



# Trafikkavtale Trafikkkpakke 1

- Fjerntog (FJ-tog) Stavanger – Oslo S
- Regiontog (R-tog) Stavanger – Egersund
- Regiontog (R-tog) Nelaug – Arendal

Avtale om reforhandlet trafikkavtale



Endringslogg:

Versjon	Hva	Dato
1.0	Avtale om reforhandlet trafikkavtale	28.06.2022



# Innhold

<b>1 Bakgrunn</b> .....	<b>4</b>
<b>2 Omfang</b> .....	<b>4</b>
<b>3 Endringer i avtalevilkår</b> .....	<b>4</b>
3.1 Endring i leveranseforpliktelser .....	4
3.1.1 Omforente endringer i leveranseforpliktelser .....	5
3.1.2 Endringer i leveranseforpliktelser som ikke er ferdigforhandlet .....	6
3.2 Inntektskompensasjon .....	6
3.2.1 Avregning og utbetaling .....	7
3.3 Bonus for trafikkinntekter .....	7
3.4 Endring i andre insitamentsordninger og nye insitamentsordninger .....	7
3.5 Øvrige forhold .....	8
<b>4 Utbetaling av vederlag</b> .....	<b>9</b>
<b>5 Ex-post justering av vederlag</b> .....	<b>9</b>
<b>6 Videre prosess</b> .....	<b>9</b>

*MJ*  
*MBA*

# 1 Bakgrunn

De konkurranseutsatte trafikkavtalene (Trafikkkpakkene 1-3) har blitt reforhandlet etter utløp av tilleggsavtaler 30. juni 2022. Bakgrunnen for dette er at Covid-19 pandemien har medført en redusert etterspørsel etter togreiser og stor risiko for at trafikkinntektene blir lavere enn det som er lagt til grunn i pristilbudene i de respektive konkurranser.

Jernbanedirektoratet har etter fullmakt fra Samferdselsdepartementet fått mandat til å reforhandle konkurranseutsatte trafikkavtaler med virkning fra 1. juli 2022.

## 2 Omfang

Denne avtalen er en midlertidig avtale som beskriver endringer i Trafikkavtale Trafikkkpakke 1s (Trafikkavtalen) leveranseforpliktelser, økonomiske betingelser og andre forhold som Oppdragsgiver og Leverandør er enig om gjennom forhandlingene. Vilkår i Trafikkavtalen som ikke er endret i denne avtalen, gjelder uforandret.

Denne midlertidige avtalen gjelder fra 1. juli og frem til fremforhandlede vilkår som fremgår under er implementert i reviderte trafikkavtaler. Det tas utgangspunkt i at nye reviderte trafikkavtaler skal være klar for signering i løpet av september 2022.

Den midlertidige avtalen er gyldig og ugjenkallelig uavhengig av om den endelige endringsavtalen inngås.

Denne midlertidige avtalen erstatter protokoll mellom partene datert 16.06.2022.

Denne midlertidige avtalen innebærer ingen endring i de eksisterende garantiforpliktelsene som leverandørene har gitt i de konkurranseutsatte trafikkavtalene.

## 3 Endringer i avtalevilkår

Omforente betingelser omfatter følgende områder:

- Pilar 1 - endring i leveranseforpliktelser
- Pilar 2 - inntektskompensasjon
- Pilar 3 - insitamentsordninger
- Øvrige forhold

### 3.1 Endring i leveranseforpliktelser

Partene er omforent om endringer i leveranseforpliktelser i revidert trafikkavtale fra 1. juli 2022, og disse endringene er beskrevet i punkt 3.1.1. Konsekvenser for endring i vederlag er angitt for resterende avtaleperiode.

Videre er partene enig om behov for endringer i enkelte øvrige leveranseforpliktelser hvor det ikke foreligger et omforent forhandlingsresultat vedr. konsekvenser for vederlag. Det legges til grunn en endelig avklaring av økonomiske konsekvenser før signering av reforhandlet trafikkavtale. Endringer som ikke er ferdigforhandlet, er beskrevet i punkt 3.1.2.

### 3.1.1 Omforente endringer i leveranseforpliktelser

Tabellen angir endringer i leveranseforpliktelser som er omforent mellom oppdragsgiver og leverandør. Årlig endring i vederlag er angitt for hvert avtaleår for resterende avtaleperiode. Alle beløp i mill. 2022-kroner. (Referanser henviser til Trafikkavtalen 2019-2027)

Endring i leveranseforpliktelse	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Krav om etablering av morgenekspreser med redusert stoppmønster bortfaller (Referanse til Vedlegg I s.16/17)	n/a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stasjonene Storekvina, Mamardal og Sira flyttes over til listen over stasjoner som kan ha differensiert stoppmønster. (Referanse til Vedlegg A-1 pkt. 2.2)	n/a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ikke implementere infotainmentløsning (Referanse til Vedlegg I, s.24)	n/a	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Redusere krav om operatørvhengig regularitet til 99,5 prosent, men malus fra første avgang dersom målet ikke oppnås (Referanse til Vedlegg A-1 pkt.5, A-2 pkt. 4 og A-3 pkt.5)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Endre på omfang av avtalte prosjekter for oppgraderinger av interiør i type 73, type 5 og WLAB2. (Referanse til vedlegg I, side 21)	2,5	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Leverandørens kvalitets- og styringssystem må ikke være ISO 9001, såfremt det er tilsvarende. Sertifisering gjennomføres ikke	0,05	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Åpne for at det kan vurderes å sette inn egne tog som erstatning for Norske togs kjøretøy	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Anledning til å kreve endringsgebyr på billetter solgt med sosiale rabatter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Variabel pris på ordinære billetter (maks +15% i opptil 182 dager, gjennomsnittsprisen over året skal være lik ordinær pris) (Referanse til Vedlegg B pkt. 2)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Økt mulighet for tilleggsprodukter på Sørlandsbanen (35% over uka, 60 % per uke) (Referanse til Vedlegg B pkt. 2)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum	2,5	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0

### 3.1.2 Endringer i leveranseforpliktelser som ikke er ferdigforhandlet

Tabellen angir behov for endringer i enkelte øvrige leveranseforpliktelser hvor det ikke foreligger et omforent forhandlingsresultat vedr. konsekvenser for vederlag. Partene er enige om at de nevnte leveranseforpliktelsene skal utgå, og at det gjenstår en forhandling om vederlagskonsekvensen

Endring i leveranseforpliktelse
Knytte bestemmelse om malus ved avvikstransport til EF 1371/2007 (Referanse til Vedlegg A pkt. 2.4.3)
Øke sommerinnstillingsandel fra 21,5% til 25% i 8 uker for Jærbanen (Referanse til Vedlegg A-2 pkt.2.1.5)
Handlingsrom til å innstille inntil 20% av produksjonen på Jærbanen i øvrige ferieperioder (skoleferier). (Referanse til Vedlegg A-2 pkt. 2.1)
Ikke videreutvikle tilleggsfunksjoner i Go-Alive App (Referanse til Vedlegg I).

### 3.2 Inntektskompensasjon

Partene er enige om at det i trafikkavtalen skal innarbeides en kompensasjonsmekanisme for eventuelle inntektstap som følge av koronapandemien, basert på faktisk oppnådde inntekter. Kompensasjonsmekanismen skal ta utgangspunkt i Leverandørens estimerte trafikkinntekter i Vedlegg B-2 Kalkyleskjema, prisjustert iht. maksimal gjennomsnittlig regulering i Vedlegg B punkt 2.5. Dersom inntektene er lavere enn dette nivået, gis følgende inntektskompensasjon:

Vederlagsår	Andre halvår 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Inntektskompensasjon	80%	80%	80%	65%/80%	65%/80%	65%/80%	65%/80%	65%/80%

Til og med vederlagsår 2024 gis det 80 prosent inntektskompensasjon for bortfalte inntekter,

Fra og med vederlagsår 2025, gis det 65 prosent inntektskompensasjon ned til 80 prosent av utgangspunktet, og 80 prosent inntektskompensasjon for bortfalte inntekter under 80 prosent av utgangspunktet.

*Beregningseksempel:*

*Prisjusterte estimerte trafikkinntekter 2025 fra Vedlegg B-2: 100 kroner*

*Faktiske trafikkinntekter 2025: 75 kroner*

*Inntektskompensasjon 65 prosent:  $(100 - 75) \times 65\% = 13$  kroner*

*Inntektskompensasjon 80 prosent  $(80 - 75) \times 80\% = 4$  kroner*

*Sum inntektskompensasjon: 17 kroner*

### 3.2.1 Avregning og utbetaling

Endelig avregning av årlig kompensasjon for eventuelle inntektstap skjer etterskuddsvis når togoperatøren har rapportert årlige trafikkinntekter iht. Vedlegg D punkt 11.

For å hjelpe Leverandørens likviditetssituasjon, skal det etableres en a-kontoordning som sikrer månedlige utbetalinger av kompensasjon i samband med Avtalefestet Fast Vederlag. A-kontoordningen skal ta hensyn til at det kan være behov for at Stortinget vedtar økte bevilgninger dersom inntektsreduksjonen i det aktuelle året blir større enn prognosen for inntektsbortfall lagt til grunn i statsbudsjettet. Dette kan bety at utbetaling av kompensasjon for eventuelle inntektstap i a-kontoordningen blir lavere enn det beregningen tilsier i perioden frem til ekstra bevilgning foreligger, fortrinnsvis i revidert statsbudsjett for inneværende år. Den gjenstående differansen fra månedene hvor det har manglet finansiering vil utbetales i et samlet beløp så fort bevilgningene foreligger.

### 3.3 Bonus for trafikkinntekter

Det etableres en bonusordning for trafikkinntekter. Denne gir Leverandør 20 prosent bonus for alle trafikkinntekter som er over det høyeste av:

- 80 prosent av sammenlignbare trafikkinntekter 2019
- 80 prosent av trafikkinntektene foregående år

80 prosent av sammenlignbare trafikkinntekter i 2019 må beregnes. I denne beregningen skal det justeres for at det er innført ny avregningsmodell i avtalen mellom Kolumbus og togoperatør, samt redusert avregningspris jf. endringsordre EO-012-Endring i avtalepris per reise med Kolumbus-billett for Regiontog Stavanger-Egersund. Trafikkinntekter tilknyttet reiser på fellesstrekningen Oslo-Kongsberg, hvor tidligere operatør også hadde leveranseansvar for lokaltog Eidsvoll-Kongsberg, tas ut av grunnlaget.

Bonus utbetales etterskuddsvis. Partene er enige om å se på løsninger for hyppigere a-kontoutbetaling enn årlig av bonus for trafikkinntekter i arbeidet med slutføringen av reforhandlet avtale.

Dersom det oppstår ekstraordinære forhold, som f.eks. en ny pandemi, som reduserer Leverandørens trafikkinntekter vesentlig kan partene vurdere om innslagspunktet for bonus skal reduseres i en kortere eller lengre periode. En eventuell endring fordrer budsjettmessig dekning.

### 3.4 Endring i andre insitamentsordninger og nye insitamentsordninger

Partene er enig om følgende endringer

- a) **Bonus for KTI**  
Innslagspunkt for bonus i dagens trafikkavtale er 80 for Sørtoget og 75 for Jærbanen. Innslagspunkt for Sørtoget endres til 75 målt etter undersøkelsesmetode som ligger til grunn i eksisterende trafikkavtale. Kalibrering til ny undersøkelsesmetode skjer i form av egen prosess basert på endringsordreregimet i Trafikkavtalen (2019-2027) Vedlegg D. Det forutsettes at kalibreringen hensyntar det omforente skiftet på 5 prosentpoeng i innslagspunktet.
- b) **Bonus for passasjervekst fjerntog og regiontog**  
Bonus iht. Vedlegg B punkt 3.3 utgår.
- c) **Bonus for flere passasjerer på fjerntog Oslo - Stavanger**

Det etableres en bonusordning for flere passasjerer på Stavanger - Oslo for årene 2022 til 2024. Ordningen gir 30 kroner per passasjer oppnådd mellom 75 og 100 prosent av antall reiser i 2019:

	2022	2023	2024
75 prosent av antall reiser i 2019	386 517	768 423	768 423
100 prosent av antall reiser i 2019	515 356	1 024 564	1 024 564
Maksimal bonus (kroner)	3 865 170	7 684 230	7 684 230

Bonusen utbetales etterskuddsvis, og prisjusteres i henhold til endring i KPI-JAE.

Dersom det oppstår ekstraordinære forhold, som f.eks. en ny pandemi, som reduserer Leverandørens trafikkinntekter vesentlig kan partene vurdere om innslagspunktet for bonus skal reduseres i en kortere eller lengre periode. En eventuell endring fordrer budsjettmessig dekning.

### 3.5 Øvrige forhold

a) **Avvikskostnader, (Trafikkavtalen 2019-2027, Vedlegg A pkt. 2.4)**

Partene er enig i at Leverandør får dekket økte kostnader ved overgang fra Bane NORs kompensasjonsordning 80% til Bane NORs ytelsesordning for uplanlagte avvik som skyldes infrastrukturforvalter. Økonomiske konsekvenser avtales senere. Beløpet skal beregnes ut fra kalkulert omfang av uplanlagte avvik begrenset til TIOS-koder som skyldes infrastrukturforvalter. Endring i kostnader skal spesifiseres slik at JDIR kan sette seg inn i beregning i B-2 kalkyleskjema i Trafikkavtalen (2019-2027) og nye beregninger etter at konsekvens av endringen er beregnet inn.

b) **Opsjon på avtaleforlengelse**

Oppdragsgiver legger til grunn for utløsning av opsjon for de to siste avtaleårene, at beregningene også viser økonomisk bærekraft for leverandøren i denne perioden.

c) **Elektrisitetspriser**

Partene er enige om at det skal etableres en kompensasjonsordning for økte energipriser som følge av krigen i Ukraina. Oppdragsgiver skal dekke 50 prosent av strømprisene over et nivå som er 15 prosent over det Leverandør la til grunn i tilbudet.

Leverandør har opplyst om at de har lagt til grunn en strømpris på [redacted] per MWh i tilbudet. Videre står følgende i Vedlegg 1 4.1-4.3 Revidert tilbud side 239:

**Spørsmål:** Legges det til grunn en lavere/høyere energipris enn i dag? **Svar:** Vi har modellert energiprisen basert på rapporten utstedt av Statnett i 2016. Vi har utarbeidet følgende årlige forutsetninger:

[redacted]

Dette gir følgende priser lagt til grunn i tilbudet og innslagspunkt per år:

MA  
MKA

År	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Kr/MWh lagt til grunn i tilbudet								
Innslagspunkt kompensasjonsordning for økte energipriser (kr/MWh)								

Kompensasjonsordningen skal avregnes årlig basert på strømprisen som var lagt til grunn for det respektive året. Prognostiserte avvik inngår i den månedlige a-kontoordningen.

## 4 Utbetaling av vederlag

Frem til endelig revidert trafikkavtale foreligger, vil det etableres en a-konto ordning hvor inntektskompensasjon og bonus utbetales i tillegg til ordinært vederlag etter eksisterende trafikkavtale.

Første utbetaling av akontobeløp for kompensasjon av eventuelle inntektstap blir 10. september. Leverandør må levere prognoser for andre halvår 2022 senest 22. august.

## 5 Ex-post justering av vederlag


Det skal innarbeides en ex-postjusteringsmekanisme i reforhandlet avtale etter samme mønster som i Oppdragsgivers trafikkavtaler med Vygruppen og Vy Gjøvikbanen. Ordningen skal omfatte samlet resultat for perioden fra 1. juli 2022 til Driftsopphør. Partene er videre enige om at årlige grenseverdier skal gjennomsnittsberegnes slik at disse blir like hvert år. Det er sum resultat som skal regnes mot sum grenseverdier ved endelig avregning. Forpliktelser som leie av tog og husleie skal kunne medregnes i balanseoppstillingen etter samme beregningsmetode som etter IFRS16.

## 6 Videre prosess

Jernbanedirektoratet utarbeider utkast til revidert trafikkavtale og oversender avtaleutkast til Go-Ahead.

Oslo, 28. juni 2022

MAJ  
M/ker

For Go-Ahead Norge  
  
Magnus Hedip

For Jernbanedirektoratet  
  
Marit Rønning