

Avtale om sportilgang og bruk av tjenester

1	Partene	4
2	Formål.....	4
3	Virkeområde.....	4
4	Kontraktsdokument og motstrid, henvisninger til Network Statement, og språk.....	6
5	Forholdet mellom AST og Network Statement	6
6	Ikrafttreden og opphør, og endring av AST	6
7	Offentlige krav	6
8	Varslings- og lojalitetsplikt	6
9	Krav til Bane NORs infrastruktur og tjenester	7
9.1	Kategorier tjenester som ytes av Bane NOR som infrastrukturforvalter	7
9.1.1	<i>Den minste pakken med tjenester.....</i>	7
9.1.2	<i>Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse</i>	87
9.1.3	<i>Tilleggstjenester</i>	98
9.1.4	<i>Ekstratjenester.....</i>	9
9.1.5	<i>Felles bestemmelser for tjenester i serviceanlegg, tilleggstjenester og ekstratjenester. 9</i>	
9.1.6	<i>Andre tjenester.....</i>	109
9.1.7	<i>Beslutningsmyndighet for kategorisering av tjenester</i>	10
9.2	Bane NORs myndighet til å fatte beslutninger overfor jernbaneforetaket.....	10
9.3	Infrastrukturens egenskaper	10
9.3.1	<i>Jernbanenettets geografiske omfang.....</i>	10
9.3.2	<i>Beskrivelse av jernbanenettet</i>	10
9.4	Infrastrukturens kvalitet og servicenivå	11
9.4.1	<i>Infrastrukturens kvalitet.....</i>	11
9.4.2	<i>Vedlikehold med mer.....</i>	11
9.4.3	<i>Operativ kontroll.....</i>	1211
9.5	Restriksjoner på trafikken	12
9.5.1	<i>Permanente restriksjoner</i>	12
9.5.2	<i>Midlertidige restriksjoner ved forstyrrelser</i>	12
9.5.3	<i>Restriksjoner som følge av planlagte arbeider.....</i>	12
9.5.4	<i>Andre restriksjoner</i>	1312
9.6	Bane NORs rekvisisjonsrett	1312
9.7	Informasjon om togtrafikk til reisende.....	13
10	Krav til jernbaneforetak og rullende materiell.....	13

10.1	Generelt.....	13
10.2	Vilkår for jernbaneforetaket sin bruk av jernbaneinfrastrukturen	14
10.2.1	<i>Krav til rullende materiell</i>	14
10.2.2	<i>Krav til å følge Bane NORs trafikkregler m.m.</i>	14
10.2.3	<i>Krav til beredskap</i>	14
10.2.4	<i>Krav til transportledelse</i>	15 14
10.2.5	<i>Krav til utdanning og kompetanse hos jernbaneforetakets personell, samt krav til jernbaneforetakets bemanning</i>	15
10.2.6	<i>Miljøvilkår</i>	15
10.2.6.1	Generelt.....	15
10.2.6.2	Oljesøl og lignende	15
10.2.6.3	Støy.....	16 15
10.2.6.4	Utslipp ved stasjonsopphold o.l.	16
10.2.7	<i>Vedlikeholdstilstand på rullende materiell</i>	16
10.2.8	<i>Operativ kontroll</i>	16
10.2.9	<i>Innsyn i jernbaneforetakets interne bestemmelser for togfremføring</i>	17 16
11	Kapasitetsfordeling.....	17 16
12	Ytelsesordning	18 17
13	Priser på og betaling for tjenester.....	18
13.1	Rett til betaling for tjenester	18
13.2	Avgift for den minste pakken med tjenester (infrastrukturavgift), jf. punkt 9.1.1	18
13.3	Avgift for tilgang til og tjenester i serviceanlegg, jf. punkt 9.1.2.....	19 18
13.4	Avgifter for tilleggstjenester og ekstratjenester, jf. punkt 9.1.3 og 9.1.4	20 19
13.5	Andre tjenester, jf. punkt 9.1.6	20 19
13.6	Betaling knyttet til ytelsesordning	20 19
13.7	Fakturering	20 19
13.7.1	<i>Faktureringsrutiner med mer</i>	20 19
13.7.2	<i>Betaling</i>	20
14	Forsikring.....	21 20
15	Hovedbedriftsansvar	21 20
16	Utvexling av trafikkdata og øvrig informasjon.....	22 21
16.1	Trafikkdata og øvrig informasjon	22 21
16.2	Jernbaneforetakets plikt til å utveksle trafikkdata og øvrig informasjon	22 21
16.3	Bane NORs plikt til å utveksle trafikkdata og øvrig informasjon	22 21

16.4	Felles bestemmelser om utveksling av trafikkdata og øvrig informasjon.....	<u>2224</u>
17	Sanksjoner ved kontraktsbrudd	<u>2322</u>
17.1	Kontraktsbrudd som vilkår for bruk av sanksjoner	<u>2322</u>
17.2	Erstatning	<u>2322</u>
17.2.1	<i>Bane NORs ansvar</i>	<u>2322</u>
17.2.2	<i>Jernbaneforetaket sitt ansvar</i>	23
17.2.3	<i>Erstatningens omfang</i>	<u>2423</u>
17.2.4	<i>Regress</i>	<u>2423</u>
17.2.5	<i>Reklamasjon</i>	24
17.2.6	<i>Forholdet til COTIF-loven</i>	24
17.3	Heving.....	24
18	Partsskifte.....	<u>2524</u>
19	Vernetting.....	<u>2524</u>
20	Lovvalg.....	<u>2524</u>

1 Partene

Denne avtalens parter er

Bane NOR SF (Bane NOR)

Adresse: Postboks 4350, 2308 Hamar

Organisasjonsnummer: 917082308

og

[navn på jernbaneforetak] (jernbaneforetaket)

Adresse:

Organisasjonsnummer:

Denne avtalen benevnes heretter som Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST).

2 Formål

Formålet med AST er å regulere forhold av administrativ, teknisk og finansiell art mellom Bane NOR som infrastrukturforvalter på det jernbanenettet som Bane NOR forvalter og det jernbaneforetak som vil drive trafikkvirksomhet (persontransport og/eller godstransport) på denne infrastrukturen, jf. jernbaneforskriften § 10-1.

AST skal bidra til god driftsstabilitet og konkurransekraft for jernbanen, sikker, rasjonell og effektiv trafikkavvikling, ivaretagelse av miljøhensyn, samt effektiv utnyttelse av kapasiteten på jernbanenettet. Det er også et formål at AST skal gi partene incentiver til å oppnå og ivareta disse målsetningene og hensynene.

3 Virkeområde

AST regulerer partenes rettigheter og forpliktelser knyttet til jernbaneforetaket sin bruk av jernbanenettet. AST regulerer også partenes rettigheter og forpliktelser knyttet til jernbaneforetaket sin bruk av de tjenestene Bane NOR til enhver tid tilbyr i forbindelse med drift av jernbanenettet og som faller innenfor jernbaneforskriften kapittel 4.

Med jernbanenettet forstås hele den jernbaneinfrastrukturen som Bane NOR forvalter som infrastrukturforvalter, jf. jernbaneforskriften § 1-~~73~~ bokstav a). Begrepet jernbaneinfrastruktur er definert i jernbaneforskriften § 1-~~73~~ bokstav ~~d~~i) og omfatter ~~elementene~~ nevnt i vedlegg I, hvor det fremgår:

Jernbaneinfrastruktur omfatter følgende anlegg, såfremt disse utgjør en del av banelegemet, men ikke spor innenfor reparasjonsverksteder, depoter og lokomotivstaller samt private sidelinjer og ~~private~~ sidespor:

- sidespor
- grunn

- spor og sporunderlag, særlig fyllinger, skjæringer, dreneringskanaler og grøfter, oppmurede grøfter, kulverter, bekledningsmurer, beplantning for beskyttelse av skråninger osv.; perronger og godsramper, herunder på stasjoner for passasjerer og godsterminaler; gangstier og gangveier; sperremurer, hekker, gjerder; branngater, sporvekselvarmer; sporkryss osv.; snøskjermer
- tekniske strukturer: broer, kulverter og andre overganger, tunneler, overdekkede skjæringer og andre underganger; støttemurer, strukturer for vern mot snøskred, steinras osv.
- planoverganger, herunder sikkerhetsinnretninger for veitrafikken
- overbygning, særlig skinner, rilleskinner og tvangsskinner; jernbanesviller og langsviller, smådeler for spor, ballast inklusive grus og sand; sporveksler og skinnekryss osv.; dreieskiver og skyvebroer (med unntak av slike som er reservert utelukkende for lokomotiver)
- atkomstveier for passasjerer og gods, herunder atkomst via vei og atkomst for gående passasjerer ved ankomst og avreise
- sikkerhets-, signal- og telekommunikasjonsutstyr på fri linje, i stasjoner og skiftestasjoner, herunder anlegg for produksjon, omdanning og fordeling av elektrisk strøm for signalgiving og telekommunikasjon; bygninger for slike installasjoner eller anlegg; sporbremser
- lysanlegg for trafikk- og sikkerhetsformål
- anlegg for omdanning og overføring av elektrisk strøm for togframdrift: understasjoner, forsyningskabler mellom understasjoner og kontakttråder, bæreliner og stolper; tredjeskinne med stolper
- bygninger som brukes av infrastrukturforvalter, herunder en del av anleggene for innkreving av transportkostnader

Som «bygninger som brukes av infrastrukturforvalter» anses blant annet bygg som er fysisk knyttet til drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, herunder reléhus, omformerstasjoner, traktorstaller, stillverk og andre bygninger som er tilpasset kjørevegen.

Bruk av fasiliteter og tjenester som faller utenfor jernbaneforskriften kapittel 4 krever særskilt avtale med Bane NOR. Dette gjelder for eksempel:

- Bruk av bygninger som ikke huser tekniske anlegg som er nødvendig for drift av jernbaneinfrastruktur, som for eksempel stasjonsbygninger unntatt publikumsarealer, servicebygg, servicekiosker og lignende
- Bruk av lagerbygninger, kontorbygninger og næringsbygg av ethvert slag
- Bruk av parkeringsfasiliteter for ansatte og/eller passasjerer
- Jernbaneforetakets togrenhold på stasjoner som ikke er omfattet av punkt 9.1.2 bokstav f), herunder jernbaneforetakets oppsetting av avfallsbeholdere på stasjoner og lignende
- Vakthold og videoovervåkingstjenester
- Andre tjenester som opplistet i Network Statement punkt 5.5.6

4 Kontraktdokument og motstrid, henvisninger til Network Statement, og språk

I tilfeller av motstrid går teksten i dette avtaledokumentet foran teksten i vedlegg.

Ved henvisninger til Network Statement i AST henvises det til innholdet i den til enhver tid gjeldende utgave av Network Statement med mindre annet er sagt.

AST utgis på to språk – norsk og engelsk. ASTs innhold er ment å være det samme på begge språk. Dersom det er meningsforskjeller mellom den norske og den engelske utgaven av AST har den norske teksten forrang.

5 Forholdet mellom AST og Network Statement

Network Statement er ikke en del av AST, med mindre noe annet klart fremgår av AST. En henvisning til særskilte punkter i Network Statement, uten at det i tillegg uttrykkelig fremgår at de aktuelle delene av Network Statement er en del av AST, gjør ikke disse punktene juridisk bindende mellom partene.

6 Ikrafttreden og opphør, og endring av AST

AST gjelder fra det tidspunktet den er signert av begge parter. Hver av partene kan bringe AST til opphør gjennom skriftlig oppsigelse. En oppsigelse får virkning fra det tidspunkt jernbaneforetaket ikke lenger har rett til å fremføre tog i henhold til tildelt ruteleie.

Hvis AST sies opp med begrunnelse i pålegg fra offentlig myndighet eller av sikkerhetsmessige grunner, er oppsigelsesfristen en måned med mindre offentlig myndighet stiller krav om kortere oppsigelsesfrist.

Bane NOR kan endre AST etter å ha gjennomført høring av endringen, og hvor jernbaneforetaket skal ha fått mulighet til å komme med sitt syn på endringen. Ved endring som kun gjelder ett eller flere bestemte jernbaneforetak er det ikke krav om høring, men jernbaneforetak som berøres av endringen skal gis mulighet til å komme med sitt syn på endringen før endringen trer i kraft.

Bane NOR kan uten hensyn til punkt 6 tredje avsnitt foreta endringer av henvisninger og lignende i AST, for å sikre at AST er oppdatert og korrekt. Det er Bane NORs intensjon at slike endringer skal skje i forbindelse med årlig terminskifte, og Bane NOR skal holde jernbaneforetaket informert om slike endringer.

7 Offentlige krav

Partene skal oppfylle ethvert krav i gjeldende lover og forskrifter som gjelder for virksomheten, samt de til enhver tid gjeldende forbud og påbud gitt i medhold av disse.

8 Varslings- og lojalitetsplikt

Partene har gjensidig plikt til å varsle hverandre om forhold som har betydning for oppfyllelse av partenes rettigheter og forpliktelser etter AST, og som partene bør forstå at den annen part har

grunn til å regne med å bli varslet om. -Slik varsling må gis så tidlig som mulig og slik at den annen part gis mulighet til å iverksette tiltak for å hindre eller redusere negative konsekvenser.

Partene har gjensidig plikt til å utveksle sikkerhetsmessige opplysninger som en part må gi den andre parten for å sette den andre parten i stand til å ha kontroll på og redusere risiko som skyldes egen virksomhet, slik at de kan oppfylle krav til sikkerhet som følger av lov eller forskrift, så fremt slik utveksling ikke er i strid med bestemmelser om taushetsplikt i lov eller forskrift. [Det vises også til partenes respektive forpliktelser etter sikkerhetsstyringsforskriften om å ha sikkerhetsstyring som håndterer risiko både fra hverandre og fra tredjeparter, samt forpliktelsene til å samarbeide om håndtering av risiko og å utveksle informasjon om risiko.](#)

Partene har også gjensidig plikt til å varsle hverandre om forhold som er rapporteringspliktig etter forskrift om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med jernbaneulykker og hendelser, så fremt hendelser eller rapporter kan ha betydning for den annen parts virksomhet eller for samspillet mellom trafikkvirksomhet, trafikkstyring og kjørevei, så fremt slik utveksling ikke er i strid med bestemmelser om taushetsplikt i lov eller forskrift.

Før øvrig skal partene lojalt etterleve bestemmelsene i AST.

9 Krav til Bane NORs infrastruktur og tjenester

9.1 Kategorier tjenester som ytes av Bane NOR som infrastrukturforvalter

9.1.1 *Den minste pakken med tjenester*

Jernbaneforetaket har rett til den minste pakken med tjenester som beskrevet i jernbaneforskriften § 4-1.

Den minste pakken med tjenester omfatter følgende:

- a) Behandling av søknader om infrastrukturkapasitet.
- b) Retten til å bruke kapasitet som tildeles.
- c) Bruk av jernbaneinfrastruktur, herunder sporvekslere og sporkryss, og som omfatter spor og forbindelser mellom spor som er nødvendig for å utnytte den tildelte kapasitet.
- d) Trafikkstyring, herunder signalgiving, regulering, ekspedering samt kommunikasjon (jf. punkt 9.1.4 a) og fremskaffelse av informasjon om togtrafikk til jernbaneforetaket.
- e) Bruk av strømforsyningsutstyr for kjørestrøm, der dette er tilgjengelig.
- f) Alle andre opplysninger som er nødvendige for iverksetting eller drift av tjenesten det er tildelt kapasitet for – dette omfatter blant annet elektroniske kunngjøringer, grafiske ruter og trafikkregler som utgis av Bane NOR, dog begrenset til de strekninger vedkommende JBF har tillatelse til å trafikkere.
- f)g) Alle andre opplysninger som er nødvendige for iverksetting eller drift av tjenesten jernbaneforetaket er tildelt kapasitet for. Dette inkluderer ett eksemplar av alle sirkulærer,

~~grafiske ruter, rutebøker og trafikkregler som utgis av Bane NOR, begrenset til de strekninger jernbaneforetaket har tillatelse til å trafikkere.~~

9.1.2 Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse

Jernbaneforetaket har etter søknad rett til tilgang til og tjenester i serviceanlegg som beskrevet i jernbaneforskriften § 4-2.

Jernbaneforetakets rett etter nærværende avtale gjelder kun tilgang til og tjenester i Bane NORs serviceanlegg og omfatter ikke tilgang til og tjenester i serviceanlegg som gis eller drives av andre enn Bane NOR. For tilgang til og tjenester i andres serviceanlegg må jernbaneforetaket henvende seg til innehaveren av serviceanlegget.

Tilgang til spor som Bane NOR forvalter frem til andres serviceanlegg er en del av den minste pakken med tjenester, jf. punkt 9.1.1.

Denne tjenesten Dette punktet omfatter følgende tjenester:

- a) Stasjoner for passasjerer, herunder bygninger og andre anlegg, herunder publikumsarealer. Publikumsarealer omfatter blant annet plattformtak og leskur til alminnelig bruk for de reisende, oppholdsrom, vrimlehaller, venterom og toaletter, samt atkomst til servicebygg, plattformer og parkeringsplasser. Personperronger for av- og påstigning er en del av jernbaneinfrastrukturen etter punkt 9.1.1 bokstav c) og er omfattet av denne (den minste pakken med tjenester), også når personperrong ligger i tilslutning til eller er tilknyttet en stasjon for passasjerer. Det samme gjelder atkomstveier for passasjerer, herunder atkomst for gående passasjerer ved ankomst og avreise, samt sikkerhets- og teknisk utstyr på stasjoner som er knyttet til betjening av jernbaneinfrastrukturen.
- b) Godsterminaler. Godsramper for lastning og lossing av gods er en del av jernbaneinfrastrukturen etter punkt 9.1.1 bokstav c) og omfattes av denne (den minste pakken med tjenester), også når godsrampe ligger i tilslutning til eller er tilknyttet en godsterminal. Det samme gjelder atkomstveier for gods, herunder atkomst via vei.
- c) Skiftestasjoner og skifteanlegg. Sikkerhets- og teknisk utstyr på skiftestasjoner og skifteanlegg er en del av jernbaneinfrastrukturen etter punkt 9.1.1 bokstav c) og omfattes av denne (den minste pakken med tjenester).
- d) Hensettingsspor.
- e) Vedlikeholdsanlegg og andre tekniske anlegg, herunder driftsbanegårder og anlegg hvor det ytes verkstedtjenester. Tjenesten omfatter ikke omfattende vedlikehold av høyhastighetstog eller andre typer rullende materiell som krever særskilte anlegg.
- f) Andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg samt tineanlegg.
- g) Havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet.
- h) Avlastningsanlegg.
- i) Påfyllingsanlegg for drivstoff og forsyning av drivstoff i disse anlegg.

9.1.3 Tilleggstjenester

Dersom Bane NOR yter noen av tjenestene som er beskrevet i jernbaneforskriften § 4-4, skal Bane NOR yte disse til jernbaneforetaket dersom jernbaneforetaket søker om dette.

Tilleggstjenester omfatter følgende:

- a) Kjørestrøm.
- b) Forvarming av passasjertog.
- c) Skreddersydde kontrakter om kontroll av transport av farlig gods eller assistanse til drift av spesialtransport.
- d) Andre tilleggstjenester som opplistet i Network Statement punkt 5.4.

9.1.4 Ekstratjenester

Ekstratjenester er tjenester som beskrevet i jernbaneforskriften § 4-5. Bane NOR er ikke forpliktet til å yte ekstratjenester til jernbaneforetaket, men dersom Bane NOR beslutter å yte en slik tjeneste til noen jernbaneforetak, skal jernbaneforetaket etter søknad ha rett på tjenesten.

Ekstratjenester omfatter følgende:

- a) Adgang til telekommunikasjonsnett. Dette omfatter ikke adgang til telekommunikasjonsnett som benyttes til fremføring av tog (GSM-R) som er en tilgangstjeneste etter punkt 9.1.1 d).
- b) Fremskaffelse av tilleggsopplysninger.
- c) Teknisk kontroll av rullende materiell.
- d) Billettsalg på stasjoner for passasjerer.
- e) Omfattende vedlikeholdstjenester som leveres i vedlikeholdsanlegg beregnet for høyhastighetstog eller andre typer rullende materiell som krever særskilte anlegg.
- f) Andre ekstratjenester som opplistet i Network Statement ~~punkt-punkt~~ [5.5.1-5.5.5](#).

9.1.5 Felles bestemmelser for tjenester i serviceanlegg, tilleggstjenester og ekstratjenester

Jernbaneforetaket sin bruk av tjenestene er regulert av Bane NORs til enhver tid gjeldende standardvilkår. Disse standardvilkårene er vedlagt AST som vedlegg 1.

Bane NOR bestemmer hvilke tjenester som til enhver tid stilles til disposisjon for jernbaneforetaket og kvaliteten på tjenestene, og kan endre tjenestetilbudet eller dagens standard på fasilitetene. Ved endring av tjeneste som stilles til disposisjon for jernbaneforetaket skal Bane NOR skriftlig varsle jernbaneforetaket om endringen senest 9 måneder før denne iverksettes, og en endring kan tidligst iverksettes fra og med påfølgende ruteplanperiode. Det er Bane NORs intensjon å videreføre og videreutvikle de tjenestene som Bane NOR til enhver tid stiller til disposisjon i forbindelse med drift av jernbanenettet.

Bane NOR kan yte tjenester til togselskapene selv eller ved bruk av leverandører.

Jernbaneforetaket har rett til å melde om behov og ønsker til Bane NOR om nye tjenester eller endring av eksisterende tjenester som Bane NOR tilbyr til jernbaneforetaket. Bane NOR er forpliktet til å foreta en saklig vurdering av slike henvendelser fra jernbaneforetaket, men bestemmer på selvstendig grunnlag om slike henvendelser skal imøtekommes.

9.1.6 Andre tjenester

I tillegg til de tjenestene som framgår av punkt 9.1.1 til 9.1.4 (den minste pakken med tjenester, tjenester i serviceanlegg, tilleggstjenester og ekstratjenester) leverer Bane NOR en rekke andre tjenester til jernbaneforetaket. For at jernbaneforetaket skal ha rett til å bruke slike andre tjenester må det følge av særskilt avtale mellom Bane NOR og jernbaneforetaket.

I Network Statement [punkt-punkt 5.65.6](#) er det gitt informasjon om hvilke andre tjenester Bane NOR til enhver tid stiller til disposisjon for jernbaneforetaket. Denne informasjonen utgjør ikke en rettslig bindende forpliktelse for Bane NOR, jf. punkt 5. Det at en tjeneste er benevnt i Network Statement [punkt-punkt 5.5.6](#) innebærer ikke at jernbaneforetaket har krav på at Bane NOR stiller tjenesten til disposisjon for jernbaneforetaket. Bane NOR bestemmer hvilke andre tjenester som til enhver tid skal tilbys til jernbaneforetaket.

9.1.7 Beslutningsmyndighet for kategorisering av tjenester

Bane NOR bestemmer hvordan tjenester skal kategoriseres etter punkt 9.1. En slik beslutning er bindende for jernbaneforetaket så fremt ikke Samferdselsdepartementet eller Statens jernbanetilsyn har bestemt at tjenesten skal kategoriseres på annen måte.

9.2 Bane NORs myndighet til å fatte beslutninger overfor jernbaneforetaket

Bane NOR kan fatte beslutninger som gjelder jernbaneforetaket sin bruk av jernbaneinfrastruktur og de tjenester Bane NOR stiller til disposisjon for jernbaneforetaket, og som jernbaneforetaket er forpliktet til å følge. Bane NORs rett til å fatte beslutninger i medhold av denne bestemmelsen er begrenset til tilfeller som ikke for øvrig er regulert i AST eller på annen måte mellom partene, og gir således ikke Bane NOR rett til å tilsidesette eller å gjøre unntak fra allerede gjeldende bestemmelser. Slike beslutninger må ikke være i strid med krav som følger av lov eller forskrift, ikke innebære forskjellsbehandling av jernbaneforetak, og de må være saklige og forholdsmessige, og begrunnet i de målsetninger og hensyn som AST skal ivareta, jf. punkt 2.

9.3 Infrastrukturens egenskaper

9.3.1 Jernbanenettets geografiske omfang

Jernbanenettets geografiske omfang er beskrevet i Network Statement [punkt-punkt 23.2](#).

9.3.2 Beskrivelse av jernbanenettet

I Network Statement [punkt-punkt 23.3](#) er det gitt en beskrivelse av jernbanenettet, med særlig vekt på følgende:

- a) Nettbeskrivelse, [jf. punkt 3.3.1](#)
- b) Infrastrukturens egenskaper, [jf. punkt 3.3.2](#)
- c) Trafikkstyring- og kommunikasjonssystem, [jf. punkt 3.3.3](#)

Network Statement ~~punkt punkt 23.3~~ er ikke en rettslig bindende forpliktelse for Bane NOR overfor jernbaneforetaket, jf. punkt 5. Det er imidlertid Bane NOR sin intensjon å holde jernbanenettet i overensstemmelse med den ytelsesbeskrivelse som er gitt i Network Statement ~~punktpunkt 23.3~~.

Nettbeskrivelsen gir ikke tilstrekkelig informasjon om infrastrukturens egenskaper for å spesifisere, konstruere eller bygge rullende materiell som er kompatibelt med Bane NORs infrastruktur.

Detaljert beskrivelse av infrastrukturens egenskaper er gitt i Bane NORs tekniske regelverk, jf. Teknisk regelverk 590 (Supplementary information and regulations).

Generelle krav til jernbaneinfrastrukturens utforming følger av jernbaneinfrastrukturforskriften.

9.4 Infrastrukturens kvalitet og servicenivå

9.4.1 *Infrastrukturens kvalitet*

Den jernbaneinfrastruktur som stilles til jernbaneforetaket sin disposisjon skal være i en slik stand at rullende materiell kan fremføres uten å bli påført skade eller unødvendig slitasje.

Jernbaneinfrastrukturen skal videre være i en slik stand at trafikken kan avvikles i samsvar med den til enhver tid gjeldende ruteplan og/eller de til enhver tid gjeldende ruteplanforutsetninger.

Bane NOR er ansvarlig for at feil, mangler eller oppståtte skader på spor, signalanlegg, kontaktledning skal utbedres uten ugrunnet opphold slik at jernbaneforetaket kan gjenoppta planlagt togproduksjon så snart som mulig.

9.4.2 *Vedlikehold med mer*

Bane NOR skal vedlikeholde jernbaneinfrastrukturen i samsvar med jernbaneinfrastrukturforskriften § 2-4. Begrepet «standarder» i § 2-4 første ledd omfatter både standarder og normer. Med begrepet «internasjonale standarder» menes EN-standarder og standarder fra blant annet BS, IEC og UIC.

Bane NOR skal så langt det er mulig søke å koordinere sine vedlikeholds- og oppgraderingsaktiviteter gjennom involvering av jernbaneforetaket med det formål å redusere ulempen for trafikkavviklingen til et minimum.

Bane NOR innestår for at leveransen av infrastrukturytelser omfattet av AST utføres i overensstemmelse med de til enhver tid gjeldende krav til miljø. ~~Bane NOR vil ved hyppig skinnesliping og vedlikehold av spor tilstrebe å minimere strekningsstøy i omgivelsene. Bane NOR vil gjennom preventivt vedlikehold som reprofilering av skinnene tilstrebe å begrense støyutbredelse til omgivelsene.~~

Bane NOR foretar snørydding og andre vinterforanstaltninger på sporanlegg på jernbaneinfrastrukturen i samsvar med sine rutiner og standarder. Det samme gjelder nødvendig vegetasjonsrydding. På områder som omfattes av begrepet jernbaneinfrastruktur slik dette er definert i punkt 3, foretar Bane NOR vintertjeneste, herunder snørydding, strøing, salting og feiing av perrongarealer, adgangsstier, trapper, overganger mellom perronger mv. Det samme gjelder alminnelig renhold av passasjerfasiliteter mv som inngår i denne infrastrukturen, samt vedlikehold av beplantninger og annen arealpleie, herunder ugressbekjempelse, beskjerping mv. Graffiti fjernes eller overmales hurtigst mulig etter at den er konstatert, såfremt det er anledning til det uten sikkerhetsmessige eller tekniske konsekvenser for jernbanedriften.

9.4.3 Operativ kontroll

Jernbaneforetaket kan inspisere Bane NORs jernbaneinfrastruktur ved mistanke om at denne har påført eller kan påføre rullende materiell skade. Inspeksjoner skal i rimelig utstrekning gjennomføres slik at de ikke er til ulempe for Bane NORs eller andre jernbaneforetak sin produksjon, og skje i henhold til bestemmelsen om krav til sikkerhet i vedlegg 1 punkt 4.3.

Jernbaneforetaket kan kreve at Bane NOR uten ugrunnet opphold inspiserer sin egen jernbaneinfrastruktur ved mistanke om at denne har påført eller kan påføre rullende materiell skade.

Hvis inspeksjonen viser at jernbaneinfrastrukturen oppfyller kravene i AST kan Bane NOR kreve at jernbaneforetaket dekker Bane NORs direkte kostnader i forbindelse med inspeksjonen.

Jernbaneforetaket har rett til umiddelbart etter uønsket hendelse å inspisere jernbaneinfrastrukturen for å avdekke årsakene til hendelsen. Inspeksjoner skal i rimelig utstrekning gjennomføres slik at de ikke er til ulempe for Bane NORs eller andre jernbaneforetak sin produksjon.

9.5 Restriksjoner på trafikken

9.5.1 Permanente restriksjoner

Bane NOR har til enhver tid rett til å innføre permanente restriksjoner på trafikken, blant annet slike som beskrevet i Network Statement [punkt 3.4](#)[punkt 6.3](#), som jernbaneforetaket er forpliktet til å følge.

Dersom det er mulig skal jernbaneforetaket varsles før restriksjonen innføres og få mulighet til å uttale seg om restriksjonen.

9.5.2 Midlertidige restriksjoner ved forstyrrelser

Dersom det oppstår forstyrrelser i togtrafikken på grunn av tekniske feil eller ulykker, eller andre nødstilfeller, kan Bane NOR i samsvar med jernbaneforskriften § 10-4 innføre enhver restriksjon på trafikken som Bane NOR måtte finne hensiktsmessig og tjenlig, herunder uten varsel stenge sporet for trafikk umiddelbart. I den grad det er mulig skal Bane NOR likevel varsle jernbaneforetaket om restriksjonen før Bane NOR innfører restriksjonen. Etter restriksjonen er innført, skal Bane NOR så raskt som mulig gi berørte jernbaneforetak skriftlig redegjørelse om grunnlaget for restriksjonen og tiltak som må gjennomføres for at restriksjonen skal opphøre. Bane NOR skal så snart det lar seg gjøre iverksette nødvendig tiltak for å avhjelpe midlertidige restriksjoner. Bane NOR skal også gi informasjon til jernbaneforetaket om forventet varighet og konsekvenser av midlertidige restriksjoner.

Jernbaneforetaket skal oppfylle krav Bane NOR stiller til håndtering av avvikssituasjoner, herunder generelle krav Bane NOR stiller til håndtering av avvikssituasjoner og pålegg Bane NOR gir ved konkrete avvikssituasjoner.

Ved driftsforstyrrelse gjelder for øvrig de prinsipper, prioriteringsregler og retningslinjer for avvikshåndtering som følger av Network Statement [punkt 4.8](#)[punkt 6.3](#).

9.5.3 Restriksjoner som følge av planlagte arbeider

Bane NOR har rett til å innføre restriksjoner ved planlagte vedlikeholds-, visitasjons- og infrastrukturarbeider som på forhånd er innarbeidet i kapasitetsfordelingsprosessen, jf. punkt 11.

9.5.4 Andre restriksjoner

Bane NOR kan også utenom situasjoner som nevnt i punkt 9.5.1 til 9.5.3 innføre trafikkrestriksjoner, herunder også stenging av spor, dersom de forhold som begrunner restriksjonen, på grunn av sin karakter, herunder sikkerhetsmessige forhold, miljømessige forhold mv, ikke kan utsettes. Slike restriksjoner besluttet av Bane NOR etter eget skjønn, men må ha saklig grunn. Bane NOR skal gi jernbaneforetaket skriftlig melding om tidspunktet for slike restriksjoner så tidlig som mulig. Bane NOR skal så snart det lar seg gjøre iverksette nødvendig tiltak for å avhjelpe andre restriksjoner.

9.6 Bane NORs rekvisisjonsrett

Bane NOR kan i samsvar med jernbaneforskriften § 10-4 tredje ledd, i nødssituasjoner og situasjoner med alvorlig driftsstans, så vel som i enhver annen situasjon hvor Bane NOR har saklig grunn til det, kreve at jernbaneforetaket stiller til rådighet det materiell og de ressurser som Bane NOR anser som mest hensiktsmessig for å normalisere situasjonen så raskt som mulig.

Ved bruk av denne rekvisisjonsretten, godtgjør Bane NOR kun det rekvirerte jernbaneforetaket sitt direkte tap.

Ved rekvisisjon begrenset til trekkaggregat med fører betaler Bane NOR det rekvirerte jernbaneforetaket en standard godtgjøring av NOK 5000 per påbegynt time. Godtgjøring utover dette kan ikke kreves.

Godtgjøring som nevnt over skjer bare såfremt årsaken til hendelsen ikke ligger hos det rekvirerte jernbaneforetaket eller noen jernbaneforetaket etter AST svarer for.

Dersom årsaken til hendelsen ikke ligger hos Bane NOR, kan Bane NOR uten hensyn til skyld kreve alle kostnader til rekvisisjon og berging dekket av det jernbaneforetak som berges eller assisteres. Det samme gjelder Bane NORs utgifter-kostnader til å fjerne jernbaneforetaket sitt materiell og last fra Bane NORs område.

9.7 Informasjon om togtrafikk til reisende

For å sikre at det blir gitt riktig og enhetlig informasjon til reisende om togtrafikk skal Bane NOR ha et system for å gi informasjon om togtrafikk og nødvendig avviksinformasjon til reisende, og Bane NOR plikter å yte denne tjenesten til jernbaneforetak som driver med persontransport. Jernbaneforetak som driver med persontransport plikter å motta denne tjenesten fra Bane NOR.

10 **Krav til jernbaneforetak og rullende materiell**

10.1 Generelt

I tillegg til å inngå AST med Bane NOR må jernbaneforetaket, for å ha rett til å trafikere jernbanenettet, ha rett til tilgang etter i samsvar med jernbaneforskriften kapittel 2 §§ 2-1 og 2-2, lisens i samsvar med lisensjernbaneforskriften kapittel 12, sikkerhets sertifikat for den aktuelle transport og strekning i samsvar med lisensforskriften kapittel 3, samt ha fått tildelt ruteleie av Bane NOR eller blitt utpekt av en søker som har fått tildelt ruteleie av Bane NOR, jf. jernbaneforskriften kapittel 8.

Når jernbaneforetaket gjennom ruteleie har fått tilgang til deler av jernbanenettet for å drive persontrafikk og/eller godstrafikk, har jernbaneforetaket også tilgang til å benytte andre deler av

jernbanenettet til nødvendig transport av materiell til og fra skifteområder, terminalområder, vedlikeholdsbase, verksteder og lignende. I forbindelse med slik transport på andre deler av jernbanenettet kan det ikke tas med passasjerer eller gods, så fremt ikke jernbaneforetaket har tillatelse til det og det er tillatt etter lov og forskrift.

For å få levert tjenester som beskrevet i jernbaneforskriften kapittel 4 og AST punkt 9 må jernbaneforetaket også inngå AST med Bane NOR, jf. punkt 2.

10.2 Vilkår for jernbaneforetaket sin bruk av jernbaneinfrastrukturen

10.2.1 Krav til rullende materiell

Rullende materiell skal være i en slik stand at det kan fremføres i henhold til den til enhver tid gjeldende ruteplan. Materiellet skal videre være i en slik stand at det kan fremføres uten å medføre skade eller unødig slitasje på jernbaneinfrastrukturen.

I tillegg skal rullende materiell til enhver tid oppfylle kravene i kjøretøysforskriften, samt være kompatibelt med jernbaneinfrastrukturen slik denne er beskrevet i punkt 9.3.2 med videre henvisninger.

Jernbaneforetaket skal ved enhver bruk av rullende materiell oppfylle produksjonstekniske forutsetninger som ligger til grunn for tildelt ruteleie.

Rullende materiell som brukes på jernbanenettet skal være merket med RFID (RFID-merking).

Dersom disse kravene ikke oppfylles og hensynet til sikkerhet, driftsstabilitet eller slitasje på jernbaneinfrastrukturen tilsier det, kan Bane NOR nekte jernbaneforetaket å benytte rullende materiell på jernbaneinfrastrukturen.

10.2.2 *Krav til å følge Bane NORs trafikkregler m.m.*

Jernbaneforetaket er forpliktet til å følge [TSI Drift og trafikkstyring \(TSI OPE-forskriften\)](#) samt Bane NORs til enhver tid gjeldende trafikkregler og andre driftsregler som gjelder for jernbanenettet. Følgende regelverk utgjør Bane NORs trafikkregler og andre driftsregler for jernbanenettet:

- Trafikkregler for jernbanenettet [som inneholder Bane NORs utfyllende bestemmelser](#)
- Strekningsbeskrivelse for jernbanenettet med særbestemmelser
- ATC håndbok for fører

10.2.3 *Krav til beredskap*

Jernbaneforetaket skal oppfylle krav om beredskap som Bane NOR stiller for å oppfylle sikkerhetsstyringsforskriften § 4-7 femte ledd og sikringsforskriften § 4-3 femte ledd om koordinering av Bane NORs og jernbaneforetakets beredskapsplaner.

Jernbaneforetaket skal sørge for at rullende materiell som brukes på jernbanenettet har med beredskapsutstyr tilpasset strekningen. [Beredskapsutstyr skal omfatte utstyr for å hindre og begrense akutt forurensning.](#)

Jernbaneforetaket skal ha prosedyrer for sitt personell for ulykker og hendelser i henhold til kravene i TSI Drift og trafikkstyring 4.2.1.2 for førere og 4.2.1.3 for ombordpersonell.

Bane NOR kunngjør beredskapsinformasjon i Beredkapsportalen, jf. Network Statement [kapittel punkt 6.3.32-9](#), og jernbaneforetaket er forpliktet til å forholde seg til denne.

10.2.4 *Krav til transportledelse*

Jernbaneforetaket skal ha en transportledelse som er umiddelbart tilgjengelig til de tider av døgnet jernbaneforetaket utfører togframføring-. Transportledelsen skal ikke være om bord på tog i drift.

Transportledelsen skal ha alle fullmakter for å kunne treffe beslutninger i den hensikt å kunne lukke avvikssituasjoner slik at eventuelle negative virkninger av avviket blir så små og kortvarige som mulig.

Jernbaneforetaket skal gi nødvendig kontaktinformasjon til Bane NOR om sin transportledelse, og jernbaneforetaket har ansvar for å holde denne kontaktinformasjonen oppdatert til enhver tid. Slik kontaktinformasjon skal gis Bane NOR før inngåelse av AST.

10.2.5 *Krav til utdanning og kompetanse hos jernbaneforetakets personell, samt krav til jernbaneforetakets bemanning*

Jernbaneforetaket innestår for at det til enhver tid kun benyttes personell med nødvendig kompetanse i samsvar med de krav som stilles i jernbaneloven med forskrifter, for eksempel i [TSI Drift og trafikkstyring, opplæringsforskriften](#), førerforskriften, fråhaldspliktforakrifa og [forskrift om helsekrav for operativt personell på jernbane helsekravforskriften](#). De krav til bemanning som følger av [Bane NORs togframføringsforskriften-Trafikkregler for jernbanenettet \(TJN\)](#) må til enhver tid være oppfylt.

10.2.6 *Miljøvilkår*

10.2.6.1 Generelt

Jernbaneforetaket skal utføre sin virksomhet i henhold til gjeldende lovgivning og er ansvarlig for forurensnings- og miljøskader som kan henføres til jernbaneforetaket sin virksomhet.

Bane NOR kan pålegge jernbaneforetaket å utføre tiltak eller fastsette begrensninger for jernbaneforetakets virksomhet for å redusere risiko for forurensnings- og miljøskader eller for å redusere faktisk utslipp, støy mv til et akseptabelt minimumsnivå.

10.2.6.2 Oljesøl og lignende Akutte utslipp

~~Ved oljesøl og lignende på Bane NORs arealer eller fra tog i drift skal jernbaneforetaket umiddelbart informere Bane NOR.~~ Ved akutte utslipp, herunder oljesøl og lignende, på Bane NORs arealer eller fra tog i drift, skal jernbaneforetaket umiddelbart informere Bane NOR gjennom fastsatte kanaler.

Jernbaneforetaket skal opplyse Bane NOR om hvor oljesøl eller lignende har skjedd (nærmeste stasjoner) og hvilken mengde som er sølt.

Når oljesøl eller lignende oppdages skal jernbaneforetaket stoppe utslippet og påbegynne oppsamling. Avtalepartner Jernbaneforetaket plikter, foruten å iverksette tiltak for å stoppe eller begrense ev. akutte utslipp (vha. medbrakt beredskapsutstyr for akutt forurensing, jf. kap. 10.2.3), å dokumentere utslipp og kilde vha. bilder av utstyr og omgivelser og overbringe dette til Bane NOR for videre arbeid med risiko og beredskap. Det skal avtales mellom Bane NOR og jernbaneforetaket hvilke undersøkelser og opprenskings- og renseforanstaltninger som er nødvendige eller praktisk mulige, og disse skal betales av jernbaneforetaket.

10.2.6.3 Støy

Jernbaneforetaket skal sørge for at både passeringstøy fra tog og støy fra rullende materiell ved hensetting, verksted- og anleggsdrift reduseres på terminaler reduseres til et minimum og at slik støy til enhver tid ligger under de grenseverdier som følger av norsk forurensningslovgivning.

Jernbaneforetaket skal oppfylle tekniske spesifikasjoner for interoperabilitet for rullende materiell – støy, TSI NOI, gitt i kommisjonsbeslutning 2006/66/EF om tekniske spesifikasjoner for samtrafikkvevnen, gjennomført i norsk rett ved TSI-støyforskriften. Jernbaneforetaket skal sikre at utføre nødvendige tiltak for å sikre at grenseverdiene i TSI-støyforskriften ikke overskrides.

Jernbaneforetaket skal levere emisjonsdata til Bane NOR uten ugrunnet opphold etter nytt rullende materiell tas i bruk på jernbanenettet, og når det gjøres endringer i eksisterende rullende materiell som endrer støyens misjonens karakter, jf. punkt 16 og vedlegg 2 punkt 3. Det samme gjelder ved leasing og leie av rullende materiell, og ved ombygging av rullende materiell som har betydning for emisjon av støy. Dette gjelder ikke ved ombygging av rullende materiell dersom det er åpenbart at ombyggingen ikke vil endre støynivået. Lydmålinger av støy skal være utførest for aktuelle hastighetsintervaller og i et tilstrekkelig antall for å predikere lydeffektnivå for bruk på norsk jernbaneinfrastruktur. Hvis målingene ikke er gjennomført i Norge eller Norden, skal det sannsynliggjøres at målingene som er gjort er representative for norske forhold.

10.2.6.4 Utslipp ved stasjonsopphold o.l. til luft og energiforbruk

Jernbaneforetaket skal holde tomgangshastighet lav og begrense tomgangstid ved stasjonsopphold o.l. til et minimum inntil tog er klar for avgang, for å holde utslipp så lav som mulig.
Jernbaneforetaket skal holde tomgangshastighet lav og begrense tomgangstid til et minimum ved stopp, stasjonsopphold o.l., for å holde utslipp så lave som mulig. Bane NOR kan fastsette begrensninger for jernbaneforetakets virksomhet for å redusere utslipp ved stasjonsopphold o.l. Jernbaneforetaket plikter å gjennomføre energieffektiviseringstiltak og ev. andre tiltak for til enhver tid bidra til å redusere eget diesel- og elektrisitetsforbruk.

10.2.7 Vedlikeholdstilstand på rullende materiell

Jernbaneforetaket sitt rullende materiell skal til enhver tid vedlikeholdes i samsvar med krav i jernbaneloven med forskrifter, internasjonale standarder, Bane NORs tekniske regelverk og leverandørens vedlikeholdsinstruksjoner. Vedlikeholdsinnsatsen skal videre sikre at alle tekniske forutsetninger og toleransekrav bak materiellets tillatelse til å tas i bruk til enhver tid opprettholdes. Jernbaneforetaket er forpliktet til å utlevere relevante avsnitt av materialstandarder og manualer til Bane NOR på forespørsel.

10.2.8 Operativ kontroll

Bane NOR kan inspiserer jernbaneforetakets rullende materiell, herunder dets last og vekt, ved mistanke om at dette har påført eller kan påføre skade på jernbaneinfrastruktur. Inspeksjoner skal i rimelig utstrekning gjennomføres slik at de ikke er til ulempe for jernbaneforetakets produksjon, og skje i henhold til bestemmelsen om krav til sikkerhet i vedlegg 1 punkt 4.3-.

Bane NOR kan kreve at jernbaneforetaket uten ugrunnet opphold inspiserer sitt eget rullende materiell ved mistanke om at dette har påført eller kan påføre skade på jernbaneinfrastruktur.

Hvis inspeksjonen viser at det rullende materiellet oppfyller kravene i AST, kan den inspiserte part kreve at Bane NOR dekker dennes direkte kostnader i forbindelse med inspeksjonen.

Bane NOR har rett til umiddelbart etter inntruffet uønsket hendelse å inspisere rullende materiell for å fastlegge årsak til hendelsen. Inspeksjoner skal i rimelig utstrekning gjennomføres slik at de ikke er til ulempe for jernbaneforetaket sin produksjon.

10.2.9 Innsyn i jernbaneforetakets interne bestemmelser for togfremføring

Bane NOR har rett til innsyn i jernbaneforetakets interne bestemmelser som gjelder togfremføring, herunder interne bestemmelser som oppfyller krav i [togfremføringsforskriften og TSI Drift og trafikkstyring, samt Bane NORs Trafikkregler for jernbanenettet \(TJN\) og andre driftsregler.](#)

10.2.10 Tilgangsstyring med jernbaneforetakets bruk av Bane NORs datasystemer

Jernbaneforetaket skal utføre tilgangsstyring med jernbaneforetakets bruk av Bane NORs datasystemer som gjelder togfremføring. Tilgangsstyring innebærer å ha et system som sikrer at kun personell hos jernbaneforetaket som har godkjent tilgang bruker Bane NORs datasystemer og at det kun brukes ved tjenstlig behov.

Bane NOR kan føre kontroll med at jernbaneforetaket utfører tilgangsstyring. Bane NOR kan utføre slik kontroll ved fysisk kontroll eller på annen måte. Ved fysisk kontroll plikter jernbaneforetaket å gi Bane NORs kontrollør adgang til sine lokaler og datasystemer, slik at kontrolløren får utført kontroll av jernbaneforetakets tilgangsstyring. Kontroller skal primært være varslede kontroller, men Bane NOR kan også gjennomføre ikke-varslede kontroller.

11 Kapasitetsfordeling

Bane NOR fordeler infrastrukturkapasitet i henhold til jernbaneforskriften kapittel 8. Infrastrukturkapasitet fordeles ved tildeling av ruteleier. Jernbaneforetaket må ha tilgang til å trafikere jernbanenettet for å få tildelt ruteleier. Ruteleier tildeles for et tidsrom som tilsvarer høyst en ruteplanperiode.

Søknad om infrastrukturkapasitet skjer i henhold til jernbaneforskriften kapittel 8 og håndteres i samsvar med Network Statement kapittel 4, [jf. punkt 4.2, 4.3 og 4.7. Informasjon om hva jernbaneforetaket kan søke om infrastrukturkapasitet for fremgår av Network Statement, jf. jernbaneforskriften §§ 2-2. Bane NOR kan innføre begrensninger knyttet til den jernbaneinfrastruktur og de tjenester jernbaneforetaket kan søke om infrastrukturkapasitet for.](#)

Fordeling av infrastrukturkapasitet skjer i henhold til [j](#)ernbaneforskriften kapittel 8 og håndteres i samsvar med Network Statement kapittel 4, [jf. punkt 4.3, 4.4, 4.5 og 4.7.](#) Bane NOR kan etablere prioriteringskriterier for fordeling av infrastrukturkapasitet som skal gjelde dersom Bane NOR ikke kan imøtekomme alle søknader om infrastrukturkapasitet, og prioritering for å fordele infrastrukturkapasitet heller ikke kan skje etter jernbaneforskriften § 9-5.

For å bevare retten til tildelte ruteleier skal jernbaneforetaket benytte disse. Dersom jernbaneforetaket helt eller delvis slutter å benytte tildelte ruteleier, er jernbaneforetaket forpliktet til umiddelbart å meddele Bane NOR dette. Hvis jernbaneforetaket ikke skal benytte et tildelt ruteleie skal det avbestilles.

Bane NOR kan i henhold til jernbaneforskriften § 6-7 kreve reservasjonsavgifter for infrastrukturkapasitet som er tildelt, men som ikke brukes. Vilåårene for å kreve slik avgift og kriterier for beregning av omfanget av avgiften fremgår av Network Statement [punkt-punkt 6-4.25.6.1](#).

Av hensyn til optimal utnyttelse av kapasiteten i jernbanenettet, skal Bane NOR, dersom et jernbaneforetak i løpet av et tidsrom på en måned (31 kalenderdager) benytter mindre enn 80 % av tildelt infrastrukturkapasitet, trekke tilbake tildelt ruteleie med fem virkedagers varsel. Dette gjelder ikke dersom den manglende kapasitetsutnyttelsen gjelder ikke-økonomiske forhold som jernbaneforetaket er uten innflytelse på.

Dersom et ruteleie er tildelt på bakgrunn av at jernbaneforetaket har sannsynliggjort utførelse av en bestemt transport eller tjeneste, og jernbaneforetaket ikke lenger skal utføre denne tjenesten eller transporten, og et annet jernbaneforetak skal overta transporten eller tjenesten, kan Bane NOR med virkning fra det tidspunkt jernbaneforetaket sin utførelse av tjenesten eller transporten opphører, trekke tilbake ruteleiet og tildele det til det jernbaneforetaket som skal utføre tjenesten eller transporten.

Dersom Bane NOR og jernbaneforetaket har inngått rammeavtale om infrastrukturkapasitet jf. jernbaneforskriften § 7-1, kan Bane NOR endre eller begrense vilåårene i rammeavtalen for å gjøre det mulig å utnytte jernbaneinfrastruktur på en bedre måte, jf. jernbaneforskriften § 7-2 andre ledd. Slik endring, korleksjon eller justering kan kun skje etter forutgående skriftlig varsel fremsendt minimum åtte uker før endringens ikrafttreden. Slik endring, korleksjon, justering må ha saklig grunn og ikke være i strid med jernbaneforskriften, men gir ikke jernbaneforetaket krav på erstatning eller noen form for økonomisk kompensasjon for det økonomiske tap jernbaneforetaket eventuelt lider.

Denne bestemmelsen gjelder ikke rammeavtale som beskrevet i Network Statement [punkt-punkt 4.4.4.14.4.1](#).

12 Ytelsesordning

Ordning for bedring av partenes ytelser, jf. jernbaneforskriften § 6-6, er inntatt i vedlegg 4.

13 Priser på og betaling for tjenester

13.1 Rett til betaling for tjenester

Bane NOR kan kreve betaling for tjenester i henhold til jernbaneforskriften kapittel 6 slik dette er beskrevet i Network Statement kapittel 6.

13.2 Avgifter for den minste pakken med tjenester (infrastrukturavgifter), jf. punkt 9.1.1

Infrastrukturavgifter på jernbanenettet fastsettes og innkreves av Bane NOR innenfor rammen av direktiv 2012/34/EU med eventuelle senere endringer, jf. jernbaneforskriften §§ 6-1 til 6-5.

Betaling av infrastrukturavgifter gir jernbaneforetaket rett til den minste pakken med tjenester slik denne er definert/beskrevet i punkt 9.1.1.

Avgiftsordningen fremgår/er nærmere beskrevet i Network Statement kapittel 6, punkt 6.1 til 6.3. Denne delen av Network Statement er en del av AST, og reguleringene er juridisk bindende mellom partene i avtalen, jfr. AST punkt 5.

Bane NOR kan beslutte å endre etablert avgiftsordning. Slike endringer kan gjelde alle elementer i den gjeldende avgiftsordning, herunder prinsippene for fastsettelse av avgiften, hvilke komponenter som skal inngå i avgiftsmodellen (trekke ut eksisterende eller legge til nye komponenter), de satser (enhetspriser) som skal være gjeldende, etablerte rabattordninger, øket grad av markedsdifferensiering, samt enhver annen endring Bane NOR måtte beslutte, så fremt endringen er saklig og proposjonal. Endringene må ligge innenfor de rammer som er trukket opp i styrende regelverk referert ovenfor.

Dersom endringen(e) omfattes av jernbaneforskriften § 6-3 (påslag på infrastrukturavgifter) og endrer de grunnleggende elementene i påslagene, skal endringene meddeles jernbaneforetakene (offentliggjøres) senest tre måneder før fristen for offentliggjøringen av Network Statement. Gjeldende infrastrukturavgifter i henhold til jernbaneforskriften § 6-2 (57) og § 6-3 videreføres inntil endringene implementeres.

13.3 Avgift for tilgang til og tjenester i serviceanlegg, jf. punkt 9.1.2

Bane NOR fastsetter avgifter for tilgang til og tjenester i serviceanlegg.

Avgiften skal i henhold til jernbaneforskriften § 6-9 (32) ikke overstige kostnaden med å yte tjenesten, med tillegg av en rimelig fortjeneste.

Dersom Bane NOR er eneste leverandør av tjenesten på jernbanenettet, gjelder følgende prinsipper for fastsettelsen av avgiften:

- Ved fastsettelse av avgiften skal det tas hensyn til konkurransesituasjonen innenfor jernbanetransport. Dette innebærer at avgiftene kan differensieres for de forskjellige togtransportformer, innenfor henholdsvis gods- og persontransport, settes forskjellig ut fra hvilken type tjeneste det gjelder, settes ulikt for ulike ruteleier (strekingsdifferensiering) mv, avhengig av hvordan konkurransesituasjonen fremstår. Det kan ikke differensieres mellom jernbaneforetak innen samme togtransportform, driftsforutsetninger og strekninger.
- Dersom tjenestene kun leveres av Bane NOR kan disse maksimalt prises til selvkost inklusiv rimelig avkastning på relevant investert kapital. Selvkostprinsippet innebærer at Bane NOR kan kreve sine faktiske kostnader forbundet med å tilby tjenesten dekket. Inn under selvkostbegrepet faller alle ordinære drifts- og vedlikeholdsutgifter, samt et rimelig påslag for utgifter til administrasjon og fakturering. I tillegg omfatter det kapitalkostnader, det vil si kostnader til anleggsavskrivning og renter basert på selvkost, eventuelt rimelig avkastning på investert kapital. Som relevante kapitalkostnader regnes enhver kostnad som har funksjonell og naturlig sammenheng med det aktuelle etablerte infrastrukturtiltak, som for eksempel støvavbøtende tiltak for spor som brukes til hensetting. Ved standardheving, ombygging og investering utover normalt vedlikehold inntas kostnadene i kapitalelementet som en investering som avskrives over tid. Prisen for bruk av tjenesten blir å justere i samsvar med

dette. Prisingen skal stå i forhold til det faktiske bruksomfang av tjenesten. Konkretisert pris for den eller de tjenester jernbaneforetaket har fått tilgang til er fastsatt i hvert enkelt ruteleie.

13.4 Avgifter for tilleggstjenester og ekstratjenester, jf. punkt 9.1.3 og 9.1.4

Bane NOR fastsetter avgifter for bruk av tilleggstjenester og ekstratjenester.

I den grad disse tjenestene bare tilbys av Bane NOR, kan disse maksimalt prises til selvkost i samsvar med punkt 13.3.

Bane NOR leverer elektrisk kraft til kjørestrom til selvkost. Jernbaneforetaket er forpliktet til å kjøpe elektrisk kraft til togdrift i henhold til Bane NORs standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi. Bane NOR fordeler og fakturerer kostnadene mellom aktørene, i henhold til Bane NORs standardvilkår for avregning av 16 2/3 Hz energi. Disse standardvilkårene gjelder også for kjøp av strøm ved bruk av togvarmeposter knyttet til Bane NORs 16 2/3 Hz nett.

13.5 Andre tjenester, jf. punkt 9.1.6

Bruk av andre tjenester som Bane NOR yter krever særskilt avtale med Bane NOR, jf. punkt 9.1.6, og pris vil være fastsatt i den særskilte avtalen. Som hovedregel vil andre tjenester som Bane NOR yter til jernbaneforetaket prises til markedsvilkår.

13.6 Betaling knyttet til ytelsesordning

Partene er forpliktet til å foreta betaling til den annen part i henhold til det som følger av ordning for bedring av partenes ytelser, jf. punkt 12.

13.7 Fakturering

13.7.1 Faktureringsrutiner med mer

Bane NOR fakturerer alle tjenester, herunder også infrastrukturavgifter.

Fakturering skjer den 15. hver etterfølgende måned.

Jernbaneforetaket plikter å levere nødvendig informasjon til beregning av verdien av tjenesten. Hvis jernbaneforetaket unnlater å levere nødvendig informasjon, kan Bane NOR fastsette verdien etter eget skjønn.

Når faktura er basert på egenrapportering fra jernbaneforetaket, kan Bane NOR kreve fremlagt underlaget for egenrapporten.

Bane NOR kan fastsette mer detaljerte retningslinjer for fakturering.

For alle tog skal fortløpende rapporteres togets bruttovekt. Utfylt vognopptak anses som tilfredsstillende rapportering.

Vognopptaket skal leveres i elektronisk format.

13.7.2 Betaling

Betaling skal finne sted per 30 dager. Ved forsinket betaling kan Bane NOR kreve forsinkelsesrente i samsvar med forsinkelsesrenteloven.

Ved manglende betaling fra jernbaneforetaket har Bane NOR rett til å trekke tilbake ruteleier som jernbaneforetaket har fått tildelt. Slik tilbakekall av ruteleie kan kun skje ved vesentlig betalingsmislighold.

14 Forsikring

Jernbaneforetaket skal ha ansvarsforsikring på vanlige vilkår. Forsikringen skal dekke erstatningsansvar for skade jernbaneforetaket eller dets leverandører kan påføre Bane NOR eller tredjemanns person og ting i forbindelse med virksomhet på jernbanenettet, samt ved bruk av innretninger, installasjoner og anlegg som det er gitt adgang til gjennom AST med tilknyttet vedtak om ruteleie. Forsikringssummen skal ikke være mindre enn NOK 200 000 000 per skadetilfelle.

Forsikringen skal også dekke Bane NORs kostnader knyttet til rekvisisjon og berging, jf. punkt 9.6.

På samme måte skal regresskrav fra Bane NOR mot jernbaneforetaket i henhold til punkt 17.2.4 omfattes av forsikringen.

Jernbaneforetaket skal sende forsikringsbevis og forsikringsvilkår til Bane NOR ved oppstart av sin virksomhet, [og årlig deretter på forespørsel fra Bane NOR.](#)

-Forsikringsbeviset skal inneholde opplysninger om forsikringsprinsipp og egenandelens størrelse. Forsikringsavtalen skal ikke inneholde bestemmelser som begrenser Bane NORs rett til å kreve erstatning direkte fra forsikringsselskapet, eller inneholde vilkår som kan redusere erstatningskravet på grunn av sikredes forhold etter at forsikringstilfellet er inntrådt.

Bane NOR skal ha alminnelig ansvarsforsikring for sin virksomhet.

Mangelfull forsikringsdekning etter dette punkt er å anse som vesentlig mislighold av AST, jf. punkt 17.3.

15 Hovedbedriftsansvar

Når flere jernbaneforetak samtidig driver virksomhet på samme arbeidsplass, skal hvert jernbaneforetak sørge for at deres egen virksomhet er innrettet slik at også arbeidstakere under de øvrige jernbaneforetak er vernet i samsvar med arbeidsmiljøloven kapittel 2. Hovedbedriften har ansvar for samordning av verne- og miljøarbeid, jf. arbeidsmiljøloven § 2-2 og internkontrollforskriften § 6.

Hovedbedriftsansvar vedrørende jernbanevirksomhet:

- Når personell ansatt hos jernbaneforetak utfører arbeidsoppgaver i tilknytning til jernbanenettet er Bane NOR å anse som hovedbedrift. -For eksempel gjennomfører Bane NOR strekningsbefaringer eller annet møte med jernbaneforetaket.
- Hovedbedriftsansvar for jernbanenett som utgjør en naturlig del av driftsbanegård-, hensettings-, verksteds- og skifteområder, og der det ikke foregår ordinær person- og godstrafikk, tilligger virksomheten som er ansvarlig for hovedaktiviteten på området.
- Hovedbedrift på godsterminaler er den virksomheten som har flest arbeidstakere på terminalen, eller den virksomheten som er ansvarlig for hovedaktiviteten på

terminalområdet. I tvilstilfelle vektlegges også hvilken virksomhet som har styringsrett, eventuelt over-/underordningsforhold som måtte være etablert.

- Dersom det etter dette fortsatt er uavklarte spørsmål om hovedbedrift etter arbeidsmiljøloven og samordningsansvarlig etter internkontrollforskriften kan hver av partene anmode tilsynsmyndigheten om en vurdering av behovet for hovedbedrift/samordningsansvarlig og i tilfelle hvem av brukerne av de offentlige arealene på godsterminalen dette skal være.

16 Utveksling av trafikkdata og øvrig informasjon

16.1 Trafikkdata og øvrig informasjon

Trafikkdata og øvrig informasjon er transport- og trafikkdata, statistiske opplysninger, diagnosedata og øvrig informasjon som Bane NOR eller jernbaneforetaket er forpliktet til å levere til den annen part etter denne bestemmelsen.

16.2 Jernbaneforetakets plikt til å utveksle trafikkdata og øvrig informasjon

Jernbaneforetaket er forpliktet til å gi Bane NOR trafikkdata og øvrig informasjon som er nødvendig for at Bane NOR skal kunne ivareta sine oppgaver som planlegger og forvalter av jernbaneinfrastrukturen. Dette omfatter trafikkdata og øvrig informasjon som til enhver tid fremgår av vedlegg 2.

16.3 Bane NORs plikt til å utveksle trafikkdata og øvrig informasjon

Bane NOR er forpliktet til å gi jernbaneforetaket trafikkdata og øvrig informasjon som er nødvendig for jernbaneforetaket sin virksomhet. Dette omfatter trafikkdata og øvrig informasjon som til enhver tid fremgår av vedlegg 3.

16.4 Felles bestemmelser om utveksling av trafikkdata og øvrig informasjon

Partene skal levere trafikkdata og øvrig informasjon ved faste tidspunkter eller etter forespørsel fra den annen part. Bane NOR fastsetter hvilke trafikkdata og øvrig informasjon som skal leveres ved faste tidspunkter eller etter forespørsel, og når trafikkdata og øvrig informasjon skal leveres til den annen part. Enhver utveksling av trafikkdata og øvrig informasjon skal skje innen fastsatt frist. Trafikkdata og øvrig informasjon som leveres til den annen part skal ikke inneholde faktiske feil.

Partene skal levere trafikkdata og øvrig informasjon i det format Bane NOR har stilt krav om. Ingen av partene kan kreve levering av trafikkdata eller øvrig informasjon som parten allerede har mottatt av den annen part på annen måte, under forutsetning av at leveransen har skjedd i det format Bane NOR har stilt krav om.

Partene skal utveksle trafikkdata og øvrig informasjon, og drifte egne verktøy, systemer mv. som brukes for utvekslingen, på en slik måte at den annen part kan bruke trafikkdata og øvrig informasjon etter sitt formål. En part kan foreta endring i måten trafikkdata og øvrig informasjon utveksles på, men endringen må ikke påføre den annen part vesentlig skade eller ulempe. Ved endring skal den annen part varsles før endringen iverksettes og slik at den annen part har mulighet til å gjennomføre test av endringen før den iverksettes. Bane NOR kan fastsette nærmere krav til utveksling av data og øvrig informasjon etter dette avsnittet, herunder krav som gjelder ved endringer.

Manglende eller forsinket levering av trafikkdata eller øvrig informasjon som er av vesentlig betydning for Bane NORs eller jernbaneforetakets virksomhet, samt faktiske feil i slik trafikkdata og øvrig informasjon, er å anse som vesentlig mislighold av AST, jf. punkt 17.3.

Bane NOR kan fastsette at det skal betales dagmulkt for manglende eller forsinket levering av trafikkdata eller øvrig dokumentasjon, inntil levering har skjedd i henhold til AST. Det samme gjelder for faktiske feil i trafikkdata eller øvrig informasjon, inntil feilfri levering har skjedd. Dette gjelder uavhengig av om svikt i leveranse av data er av vesentlig betydning for en part sin virksomhet eller ikke. Ordning om å betale dagmulkt skal gjelde gjensidig for partene og den kan begrenses til å gjelde bestemte typer trafikkdata eller øvrig informasjon. Jernbaneforetaket skal gis anledning til å uttale seg om det nærmere innholdet i ordningen før den fastsettes, og Bane NOR skal informere jernbaneforetaket skriftlig om innholdet i fastsatt ordning minst seks måneder før den trer i kraft. Innholdet i ordningen kan fremgå av annet dokument enn AST.

Partene skal ved all sin håndtering av trafikkdata og øvrig informasjon som er mottatt fra den annen part oppfylle bestemmelser om taushetsplikt som følger av lov eller forskrift. Utover dette har partene rett til å utgi og kunngjøre trafikkdata mottatt fra den annen part.

17 Sanksjoner ved kontraktsbrudd

17.1 Kontraktsbrudd som vilkår for bruk av sanksjoner

Det må foreligge brudd på en parts forpliktelser etter AST for at en part skal kunne gjøre sanksjoner etter dette kapittel gjeldende.

17.2 Erstatning

17.2.1 *Bane NORs ansvar*

Bane NOR er ved kontraktsbrudd etter denne avtale, erstatningsansvarlig for skade eller tap som skyldes uaktsomme eller forsettlige forhold hos Bane NOR.

Bane NOR er ikke ansvarlig for indirekte tap som definert i punkt 17.2.3 annet ledd, med mindre det foreligger forsett eller grov uaktsomhet hos Bane NOR.

Ligger årsaken til kontraktsbruddet hos en leverandør som etter avtale med Bane NOR skal oppfylle Bane NORs kontraktsforpliktelser overfor jernbaneforetaket, er Bane NOR ansvarsfri bare dersom også leverandøren ville vært ansvarsfri etter første ledd.

17.2.2 *Jernbaneforetaket sitt ansvar*

Jernbaneforetaket er ved kontraktsbrudd etter denne avtale, erstatningsansvarlig for skade eller tap som skyldes uaktsomme eller forsettlige forhold hos jernbaneforetaket.

Jernbaneforetaket er ikke ansvarlig for indirekte tap som definert i punkt 17.2.3 annet ledd, med mindre det foreligger forsett eller grov uaktsomhet hos jernbaneforetaket.

Ligger årsaken til kontraktsbruddet hos en leverandør som etter avtale med jernbaneforetaket skal bidra til at jernbaneforetaket kan oppfylle sine kontraktsforpliktelser overfor Bane NOR, er jernbaneforetaket ansvarsfri bare dersom også leverandøren ville vært ansvarsfri etter første ledd.

17.2.3 Erstatningens omfang

Erstatning for kontraktsbrudd fra en parts side skal svare til det tap som den annen part er påført som følge av kontraktsbruddet. Dette gjelder likevel bare tap som parten med rimelighet kunne ha forutsett som en mulig følge av kontraktsbruddet.

Som indirekte tap regnes et hvert konsekvenstap herunder, men ikke begrenset til, tapt inntekt, tapt fortjeneste, tapt produksjon og alle utgifter til alternativ transport.

Likevel skal alle utgifter til nødvendig alternativ transport som påbegynnes innen 12 timer etter at hindringen inntraff regnes som direkte tap for turen frem til bestemmelsesstedet forutsatt at strekning og starttidspunkt dokumenteres skriftlig.

Bane NORs og jernbaneforetakets samlede ansvar for kontraktsbrudd skal være begrenset til 200 MNOK per skadetilfelle. Dette gjelder ikke dersom en part som følge av forpliktelse fastsatt ved lov er forpliktet til å betale erstatning utover 200 MNOK. Ved erstatning for indirekte tap er erstatningen i alle tilfelle begrenset til 25 MNOK per skadetilfelle.

17.2.4 Regress

Har Bane NOR eller jernbaneforetaket betalt erstatning til tredjemann etter skade eller tap oppstått ved jernbanedrift, har den som har betalt erstatning krav på regress fra den ansvarlige.

Dersom Bane NOR har betalt erstatning til tredjemann for skade som følge av brann langs linjen som et jernbaneforetak har forårsaket og hvor Bane NOR etter forsvarlige undersøkelser ikke kan utpeke ansvarlig jernbaneforetak, fordeler Bane NOR regresskravet mellom de jernbaneforetak som trafikkerte den aktuelle strekningen innenfor det tidsrom skaden mest sannsynlig oppsto. Fordelingen gjøres forholdsmessig med utgangspunkt i trafikkvolum på strekningen innenfor samme tidsrom. Trafikkvolum utmåles i antall togkilometer.

Annet ledd gjelder ikke for jernbaneforetak som åpenbart ikke kan ha forårsaket skaden.

Dersom en tredjepart fremfører rullende materiell som en part etter AST er ansvarlig for, skal den andre parten etter denne avtalen ved eventuelle krav fra tredjeparten holdes skadesløs for krav utover det ansvar som følger av denne avtalen.

17.2.5 Reklamasjon

En part taper sin rett til å gjøre erstatningskrav gjeldende dersom parten ikke innen rimelig tid etter at parten oppdaget eller burde ha oppdaget de erstatningsbetingende omstendigheter, varsler den annen part om at erstatningskrav vil bli fremmet.

17.2.6 Forholdet til COTIF-loven

Bestemmelsene om erstatning i dette punkt 17.2 gjelder ikke for erstatningstilfeller ved internasjonal jernbanetrafikk som omfattes av COTIF-loven.

17.3 Heving

Dersom en part vesentlig misligholder sine forpliktelser etter AST, eller det er klart at slikt mislighold vil inntre, kan den andre part, etter å ha gitt skriftlig varsel og rimelig tid til å bringe forholdet i orden, heve AST med umiddelbar virkning.

Brudd på offentlige krav eller Bane NORs trafikkregler, som har betydning for trafiksikkerheten, samt ethvert annet forhold av betydning for samme, er å anse som vesentlig mislighold. Det samme gjelder brudd på plikt til å ha forsikring etter punkt 14 og brudd på plikt til utveksling av data og øvrig informasjon som er av vesentlig betydning for en part sin virksomhet, jf. punkt 16.

Den part som hever AST kan kreve erstatning for tap parten påføres som følge av misligholdet.

18 Partsskifte

Ingen av partene kan overdra sine rettigheter eller plikter etter AST til andre med mindre annet avtales mellom partene.

19 Vernetting

Oslo tingrett er vernetting for tvister etter AST.

20 Lovvalg

Partenes rettigheter og plikter etter AST bestemmes i sin helhet av norsk rett.

Underskrift

Underskrift

Sted, dato, måned, år

Sted, dato, måned, år

Konserndirektør Kunde- og ~~marked~~trafikkdivisjonen
Bane NOR

Tittel og navn på signaturberettiget