

## Vedlegg 4 til Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST)

### YTELSESORDNING

#### 1 Bakgrunn og formål

Dette vedlegget beskriver en ytelsesordning i henhold til jernbaneforskriften § 6-6, jf. AST punkt 12. Ytelsesordningen baserer seg på at det mellom Bane NOR SF (Bane NOR) som infrastrukturforvalter på jernbanenettet og det jernbaneforetak som driver trafikkvirksomhet (persontransport og/eller gods-transport) på denne infrastrukturen gjelder en gjensidig forpliktelse til å levere/benytte tildelte ruteleier uten å forårsake forsinkelser og/eller innstillinger.

Ved brudd på denne forpliktelsen fra en av avtalepartenes side forårsaket av forhold som er nærmere beskrevet i dette Vedlegget, skal den avtaleparten som forårsaker forsinkelsen/innstillingen betale en kompensasjon innenfor de rammer som er fastsatt i dette Vedlegget. Ved forsinkelser/innstillinger forårsaket av infrastrukturforvalter tilfaller kompensasjonen det/de jernbaneforetak som rammes av forsinkelsen/innstillingen. Ved forsinkelse/innstilling forårsaket av et jernbaneforetak, tilfaller kompensasjonen infrastrukturforvalter.

#### 2 Hovedinnholdet i ytelsesordningen og definisjoner

Hovedinnholdet i ytelsesordningen er at både forsinkelser og innstillinger utløser krav på kompensasjon eller avgiftsplikt for jernbaneforetakene, avhengig av hvem/hva som er årsak til uregelmessigheter.

**Forsinkelse** etter denne ytelsesordningen anses å foreligge når:

Forsinkelse og manglende punktlighet oppfattes ofte som synonyme begrep, men er her definert ulikt:

1. Togene er punktlig når de ankommer til endestasjon innenfor en margin på 5:59 minutter for godstog / langdistansetog og 3:59 minutter for andre persontog i forhold til ruteplan. Punktlighet måles også på Oslo S selv om toget ikke har endestasjon der. *Punktlig* måler den prosentvise andelen tog som er punktlig.
2. *Forsinkelse* etter ytelsesordningen måles i timer og minutter og etter følgende prinsipp:
  - Forsinkelse foreligger når et persontog eller godstog passerer angitte målepunkter (hovedsignal eller blokksignal) inklusiv utgangsstasjon, samt ankommer endestasjon 4 minutter eller mere etter rutemessig passering.
  - Hver gang toget passerer målepunkter måles framføringen opp mot ruteplanen. Dersom forsinkelsen har fått en økning - «delta» - større eller lik 4 minutter utover sist laveste forsinkelse, registreres den med årsakskode i TIOS.
  - Eventuell innkjøring i forhold til tidligere forsinkelser blir ikke kreditert.

- Forsinkelser som oppstår for et tog etter en delinnstilling vil bli beregnet fra null og ikke fra sist laveste forsinkelse.

**Innstilling** etter denne ytelsesordningen anses å foreligge når:

1. En rute ikke kan kjøres som planlagt, helt eller delvis. Det betyr at ordningen omfatter både hel- og delinnstillinger.
2. Ytelsesordningen omfatter kun innstillinger av persontog.

Innstillinger som skyldes aksjonskort inngår i ytelsesordningen. Kompensasjonen eller avgiftsplikten avregnes pr. kalendermåned ut fra antall forsinkelsestimer og antall innstillinger; se punkt 5.

### 3 Årsaksregistrering og ansvarsfordeling

Bane NOR opererer registreringssystemet «Trafikkinformasjon- og OppfølgingsSystem» (TIOS). I dette systemet lagres planlagte og faktiske togtider samt årsak til forsinkelse/innstillinger. I dette systemet er årsaken til forsinkelser/innstillinger fordelt på årsakskategorier/-koder etter følgende tabell:

**Tabell 1: Årsakskoder TIOS<sup>1</sup>**

Infrastruktur	Jernbaneforetak	Utenforliggende forhold
Kode 1 – Bane	Kode 81 – Feil ved kjøretøy	Kode 91 – Forsinkelse fra utlandet
Kode 2 – Sikringsanlegg, og signalanlegg og fjernstyring	Kode 82 – Kjøretøy sent fra hensettingsspor	Kode 92 – Ytre forhold
Kode 3 – Elkraft/kontaktledning	Kode 83 – Manglende personell	Kode 93 – Uhell, påkjørsel
Kode 4 – Tele, og transmisjon, s-feil ERTMS og fjernstyring	Kode 84 - Stasjonsopphold	Kode 94 – Uønsket hendelse
Kode 5 – Planlagt vedlikehold infrastruktur	Kode 85 – Planforutsetninger ikke oppfylt	
Kode 7 – Trafikkavvikling (Infrastrukturs andel)	Kode 6 – Kjøretøy med feil sperrer spor/blokkstrekning	
	Kode 7 – Trafikkavvikling (Jernbaneforetaks andel)	

Den enkelte årsakskode omfatter i det vesentlige:

**Tabell 2: Detaljert kodeliste med forklaringer «Infrastruktur»**

Kode nr. og navn	Forklaringer
Kode 1 - Bane	Linjen, skinnebrudd, solslang, telehiv. Saktekjøring iht. FIDO. Glatte skinner, snø/is/ løvfall, tre på linjen, vegetasjon hindrer sikt. Glatt plattform. Overvann pga. tett stikkrenne (ikke flom).

<sup>1</sup> TIOS-kodene kan mappes mot inndelingen i Vedlegg II i jernbaneforskriften

	Planlagt arbeid ikke avsluttet i tide. Reparasjonsarbeider etter akutte hendelser (ras, avsporing mv.) og saktekjøringer etter arbeider.
Kode 2 - Sikringsanlegg, <u>og</u> signalanlegg <u>og</u> <u>fjernstyring</u>	«Trafikkstyrer får ikke stilt signal». Feil på linjeblokk, pærekontroll, stillverk/fjernstyringsanlegg, ATC-ballise, vegsikringsanlegg, rasvarslingsanlegg. Sporveksel ikke i kontroll. Utilsiktet passering av signal i stopp grunnet teknisk feil ("signalfall"). Sporfeltbelegg inkl. saltbelegg. Feil ved nødstrømsanlegg.
Kode 3 - Elkraft/Kontaktledning	Nedrevet/skadet kontaktledning. Tre over KL-anlegg. Feil på KL-komponenter. Feil i omformerstasjon til KL. (strømløst/reduert kapasitet). Forårsakende tognr. angis i tilfeller av skade på KL.
Kode 4 - Tele- <u>og</u> transmisjonsfeil, <u>ERTMS og Fjernstyring</u>	Tele- og transmisjonsfeil som fører til driftsforstyrrelser. Feil ved GSM-R-systemet. Feil ved høyttaler/anviser. Feil på FIDO kommunikasjon. <u>ERTMS feil.</u>
Kode 5 - Planlagt vedlikehold infrastruktur	Tog planlagt innstilt grunnet planlagte arbeider på aktuell strekning. Forsinkelser som følger av at man må vente på alternativ transport. Enkeltsporet drift grunnet planlagt arbeid. Planlagt arbeid er vedlikeholds- og anleggsarbeider som er planlagt og bekjentgjort til jernbaneforetakene på forhånd.

Tabell 3: Detaljert kodeliste med forklaringer «Jernbaneforetak»

Kode nr. og navn	Forklaringer
Kode 81 - Feil på kjøretøy	Alle feil ved kjøretøy som medfører stans eller redusert kjørehastighet. <u>Manglende kjøretøy.</u> Lastforskyvning på godstog. Feil på ombordutrustningen til FIDO eller ved feil på ombordutrustningen til ERTMS.
Kode 82 - Kjøretøy sent fra hensettingsspor	Benyttes når avgang blir forsinket fordi toget ikke er satt opp i tide fra driftsbanegård/lokstall/hensettingsspor e.l.
Kode 83 - Manglende personell	Forsinkelse som er forårsaket av enhver form for personalmangel hos jernbaneforetaket, inklusive personalbytte underveis.

Kode 84 - Stasjonsopphold	Rutemessig oppholdstid på stasjon/holdeplass overskrides grunnet reisende/gods/ skifting eller behov for bruk av rullestolheis underveis. Jernbaneforetaket ber toget holdes tilbake grunnet overgangsreisende fra andre forsinkede tog. Forsinkelsen registreres ved ankomst neste stasjon.
Kode 85 - Planforutsetninger ikke oppfylt	Toget kjøres med redusert kapasitet. Toget holder ikke fastsatt hastighet. Øvelseskjøring. Ekstra togstopp beordret av jernbaneforetaket. Tog innstilt grunnet markedsmessige årsaker <del>eller manglende kjøretøy</del> . Jernbaneforetakets personale bruker FIDO-systemet feil.

Tabell 4: Kodeliste for følgeforsinkelser

Kode nr. og navn	Forklaringer
Kode 6 - Kjøretøy med feil sperrer spor/blokkstrekning	Benyttes på forsinkelser som oppstår for et tog når et annet, havarert tog/tog med feil sperrer linjen. Nyttles også dersom enkeltsporet drift må iverksettes grunnet dette. Skal benyttes selv om havarert tog/ tog med feil på kjøretøyet har begynt å kjøre igjen. Når linjen er klar for trafikk, men togleder velger å holde tilbake et motgående tog i påvente av kryssing, skal dette toget ha Kode 7 (Trafikkavvikling). Havarert tog / toget med feil skal ha Kode 81 (Feil på kjøretøy).
Kode 7 - Trafikkavvikling	Helhetsvurderinger gjort av trafikkstyrer vedrørende rekkefølge/valg av kryssingssted, konstruksjons/systemfeil i ruteplan. Årsaker i forhold til trafikkstyring: Signal stilles for sent, får ikke meldt tog til betjent stasjon, køkjøring, overbelastet banestrekning, feil i hjelpesystem FJS (Automat/ ATL/TLS). Bane NORs personale bruker FIDO-systemet feil.

Tabell 5: Detaljert kodeliste med forklaringer «Utenforliggende forhold»

Kode nr. og navn	Forklaringer
Kode 91 - Forsinkelse fra utlandet	Tog forsinket/innstilt fra Sverige. Tog må holdes tilbake på norsk side grunnet problemer i Sverige.

Kode 92 - Ytre forhold	Storm, flom, ras som gjør linjen ufarbar, samt ved risiko for dette. Store snøfall i tiden hvor snøberedskap ikke er opprettet.
Kode 93 - Uhell, påkjørsel	Ved påkjørsel av person, kjøretøy, dyr eller annen gjenstand på linjen eller stasjon. Driftsuhell, avsporing og skifteuhell.
Kode 94 - Uønsket hendelse	Tilløp til uhell, f.eks. ulovlig ferdsel i spor, melding om dyr langs linjen. Tog venter på politi/ambulanse/tollere. Brann i tilknytning til linjen/stasjon. Utsiktet passering av signal i stopp (Reell passering).

## 4 Årsakskategorier /-koder som inngår i ytelsesordningen

Ytelsesordningen er avgrenset til årsakskategoriene «**Infrastruktur**» og «**Jernbaneforetak**». Kode 85 under Jernbaneforetak inngår **ikke i ordningen for innstillinger**, men for forsinkelser. Innstillinger knyttet til kode 5 dekkes av en egen ordning som gjelder alternativ transport og inngår derfor ikke i ytelsesordningen.

Kode 6 og 7 representerer følgerikninger av andre primære årsaker knyttet til infrastrukturforvalter og jernbaneforetak. Kode 7 skal ikke benyttes ved innstillinger og inngår følgelig ikke i ordningen. Kategorien «Utenforliggende forhold» i sin helhet omfattes **ikke** av ytelsesordningen. Samtlige koder under denne årsakskategorien faller derfor utenfor ordningen. Avgrensingen medfører også at forsinkelser som grensekryssende tog har akkumulert utenfor Norge, holdes utenfor.

Et tog kan få flere årsakskoder på en enkelt reise. Mange kjører lange strekninger, og det er ikke uvanlig at de støter på flere hendelser underveis som alle kan ha delvis skyld i at toget blir forsinket. I denne ytelsesordningen legges til grunn at det foretas en avregning av den akkumulerte forsinkelsen toget har opparbeidet seg på strekningen fordelt på årsakskodene som er tildelt under gjennomføringen av togreisen.

Infrastrukturforvalter skal anses som den ansvarlige også for det tilfelle at en forsinkelse/innstilling er registrert, men årsakskode mangler (Ingen årsakskode).

Ved påstand om feilregistrering følges den prosedyre som er beskrevet i dette Vedlegg punkt 8.

## 5 Beregningsmetodikk og satser

### 5.1 Forsinkelser

Basert på registreringen i TIOS beregnes antall forsinkelsestimer på de ulike årsakskodene og for alle parter som inngår i ordningen. Følgeforsinkelsene under både kode 6 og 7 som er belastet jernbaneforetakene uavhengig hvilken part som har forårsaket dem, utbetales av infrastrukturforvalter. Da dette vil omfatte forhold som også har sin primærårsak hos et jernbaneforetak, må disse betale en høyere sats på primærårsakene enn infrastrukturforvalter.

Ordningen skal være enkel å operasjonalisere og programmere samtidig som den gir riktig signal til aktørene. Beregningene baseres på en lineær modell:

$$Y_{BN} = y_{BN} \cdot \left[ \sum_{t=1}^T \left[ \sum_{k=1}^7 (F_{kt}) \right] \right]$$

$$Y_{TS} = y_{TS} \cdot \left[ \sum_{t=1}^T \left[ \sum_{k=81}^{85} (F_{kt}) \right] \right]$$

$$Y_{TS} = a \cdot Y_{BN}$$

der:

$Y_{BN}$	=	Bane NORs utbetaling til togselskapene
$Y_{TS}$	=	Togselskapenes innbetaling til Bane NOR
$y_{BN}$	=	sats pr. minutt for Bane NOR
$y_{TS}$	=	sats pr. minutt for togselskapene
$k$	=	årsakskode i TIOS
$t$	=	tognummer som inngår i ytelsesordningen
$a$	=	faktor ( $a > 1$ )
$F_{kt}$	=	forsinkelsestimer pr. tog ( $t$ ) med årsakskode ( $k$ )

Følgende satser skal benyttes:

Kroner / Part		Persontog	Godstog
<b>Sats i 2022-priser (NOK pr. forsinkelsestime)</b>		4200	2100
<b>Faktor</b>	Infrastrukturforvalter	1,00	1,00
	Jernbaneforetak	1,40	1,26

## 5.2 Innstillinger (persontog)

Basert på registreringen i TIOS beregnes antall innstillinger på de ulike årsakskodene og for alle parter som inngår i ordningen. Følgeinnstillingene under kode 6 som er belastet jernbaneforetakene uavhengig hvilken part som har forårsaket dem, utbetales av infrastrukturforvalter. Da dette vil omfatte forhold som også har sin primærårsak hos et jernbaneforetak, må disse betale en høyere sats på primærårsakene enn infrastrukturforvalter.

Ordningen skal være enkel å operasjonalisere og programmere samtidig som den gir riktig signal til aktørene. En tilsvarende lineær modell som for forsinkelser legges til grunn:

$$(1) \quad Z_{BN} = z_{BN} \cdot \left[ \sum_{t=1}^T \left[ \sum_{k=1}^4 (I_{kt}) + \sum_{k=6}^6 (I_{kt}) \right] \right]$$

$$(2) \quad Z_{TS} = z_{TS} \cdot \left[ \sum_{t=1}^T \left[ \sum_{k=81}^{84} (I_{kt}) \right] \right]$$

$$(3) \quad Z_{TS} = b \cdot Z_{BN}$$

der:  $Z_{BN}$  = Bane NORs utbetaling til togselskapene

$Z_{TS}$	=	Togselskapenes innbetaling til Bane NOR
$Z_{BN}$	=	sats pr. innstilling for Bane NOR
$Z_{TS}$	=	sats pr. innstilling for Togselskapene
$k$	=	årsakskode i TIOS
$t$	=	tognummer som inngår i ytelsesordningen
$b$	=	faktor ( $b > 1$ )
$I_{kt}$	=	innstilling for tog nr. $t$ med årsakskode nr. $k$

Følgende satser skal benyttes:

Kroner / Part		Helinnstilling	Delinnstilling
<b>Sats i 2022-priser (NOK pr. innstilling)</b>		5797	2898
Fak tor	Infrastrukturforvalter	1,00	1,00
	Jernbaneforetak	1,25	1,25

### 5.3 Maksimalverdier

Det vises også til jernbaneforskriften § 6-6. Forskriften krever at ordningen «... ikke skal bringe en tjenestes økonomiske levedyktighet i fare». Med økonomisk levedyktighet legges det til grunn betalingsevne / finansiell styrke og ikke lønnsomhet. Dette hensynet ivaretas her ved at maksimalverdier relateres til fakturert sporpris (inkludert kapasitetspris og påslag). Det er fastsatt følgende maksimalverdier som gjelder alle parter:

- Forsinkelser: 50 % av fakturert beløp pr. måned knyttet til den minste pakken
- Innstillinger: 50 % av fakturert beløp pr. måned knyttet til den minste pakken

Maksimalverdiene fungerer symmetrisk slik at infrastrukturforvalter må maksimalt gi 50 % avslag i fakturert sporpris og at jernbaneforetak / søker må betale 50 % tillegg til fakturert sporpris for henholdsvis forsinkelser og innstillinger. Yttergrensen vil være 100 % avslag eller 100 % tillegg.

### 5.4 Årlig prisregulering

Ovennevnte kronesatser reguleres årlig ut fra samme metode som infrastrukturprisene; jf. kapittel 6 i Network statement.

## 6 Myndighet til å suspendere ytelsesordningen

Ytelsesordningen er kun virksom under *normale driftsforhold*. I situasjoner med betydelige driftsmessige avvik, kan infrastrukturforvalter ensidig suspendere ytelsesordningen. Dette vil særlig være aktuelt (men er ikke begrenset til) situasjoner som omfattes av årsakskode 92, men også ved for eksempel terrortrusler/hendelser, bombetrusler, omfattende hærverk eller politimessige foranstaltninger i den utstrekning slike forhold ikke er fanget opp av årsakskode 94.

## 7 Forvaltning og saksbehandling

7.1. Infrastrukturforvalter har plikt til å registrere alle forsinkelser/innstillinger i TIOS, og skal senest innen tre virkedager etter det kalenderdøgn da kjøring av togrute ble påbegynt/var planlagt påbegynt, registrere årsaken til forsinkelsen/innstillingen med årsakskategori/-kode i systemet.

Infrastrukturforvalter skal innen samme frist kvalitetssjekke datagrunnlaget. Forsinkelser/innstillinger uten årsakskode regnes med under infrastrukturforvalters økonomiske ansvar på samme måte andre forsinkelser/innstillinger under infrastrukturforvalters økonomiske ansvar.

[For strekninger med ERTMS vil kode 81 «Feil med kjøretøy» benyttes om infrastrukturforvalter ikke har mottatt diagnoseinformasjon fra kjøretøy og årsaken ikke entydig framkommer fra hendelsesforløp.](#)

7.2. For at jernbaneforetakene skal ha mulighet til å kontrollere registrerte forsinkelser/innstillinger på selskapenes egne tog, må disse ha tilgang til TIOS. Infrastrukturforvalter er forpliktet til å sørge for slik tilgang til egne registrerte forsinkelser/innstillinger gjennom en kundeportal.

7.3. Dersom jernbaneforetaket mener det er foretatt ukorrekt årsaksregistrering, kan jernbaneforetaket kreve ny årsakskode. Slik begjæring om fornyet vurdering må være fremsatt senest seks virkedager etter det kalenderdøgn da togruten ble påbegynt/var planlagt påbegynt.

Ved fremsettelse av slikt krav skal benyttes et av infrastrukturforvalter fastsatt standardisert skjema, med opplysninger om dato, togrute, plass og den av infrastrukturforvalter angitte årsakskode. Begjæringen skal videre inneholde opplysninger om hvilken årsakskode jernbaneforetaket mener at infrastrukturforvalter burde ha benyttet, samt begrunnelsen for dette. Alle felter må være fylt inn korrekt for at begjæringen skal behandles.

Slik begjæring om fornyet vurdering av avviket kan kun gjøres skriftlig på forhåndsfastsatt skjema og kan ikke kompletteres i etterhånd. Det er således ikke anledning for jernbaneforetaket å sende inn klage «på nytt», for eksempel dersom man har skrevet en trykkfeil i standardskjemaet.

7.4. Infrastrukturforvalter skal behandle begjæringen og senest innen det niende virkedagen etter det kalenderdøgn da togruten ble påbegynt/var planlagt påbegynt gi tilbakemelding på om kravet er godtatt eller avslått.

7.5. Dersom jernbaneforetaket ikke har begjært fornyet vurdering av årsakskode, eller slik begjæring blir fremsatt for sent i forhold til frist fastsatt i punkt 7.3, har jernbaneforetaket ikke rett til å bestride plikten til å svare kvalitetsavgift.

7.6. Dersom jernbaneforetaket ikke vil akseptere infrastrukturforvalters avgjørelse etter punkt 7.4, kan tvisten om årsakskodingen innen tre virkedager etter at denne avgjørelsen er tatt, kreve tvisten avgjort av et partssammensatt tvisteutvalg. Tabellen beskriver prosessen rundt fastsettelse av årsakskode og eventuell påfølgende behandling i tvisteutvalget. Tidsrom er vist som akkumulerte dager etter hendelsen.

Fase	Tidsrom (virkedager)	Beskrivelse
1	0	<ul style="list-style-type: none"> <li>Årsakskode settes foreløpig av trafikkstyrer (togleder eller TXP) i Bane NOR</li> </ul>



Fase	Tidsrom (virkedager)	Beskrivelse
2	1-3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bane NOR gjennomgår /kvalitetssikrer datagrunnlaget og korrigerer feil og setter midlertidig kode <sup>2</sup></li> </ul>
3	4-6	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jernbaneforetakene gjennomgår datagrunnlaget og påpeker på det de mener er ukorrekt årsaksregistrering gjennom kundeportalen</li> </ul>
4	7-9	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bane NOR behandler påpekingen, fatter <u>foreløpig</u> vedtak om årsaks-kode og sender svar gjennom kundeportalen</li> </ul>
5	10-11	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hvis tvist oppstår: Mulighet for jernbaneforetakene å melde saken til tvisteutvalget <a href="mailto:tvisteutvalg@banenor.no">tvisteutvalg@banenor.no</a></li> </ul>
6	12-21	<ul style="list-style-type: none"> <li>Behandling i tvisteutvalget – maks 10 virkedager</li> </ul>
7	> 21	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dersom partene blir enige, stopper prosessen her</li> <li>Dersom partene kommer fram til at det er et annet jernbaneforetak som er utløsende årsak, går prosessen tilbake til fase 2</li> <li>Ved fortsatt uenighet kan hver av partene sende klage til Statens jernbanetilsyn, jf. jernbaneforskriften § 11-2 (1)</li> </ul>
8		<ul style="list-style-type: none"> <li>Med hjemmel i jernbaneforskriften § 11-2 (1) kan hver av partene uavhengig av denne tvisteordning klage forholdet inn til Statens jernbanetilsyn</li> </ul>

7.7. Ved innbringelse av tvisten skal jernbaneforetaket skriftlig nedlegge påstand og i nødvendig utstrekning begrunne sitt standpunkt og fremlegge dokumentasjon som sendes direkte til infrastrukturforvalter. Innen en kort frist skal tvisteutvalget fatte en beslutning.

7.8. Partene dekker selv sine egne kostnader knyttet til tvisteløsningen.

## 8 Oppgjør

Infrastrukturforvalter skal ved utgangen av hver måned foreta en beregning av resultatet hva gjelder forsinkelsestimer og innstillinger for den aktuelle måneden for det/de jernbaneforetak som har vært berørt av forsinkelser/innstillinger i den aktuelle perioden. Ved beregningen skal samlede kompensasjonskrav i perioden for forhold forårsaket av infrastrukturforvalter avregnes mot avgiftsansvar for forhold forårsaket av jernbaneforetaket, slik at avregningen viser netto tilgodehavende eller skyldig beløp for jernbaneforetaket for månedsperioden.

I tilfelle der jernbaneforetaket har krevet ny årsakskode, og infrastrukturforvalter ikke har tatt stilling til kravet ved utløpet av den måneden kravet gjelder, skal opprinnelig koding legges til grunn ved avregningen. Dersom kravet om endring av årsakskode blir tatt til følge, blir forholdet å korrigere i den påfølgende månedsavregningen.

<sup>2</sup> For strekninger med ERTMS settes midlertidig årsakskode til 81 om det ikke er kjente feil med infrastruktur og diagnoseinformasjon fra omordutrustningen ikke er tilgjengelig.

Avregningsoppgaven skal være fremsendt jernbaneforetaket innen den 15. i måneden etter den måned beregningen gjelder for. Jernbaneforetaket skal motta eller betale kompensasjon månedlig i henhold til avregningsoppgaven fra infrastrukturforvalter. Skyldig beløp forfaller både for jernbaneforetakets og infrastrukturforvalters vedkommende til betaling 30 dager etter mottak av avregningsoppgave.

## 9 Forholdet til erstatningsansvaret etter AST

Ytelsesordningen gjør ingen innskrenkninger i avtalepartenes adgang til å kreve erstatning i henhold til reguleringene i AST punkt 17. Ved eventuell erstatningsutmåling skal det imidlertid gjøres fratrukk krone for krone i erstatningsbeløpet med den kompensasjonen den erstatningsberettigede måtte ha mottatt for samme forhold på grunnlag av ytelsesordningen.

Høring