, for Leverandørens evne til å produsere togtilbud for de reisende. Departementet har fokus på Jernbaneverkets leveranser i styringsdialogen med Jernbaneverket og legger til grunn at Jernbaneverket skal arbeide kontinuerlig for høy leveranse kvalitet.

Leverandøren skal søke sportilgang etter de regler som følger av forskrift og bestemmelser fastsatt av Jernbaneverket.

Rettigheter og plikter ved tilgang til spor og annen infrastruktur følger i sin helhet av de regler og avtaler som regulerer tilgangen, og kan ikke søkes etter bestemmelsene i denne avtale. Det samme gjelder erstatningsforpliktelser.

Partene har ikke regress etter denne avtale for erstatning eller kostnader utredet med grunnlag i Sportilgangsavtalen eller regelverk for adgang til infrastruktur.



### 13 Underleveranser

Leverandøren har rett til å engasjere underleverandører til å oppfylle Trafikkavtalen.

Leverandøren skal på forespørsel gi Oppdragsgiver en oppdatert liste over underleverandører som brukes til å oppfylle Trafikkavtalen. Oppdragsgiver kan kreve innsyn i avtaler med underleverandører.

Leverandøren skal bare benytte seg av underleverandører som er skikket for oppgaven og som driver virksomheten i henhold til norsk lov.

Leverandøren er fullt ansvarlig for utførelsen av deler av Leveransen som utføres av underleverandører på samme måte som om han selv stod for utførelsen.

Jernbaneverket anses ikke som underleverandør i henhold til denne Trafikkavtale for leveranse av jernbaneinfrastruktur. Likt med jernbaneinfrastruktur regnes Jernbaneverkets formidling av kjørestrom. For alle andre avtaler om leveranse mellom Leverandøren og Jernbaneverket anses Jernbaneverket som underleverandør.

Selv om Leverandøren ikke er ansvarlig for manglende leveranse fra Jernbaneverket etter foregående ledd, fritar ikke dette Leverandøren fra plikten til å iverksette avbøtende tiltak for egen regning etter denne avtale, jf. punkt 8.7.3.

## 14 Endringer

### 14.1 Endringsformer

Følgende endringer kan gjøres gjeldende etter denne avtale

- produksjonsendringer som utelukkende berører stoppmønster, jf. punkt 14.4
- ordinære endringer i Leveransen, jf. punkt 14.5
- vesentlige endringer, jf. punkt 14.6

### 14.2 Oppdragsgivers rett til å pålegge endringer

Oppdragsgiver har rett til å pålegge endringer av Leveransen.

Endringer kan gå ut på at Leverandøren skal yte noe i tillegg til eller i stedet for det opprinnelige avtalte, at Leveransens omfang, karakter, kvalitet, art, utførelse eller tidspunkt skal endres, eller at avtalte ytelser skal utgå.

Dersom endringen sammen med eventuelle tidligere endringer medfører en vesentlig endring i Leveransens karakter, kan en av partene kreve reforhandling etter punkt 14.6. Når det gjelder endring i omfang av ruteproduksjon, som er en sentral del av Leveransen, anses

- +/- 20 % over hele rammeavtaleperioden
- +/- 10 % fra ett år til et annet
- +/- 50 % for ett bestemt togprodukt over hele avtaleperioden
- +/- 30 % for ett bestemt togprodukt fra ett år til et annet

for å være vesentlig.

Leverandøren plikter å omstille seg til endrede krav til ytelsen på en mest mulig effektiv måte. Kostnadsbesparelser som følge av at Oppdragsgiver frafaller krav skal i sin helhet tilfalle Oppdragsgiver.

### 14.3 Leverandørens rett og plikt til å foreslå endringer

Leverandøren har rett og plikt til å fremsette forslag om endringer der dette er nødvendig for å kunne overholde lover, forskrifter, krav, pålegg eller instruksjoner fra offentlige myndigheter, for å avverge skade eller fare for skade, eller for å bidra til en mer rasjonell eller effektiv utførelse av Leveransen.

### 14.4 Produksjonsendringer som utelukkende berører stoppmønster

Leverandøren skal ha god dialog med berørte fylkeskommuner om endringer i stoppmønster, jf. punkt 8.5.

Leverandøren kan iverksette endringer i stoppstruktur slik denne er beskrevet i Bilag A Ruteproduksjon, nr. 7, etter egen vurdering der slike endringer ikke på annen måte påvirker innholdet i avtalen (vederlag, Leveransen og andre bestemmelser). Ved større endringer i stoppmønster, må Leverandøren, etter forutgående dialog, dokumentere skriftlig klarering fra berørte fylkeskommuner.

Med større endringer menes i denne sammenheng fjerning av stoppesteder innenfor enkeltprodukt.

Endring i stoppmønster kan iverksettes fra førstkomende ruteterminskifte etter at Leverandøren har sendt Oppdragsgiver Meddelelse om endringen etter punkt 7.

Produksjonsendringen skal beskrives i de kommende årlige kjøpsavtalene.

## **14.5 Ordinære endringer i Leveransen**

### **14.5.1 Virkeområde**

Reglene om ordinære endringer i Leveransen kommer til anvendelse ved endringer i Leveransen som ikke er å anse som vesentlige.

### **14.5.2 Grunnlaget for endringsordre**

Før endring bestilles ved utstedelse av endringsordre kan Oppdragsgiver kreve et overslag over hvilke konsekvenser endringen vil ha for vederlaget og for Leveransen for øvrig. Oppdragsgiver kan, der dette er relevant, kreve at det igangsettes prosedyre for å avgi pristilbud på endringer i togtilbudet. Prosedyre for å avgi pristilbud på endringer i togtilbudet fremgår av Bilag D Beregning av pristilbud ved endringer. Prosedyren starter med at Oppdragsgiver legger frem spesifisering av ønsket endring for Leverandøren.

### **14.5.3 Endringsordre**

En endringsordre skal være skriftlig, betegnet "Endringsordre" og angi at det kreves en endring. Endringsordren skal gis som en Meddelelse etter punkt 7. Endringsordre skal inneholde en beskrivelse av hva endringen går ut på og hva som har forårsaket den.

Leverandøren skal uten ugrunnet opphold etter at endringsordren er mottatt, sende Oppdragsgiver en bekreftelse på overslaget eller pristilbudet som er gitt i henhold til punkt 14.5.2, eventuelt utarbeide en oversikt over hvilke virkninger endringen vil ha for vederlaget og Leveransen for øvrig, hvis Oppdragsgiver ikke tidligere har bedt om overslag eller pristilbud. De virkningene som ikke er fastsatt i endringsordren skal fastsettes skriftlig i et tillegg til endringsordren og dette skal til sammen utgjøre grunnlaget for utarbeidelse av den årlige kjøpsavtalen. For øvrig gjelder Leverandørens forpliktelser i henhold til rammeavtalen også for endringer med mindre annet er avtalt.

### **14.5.4 Leverandørens plikt til å varsle endringsanmodning**

Dersom instruks, arbeidsbeskrivelser, spesifikasjoner, beregninger eller lignende som Leverandøren mottar, etter hans oppfatning inneholder endringer, skal han uten ugrunnet opphold varsle Oppdragsgiver dersom han vil påberope dette. Gjør han ikke det, taper han retten til å gjøre gjeldende at vedkommende arbeid utgjør en endring. Det samme gjelder dersom Leverandøren mottar pålegg fra offentlig myndighet om å utføre arbeid som etter hans oppfatning utgjør en endring.

Varsel skal gis som en Meddelelse etter punkt 7.

#### **14.5.5 Oppdragsgivers svarplikt**

Når Oppdragsgiver mottar varsel fra Leverandøren skal han uten ugrunnet opphold og senest innen 30 virkedager enten utstede endringsordre eller skriftlig avslå Leverandørens anmodning. Dersom anmodningen avslås skal Oppdragsgiver enten samtidig eller uten ugrunnet opphold skriftlig begrunne hvorfor arbeidspålegget etter hans oppfatning ikke utgjør en endring. Dersom Oppdragsgiver ikke besvarer Leverandørens varsel innen 30 virkedager skal pålegget anses som en endring gitt ved endringsordre.

#### **14.5.6 Tvist om oppfyllelse av varselplikt og svarplikt**

Hvis en part ønsker å gjøre gjeldende at den andre part har varslet eller svart for sent, må han gjøre det skriftlig og uten ugrunnet opphold etter at han har mottatt varsel eller svar. Gjør han ikke det, skal varselet eller svaret anses å være gitt i tide.

#### **14.5.7 Plikt til å utføre endringsarbeid**

Hvis Oppdragsgiver avslår Leverandørens anmodning om endringsordre, plikter Leverandøren å utføre det omtvistede endringsarbeidet med mindre Oppdragsgiver pålegger Leverandøren å utsette dette inntil det er avklart om det foreligger en endring eller ikke.

### **14.6 Vesentlige endringer**

Ved vesentlig endringer av Leveransen kan hver av partene kreve reforhandling av Trafikkavtalen.

Dersom instruks, arbeidsbeskrivelser, spesifikasjoner, beregninger eller lignende som Leverandøren mottar, etter hans oppfatning inneholder vesentlige endringer av Leveransen eller endringer i forhold ikke omfattet av punkt 14.5, skal han uten ugrunnet opphold varsle Oppdragsgiver dersom han vil påberope seg rett til reforhandling.

Krav om reforhandling skal være skriftlig, betegnet "Krav om reforhandling" og angi at det kreves reforhandling. Krav om reforhandling skal gis som en Meddelelse etter punkt 7.

Reforhandling skal foretas ut fra prinsippet om at Leverandøren verken skal tjene eller tape på endringen. Leverandøren kan beregne seg vederlag for økt produksjon i samsvar med punkt 17.

Forhandlingene starter med at den part som ønsker endringen gjennomført, presenterer bakgrunnen for og hensikten med endringen. Leverandøren skal dernest beskrive alle relevante konsekvenser av endringen (konsekvenser for vederlag, Leveransen og andre bestemmelser i denne avtalen). Partene skal deretter søke å komme frem til en omforent løsning.

Prosedyrene i Bilag D Beregning av pristilbud ved endringer gjelder tilsvarende, så langt de passer.

## 15 Mislighold

### 15.1 Informasjonsplikt

Dersom en Part er forhindret, eller har grunn til å tro at han vil bli forhindret, fra å oppfylle sine forpliktelser etter Trafikkavtalen, skal Parten straks varsle den annen Part. Varslet skal angi årsak til hindringen og skal så vidt mulig angi når ytelsen kan gjennomføres samt opplysninger om hvordan hindringen skal utbedres, jf. punkt 15.3. Tilsvarende gjelder dersom det må antas å påløpe ytterligere mislighold etter at første varsel er gitt.

### 15.2 Mangel

Det foreligger mangel dersom Leveransen eller en del av Leveransen ikke er i samsvar med Trafikkavtalens krav.

### 15.3 Utbedring

Leverandøren skal på eget initiativ rette mangel han oppdager, selv om mangelen ikke er oppdaget eller påpekt av Oppdragsgiver.

Leverandøren har rett og plikt til å utbedre mangler som er påpekt av Oppdragsgiver slik at Leverandørens Leveranse til enhver tid er i samsvar med Trafikkavtalens krav, dersom mangelen lar seg utbedre. Oppdragsgiver kan kreve at Leverandøren skal gi melding om de utbedringer han tar sikte på å utføre, samt tidspunktet for utbedringen.

I særlige tilfeller kan Leverandøren etter nærmere avtale med Oppdragsgiver foreta utbedring med transportmiddel som fraviker kravene til materiell som fremgår av punkt 8.7.1 og 8.8.1 annet ledd.

Leverandøren skal dekke kostnadene ved utbedringen, herunder, men ikke begrenset til, utgifter til konstatering av mangelen og andre utgifter som er en direkte og nødvendig følge av mangelutbedringen.

Dersom utbedring ikke må foretas umiddelbart, skal Oppdragsgiver sette en rimelig frist for Leverandørens utbedring. Dersom utbedring ikke er foretatt innen den fastsatte frist, eller mangelen ikke lar seg utbedre, kan Oppdragsgiver kreve prisavslag, dagbot eller partiell heving etter punktene 15.4, 15.5 og 15.6.

### 15.4 Prisavslag

I stedet for å kreve utbedring etter punkt 15.3, kan Oppdragsgiver kreve prisavslag. Det samme gjelder der Oppdragsgiver krever utbedring, men hvor Leverandøren ikke kan foreta utbedring, ikke foretar utbedring innen en rimelig frist eller bare foretar delvis utbedring.

Prisavslagets størrelse fastsettes på grunnlag av den reduksjon av Leveransens verdi som mangelen representerer. Prisavslaget skal dog minst svare til den høyeste verdien av den besparelse Leverandøren har oppnådd som følge av at utførelsen ikke er kontraktsmessig eller som følge av at utbedringen ikke er foretatt.

I stedet for forholdsmessig prisavslag etter forrige ledd, kan Oppdragsgiver kreve stipulert prisavslag (bot) på kroner 10 000 for hver innstilt avgang som Leverandøren har ansvar for dersom regularitetsmålet pr. togproduktgruppe angitt i punkt 8.7.3 ikke nås. Slikt prisavslag (bot) kan først kreves fra det tidspunkt nytt system for registrering av avvik er implementert hos Jernbaneverket som beskrevet i Bilag H Prosedyrer for fastsettelse av årsaker til innstillinger og tidligst fra 1. januar 2008.

Dersom Leverandøren ikke setter inn alternativ transport ved en innstilling, beregnes prisavslag (bot) lik 3 ganger prisavslag (bot) for innstilt avgang etter forrige ledd. Prisavslag (bot) for manglende alternativ transport kan kreves uavhengig av om Leverandøren er ansvarlig for innstillingen etter punkt 8.7.3. Prisavslaget (bot) for manglende alternativ transport kan kreves selv om regularitetsmålet i punkt 8.7.3 nås.

Stipulert prisavslag (bot) etter tredje ledd kan ikke kreves for ekstraordinært innstilt tog, så fremt den delen av strekningen som kjøres er over 80 % av den totale strekningen. Det samme gjelder der Leverandøren innstiller avganger for å normalisere driftssituasjonen ved følgeforsinkelser Leverandøren ikke er ansvarlig for.

Oppdragsgiver må kreve prisavslag (bot) for innstilt avgang etter tredje og fjerde ledd innen 21 dager etter at Oppdragsgiver har mottatt rapport som angir regularitet.

### **15.5 Dagbøter**

Dersom Leverandøren ikke rapporterer i henhold til Trafikkavtalen, jf. punkt 8.9 og Bilag B Rapportering, kan Oppdragsgiver kreve dagbot pr. kalenderdag som Leverandøren er i mislighold med rapportering. Dagboten løper frem til misligholdet opphører.

Dagboten fastsettes til 0,02 % av årlig kontraktssum. Ved rapportering i forbindelse med opphør eller delvis heving av avtalen settes dagboten til 0,1 % av årlig vederlag.

Ved særskilt rapportering etter punkt 8.9 første ledd kan Oppdragsgiver kreve dagbøter fra den frist partene blir enige om.

### **15.6 Delvis heving**

Dersom Leverandørens betjening av en strekning eller et tilbud er mangelfull på en slik måte at det representerer vesentlig brudd på denne forpliktelsen, kan Oppdragsgiver erklære delvis heving av avtalen for denne strekningen eller dette tilbudet.

Ved delvis heving tas trafikkering av den aktuelle strekning eller betjening av det aktuelle tilbudet ut av Trafikkavtalen, uten at Leverandøren har krav på kompensasjon eller dekning av omstillingskostnader eller andre kostnader knyttet til det aktuelle tilbudet eller opphøret av kjøpsforpliktelsen.

### **15.7 Erstatning**

Hver av Partene kan kreve erstattet ethvert påregnelig tap som kan tilbakeføres til mislighold, med mindre den misligholdende Part kan godtgjøre at han ikke var skyld i misligholdet.

Dersom misligholdet beror på en underleverandør som Parten benytter for helt eller delvis å oppfylle sine forpliktelser etter Trafikkavtalen, er Parten bare fri for ansvar dersom også underleverandør ville vært fritatt i henhold til første avsnitt i dette punktet.

Oppdragsgiver kan ikke kreve erstatning i den grad Leverandøren svarer dagbot eller det er gitt prisavslag for forholdet.

Erstatning for skade eller tap som relaterer seg til annet enn kontraktsgjenstanden, kan ikke kreves med mindre det er utvist grov skyld, dersom ikke annet følger av annet grunnlag. Det samme gjelder tap som følge av minsket eller bortfalt produksjon eller omsetning (driftsavbrudd), og annet konsekvenstap.

Erstatning for skade i forbindelse med tilgang til infrastruktur reguleres av Sportilgangsavtalen mellom Leverandøren og Jernbaneverket.

## 16 Force majeure

Dersom det inntreffer ekstraordinære og upåregnelige omstendigheter, som krig, opprør, naturkatastrofe m.m., kan den av Partene som er rammet påberope force majeure. Den Part som vil påberope seg force majeure skal gi den annen Part varsel om dette uten ugrunnet opphold.

Ingen av Partene skal anses for å ha misligholdt en forpliktelse etter Trafikkavtalen i den utstrekning han kan godtgjøre at overholdelse av den er blitt forhindret på grunn av force majeure. Den rammede Parts forpliktelser suspenderes så lenge den ekstraordinære situasjonen varer. Den annen Parts motytelse suspenderes i samme tidsrom.

Hver av Partene dekker sine kostnader forbundet med den ekstraordinære situasjonen. Partene plikter i tilfeller av force majeure uten ugrunnet opphold å informere om forhold som antas å være av betydning for den annen Part. Partene plikter å medvirke til å begrense virkningen av force majeure.

Oppdragsgiver kan i tilfeller av force majeure pålegge Leverandøren å iverksette tiltak for å begrense skadevirkningene av force majeure situasjonen, herunder pålegg om å opprettholde trafikken med alternative transportmidler. Kostnader Leverandøren har ved iverksetting av avhjelpstiltak skal dekkes av Oppdragsgiver. Det skal gjøres fradrag for besparelser Leverandøren har som følge av at Trafikkavtalens forpliktelser suspenderes i force majeure perioden.



## 17 Økonomiske forhold

### 17.1 Vederlaget

Leverandøren mottar vederlag fra Oppdragsgiver som fullt og helt oppgjør for Leveransen. Vederlaget består av en fast del samt en ytelsesavhengig del, jf. punkt 17.5.

Vederlaget skal gi dekning for kostnadene ved å produsere det avtalte togtilbudet, samt en rimelig fortjeneste. Avtalt vederlag for de enkelte år av Trafikkavtalen, herunder en angivelse av de kostnader som er basis for vederlaget, fremgår av Bilag F Avtalt vederlag for de enkelte år og er dekkende i forhold til prinsippet i første setning. Vederlaget kan kun endres i den grad produksjonen endres eller dersom vederlaget justeres i tråd med bestemmelser i denne avtalen.

Vederlaget er i norske kroner (NOK) og dekker alle offentlige avgifter ved Trafikkavtalens inngåelse. Endringer i valutakurs etter inngåelse av Trafikkavtalen gir ikke rett til tillegg eller fradrag i vederlaget.

Både det faste vederlaget samt størrelsen på det ytelsesavhengige vederlaget justeres den 1. januar hvert år, første gang 1. januar 2008, i henhold til en vektet prisindeks bestående av 50 % prognose for KPI-JAE avtaleåret pr 1. juli foregående år og 50 % prognostisert vekst i årslønn i følge statsbudsjettet for det enkelte avtaleår.

Vederlaget justeres som følge av eventuelle endringer i Leveransen.

Endres offentlige gebyrer og avgifter som Leverandøren i henhold til Trafikkavtalen skal betale etter at Trafikkavtalen er inngått, skal det faste vederlaget justeres som følge av endringen dersom endringen er vesentlig. Vederlaget skal justeres uten tillagt merverdiavgift eller påslag for indirekte kostnader, risiko og fortjeneste. Krav om justering fremsettes skriftlig innen 2 måneder etter at endringen inntrådte.

Tilsvarende gjelder ved vesentlige endringer i priser eller vilkår for leveranser fra Jernbaneverket når Leverandøren ikke har faktisk eller rettslig mulighet til å velge en annen leverandør enn Jernbaneverket, eller Leverandøren ikke har mulighet til å produsere tjenesten. Slik rett til justering av vederlaget gjelder likevel ikke for Jernbaneverkets formidling av kjørestrom.

### 17.2 Leverandørens inntekter

Leverandøren har markeds- og inntektsansvaret og beholder alle billettinntektene fra de reisende innenfor de rammene for fastsetting og regulering av takster som er fastsatt i punkt 11.

Eventuelle avtaler om billettsamarbeid skal ikke medføre økte forpliktelser for Oppdragsgiver, herunder økt vederlag til Leverandøren, eller redusert Leveranse.

Eventuelle andre inntekter fra persontransport med tog for de togprodukter som er angitt i Bilag A Ruteproduksjon, herunder reklameinntekter, tilfaller Leverandøren i sin helhet.

### **17.3 Betaling**

Det totale årlige faste vederlaget som er fastsatt i punkt 17.1, fremgår av Bilag F Avtalt vederlag for det enkelte år. Fast vederlag utbetales i like store deler månedlig på den første virkedagen i måneden.

Ytelsesavhengig vederlag beregnes etterskuddsvis for hele året og utbetales innen den første virkedagen i den tredje måneden i det påfølgende år. Ytelsesavhengig vederlag forfaller dog ikke før rimelig tid etter at Oppdragsgiver har mottatt tilstrekkelig grunnlag for å beregne vederlaget.

Er det påløpt dagbot, eller har Oppdragsgiver andre krav som følger av Leverandørens mislighold, kan Oppdragsgiver holde tilbake så mye av betalingen at det dekker det spesifiserte kravet. For øvrig plikter Oppdragsgiver å betale uomtvistede krav innen de fastsatte betalingsfrister.

Dersom Oppdragsgiver ikke betaler Leverandøren vederlag ved forfall, skal Oppdragsgiver betale forsinkelsesrente i henhold til lov av 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling.

### **17.4 Effektiviseringskrav**

Leverandøren skal effektivisere produksjonen under Trafikkavtalen.

En andel av effektiviseringen skal komme Oppdragsgiver til gode ved at kjøpsbeløpet reduseres med 3 % pr. år utover den effektivisering som lå innbakt i de priser som lå til grunn for Leverandørens pristilbud. Årlig effektivisering er inkludert i avtalt årlig vederlag i Bilag F Avtalt vederlag for de enkelte år.

### **17.5 Ytelsesavhengig vederlag**

Deler av vederlaget er ytelsesavhengig.

Bilag G Prosedyrer for beregning av ytelsesavhengig vederlag angir de nærmere regler for ytelsesavhengig vederlag.

## 18 Særlige forhold

### 18.1 Konsekvenser av utbygging av dobbeltspor Sandnes – Stavanger

I løpet av avtaleperioden vil det pågå utbyggingsarbeider på strekningen Sandnes – Stavanger og mot slutten av anleggsperioden, ventelig i 2. og 3. kvartal i 2009, vil banestrekningen stenges for 6 måneder, jf. St.prp. nr. 1 (2006-2007). Som det fremgår av St.prp. nr. 1 (2005-2006) skal eventuelle direkte og dokumenterbare merkostnader som påføres trafikktøverne, som følge av en lengre togfri periode, belastes prosjektet. Kompensasjonen er et unntak fra alminnelig praksis om ikke å dekke slike kostnader. Partene er enige om å legge etterfølgende bestemmelser til grunn ved håndteringen av konsekvensene av den nevnte 6 måneders stengningen:

Oppdragsgiver opprettholder sine krav til ruteproduksjon i stengningsperioden.

Leverandøren skal tilby et attraktivt alternativt transporttilbud, herunder tilstrekkelig setekapasitet og komfort, på en mest mulig kostnadseffektiv måte. Ved utforming av det alternative transporttilbudet skal Leverandøren søke samarbeid med fylkeskommunen. Leverandøren har krav på inntektene fra den alternative transporten.

Leverandøren skal søke å minimere konsekvensene for de reisende av at ruteproduksjonen må skje med alternativ transport, blant annet ved å sørge for å ha gode løsninger for å informere publikum og de reisende før og under reisen samt ha betydelig fokus på regularitet og punktlighet. Transporttilbud i tråd med det som er nevnt i dette punkt, anses å oppfylle trafikkavtalens krav.

Det legges til grunn at økninger i kostnader ved å produsere det resterende togtilbudet veies opp av besparelser ved å trafikere en kortere strekning. Det legges videre til grunn at Oppdragsgivers vederlag ikke påvirkes av stengningen.

Direkte dokumenterbare kostnader som er nødvendige for å etablere et alternativt transporttilbud i stengningsperioden, skal belastes staten v/ Jernbaneverket etter forhåndsavtale mellom Leverandøren og Jernbaneverket. Departementet deltar i prosessen med å komme frem til slik avtale

Samferdselsdepartementet har til intensjon at trafikktilbudet på Jærbanen skal økes etter åpning av dobbeltsporet. Det er avsatt inntil 41 mill. kr. innenfor rammen til en slik økning. Eventuell bestilling av økt produksjon på Jærbanen som følge av åpning av dobbeltspor vil være en vesentlig endring etter punkt 14.6.

### 18.2 Togtilbudet på Ofotbanen

Kjøp av persontransporttjenester på Ofotbanen er lagt inn i avtalen med 7,5 mill. kr. årlig, frem til ruteterminskifte sommeren 2008. Oppdragsgiver er kjent med at NSB benytter underleverandør til denne trafikken.

Oppdragsgiver kan ikke kreve prisavslag etter punkt 15.4 tredje ledd for innstilt avgang dersom årsaken til innstillingen er forhold Leverandørens underleverandør svarer for, dersom

Leverandøren har gjort det som er rimelig å forvente for å unngå eller avbøte følgende av at avganger på Ofofbanen innstilles. Det samme gjelder prisavslag for manglende alternativ transport etter punkt 15.4 fjerde ledd.

Dersom Leverandøren underleverandør innstiller trafikken permanent eller for en periode, plikter Leverandøren å sikre et erstatningstilbud. Buss kan benyttes i et slikt tilbud, og anses da som kontraktmessig oppfyllelse.

Leverandøren er ikke forpliktet til å drive persontrafikk på Ofofbanen, eller et erstatningstilbud, etter ruteterminskifte sommeren 2008. Oppdragsgiver kan si opp avtalen dersom Leverandøren velger å betjene rutetilbudet med buss etter denne bestemmelsen, eller som ledd i samordning av trafikken med trafikk på svensk side. Oppsigelse skal gis med minst 1 – ett – års varsel.

Leverandøren kan ikke kreve større vederlag enn nevnt i første ledd for trafikken på Ofofbanen, selv om det er nødvendig å etablere ett annet tilbud enn dagens. Når avtalen om kjøp av persontrafikk på Ofofbanen opphører sommeren 2008, eller dersom Oppdragsgiver sier opp leveransen av persontrafikk på Ofofbanen, skal kjøpsbeløpet reduseres med 7,5 mill. kr pr. år eller forholdsmessig dersom trafikken kun drives deler av år.

### 18.3 Personellsituasjonen

Oppdragsgiver er kjent med at Leverandøren de neste år vil være i en stram bemanningsmessig situasjon hva angår lokomotivførere. Dette vil eventuelt kunne medføre at selskapet ikke vil kunne oppfylle de produksjonskrav som fremgår av Bilag A Ruteproduksjon i en kortere periode. I en eventuell situasjon med mangel på tilstrekkelig tilgang til lokomotivførere, skal Leverandøren prioritere å produsere grunnproduksjonen ("produksjonen som er definert som "dagens" i Bilag A Ruteproduksjon). Vederlaget fra Oppdragsgiver til Leverandøren skal avkortes med "netto offentlig kjøp for tilleggspakken / totalt avtalt togkilometer i tilleggspakken" multiplisert med uproduserte togkilometer, dersom Leverandøren eventuelt ikke kan oppfylle produksjonskravene.

Leverandøren skal imidlertid forsøke å gjøre alle hensiktsmessige tiltak, herunder bidra til tilstrekkelig utdanning av personell, for å unngå en eventuell situasjon der mangel på arbeidskraft må medføre at produksjonskravene i avtalen ikke oppfylles.

## **19 Overdragelse av rettigheter og plikter**

Oppdragsgiver kan helt eller delvis overdra sine rettigheter og plikter etter denne Trafikkavtalen til et annet norsk offentlig organ.

Leverandøren kan bare overdra sine rettigheter og plikter etter Trafikkavtalen etter skriftlig samtykke fra Oppdragsgiver. Samtykke kan ikke nektes uten saklig grunn.

Likt med overdragelse regnes fusjon, fisjon og change of control.  
Rett til vederlag etter denne Trafikkavtalen kan fritt overdras. Slik overdragelse fritar ikke vedkommende part fra hans forpliktelser og ansvar.

## 20 Konfidensialitet

Oppdragsgiver har rett til å offentliggjøre Trafikkavtalen helt eller delvis med de begrensninger som følger av regler om taushetsplikt gitt i lov eller i medhold av lov. Før offentliggjøring finner sted skal Leverandøren gis skriftlig varsel.

## 21 Tvister

### 20.1 Forhandlinger

Tvister mellom Partene i forbindelse med Trafikkavtalen skal søkes løst ved forhandlinger. Inntil en tvist er brakt inn til voldgift, kan hver av Partene be om at det avholdes et tvisteløsningsmøte hvor representanter fra både Oppdragsgiver og Leverandørens ledelse deltar.

Dersom en av Partene har bedt om et slikt møte, kan tvisten ikke bringes inn for voldgift før møtet er avholdt, med mindre slikt møte ikke kan avholdes innen rimelig tid og dette ikke skyldes forhold denne Parten svarer for.

### 20.2 Voldgift

Tvist om gyldigheten eller tolkingen av Trafikkavtalen, og enhver annen tvist som måtte oppstå i forbindelse med Trafikkavtalen som ikke blir løst ved forhandlinger, skal avgjøres ved voldgift i Oslo i henhold til reglene i lov 14. mai 2004 nr. 25 om voldgift.

Hver Part skal utpeke én voldgiftsdommer. De to voldgiftsdommerne skal sammen velge den tredje voldgiftsdommeren som skal fungere som voldgiftsrettens formann. Hvis en Part ikke utpeker en voldgiftsdommer innen 30 dager etter at kravet om voldgift først ble fremsatt, eller dersom de partsoppnevnte voldgiftsdommerne ikke utnevner en tredje voldgiftsmann innen 30 dager etter at den andre partsoppnevnte voldgiftsdommer ble utnevnt, kan hver av partene kreve at den voldgiftsdommer som mangler, oppnevnes av Oslo tingrett.

## 21 Forholdet til bakgrunnsretten

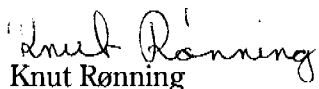
Alminnelige kontraktsrettslige regler, herunder også misligholdsbeføyelser, er anvendelige om ikke annet følger av Trafikkavtalens ordlyd.



## 22 Underskrift og datering

Denne Trafikkavtalen er undertegnet i 2 - to - eksemplarer, hvorav Partene beholder ett eksemplar hver.

Oslo 22.01.2007

  
Knut Rønning  
For Oppdragsgiver

  
Einar Enger  
For Leverandør