Kontrakt

Drift av sunnhordlandsruta

SKYSS/26/53

Kontrakt om partsplikter mellom:

Vestland fylkeskommune v/ Skyss

(heretter omtalt som Oppdragsgjevar)

og

(heretter omtalt som Operatør)

Oppdragsgjevaren handlar for denne Kontrakten etter fullmakt også på vegner av følgjande samarbeidspartnarar, som òg opptrer som Oppdragsgjevarar etter denne Kontrakten:

For Oppdragsgjevaren:

Bergen / 2027

_____

Direktør Skyss

For Operatøren:

Bergen / 2027

_____

Signatursetjaren til Oppdragsgjevar stadfestar med signaturen sin på dette dokumentet at han har dei fullmaktene som er naudsynte for å binde kontraktsparten sin under denne kontrakten.

☐ Fullmakt etter stilling

☐ Skriftleg fullmakt vedlagd

Signatursetjaren til Operatør stadfester med signaturen sin på dette dokumentet at han har dei fullmaktene som er naudsynte for å binde kontraktsparten sin under denne kontrakten.

☐ Fullmakt etter stilling

☐ Skriftleg fullmakt vedlagd

1 KONTRAKTSVILKÅR 5
1.1 Alminnelige vilkår 5
1.2 Utføring av oppdraget 8
1.3 Rettsleg rammeverk for utføring av Oppdraget 9
1.4 Ansvar og forsikring 10
1.5 Garanti 11
1.6 Opphavs- og eigedomsrett til data 12
1.7 Miljøsertifisering av Operatør 12
1.8 Bruk av underleverandørar 13
1.9 Kvalitetssikring, Kontroll- og opplysningsplikt 13
1.10 Overdraging av kontrakt 14
1.11 Oppdragsgjevars Kontraktforhold til andre 14
1.12 Endringar 14
1.13 KONTRAKTSBROT, TILTAKSPLAN OG SANKSJONAR 15
1.14 Tvistar, lovval og verneting 20
2 LEVERANSESKILDRING 21
2.1 ansvarsfordeling knytt til drift 21
2.2 Krav til planlegging 21
2.3 Krav til gjennomføring av ruteproduksjonen 22
2.4 Oppdrag for tredjepart 24
2.5 Handtering av avvikssituasjonar 24
2.6 Krav til Mannskap 27
2.7 Avvik relatert til Helse, miljø og tryggleik (HMT) 29
2.8 Rett til frakt av gods 30
2.9 Krav til sal av billettar 30
2.10 Krav til handsaming av hittegods 33
2.11 Krav til reinhald og vedlikehald av fartøy 34
2.12 Krav til marknadsføring og kundekommunikasjon 34
2.13 Krav til kundehandtering og reiseinformasjon 37
2.14 Krav til datastraumar og rapportering 38
3 FARTØY 42
3.1 Krav til hovudfartøy 42
3.2 Krav til reservefartøy 48
3.3 Krav til midlertidige erstatningsfartøy 49
4 RUTEPRODUKSJON 50
4.1 Ruteområdet og ruter 50

4.2 Rutetabellar 50
4.3 Bestillingsstopp 50
4.4 Heilagdagsproduksjon 50
4.5 Planlagde Tal rutekilometer og tal rutetimar per år 51
5 ENERGI OG UTSLEPP 53
5.1 Krav til energiopphav 53
5.2 Krav til motorreinsing og berekraftig energilager 53
5.3 Klimakrav 53
5.4 Energikonseptet 55
5.5 Endring i ruteproduksjon som går utover rammevilkåra for energikonseptet 57
6 KAIER OG INFRASTRUKTUR 59
6.1 Bruk av kaiene 59
6.2 Energiinfrastruktur 59
6.3 Straumframføring 62
6.4 Utvendig støy på kai frå fartøy og energiinfrastruktur 63
6.5 Eventuell ombygging av kai og tilpassing av anløpsområde 63
6.6 Orden på kaiene 64
6.7 Skade på kai, kaiareal og utstyr 64
6.8 Vedlikehald og drift av kaier 64
7 VEDERLAG, TREKK OG GEBYR 65
7.1 vederlag for Oppdraget 65
7.2 Billettinntekter 67
7.3 Prisregulering 68
7.4 Ekstraordinær regulering 70
7.5 Fakturerings- og betalingsvilkår 70
7.6 Trekk og gebyr 71
8 SAMSPEL MELLOM PARTANE OG OPPSTARTSFØREBUINGAR 76
8.1 Strategisk samarbeid 76
8.2 Samarbeid og samspel ved Oppstart av oppdraget 76
8.3 Samarbeid gjennom kontraktsperioden 82
8.4 Samarbeid og samhandling ved avslutning av oppdraget 83
9 BONUS 85
9.1 Bonus for auke i billettinntektar 85

1 KONTRAKTSVILKÅR

1.1 ALMINNELIGE VILKÅR

1.1.1 Generelt

Desse kontraktsvilkåra, inkludert øvrige kontraktsdokument, regulerer partanes rettar og plikter ved gjennomføring av Oppdraget som er omfatta av denne Kontrakten.

1.1.2 Kontraktsdokument

Med mindre anna er avtalt er Kontrakten sett saman av følgjande dokument:

- Kapittel 1 Kontraktsvilkår
- Kapittel 2 Leveransekrav
- Kapittel 3 Krav til fartøy
- Kapittel 4 Ruteproduksjon
- Kapittel 5 Energi og utslepp
- Kapittel 6 Kaier og infrastruktur
- Kapittel 7 Vederlag, trekk og gebyr
- Kapittel 8 Samspel mellom partane og oppstartsførebuingar
- Kapittel 9 Bonus knytt til inntektsauke
- Kapittel 10 Endringar, presiseringer og suppleringer frå Oppdragsgjevar (avklaringsskjema, forhandlingsreferat, annan korrespondanse)
- Kapittel 11 Operatøren sitt endelege tilbod
- Kapittel 12 Oppdragsgjevars endringsordre utstedt etter Kontraktsinngåing

Vedlegg til Kontrakten:

- Vedlegg 1A Datahandsamaravtale
- Vedlegg 1B Etiske handlingsreglar og krav til løn-og arbeidsvilkår
- Vedlegg 1C Påkravsgaranti
- Vedlegg 2A Reisevilkår
- Vedlegg 2B Billettpriser VIL BLI OPPDATERT VÅREN 2027
- Vedlegg 2C Statistikk VERT SUPPLERT
- Vedlegg 2D HMT-rapport
- Vedlegg 2E Sanntid
- Vedlegg 2F DIS
- Vedlegg 2G Rapporteringsmal
- Vedlegg 2H Reglement for prisar og rabattordningar
- Vedlegg 4A Rutetabellar (Kunde)
- Vedlegg 4B Rutetabellar (Operatør)
- Vedlegg 5A Klimagebyr
- Vedlegg 6A Informasjon om kaiene
- Vedlegg 6B Informasjon om planmessig tilhøve og tilgjengeleg areal
- Vedlegg 6C Krav til bygg
- Vedlegg 6D Føresetnader og vilkår knytt til nettoppgradering
- Vedlegg 7A Prisskjema (Utfyllt Bilag A frå tilbodet)
- Vedlegg 8A Mal framdriftsplan
- Vedlegg 9A Inntektsbonus

Kontraktsdokumenta utfyller kvarandre. I tilfelle motstrid mellom kontraktsdokumenta skal følgjande rangordning gjelde:

1. Oppdragsgjevar sine endringsordre utstedt etter kontraktsinngåing
2. Endringar, presiseringar og suppleringar frå Oppdragsgjevar gjevne i konkurransefasen, herunder svar på spørsmål, forhandlingsreferat og annan korrespondanse fram til signering av kontrakt (
3. Kontraktsvilkår med leveransekrav, kapittel 1 til og med kapittel 9 med tilhøyrande vedlegg
4. Operatøren sitt endelege tilbod

Ved motstrid innanfor same dokument går spesielle føresegner føre generelle.

1.1.3 Definisjonar

Avbroten Tur	Dersom fartøyet ikkje anløper ein eller fleire av Turens faste og bestillingsstopp, men likevel gjennomførar meir enn 50 % av Turens anløpsstader.
Driftsdøgn	Eit driftsdøgn vert rekna frå kl 04:00 på natta til kl 03:59 påfølgjande natt.
Endestopp	Siste anløpskai i den einskilde Tur.
Forseinka tur	Når fartøyet anløper eller forlater kai 1 til 60 minutt seinare enn fastsett avgang- eller framkomsttid i Rutetabell.
Hovudfartøy	Fartøya som er planlagt nytta for å gjennomføre Oppdraget. Hovudfartøy skal oppfylle alle definerte krav i kapittel 3 punkt 3.1.
Innstilt tur	Ein Tur blir definert som Innstilt i desse tilfella: 1. Turen blir ikkje gjennomført, 2. Fartøyet anløper 50% av turens faste og bestillingsstopp eller mindre, 3. Turen er meir enn 60 minutt forsinka i forhold til publisert avgangs- eller framkomsttid, eller 4. Turen ikkje har gått frå avgangskaia innan tidspunktet for neste planlagde tur frå same kai
Innstilte rutekilometer	Planlagde rutekilometer som ikkje vert gjennomført som følgje av til dømes Innstilt tur eller Avbroten tur.
Klimakravet	Klimakravet fastset det maksimalt tillatne klimagassutsleppet frå gjennomføring av Ruteproduksjonen som inngår i Oppdraget, målt i kg CO_2-ekvivalentar per Utførde rutekilometer. Klimakravet omfattar drift med Hovud- og Reservefartøy og både energi til framdrift og til hotellast og annan energiforbruk om bord. Klimakravet er regulert i Kontrakten punkt 5.3.
Kontrakten	Dette dokument inkludert alle vedlegg.
Kontraktsinngåing	Dato for signering av Kontrakten.
Løyve	Tillating gjeven av løyvemynde med rett og plikt til å drive rutetransport for ein eller fleire Ruter.
Operatør	Juridisk eining som har signert Kontrakten og som har ansvaret for gjennomføring av Oppdraget.
Oppdraget	Dei til ei kvar tid gjeldande tenester og leveransar som Operatør skal levere iht. Kontrakten.

Oppdragsgjevar	Vestland fylkeskommune v/ Skyss
Oppstartsdato	Dato for oppstart av Ruteproduksjon som inngår i Oppdraget.
Opningstid	Ei Rute si opningstid vert rekna frå avgang første Tur til framkomst siste Tur innanfor eit Driftsdøgn.
Planlagde rutekilometer	Tal kilometer estimert av Oppdragsgjevar basert på dei til ei kvar tid gjeldande Rutetabellane inkludert heilagdagsproduksjon og inkludert maksimal bruk av alle bestillingsstopp. Planlagde rutekilometer inneheld ikkje kilometer knytt til posisjonskøyring eller verkstadkøyring. Planlagde rutekilometer er på tidspunktet for Kontraktsinngåing definert i Prisskjema og kap 4.
Reservefartøy	Fartøy som skal nyttast når Hovudfartøy ikkje kan drifte rutene. Minstekrav til Reservefartøy er definert i kapittel 3 punkt 3.2.
Ruteområdet	Det geografiske området Oppdraget skal utførast i.
Ruteproduksjon	Gjennomføring av dei til ei kvar tid gjeldande Rutetabellane som inngår i Oppdraget.
Rute	Dei turar som skal køyrast i eit avgrensa område og/eller på ein strekning med eit bestemt tal kaier.
Rutekilometer	Lengd på seglingslei mellom kaiene som inngår i dei einskilde rutene, berekna per kilometer. Posisjonskøyring eller verkstadkøyring inngår ikkje i Rutekilometer.
Rutetabell	Tabell med oversikt over samtlege Turer i ei Rute. Tidspunkta undervegs på ein Tur når fartøyet anløper kai vert beteikna som framkomst og avgang.
Rutetime	Tid som medgår til å gjennomføre Ruteproduksjon i samsvar med Rutetabellane, berekna per time. Liggjetid ved kai i løpet av ein Tur er medrekna. Tid ved kai mellom kvar Tur er ikkje medrekna.
Sanntidssystem	Eit kunde- og passasjerinformasjonssystem som Operatør drifter og forvalter. Systemet samanstiller rådata frå fartøy med rutedata, berekner og oppdaterer køyretider, og kommuniserer dette tilbake til fartøy og til andre kundekanaler.
Tur	Ei strekning mellom eit bestemt tal kaier i eit område som skal anløpast i ein definert rekkefølgje på angitte tidspunkt. Kvar Tur er angjeve i eigen kolonne i Vedlegg 4B Rutetabell.
Utførde rutekilometer	Faktisk tal Rutekilometer Operatør har gjennomført i Oppdraget.

1.1.4 Partane sine representantar

Kvar av partane skal utpeike ein hovudkontakt som representerar dei i spørsmål vedrørande Kontrakten.

Oppdragsgjevars hovudkontakt	
Namn	
Telefonnummer	
E-post	
Operatørs hovudkontakt	

Namn	
Telefonnummer	
E-post	

Alle varsel og krav, og svar på desse, som skal meddelast etter bestemmelsane i Kontrakten, skal framsettast skriftleg til partanes representantar, jf. pkt.1.1.4, eller til avtalte adresser.

1.1.5 Kontraktsperiode

Kontrakten vil gjelde frå Kontraktsinngåing til og med 01.12.2045. Oppstartsdato skal vere 02.12.2030.

1.2 UTFØRING AV OPPDRAGET

1.2.1 Generelt

Operatør plikter å levere dei tenester og leveransar som er skildra i Kontrakten med vedlegg og bere alle kostnadane knytt til dette, med mindre noko anna er særskilt avtalt i Kontrakten. Operatør tek på seg ansvaret for at hans ytingar på ein heilskapleg måte dekkjer dei føremål og spesifikasjonar som er gjeven i Kontrakten. Oppdraget omfattar såleis alle aktivitetar som er naudsynte for oppfylling av krava i Kontrakten, sjølv om dei ikkje er uttrykkeleg nemnd i Kontrakten.

Operatør skal utføre alle oppgåver knytt til Kontrakten på ein fagmessig og aktsam måte i samsvar med krava i Kontrakten, og skal leggje vekt på tryggleik slik at skade eller tap på person eller eigedom vert unngått.

Ved utføring av Oppdraget er kunden i sentrum. Begge partar skal anstrenge seg for å oppnå ei så god kundeoppleving som mogeleg for å stimulere til auka bruk av kollektivtrafikk. Oppdraget må stadig videreutviklast for å oppnå dette. Partane pliktar å samarbeide og vise lojalitet under gjennomføringa av Kontrakten.

Oppdraget er nærare skildra i Kontrakten sine ulike kapittel.

1.2.2 Bruttokontrakt

Kontrakten er ein bruttokontrakt. Dette inneber at billettinntekter frå passasjer, eventuelle reklameinntekter og andre inntekter tilkjem Oppdragsgjevar. Operatør vil motta vederlag for tenesta i samsvar med Kapittel 7.

Operatør kan utføre godstransport i samsvar med punkt 2.8. Operatør må sjølv fakturere dei reisande for slik transport, og får sjølv behalde alle godsinntekter.

1.2.3 Oppstartsførebuingar

I perioden frå Kontraktsinngåing og fram til Oppstartsdato skal Operatør oppfylle dei krav som framgår av punkt 8.2 i kapittel 8 Samspel mellom partane og oppstartsførebuingar. Ved forseinkingar og avvik frå framdriftsplan, og andre former for kontraktsbrot under oppstartsførebuingane, vil Oppdragsgjevar nytte misleghalds- og sanksjonsreglane punkt 1.13.

Operatør skal uten ugrunna opphald varsle Oppdragsgjevar om moglege forseinkingar knytt til framdrifta i oppstartsførebuingane.

1.2.4 Leveransekrav

Krav til planlegging og gjennomføring av Oppdraget går fram av kapittel 2.

1.2.5 Krav til fartøy

Krav til fartøy som skal nyttast i Oppdraget går fram av kapittel 3.

1.2.6 Ruteproduksjon

Beskriving av Ruteproduksjon i Kontraktområdet går fram av kapittel 4.

1.2.7 Energi og utslepp

Krav til energi og utslepp i Kontraktområdet går fram av kapittel 5.

1.2.8 Kai og infrastruktur

Krav til kai og infrastruktur går fram av kapittel 6.

Dersom Operatør har behov for fleire fasilitetar enn dei som er lista opp i kapittel 6, er Operatør sjølv ansvarleg for å skaffe, koste og drifte desse.

1.2.9 Vederlag for Oppdraget

Operatør vert godtgjort i samsvar med kapittel 7. Ved kontraktsbrot har Oppdragsgjevar rett til å gjennomføre trekk og pålegge Operatør gebyr.

1.2.10 Bonus

Oppdragsgjevar vil betale ut bonus i samsvar med føresegna i kapittel 9 og kapittel 7 punkt 7.6.3.

1.3 RETTSLEG RAMMEVERK FOR UTFØRING AV OPPDRAGET

1.3.1 Overhalde lover, forskrifter, vedtak og krav

Operatør skal halde seg informert om og overhalde dei til ein kvar tid gjeldande lover, forskrifter og myndigheitsvedtak og -krav som er av betydning for utføringa av Oppdraget.

Operatør skal vidare halde seg informert om og rette seg etter alle andre krav og pålegg som er fastsett av offentlege myndigheiter, og skal i rett tid innhente og oppretthalde dei godkjenningar og tillatingar som er naudsynt for utføring av Oppdraget. Dersom Operatør ikkje innehar naudsynte godkjenningar og tillatingar som er naudsynt for utføring av Oppdraget, til dømes løyve, vil dette kunne utgjere eit vesentleg kontraktsbrot.

1.3.2 Krav til løyve

Operatør skal til ein kvar tid oppfylle vilkåra for utøving av persontransport gjeve i forskrift av 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport innanlands med motorvogn og fartøy, og Operatør skal til ein kvar tid oppfylle vilkåra for ruteløyve.

1.3.3 Verksemdoverdraging

Operatør skal syte for at gjeldande regelverk om verksemdoverdraging vert følgd.

Oppdragsgjevar er ikkje part i forholdet mellom eksisterande operatør, ny operatør eller deira tilsetje, og har ikkje ansvaret for at eventuelt vidareformidla informasjon knytt til ovannemnde forhold er korrekt opplyst frå tidligare Operatør.

1.3.4 Handlingsreglar om menneskerettar, etikk og miljø

Operatør og underleverandør(ar) pliktar å oppfylle Oppdragsgjevars krav til menneskerettar, etikk og miljø som går fram av vedlegg 1B-1 og tilhøyrande vedlegg.

1.3.5 Krav til løns- og arbeidsvilkår

Operatør skal syte for at alle tilsette som direkte arbeider med å oppfylle Kontrakten, får løns- og arbeidsvilkår som ikkje er dårlegare enn det som følgjer av dei gjeldande landsomfattande tariffavtalene for transportsektoren i Norge. Tilsvarande plikt gjeld også for Operatørs eventuelle underleverandør. Krav til løns- og arbeidsvilkår som gjeld for Kontrakten følgjer av vedlegg 1B-2. Dersom Operatør eller underleverandør får pålegg frå Sjøfartsdirektoratet eller andre mynde knytt til løns- og/eller arbeidsvilkår, skal Operatør utan opphald informere Oppdragsgjevar om dette.

1.3.6 Forbod mot produktar framstilt heilt eller delvis ved hjelp av tvangsarbeid

Tvangsarbeidforordninga er vedteke i EU og inneber at det vil vere forbode å omsette, importere og eksportere varer, som er framstilt gjennom tvangsarbeid, på EUs indre marknad. Regjeringa i Noreg har beslutta å innføre handelsforbodet seinast innan 14. desember 2027: Innfører handelsforbud mot produkter fremstilt ved tvangsarbeid - regjeringen.no

Operatør pliktar å oppfylle dei krav og forbod som vert vedteke og innført i Noreg.

1.3.7 Handsaming av personopplysingar og opplysingar kritisk for verksemda

Operatør skal inngå Databehandlaravtale (Vedlegg 1A) med Oppdragsgjevar som regulerer handsaming av personopplysningar. Operatør er i tillegg pliktig til å følgje Oppdragsgjevar sine til ein kvar tid gjeldande internkontrollrutinar for etterleving av Personvernreglane.

1.3.8 Konfidensialitet

Partane pliktar, både under Kontraktens varigheit og seinare, ikkje å bringe vidare/dele til tredjepartar konfidensiell informasjon om partanes forretningsmessige forhald, personopplysingar om dei reisande og andre opplysingar om den andre part som vert motteke i samband med oppfylling av Kontrakten. Partane pliktar å sette i verk rimelege tiltak for å hindre at slike opplysingar kjem til tredjeparts kunnskap gjennom partanes tilsette, leiing, styre, innleigde konsulentar eller andre personar eller verksemder med tilknyting til partane. Oppdragsgjevar er underlagt offentleglova og har ikkje rett til å halde tilbake dokument det kan krevjast innsyn i etter dette regelverket.

1.3.9 Informasjonstryggleik

Operatør skal opptre i samsvar med Databehandlaravtalen. Operatør skal handsame Oppdragsgjevars data og personopplysingar slik at data ikkje vert manipulert eller kjem på avvege. Dette gjeld også for Operatørens underleverandør(ar).

Operatøren er ansvarleg for at det ligg føre oppdatert risikovurdering, og at det til ein kvar tid vert gjennomført eigna tekniske og organisatoriske tiltak slik at ein til ein kvar tid tek omsyn til sikkerheitsrisikoen.

Oppdragsgjevar kan krevje å få lagt fram risikovurderingane som er utførd og tiltak som er sett i verk.

1.4 ANSVAR OG FORSIKRING

Operatør er ansvarleg og ber risikoen for

- Skade på og tap av fartøy, utstyr og materiell som vert eigd av Oppdragsgjevar
- skade på og tap av gods
- skade på personell og passasjerar som oppstår ved utføringa av Oppdraget
- skade på natur og miljø
- skade på Oppdragsgjevars eller tredjemanns person, kai eller eigedom

Oppdragsgjevar er ikkje under nokon omstende ansvarleg for skader på Operatørs fartøy.

Operatør skal ha gyldig og tilstrekkeleg forsikring, herunder ansvarsforsikring (P&I) og kaskoforsikring, for det ansvar som følgjer av dette kontraktspunkt. Operatør skal på førespurnad frå Oppdragsgjevar umiddelbart kunne dokumentere forsikringsdekning.

1.5 GARANTI

Operatør skal for eigen rekning stille ein påkravsgaranti for sine kontraktpliktar, forseinkingsrente og inndrivingskostnader. Garantien skal stillast av bank, forsikringsselskap eller annan kredittinstitusjon med godkjenningar for bank- og finansieringsverksemd av Finanstilsynet i Noreg eller tilsvarande konsesjon gitt innanfor EØS-området. Garantien skal stillast utan ugrunna opphald, og seinast innan 30 dagar etter kontraktsinngåing.

Garantikravet gjeld for perioden 30 dagar etter Kontraktsinngåing til og med 6 månader etter Kontraktens utløp. Operatør skal antan stille ein påkravsgaranti som gjeld for heile denne perioden, eller dele garantiperioden i to og stille to påkravsgarantier.

Garantibeløpet/a avgrensar ikkje Oppdragsgjevars rett til å krevje ytterlegare tap dekt frå Operatør.

Bankgarantien skal dekkje alle krav Oppdragsgjevar vert påført som følgje av Operatørs misleghald av Kontrakten eller som følgje av at Operatør går konkurs.

Oppdragsgjevar skal ikkje stille nokon form for garanti eller annan sikkerheit overfor Operatøren.

Garantibeløpa som går fram av dette punkt vert ikkje indeksregulert.

Dersom ein påkravsgaranti:

Dersom Operatør vel å stille ein påkravsgaranti for heile perioden, skal garantien utgjere NOK 30 000 000 for perioden frå 30 dagar etter Kontraktsinngåing til og med 6 månader etter Kontraktens utløp. Garantisten sitt maksimale samla ansvar ovanfor Oppdragsgjevar i garantiperioden er avgrensa til garantibeløpet som gjeld for den respektive garantiperioden. Garantien skal utforma som angitt i Vedlegg 1C-1.

Dersom to påkravsgarantiar:

Garantibeløpet skal utgjere NOK 27 000 000 i Garantiperiode 1 (frå og med 30 dagar etter kontraktsinngåing, til og med 01.12.2038).

Garantibeløpet skal utgjere NOK 33 000 000 i Garantiperiode 2 (frå og med 02.12.2037 til og med 6 månader etter Kontraktens utløp. Utbetalingar under Garantiperiode 1 skal gå til frådrag i det maksimale garantibeløpet for Garantiperiode 2 og reduserer garantibeløpet på 33 MNOK.

Garantiane skal vere utforma som angitt i Vedlegg 1C-2 og 1C-3.

Seinast 12 månader før utløpet av Garantiperiode 1, skal Operatør stille ny garanti for Garantiperiode 2. Når garanti for Garantiperiode 2 er godkjent av Oppdragsgjevar, vil Garanti for Garantiperiode 1 automatisk opphøyre. Etter at garantien for Garantiperiode 1 er opphøyrd, skal alle krav rettast under garantien for Garantiperiode 2, inkludert krav som skuldast hendingar/avvik som oppsto innanfor dei siste seks månadene av Garantiperiode 1.

Garantisten sitt maksimale samla ansvar ovanfor Oppdragsgjevar i den einskilde garantiperiode, er avgrensa til garantibeløpet som gjeld for den respektive garantiperioden.

Utbetalingar i Garantiperiode 1 skal gå til frådrag i det maksimale garantibeløpet for Garantiperiode 1 og 2, og utbetalingar i Garantiperiode 2 skal gå til frådrag i det maksimale garantibeløpet for Garantiperiode 2. Dersom garanti for Garantiperiode 2 ikkje vert godkjent, sjå nærare vilkår i Vedlegg 1C-2.

1.6 OPPHAVS- OG EIGEDOMSRETT TIL DATA

1.6.1 Ulike typar data

Operatør skal rapportere tal, data og informasjon (heretter «data») knytt til gjennomføringa av Oppdraget i samsvar med Kontraktens leveransekrav. Kva data og korleis desse skal rapporterast, kan endrast av Oppdragsgjevar gjennom kontraktsperioden. Data som ikkje vert overført automatisk til Oppdragsgjevar, skal på førespurnad overførast av Operatør, til avtalt tid og i avtalt format. Oppdragsgjevar står fritt til å be om ytterlegare data som kan vere relevant for dimensjonering/optimering og utvikling av rutetilbodet, og for planlegging og gjennomføring av framtidig anbodskonkurranse.

Operatør pliktar å gje Oppdragsgjevar tilgang til relevant data frå Operatørs underleverandørar eller tredjepartar på same vilkår som Operatør sjølv får data frå sine underleverandørar eller tredjepartar.

1.6.2 Oppdragsgjevars adgang til å nytte data til internt føremål

Oppdragsgjevar kan nytte all data som Operatør eller Operatørs underleverandørar produserer som ledd i utføringa av Oppdraget, til internt føremål. Dette omfattar data som vert rapportert i samsvar med Kontrakten, og data Operatør har oversendt Oppdragsgjevar på førespurnad.

1.6.3 Oppdragsgjevars adgang til å dele data med tredjepartar

Oppdragsgjevar kan dele all data som vert rapportert i samsvar med Kontrakten med tredjepartar, så framt dette ikkje er opplysningar underlagt teieplikt etter Offentleglova § 13, jf. Forvaltningslova § 13 fyrste ledd nr. 2.

Den lovbestemte teieplikta er ikkje til hinder for at Oppdragsgjevar kan dele Operatørs rekneskapsinformasjon som informasjon knytt til Operatørens kostnader og inntekter per Rute/Samband per år, og godtgjersle frå Oppdragsgjevar fordelt per Rute/Samband per år.

Den lovbestemte teieplikta er heller ikkje til hinder for at Oppdragsgjevar kan dele følgjande data:

- omfanget av gjevne sanksjonar (trekk og gebyr) per avvik per hending, per månad og per år.
- tal på- og avstigande passasjerar per tur, per kai, eller per delstrekning.
- omfang av posisjonskøyring per Rute per år.
- energiforbruk og tilhøyrande utslepp for posisjons- og rutekøyring per Rute innanfor eit bestemt geografisk område.

For Bestillingstransport gjeld i tillegg følgjande:

- Andel digitale bestillingar.
- Gjennomsnittleg reisedistanse i tid og kilometer.
- Gjennomsnittleg ventetid for den reisande.

1.6.4 Operatør og underleverandør/underoperatørs adgang til å nytte og dele data i og etter kontraktsperioden

Operatør og underleverandør har bruksrett til dei same data i den utstrekning det er naudsynt for å optimalisere eigen tenesteyting. Operatør og underleverandør har rett til å behalde data for dette føremålet, også etter utløp av Kontrakten. Operatør eller underleverandør har imidlertid ikkje rett til å endre eller dele data utan skriftleg samtykke frå Oppdragsgjevar. Oppdragsgjevar kan ikkje avvise slike førespurnader utan sakleg grunn.

1.7 MILJØSERTIFISERING AV OPERATØR

Operatør skal innan utløpet av det første driftsåret vere miljøsertifisert gjennom ei av dei offisielle ordningane for miljøsertifisering (Miljøfyrtårn, ISO-14001, EMAS, eller liknande). Operatør skal årleg dokumentere prestasjon knytt til sertifiseringa, til dømes oversende dokumentasjon frå miljøleiingssystemet og gjennomførte miljøforbetringstiltak.

Eventuelle andre sertifiseringsordningar enn dei som er nemnd i dette punkt skal godkjennast av Oppdragsgjevar.

Operatør er ansvarleg for handtering av eige avfall i samsvar med gjeldande regelverk og sitt miljøleiingssystem.

1.8 BRUK AV UNDERLEVERANDØRAR

Operatør har rett til å la deler av sine kontraktpliktar bli utført av ein Underoperatør/Underleverandør. Operatørs kontraktansvar overfor Oppdragsgjevar vert ikkje endra ved bruk av Underoperatør/Underleverandør. Til dømes vil ikkje eventuelt kontraktsbrot, forseinkingar, konkurs eller liknande hos Underoperatør/Underleverandør frita Operatør frå sitt ansvar etter denne Kontrakten.

Før Operatør inngår kontrakt med Underoperatør/Underleverandør, skal Operatør underrette Oppdragsgjevar om kva deler av Oppdraget som vil verte utført av Underoperatør/Underleverandør, og kva Underoperatør/Underleverandør han vil bruke.

Oppdragsgjevar kan nekte å godta Operatørs val av Underoperatør/Underleverandør. Oppdragsgjevar vert ikkje ansvarleg for Operatørs meirkostnader som følgje av at Operatør må velgje ein annan Underoperatør/Underleverandør, med mindre nektinga var usakleg grunna. Oppdragsgjevars godkjenning av valt Underoperatør/Underleverandør fritek ikkje Operatør frå sitt ansvar etter denne føresegnas første ledd.

Dersom Operatør i konkurransefasen støtta seg på andre verksemder for å oppfylle krava til tekniske og faglege kvalifikasjonar, skal desse verksemdene utføre arbeida som krev slike kvalifikasjonar, jf. FOA § 16-10 (5).

1.9 KVALITETSSIKRING, KONTROLL- OG OPPLYSNINGSPLIKT

1.9.1 Oppdragsgjevars rett til å føre kontroll

Oppdragsgjevar, eller representant for Oppdragsgjevar, har rett til å føre slik kontroll med fartøy, utstyr/infrastruktur og utføring av Oppdraget som Oppdragsgjevar finn naudsynt. Dersom Oppdragsgjevar vert merksam på at fartøy, utstyr/infrastruktur eller utføringa av Oppdraget avviker frå krava fastsett i Kontrakten, skal Oppdragsgjevar straks melde frå til Operatør.

Operatør pliktar å gje Oppdragsgjevar naudsynte opplysningar slik at Operatørs utføring av Oppdraget kan vurderast. Operatør skal ved førespurnad kunne godtgjere at fartøya tilfredsstiller alle Kontraktens krav. Oppdragsgjevar har blant anna rett til innsyn i Operatørs GA-planer og skift- og turnusplaner, og rett til å krevje framlagt naudsynt dokumentasjon for å vurdere tilstand, funksjonar og standard på fartøya.

Kontrollar kan utførast av Oppdragsgjevar eller personar som etter fullmakt har rett til å opptre på vegne av Oppdragsgjevar. Oppdragsgjevar skal innan rimeleg tid gis tilgang til Operatørs fartøy og Operatørs system som er relevant for gjennomføring av Oppdraget. Operatør plikter i samband med dette å stille naudsynte ressursar vederlagsfritt til disposisjon.

Operatør skal på førespurnad frå Oppdragsgjevar utlevere statistikk og ein kvar annan informasjon om økonomiske forhold og om den operative drifta som Oppdragsgjevar vurderer som naudsynt for å kontrollere utføringa av Oppdraget, eller som Oppdragsgjevar vurderer som naudsynt i samband med

kontraktstolking. Operatør skal gjere informasjonen tilgjengeleg for Oppdragsgjevar på dei skjema og på det format som Oppdragsgjevar fastset. Oppdragsgjevar har også rett til å krevje opplysningar frå Operatør i samband med førespurnader frå offentlege instansar for forskings- og utgreiingsføremål. Oppdragsgjevar kan nytte desse opplysningane for forskings- og utgreiingsføremål i samarbeid med andre fylkeskommunar.

Oppdragsgjevar kan kontrollere at korrekt billettinnkreving blir gjennomført både med eigne eller innleigde kontrollører og automatisk telleutstyr.

Oppdragsgjevars kontrollar kan vere annonserte og uannonserte. Slik kontroll inkluderar innsyn i løns- og personalsystem.

1.9.2 Krav til kvalitetssikringssystem

Operatør skal ha eit kvalitetssikringssystem for å sikre høy kvalitet på utføringa av Oppdraget gjennom heile kontraktsperioden. Operatøren skal seinast ved Oppstartsdato ha eit iverksett og tilfredsstillande kvalitetssikringssystem godkjent av uavhengig tredjepart.

Operatør pliktar å gje Oppdragsgjevar innsyn i kvalitetssikringssystemet på førespurnad. Oppdragsgjevar, eller den han gjer mynde, har rett til å gjennomføre kvalitetsrevisjon og verifikasjon av Operatøren og eventuelt Underoperatøren/Underleverandørens kvalitetssikringssystem.

Dersom Oppdragsgjevar avdekker avvik, pliktar Operatøren innan rimeleg tid å rette avviket for eigen rekning.

1.9.3 Revisjonar

Oppdragsgjevar, eller den Oppdragsgjevar utnemner, har rett til å gjennomføre revisjonar av Operatør, herunder gjennomføre inspeksjonar og kontrollar av alle forhold som vedkjem utføringa av Oppdraget. Døme på forhold er rutinar og prosedyrar knytt til drifta (eksempelvis personalforvaltning, skiftplanlegging, trafikkleiing, kommunikasjon med mannskap) og handtering av billettinntektene.

1.10 OVERDRAGING AV KONTRAKT

Oppdragsgjevar kan heilt eller delvis overdra sine rettar og plikter etter Kontrakten til eit anna selskap eller organisasjon, som då har rett til tilsvarande vilkår. Til dømes kan endringar i det offentlege si organisering og ansvarsforhold innan samferdsel og kollektivtrafikk medføre at anna selskap eller organisasjon trer inn i Oppdragsgjevars rolle som part i denne kontrakt.

1.11 OPPDRAGSGJEVARS KONTRAKTFORHOLD TIL ANDRE

Oppdragsgjevar står fritt til å inngå kontrakt med andre operatørar utan at det påverkar Operatørens rettar og pliktar etter Kontrakten. Dette gjeld også der slike kontraktar har trafikkmessige berøringspunkt med Oppdraget. Operatør kan ikkje krevje justering av vederlaget som følgje av slike forhold eller krevje andre kontraktmessige konsekvensar.

Oppdragsgjevar kan påleggje Operatør å samarbeide om drift av rutetilbod med andre operatørar.

1.12 ENDRINGAR

VERT SUPPLERT I LØPET AV NOVEMBER 2026

1.13 KONTRAKTSBROT, TILTAKSPLAN OG SANKSJONAR

1.13.1 Kva er kontraktsbrot

Det ligg føre kontraktsbrot frå Operatørens side dersom utføring av Oppdraget avvikar frå dei forpliktingar, krav, fristar mv. som følgjer av Kontrakten.

Det ligg føre kontraktsbrot frå Oppdragsgjevars side dersom Oppdragsgjevar ikkje oppfyller dei forpliktingar som er tillagt Oppdragsgjevar etter Kontrakten.

1.13.2 Informasjonsplikt

Dersom ein av Partane vert forhindra, eller har grunn til å tru at han vil bli forhindra frå å oppfylle sine plikter etter Kontrakten, skal han straks skriftleg varsle den andre part. Varselet skal opplyse om årsaka til hindringa og skal så vidt mogleg opplyse om kva tid ytinga kan gjennomførast, samt opplysningar om korleis hindringa kan utbetrast. Tilsvarande gjeld dersom det er grunn til å tru at ytterlegare hindringar vil inntreffe etter at første varsel er gitt.

1.13.3 Reklamasjon

Ved kontraktsbrot skal den part som krev rett som følgje av kontraktsbrotet reklamere innan rimeleg tid frå han oppdaga eller burde ha oppdaga kontraktsbrotet.

1.13.4 Retting og tiltak/tiltaksplan

Dersom det ligg føre kontraktsbrot skal Operatør på eige initiativ, snarast mogleg og for eigen rekning, rette avviket han oppdagar, sjølv om avviket ikkje er oppdaga eller påpeika av Oppdragsgjevar.

Operatør har rett og plikt til å utbetre avvik som er påpeikt av Oppdragsgjevar slik at Operatør si yting til ein kvar tid er i samsvar med Kontrakten. Operatør skal innan 14 dagar etter motteke varsel/reklamasjon, gje Oppdragsgjevar melding om dei tiltak han tek sikte på å utføre for å rette på tilhøva, og tidspunkt for gjennomføring. Oppdragsgjevar skal utan ugrunna opphald gje Operatør melding om sitt syn på Operatør sine planar om retting.

Oppdragsgjevar kan pålegge Operatøren å utføre bestemte tiltak for å unngå kontraktsbrot. Det kan også krevjast at Operatøren utarbeidar tiltaksplan for å unngå kontraktsbrot. Tiltak kan relatere seg til alle typar administrative og operative forbetringar i tilknyting til utføringa av Oppdraget, også haldningsarbeid i Operatørens organisasjon. Operatøren kan ikkje krevje godtgjersle for utarbeiding av tiltaksplan eller utføring av tiltak.

Etterlevinga av pålagde tiltak og/eller tiltaksplan, vil kunne vere eit element ved Oppdragsgjevars vurdering av om det skal ileggast trekk, gebyr og/eller klimasanksjon ved kontraktsbrot i samsvar med punkt 1.13.5 og 7.6.

Dersom Operatør ikkje oppfyller sine pliktar etter Kontrakten, eller det er naudsynt å få avvika retta raskare enn kva Operatør klarar, har Oppdragsgjevar høve til sjølv å rette avvika eller til å la ein tredjemann gjere dette. I så fall skal Operatør betale naudsynte og relevante kostnader knytt til rettinga, så framt Oppdragsgjevar går fram på ein rimeleg måte. Oppdragsgjevar skal varsle Operatør før Oppdragsgjevar ber ein annan part rette avvika.

1.13.5 Trekk og gebyr

Ved kontraktsbrot har Oppdragsgjevar rett til å gi trekk/gebyr i samband med Kontrakten kapittel 7. Oppdragsgjevar kan krevje at slike trekk/gebyr fortløpande vert trekt frå godtgjersla ved bruk av kreditnota frå Operatør.

Dersom Oppdragsgjevars tap som følgje av Operatørs avvik i utføringa av Oppdraget er vesentleg høgare enn fastsett gebyr/trekk, eller Operatørs avvik varer i ein periode på meir enn 50 dagar, har Oppdragsgjevar rett til å ta i bruk Kontraktens andre misleghaldssanksjonar. Med tap meinast her økonomisk tap, omdømmetap eller reduksjon i kontraktsverdi og/eller miljøyting.

1.13.6 Forseinka ferdigstilling eller manglande eigenskaper knytt til fartøy eller energiinfrastruktur

1.13.6.1 Dersom Operatørs risiko

Dersom Hovudfartøy ikkje er ferdigstilt til rett tid eller ikkje har tilstrekkelege eigenskapar for å oppfylle dei driftsmessige krava i Kontrakten, herunder gjennomføring av Rutetabellen, og dette skuldast årsaker som Operatør ber risikoen for og som ikkje utgjer force majeure etter punkt 1.13.14.1, skal Operatør syte for å utføre Oppdraget med midlertidige erstatningsfartøy. Dei midlertidige erstatningsfartøya skal oppfylle krav fastsatt i punkt 3.3.

Dersom Oppdragsgjevar vurderer at det er risiko for at Operatør ikkje vil kunne setje inn midlertidige erstatningsfartøy eller at fartøya som vert sett inn avviker vesentleg frå krava fastsatt i punkt 3.3, kan Oppdragsgjevar la andre operatørar utføre Ruteproduksjonen inntil Operatør sitt/sine Hovudfartøy kan utføre Ruteproduksjonen. Operatør skal dekkje alle Oppdragsgjevars meirkostnader knytt til dette punkt.

Bruk av alternative fartøy i samsvar med dette punkt vil ikkje gje fritak for Kontraktens trekk-, gebyr- og sanksjonsføresegn.

Tal dagar med bruk av alternative fartøy etter dette punkt vil ikkje inngå i tal dagar Operatør kan nytte Reservefartøy per år.

Operatørs plikter etter dette punkt gjeld også dersom påkravd dokumentasjon for testing av Hovudfartøy ikkje vert oversendt innan fastsatt frist, jf. punkt 8.2.6.5 og 8.2.6.6.

1.13.6.2 Dersom Oppdragsgjevars risiko

Dersom heile eller delar av drifta ikkje kan starte opp til rett tid med dei fartøya som er fastsett, av årsaker som Oppdragsgjevar ber risikoen for og som ikkje utgjer force majeure etter punkt 1.13.14.1, kan Oppdragsgjevar påleggje Operatør å utføre tenesta med alternative fartøy eller andre transportmiddel. Oppdragsgjevar vil dekkje Operatørs relevante og naudsynte meirkostnader som følgje av slike bøtetiltak, til dømes leigekostnad for alternative fartøy, energikostnader, opplagskostnader etc. Det skal gjerast frådrag for innsparingar Operatør har som ein følgje av at kontraktpliktene blir suspendert i den aktuelle perioden. Vidare har Oppdragsgjevar i slike situasjonar rett til å redusere Ruteproduksjonen i Oppdraget. Operatørs vederlag skal ved slike produksjonsendringar justerast i samsvar med endringsreglane for varige endringar i Ruteproduksjonen. Dersom Oppdragsgjevar vurdera at det er risiko for at Operatør ikkje gjennomføra avhjelpstiltak i samsvar med Oppdragsgjevar sine pålegg, kan Oppdragsgjevar la andre operatørselskap utføre avhjelpstiltak.

Tal dagar med bruk av alternative fartøy etter dette punkt vil ikkje inngå i tal dagar Operatør kan nytte Reservefartøy per år.

Bruk av midlertidig materiell i samsvar med dette punkt vil gje fritak for Kontraktens klimagebyr.

Operatør vil vere fritatt for relevante gebyr dersom avviket som gebyret knytt seg til skuldast forhold som Operatør ikkje rår over.

1.13.7 Prisavslag

Ved kontraktsbrot frå Operatør kan Oppdragsgjevar krevje prisavslag. Storleiken på prisavslaget skal fastsetjast på grunnlag av verdien av reduksjon som avviket representerer for Oppdragsgjevar. Dette kan til dømes omfatte tap av omdøme. Prisavslag skal minimum svare til den innsparinga Operatør har oppnådd som ein følgje av at utføringa ikkje er i samsvar med Kontrakten.

Pålagde gebyr og/eller trekk relatert til avviket kjem til fråtrekk ved utmålinga av prisavslag.

Er Oppdragsgjevars tap større enn det prisavslag Oppdragsgjevar kan krevje etter første ledd, kan Oppdragsgjevar krevje erstatning for det overskytande tapet.

1.13.8 Dagbot

Dersom Operatør ved kontraktsbrot ikkje gjennomfører retting i samsvar med punkt 1.13.4, har Oppdragsgjevar rett til å krevje dagbot. Dagbota løpar fram til Operatør har retta avviket, men maksimalt i 100 kalenderdagar. Dagbota per kalenderdag per avvik kan maksimalt utgjere ein promille av årleg vederlag for det/dei avvika som kontraktsbrotet knyt seg til.

Oppdragsgjevar kan krevje at slik dagbot fortløpande vert trekt frå Oppdragsgjevars vederlag ved bruk av kreditnota frå Operatør.

1.13.9 Brot på løns- og arbeidsvilkår

For sanksjonar vedrørande brot på vilkåra knytt til løns- og arbeidsvilkår, sjå Vedlegg 1B-2.

1.13.10 Erstatning

Oppdragsgjevar kan ved misleghald frå Operatør krevje dekt det dokumenterte økonomiske tapet misleghaldet har medført. Ilagte standardiserte gebyr og/eller trekk, jf. punkt 7.6, og/eller eventuelle dagbotbeløp kjem til frådrag ved erstatningsutmålinga.

Oppdragsgjevar kan krevje erstatning for eitkvart tap, herunder tap som skuldast meirarbeid eller andre kostnader knytt til Operatørs kontraktsbrot. Det kan ikkje krevjast erstatning for indirekte tap. Nemnde erstatningsavgrensning gjeld ikkje i tilfelle av

rov uaktsomhet eller forsettleg handling utvist av Operatør eller nokon han er ansvarleg for.

Operatør kan krevje erstatning for tap han er påført som følgje av Oppdragsgjevars misleghald. Operatør kan ikkje krevje erstatning for indirekte tap. Dette gjeld ikkje i tilfelle av grov aktlause eller forsettleg handling utvist av Oppdragsgjevar.

Skadevoldende part plikter å innbetale erstatningskravet til skadelidte part innan 14 dager rekna frå den dato skadelidte part har framsatt kravet skriftleg til skadevoldande part.

Ein part vil ikkje vere erstatningspliktig dersom parten kan påvise at det forelå ein oppfyllelseshindring grunna omstende som parten ikkje råda over og ikkje med rimelegheit kunne forutsjå, unngå eller avhjelpe med rimelege midlar og kostnader (kontrollansvar) eller der kontraktsbrotet skuldast skadelidte part. Nemnde erstatningsavgrensning gjeld ikkje i tilfelle av grov aktlause eller forsett utvist av Operatør eller nokon han er ansvarleg for.

1.13.11 Krav frå dei reisande

Dersom det ligg føre kontraktsbrot og Oppdragsgjevar som følgje av det mottek krav om erstatning eller kompensasjon direkte frå dei reisande, også krav som følgje av Oppdragsgjevars til ein kvar tid gjeldande garantiar overfor dei reisande, skal kravet dekkast av Operatøren innan ti (10) verkedagar frå tidspunktet Oppdragsgjevar har sett fram kravet skriftleg med vedlagt dokumentasjon. Det same gjeld krav som følgje av Oppdragsgjevars til ein kvar tid gjeldande garantiar overfor dei reisande, Krav frå dei reisande kjem ikkje til frådrag i anna standardiserte gebyr, prisavslag eller erstatning overfor Oppdragsgjevar.

1.13.12 Manglande rapportering og overføring av data

Dersom Operatør ikkje rapporterer og overfører data i samsvar med kapittel 2, har Oppdragsgjevar rett til å halde tilbake betaling inntil forholdet er retta opp. Oppdragsgjevar kan likevel ikkje halde igjen eit beløp som er uforholdsmessig stort sett i høve det kontraktbrotet omhandlar.

1.13.13 Tilbakehaldsrett og motrekning

Oppdragsgjevar har rett til å motrekne vederlaget eller eitkvart anna beløp Oppdragsgjevar måtte skylde til Operatør, mot eitkvart forfallen utestående beløp Operatør eller Operatørs

kontraktsmedhjelparar skulder Oppdragsgjevar. Oppdragsgjevar er ikkje pliktig til å gje noko føregåande varsel for å kunne nytte motrekningsretten.

Operatør seiar frå seg retten til å motrekne krav mot Oppdragsgjevar.

1.13.14 Force majeure

1.13.14.1 Force majeure

Dersom ein av partane vert forhindra frå å oppfylle sine pliktar etter Kontrakten som følgje av forhold som ligg utanfor hans kontroll, slik som til dømes krig, naturkatastrofar, terror, nasjonal streik eller lockout, offentlege påbod og forbod, vert parten fritatt frå sine pliktar i denne Kontrakten så lenge forholda utgjer eit hinder for parten i å gjennomføre sine pliktar etter Kontrakten. Manglande oppfylling av Kontrakten som følgje av force majeure er ikkje kontraktsbrot.

For at ein part skal kunne krevje rett etter force majeure, må han ikkje med rimelegheit kunne ha forutsett force majeure-hendinga og verknaden av hendinga, og heller ikkje med rimelegheit kunne ventast å unngå eller overvinne verknaden av hendinga.

Oppdragsgjevar betalar ikkje for leveransar som ikkje blir utført.

Den av partane som vil krevje rett etter force majeure plikter å gje skriftleg varsel til den andre parten om dette utan ugrunna opphald.

Kvar av partane skal dekkje eigne kostnader forbunde med den ekstraordinære situasjonen. Partane plikter i tilfelle av force majeure utan ugrunna opphald å informere om tilhøve som kan vere av betydning for den andre parten. Parten plikter å medverke til å avgrense verknaden av force majeure.

1.13.14.2 Tiltak for å bøte på force majeure undervegs i Kontrakten

Dersom heile eller deler av drifta ikkje kan gjennomførast som følgje av force majeure omfatta av punkt 1.15.14.1, kan Oppdragsgjevar påleggje Operatør å utføre tenesta med alternative fartøy eller andre transportmiddel.

Kostnader Operatør har med å setje i verk slike tiltak for å bøte på force majeure skal dekkjast av Oppdragsgjevar. Kostnadar utover dette er Operatør sitt ansvar.

Det skal gjerast frådrag for innsparingar Operatør har som følgje av at kontraktpliktene blir suspendert i den aktuelle perioden. Vidare har Oppdragsgjevar i situasjonar kor Operatør berre kan utføre tenesta med alternative fartøy eller andre transportmiddel, rett til å redusere Ruteproduksjonen i Oppdraget. Operatørs vederlag skal ved slike produksjonsendringar justerast i samsvar 1.12.2.2

1.13.15 Betalingsmisleghald

Ved betalingsmisleghald har kreditor krav på rentar i samsvar med lov om forseinka betaling.

1.13.16 Heving

1.13.16.1 Heving som følgje av mislighald frå Operatør

Ved vesentleg mislighald, eller dersom det er klart at vesentleg misleghald vil inntre, har Oppdragsgjevar rett til å heve Kontrakten eller deler av denne med umiddelbar verknad, samt krevje erstatning. Oppdragsgjevar har rett til å fastsetje tidspunktet for når hevinga skal få verknad, herunder når Operatør si leveranseplikt opphøyrer.

Før heving kan skje, skal Oppdragsgjevar normalt gi Operatør skriftleg varsel om at heving kan unngåast dersom mislighaldet vert retta innan ein rimeleg frist fastsett av Oppdragsgjevar. Slikt varsel

kan unnlatast dersom det etter ei objektiv vurdering er klart eller sannsynleg at mislighaldet ikkje kan rettast innan rimeleg frist.

Oppdragsgjevar vil gjere ei konkret vurdering med utgangspunkt i dei alminnelige kontraktsrettslige prinsippa knytt til vesentleg misleghald. Dette betyr at vesentleg misleghald både kan skuldast eitt eller fleire avvik. Døme på tilhøve som kan utgjere vesentleg misleghald (ikkje uttømmande liste) vil kunne vere at Operatør ikkje har naudsynte løyver, forsikringar, bankgaranti eller sertifikat, eller summen av dagbøter overstig 10 % av kontraktens årlege vederlag. Vidare vil gebyr/trekk/sanksjon ilagt/gjennomført av oppdragsgjevar i ein kortare tidsperiode kunne vere årsak til heving, antan aleine eller i kombinasjon med fleire andre misleghald. Til dømes vil det kunne utgjere eit vesentleg misleghald dersom Operatør har innstilt meir enn 10 prosent av tal Rutekilometer som inngår i oppdraget over ein 3 månaders periode.

Oppdragsgjevar kan krevje full erstatning for tap som følgje av hevinga, sjølv om det aktuelle misleghaldet som har ført til hevinga også har medført krav om trekk, gebyr, prisavslag og/eller erstatning.

Heving skjer ved at Oppdragsgjevar gir Operatør skriftleg melding om dette.

Når heving skjer skal:

a. Operatør avslutte utføringa av Oppdraget på det tidspunkt Oppdragsgjevar fastset. Oppdragsgjevar har rett til å disponere over Operatør sine fartøy, sjåførar og anna materiell nytta i Oppdraget i opptil 18 månadar etter at Operatør har avslutta si drift. Oppdragsgjevar skal gje Operatør eit rimeleg vederlag for slik bruk.

b. Oppdragsgjevar godtgjere Operatør for det som er kontraktmessig utført etter Kontraktens priser. Av denne godtgjersla kan Oppdragsgjevar halde tilbake det som er naudsynt for å dekke krav etter bokstav c) og d).

c. Operatør betale erstatning for dei meirkostnader som hevinga medfører for Oppdragsgjevar.

d. Operatør betale erstatning for tap ut over meirkostnadene nemnd i bokstav c), dersom kontraktsbrotet har sin årsak i forsettleg eller grov aktløyse frå Operatør si side.

Ved heving kan kvar av partane skriftleg krevje at det straks vert avhalden ei registreringsforretning, der det i protokoll vert nedteikna kva Operatør har utført av kontraktarbeid og kven som er til stades. Unnlèt ein part å møte utan gyldig grunn, kan den annan part gjennomføre registreringsforretninga aleine.

1.13.16.2 Heving på grunn av konkurs eller insolvens hos Operatør

Går Operatør konkurs, eller dersom han beviseleg blir eller erkjenner å vere insolvent, kan Oppdragsgjevar skriftleg heve Kontrakten, med mindre det utan ugrunna opphald vert godtgjort at Oppdraget vil verte fullført i samsvar med Kontrakten. Ved heving etter denne føresegna gjeld konsekvensreglane ved heving som følgje av mislighald, så langt dei passar.

1.13.16.3 Heving som følgje av misleghald frå Oppdragsgjevar

Operatør har rett til å heve Kontrakten dersom Oppdragsgjevar vesentleg misligheld sine kontraktpliktar eller det er klart at vesentleg kontraktsbrot vil inntre.

Før heving kan skje skal Operatør varsle Oppdragsgjevar skriftleg. Varselet skal innehalde ein rimeleg frist for Oppdragsgjevar til å rette opp misleghaldet. Fristen skal ikkje vere kortere enn ein månad.

Når heving skjer

a) kan Operatør innstille utføringa av Oppdraget innan ei rimeleg frist etter at Oppdragsgiver har motteke Operatørs skriftlige meddelelse om heving.

b) skal Oppdragsgjevar betale Operatør for den del av Oppdraget som er kontraktmessig utført, Operatør sine avviklingskostnader og eventuelle tap som Operatør vert påført på grunn av kontraktsforpliktelser ovanfor Operatør sine underleverandørar.

c) skal Oppdragsgjevar betale Operatør erstatning for tapt forteneste som han etter Kontrakten ville ha hatt på den gjenståande delen av Oppdraget.

d) skal Oppdragsgjevar betale erstatning for yttarlegare tap såfremt kontraktsbrotet har si orsak i forsetteleg eller grovt aktlause frå Oppdragsgjevars si side.

Ved heving kan kvar av partane skriftleg krevje at det umiddelbart vert avholdt ei registreringsforretning, der det i protokoll vert nedteikna kva Operatør har utført av kontraktarbeid og hvem som er tilstede. Unnlater ein part å møte utan gyldeg grunn, kan den annan part gjennomføre registreringsforretninga aleine.

1.14 TVISTAR, LOVVAL OG VERNETING

1.14.1 Lovval

Partanes rettigheiter og plikter etter denne Kontrakten vert regulert etter norsk rett.

1.14.2 Forhandlingar

Dersom det oppstår tvistar mellom partane om tolking eller rettsverknadene av denne Kontrakten skal tvisten først søkjast løyst ved forhandlingar. Fører ikkje slike forhandlingar fram, skal saka avgjerast av dei ordinære domstolane, med mindre partane vert samde om å bringe saka inn for avgjerd ved voldgift. At ein tvist er brakt inn til avgjerd for domstol eller ved voldgift, fritar ikkje partane frå å oppfylle sine plikter etter Kontrakten.

1.14.3 Verneting

Hordaland tingrett er verneting for alle tvistar under denne Kontrakten.

2 LEVERANSESKILDRING

2.1 ANSVARSFORDELING KNYTT TIL DRIFT

Oppdragsgjevar vil ha hovudansvaret for:

- Planlegging av rutetilbodet
- Marknadsføring og kommunikasjon
- Sal- og billetteringsløysing
- Trafikantinformasjon

Operatør har ansvar for:

- Gjennomføring av den til ei kvar tid gjeldande Ruteproduksjonen som inngår i Oppdraget
- Marknadsføring og kommunikasjon mot reiselivsmarknaden
- Gjennomføring av andre aktivitetar som inngår i Oppdraget, medrekna
    - sal av billetter
    - bidra med kundehandtering, marknadsføring og formidling av reiseinformasjon

2.2 KRAV TIL PLANLEGGING

2.2.1 Fordeling av ansvar

Oppdragsgjevar har ansvar for planlegginga av rutetilbodet. Operatør er ansvarleg for den planlegginga som er naudsynt for å kunne gjennomføre Oppdraget.

Oppdragsgjevars ansvar:

- Kontakt med andre myndigheiter knytt til infrastruktur (gjeld likevel ikkje for tilhøva omfatta av punkta 6.2.2)
- Kontakt med kundar
- Planlegging av rutetilbodet
- Syte for at naudsynte leigeavtaler for kai er inngått

Operatørs ansvar:

- Planlegging av fartøydisponering
- Planlegging av skiftplaner
- Gjennomføring av den daglege drifta
- Verkstadplan

2.2.2 Ruteplanlegging

2.2.2.1 Kollektivtilbodet

Oppdragsgjevar har ansvaret for planlegging av det heilskaplege kollektivtilbodet. Oppdragsgjevar vil ha hovudansvaret for å følgje med på marknadsutviklinga og endre tilbodet deretter. Dette inneber kor rutene skal gå, kva kaier som skal nyttast, overfartstid, frekvens og opningstid på tilbodet.

Oppdragsgjevar ønskjer at Operatør løpande kjem med innspel til arbeidet basert på erfaringar med den daglege drifta.

2.2.2.2 Rutetabellar og fartøyplaner

Oppdragsgjevar er ansvarleg for utarbeiding av Rutetabellane. Alle ruteendringar skjer på datoar fastsett av Oppdragsgjevar. Oppdragsgjevar skal som hovudregel sende varsel om endring av Ruteproduksjon skriftleg seinast 4 veker før ruteendringa trer i kraft. I samband med endring i skuleskyss, eller ved kortvarige endringar må Operatør kunne gjennomføre naudsynte endringar på kortare varsel enn 4 veker.

Oppdragsgjevar er ansvarleg for å levere gjeldane rutedata til Operatør.

Operatør kan til ei kvar tid føreslå endringar i Ruteproduksjonen.

Operatør er ansvarleg for utarbeiding av fartøyplanar. Operatør er ansvarleg for at dei til ei kvar tid gjeldande fartøyplanane er tilgjengelege for Oppdragsgjevar minst 4 veker før endringa finn stad. Årleg verkstadsplan skal uoppfordra sendast Oppdragsgjevar kvart år.

2.2.2.3 Skiftplanar

Operatør er ansvarleg for utarbeiding av skiftplanar for tilstrekkeleg bemanning av fartøya. Oppdragsgjevar har rett på innsyn i desse planane. Operatør har ansvar for at skift- og bemanningsplanar til ei kvar tid oppfyller gjeldande regelverk og eventuelle dispensasjonar frå Sjøfartsdirektoratet. Oppdragsgjevar har rett på innsyn i desse planane. Operatør ber risikoen for eventuelle endringar i Sjøfartsdirektoratets praksis knytt til dispensasjoner i løpet av kontraktsperioden.

2.2.3 Planlegging av infrastruktur

Oppdragsgjevar skal ivareta interessene til kollektivtrafikken i samband med at offentlege styresmakter driv planarbeid og annan utøving av mynde som gjer beslutningar om terminalar, kaier/anløp og informasjonssystem.

Operatør skal setje seg inn i, og innrette seg etter, offentlege vedtak og beslutningar som endrar, hindrar eller på andre måtar påverkar trafikkavviklinga av kollektivtransporten innanfor Ruteområdet. Operatør må også gjere seg kjend med, og innrette seg etter, planarbeid og andre offentleg tilgjengelege vedtaks-/beslutningsprosessar som er sett i verk før gjennomføringa av denne konkurransen og som kan få betydning for leveransane etter denne Kontrakten.

Operatør skal ivareta interessene til eigen trafikk i høve til offentlege styresmakter når det gjeld forhold som påverkar den daglege drifta. Operatør skal halde Oppdragsgjevar informert om eventuelle avviklingsproblem. Oppdragsgjevar ønsker at Operatør skal kome med framlegg til løysingar for dette når slike situasjonar oppstår.

Operatør skal delta i møter og på befaringar som skjer i regi av Oppdragsgjevar eller andre offentlege verksemder, der det vurderast som føremålsteneleg. Det vert ikkje gjeve økonomisk vederlag for slik deltaking.

2.3 KRAV TIL GJENNOMFØRING AV RUTEPRODUKSJONEN

2.3.1 Krav til etterleving av Rutetabellar

Operatør skal utføre Oppdraget i samsvar med dei til ei kvar tid gjeldande Rutetabellane under alle normale og påreknelege vertilhøve. Tider opplyst om i Rutetabellane utgjer avgangstider (med unnatak av tid på endestopp som utgjer seinaste framkomsttid). Overfartstid, manøvrering til og frå kai

og ombord- og ilandstiging må til saman ikkje ta meir tid enn at avgangstidspunkta kan haldast. På einskilde kaiar vil det vere tidvis kort tid til av/påstigning grunna kort snutid og mange reisande, samt evt. syklar. Oppdragsgjevar understrekar at det er Operatørs ansvar å sikre at landgangsløysinga er effektiv nok til at tid til av/påstigning ikkje er til hinder for å overhalde avgangstider.

Ved driftsstans, sjukdom og liknande skal Operatør foreta naudsynte tiltak for at produksjonen skal kunne utførast i samsvar med Rutetabellen. Operatør skal arbeide systematisk med oppfølging av punktlegheit og avviksårsak, og har ansvar for at årsakene til regelmessig førekomande forseinkingar og uregelmessigheiter som skuldast driftsmessige tilhøve blir analysert og løyst.

Ein Tur vert definert som forseinka når fartøyet anløper eller forlater kai 1 til 60 minutt seinare enn fastsett avgang- eller framkomsttid i Rutetabell.

Ein Tur blir definert som Innstilt i desse tilfella:
1. Turen blir ikkje gjennomført,
2. Fartøyet anløper 50% av turens faste og bestillingsstopp eller mindre,
3. Turen er meir enn 60 minutt forsinka i forhold til publisert avgangs- eller framkomsttid, eller
4. Turen ikkje har gått frå avgangskaia innan tidspunktet for neste planlagde tur frå same kai

2.3.2 Reisevilkår

Operatør pliktar å følgje Oppdragsgjevars til ei kvar tid gjeldande reisevilkår for reisande. Sjå vedlegg 2A. Dei til ein kvar tid gjeldande reisevilkår ligg tilgjengeleg på skyss.no: Reisevilkår

Oppdragsgjevar har rett til å gjere endringar i reisevilkår i løpet av kontraktperioden.

2.3.3 Reisegaranti

Reisegarantien gjeld ved kjøp av billettar i Skyss sine kjøpskanalar. Det er Oppdragsgjevar sitt ansvar å ta i mot og handtere krav frå kundar under reisegarantiordninga. Oppdragsgjevars til ein kvar tid gjeldande reisegaranti er tilgjengeleg her: Reisegaranti

Det er Operatør sitt ansvar å sikre dei reisande sine rettar når billetten er kjøpt via Operatørs kjøpskanal eller andre kjøpskanaler som Operatør formidlar.

2.3.4 Trafikkleiing

Oppdragsgjevar skal kunne oppnå kontakt med ein ansvarleg representant for Operatør heile døgnet, alle dagar.

Operatør si trafikkleiing skal i hovudsak vere retta mot forhold som ivaretek trafikkavviklinga samt dei reisande sine interesser, som til dømes:

- Iverksetje avbøtande tiltak ved trafikkforstyrringar
- Melde frå til kaieigar om avvik, til dømes manglande snøbrøyting og skade på kai
- Iverksetje tiltak ved fråkøyring av passasjerar
- Løpande oppdatere Oppdragsgjevars rapporteringssystem
- Informere Oppdragsgjevar ved driftsforstyrringar som påverkar kundane, herunder forseinkingar, fråkøyringar og innstilte Turar
- Informere Oppdragsgjevar dersom mannskap eller andre melder inn manglar på kai.
- Mannskap- og fartøydisponering
- Iverksetje alternativ transport ved innstilte, avbrotne eller forseinka Turar

Operatør er pliktig til å setje av ein dag per år for alle på operativt leiarnivå til deltaking i kurs/samling i regi av Oppdragsgjevar relatert til køyreoppdraget. Operatør har ikkje krav på særskilt vederlag knytt til slike samlingar/kurs.

Ved større endringar i Operatørs eigarstruktur eller dersom Operatør skiftar dagleg leiar, driftsansvarleg, økonomiansvarleg eller personar med spesielle kvalitetsansvar, skal Oppdragsgjevar orienterast skriftleg om dette før endringa vert gjennomført.

2.3.5 Forholdet til annan korresponderande trafikk

Oppdragsgjevar fastset kva som er korresponderande trafikk/avgangar. Operatør pliktar å gjere seg kjend med alle korrespondansar knytt til Ruta. Operatør pliktar å etablere kommunikasjon med operatør av korresponderande transportmiddel. Ved forseinkingar som vil kunne få betyding for korresponderande trafikk, pliktar Operatør å informere den korresponderande operatøren umiddelbart.

Operatør pliktar å vente inntil 10 minutt på korresponderande transportmiddel. Forseinkingar på grunn av korrespondansar skal hentast inn att snarast råd der det er opphald ved kai utover tid til av- og påkøyring eller der det er opphald ved ladekai utover minste garanterte liggjetid på ladekai som regulert i rammevilkåra. Det er med dette ikkje krav om at fartøy skal stå over ei planlagt lading for å køyre inn forseinking som følgje av korrespondanse, men skal redusere liggje- og ladetid på ladekai med tilsvarande tid som Oppdragsgjevar etter rammevilkåra i punkt 5.4 kan ta vekk. Oppdragsgjevar vil ikkje ileggje gebyr for eventuelle forseinkingar som Operatør ikkje kan innhente som følgje av minimum ladetid etter punkt 5.4. Forseinkingar skal rapporterast i samsvar med punkt 2.14.

2.3.6 Bestilling av bestillingsstopp

Ruta inneheld kaier som berre skal anløpast dersom dei vert bestilt av kundar. Aktuelle kaier er markert i Rutetabellane med ei fotnote.

Bestillingstopp kan tingast av dei reisande direkte til Operatør/fartøy via telefon. Tinging av bestillingsstopp kan gjerast i opningstida for ruta. Det vil i løpet av kontraktsperioden bli aktuelt å ta i bruk Oppdragsgjevars reservasjonsløysing for slike bestillingar. Operatør kan ikkje krevje kompensasjon for overgang til slik løysing. For reservasjonsløysinga, sjå Kontrakten punkt 2.9.3.

2.4 OPPDRAG FOR TREDJEPART

Operatør kan ta mindre oppdrag for tredjepart dersom det ikkje kjem i konflikt med dei til ei kvar tid gjeldande Rutetabellane. Denne moglegheita reduserer ikkje Operatør sin forplikting til å oppfylle dei til ei kvar tid gjeldande dimensjoneringskrava i kap 5. Energiforbruk og slitasje på energisystem/-lager (batteri) knytt til slike oppdrag skal dokumenterast og rapporterast i samsvar med punkt 2.14. Oppdragsgjevar skal haldast informert om slike oppdrag.

2.5 HANDTERING AV AVVIKSSITUASJONAR

2.5.1 Tryggleik og krisehandtering

Operatør skal arbeide systematisk og heilskapleg i eiga verksemd for å kunne handtere uønska hendingar, herunder hendingar som avviker frå det normale, og som har ført til, eller kan føre til tap av liv eller skade på helse, miljø eller materielle verdiar.

Operatør skal ha gjennomført risiko- og sårbarheitsanalysar som syner kva risiko Operatør står overfor, samt utforma ein førebygging- og beredskapsplan for handtering av uønska hendingar. Planen skal innehalde varslingsrutinar internt og til Oppdragsgjevar. Planen skal innehalde førebyggande tiltak, behov for eventuelt lager for reservedelar til fartøy og/eller energiinfrastruktur,

samt tiltak for å avgrense skadeverknader viss ei uønska hending skulle oppstå. Planen skal vere gjort kjend i verksemda til Operatør. Operatør skal jamleg gjennomføre beredskapsøvingar og evaluering av desse.

Oppdragsgjevar har rett på innsyn i Operatørs til ei kvar tid gjeldande risiko- og sårbarheitsanalysar, samt førebygging- og beredskapsplan.

Operatør skal ha rutinar for handtering av mistenkeleg oppførsel, gjenglemt bagasje og mistenkelege gjenstandar om bord på fartøya og i samband med gjennomføring av Oppdraget. Desse rutinane skal vere godt kjende i verksemda til Operatør og følgjast av mannskapet. Oppdragsgjevar har rett på innsyn i desse rutinane.

2.5.2 Planlagde avvikssituasjonar

Ved årlege verkstadsopphald og andre planlagde driftsavbrot skal Reservefartøy vere i drift i Ruta før Hovudfartøyet vert teken ut av drift. Operatør skal søkje å leggje årlege verkstadsopphald til trafikksvake periodar.

Operatør pliktar å informere Oppdragsgjevar om fartøybyte eller innsetjing av Reservefartøy ved planlagt verkstadsopphald.

2.5.3 Varsling ved ikkje-planlagde avvikssituasjonar

Operatør skal ved ikkje-planlagde driftsavvik, til dømes forseinkingar og innstillingar, sørgje for at Oppdragsgjevar vert varsla innan kort tid og at kundane vert gjeven god informasjon. Dette gjeld også ved planlagd og ikkje-planlagd nedetid i nett og energiinfrastruktur. Sjå punkt 2.14 Krav til datastraumar og rapportering for relevante fristar for rapportering til Oppdragsgjevar.

Operatør skal ha eit fast vaktnummer som Oppdragsgjevar kan bruke ved avviksituasjonar.

Operatør skal tilby SMS-varsling med informasjon ved driftsavvik til reisande med mindre Oppdragsgjevar tilbyr dette gjennom sine system.

2.5.4 Innsetting av Reservefartøy ved avvikssituasjonar

2.5.4.1 Innsetting av Reservefartøy

Dersom Rutetabellen ikkje kan gjennomførast med Hovudfartøy, skal Operatør så snart som mogleg og seinast innan 6 timar setje inn Reservefartøy for aktuelt Hovudfartøy slik at Rutetabellen vert gjennomført. Tal timar vert rekna frå det tidspunktet Operatør forstod eller burde forstå at driftsavbrot for Hovudfartøy ville oppstå.

For krav til Reservefartøy, sjå punkt 3.2.

2.5.4.2 Differensiert passasjerkapasitet på Reservefartøy

Krav til minimum passasjerkapasitet for Reservefartøy avheng av kva hovudstrekning avvikssituasjonen har oppstått på. Kvar hovudstrekning har eit eige minstekrav til kapasitet for Reservekapasitet, sjå punkt 3.2.

2.5.4.3 Skuleskyss

Dersom ikkje-planlagde avvik oppstår på Turar med skuleskyss og Reservefartøy ikkje er på plass innan aktuelle Turar skal gjennomførast, skal Operatør så snart som mogeleg setje inn ei passasjerbåt på dei aktuelle strekningane. Passasjerbåten skal vere sertifisert for minimum det gjeldande elevtalet for strekninga.

Oppdragsgjevar pliktar å gje Operatør informasjon om tal elevar og aktuelle strekningar ved oppstart av kvart skuleår.

2.5.4.4 Oppdragsgjevars rett til å sette inn Reservefartøy

Dersom Reservefartøy ikkje er satt inn i Ruta innan fastsett Responstid har Oppdragsgjevar utan opphald rett til å sette inn alternativt materiell og belaste Operatøren med kostnadane som følgje av dette.

2.5.5 Gjennomføring av Ruteproduksjon ved nedetid i nett og/eller energiinfrastruktur

Ved ikkje-planlagd nedetid i nett og/eller energiinfrastruktur skal batterielektriske Hovudfartøy nytte forbrenningsmotor for gjennomføring av Ruteproduksjonen fram til Reservefartøy er på plass. Forbrenningsmotor skal vere minimum dimensjonert for å kunne sikre robust og fleksibel drift for ei tid utan lading:

- Ved bortfall av ein planlagd ladepause må batterielektriske fartøy som driftar hovudstrekningane Leirvik-Ranavik-Sunde og Leirvik-Skånevik/Ølen kunne køyre neste rundtur, definert som Planlagde rutekilometer mellom to ladepausar.
- Ved bortfall av ytterlegare planlagde ladepausar må fartøy som driftar hovudstrekningane Leirvik-Ranavik-Sunde og Leirvik-Skånevik/Ølen kunne oppretthalde drift med redusert fart (minst 25 knop) fram til Reservefartøy er på plass.

Dersom nedetid i nett reduserer Operatørs moglegheit for å lade på kaiene omfatta av punkt 6.2 og Operatør kan dokumentere nedetid i nett, skal tal Utførde rutekilometer og tilhøyrande energiforbruk omfatta av slike hendinga ikkje inngå i Klimakravet og berekninga av Klimagebyr. Oppdragsgjevar skal i slike tilfeller også dekke Operatørs relevante og dokumenterte meir-/mindrekostnader knytt til bruk av forbrenningsmotor. Eventuell kompensasjon frå nettselskap skal gå til frådrag frå slik kompensasjon.

Ved bruk av forbrenningsmotor som følgje av nedetid i energiinfrastruktur vil tal Utførde rutekilometer og tilhøyrande energiforbruk inngå i Klimakravet og berekninga av Klimagebyr. Operatør må dekke alle kostnader knytt til bruk av forbrenningsmotor.

2.5.6 Bruk av Reservefartøy

2.5.6.1 Generelt

Operatør skal ha tilstrekkeleg Reservefartøy til å kunne gjennomføre Oppdraget i samsvar med dei til ei kvar tid gjeldande Rutetabellane. Operatør skal til ei kvar tid i kontraktperioden ha oversikt over Reservefartøy som er tilgjengelege for Oppdraget, som passar til dei aktuelle kaiene og som oppfyller kontraktens krav til Reservefartøy.

Rutetabellane skal haldast ved bruk av Reservefartøy.

Reservefartøy kan berre nyttast ved vedlikehald eller reparasjon av Hovudfartøy eller tilhøyrande energiinfrastruktur. Bruken av Reservefartøy er avgrensa til 30 driftsdøgn per kalenderår per Hovudstrekning. Denne avgrensinga gjeld ikkje dersom Reservefartøy oppfyller alle krav til Hovudfartøy for aktuell strekning.

Reservefartøy kan også nyttast dersom Oppdragsgjevar har godkjent ei særskilt omdisponering av Hovudfartøyet.

2.5.7 Is i fjorden ved Ølen

I dei tilfella fartøyet ikkje kan anløpe Ølen på grunn av is, skal Operatør nytte Utbjoa kai og sikre alternativ transport derifrå til/frå Ølen for dei reisande. Operatør skal dekke kostnadane knytt til slik alternativ transport.

Så framt Operatør gjennomførar alternativ transport, vil ikkje Oppdragsgjevar gjennomføre trekk og gebyr i slik høve.

2.5.8 Trekk og/gebyr som følgje av avvikssituasjonar

Ved Innstilte rutekilometer som følgje av avvikssituasjonar, til dømes Innstilt tur og Avbroten tur, skal Oppdragsgjevar gjennomføre trekk i vederlag og/eller ileggje gebyr i samsvar med punkt 7.6.2-7.6.3.

Innstilte rutekilometer skal ikkje inngå i oppfyllinga av Klimakravet, jf. punkt 5.3.1 og 5.3.2.

2.6 KRAV TIL MANNSKAP

2.6.1 Språk

For passasjerskip i rutefart mellom norske hamner må mannskap som skal rettleie passasjerar i beredskaps- og naudsituasjonar beherske engelsk og eit skandinavisk språk, jf. forskrift av 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk.

2.6.2 Uniformering

Operatørs mannskap som har kundekontakt skal bere uniform. Uniformen skal til ei kvar tid vere heil og rein. Operatør dekkjer uniformkostnadene.

Operatør kan sjølv fastsetje utforminga av uniform. Oppdragsgjevar atterhald retten til å kunne stille krav til utforming og profilering på mannskapet sin uniform.

2.6.3 Lærlingar/kadettar

Det er eit krav at Operatør er tilknytt ei lærling-/kadettordning, at minst ti prosent av arbeidet utførast av lærlingar og at minst ein person av dei som deltek i arbeidet med å oppfylle kontrakten skal vere lærling, jf. forskrift om plikt til å stille krav om bruk av lærlingar i offentlege kontraktar.

Kravet kan oppfyllast av Operatør eller ein eller fleire av hans underleverandørar.

Utanlandske selskap kan oppfylle lærling- og kadettkravet ved å nytte lærlingar/kadettar som er tilknytt offentleg godkjent lærling-/kadettordning i Noreg eller tilsvarande lærlingordning i opphavslandet eller tilsvarande ordning i anna EU/EØS-land. Operatør skal ved oppstart, og på anmodning under gjennomføringa av Oppdraget, dokumentere at krava er oppfylt.

Kravet gjeld ikkje dersom Operatør kan dokumentere reelle forsøk på å inngå lærling-/kadettkontrakt utan å lykkast. Tilsvarande gjeld dersom Operatør har inngått lærling/kadettkontrakt, men på grunn av forhold som skuldast lærlingen/kadetten ikkje kan nytte vedkommande under Oppdraget. Dette føreset at Operatør kan dokumentere reelle forsøk på å inngå ny lærling/kadettkontrakt utan å lukkast.

Oppdragsgjevar dekkjer lønskostnader for lærling-/kadett per år basert på den til ei kvar tid gjeldande tariffløn. Operatør sine lønskostnadar knytt til lærlingar/kadettar skal ikkje inngå i årsvederlaget, men fakturerast Oppdragsgjevar årleg.

Operatør skal ved avslutning av kvart kalenderår dokumentere bruk av lærlingar/kadettar inkludert tal timar utført arbeid og timelister. Oppdragsgjevar har rett til å gjennomføre naudsynte kontrollar, og brot på krav om bruk av lærlingar vert sanksjonert etter reglande i punkt 1.13 flg.

2.6.4 Kurs og opplæring

Operatøren er ansvarleg for opplæring av eige personell. Tilsvarande er Operatøren ansvarleg for at personalet innfrir kompetansekrav gjennom heile kontraktsperioden. Operatør skal utarbeide opplæringsplan for sitt mannskap som ein del av kvalitetssikringssystemet. Opplæringsplanane skal vere tilgjengeleg for Oppdragsgjevar.

Tilsette hos Operatør med kundekontakt skal ha gjennomgått opplæring i, og til ein kvar tid ha naudsynt kunnskap om:

- Retningslinjer for kundebehandling og servicenivå
- Oppdragsgjevars pris- og billettsystem, og sonestruktur
- Detaljkunnskapar om rutene Operatør betener, i tillegg til korresponderande/samkøyrande ruter
- God kunnskap om rutetilbodet elles i Ruteområdet
- Reisevilkår og Oppdragsgjevar sin reisegaranti
- Varslingsrutinar og krisehandtering i samsvar med punkt 2.5.1
- Oppdragsgjevars opplæringsplattform
- Bruk av Sanntidssystemet

Operatøren skal ha ein kontaktperson/ansvarleg for opplæring og kurs.

Oppdragsgjevar nyttar ein digital lærings- og kommunikasjonsplattform som er tilgjengeleg for Operatøren. Operatøren er ansvarleg for brukaradministrasjon (legge inn nye brukarar, deaktivere inaktive brukarar) av Operatørens brukarar i plattforma. For Operatørar med fleire enn 300 tilsette, skal det nyttast automatisk brukarhandtering via CSV. Lærings- og kommunikasjonsplattforma skal vere operativ ved kontraktsoppstart.

Oppdragsgjevar utviklar opplæringsmateriell knytt til mellom anna kundeservice, billettprisar, forretningsreglar, sonestruktur og billettløysing som blir delt i ein lærings- og kommunikasjonsplattform. Operatøren er sjølv ansvarleg for å utarbeide opplæringsmateriell utover dette. Operatøren har ansvar for kostnader knytt til gjennomføring og testing av eigne tilsette, både før oppstart og undervegs i kontraktsperioden. Operatøren er ansvarleg for å halda seg oppdatert med informasjon frå Oppdragsgjevar i den digital lærings- og kommunikasjonsplattforma, og skal jamleg sjekke denne.

Operatør skal stille all personell kostnadsfritt til disposisjon for Oppdragsgjevar inntil 2 dagar kvart kalenderår. Dette for å gjennomgå supplerande opplæring innan dei områder Oppdragsgjevar finn naudsynt.

Operatør kan kome med innspel til ønskt opplæring. Oppdragsgjevar og Operatør kan saman utvikle og planleggje kurs innanfor ulike emne/tema.

Opplæring og liknande som skjer i regi av Oppdragsgjevar, eller den Oppdragsgjevar gjev fullmakt til, kan skje anten ved bruk av digitale læringsplattform(ar) og/eller ved samlingar. Dersom Oppdragsgjevar arrangerer samlingar for personell omtala ovanfor, refunderer ikkje Oppdragsgjevar reiseutgifter eller kompensasjon for reisetid og diett.

Mannskap skal oppfylle krava i punkta nedanfor:

<u>Service og kundekontakt:</u>

- Mannskap skal opptre og svare venleg og høfleg på førespurnad frå alle kundar og andre som tek kontakt.
- Mannskap skal kunne svare korrekt på spørsmål om Rutetilbodet omfatta av denne Kontrakten. Mannskap skal også svare korrekt på spørsmål om aktuelle og korresponderande båt-, ferje og bussruter i området.
- Mannskap skal kunne svare korrekt på spørsmål om Oppdragsgjevar sin reisegaranti og transportvedtekter.
- Mannskap med kundekontakt skal ikkje nytte høyretelefoner eller liknande utstyr, med mindre dette er nødvendig for å utføre arbeidet.
- Mannskap skal vere særskilt merksam og hjelpe personar med nedsett funksjonsnivå, reisande med barnevogner og barn.
- Mannskap skal ha full oversikt over, og kunne bruke, alle innretningar som dei ulike båtane er utstyrt med.
- Mannskap skal ha kunnskap om miljøvenleg drift.
- Mannskap skal ha kunnskap om ansvarsområdet til nøkkelpersonar hjå Operatøren og Operatøren sitt kvalitetssikringssystem.
  Mannskap skal vere aktive i stuing av bagasje når det er naudsynt for å utnytte bagasjekapasiteten fullt ut

Særleg om pris- og sonesystem:

- Mannskap skal kunne svare korrekt på spørsmål om prisar, reisebevis, kjøpskanalar, rutetider og kaier.
- Mannskap skal kunne selje korrekte billettar på Oppdragsgjevars billetteringsutstyr.
- Mannskap skal ha oversikt over sonestruktur for buss i området.

Bruk av digital lærings- og kommunikasjonsplattform:

- Mannskap skal gjennomføre relevant opplæring på oppdragsgjevars digitale lærings- og kommunikasjonsplattform. Mannskapet skal bruke plattforma for naudsynt kundeinformasjon ved behov.
- Operatøren skal ha rutinar for at all mannskap har tilgang på nettbrett/smarttelefon til bruk av den digitale lærings- og kommunikasjonsplattforma. Operatør skal dekke kostnad til nettbrett/smarttelefon.
- Dersom oppdragsgjevar utviklar opplæring for andre typar teknologi, som til dømes VR (Virtual Reality) og liknande, er Operatøren ansvarleg for å kjøpe inn utstyret det er behov for å gjennomføre opplæringa på.

2.7 AVVIK RELATERT TIL HELSE, MILJØ OG TRYGGLEIK (HMT)

Alle avvik relatert til HMT skal rapporterast til Oppdragsgjevar. Ein månadleg rapport ffor Ruta skal innehalde tal for siste månad og totalt for inneverande år innanfor følgjande kategoriar:

- Personskade med fråver (her må det og oppgjevast antatt og verkeleg tal fråversdagar utover skadedagen)
- Personskade utan fråver
- Nestenulykke og farleg forhold
- Personskade passasjer/tredjepart
- Skader på last
- Støt/kontaktskade
- Utslepp ytre miljø (luft/sjø)
- Timeverk
- Sjukefråver (korttids-, langtids- og totalfråver)

Ved uønska hendingar skal Operatør kommentere kva hendingar dette er og kva tiltak som er satt i verk for å unngå at liknende skjer igjen. Operatør skal kommentere utviklinga av resultat, trendar o.l. Rapportering til Oppdragsgjevar skal skje innan den 15. i påfølgjande månad. Oppdragsgjevar skal ved førespurnad få innsyn i eventuelle interne og eksterne revisorrapportar.

Oppdragsgjevar skal ha kopi av sjøulykkerapporter som vert sendt til Sjøfartsdirektoratet.

2.8 RETT TIL FRAKT AV GODS

Operatør kan frakte gods om bord så lenge plassen tillèt det og det ikkje går utover passasjertransporten og gjeldande Rutetabell vert oppretthalden. Eventuelle inntekter for denne tenesta skal gå til Operatør.

Operatør må sjølv ta ansvar for alle kostnader i samband med godstransporten og vurdere behov for utstyr, lager, ekspedering, innlevering og utlevering. Operatør er sjølv ansvarleg for eventuell betalingsløysing for frakt av gods. Det er i hovudsak mindre pakkar som vert transportert.

Operatør fastset dei til ei kvar tid gjeldande takstreglane for frakt av gods. Prisar skal godkjennast av Oppdragsgjevar.

2.9 KRAV TIL SAL AV BILLETTAR

2.9.1 Pris- og prisreglement

Oppdragsgjevar fastset prisar og reglement for prisar og rabattordningar. Sjå Vedlegg 2B Billettprisar og Vedlegg 2H Reglement for prisar og rabattordningar.

Oppdragsgjevar er forplikta til å informere Operatør skriftleg når endringar skjer i prisar (Vedlegg 2B) og prisreglementet (Vedlegg 2H).

Pris på båtstrekningar for kommande kalenderår vert fastsatt årleg på slutten av kalenderåret. Oppdragsgjevar kan regulere prisane inntil 4 gonger per år basert på den prosentvise endringa i total konsumprisindeks.

Operatør forpliktar seg til å sørge for at mannskapet til ei kvar tid er kjent med gjeldande prisreglement og forretningsreglar for billettsal.

2.9.2 Billettsal

Oppdragsgjevar fastset krav til kjøpsløysing for billetter som vert marknadsført av Oppdragsgjevar og for billettsal og -avlesing ombord. Oppdragsgjevar har ansvar for utvikling og vedlikehald av denne salsløysinga. Operatør skal bruke Oppdragsgjevars kjøpsløysing til sal og avlesing av billettar ombord.

Operatør står fritt til å velje kjøpsløysing for billettar retta mot reiselivet.

Operatør skal syte for at billetteringsutstyret kunden sjølv skal bruke om bord (til dømes betalingsterminal), plasserast etter prinsippa om universell utforming.

Operatør har ansvar for å kontrollere at alle passasjerar har gyldig billett ved påstiging, uavhengig av om billett er kjøpt gjennom Oppdragsgjevars kjøpsløysing eller gjennom Operatørs løysing. Operatør skal selje billettar til dei passasjerane som ikkje har gyldig billett ved ombordstigning og/eller sørje for at passasjerar kan kjøpe billettar om bord. Sal av billettar om bord skal skje i Oppdragsgjevars

kjøpsløysing og i samsvar med det til ei kvar tid gjeldande prisreglement. Det vert rekna som feil eller manglande billettsal om kunden ikkje får kjøpt/skrevet ut gyldig billett. Oppdragsgjevar kan gjeve Operatør gebyr ved manglande oppfylling av billetteringsreglane jf. kapittel 7.

Kontant og bankkort er gyldig betalingsmiddel om bord.

Avlesing av kundens førehandskjøpte billett skal skje elektronisk, eller ved framvising av mobilbillett eller papirbillett.

Operatør skal oppfylle alle Oppdragsgjevars krav til billettsal og -avlesing også ved bruk av Reservefartøy.

2.9.3 Tinging av plass om bord i fartøy

Oppdragsgjevar har ansvar for system som gjer det mogeleg for reisande å tinge plass om bord i fartøy. . Unntak gjeld for følgjande Turar:

Dag	Tidsrom	Strekning	Turnummer og begrensing
Lørdag	12:20	Leirvik → Bergen	Turnummer 47. Ingen booking mulig.
Lørdag	14:45	Bergen → Sunde	Turnummer 48-49. 25% av kapasitet kan bookes.
Søndag	09:30	Skånevik → Bergen	Turnumer 61-62. 25% av kapasitet kan bookes.
Søndag	12:30	Bergen → Leirvik	Turnummer 58. Ingen booking mulig.
	14:10	Leirvik → Skånevik	Turnummer 69. Ingen booking mulig.
Søndag	14:30	Bergen → Leirvik	Turnummer 63. 25% av kapasitet kan bookes.
	16:40	Leirvik → Skånevik	Turnummer 71. 25% av kapasitet kan bookes.
Søndag	17:21	Skånevik → Leirvik	Turnummer 72. 25% av kapasitet kan bookes.
	18:25	Leirvik → Bergen	Turnummer 64. 25% av kapasitet kan bookes.
fredag	12:10	Bergen → Leirvik	Turnummer 5, hver fredag. 25% av kapasitet kan bookes.
fredag	16:10	Bergen → Leirvik	Turnummer 7, hver fredag. Ingen booking mulig.
		Leirvik → Leirvik	Turnummer 21, hver fredag. Ingen booking mulig.
fredag	10:10	Leirvik → Bergen	Turnummer 4, hver fredag. Ingen booking mulig.
fredag	14:10	Leirvik → Bergen	Turnummer 6, hver fredag. Ingen booking mulig.
mandag-torsdag	15:15	Leirvik → Leirvik	Turnummer 30-31, hver fredag. Ingen booking mulig.
mandag-torsdag	06:06	Leirvik → Bergen	Turnummer 2, hver mandag-torsdag. 25% av kapasitet kan bookes.
mandag-torsdag	10:10	Leirvik → Bergen	Turnumer 4, hver mandag-torsdag. 25% av kapasitet kan bookes.
mandag-torsdag	16:10	Bergen → Leirvik	Turnummer 7, hver mandag-torsdag. Ingen booking mulig.
	18:15	Leirvik → Leirvik	Turnummer 21. Ingen booking mulig.

Resterande kapasitet utover den kapasiteten Operatør har tilgjengeleg for førehandsreservasjon skal vere tilgjengeleg for reisande utan førehandsreservasjon eller med reservasjon styrt av Oppdragsgjevar.

Reservasjonar kan leggjast inn, inntil eitt år før faktisk avgang. Dersom kapasitet Operatør har tilgjengeleg for reservasjon ikkje er reservert av reisande innan 1 mnd før Turen skal gjennomførast, skal kapasiteten frigjerast.

Fleksibilitet og justeringsrett

Oppdragsgjevar har rett til å justere kor stor del av kapasiteten som skal vere tilgjengeleg for tinging. Dette gjeld særleg:

- Dei mest trafikkerte periodane for kvardagsreisande, til dømes måndag føremiddag og torsdag/fredag, søndag ettermiddag.

- Perioder rundt høgtider som jul og påske

Justeringar vil kunne gjerast på eit overordna nivå (for faste mønster gjennom veka/sesongen), og løysinga vil i tillegg støtte meir finmaska styring på avgangsnivå ved behov, til dømes ved driftsavvik, fartøyendringar eller andre forhold som påverkar tilgjengeleg kapasitet.

Prisfleksibilitet

Det takast atterhald om at prisar kan bli endra dersom førehandsreservasjon vert gjord lang tid før avgang. Operatør ber risikoen for dette.

Operatør skal nytte dei priser som vert fastsatt av Oppdragsgjevar, også i eventuelle pakkeløysingar som vert marknadsført. Reservasjonssystemet skal støtte at ulike billett- og produkttypar kan ha både faste, regulerte takstar og meir fleksible/dynamiske prisar, slik at delar av kapasiteten kan prisast ut frå etterspurnad utan at dette går på vilkår av dei regulerte kollektivtakstane. Oppdragsgjevar kan difor i løpet av kontraktsperioden opne opp for at Operatør kan nytte prisar som kan variere etter etterspurnad, kapasitet eller tidspunkt.

Funksjonalitet i systemet

Systemet Skyss stiller til rådvelde skal mellom anna kunne:

- Gi sanntidsoversikt over ledig kapasitet på den enkelte avgang, tilgjengeleg på tvers av salskanalar
- Støtte booking for enkeltreisande, grupper og turoperatørar/reisebyrå
- Kombinerast med pakkeløysingar der transport vert sett saman med opplevingar
- Integrerast med Skyss sine eksisterande billett- og betalingssystem, samt relevante tredjepartskjelder for rute- og takstdata
- Innførast trinnvis, med rein kapasitetsstyring i ein første fase og meir avansert funksjonalitet, som dynamisk prising, i seinare fasar.

2.9.4 Utstyr til Oppdragsgjevars kjøpsløysing og utstyr for avlesing

Operatør skal kjøpe, montere og eige/leige utstyr for billettsal og avlesing om bord i fartøya, inkludert betalingsløysing, i samsvar med Oppdragsgjevar krav. Betalingsløysinga kan anten vere ein fysisk betalingsterminal eller SoftPOS (virtuell betalingsterminal) som er godkjent av Oppdragsgjevar.

Oppdragsgjevars system for sal og billettering er Tet BetjentSalg og vedlikehald av programvare er Oppdragsgjevar sitt ansvar.

Bankkortbetaling skal skje gjennom Oppdragsgjevar/Tet sin felles innløysaravtale, sjølv om Operatør eig eller leiger betalingsløysinga. Alle beløp betalt med bankkort går direkte til Oppdragsgjevar.

Det er Operatørs ansvar å inngå naudsynte avtalar for leige og drift/support av betalingsterminalar eller SoftPOS (inkludert løysing for nettverk).

Følgande krav vert stilt til utstyr for sal og billettering:

- Salsenheten skal benytte Android operativsystem, versjon 7.1 eller nyere

- Enheten skal kunne oppgraderes til nyere versjon av Android dersom oppdragsgiver trenger dette
- Salsenheten skal ikke benyttes av fører til andre applikasjoner enn TetSalg
- Salsenheten skal kunne kommunisere med 4G-ytelse eller bedre Salgsenheten må ha en skjermstørrelse på minimum 6”. En størrelse på 8” eller mer anbefales.

- NFC-enhet skal ha NFC-lese og -skrivekapabilitet, og må være kompatibel med ISO/IEC18092 standarden og ha support for MIFARE Desfire/Ultralight og ISO 14443 A/B kort
- Eksterne NFC enheter skal støtte konfigurerbar tilbakemelding til kunde
- Kvitteringsskriver må ha støtte for tilkobling av salgsenhet, og skal ha en utskriftshastighet på minimum 50 mm/sek og ha en papirstørrelse på minst 58 mm bredde
- Kvitteringsskriver skal støtte utskrifter av QR- og Aztec-koder, Model 2 med Error correction level M
- Salsenheten skal være dimensjonert for å støtte tilkobling av minimum to periferienheter (terminal, kvitteringsskriver, kortleser).
- Periferienheter må kunne kommunisere med salgsenheten over Bluetooth, USB, eller ethernet.

Dersom feil ved salsløysinga skuldast feil på Operatørs utstyr, skal dette meldast utan ugrunna opphald til Oppdragsgjevar. Operatør skal utan ugrunna opphald syte for å reparere eller byte ut utstyr som ikkje fungerer.

2.9.4.1 Livssyklusforvaltning – tidsmessighet

Med mindre anna er særskilt avtalt, har Operatøren totalansvar for livssyklusforvaltning av utstyr og andre ytelser som er naudsynt for å opprettholde avtalt tenestenivå knytt til billettsal.

2.9.5 Billettkontroll

Oppdragsgjevar har ansvar for gjennomføring av billettkontrollar og atterheld seg retten til å føreta kontrollar om bord utan førehandsvarsel. Billettkontrollørane skal legitimere at dei har myndigheit til å utføre slike oppgåver. Mannskapet på fartøyet skal samarbeide med billettkontrollørane og rette seg etter dei instruksar som billettkontrollørane gir i samband med gjennomføringa av kontrollen så fremt instruksane ikkje kjem i konflikt med tryggleika om bord. Forseinkingar som oppstår som følgje av billettkontroll skal meldast eigen trafikkleiar og verte loggført.

Dersom Operatør sel billetar mot reiselivet gjennom eigne kjøpsløysingar, skal Oppdragsgjevars kontrollørar ha naudsynte tilganger for å kunne kontrollere billettane.

2.9.6 Fri reise

Det er berre Oppdragsgjevar som kan innvilge fri reiserett. Dersom Operatør tilbyr frikortreiser som følge av tariffavtale, kan Operatør kjøpe slike frikort av Oppdragsgjevar for NOK 1426 per kort per år. Prisen vert justert årleg basert på gjennomsnittleg KPI-utvikling (08183: Konsumprisindeks, etter månad og statistikkvariabel) dei siste 12 mnd.

Tal frikort registrert hos Oppdragsgjevar ved årsstart det einskilde avtaleår multiplisert med prisen på frikort vil verte førehandsfakturert Operatør i løpet av fyrste kvartal. Nye frikort som meldast inn av Operatør i løpet av det einskilde avtaleår vil verte fakturert halvårleg. Innmeldingar som kjem etter fyrste halvår det einskilde avtaleår vil verte fakturert halv pris av årskostnad.

Endringar i tal frikort skal løpande meldast inn til Operatør i samsvar med fastsette rutinar utstedt av Oppdragsgjevar. Utmeldingar som skjer i løpet av året vert ikkje refundert. Ved utmeldingar skal Operatør hente inn kortet og levere dette til Oppdragsgjevar. Operatør har ansvar for frikort også knytt til pensjonistane i ruteområdet.

Oppdragsgjevar vil utarbeide administrative rutinar knytt innmelding/utmelding av frikort.

2.10 KRAV TIL HANDSAMING AV HITTEGODS

Hittegods skal handterast og takast vare på av Operatør i samsvar med gjeldande lover og forskrifter.

Kvar einskild gjenstand skal merkast med nøyaktig utfylt hittegodslapp der det fremgår dato, klokkeslett og funnstad/rutenummer.

Operatør skal føre ein logg over hittegods slik at det er mogeleg å spore når og kor det er funnet, samt informasjon om når det er henta av eigar. Dersom Oppdragsgjevar i løpet av kontraktsperioden stiller til råvelde eit system for registrering av hittegods, pliktar Operatør å nytte dette systemet for registrering av hittegods.

2.11 KRAV TIL REINHALD OG VEDLIKEHALD AV FARTØY

Operatør har ansvar for at reinhald og vedlikehald vert utført på fartøya. Fartøya skal til ei kvar tid vere godt reinhaldt og vedlikehaldt.

2.11.1 Dagleg reinhald

- Golvflater og toalett skal minimum reingjerast 1 gang i døgnet. Ved synleg smuss skal innvendige vegger og vindauge reingjerast dagleg.
- Ved tilgrising av passasjersalong og toalett (til dømes oppkast), skal dette reingjerast så snart som mogeleg.
- Sete skal være reingjort og utan synleg smuss til ei kvar tid.
- Fartøya skal være fri for tagging, både ut- og innvendig,
- Golv skal, i tillegg til å vere vaska, vere reingjort for tyggegummi, tagging og liknande.
- Utvendig vask av fartøya skal utførast dagleg dersom behov for å gje eit godt heilskapleg inntrykk. Ved saltsprut på vindauge til passasjersalong skal vindu reingjerast dagleg så langt det lar seg praktisk gjere.
- Mannskapet skal gå igjennom fartøya og plukke laust søppel minst ein gong per Tur.

2.11.2 Periodisk reinhald

- Alle vindauge skal reingjerast innvendig minimum 1 gong per månad.
- Fartøyet skal minimum reingjerast utvendig 1 gong per månad.
- Innvendig heilvask, som rensing av alle setetrekk, blir utført minimum 2 gonger pr. år.

Periodisk reinhald skal kunne dokumenterast ovanfor Oppdragsgjevar.

2.11.3 Dagleg vedlikehald

- Fartøy i trafikk skal syna seg utan skader på overflater/maling, skrog eller innredningsdetaljar og interiør.
- Punkterte vindauge skal skiftast så snart som mogleg.
- Vindauge med riss-skadar skal skiftast så snart som mogleg.

2.11.4 Periodisk vedlikehald

Operatør har ansvaret for periodisk vedlikehald av sine fartøy. Periodisk vedlikehald skal kunne dokumenterast ovanfor Oppdragsgjevar.

2.12 KRAV TIL MARKNADSFØRING OG KUNDEKOMMUNIKASJON

Oppdragsgjevar er ansvarleg for marknadsføring av kollektivtrafikken i Vestland.

Oppdragsgjevar har rett til å gjennomføre marknadsundersøkingar om bord i fartøya. Ved behov skal Oppdragsgjevar ha vederlagsfri tilgang til fartøya for montering av kommunikasjonsteknologi (for eksempel Beacons) for gjennomføring av marknadsundersøkingar.

2.12.1 Marknadsføring av kollektivtrafikken

2.12.1.1 Oppdragsgjevar sitt ansvar

Informasjon om kollektivtransporten og rutetilbodet er Oppdragsgjevars ansvar. Det omfattar:

- Annonsering av rutetilbodet, og dertil kommunisere informasjon om endringar i trafikkavviklinga som følgje av planlagde avvik (knytt til infrastruktur o.l).
- Informasjon om rutetilbodet og prisar i aktuelle kanalar, som:
    - Digitale informasjonskanalar (app, skjerm, nettside m.m.)
    - Produksjon av ruteplakatar eller anna informasjon
    - Plassering av skjermar og/eller digitale rutetavler på kaier

2.12.1.2 Operatør sitt ansvar

Operatør har den direkte kundekontakten og skal medverke i informasjonsarbeidet. Operatør har i den samanheng ansvar for følgjande:

- Operatør skal kommunisere relevant informasjon på alle fartøy sine digitale flater etter retningslinjer som Oppdragsgjevar fastset, herunder på skjermar som elles vert nytta til framvising av tryggleiksinformasjon.
- Skjerm for passasjerinformasjon.
- Operatør har ansvaret for at skjerm og PC fungerer tilfredsstillande i rutenes opningstid.
- Sørge for at kundeinformasjon frå Oppdragsgjevar vert plassert og distribuert på fartøya. Det må vera mogleg å henge opp plakatar om bord.
- Sørge for at informasjon om ruteendringar og anna informasjon frå Skyss vert kunngjort etter dei retningslinjer som Oppdragsgjevar fastset. Operatør skal i den samanheng også gje skriftleg tilbakemelding til Oppdragsgjevar om at oppgåva er utført.
- Vedlikehald og utskifting av rutekassettar på kai.
- Eventuell utplassering og løypande utskifting til siste utgåve av plakatar på aktuelle kaier i rutene.
- Operatør skal ikkje henge opp eigne plakatar/informasjon om bord på fartøyet.

Operatør har ansvar for marknadsføring mot reiselivsmarknaden, jf. punkt 9.1.2. Operatør står fritt til å nytte eigen eller tilknytta merkevarer i profilering og marknadsføring av ruta (co-branding), etter godkjenning frå oppdragsgjevar.

Operatør skal melde til Oppdragsgjevar dersom det er behov for produksjon av informasjonsmateriell som skal nyttast om bord. Oppdragsgjevar kan i tillegg påleggje Operatør å kommunisere naudsynt publikumsinformasjon direkte til kundane ved ikkje-planlagde avvikssituasjonar. Dersom Operatør vert pålagt denne oppgåva skal kommunikasjonen skje på vegne av Oppdragsgjevar etter nærare retningslinjer frå Oppdragsgjevar (t.d. SMS-varsling). Eventuelle meirkostnader som følgje av eit slikt pålegg vert kompensert i samsvar med punkt 1.12.7.

Operatør har ansvar for kjøp, installasjon og drift av digitale skjermar om bord på fartøya, inkludert tilhøyrande utstyr og publiseringssystem.

Oppdragsgjevar skal ha tilgang til publiseringssystemet slik at tilsette hos Oppdragsgjevar utan opphald (direkte/online) kan publisere innhald til dei digitale skjermane. Tilgangen skal, som eit minimum, gjere det mogleg å:

- publisere dei mest brukte filtypane for bilete og video (t.d. .mov, .mp4 og alle vanlege bildefiler)
- publisere både på enkeltfartøy og på fleire fartøy i grupper

- planlegge publisering fram i tid
- setje opp tidsavgrensa vising av utvald innhald

Oppdragsgjevar skal ha tilgang som gjer det mogleg å sjå det innhaldet som Operatør er ansvarleg for, t.d. tryggleiksinformasjon. Dette for å sikre at Oppdragsgjevar har full oversikt over kva bodskap som møter dei reisande.

Oppdragsgjevar atterheld seg retten til å stille krav til kva publiseringssystem Operatør skal nytte for dei digitale skjermane. Etter inngåing av kontrakt skal Operatør gå i dialog med Oppdragsgjevar om val av system. Dersom Oppdragsgjevar i kontraktsperioden krev eit bestemt publiseringssystem, skal Oppdragsgjevar bere kostnadene ved nødvendig tilrettelegging og eventuelt nytt utstyr for å ta systemet i bruk.

Dersom Operatør vel eit publiseringssystem med fleire funksjonar enn dei som er opplista over, og som heller ikkje kjem inn under informasjonsplikter hos Operatør, har Oppdragsgjevar rett til å legge føringar for desse. Dette gjeld til dømes vising av vêrmelding med meir.

Dersom publiseringssystemet Operatør vel er ukjent for Oppdragsgjevar, pliktar Operatør å gi grunnleggande opplæring slik at Oppdragsgjevar kan publisere som beskrive over.

Operatør skal vidareformidle all relevant informasjon frå Oppdragsgjevar til sine tilsette. Informasjonen skal formidlast ved bruk av egna formidlingskanalar, evt. etter nærare retningslinjer frå Oppdragsgjevar.

2.12.2 Reklamerettar

Operatør plikter å stille med fartøy utan reklame og/eller gjeldande reklameavtalar. Oppdragsgjevar har alle rettar til reklame i og på fartøya.

Alle reklameinntekter i kontraktsperioden tilhøyrer Oppdragsgjevar. Det er den til ei kvar tid gjeldande reklameoperatør som forvaltar Oppdragsgjevar sine reklamerettar, og som er ansvarleg for den praktiske gjennomføringa av reklameringa.

Sal av andre produkt enn billettar, skal ikkje skje om bord på i fartøyet, med mindre Oppdragsgjevar har godkjent slikt sal.

Informasjon og reklame om servering/kiosksal om bord er tilet etter avtale med Oppdragsgjevar.

2.12.3 Krav til mediakommunikasjon

Operatøren skal bidra til å sikre god dialog melom Oppdragsgjevar og Operatør, og i mediesaker av ei viss betydning for kontrakten skal dei strekkje seg etter å ha ei kvalitetssikra og samordna haldning eksternt.

Kontaktpersoner

Operatøren skal primært ta kontakt med følgande kontaktpunkt hos Oppdragsgjevar:

- I spesifikke saker: kontraktsansvarleg
- Ved meir akutte saker: Skyssvakt
- I meir generelle saker: pressekontakt
- Ved større saker / ulukker: pressekontakt, skyssvakt og direktør

Operatøren skal ha faste kontaktpersonar som Oppdragsgjevar kan kontakte når det oppstår akutte mediesaker. Operatøren er ansvarleg for at Oppdragsgjevar til ei kvar tid har ei oppdatert liste over kontaktpersonar med:

- ansvarsområde / tema
- namn
- kontaktdetaljar

Operatør bør ha fast(e) talsperson(er) for uttaler til media.

Medieførespurnader

Dersom Operatøren får ein førespurnad frå media som vedkjem drifta eller andre tilhøve i Kontrakten, skal Operatør streva etter å samordna svar og handtering av medieførespurnaden med Oppdragsgjevar før uttale vert gjeve. Oppdragsgjevar skal få melding om slike medieførespurnaden snarast mogeleg.

Eigne initiativ overfor media

Dersom Operatøren ønsker å ta initiativ til mediesaker om aktuelle tema som er relevante for eller relaterte til Kontrakten, skal dette gjerast i tett dialog med Oppdragsgjevar.

I Operatøren sitt arbeid med oppstart/endringar innanfor eller andre tema knytt til våre kontraktsområder og aktuelle transportmiddel, skal partane i samarbeid planlegge offentlege utspel / pressemelding(ar) / lansering(ar). Alle initiativ frå Operatør skal avtalast og samordnast med Oppdragsgjevar i god tid i forvegen (minst fire veker).

2.12.4 Kundekommunikasjon

Kundane i kollektivtrafikken skal ha grunnleggande lik behandling. Oppdragsgjevars kundesenter mottar, registrerer og svarer på klagar og andre førespurnadar. Førespurnadar som omhandlar kundeforholdet hos Operatør blir sendt Operatør for kommentar, eller i nokre tilfelle for handtering og svar til kunde.

Operatør skal svare på førespurnadar frå kundesenteret innan to (2) verkedagar. Kategoriar for klager som skal verte svart direkte av Operatør vert avtalt mellom partane.

Operatør har ansvar for kundekommunikasjon for reiser marknadsført og seld til reiselivsmarknaden.

2.13 KRAV TIL KUNDEHANDTERING OG REISEINFORMASJON

Operatør har ansvar for at alle kundar blir møtt på ein serviceorientert og kundevennleg måte. Blant anna skal mannskap være behjelpeleg når rullestolbrukarar og personar med nedsett funksjonsevne skal om bord og i land.

Operatør pliktar å handtere alle førespurnadar frå kundar, også klager eller liknande, på ein kundevennleg måte. Operatør skal loggføre kundeklager som Operatør mottar, og rapportere om disse. Operatørs tilsette skal opptre som ambassadørar for Oppdragsgjevar, og vere lojal mot dei val og prioriteringar Oppdragsgjevar tar.

Mannskapet skal ha relevant kompetanse, positiv serviceinnstilling og god kundeservice.

I tillegg blir det kravd at:

- Mannskapet skal kommunisere godt på norsk språk og beherske engelsk
- Mannskapet skal vere særskilt merksam og hjelpe personar med nedsatt funksjonsnivå og reisande med barnevogner

Operatør skal loggføre kundeklager som Operatør mottar, og rapportere om disse. Operatørs tilsette skal opptre som ambassadørar for Oppdragsgjevar, og vere lojal mot dei val og prioriteringar Oppdragsgjevar tar.

2.13.1 Informasjon på kaianlegg

Operatør har ansvar for vedlikehald og utskifting av rutekassettar på kaiene etter retningslinjer frå Oppdragsgjevar. Operatør er ansvarleg for utplassering og utskifting av ruteinformasjon på kaier slik at dei til ei kvar tid er siste utgåve, og at informasjon om ruteendringar og annan informasjon frå Oppdragsgjevar blir plassert, distribuert og hengt opp på kaier etter retningslinjer frå Oppdragsgjevar. Operatør skal også fjerne materiell etter avtalt tid, eller når informasjonen ikkje lenger er relevant. Operatør skal gje skriftleg tilbakemelding til Oppdragsgjevar når oppgåva er utført.

Operatør skal fortløpande rapportere til Oppdragsgjevar om feil og manglar med utstyr (rutekassettar, skjermar og liknande) på kaier som inngår i Kontrakten, etter retningslinjer frå Oppdragsgjevar.

2.14 KRAV TIL DATASTRAUMAR OG RAPPORTERING

2.14.1 Sanntidsinformasjon

For at Oppdragsgjevar skal kunne tilby passasjerar reise- og passasjerinformasjon i sanntid, i tillegg å gjere fartøya synlege i regionale og nasjonale sanntidsreisesøk, må fartøya levere sanntidsdata til Oppdragsgjevar. Dette føreset at alle fartøy som skal nyttast i Oppdraget er påkobla eit sanntidssystem som Operatør disponerer.

Sanntidsystemet skal avgi trafikkdata kontinuerleg til Oppdragsgjevar, og skal nyttast til annonsering og informasjon retta mot reisande. Et slikt system kommuniserer med fartøyas eigne system. Trafikkdata til Oppdragsgjevar må leverast over ei SIRI-teneste som følgjer informasjonselementer beskrevet i Håndbok N801 og nyttar NSR koder for anløp/kai.

Krav til sanntidsteneste og sanntidsutstyr i fartøy er skildra i Vedlegg 2E.

2.14.2 Krav til datastraumar

For å få eit betre, heilskapleg trafikalt og innsiktsbasert overblikk over gjennomføringa av Oppdraget, skal Operatør gjere tilgjengeleg sensoriske og hendingsbaserte datastraumar frå fartøy til Oppdragsgjevars API. Oppdragsgjevars API og krav til innhald og leveransar av datastraumar er skildra i Vedlegg 2F.

Følgjande MQTT-emne i DIS v.1.1 skal leggjast til grunn.

For måling av punktlegheit og regularitet:

- Sign on
- Sign off
- Activation/deactivation of flexible stop on route
- Location

For registrering av passasjerar:

- Passenger Count

Dei andre emna under MQTT API-skildringa treng ikkje å leverast ved produksjonsstart, men kan bli aktuelle å levere på eit seinare tidspunkt, jf. punkt 2.14.3.

For Reservefartøy der det ikkje er verktøy som sikrar sensoriske- og hendingsbaserte datastraumar, skal Operatør levere slike data manuelt. Mal for manuelt rapporteringsskjema vert utlevert frå Oppdragsgjevar. I løpet av kontraktsperioden kan Oppdragsgjevar kome til å opprette ein nettbasert rapporteringsportal som Operatør kan nytte som reserveløysing til den automatiserte rapporteringa.

2.14.3 Endringar i overføring av data og rapportering

Oppdragsgjevar vil med jamne mellomrom og i løpet av kontraktsperioden kome med nye versjonar av emneskildringane for kva som skal rapporterast og overførast av data. Slike endringar kan innebere at data som vert periodisk rapportert i samsvar med 2.14.6 skal inngå som del av datastraumane til Oppdragsgjevars API skildra i Vedlegg 2F, at nye emnar vert lagt til datastraumane, at eksisterande emnar vert justert og at Oppdragsgjevar stiller krav om bruk av ein utvida versjon av DIS. Den utvida versjonen av datakontrakten DIS er tilgjengeleg på denne lenka:

https://skyss.atlassian.net/wiki/spaces/DIS/overview

Alle endringar og alle emnar vil bli gitt versjonsnummerering. Det vil si at heile API-skildringa med nye, endra og uendra emnar vil få eit nyare versjonsnummer. Oppdragsgjevar vil til ei kvar tid leggje til rette for at Operatør kan levere emnar på eldre versjonar enn nyaste. Alle versjonsendringar på Oppdragsgjevars API vil bli skriftleg varsla til Operatør.

Det kan bli gjort endringar i løpet av kontraktsperioden som Oppdragsgjevar vil krevje at Operatør oppdaterer til. I slike høve vil Oppdragsgjevar utferde endringsordre i samsvar med reglane i punkt 1.12.1 og justere vederlaget i samsvar med punkt 1.12.8.4. Nye versjonar som inneheld mindre endringar vil Oppdragsgjevar som utgangspunkt ikkje krevje at Operatør oppdaterer til.

I løpet av kontraktsperioden kan det bli aktuelt å ta i bruk ein ny operatørportal for oppfølging av datastraumar og for målingar av punktlegheit og regularitet.

2.14.4 Supplerande løysingar for sanntid- og datastraumar

Dersom kombinasjonen av sanntidsinnformasjon i samsvar med pkt. 2.14.1 og datastraumar i pkt. 2.14.2 ikkje gjev Oppdragsgjevar den informasjon om avvik og avvikshandtering som Oppdragsgjevar finn naudsynt, kan Oppdragsgjevar i tillegg krevje at Operatør nyttar Oppdragsgjevar sitt webbaserte rapporteringsskjema– (Skyssloggen eller tilsvarande) for rapportering eller utfyllande informasjon. Slik rapportering skal i så fall skje på dei vilkår og fristar Oppdragsgjevar fastset, og utan ekstra kompensasjon.

2.14.5 Andre rapporteringsbehov

Oppdragsgjevar kan ta i bruk eit webbasert system for registrering av resultat frå kvalitetskontrollar utført i regi av Oppdragsgjevar. Operatør skal leggje inn den informasjon Oppdragsgjevar finn relevant i dette systemet og rapportere om utbetring av avvik. Oppdragsgjevar kan krevje at dette systemet vert utvida til å inkludere rapportering av andre forhold og/eller informasjonsdeling og dokumentasjon.

2.14.6 Periodisk rapportering

Operatør skal rapportere fartøydata til Oppdragsgjevar som grunnlag for analyseføremål og berekning av vederlag og anna kontraktsoppfølging. Operatør skal kunne rapportere all data generert på fartøy på den måten og med den presisjon som Oppdragsgjevar fastset.

Operatøren skal gjere alle relevante drifts-, produksjons-, energi-, miljø- og trafikkdata frå kontraktsfartøya tilgjengelege for Oppdragsgjevar i kontraktsperioden. Oppdragsgjevar skal ved førespurnad kunne få tilgang til rådata frå underliggjande målesystem, energistyringssystem, batterisystem, ladestasjonar og flåtestyringssystem. Oppdragsgjevar skal ha tilgang til fartøya og energiinfrastrukturen sine data med minst same detaljnivå som Operatøren nyttar i eiga drifts- og energioppfølging.

Behov for rapportering frå Operatør	**Detaljgrad**	**Frekvens**
Gjenståande passasjerar	Tal passasjerar per kai	Dagleg, dersom inntreff

Behov for rapportering frå Operatør	**Detaljgrad**	**Frekvens**
Bunkra energi etter energiberar	Akkumulert energibunkring frå fyllestasjon, distribusjonsnett eller tilsvarande, oppgjeve i energiberar målt i kWh.	Månadleg innan den 15.
HMT rapport jf. pkt. 2.7	Kategorisert jf. skjema (Vedlegg 2D), fordelt	Månadleg innan den 15
Energiforbruk etter bunkra energitype	Fordelt på - Rute - per overfart (frå kai til neste kai) - Kortvarig endring - posisjonskøyring - verkstadskøyring - evt. oppdrags tredjepart Tala skal kategoriserast per fartøy og dato	Månadleg innan den 15.
Punktlegheit og regularitet i prosent	Totalt og korrigert for tilhøve operatør ikkje ber ansvar for. Fordelt og summert totalt for kontrakt.	Månadleg innan den 15.

Grunnlag bonus, gebyr og trekk	Type, tal og sum gebyr/trekk/bonus/sanksjon totalt.	Månadleg innan den 15.

Operatør skal rapporterte årleg om økonomi (innan 15. april i påfølgande år) og utslepp (innan 15. januar i påfølgande år) jamfør følgjande tabell:

Behov for rapportering frå Operatør	**Detaljgrad**	**Frekvens**
Revisorbekrefta kontraktsrekneskap	Jamfør Vedlegg 2C, på kontrakt/Rute/fartøynivå	Per år
Dokumentasjon energiopphav	Berekraftsertifisering, opphavsgarantiar eller tilsvarande for energivolum tilsvarande energiforbruk	Per år

3 FARTØY

3.1 KRAV TIL HOVUDFARTØY

3.1.1 Ansvar for fartøyutforming og energikonsept

Operatør ber alt ansvar og risiko for at fartøya og energikonsept oppfyller alle Kontraktens krav, og at Oppdraget kan gjennomførast i samsvar med Kontrakten. Energikonsept omfattar energilager på fartøy, energiinfrastruktur på landside og planlagd bruk av desse (til dømes for batteriløysing energiforbruk, batterikapasitet, utladingsdjupne, C-rate, batterilevetid, styringssystem, ladeeffekt, på-/avkoplingtid og ladetider).

Operatør skal oversende dokumentasjon seinast innan 12 veker før oppstart som verifiserer at samtlege Hovudfartøy som skal nyttast samsvarer med både Kontraktens fartøykrav og har tilstrekkelege eigenskapar for å oppfylle dei driftsmessige krava i kontrakten, herunder bl a gjennomføring av Rutetabellen. Sjå punkt 8.2.6.5.

3.1.2 Offentlege krav og sertifikat

Samtlige fartøy som skal trafikkere Ruta skal oppfylle gjeldande minstekrav som følgje av offentleg regelverk.

Fartøy med vasslinjelengd over 24 meter skal være bygd etter, og til ei kvar tid tilfredsstille krav i, HSC2000-koden. Fartøy under 24 meter skal være bygd etter HSC2000-koden.

Fartøya skal ha gyldig sertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet for farvatnet fartøyet går i.

Eventuelle pålegg frå Sjøfartsdirektoratet skal utførast innan fastsatte fristar.

3.1.3 Sikkerheitsstyring

Fartøy skal oppfylle dei til ei kvar tid gjeldande krav til sikkerheitsstyringssertifikat/system.

3.1.4 Flaggstat

For fartøy med anna enn norsk flagg, skal det utstedast ei erklæring om at Sjøfartsdirektoratets krav for det aktuelle fartsområdet er tilfredsstilt. Erklæringa skal vere gjeven av ein klasseinstitusjon anerkjend av Sjøfartsdirektoratet, og inngå som ein del av skipets sertifikater. Erklæringa skal haldast gyldig gjennom heile kontraktsperioden, og er å rekne som eit tillegg til flaggstatens sertifisering.

3.1.5 Transportkapasitet og passasjerkapasitet

Tabellen under fastset minstekrav til transportkapasitet per Tur for Ruta fordelt på dei einskilde hovudstrekningane.

Fartøya sine fulle transportkapasitetar skal nyttast i Ruteproduksjonen, også om desse kapasitetane er høgare enn minimumskrava fastsatt under.

Hovudstrekning	Minimum godkjent passasjerkapasitet
Bergen-Leirvik	260

Bergen-Leirvik søndag	240
Leirvik-Ranavik-Sunde	180
Skånevik/Ølen-Leirvik	130

3.1.6 Manøvrering

Fartøya som skal nyttast til gjennomføring av Oppdraget skal ha tilstrekkelig sjømargin og manøvreringsmargin til at ein med fullasta fartøy kan trafikkere aktuell Rute, oppretthalde rutetabellane samt manøvrere og leggje til samtlige kaier under normale vêr- og sjøtilstandar som kan påreknast for den aktuelle Ruta. Fartøy skal kunne trafikkere ruta i opp til minimum 2,5 m signifikant bølgehøgd. Det er Operatørs plikt å sikre seg tilgong til naudsynte vêrdata, etc.

Ved manøvrering til og frå kaiene skal Operatør ta omsyn til kaiene si styrke, utforming og fundamentering.

3.1.7 Fartøy og kai

Operatør har ansvar for at samtlege fartøy som skal nyttast til gjennomføring av Oppdraget passar til dei aktuelle kaiene og anløpsområda i Ruta. Ingen delar av fartøya skal kome i konflikt med kaiene sine konstruksjonar.

Operatør må sikre at fartøya er slik utforma at ombord- og ilandstigning kan skje på ein god og trygg måte ved alle tidevasstilstandar.

Operatør må sikre at fartøy kan trafikkere Ruta ved maksimal djupgang for alle tidevasstilstandar.

Nærare opplysningar om kaier og tilhøyrande anlegg framgår i kapittel 6 og vedlegg 6A Tilstandsrapportar.

Særskilte krav til ombord- og ilandstigingsmoglegheiter:

Ombord- og ilandstiging skal kunne skje over baug og minimum ei av sidene akterut.

Operatør skal ha gode landgangsløysingar som er eigna for dei aktuelle kaiene og for passasjerar med særskilte behov. Landgangssystemet må ta omsyn til høgde på kaier i høve tidevassforskjellar. Landgangssystemet forut og akterut skal vere fastmontert til fartøy. Dør- og landgangsløysing i baug skal minimum ha 1,2 m innvendig breidd/ lysopning. Landgangsløysing akterut skal ha ei innvendig breidd på minimum 1,0 m.

3.1.8 Fartsområde

Operatør er ansvarleg for at fartøy er godkjend for dei fartsområde som skal trafikkerast.

3.1.9 Periodisk kontroll og vedlikehald

Fartøya skal vere underlagt eit førebyggande vedlikehaldssystem som sikrar at dei til ein kvar tid er i tråd med forskriftskrav. Operatør skal kunne dokumentere dette, og Oppdragsgjevar har innsynsrett for å kontrollere vedlikehaldssystemet og dei periodiske kontrollane.

Den tekniske standarden på fartøyet, inkludert maskineri, og rutine for teknisk ettersyn, skal til ei kvar tid vere av ein slik karakter at risikoen for driftsavbrot vert minimal.

Alle fartøy skal haldast vedlike slik at dei er reine og heile innvendig ref. kontraktens pkt. 2.11.

3.1.10 Universell utforming

Fartøya skal tilfredsstille krav til universell utforming i forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging mv. av hurtiggående fartøy § 33.

I tillegg gjeld:

Fartøya skal vere konstruert og utstyrt slik at rullestolbrukarar (inkludert elektrisk rullestol) og andre personar med nedsett funksjonsevne kan kome seg ombord og i land enkelt og trygt ved alle tidevasstilstandar. Rullestolbrukarar skal ha trinnfri tilgang til passasjersalong og toalett tilpassa personar med nedsett funksjonsevne. Dersom det er fleire passasjersalongar ombord i fartøyet/a, skal rullestolbrukarar ha tilgang til hovudsalongen og hovudfasilitetane.

For kvar åtti (80) passasjerar fartøyet er sertifisert for, skal minst ein plass vere reservert for rullestol. Reservert plass skal vere plassert slik at rullestolbrukaren kan sitje i rullestolen saman med dei øvrige passasjerane. Det skal vere mogleg å feste rullestolen til dekk/skott.

Minst 4% av passasjerseta skal vere tilrettelagt for personar med nedsett funksjonsevne. Dette betyr at det ved desse setene skal vere tilstrekkeleg plass til å kunne sitje med rette bein. Sete berekna for eldre og personar med nedsett funksjonsevne skal vere i nærleiken av evakueringsveg og toalett.

Lysopning for dør inn til passasjerområde i baug skal ha ein minimum breidde på 1,2 meter.

For nybygg skal eventuelle dører inne i passasjerområdet minimum ha ei lysopning med minimum 120 cm breidde. For eksisterande fartøy skal lysopninga minimum vere 90 cm brei.

For dører til toalett skal breidd i lysopning vere minimum 90cm, med unntak av dører til toalett tilpassa rullestolbrukarar som skal ha lysopning med breidde på minimum 120cm.

Korridorar/gangar i passasjerområdet skal vere breie nok til at ein rullestol kan passere gåande passasjerar. Alle korridorar/gangar skal ha handrekke på begge sider. Eventuelle søyler i passasjerområdet skal vere kontrastmerka. Ved nybygg eller ombygging skal fargeval i interør bidra til enkel vegfinning. Sjå forøvrig 3.1.14.1

Alle passasjerområde skal ha teleslynge

Utvendig dekk skal ha sklisikker overflate.

Minst eitt av toaletta på fartøyet skal vere tilrettelagt for rullestolbrukarar. Dersom tilgjengeleg toalett ligg separat frå andre toalett, skal det i dette området vere skilta kvar slikt toalett er plassert. Dørene til tilgjengeleg toalett skal slå utover eller vere skyvedør. Det skal vere mogeleg å opne dørene frå utsida i ein naudsituasjon med spesialnøkkel sjølv om dørene viser opptatt. Det skal vere minst 110 cm frå fronten av toalettet til motsett vegg eller installasjon, minst 90 cm fri plass på den eine sida av toalettet kombinert med min. 85 cm frå vegg bak toalett til forkant av toalettskåla. Toalettrommet skal ha gulvplass som gjev ein snusirkel på minimum 150 cm i diameter, 30 cm over dørken. Toalettsetet skal vere 45-50 cm over dørken. Det skal vere oppsvingbare støttehandtak på begge sider av toalettet. Handvasken skal plasserast slik at den kan rekkjast frå toalettet og ikkje høgare enn 80 cm over dørken. Opphenget av vasken skal vere så kraftig at det tåler å verte brukt som støtte. Spegel skal

plasserast i passande høgde der nedste kant ikkje er høgare enn 90 cm over dørken. Det skal vere mogleg å sitje i rullestol ved vasken. Fri høgd under vasken skal difor vere 70-75 cm. Såpe, handkle etc plasserast 90-100 cm over dørken. Det skal vere utstyr for tilkalling av hjelp i ein naudsituasjon i kvart toalettrom.

Operatør skal i designfasen av fartøyet, eller ved eventuelle ombygningar, sikra tverrfaglegheit og brukarmedverknad for å få råd om korleis fartøyet skal sikrast universell utforming.

3.1.11 Temperatur i passasjersalong

Alle fartøy skal vere utstyrt med automatisk klimakontroll som sørger for ein stabil og komfortabel innandørstemperatur i forhold til utandørstemperaturen og god luftkvalitet. Temperaturen skal til ei kvar tid liggje mellom 20 og 25 grader C. Det skal ikkje vere sjenerande trekk eller kuldeområde i passasjersalong.

3.1.12 Støy

Støy målt i senter av passasjersalong skal ikkje overstige 70db(A) under nokon fart, lastekondisjonar og vindstyrke inntil vindstyrke 2 på Beaufort skala (inntil 3,3 meter per sekund gjennomsnittleg vindstyrke over 10 minutt). Med «senter i passasjersalong» meinast det punktet som er midt i passasjersalongen både i lengderetning og bredderetning, målt frå bakkant av bakarste seterad til fremkant av fremste seterad. Dersom dette punktet treffer fotavtrykket til kiosk, trappeoppgang, bagasjehylle eller anna tilsvarande hindring, skal støykravet knyte seg til det punktet i passasjersalongen utanfor aktuell hindring som er nærast senterpunktet.

3.1.13 Passasjerfasilitetar

3.1.13.1 Generelt

Fasilitetar for passasjerane skal som eit minimum tilfredsstille Forskrift av 17.12.2021 om tryggleik i passasjerområde.

3.1.13.2 Gevinstautomatar

Det er ikkje tillat å plassere gevinstautomatar eller liknande typer spelautomatar om bord i fartøya.

3.1.13.3 Hjartestartar

Alle fartøy skal vere utstyrt med minimum ein hjartestartar. Dette utstyret skal kunne betenast av opplært mannskap om bord.

3.1.13.4 Ladepunkt

Det skal minimum vere 5 straum/USB-uttak fordelt utover i passasjersalong per 10. passasjer for lading av mobiltelefon, nettbrett og liknande.

3.1.13.5 Stolar og bord

Det skal vera sitjeplass til alle passasjerane. Sitjeplassane skal minimum følgje desse krava:

- 15% av alle stolar skal ha tilgang til bord.
- Alle seter som ikkje er plassert ved bord skal vere vendt i fartsretninga. Alle sitteplassar som ikkje er ved bord skal ha tilgang til fastmontert bordløysing/matbrett, der det er mogleg å nytte bærbar pc eller tilsvarande på ein god måte.

- Sete skal vere polstra og tekstil/skinn trekte, og i tillegg ha fargen grå. Punkt 3.1.14 om profilering. Setene skal ha armlene mot midtgangen som kan fellast opp/ned. Det skal vere minimum 50 mm polstring i sittepute og minimum 25 mm polstring i ryggpute målt med nål i u-belasta seter. Polstring i sidene og øvre del av ryggpute må ha vesentleg større tjukkelse enn 25mm.
- Vertikal høgd målt frå setets øvre framkant til toppen av seteryggen skal vere minst 60cm.
- Djupn på sete skal vere 45 cm målt frå framkant av sitjepute til bakkant mot rygg.
- Seteavstand skal vere 80cm eller meir og setebreidd skal vere 48cm eller meir.
    - Seteavstand vert mål frå framsida på ein seterygg til baksida av seteryggen framfor. Setebreidd vert målt frå senter på ein stol til senter på ein stol ved sida av.

Interiør om bord skal ha nøytrale fargar saman med raud/oransje stenger og handtak. Sjå meir på punkt 3.1.14 om profilering.

3.1.13.6 Leikeareal

I salongen skal det vere eit eigna tilbod tilrettelagt for barn, til dømes i form av leiker, aktivitetar eller tilsvarande fasilitetar.

3.1.13.7 Bagasje

Kvart fartøy skal minimum ha kapasitet til 90 liter/25 kg bagasje per passasjer som fartøyet er sertifisert for. Bagasje skal oppbevarast tørt på definerte areal. Bagasje skal ikkje plasserast i gangareal. Areal for bagasje skal vere plassert føremålstenleg i høve iland- og ombordstigning.

3.1.13.8 Sykkel

Fartøya skal ha gode løysingar med omsyn til frakt av syklar til passasjerareal/dekksareal.
Det skal vere tilrettelagt for minimum 5 syklar per fartøy

Areal for sykkelplassering skal vere plassert praktisk i høve ombord- og ilandstigningsområdet.

Samanleggbar sykkel/elsykkel/elsparkesykkel/sparkesykkel kan nytte bagasjehylle dersom plassen tillèt det.

3.1.13.9 Internett

Fartøya skal ha gratis trådlaust internett som dekkjer heile passasjerområdet. Nettverket skal leverast med moderne teknologi som er kompatibel med dei til ei kvar tid mest brukte produkta. Operatør skal nytte den leverandøren som til ei kvar tid totalt sett har den beste dekninga i Ruteområdet.

Nettverket skal leverast med ein yting som gjer det mogleg for passasjerane å utføre enkle oppgåver på internett frå PC, mobil e.l. Operatør skal minimum levere internett via mobilnettverket på dagens gjeldande standardar. Er det spesielle avgrensingar i mobilnettet, vil dette kravet kunne fråvikast så fremt avgrensingane kan dokumenterast av ein tredjepart. Datamengda må kunne fordelast per tilkopla eining (throttling) for å sikre rettferdig fordeling av kapasiteten om bord.

Operatør har ikkje anledning til å selje tilgang til andre nettverk med betre kvalitet på fartøyet. Det skal vere enkelt for passasjerar å nytte internett om bord utan ein komplisert registreringsportal.

3.1.13.10 Kioskdrift

Hovudfartøy på Hovudstrekninga Bergen-Leirvik skal ha betjent kiosk med matservering. Betjent kiosk skal opne seinast 30 minutt etter avgang frå første kai og stenge tidlegast 30 minutt før framkomst siste kai. Operatør kan stenge kiosk ved anløp undervegs dersom det er behov for at kioskbetjeningen

assisterer ved anløp. På dagar med lågare passasjermengd, kan Oppdragsgjevar tillate at kiosken vert erstatta med sjølvbetening/automat av påsmurt mat og drikke.

For øvrige strekningar skal Hovudfartøy minimum ha automat med varm/kald drikke.

3.1.13.11 Toalett

Hovudfartøy på hovudstrekningane Bergen-Leirvik og Leirvik-Ranavik-Sunde skal minimum ha fire passasjertoalett, der minimum eitt av desse skal vere universelt utforma i samsvar med punkt. 3.1.10.

Hovudfartøy som driftar hovudstrekninga Skånevik/Ølen-Leirvik skal minimum ha tre passasjertoalett, der minimum eitt av desse skal vere universelt utforma i samsvar med punkt. 3.1.10.

3.1.14 Profilering og passasjerinformasjon

3.1.14.1 Profilering

Operatør pliktar å profilere fartøyet og energiinfrastruktur på kaiområdet i samsvar med Skyss sin profilmanual. Ved å registrere brukar på https://profilmanual.skyss.no/ vil profilprogram for eksisterande fartøy og energiinfrastruktur verte tilgjengeleg. Oppdragsgjevar vil utarbeide detaljert montasjeplan etter Kontraktsinngåing i samsvar med disse profilplanane. Operatør skal bere kostnadene knytt til slik profilering. Innvendig interiør skal ta utgangspunkt i fargepaletten og skal godkjennast av Oppdragsgjevar.

Haldestenger og handtak skal lakkerast i RAL-farge 2001. Ved kontrastmerking av deler av stolpe er kravet 0,8 NCS. Avvik frå fargepallett kan i enkelte tilfelle bli godkjent ved bruk av nøytrale fargar.

Oppdragsgjevar kan under kontraktsperioden supplere profilmanualen eller fartøyets profilering med ulike element/kampanjeelement.

Oppdragsgjevar tek atterhald om at det kan kome mindre endringar i teikningane innan oppstart av profileringsarbeidet.

3.1.14.2 Passasjerinformasjon

Operatør er ansvarleg for å iverata at informasjonsflater og høgtalarsystem er aktive så lenge fartøyet er i drift.

Framkomst til ein kvar kai i ein Tur skal annonserast over høgtalaranlegg og på skjerm, med mindre Oppdragsgjevar fastsett noko anna.

3.1.14.2.1 Lydanrop

Fartøyet skal ha høgtalarsystem for trafikantinformasjon som kan høyrast tydeleg i heile passasjerarealet. Plassering av høgtalarane skal vere slik at det gir god lyd til alle passasjerar om bord og skal kunne bli oppfatta under krevjande forhold.

3.1.14.2.2 Innvendige informasjonsflater

Fartøyet skal ha dedikert areal for oppslag av ruteinformasjon med mindre ein berre bruker skjermar til dette. På elektroniske skjermar i publikumsareal skal det visast tryggleiksinformasjon, marknadsinformasjon (bilde og video) og ruteopplysningar. Skjermar skal vere synleg på stader der ein kunde naturleg kan opphalde seg om bord. Krav til skjerm:

- Minimum storleik: 21.5 tommer
- Minimum oppløysing: FullHD 1920x1080
- Format: 16:9
- Herda glas
- Innsynsvinkel ≥ 178°
- Lysstyrke ≥ 500 cd/m2
- Tal farger ≥ 16 millioner
- Anti-refleks-belagt

Oppdragsgjevar har rett til å installere skjerm(ar) om bord i fartøyet i løpet av kontraktsperioden.

Nærare avklaringar knytt til informasjon om bord etter dette punktet vil verte gjort i samarbeid mellom Oppdragsgjevar og Operatør.

3.1.14.2.3 Utvendige informasjonsflater

For å gje informasjon til dei reisande skal det vere elektronisk destinasjonsskilt utvendig ved landgang. Destinasjonsskiltet skal minimum vise namn på Rute og destinasjon. Skilt utvendig skal vere plassert synleg ved landgang. Skiltkassene skal vere av LED-dot type, med «amber» farge på LED.

3.2 KRAV TIL RESERVEFARTØY

Ved drifsbrot for Hovudfartøy skal Operatør oppfylle Kontraktens krav til avvikshandtering skissert i punkt 2.5. Operatør fastset sjølv avviksløysing innanfor rammene definert i punkt 2.5.4. Operatør fastset sjølve tal Reservefartøy, likevel slik at Operatør pliktar å ha tilstrekkeleg Reservefartøy til å kunne gjennomføre Oppdraget i samsvar med dei til ei kvar tid gjeldande Rutetabellane.

Reservefartøy skal ha tilstrekkeleg sjømargin og manøvreringsmargin til at ein med fullasta fartøy kan trafikkere aktuell strekning, oppretthalde rutetabellane samt manøvrere og leggje til samtlege kaier under normale vêr- og sjøtilstandar som kan påreknast for Ruta.

Reservefartøy skal vere godkjent for følgjande minimum passasjerkapasitet, differensiert etter kva hovudstrekning Reservefartøyet vert sett inn på:

Hovudstrekning	**Minimum godkjent passasjerkapasitet**
Bergen-Leirvik	240 pax
Bergen-Leirvik søndag	180 pax
Leirvik-Ranavik-Sunde	120 pax
Skånevik/Ølen-Leirvik	97 pax

Reservefartøy skal tilfredsstille alle fartøykrav i Kontrakten kapittel 3. Oppdragsgjevar vil likevel akseptere følgjande for Reservefartøy:

Offentlege krav og sertifikat	Krav om at fartøy under 24 meter skal være bygd etter HSC2000-koden gjeld ikkje for Reservefartøy.
Minimumskrav til Universell utforming	Kravet om 150cm diameter på snusirkel foran HC toalett gjeld ikkje for Reservefartøy med kapasitet til færre enn 240pax
Temperatur i passasjersalong	For Reservefartøy gjeld berre kravet til minimumstemperatur

Støy	Støykravet gjeld ikkje for Reservefartøy
Ladepunkt	Det er ikkje krav til ladepunkt på Reservefartøy
Stolar og bord	Det er ikkje krav til stolar ved bord eller matbrett på Reservefartøy. Krav til seteavstand vert redusert til 75cm.
Leikeareal	Krav til leikeareal gjeld ikkje for reservefartøy
Internett	Det er ikkje krav til internett på Reservefartøy
Kioskdrift	Det er ikkje krav om kiosk/ på Reservefartøy. Det stillast krav til automat med varm og kald drikke.
Profilering	Oppdragsgjevar stiller ikkje krav til profilering av reservefartøy
Innvendig informasjonsflater	Ikkje krav på Reservefartøy
Utvendig informasjonsflater	Ikkje krav på Reservefartøy. Dersom fartøyet har slikt utstyr skal det oppdaterast med korrekt informasjon.

3.3 KRAV TIL MIDLERTIDIGE ERSTATNINGSFARTØY

Dersom Operatør sitt/sine Hovudfartøy ikkje har tilstrekkelege eigenskapar for å oppfylle dei driftsmessige krava i kontrakten, herunder gjennomføring av Rutetabellen, jf. punkt 8.2.6.5, skal Operatør setje inn midlertidige erstatningsfartøy. Sjå punkt 8.2.6.6.

Midlertidige erstatningsfartøy skal nyttast i ruteproduksjon fram til Hovudfartøy oppfyller naudsynte krav.

3.3.1 Passasjerkapasitet

Midlertidig erstatningsfartøy skal oppfylle same minimumskrav til passasjerkapasitet som det/dei Hovudfartøy dei erstattar, jf. punkt 3.1.5.

3.3.2 Krav til komfort og utforming

Midlertidige erstatningsfartøy skal oppfylle alle fartøykrav i Kontrakten kapittel 3.1, med unntak av 3.1.12 og 3.1.14.

4 RUTEPRODUKSJON

4.1 RUTEOMRÅDET OG RUTER

Følgjande Rute inngår i Kontrakten: Bergen - Sunnhordland

Kontrakten omfattar båtruta mellom Sunnhordlandsregionen og Bergen, med anløp i kommunane Austevoll, Bømlo, Stord, Kvinnherad, Etne og Vindafjord.

Leirvik fungerer som eit sentralt knutepunkt i ruteområdet. Her møtest dei to fartøya som betener kaiene i regionen søraust for Stord og fartøyet som betener kaiene i retning mot Bergen. Rutetilbodet er lagt opp slik at reisande kan byte fartøy i Leirvik.

I Bergen har ruta anløp ved Strandkaiterminalen, som er eit sentralt kollektivknutepunkt med overgang til buss, bybane og andre båtruter. Fleire stadar i Sunnhordland gjev ruta tilknyting til lokale bussruter i regionen. På enkelte turar gjennom veka fungerer Sunnhordlandsruta som avlasting for enkelte anløp for ruta Lokalbåt Austevoll (annan kontrakt inngått med Skyss).

4.2 RUTETABELLAR

Operatør skal drifte ruta i samsvar med Rutetabellane i vedlegg 4A og Vedlegg 4B, korrigert for heilagdagsproduksjon. Vedlegg 4A er Rutetabellen slik det vil bli vist for dei reisande. Vedlegg 4B er et alternativ oppsett av rutetidene for Operatør. Ved eventuelt avvik mellom Vedlegg 4A og 4B, skal 4B gjelde.

Oppdragsgjevar kan gjere endringar i Rutetabellane og tabellen for heilagdagsproduksjonen i samsvar med endringsbestemmelsane omtalt i punkt 1.121.

4.3 BESTILLINGSSTOPP

Som det går fram av Rutetabellane skal bestillingsstopp berre anløpast ved førehandstinging frå kundane. Sjå punkt 2.9.3 for korleis slike anløp skal tingast.

Tal Planlagde rutekilometer i Prisskjema inkluderer bruk av alle bestillingsstoppa. Gjennomføring av bestillingsstopp, uavhengig av faktisk bruk, skal vere inkludert i avtalt vederlag for gjennomføring av Oppdraget.

Operatør skal halde alle definerte framkomst- og avgangstider i Rutetabellane uavhengig av tal bestillingsstopp som vert bestilt og nytta.

4.4 HEILAGDAGSPRODUKSJON

Heilagdagsproduksjon er skildra i tabellane under. Heilagdagsproduksjon kan variere frå år til år som følgje av kva kalenderdagar heilagdagane fell på det einskilde år. Justeringar for kalenderdagar det einskilde år vert ikkje Operatør kompensert for. Eventuelle justeringar i tabell for heilagdagar skal gjennomførast i samsvar med punkt 1.12.2 eller 1.12.3.

Dag	**Sunnhordland - Austevoll - Bergen**

1. Nyttårsdag	Søndagsruter
Skjærtorsdag	Turnr. 100, 102, 105, 106, 108, 109, og 111 blir køyrt
Langfredag	Turnr. 100, 102, 105, 106, 108, 109, og 111 blir køyrt
Påskeaftan	Laurdagsruter
1. påskedag	Turnr. 200, 202, 205, 207, 208, 211, 212, 213, 214 og 217 blir køyrt, med mulige avgangstilpasninger
2. påskedag	Søndagsruter
01.mai	Laurdagsruter (Laurdagsruter dersom ei ons., tors., fre. eller laurdag. Søndagsruter dersom ei mån., tirs. eller søndag)
17.mai	Laurdagsruter (Laurdagsruter + tur tilsvarende 210, 218 og 219 dersom ei ons., tors., fre. eller laurdag. Søndagsruter dersom ei mån., tirs. eller søndag)
Kr.Himm.dag	Laurdagsruter + tur 210, 218 og 219
Pinsaftan	Laurdagsruter
1. pinsdag	Turnr. 200, 202, 205, 207, 208, 211, 212, 213, 214 og 217 blir køyrt. Med mulige avgangstilpasninger
2. pinsdag	Søndagsruter
Julaftan	Laurdagsruter
1. juledag	Tilsvarende turnr. 201, 208, 210, 214 og 219 blir køyrt, med mulige avgangtidtilpasninger
2. juledag	Søndagsruter
Nyttårsaftan	Laurdagsruter
1. Nyttårsdag	Søndagsruter

4.5 PLANLAGDE TAL RUTEKILOMETER OG TAL RUTETIMAR PER ÅR

Planlagde rutekilometer og Rutetimar i samsvar med Rutetabellar, heilagdagsruter omtalt i punkt 4.4 og maksimal bruk av bestillingsstopp er estimert slik per år:

	Frå 2030	
	Rutetimer	Planlagde rutekilometer (km)
Totalt per år	**10 346**	**510 019**

Tal rutetimar består av summen av tid frå avgang første kai i ein Tur til framkomst siste kai, for alle Turar oppgitt i Rutetabellen. Talet inkluderer alle eventuelle bestillingsstopp og justert for heilagdagsproduksjon. Tid mellom Turar er ikkje medrekna.

Planlagde Rutekilometer er basert på berekna seglingsavstand mellom kaiar i Ruta og Rutetabellane inkludert heilagdagsproduksjon og inkludert bruk av alle bestillingsstopp. Planlagde rutekilometer inneheld ikkje kilometer knytt til posisjonskøyring eller verkstadkøyring.

Planlagde Rutekilometer og Rutetimar er på tidspunktet for Kontraktsinngåing definert i Prisskjema og kap 4. Det er tal Rutetimar og Planlagde rutekilometer på tidspunktet for Kontraktsinngåing og avtalt årleg vederlag på tidspunktet for Kontraktsinngåing som dannar grunnlaget for Einingsprisar. Sjå Prisskjema ark «Einingsprisar».

Tal Rutetimar og Planlagde rutekilometer definert i tabellen over vil kunne avvike frå Operatørs Utførde rutekilometer og Operatørs faktiske Rutetimar per år ved gjennomføring av Rutetabellen:

- Kva kalenderdag heilagdagane det einskilde år fell på vil påverke tal Utførde rutekilometer og faktiske Rutetimar per år for Operatør.
- Faktisk bruk av bestillingsstopp vil påverke tal Utførde rutekilometer.
- Tal Planlagde rutekilometer definert over er omtrentlege og vil kunne avvike frå tal Utførde rutekilometer avhengig av Operatørs valde seilingsled.

Oppdragsgjevar vil ikkje justere tal Planlagde rutekilometer, tal Rutetimar eller vederlag for slike variasjonar og Operatør ber soleis risikoen for dette.

Dersom endringar i Ruteproduksjonen i samsvar med punkt 1.12.2 aukar eller reduserer tal Rutetimar og/eller Planlagde rutekilometer i Oppdraget, vil Oppdragsgjevar justere tal Planlagde rutekilometer og Rutetimar.

5 ENERGI OG UTSLEPP

5.1 KRAV TIL ENERGIOPPHAV

All energi Operatør nyttar til gjennomføring av Oppdraget skal vere dokumentert fornybart (eller tilsvarande). Dette gjeld likevel ikkje for hydrokarbonbasert drivstoff i forbrenningsmotor, her tillet Oppdragsgjevar MGO.

Operatør skal nytte ei framdriftsløysing som er basert på marknadsmoden og utprøvd teknologi. Dette betyr at det berre er batterielektriske løysingar som kan nyttast i kombinasjon med diesel.

- Biodrivstoff: Det vert stilt krav om berekraftsertifisert og palmeoljefritt biodrivstoff ved all bruk av forbrenningsmotor på Hovud- eller Reservefartøy. Oppdragsgjevar krev at biodrivstoffet oppfyller berekraftkriteria og er palmeoljefritt. Palmeoljefritt biodrivstoff kan ikkje innehalde hovud- og biprodukt frå palmeoljeproduksjonen (CPO og PFAD), men kan innehalde avfallsprodukt (PES). Fornybart opphav og klimagassreduksjon må dokumenterast gjennom berekraftsertifisering i tråd med produktforskrifta §3-5 til §3-9 (forskrift 2004-06-01-922).
- Elektrisitet: Det vert stilt krav om at Operatør kjøper opphavsgarantiar for elektrisitet frå fornybare energikjelder til elektromotor.

Energiopphavet skal dokumenterast ved årleg rapportering.

5.2 KRAV TIL MOTORREINSING OG BEREKRAFTIG ENERGILAGER

Hovudfartøy med forbrenningsmotor skal, uavhengig av byggjeår, ikkje ha NO_x-utslepp som overstig Tier III-kravet i MARPOL vedlegg VI. Dette gjeld, i motsetning til MARPOL Tier-III kravet, også for forbrenningsmotorar med effekt under 130 kW. Desse motorane skal også ha NOx utslepp under nivået som definert i Tier-III kravet i MARPOL vedlegg VI .

Reservefartøy skal ikkje ha NO_x-utslepp som overstig Tier II-kravet i MARPOL vedlegg VI.

Råstoffa til energilager og -system, til dømes batteri og brenselcelle, er underlagt Oppdragsgjevar sine etiske handlingsreglar, jf. punkt 1.3.4.

Operatør skal oversende dokumentasjon om krav til motor og energilager seinast 6 månader etter Kontraktsinngåing, jf. punkt 8.2.1.5.

Operatør skal dokumentere faktisk handtering av batteri som vert tekne ut av drift i kontraktsperioden.

5.3 KLIMAKRAV

5.3.1 Klimakravet til maksimalt klimagassutslepp

Klimakravet regulerer kor mykje klimagassutslepp Operatør kan sleppe ut knytt til bunkra energi til ordinær drift i gjennomføringa av Oppdraget.

Klimagassutsleppet skal vere maksimalt 26 kg CO2-ekvivalentar per Utførde rutekilometer. Klimagassutsleppet vert berekna med utgangspunkt i energimengda, målt ved bunkring over skuteside eller siste målepunkt på landside.

Klimakravet omfattar drift med Hovud- og Reservefartøy og både energi til framdrift og til hotellast og annan energiforbruk om bord. Rapportert energibruk for kategoriane tal Utførde rutekilometer som inngår i kortvarig endring, posisjonskøyring, verkstadskøyring, og oppdrag for tredjepart inngår ikkje i grunnlaget for kontroll av Klimakravet.

Oppdragsgjevar fastsett utsleppsfaktorar for dei ulike energitypane, jf. Punkt 5.3.2. Kravet skal oppfyllast aggregert ved slutten av kalenderåret for alle fartøya som driftar Ruta til saman.

Formelen for berekning av tillate klimagassutslepp:

$$Tillate\ klimagassutslepp\ (kg\ CO_2ekv) = \ 26\ kg\ CO_2ekv\ per\ km\ \times Utførde\ Rutekilometer\ (km)$$

Operatør skal dimensjonere energikonseptet i samsvar med rammevilkåra skissert i punkt 5.4.

5.3.2 Dokumentasjon og kontroll av Klimakravet

Periodisk rapportering jf. punkt 2.14.6 vert lagt til grunn i oppfølginga av Klimakrav:

- Energiforbruk etter bunkra energitype som er registrert under eller forholdsmessig tildelt Utførde Ruteproduksjon innafor Oppdraget (eksklusive kortvarig endring, verkstadkøyring, oppdrag frå tredjepart)

Klimagassutsleppet vert berekna basert på Operatør sitt rapporterte energiforbruk for Hovud- og Reservefartøy, og utsleppsfaktorane som Oppdragsgjevar har oppgitt i tabellen under. Rapportert energiforbruk for kategoriane tal Utførde rutekilometer som inngår i kortvarig endring, posisjonskøyring, verkstadskøyring, og oppdrag for tredjepart inngår ikkje i grunnlaget for kontroll av Klimakravet.

Energitype	Eining	Klimagass-utslepp i kg CO2ekv per eining	Omrekning: kWh per eining	Klimagass-utslepp i kg CO2ekv/kWh
MGO og biodrivstoff	liter	2,67	10,1	0,2880
Straum med opphavsgaranti	kWh	0,011	1,0	0,0110

Klimagebyr i samsvar med punkt 7.6.5 for energiforbruk vert avrekna aggregert ved slutten av kalenderåret. Kontrollen og berekning av gebyr vert gjort ved hjelp av skjemaet i vedlegg 5A. Følgjande formel ligg til grunn for eventuelt årleg klimagebyr. Formelen er gjeldande om klimagassutsleppet overstig det tillate klimagassutsleppet:

$$\begin{aligned} &Klimagebyr\ (kr) \\ &\quad = \Big[Klimagassutslepp\ (kg\ CO2ekv) \\ &\quad - \ Tillate\ klimagassutslepp\ \left(\frac{kg\ CO2ekv}{km} * Utførde\ Rutekilometer\right)\Big] \\ &\quad * sats\ klimagebyr\ \left(\frac{kr}{kg\ CO2ekv}\right) \end{aligned}$$

5.3.3 Dokumentasjon klimasats

Oppdragsgjevar mottek Klimasatstilskot. Operatør skal utan ugrunna opphald oversende den informasjon, dokumentasjon og dei opplysningar Oppdragsgjevar med rimeleg grunn krev for å oppfylle rapporteringsplikter knytt til Klimasats-tilskotet og eventuelt andre offentlege tilskotsordningar som finansierer delar av Kontrakten.

Operatør skal medverke til at Oppdragsgjevar kan dokumentere framdrift, gjennomføring, investeringar, utsleppskutt og kostnader knytt til tiltak som er omfatta av tilskotet.

Operatør skal føre særskilt oversikt over investeringar, driftskostnader og andre meirkostnader som dannar grunnlag for offentleg tilskot til utsleppsreduserande tiltak etter Kontrakten. Støtteberettigede kostnader er dokumenterte meirkostnader som er naudsynte for å realisere utsleppsreduserande tiltak (minimum 20 %) i fartøy og tilhøyrande infrastruktur, samanlikna med dagens utslepp på Ruta. Oppfylling av dette svarar til at klimakravet minimum vert oppfylt. Utsleppskutta kan ikkje takast med flytande biodrivstoff. Det er heller ikkje anledning å ta alle utsleppskutta med effektivisering av fossilt fartøy aleine, utan endring av energiberar. Støtta dekkjer ikkje meirkostnader for flytande biodrivstoff. Operatør pliktar å nytte straumtilgangen på dei definerte kaiane skildra i punkt 6.2.

På førespurnad skal Operatør dokumentere slike meirkostnader ved fakturaer, rekneskapsunderlag, timelister, avtalar, kalkylar eller anna relevant dokumentasjon. Dokumentasjonen skal vere tilstrekkeleg til at Oppdragsgjevar kan oppfylle krav frå tilskotsgjevar, revisor eller offentleg kontrollorgan.

Kostnader som heilt eller delvis vert kravde kompenserte etter Kontrakten, og som inngår i grunnlaget for offentleg tilskot, skal spesifiserast særskilt i faktura og underlagsdokumentasjon.

Oppdragsgjevar kan krevje at Operatør nyttar nærare fastsette rutinar og malar for spesifikasjon og dokumentasjon av slike kostnader.

Oppdragsgjevar, Oppdragsgjevars revisor og eventuell tredjepart engasjert av Oppdragsgjevar skal ha rett til innsyn i dokumentasjon som er relevant for rapportering, kontroll og kvalitetssikring av kostnader og aktivitetar som er omfatta av offentleg tilskot.

Operatør pliktar å oppbevare slik dokumentasjon i minimum 10 år etter kontraktsperioden, eller så lenge offentlege krav til kontroll og dokumentoppbevaring gjer det nødvendig.

Dersom Operatør ikkje leverer dokumentasjon som er nødvendig for at Oppdragsgjevar skal kunne oppfylle vilkår knytt til offentleg tilskot, kan Oppdragsgjevar halde tilbake betaling for den aktuelle kostnaden inntil tilfredsstillande dokumentasjon er framlagd.

Dersom Oppdragsgjevar påførast økonomisk tap ved heilt eller delvis bortfall av offentleg tilskot som følgje av forhold Operatør svarar for, kan Oppdragsgjevar krevje dokumentert tap erstatta.

5.4 ENERGIKONSEPTET

5.4.1 Dimensjonering av og føremålet med energikonseptet

Operatør har ansvar for å dimensjonere energikonseptet for å sikre robust og fleksibel drift av Oppdraget og for å oppfylle Klimakravet definert i punkt 5.3.1.

Ved elektrifisering av Hovudfartøy skal Operatør minimum dimensjonere energikonsept og fartøy i samsvar med rammevilkåra for energikonseptet, sjølv om dette krev større energilager om bord og større energioverføring enn Rutetabellen på tidspunktet for Kontraktsinngåing krev.

Elektrifiserte Hovudfartøy skal dessutan vere utstyrt med forbrenningsmotor som reserveløysing. Forbrenningsmotor skal vere dimensjonert for å kunne sikre robust og fleksibel drift for ei tid utan lading:

- Hovudfartøy for hovudstrekninga Leirvik-Bergen må kunne levere all Ruteproduksjon utan lading.

- Ved bortfall av ein planlagd ladepause må fartøya som driftar hovudstrekningane Leirvik-Ranavik-Sunde og Skånevik/Ølen-Leirvik kunne køyre neste rundtur, definert som Planlagde rutekilometer mellom to ladepausar.

- Ved bortfall av ytterlegare planlagde ladepausar må fartøya om driftar hovudstrekningane Leirvik-Ranavik-Sunde og Skånevik/Ølen-Leirvik kunne oppretthalde drift med redusert fart (minst 25 knop) fram til Reservefartøy er på plass.

Føremålet med rammevilkåra for energikonseptet er å sikre føreseielege rammer for endringar. På den eine sida kan Oppdragsgjevar gjennomføre mindre endringar i Ruteproduksjonen i samsvar med punkt 1.12.2 og 1.12.3, som til dømes å legge til Turar i løpet av døgnet, utan at dette påverkar Klimakravet og Operatørs oppfylling av dette. Endringar Oppdragsgjevar gjennomfører innafor rammevilkåra fritek ikkje Operatør for oppfylling av Klimakravet.

På den andre sida skal endringar som ligg utanfor rammevilkåra for energikonseptet anten føre til justering av Klimakravet eller kompensasjon av Operatør for tilpassing av energikonseptet. Sjå punkt 5.5 for endringar utover rammevilkåra.

5.4.2 Rammevilkår for energikonseptet

5.4.2.1 Rammevilkår for energikonseptet per Tur

Følgjande rammevilkår skal leggjast til grunn per Tur for energikonseptet på elektrifiserte fartøy:

- Tilgjengeleg overfartstid er definert per Tur og delstrekning med avgangs- og framkomsttidspunkt i rutetabellen. Operatør må dimensjonere fart med utgangspunkt i den kortaste overfartstida som er oppgitt mellom to anløpskaier i Rutetabellen på tidspunktet for Kontraktsinngåing.
- Overfartsdistansane er definert som minste seglingsdistanse mellom endestopp, faste anløpskaier og bestillingsstopp undervegs per Tur i rutetabellen. Operatør må ta høgde for at alle bestillingsstopp kan vere i bruk. Oppdragsgjevar kan flytte på anløpskaier, så framt det ikkje fører til ei auke i overfartsdistansen på meir enn 200 m.
- Det er lagt til rette for lading på kaia Leirvik på dagtid og kaiane i Skånevik på nattetid. Liggjetid i Leirvik varierer gjennom driftsdøgnet. Oppdragsgjevar kan ta bort eller flytte på liggjetid som på Kontraktsinngåingstidspunktet er høgare enn 30 minutt. Operatør må dimensjonere energikonseptet slik at fartøyet kan segle heile kontraktsperioden sjølv om den ekstra liggjetida utover 30 minutt blir teke bort. Reduksjon i liggjetider kortare enn 30 minutt i Leirvik vert omfatta av punkt 5.5.

5.4.2.2 Rammevilkår for energikonseptet per Driftsdøgn

Følgjande rammevilkår skal leggjast til grunn per Driftsdøgn for energikonseptet på elektrifiserte fartøy:

- Fartøyet skal alle driftsdøgn kunne segle tilsvarande driftsmønster som for det mest krevjande driftsdøgnet i veka.

5.4.2.3 Rammevilkår for energikonseptet for Kontraktsperioden

Følgjande rammevilkår skal leggjast til grunn for heile kontraktsperioden for energikonseptet på elektrifiserte fartøy:

- I løpet av kontraktsperioden skal energikonseptet minimum kunne gjennomføre det tal Rutekilometer som er oppgitt i tabellen under. Tal rutekilometer oppgjeve i tabellen inkluderer bruk av alle bestillingsstopp.
- Ved auke i tal Rutekilometer skal Operatør ha minimum 30 minutt liggjetid i Leirvik før og etter Turen slik at fartøyet framleis kan oppnå nødvendig batterinivå før neste Tur.

Hovudstrekning	**Rutekilometer**
Bergen-Leirvik	Ingen avgrensing i Oppdragsgjevars rett til å auke ruteproduksjonen, jamfør punkt 5.4.1
Leirvik-Ranavik-Sunde	2 224 830 rutekilometer + 10%
Skånevik/Ølen-Leirvik	1 685 730 rutekilometer + 6%

5.5 ENDRING I RUTEPRODUKSJON SOM GÅR UTOVER RAMMEVILKÅRA FOR ENERGIKONSEPTET

Dersom endringar etter punkt 1.12.2 går utover rammevilkåra for energikonseptet og kravet til dimensjonering som skissert i punkt 5.4.2, skal Oppdragsgjevar justere Klimakravet og/eller kompensere Operatør økonomisk for konsekvensane endringa medfører for energikonseptet. Dette for at Operatør sine føresetnader og risiko for å oppnå Klimakravet og klimagebyr ikkje skal verte påverka.

Tilsvarande gjeld dersom endringar i ruteproduksjonen for Hovudstrekninga Leirvik- Bergen medfører at føresetnadene for å oppfylle Klimakravet vert vesentleg endra.

Dersom Oppdragsgjevar endrar overfartstid, liggjetider og/eller tal Rutekilometer i Rutetabellen, skal Operatør derfor berekne og dokumentere dei tekniske og økonomiske konsekvensane ved

a) ei justering av Klimakravet og/eller
b) ei vidareføring av Klimakravet

Dokumentasjonen for begge alternativ skal ta utgangspunkt i energikonseptet skildra i punkt 8.2.6.4. Nye simuleringar av konsekvensar som følgje av endringa for energilager skal understøttast av aktuell bruksdata. Overslaget skal sendast Oppdragsgjevar så raskt som mogeleg. Oppdragsgjevar har til ei

kvar tid rett på innsyn i alle tilhøve som er relevant for kvalitetssikring av Operatørs berekningar. Oppdragsgjevar kan nytte tredjepart til å gjennomføre kvalitetssikring og vurderingar.

Oppdragsgjevar avgjer om produksjonsendringa sine følgjer for Operatørs energikonsept skal løysast med ei justering eller vidareføring av Klimakravet, eller ein kombinasjon av dette. Eventuelle meirkostnader som følgje av dette skal kompenserast i samsvar med Kontraktens punkt 1.12.2.2.

Endringsordre med konsekvensar for Klimakrav og justert vederlag vert utstedt på bakgrunn av berekningane, dokumentasjonen og kvalitetssikring, jf. punkt 1.12.2.2. Dersom partane ikkje vert samde om korleis Klimakravet skal justerast innan endringa skal gjennomførast, kan partane avtale at dei tekniske og økonomiske konsekvensane skal bereknast etter ein definert tidsperiode.

Eventuelle endringar i Klimakravet skal ikkje påverke sanksjonsnivået (kronebeløpet).

Dersom justering av Klimakravet vert gjort i løpet av eit kalenderår, vert samla tillate drivstoffmengde berekna høvesvis for kvar månad, medan oppfyllinga av kravet vert kontrollert på årsbasis.

6 KAIER OG INFRASTRUKTUR

6.1 BRUK AV KAIENE

Kaiene som inngår i Oppdraget er anten kommunalt eller fylkeskommunalt eigd.

Oppdragsgjevar vil innan Oppstartsdato inngå naudsynte avtaler om anløp av dei aktuelle kaiene som inngår i Oppdraget. Eventuelle kostnader (leigekostnader, farvannsavgifter, passasjervederlag og kaivederlag etc.) for tilgang til, og bruk av desse kaiene til Ruteproduksjon vert dekt av Oppdragsgjevar.

Operatør er sjølv ansvarleg for å inngå eventuelle avtaler og dekkje alle kostnader (evt. avgifter, vederlag, leigesum etc.) knytt til eventuell bruk av kaiene utanom Ruteproduksjon, som til dømes liggjekai på natt. Dette gjeld ikkje for Hovudfartøy nytta på hovudstrekningane Leirvik-Ranavik-Sunde og Skånevik/Ølen-Leirvik. Desse to fartøya skal ha nattliggje på Skånevik anløpskai og Skånevik meierikai. Nattliggje på Skånevik anløpskai er vederlagsfri. Leigepris for nattliggje på Skånevik meierikai utgjør kr xx per månad (Q1 2027-kroner). VERT OPPDATERT.

Eventuelle kostnadstillegg knytt til bruk av kaiene som liggjekai, til dømes kostnader knytt til straum, renovasjon, vatn osv., vil verte fakturert Operatør basert på faktisk forbruk.

Oversikt over kaier og informasjon om kaiene framgår av Vedlegg 6A. Oppdragsgjevar tek atterhald om nøyaktigheita og riktigheita av kaiopplysningane som er oppgjeve i desse vedlegga. Dersom opplysningane oppgitt av Oppdragsgjevar er av stor betydning for Operatør og for Operatørs gjennomføring av Oppdraget, oppfordrar Oppdragsgjevar Operatør til å sjølv kontrollere dei aktuelle opplysningane. Dersom Operatør har behov for ytterlegare opplysningar, må Operatør sjølv innhente slike opplysningar. Oppdragsgjevar føreset at Operatør set seg godt inn i opplysningane og sjølv gjennomførar befaring av kaier og seilingsled.

Eventuelle venterom på kai er Oppdragsgjevars ansvar.

6.2 ENERGIINFRASTRUKTUR

6.2.1 Straumframføring og energiinfrastruktur

Batterielektrisk framdrift med straum frå kai krev sterkare integrasjon av energioverføring i drifta. Oppdragsgjevar bestiller nettoppgradering og har dialog med nettselskap frem til ferdigstilling og legg til rette for etablering av energiinfrastruktur ved Skånevik og Leirvik kai. Operatør pliktar å nytte denne nettkapasiteten til gjennomføring av Oppdraget.

Med nettoppgradering meinast ei tilknyting til distribusjonsnettet hos eit nettselskap (forenkla til nett). Med energiinfrastruktur reknast elektriske installasjonar til klargjering og overføring av energi på landside. Det omfattar til dømes likerettarar og batteribank, kjølesystem, styringssystem og overføringseining. Energiinfrastruktur omfattar ikkje energilager til bruk på fartøy.

Operatør må sjølve vurdere løysinga for sjølve energiinfrastrukturen som passer til Operatørs valde energikonsept og inngå naudsynte avtaler med straum- og nettselskap for straumleveranse.

6.2.2 Tilrettelegging

Oppdragsgjevar har skissert moglege dimensjonar og utkast til plassering av eventuell energiinfrastruktur på Skånevik og Leirvik kai til relevant grunneigar og planmynde. Dei gjennomførte avklaringane og den samanstilte informasjonen går fram av Vedlegg 6B. Operatør står fritt til å velje eigne løysingar innanfor dei definerte areala skissert i Vedlegg 6B. Operatør skal ikkje planleggje for løysingar utanfor det definerte arealet.

Oppdragsgjevar har gjennomført førehandskonferanse med planmynde for å avdekkje planstatus, behov for eventuelle dispensasjonar og omfang av søknadsunderlag. Referatet frå førehandskonferansane er gjort tilgjengeleg i Vedlegg 6B. Der det er naudsynt, vil Oppdragsgjevar søkje dispensasjon frå gjeldande reguleringsplan for plassering av teknisk bygg og anna infrastruktur. Søknadene vil skildre føremål, omfang og moglege vilkår. Status for søknader og eventuelle vedtak blir gjort kjent for tilbydarane så snart dette ligg føre. Tilbydar må likevel ta høgd for vanlege myndigheitshandsamingar knytte til eigen gjennomføring. VERT OPPDATERT

Oppdragsgjevar har informert grunneigar om behov for etablering av energiinfrastruktur. Informasjon om grunneigars vilkår og ønskjer går fram av Vedlegg 6B.

6.2.3 Ansvar og grensesnitt

Operatør er ansvarleg for kjøp, installasjon og drift av energiinfrastruktur og anna naudsynt utstyr/installasjonar relevant for Operatørs val av framdriftsløysing. Operatør ber risikoen for alle relevante kostnadar knytt til kjøp, etablering/installasjon og drift av naudsynt energiinfrastruktur.

Operatør har ansvar for eventuelle naudsynte bygg for tilkopling til nettstasjon og omtransformering, og installasjonar til energioverføring. Operatør må sjølv skaffe naudsynte offentlege godkjenningar frå til dømes kommunar og grunneigarar knytt til slike bygg og installasjonar. Operatør ber all risiko knytt til om og når slike godkjenningar vil verte gitt. Operatør har sjølv ansvar for å innhente nødvendige krav og spesifikasjonar for bygg og installasjonar frå relevante RENblad.

Eventuelle behov for tiltak knytt til bereevne på Leirvik kai som følgje av plassering av energiinfrastruktur er Oppdragsgjevars ansvar. Det same gjeld for Skånevik meierikai. Eventuelle behov for tiltak på anløpskai i Skånevik er Operatørs ansvar. Sjå Vedlegg 6A for informasjon knytt til tilstand kai.

For informasjon om nettoppgradering og grensesnittet mellom energiinfrastruktur og nettoppgradering, sjå punkt 6.3.1.

Energilager til bruk på fartøy inngår ikkje i energiinfrastrukturen.

6.2.4 Etablering av energiinfrastruktur

Operatør må sjølv skaffe naudsynte offentlege godkjenningar frå til dømes kommunar og grunneigar knytt til etablering av energiinfrastruktur, uavhengig av om energiinfrastruktur vert plassert på areal skissert av Oppdragsgjevar eller areal Operatør sjølve har vald. Operatør ber all risiko knytt til om og når slike godkjenningar vil verte gitt.

Operatør har ansvar for gjennomføring av arbeidet og skal sikre at kaieigar i tilstrekkeleg grad vert involvert undervegs i prosessen. Kaieigar må mellom anna kvalitetssikre plassering av energiinfrastruktur, for å sikre forsvarleg tilkomst til sjølve kaia for å kunne gjere naudsynt vedlikehald og liknande.

Operatør vil få tilgang til naudsynt areal for bygging av energiinfrastruktur på dei aktuelle kaiene nemnd i dette punkt seinast 9 månader før Oppstartsdato. Operatør må bidra til at arbeidet knytt til etablering av energiinfrastruktur i minst mogeleg grad påverkar den daglege drifta av rutene.

Når naudsynt energiinfrastruktur er etablert på kaien, skal representant for Operatør/Kaieigar gjennomføre synfaring av kaia saman med representant for kaieigar, for å sikre at kaia er rydda og framstår på tilfredsstillande vis.

6.2.5 Krav til grensesnitt, kommunikasjon og standardar

Eventuell energiinfrastruktur skal minimum samsvare med gjeldande standardar for straum. Operatør skal søkje å velje opne og kompatible løysingar for tilkopling, ladespenning og ladekommunikasjon.

Energiinfrastrukturen må oppfylle Forskrift om leveringskvalitet i kraftsystemet (Leveringskvalitetsforskriften), og overharmoniske spenningar må vurderast særskilt.

6.2.6 Krav til drift og vedlikehald

Operatør har fullt ansvar for drift og vedlikehald av den etablerte energiinfrastrukturen gjennom kontraktsperioden. Operatør har ansvar for eventuell skade som oppstår på infrastrukturen og har ansvar for eventuell forsikring. Operatør ber all kostnadsrisiko for reperasjonar og vedlikehald gjennom kontraktsperioden, uavhengig av om Oppdragsgjevar har overteke eigarskapet for infrastrukturen eller ei.

Operatør ber ansvar for at energiinfrastrukturen er dimensjonert for Oppdraget. Nedetid i energiinfrastruktur vert ikkje rekna som force majeure og Operatør ber risiko for sanksjonar knytt til energi og utslepp ved nedetid i energiinfrastruktur. Operatør ber meir-/mindrekostnader knytt til alternativ transport, Reservefartøy og energiforbruk ved både planlagd og ikkje planlagd nedetid i energiinfrastruktur.

Operatør skal vedlikehalde og dokumentere teknisk bygg i samsvar med NS 3424, og i tillegg dokumentere vedlikehald på den tekniske infrastrukturen. Operatør sitt vedlikehald på ladeanlegg skal følge FTD (forvaltnings- og driftsdokument) som følger anlegget.

6.2.7 Rett til eigedomsoverdraging

Oppdragsgjevar atterheld seg retten til å overta eigedomsretten til energiinfrastrukturen i løpet av kontraktsperioden. Oppdragsgjevar må varsle Operatør seinast 8 månader etter at infrastrukturen er ferdigstilt og teken i bruk dersom retten til eigedomsoverføring etter dette punkt skal nyttast. Eventuell eigedomsoverføring kan tidlegast skje 6 månader og seinast 9 månader etter at energiinfrastrukturen er ferdigstilt og teken i bruk. Ved ei slik overføring vil Operatør ha ein eksklusiv og vederlagsfri bruksrett til energiinfrastrukturen for Kontrakten sitt føremål i heile kontraktsperioden. Bruksretten inkluderer fullt ansvar knytt til drift, reparasjonar og vedlikehald av energiinfrastrukturen.

Ved overtaking av eigedomsretten skal Operatør levere relevant dokumentasjon på Oppdragsgjevar sin førespurnad. Teikningar skal leverast i DWG og PDF format, og orginalformat skal inngå som ein del av leveransen.

Kompensasjon for kostnader knytt til investeringar i energiinfrastruktur er regulert i kapittel 7 punkt 7.1.5.

Dersom Oppdragsgjevar ikkje nyttar seg av retten til å overta eigarskapet til energiinfrastrukturen i samsvar med første avsnitt, kan Oppdragsgjevar likevel ved kontraktslutt krevje å overta eigedomsretten til alle relevante deler av energiinfrastrukturen vederlagsfritt.

6.3 STRAUMFRAMFØRING

6.3.1 Nettoppgradering og tilknytting

Oppdragsgjevar vil sikre høgspent straumframføring, nedtransformering og grensesnitt på kaiene Skånevik og Leirvik. Føresetnader og vilkår knytt til nettoppgraderinga går fram av Vedlegg 6D. Oppdragsgjevar ber den økonomiske risikoen knytt til høgspent framføring, og grensesnitt for nedtransformering.

Oppdragsgjevar skal sikre nettilknyting seinast 16 veker før Oppstartsdato. Dette føreset at Operatør ferdigstiller og gjer teknisk bygg tilgjengeleg for nettselskapet fire månader før nettilknyting.

Operatør overtek kundeforholdet og dialogen med nettselskapet med omsyn til tilknytinga etter tinging av nett og Kontraktsinngåing. Kompensasjon for kostnader knytt til nettoppgradering er regulert i punkt 7.1.6.

6.3.2 Forseinkingar i nettilknyting

Operatør ber risiko for forseinka ferdigstilling av framføring av straum knytt til Operatør sitt ansvar. Det omfattar naudsynt spesifikasjon til nettselskap, løyve og etablering av teknisk hus. Ved eventuell forseinking skal Operatør sørge for å utføre tenesta med alternative fartøy, jf. punkt 1.13.6.1. Bruk av alternative fartøy i samsvar med dette punkt vil ikkje gje fritak for Kontraktens trekk-, gebyr- og sanksjonsføresegner.

Oppdragsgjevar ber risikoen knytt til eventuelle forseinkingar i straumframføring som ikkje er knytt til Operatør sitt ansvar. Til dømes kan det omfatte forseinkingar hos nettselskapet eller deira underleverandørar. Oppdragsgjevar kan då påleggje Operatør å utføre tenesta med alternative fartøy, jf. punkt 1.13.6.2.

Bruk av alternative fartøy i samsvar med dette punkt vil gje fritak for Kontraktens klimagebyr. Oppdragsgjevar kan i tillegg velje å ikkje ileggje relevante gebyr dersom avviket som gebyret knytt seg til skuldast forhold som Operatør ikkje rår over.

6.3.3 Nett og kraft til drift

Operatør har ansvar for kundeforholdet til nettselskap og kraftselskap gjennom heile Kontraktsperioden.

Operatør har ansvar for å inngå avtale med straumselskap om leveranse av straum til anlegget.

Nedetid i nett på bakgrunn av tekniske feil vert ikkje rekna som force majeure. Sjå punkt 2.5.5 for krav til handtering ved nedetid i nett.

Oppdragsgjevar overtek alle rettigheiter til nettkapasitet og eventuelt kundeforhold til nettselskap etter utløp av Kontrakten.

6.3.4 Ikkje mogeleg med lading frå andre kaier enn dei Oppdragsgjevar legg til rette for det

Operatør kan ikkje leggje til rette for lading av Hovudfartøy på andre kaier enn dei Oppdragsgjevar har tilrettelagt for.

6.4 UTVENDIG STØY PÅ KAI FRÅ FARTØY OG ENERGIINFRASTRUKTUR

Alle nye tiltak på kai og energiinfrastruktur er pliktig å følgje forureiningslova § 5-4 og retningslinje T-1442 frå Klima- og miljødepartementet. Operatør er pliktig å levere dokumentasjon til Oppdragsgjevar på at støynivå er under dei maksimalt anbefalte verdiane angitt i T-1442 for støy frå hamner og terminalar. Denne dokumentasjonen kan til dømes vere spesifikasjon av støynivået frå leverandør av energiinfrastrukturen. Dokumentasjonsfrist er gjeve i punkt 8.2.5.5. Etter driftsoppstart skal Operatør gjennomføre støymålingar og oversende resultatet til Oppdragsgjevar etter nærare avtale.

6.5 EVENTUELL OMBYGGING AV KAI OG TILPASSING AV ANLØPSOMRÅDE

Det er Operatørs ansvar å sikre at aktuelle fartøy passer til relevante kaier og anløpsområde. Kostnader knytt til Operatørs behov for ombygging av ein eller fleire kaier eller tilpassingar av anløpsområde for å oppnå at kai og fartøy passar saman, skal prises i samsvar med punkt 7.1.7. Operatør ber risikoen for eventuelle kostnadsoverskridingar.

Operatør må sjølv skaffe naudsynte godkjenningar frå kaieigar, grunneigar og offentlege mynde for å gjennomføre eventuelle ombyggingar og tilpassingar. Operatør har ansvaret for gjennomføring av arbeidet og skal sikre at kaieigar og grunneigar vert involvert undervegs i prosessen. Praktisk gjennomføring av slikt arbeid, derunder ansvarsfordeling, må Operatør avtale med kaieigar og grunneigar. Det same gjeld ved behov for eventuelle tilpassingar av liggjekai. Oppdragsgjevar, kaieigar/grunneigar skal ha rett til å overta det praktiske byggherreansvaret for gjennomføring av arbeidet.

Når ombygging av kai er gjennomført, skal representant for Operatør gjennomføre synfaring av kaia saman med representant for Oppdragsgjevar/kaieigar, for å sikre at kai er rydda og framstår på tilfredsstillande vis. Dette gjeld likevel ikkje i høve der Oppdragsgjevar/kaieigar har nytta seg av retten til å overta det praktiske byggherreansvaret for gjennomføringa av arbeidet.

Dersom Oppdragsgjevar/kaieigar fastset at det ved ombygging av kai skal etablerast ei løysing som inneber auka kostnader utover det som er naudsynt for å ivareta Operatørs behov i kontraktsperioden, vil Oppdragsgjevar/kaieigar måtte bere kostnadsauken som følgjer av ei slik fordyrande løysing.

Operatør vil få tilgang til dei aktuelle kaiene seinast 9 månader før Oppstartsdato for eventuell ombygging eller tilpassing av kai. Operatør må bidra til at arbeidet knytt til ombygging eller tilpassing i minst mogeleg grad påverkar den daglege drifta av rutene.

Dersom Operatør i løpet av kontraktsperioden har behov for å endre på kaikonstruksjonar og kaiareal, må Operatør sjølv skaffe naudsynte godkjenningar frå kaieigar og offentlege mynde. Operatør ber all risiko for usikkerheit knytt til om slike godkjenningar vil verte gitt. Alle relevante kostnader knytt til slik ombygging må dekkjast av Operatør. Oppdragsgjevar, kaieigar/grunneigar skal ha rett til å overta det praktiske byggherreansvaret for gjennomføring av arbeidet.

6.6 ORDEN PÅ KAIENE

Det er ikkje tillate å lagre/oppbevare materiell på kaiene utan at dette er avtalt med Oppdragsgjevar og kaieigar. Ved brot på dette punktet kan Oppdragsgjevar etter skriftleg varsel iverksetje opprydding for Operatørs rekning.

6.7 SKADE PÅ KAI, KAIAREAL OG UTSTYR

Kaieigar er ansvarleg for reparasjon av skadar på kai, kaiareal, pullertar og eventuell anna infrastruktur kaieigar tilbyr på kaien.

I tilfelle der skadar skuldast Operatørs drift, er Operatør ansvarleg for å dekkje kostnadane kaieigar vert påført som følje av skadane. Dersom kaieigar ønskjer det, skal Operatør gjennomføre naudsynte reparasjonar. Ved reparasjon eller utbedringer skal kai, kaiareal og utstyr minimum tilbakeførast til den standard det hadde ved oppstart av Oppdraget, fråtrukken normalt slit og elde. Kaieigar og Oppdragsgjevar skal varslast når slike skader oppstår, og skal haldast orientert om utbetringsarbeidet dersom det vert avtalt at Operatør skal gjennomføre arbeidet.

Ved skade på kai og kaiareal som ikkje skuldast Operatørs drift, skal Operatør varsle Oppdragsgjevar omgåande, som igjen vil varsle kaieigar. Gjennomføring av utbetringsarbeid og relevante utbetringskostnader vil vere kaieigars ansvar.

6.8 VEDLIKEHALD OG DRIFT AV KAIER

Det er Oppdragsgjevars/kaieigars ansvar at kai og kaiareal til ei kvar tid er i forsvarleg stand for den avtalte bruken. Med dette meinast at kaiene skal halde same kvalitetsstandard som ved Oppstartsdato, fråtrukket normalt slit og elde. Operatør skal varsle Oppdragsgjevar omgåande når behov for vedlikehald vert oppdaga. Ansvaret gjeld ikkje energiinstallasjonar som Operatør har etablert.

Vedlikehald av pullertar og eventuell fendring kaieigar tilbyr, er Operatør sitt ansvar. Dersom Operatør meiner at det er behov for fleire fendarar og pullertar, må Operatør sjølv sørge for og bekoste dette.

Dersom ei kai ikkje kan nyttast på grunn av skade, skal Operatør omgåande varsle Oppdragsgjevar og samtidig søkje løysingar for å minimere ulempene for kundane.

7 VEDERLAG, TREKK OG GEBYR

7.1 VEDERLAG FOR OPPDRAGET

7.1.1 Generelt

Kontrakten mellom Oppdragsgjevar og Operatør er ein bruttokontrakt, der trafikkinntektene tilkjem Oppdragsgjevar. Operatør vert godtgjort for sine kostnader i samsvar med Kontrakten for å utføre det spesifiserte Oppdraget.

Godsinntekter og eventuelle kioskinntekter tilkjem Operatør.

7.1.2 Månadleg vederlag

Operatør vert godtgjort per månad med 1/12 av avtalt samla årleg vederlag (Prisskjema ark «Total» celle AU50). Dette vederlaget inkluderer alle dei oppgåver som er tillagt Operatør i Kontrakten og naturlege oppgåver som følgje av Oppdraget, med mindre det er eksplisitt uttalt i Kontrakten at oppgåvene skal godtgjerast på særskilt måte.

Alle prisar er i NOK per 1.kvartal 2027 eks MVA.

7.1.3 Einingsprisar

Prisskjema ark «Einingsprisar» inneheld einingspris for Rutetimar og Rutekilometer. Desse vert automatisk generert basert på årleg vederlag frå Prisskjema ark «Total».

7.1.4 Støtte frå Klimasats og konsekvens for årsvederlaget

Oppdragsgjevar har fått tilsegn om støtte frå Klimasats for dekning av 90 % av dokumenterte støtteberettigede kostnadar knytt til landinvesteringar, som nettoppgradering og ladesystem, og fartøyinvesteringar, som til dømes batteri og kraftelektronikk. Støttebeløpet kan maksimalt utgjere 175 MNOK til saman.

Støtta frå Klimasats dekker dei aktuelle kostnadspostane i prioritert rekkefølge:

1. nettoppgradering (anleggsbidrag),
2. energiinfrastruktur (ladesystem)
3. støtteberettigede kostnader på fartøy, jf. punkt 5.3.3 tredje avsnitt.

I Prisskjema framkjem Oppdragsgjevars nettoppgraderingskostnader, Operatørs kostnader for energiinfrastruktur (ladesystem) og støtteberettigede kostnader på fartøy.

Eventuelle støttebeløp frå Klimasats vert utbetalt til Oppdragsgjevar. Først skal mottatt støttebeløp dekke Oppdragsgjevars kostnad knytt til nettoppgradering (Prisskjema ark Total, celle Y15). Videre skal gjenståande støttebeløp dekke Operatørs kostnader knytt til energiinfrastruktur på land (Prisskjema ark Total, celle Y16). Til sist skal gjenståande støttebeløp dekke Operatørs støtteberettigede kostnader på fartøy (Prisskjema ark Total, celle Y29). Samla støttebeløp til Operatør vert utbetalt som eingongskostnad i mai 2031.

Eventuell utbetaling til Operatør knytt til støtteberettigede kostnader på fartøy skal redusere Operatørs kapitalkostnader som inngår i det årlege vederlaget. Derfor skal Operatørs årlege vederlag eksklusiv

støtte (Prisskjemaet ark Total, celle Y50) reduserast med det resterande støttebeløpet fordelt over kontraktens varigheit inkl. rentepåslag (kalkulert verdi framgår av Prisskjema ark Total, celle AJ50).

På tidspunktet Kontrakt vert signert er pris for nettoppgradering eit estimat. Denne kostnadsposten kan avvike frå endeleg anleggsbidrag etter at nettoppgradering er gjennomført.

Etter at endeleg nettoppgraderingskostnad vert kjend, skal fordeling av støttebeløp blant kategoriane nettoppgradering, ladesystem og fartøy oppdaterast. Vert faktisk nettoppgraderingskostnad lågare enn estimat oppgitt i Prisskjema, vert støttebeløp til nettoppgraderingskostnad tilsvarande lågare og meir støtte fordelast blant øvrige kategoriar. Vert faktisk nettoppgraderingskostnad høgare enn estimat oppgitt i Prisskjema, vert støttebeløp til nettoppgraderingskostnad tilsvarande høgare og mindre støtte fordelast blant øvrige kategoriar.

Døme:

Kostnader og støtte slik dei vert lagt inn på tilbodstidspunktet

Nettoppgradering	25 MNOK
Energiinfrastruktur	40 MNOK
Støtteberettigede fartøykostnadar	150 MNOK
Sum	215 MNOK
Støtte	175 MNOK
Støtte nettoppgradering	25 MNOK
Støtte energiinfrastruktur	40 MNOK
Støtte fartøy	110 MNOK
Støtte sum	175 MNOK
Redusert årleg kostnad (avskriving og rente)	-7,33 MNOK - 4,4 MNOK = -11,73 MNOK

Fordeling av kostnader og støtte etter at faktisk nettoppgraderingskostnad er kjend:

Nettoppgradering	20 MNOK
Energiinfrastruktur	40 MNOK
Støtteberettigede fartøykostnadar	150 MNOK
Sum	210 MNOK
Støtte	175 MNOK
Støtte nettoppgradering	20 MNOK
Støtte energiinfrastruktur	40 MNOK
Støtte fartøy	115 MNOK
Støtte sum	175 MNOK
Redusert årleg kostnad (avskriving og rente)	-7,67 MNOK - 4,6 MNOK = -12,27 MNOK

Dømet illustrerer korleis eingongskompensasjonen frå Oppdragsgjevar vil auke som følgje av lågare faktisk nettoppgraderingskostnad enn Prisskjema og korleis det årlege fråtrekket i Operatørs vederlag vert auka.

Oppdragsgjevar skal så snart faktisk nettoppgraderingskostnad er kjend informere Operatør om fordeling av kostnader og støttebeløp, og beløp for eingongskompensasjon til Operatør. Operatør skal

oversende dokumentasjon på kostnader knytt energiinfrastruktur på land og støtteberettigede kostnader på fartøy.

7.1.5 Vederlag knytt til energiinfrastruktur på kaiane Leirvik og Skånevik

Operatørs kostnader knytt til kjøp og installasjon av energiinfrastruktur i samsvar med punkt 6.2.3, skal framgå av Prisskjema ark «Total» celle Y16 . Vederlaget vert utbetalt som ein eingongskostnad i samsvar med punkt 7.1.4.

Utbetaling av heile eller deler av kostnaden knytt til energiinfrastruktur i samsvar med punkt 7.1.4 utgjer eit forskot på avtalt vederlag for Kontrakten og inneber ikkje at Oppdragsgjevar har utløyst retten til eigedomsoverføring av energiinfrastrukturen. Oppdragsgjevar si rett til å overta eigedomsretten til energiinfrastrukturen etter punkt 6.2.7 vert ikkje påverka av utbetalinga etter punkt 7.1.4.

Oppdragsgjevar atterheld seg retten til å kontrollere at verdien av energiinfrastrukturen som vert installert på den einskilde av dei definerte kaiene samsvarer med infrastrukturkostnaden oppgitt i Priskjema ark «Total». Slik kontroll kan gjennomførast ved at Operatør oversender dokumentasjon frå leverandør av aktuell infrastruktur som stadfester verdien/kostnaden knytt til aktuell infrastruktur montert på kai, og/eller at Oppdragsgjevar nyttar ein tredjepart til å estimere verdi av den etablerte infrastrukturen. Dersom oppgitt investeringskostnad i Prisskjema er meir enn 10 prosent høgare enn dokumentert kostnad/estimert verdi for aktuell infrastruktur montert på kai, har Oppdragsgjevar rett til å krevje differansen refundert og deretter fordele kostnadsdifferansen utover Kontraktens varigheit slik at kostnaden blir ein del av det månadlege vederlaget. Det vert ikkje gjeve noko påslag/faktor på denne differansen.

7.1.6 Vederlag knytt til nettoppgradering på kaiane Leirvik og Skånevik

Oppdragsgjevar bestiller nettoppgradering og ber kostnadsansvaret for dette. Estimert kostnad før Kontraktsinngåing framgår av Prisskjema. Sjå punkt 7.1.4 for konsekvensane dersom faktisk nettoppgraderingskostnad avviker frå Oppdragsgjevars estimerte kostnad.

7.1.7 Vederlag for ombygging av kai og tilpassing av anløpsområde

Operatørs kostnader knytt til ombygging av kai og tilpassing av anløpsområde framgår av prisskjema ark «Total» celle Y66. Oppdragsgjevar skal utbetale denne summen i ei eingongsutbetaling til Operatør på same tidspunkt som ombygging er godkjent av alle relevante partar.

Oppdragsgjevar atterheld seg retten til å kontrollere at verdien av ombyggingsarbeidet på den einskilde kai samsvarer med ombyggingskostnaden oppgitt i Priskjema ark «Total». Slik kontroll kan gjennomførast ved at Operatør oversender dokumentasjon som stadfester kostnaden knytt til ombygginga. Dersom oppgitt kostnad i Prisskjema er meir enn 20 prosent høgare enn dokumentert kostnad per kai, har Oppdragsgjevar rett til å fordele kostnadsdifferansen utover Kontraktens varigheit slik at kostnaden blir ein del av det månadlege vederlaget. Det vert ikkje gjeve noko påslag/faktor på denne differansen.

7.2 BILLETTINNTEKTER

Billettinntektene er Oppdragsgjevar sin eigedom.

7.2.1 Krav til Operatørs handtering av billettinntektene - Bokføring

Operatør skal oppfylle bokføringsforskrifta § 5-3-3 sine krav til dagsoppgjør.

7.3 PRISREGULERING

7.3.1 Tal reguleringar og grunnlag for regulering

Fire gongar i året, per 01.01, 01.04, 01.07 og 01.10. skal det årlege vederlaget (Prisskjema celle AU50) regulerast. Grunnlag for 1.regulering (per 01.10.2030) er prosentvis endring i indekselement frå 1.kvartal 2027 (basis) til 2.kvartal 2030. Grunnlag for 2.regulering (per 01.01.2031) er prosentvis endring i indekselement frå 2.kvartal 2030 til påfølgande kvartal, dvs. 3.kvartal 2030. Videre regulering vil være basert på same framgangsmåte som beskrevet i dette avsnittet.

7.3.2 Generelt om bruk av vektmatriser

Ved regulering av årleg vederlag frå Prisskjema for Kontrakten vil Oppdragsgjevar nytte vald vektmatrise frå Prisskjema ark «Total» kolonne C-K og indekser som skissert i punkt 7.3.2.1. Oppdragsgjevar atterhald seg retten til å justere vald løysingsalternativ frå Prisskjema (vektmatrisen) basert på tilgjengeleg kunnskap før driftsoppstart og med mål om å treffe best mogeleg på Operatørs planlagte løysing.

Vektmatrisen vert berre nytta i prisingstidspunktet for å fordele samlepriser frå Prisskjema inn i kostnadskategoriar i basis-kr. Deretter blir priser per kostnadskategori indeksert med aktuell kostnadsindeks.

7.3.2.1 Vektmatriser og kostnadsindeksar

Prisskjema ark «Total» inneheld ulike vektmatriser avhengig av Operatørs valde løysing for Kontrakten. Løysingane er nummerert frå 1 til 6 og representerer ulike kombinasjonar av nullutsleppsgrad og fartøytype (retro/nybygg). Til dømes omfattar løysing 1 ei løysning som inneberar 20%-25% nullutsleppsgrad ved hjelp av tre retrofit Hovudfartøy, medan løysing 6 inneber 25%-40% nullutsleppsgrad ved hjelp av tre nybygde Hovudfartøy.

I Prisskjema ark Total celle Z50 skal det registrerast løysingsnummeret som best skildrar den operasjonelle løysinga Operatør har vald.

Løysingsalternativet vil avgjere kva vektmatrise, som blir lagt til grunn i fordeling av årleg kostnad inkludert støtte i kolonne BG. Kolonner BI til BK viser korleis dei einskilde kostnadspostane vert indeksert etter kvar si fastsatte indeks. Sjå Oppdragsgjevars atterhald knytt til val av løysingsalternativ, jf. 7.3.2 første avsnitt.

Følgjande tabell viser kva indekser som vert brukt for dei ulike kostnadskategoriane:

Kostnadskategori	Indeks
Personal	SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks mannskap (kildetabell 11585)
Energi-MGO	SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks drivstoff, MGO (kildetabell 11585)
Energi-Strøm i NO2	SSBs Kostnadsindeks for buss, delindeks drivstoff, NO2 elektrisitet/spot-strøm (kildetabell 11931)

Energi-Strøm i NO3	SSBs Kostnadsindeks for buss, delindeks drivstoff, NO3 elektrisitet/spot-strøm (kildetabell 11931)
Energi-Strøm i NO5	SSBs Kostnadsindeks for buss, delindeks drivstoff, NO5 elektrisitet/spot-strøm (kildetabell 11931)
Nettleie inkludert avgifter	SSBs nettleiepriser inkl. avgifter (kildetabell 09387)
Vedlikehold	SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks vedlikehold (kildetabell 11585)
Administrasjon	SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks administrasjon (kildetabell 11585).
Kapitalslit	Indekseres ikkje
Rente	3-måneders nominell NIBOR pluss fast rentemargin på 2,5%

7.3.2.2 Regulering av vederlagsjustering knytt til Endringsordre

Alle endringsordrar som medfører endring i godtgjersla, skal innehalde informasjon om korleis summen for endringsordren (vederlagsjusteringa) per år vert fordelt på dei ulike kostnadskategoriane nemnt i tabellen frå punkt 7.3.2.1.Dersom ei endring får verknad for fleire kontraktsår og egner seg for ordinær prisregulering, skal beløp per kostnadskategori prisregulerast i samsvar med aktuell indeks i punkt 7.3.2.1.

7.3.3 Regulering av einingsprisar

Einingsprisane byggjer på årleg vederlag i Prisskjema ark «Total». Einingsprisane i Prisskjema ark «Einingsprisar» vert indeksregulert ved at årleg vederlag vert indeksregulert til aktuell periode i samsvar med punkt 7.3.1 og 7.3.2.

7.3.4 Regulering av gebyrsatsar og rett til å krevje ytterlegare trekk

Alle gebyrsatsar i punkt 7.6.3-7.6.5 vert regulert 4 gangar i året med grunnlag i gjennomsnittleg prisutvikling av årleg vederlag, med mindre anna er særskilt regulert.

7.3.5 Endringar i indeksar

Dersom SSB rettar tidlegare publiserte indeksverdiar kan begge partar krevje retting av berørte oppgjer.

Dersom SSB avsluttar eller flyttar ein indeks som vert nytta i Kontrakten, kan Oppdragsgjevar leggje til grunn den nye indeksen som erstattar den gamle. Dersom indeksen vert avslutta utan å verte erstatta av ein ny indeks, kan Oppdragsgjevar bruke den indeksen som er det mest egna alternativet til den indeksen som er utgått. Indeksen kan vere ein annan indeks frå SSB eller ein vekta kombinasjon av

fleire andre SSB-indekser. For sistnemnde tilfelle fastsett Oppdragsgjevar ei vektfordeling mellom desse basert på skjønn.

7.4 EKSTRAORDINÆR REGULERING

7.4.1 Endringar i lov, forskrifter og av avgiftar

Dersom endringar i offentlege avgifter, lover eller forskrifter, vedteke etter endeleg tilbodstidspunkt, har konsekvensar for den faktiske kostnaden for utføringa av Oppdraget ut over kva som vert fanga opp av den ordinære prisreguleringa, kan begge partar krevje ekstraordinær prisregulering. Slik prisregulering skal skje basert på partanes dokumenterte og faktiske meir/mindrekostnad som følgje av endringa.

Eventuelle avgifter og gebyrar som er omsynteke i indeksane omtalt i punkt 7.3.2.1 vil ikkje gje grunnlag for regulering etter dette punkt.

Krav om ekstraordinær regulering må settast fram skriftleg og skal deretter, om den andre parten ikkje aksepterer kravet heilt eller delvis, søkjast løyst gjennom forhandlingar snarast. Krava skal dokumenterast og gjev Oppdragsgjevar rett til innsyn i alle relevante forhold, herunder dokument og rekneskapsoversikt og liknande hos Operatør.

7.5 FAKTURERINGS- OG BETALINGSVILKÅR

7.5.1 Betalingsvilkår

Betaling skjer etter motteke korrekt og godkjent faktura. Faktura for årsvederlag skal sendast innan den 15. i den aktuelle månaden med fakturadato den 1. og forfallsfrist den 20. i den same månaden.

Det skal ikkje bereknast noko form for gebyr eller tillegg. Eventuell forseinkingsrente vert berekna i samsvar med Lov om renter ved forseinka betaling m.m. (forseinkingsrentelova).

Faktura skal vere påført kontraktnummer, aktuell månad/periode og ressursnummer frå Skyss. I tillegg skal fakturaen innehalde opplysningar i tråd med forskrift om bokføring kapittel 5.

7.5.2 Elektronisk faktura

Vestland Fylkeskommune v/Skyss nyttar elektronisk faktura i EHF-format. Leverandør er forplikta til å levere faktura slik dette er beskrive på

https://www.vestlandfylke.no/om-oss/sende-faktura-til-vestland/

Dersom faktura ikkje er spesifisert i samsvar med desse krava, har Oppdragsgjevar rett til å halde tilbake heile fakturabeløpet, inntil det ligg føre spesifikasjon som nemnt.

7.5.3 Faktureringsvilkår

1/12 av årleg vederlag skal fakturerast innan den 15. i kvar månad.

Dersom det ikkje er full ruteproduksjon i første og/eller siste kalendermånad i kontraktsperioden vil første og/eller siste faktura utgjere ein forhaldsmessig del av månadsgodgjeringa. Med forhaldsmessig er meint det tal dagar med produksjon i høvesvis i oppstart- og sluttmånaden i forhold til 30,5 dagar.

Justert månadleg beløp som følgje av justert/endra vederlag vert fakturert den 15. i påfølgjande månad berekna frå dato for iverksetting av justering/endring som går fram i justerings-/endringsordren.

Gebyr, trekk og sanksjonar i samsvar med punkt 7.6 skal inngå i fakturagrunnlaget og gå til frådrag frå ordinært vederlag.

Oppdragsgjevar fakturerer Operatør kvar månad for billettinntekter. Slik fakturering skjer etterskotsvis med den 15. som forfallsdato. Ved forseinka innbetaling vil det verte berekna rente i samsvar med reglane i Lov om renter ved forseinka betaling m.m. (forseinkingsrentelova).

7.5.4 Gebyr og avgifter

Relevante gebyr og avgifter til det offentlege skal dekkjast av Operatør og skal vere inkludert i godtgjeringselementa omtalt i punkt 7.1.2 med mindre anna er særskilt avtalt i Kontrakten.

7.6 TREKK OG GEBYR

7.6.1 Overordna om trekk i vederlag og gebyr

Oppdragsgjevar kan gjennomføre trekk i godtgjersla og ilegge Operatør sanksjon og gebyr for avvik frå krav til Oppdraget. Trekk og gebyr skal motivere Operatør til å levere gode tenester og raskt bøte på manglar dersom desse likevel skulle oppstå. Gjennom slike trekk/sanksjon/gebyr vil Oppdragsgjevar søkje å oppnå god kvalitet i leveransen til dei reisande.

Operatør skal rapportere alle hendingar som medfører avvik i Oppdraget i Oppdragsgjevars gjeldande rapporteringsskjema eller overvakings/varslingssystem, jf. punkt 2.14. Dersom ei hending fører med seg fleire avvik, skal kvart enkelt avvik rapporterast.

Oppdragsgjevar har rett til å gjennomføre eigne kvalitetskontrollar av Operatør si utføring av Oppdraget, jf. punkt 1.9. Operatør vil ikkje på førehand bli gjort kjent med datoane for kontrollane eller kven som vil utføre slik kontroll. Oppdragsgjevar kan blant anna nytte AIS data og sanntidsløysing for slike avviksregistreringar. Kundeklagar som Oppdragsgjevar har registrert og som Operatør ikkje har gjeve svar på, kan verte rekna som ei hending som det vert gjeve gebyr på.

Operatør sine eigne avviksregistreringar rapportert til Oppdragsgjevar vert lagt til grunn for gebyrfastsettinga, saman med avvik oppdaga eller registrert av Oppdragsgjevar.

Oppdragsgjevar har rett til å ileggje gebyr og gjennomføre trekk i vederlag for kvart avvik. Det kan ileggjast trekk og gebyr for same avvikshending, i tillegg kan det ileggast fleire gebyr for ulike gebyrkategoriar for same avvikshending.

Oppdragsgjevar kan velje å ikkje ileggje gebyr, sanksjon og gjennomføre trekk dersom avviket skuldast forhold som Operatør ikkje rår over. Dette gjeld likevel ikkje ved Innstilte rutekilometer som følgje av ekstremt krevjande verforhold, jf. punkt 7.6.2. Operatør pliktar likevel straks å melde frå om dette til Oppdragsgjevar for at det skal bli fritak for gebyr. Det er Operatør som må sannsynleggjere og dokumentere at avviket skuldast omstende som Operatør ikkje kunne råd over og ikkje med rimelegheit kunne forutsjå, unngå eller avhjelpe med rimelege midlar/kostnadar (kontrollansvar).

7.6.2 Trekk i vederlag som følgje av Innstilte rutekilometer

Dersom Operatør har gjennomført mindre enn 99,6% av tal Planlagde Rutekilometer per månad, skal Oppdragsgjevar gjere trekk i Operatørs vederlag. Trekket skal utgjere:

(Pris per Planlagde rutekilometer x 2) x tal Innstilte rutekilometer
+
(Pris per Rutetime x 2) x tal Innstilte rutetimar

Ved Innstilte rutekilometer som følgje av ekstremt krevjande verforhold vil trekket utgjere:

Pris pr Planlagde rutekilometer x tal Innstilte rutekilometer

Døme på ekstremt krevjande verforhold er situasjonar der vindstyrken kan klassifiserast som full storm eller verre, og slike verforhold treff heile eller deler av Ruta.

For Innstilt tur der Reservefartøy ikkje er satt i drift innan fastsatt responstid jf. punkt 2.5.4, skal det gjennomførast trekk som følgjer:

(Pris per Planlagde rutekilometer x 4,0) x tal Innstilte rutekilometer
+
(Pris per rutetime x 4,0) x tal Innstilte rutetimar

Pris per Rutetime og pris per Planlagde rutekilometer framgår av Prisskjema ark «Einingspris».

7.6.3 Bonus og trekk for punktleg drift

Det vil bli berekna bonus eller trekk basert på grad av punktleg framkomst til endestopp (siste anløpskai i den einskilde Tur) per månad etter dette punkt etter følgjande tabell:

Prosent framkomstar mindre enn 3 minutt forseinka til endestopp	Bonus/trekk
99,25% - 100,00%	100%
98,75% - 99,24%	50%
97,75% - 98,74%	0%
96,75% - 97,74%	- 50%
Under 96,75%	- 100%

Døme: Dersom 99,1 prosent av Operatørs framkomstar til endestopp i ei Rute har vore presis eller mindre enn 3 minutt forseinka i høve Rutetabellen for ein definert månad vil 50 prosent bonus bli utbetalt.

Dersom tal punktlege framkomstar per månad ligg lågare enn 90% vil Oppdragsgjevar kunne krevje dagbot eller andre sanksjonar i samsvar med reglane om kontraktsbrot og sanksjonar i punkt 1.13.

Bonus eller trekk kan maksimalt (ved oppnåing av 100% bonus) utgjere 2,5% av indeksert månadskostnad. Berekninga av trekk eller bonus skal gjerast månadleg, med økonomisk oppgjer kvart kvartal.

Forseinkingar som skuldast force majeure, upåreknelege vêrtilhøve eller venting på korresponderande trafikk skal ikkje takast med i grunnlaget for berekninga.

Operatør skal overføre data og rapportar i samsvar med punkt 2.14 Turar som ikkje skal vere med i grunnlaget for bonus/trekk for forseinkingar skal merkast digitalt.

Minst 20% av utbetalt månadleg bonus skal gå til mannskap på det einskilde fartøy. Bruk/disponering av desse midlane skal avtalast i samarbeid med tillitsvalde, til dømes om lærlingar skal inngå i bonusordninga.

7.6.4 Gebyr knytt til avvik

Alle gebyr er oppgitt i 2.kvartal 2026 kroner.

Hending på ein Tur	Gebyr	Frekvens
For tidleg avgang frå kai i følgje Rutetabell (per kai)	10 000	Per kai
Manglande anløp til planlagde kai i ein Tur (per kai)	10 000	Per kai
Manglande gjennomføring av alternativ transport, jf. 2.5.4.3	20 000	Per tur
Meir enn 10 minutt etter Rutetabell frå ein eller fleire av dei planlagde kaiane, eller til endestopp. Operatør vil for slike avvikssituasjoner berre ilegges eitt avviksgebyr per Tur.	15 000	Per tur

Hending knytt til fartøy	Gebyr	Frekvens
Brot på krav om reinhald og vedlikehald av fartøyet. Maks gebyr per månad vil vere kr 50 000.	10 000	Per avdekka tilfelle
Bruk av fartøy (Hovud- og Reservefartøy) som ikkje tilfredsstiller avtalte fartøykrav. Bruk av Reservefartøy i meir enn dei definerte tal dagar per år.	20 000	Per tur
Manglende rute- og takstinformasjon i fartøyet	2 500	Per tur
Manglande pålogging av sannstidssystem	5 000	Per tur
Feil på utstyr eller datakommunikasjon som påverkar informasjon ut mot kundar (til dømes skjermar, skilt, lydannonsering)	4 000	Per tur
Manglande eller feil billettering	4 000	Per tur
Manglande annonsering av stoppestadar	2 000	Per tur

Hending knytt til datastraumar omfatta av pkt. 2.14 og rapportering	Gebyr	Frekvens
Brot på avviksrapportering, periodisk rapportering og opplysningsplikt (gjeld all form for rapportering)	30 000	Per avvik/per tur
Brot i kontinuerleg dataflyt til Oppdragsgjevar ref. Kontraktens pkt. 2.14.1 (ut over 360 sekund). Ved oppetid over 98% per kvartal på dataflyt opphøyrer dette gebyret.	5 000 per fartøy per døgn/oppad begrensa til 250 000/mnd for rutepakka	Per 24 timar
Bortfall av data frå kontinuerleg dataflyt (ikkje etterrapportert innan 24 timar) ref. Kontraktens pkt. 2.14	5 000 per fartøy/oppad begrensa til 250 000/år for rutepakka totalt for bortfall av data	Per time manglande data
Bortfall av data frå kontinuerleg dataflyt (ikkje etterrapportert via reserveløysing innan innan 24*30=720 timar) ref. Kontraktens pkt. 2.14	1 000 kr per fartøy/oppad begrensa til 2 MNOK/år for rutepakka totalt for bortfall av data	Per time manglande data
Bortfall av data for energiforbruk frå kontinuerleg dataflyt (ikkje etterrapportert via reserveløysing innan 24*30=720 timar) ref. Kontraktens pkt. 2.14	Dersom Operatør ikkje oppfyller krav til oversending av miljødata (energi, drivstoff, utslepp) vil Oppdragsgjevar ved oppfølging av klimakravet leggje til grunn 100 % avvik frå klimakravet for aktuell periode, jf. kontraktens punkt 7.6.5.	Per time manglande data
Manglande etterleving av oppdatering til siste versjon av datakontrakt etter 4 månader (minor) eller 6 månader (major) frå lansering	1 000 kr per fartøy/oppad avgrensa til 2MNOK/år for rutepakka totalt	Per dag overskride

Nedetid som skuldast manglande mobildekning vil ikkje verte gebyrlagt.

Dersom den automatiske rapporteringsløysinga stoppar opp i ein periode, vil det vere mogleg å løyse

enkelte av krava til rapportering manuelt etter avtale med Skyss. Merk likevel at gebyr for manglande etterrapportering vil kunne bli gitt i denne perioden.

7.6.5 Klimagebyr

	Sanksjon ved brot på krav til energiopphav	
	Sanksjonsnivå	Indeksering
Straum med opphavsgaranti i elektromotor eller tilsvarande jf. 5.1	0,7 kr/kWh	Med grunnlag i gjennomsnittleg prisutvikling i årleg vederlag

	Klimagebyr ved brot på Klimakravet
Gebyrsats (2025-kroner)	8,5 kr per kg CO2ekv
Indeksering	Gebyrsatsen vert auka årleg med 0,1 kr (per kg CO2ekv). Sjå Vedlegg 5A.

Klimagebyr vert avrekna aggregert ved slutten av kalenderåret.

Ved samstundes brot på krav om fornybar energi og Klimakrav, til dømes ved bruk av konvensjonell diesel i staden for straum, vert det ilagt gebyr for begge hendingar.

Dersom Operatør ikkje oppfyller krav til oversending av miljødata (energi, drivstoff, utslepp) for ein periode lengre enn 1 månad vil Oppdragsgjevar ved oppfølging av Klimakravet leggje til grunn 100 prosent forbruk av drivstoff i forbrenningsmotor for aktuell periode.

8 SAMSPEL MELLOM PARTANE OG OPPSTARTSFØREBUINGAR

8.1 STRATEGISK SAMARBEID

Oppdragsgjevar ønsker å etablere eit strategisk samarbeid med Operatør, for saman å levere og utvikle best mogelege tenester til våre kundar. Eit slikt samarbeid føreset at begge partar:

- viser kvarandre gjensidig respekt og tillit
- nyttar ressursar med relevant kompetanse på rett stad, sikrar framdrift og bidreg til saklege og konstruktive diskusjonar
- aktivt deltek i arbeid for å betre og effektivisere samhandling og leveransar
- er aktivt søkande mot innovative løysingar med omsyn til å nytte ny teknologi - dersom det kjem kunden til gode eller forenklar samspelet mellom partane
- saumlaust utvekslar informasjon som kan vere relevant for den andre parten dersom dette bidrar til å levere best moglege tenester til kundane

8.2 SAMARBEID OG SAMSPEL VED OPPSTART AV OPPDRAGET

8.2.1 Rapportering knytt til handlingsreglar og krav til løn- og arbeidsvilkår

Operatør skal oppfylle Oppdragsgjevars Handlingsreglar om varetaking om grunnleggande menneskerettar, etikk og miljø (Vedlegg 1B-1) og Krav til løns- og arbeidsvilkår (Vedlegg 1B-2). Operatør skal rapportere i samsvar med nemnde vedlegg.

Oppdragsgjevar kan be Operatør om å foreta nye aktsemdsvurderingar i løpet av kontraktsperioden, til dømes ved val av eller byte av underleverandør. Slike aktsemdsvurderingar skal dokumentarast ved bruk av rapporteringsskjema omtalt i Vedlegg 1B-1.

8.2.2 Endeleg framdriftsplan

Operatør skal ajourføre den førebelse framdriftsplanen som vart lagt fram i tilbodet, og utarbeide ein endeleg framdriftsplan som sendast til Oppdragsgjevar innan 2 månader etter Kontraktsinngåinga.

Planen skal innehalde oversikt over alle hovudmilepælar fram til Oppstartsdato, samt ein framdriftsplan med fristar for alle aktivitetar. Planen skal også innehalde Oppdragsgjevars ansvar for gjennomføring av aktivitetar og/eller godkjenningsområde, samt fristar for desse.

Framdriftsplanen skal minimum innehalde følgjande aktivitetar:

- Fartøy – orientering om utforming og konseptval for fartøy
- Fartøy – evt. innkjøp, bygging og klargjering
- Fartøy – plan for godkjenning av batterielektriske fartøy
- Plan for godkjenning og test av energikonsept
- Gjennomføring av sårbarheitsanalyser og tilhøyrande tiltaksplan
- Innkjøp, etablering og test av tekniske anlegg/infrastruktur på land
- Testing av fartøy og energiinfrastruktur og at desse fungerar saman
- Skildring av løysing, og plan for testing og godkjenning av salsløysing og kundekommunikasjon
- Bemanningsplan, rekruttering, verksemdoverdraging

- Eventuelt behov for opplæring utover den opplæring som skjer i regi av Oppdragsgjevar
- Etablering av drifts- og trafikkleiing
- Eventuell bruk av underleverandør
- Plan for innkjøp, montering og testing av utstyr og system, jf. krav skildra i punkt 2.14
- Plan for handtering av eige avfall

Framdriftsplanen skal definere nøkkelpersonar/ansvarleg for dei nemnde områda, og det skal setjast fristar for gjennomføring av kvar einskild aktivitet.

Operatør skal oppnemnde ein kontraktsansvarleg som er ansvarleg for Oppdraget, og kommunikasjonen med Oppdragsgjevar fram til kontraktsoppstart. Oppdragsgjevar og Operatøren sin kontraktsansvarlege skal saman gå gjennom framdriftsplanen på første møte etter at planen er utarbeidd, og avtale når framdriftsplanen skal ajourførast og korleis partane skal holde kvarandre orientert i perioden fram til Kontraktsinngåinga.

8.2.3 Statusrapport og varslingsplikt

Operatør skal kvar månad utarbeide og oversende skriftleg statusrapport for gjennomføring av framdriftsplanen. Statusrapporten skal minimum innehalde:

1. Ei oversikt over følgjande tema;
    - Gjennomførte aktivitetar sidan førre rapportering
    - Vesentlege og kritiske avvik i høve framdrift
    - Plan for handtering av avvik med skildring av tiltak, inklusive frist for gjennomføring

Risikomatrise med identifiserte tiltak for å handsame identifisert risiko, herunder risiko for forseinkingar eller avvik frå dei ulike aktivitetane i planen, skal verte synleggjort gjennom statusrapporten.

2. Ajourført utgåve av framdriftsplanen

Rapportering skal skje månadleg innan den 10. verkedagen i kvar månad. Ved hendingar som kan påverke moglegheita for å kunne nå vesentlege milepålar i framdriftsplanen, skal Operatør straks rapportere til Oppdragsgjevar.

8.2.4 Oppstartsmøte og koordineringsmøter

Operatør skal seinast to månader etter Kontraktsinngåing avhalde eit oppstartsmøte der representantar for Operatør, eventuelle underleverandørar, samt Oppdragsgjevar deltar. Nøkkelpersonar hos Operatør skal delta. Det skal i samsvar med punkt 1.1.3 utpeikast ein representant frå kvar part som skal vere hovudkontaktpunkt for kvar av partane.

Dersom Oppdragsgjevar ber om det, skal det minst éin gang i månaden gjennomførast eit koordineringsmøte mellom Oppdragsgjevar og Operatør. Relevante nøkkelpersonar hos Operatør skal delta. Partane skal under møtet drøfte innhaldet i statusrapporten utarbeidd av Operatør, herunder eventuelle naudsynte oppfølgjande tiltak.

Oppdragsgjevar kan i tillegg krevje at det vert gjennomført særskilde møte med Operatør om spesifikke emnar. Oppdragsgjevar kan krevje at relevante nøkkelpersonar hos Operatør stiller på slike møter. Operatør skal varslast i rimeleg tid før slike møter.

Operatør skal varsle Oppdragsgjevar i rimeleg tid om sentrale møter med andre relevante aktørar, til dømes underleverandør, andre offentlege mynde, kai- og/eller grunneigarar etc.

8.2.5 Særskilte førebuingskrav

8.2.5.1 Oversending av informasjon til nettselskap

Operatør skal levere naudsynt spesifikasjon til Oppdragsgjevar og nettselskap innan tre veker etter Kontraktsinngåing.

8.2.5.2 Kontroll og godkjenning av fartøy

Plan for eventuelle godkjenningsprosessar av fartøy- og energikonseptet jf. punkt 3.1.1, skal vere realistisk i høve Oppstartsdato.

Dersom Operatør sitt/sine fartøy og/eller energikonsept må gjennom ein godkjenningsprosess før driftssetting, skal Operatør informere Oppdragsgjevar om plan for godkjenningsprosessen kort tid etter at Kontrakten er signert. Operatør skal halde Oppdragsgjevar orientert om framdrift og eventuelle usikkerheitsmoment gjennom heile godkjenningsprosessen.

Oppdragsgjevar har rett til å kontrollere at fartøy oppfyller alle fastsette krav, før desse vert sett inn i Oppdraget.

8.2.5.3 Dokumentasjon av planlagt motorreinsing og berekraftig energilager

Operatør skal oversende dokumentasjon knytt til motorreinsing og energilager/-system seinast 6 månader etter Kontraktsinngåing. Dokumentasjonen skal omfatte:

- NOx-faktor for forbrenningsmotor (mg NOx motoren slepp ut per kWh drivstoff). Operatør skal etterspørje denne informasjonen frå motorleverandøren. Operatør skal dokumentere motorens utslippsstandard og eventuelle installerte rensesystem for reduksjon av NOx-utslepp.

Dokumentasjon på energilageret skal omfatte:

- Kjemisk samansetting i alle aktuelle batteri i form av ein tabell som viser prosentdel av ulike råstoff i batteriet.
- Informasjon om utvinninga av dei ulike råstoffa som inngår i batteriet: Kor råstoffa kjem frå (resirkulert eller nyutvinning) og – viss mogleg – opphavsland (ved utvinning).
- Plan for å oppretthalde optimal yting og lang levetid for batteri
- Plan for gjenbruk og/eller resirkulering av batteri etter bruk. Om det ikkje er avgjort kva som skal skje med batteria etter bruk, skal Operatør gjere greie for dei aktuelle alternativa, kva for eit alternativ dei per no vurderer som det beste, og grunngje dette med praktiske, økonomiske og tekniske argument.
  Livssyklusanalyse, jf. ISO 14040 og 14044 eller tilsvarande for batteri, inklusive føresetnader for berekningar og scope. Livssyklusanalysen skal berre omfatte batteriet, ikkje heile båten. Det er tilstrekkeleg med éin livssyklusanalyse per batteritype og batterileverandør. Livssyklusanalysen skal minst omfatte utvinning av råvarer, produksjon av battericeller, produksjon av batterisystem, transport, bruk, gjenbruk og endeleg materialgjenvinning eller avhending.
- Operatør skal opplyse estimert klimagassutslepp frå produksjon av batteriet (kg CO_2-ekv. per kWh installert batterikapasitet) dersom slik dokumentasjon er tilgjengeleg frå leverandør.
- Forventa levetid skal dokumenterast ved oppgjeving av tal lade- og utladingssyklusar og forventa restkapasitet ved utløpet av levetida.
- Dersom batteriet er omfatta av krav til batteripass eller tilsvarande dokumentasjon, skal slik dokumentasjon framleggjast så snart ho er tilgjengeleg.

Operatøren skal oppdatere dokumentasjon ved endringar i løpet av driftsførebuinga.

Operatør skal dokumentere faktisk handtering av batteri som vert tekne ut av drift i kontraktsperioden.

8.2.5.4 Dokumentasjon av planlagt energikonsept

Energikonseptet skal dokumenterast 6 månader etter Kontraktsinngåinga, med mindre anna tidspunkt vert avtalt. Operatør skal sikre at all dokumentasjon om energikonseptet inneheld kjelder og forklaringar. For tal som Operatøren sjølv har berekna, skal dokumentasjonen inkludere ei beskriving av dei underliggjande data/informasjon om kjeldene til dei underliggjande data og berekningsmetodar som er nytta. Berekningane skal, som minimum gjerast for eit dimensjonerande driftsdøgn. Dokumentasjonen skal omfatte:

- **Netto og brutto energibehov per rutekilometer:** Beskriving av netto energibehov til framdrift (tilført propell) og andre funksjonar, både som gjennomsnittleg forbruk og avhengig av last og fart. Skildringa skal omfatte alle relevante lastkondisjonar og hastigheiter [knop] for ruteproduksjonen, men det er tilstrekkeleg med tom båt, 50% lasta fartøy og fullasta fartøy med tanke på last (passasjer, bagasje, og anna relevant vekt som samla inngår i maksimal dimensjonerande nyttelast). Det skal også oppges brutto energibehov til framdrift også for dei same punkta som over. På denne måten er det mogleg å kontrollere drivlinjas samla verkningsgrad.
- **Verknadsgradar:** Opplysningar om verknadsgradar i energilager, energioverføring og motor under dei relevante driftsforholda. Det er tilstrekkeleg med gjennomsnittlege verknadsgradar.
- **Energiforbruk:** Planlagt energiforbruk frå energilager om bord for eit dimensjonerande driftsdøgn for kvart av fartøya. Operatør skal dokumentere energibudsjett med tilhøyrande reserve- og tryggleiksmarginar. Det skal gå fram kva energireservar som er lagde til grunn ved normal drift, driftsavvik og bortfall av planlagd lading.
- **Storleik på energilager:** Informasjon om den nominelle kapasiteten ved starten av levetida (BoL – Beginning of Life), forventa dybdeutlading (DoD – Depth of Discharge), samt degraderingsrate og estimert nyttbar kapasitet over levetida.
- **Ladekurver for eventuelle batteri:** For eventuelle batteri skal det leggjast fram ladekurver som viser både opplading og utlading gjennom eit dimensjonerande driftsdøgn, både ved starten av levetida (BoL) og ved forventa levetidsslutt (EoL). Dokumentasjonen skal inkludere diagram og tilhøyrande datatabellar. Operatør skal også beskrive når det eventuelt er behov for å skifte ut batteri undervegs i kontrakten.
- **Energioverføring og lading ved batterielektrisk drift:** For batterielektrisk drift skal det leggast fram dokumentasjon på korleis lading vert integrert i ruteproduksjonen. Det skal også gjevast ei beskriving av tilkoplingsprosedyren, med oversikt over eventuelle nødvendige manuelle handlingar og estimert tidsbruk for tilkopling, ramp-up tid til planlagt effekt, ramp-down tid mot endt ladesesjon og fråkopling. Det skal skildrast planlagt effektiv ladetid, dvs. frå straumoverføring har starta til den har slutta for kvar av ladesesjonane på dimensjonerande driftsdøgn. I tillegg skal grensesnittet mot nett skildrast, med relevant informasjon om spenningsnivå og eventuelle verknadsgradar i overføringa.
- **Fart og fartsprofil**: Dokumentasjonen skal vise fartsprofil per overfart (frå kai til neste kai). Fartsprofil skal vises som diagram og i tabellform. Diagram skal ha fart i knop på y-akse og klokkeslett i x-akse. Det skal dokumenterast kva som er fartøyets planlagde servicefart og toppfart.
- **Tidsbruk per overfart**: Det skal leverast dokumentasjon på tidsbruk på kvar overfart fordelt på tidspostane: a) tid til manøvrering ut frå kai, b) tid til akselerasjon, c) tid i servicefart, d) tid til retardasjon (tidsbruk frå servicefart til oppstart manøvrering), e) tid manøvrering inn til kai og f) liggjetid kai.
- **Vekter**: Dokumentasjon om vekt for fartøy. Ange lettskipsvekt og dødvekt. Ange i tillegg vekt for samla framdriftssystem og vekter for de ulike komponentane i framdriftssystem, for eksempel dieseltank, dieselaggregat, batteri og elektromotor.
- **GA-tegninger fartøy**: GA-tegninger som viser arealbeslag av framdriftssystem. De ulike hovudkomponentane bør være angitt, f.eks. dieselaggregat, elektromotor, batterier og dieseltank.
- **Dimensjonerande driftsdøgn:** Dokumentasjonen skal beskrive føresetnadane for det dimensjonerande driftsdøgnet, inkludert ruteproduksjon, fart, nyttelast om bord (frå passasjerar, bagasje, og anna relevant vekt som inngår, samt klimatiske forhold som sjøtilstand, temperatur, straum- og vindforhold.

- **Sensitivitetsanalyse**: Operatør skal dokumentere korleis energiforbruk og energibehov vert påverka av endringar i fart, last, vindforhold, signifikant bølgjehøgde, straumforhold og temperatur etc.

Operatøren skal oppdatere energikonseptet ved endringar i løpet av driftsførebuinga.

8.2.5.5 Dokumentasjon av gjennomført testing av Hovudfartøy og energiinfrastruktur

Operatør skal gjennomføre og dokumentere testing av Hovudfartøy og energiinfrastruktur som viser at desse har tilstrekkelege eigenskapar for å oppfylle dei driftsmessige krava i kontrakten, herunder bl a gjennomføring av Rutetabellen. Grensesnittet mellom Hovudfartøy og energiinfrastruktur skal testast som eit samla system og dokumenterast å fungere for Oppdraget.

Testinga skal minst omfatte fartøyet si yting ved maks dødvekt og påreknеleg vertilhøve. I testen skal energiforbruk og effektbehov, kapasitet og yting for energilager, ladeeffekt og energioverføring, tilkoplings- og ladetid, samt funksjonen til grensesnittet mellom fartøy og energiinfrastruktur testast. Der det er relevant, skal også tryggleiksfunksjonar og støynivå dokumenterast. For alle testar skal relevante testføresetnader registrerast og dokumenterast, inkludert lasttilstand/deplasement, djupgang og trim, fart, vind, sjøtilstand, straumforhold, bølgehøgde og temperatur, i den grad desse parametrane kan påverke testresultatet.

Testprosedyre: Operatør skal før gjennomføring av testane oversende ein testprosedyre til Oppdragsgjevar. Oppdragsgjevar skal godkjenne testprosedyren på førehand. Testprosedyren skal beskrive kva som skal testast, testføresetnader, lasttilstandar, målepunkt, måleutstyr, registrerte parametrar og kriterium for godkjend test.

Meir spesifikt omhandlar det testing av minimum følgande:

- Fart og effektbehov: Det skal gjennomførast test som dokumenterer fartøyet sin fart og tilhøyrande effektbehov. Testinga skal minst dokumentere oppnådd marsjfart og maksimal kontinuerleg fart ved dimensjonerande forhold. Resultata skal samanliknast med verdiane som er dokumenterte i energikonseptet etter punkt 8.2.5.4.
- Energiforbruk: Det skal gjennomførast test som dokumenterer faktisk brutto energiforbruk per rutekilometer ved representativ rutedrift. Testen skal gjennomførast med dokumentert dødvekt og fart. Testresultata skal sammenliknas med berekna energiforbruk i energikonseptet.
- Energilager: Det skal dokumenterast gjennom testing at energilageret kan levere nødvendig effekt og nyttbar energimengde for den planlagde drifta. Batteriet sin ladetilstand (SoC) før og etter testen skal registrerast, saman med levert og mottatt energimengde.
- Lading og energioverføring: Det skal gjennomførast test av lading under forhold som er representative for planlagd ruteproduksjon. Testen skal dokumentere oppnådd ladeeffekt, overført energimengde, ladetid og eventuelle avgrensinga i ladeeffekt gjennom ladeforløpet. Oppnådd ladeeffekt og overført energi skal sammenliknas med føresetnadene i energikonseptet.
- Tilkopling og grensesnitt mellom fartøy og energiinfrastruktur på kai: Det skal gjennomførast test av komplett tilkoplings- og fråkoplingsprosedyre mellom Hovudfartøy og energiinfrastruktur. Testen skal dokumentere faktisk tidsbruk, nødvendige manuelle handlingar og at kommunikasjon, forriglingar og relevante tryggleiksfunksjonar mellom fartøy og energiinfrastruktur fungerer som føresett.

- Samla driftsprøve: Hovudfartøy og energiinfrastruktur skal testast som eit samla system gjennom eit dimensjonerande driftsdøgn. Testinga skal dokumentere at planlagd segling, opphald ved kai, tilkopling, lading og fråkopling kan gjennomførast innanfor rutetidene og med dei energi- og effektmarginane som er lagde til grunn i energikonseptet.
- Avvik: Eventuelle avvik mellom målte verdiar og føresetnadene eller ytingsverdiane i energikonseptet skal dokumenterast, forklarast og vurderast med omsyn til konsekvensar for fartøyet si yting, energibehov, energireservar, lading og gjennomføring av Ruteproduksjonen.

Resultata frå testane skal samanliknast med dei ytingsverdiane og føresetnadene som er dokumenterte i energikonseptet etter punkt 8.2.5.4 og med øvrige krav i Kontrakten. Eventuelle avvik skal identifiserast og forklarast.

Dokumentasjon skal sendast Oppdragsgjevar innan 12 veker før Oppstartsdato av Ruteproduksjonen.

8.2.5.6 Gebyr og krav ved manglande oversending av testdokumentasjon eller manglande eigenskaper naudsynt for Oppdraget

Dersom heile eller delar av påkravd testdokumentasjon ikkje vert oversendt innan frist fastsatt i punkt 8.2.5.5 kan Oppdragsgjevar ileggje inntil 200 000 kr i gebyr til Operatør. Endeleg beløp skal fastsettast forholdsmessig ut frå kor mykje av dokumentasjonen som er levert innan fristen. Operatør skal deretter gis ny frist til oversending av dokumentasjon på om lag 4 veker. Dersom heile eller delar av dokumentasjonen ikkje vert oversendt Oppdragsgjevar innan ny frist kan Oppdragsgjevar ileggje eit yttarlegare gebyr på inntil kr 300 000.

Dersom Oppdragsgjevar manglar heile eller delar av den påkravd testdokumentasjonen knytt til Hovudfartøy etter ny frist eller oversendt testdokumentasjon viser at Hovudfartøy ikkje har tilstrekkelege eigenskapar for å oppfylle dei driftsmessige krava i kontrakten, herunder gjennomføring av Rutetabellen, pliktar Operatør å iverksette tiltak som skissert i Kontrakten punkt 1.13.6.1. Dersom testar, målingar eller dokumentasjon viser avvik frå klimakrava i kontrakten, skal dette handterast etter føresegnene om klimagebyr. Slike avvik utløyser ikkje plikt til innsetjing av erstatningsfartøy.

8.2.5.7 Ansvar for fartøyspesifikasjon

Operatør har det fulle ansvaret for at fartøy og energiinfrastruktur vert planlagd, spesifisert og utforma med dei naudsynte eigenskapane som er naudsynt for å oppfylle Oppdraget. Oppdragsgjevar sin gjennomgang og mottak av dokumentasjon før og etter testing inneber ikkje at Oppdragsgjevar overtek heile eller delar av dette ansvaret. Oppdragsgjevar sin gjennomgang av dokumentasjonen er å rekne som ei kontroll- og oppfølgingsordning, og fritek ikkje Operatør frå ansvar eller misleghaldsverknader dersom yteevnene likevel viser seg utilstrekkelege, verken i planleggingsfasen, ved testing, eller i den løpande drifta.

8.2.5.8 Ruteinformasjon

Dersom det før oppstart av Rutene er behov for å skifte ut/oppdatere ruteinformasjonen på kaiene, har Operatør ansvar for å skifte ut slik ruteinformasjon til gjeldande utgåve etter dei retningslinjer Oppdragsgjevar fastset.

8.2.5.9 Løyve

Operatør skal seinast seks månader før Oppstartsdato oversende Oppdragsgjevar naudsynt dokumentasjon i samsvar med yrkestransportlova og tilhøyrande forskrift for utferding av ruteløyve.

8.2.5.10 Opplæring

Operatør skal sørge for at mannskap og anna personell kan stille til naudsynt opplæring i forkant av Oppstartsdato. Oppdragsgjevar skal gje varsel i rimelig tid før opplæring finn stad.

8.2.6 Avvik i oppstartsførebuinga

8.2.6.1 Oppdragsgjevars sanksjonar ved avvik

Dersom framdriftsplan ikkje ligg føre innan fastsette frist, kan Oppdragsgjevar ileggje dagbot i samsvar med punkt **Feil! Fant ikke referansekilden.**8. Dersom framdriftsplanen ikkje ligg føre 15 dagar etter fastsette frist, har Oppdragsgjevar også rett til å nytte dei andre misleghalds- og sanksjonsreglane i Kontraktens punkt 1.13 flg.

Dersom Operatør ikkje oppfyller framdriftsplanen, eller dersom det er høg sannsyn for at avvik frå framdriftsplanen vil inntre, herunder etterleving av fastsette fristar, har Oppdragsgjevar rett til å nytte misleghalds- og sanksjonsreglane i Kontrakten punkt 1.13 flg.

8.2.6.2 Varsling ved forseinka oppstart

Dersom Operatør har grunn til å tru at han vil verte forseinka sett i høve fastsette Oppstartsdato, skal Operatør utan ugrunna opphald gje Oppdragsgjevar skriftleg varsel om dette. Dette gjeld uavhengig av om årsaka til forseinka vil skuldast forhold som ligg innanfor Oppdragsgjevars eller Operatørs risiko. Varselet skal angi årsak til forseinka, og så vidt mogeleg angi når og korleis Oppdraget kan gjennomførast. Tilsvarande gjeld dersom det truleg tilkjem ytterlegare forseinking etter at første varsel er gitt.

Ved varsling om forseinka oppstart har Oppdragsgjevar rett til å nytte misleghalds- og sanksjonsreglane i Kontrakten punkt 1.13 flg. Oppdragsgjevar vil sjå på eit tidleg varsel som ein formildande omstende i vurderinga av eventuelle sanksjonar.

8.3 SAMARBEID GJENNOM KONTRAKTSPERIODEN

8.3.1 Faste kontraktsmøter mellom partane

Det kan gjennomførast månadlege kontraktsmøter mellom partane for oppfølging av partanes pliktar i Kontrakten. I møtane skal hovudkontaktperson frå begge partar stille fast, i tillegg til at relevante ressursar frå begge partar stiller etter behov.

Formålet med kontraktsmøta skal mellom anna vere å etablere ei felles forståing av status for kontraktleveransar og ruteproduksjon siste periode, og å identifisere eventuelle kontraktavvik og naudsynte tiltak for handtering av desse. Gjennom slik fast samhandling vil ein leggje til rette for ein god kvalitet i leveransen til kundane.

Innkalling til møte skal skje med minst sju kalenderdagars varsel. Partane skal vere representert på møte med deltakarar som har kompetanse på dei spesifiserte saker som er oppført på dagsordenen. Operatør skal dekkje sine eigne kostnader knytt til møte med Oppdragsgjevar.

Oppdragsgjevar skal skrive referat frå møta. Referatet skal sendast snarast mogeleg etter gjennomført møte til dei andre møtedeltakarane, og til partanes representantar. Eventuelle merknadar til møtereferata skal leverast skriftleg og så raskt som mogeleg. Dersom Oppdragsgjevar ikkje har motteke tilbakemelding innan 5 verkedager, blir møtereferatet rekna som godkjent.

Møtestruktur:

Møte	Føremål	Frekvens	Innhold
Kontraktsmøte	Sikre oppfylling av vilkår i kontrakt Gjennomgang av leveranse/rapportar Gjennomgang av driftsrelaterte saker siden førre driftsmøte	Minst 2-4 møter i året	Leveranse Statistikk Driftsavvik HMT Statistikk
Evalueringsmøte	Evaluere avslutta kontraktsår	Ein gong i året	
Avslutningsmøte	Evaluere kontraktsperioden, inkl. tilstandsrapport for kaiene	Etter endt kontrakt	Tilstandsrapport for kaiene

8.3.2 Ruteplanmøte

Ved større endringar i Ruteproduksjonen kan partane avhalde ruteplanmøte.

8.3.3 Andre samhandlingspunkt mellom partane

Oppdragsgjevar kan ved behov invitere til møte på leiarnivå for diskusjon av strategiske tema knytt til Kontrakten.

8.4 SAMARBEID OG SAMHANDLING VED AVSLUTNING AV OPPDRAGET

Operatør skal hjelpe Oppdragsgjevar i samband med førebuing til inngåing av ny kontrakt om drift av båtrutene som denne kontrakten gjeld, også dersom ny operatør vinn anbodet. Dette inneber å levere den informasjon som er naudsynt i samband med slik førebuing, t.d. driftskostnader på infrastruktur, informasjon relatert til verksemdsoverdraging, og andre data av relevans for ny operatør. Slik hjelp skal ytast utan ekstra godtgjersle.

8.4.1 Verksemdsoverdraging

Tilgang til personalet som omfattast av verksemdsoverdraging:

Operatør skal gje eventuell(e) ny operatør(ar) tilgang til personalet som har takka ja til verksemdsoverdraging i inntil ti (10) timar for å drive opplæring i løpet av dei siste tre (3) månader før Kontraktens utløp. Personalkostnaden dekkast av avtroppande operatør.

8.4.2 Informasjon om innvilga ferie, permisjonar og liknande

Operatøren skal gje eventuell(e) operatør(ar) informasjon om ferie, permisjonar og liknande som Operatøren har innvilga dei tilsette som omfattast av verksemdsoverdraginga. Informasjonen skal gjevast seinast fire (4) månader før Kontraktens utløp. Operatøren skal løpande informere ny operatør om eventuelle løpande endringar som vedkjem dei aktuelle tilsette.

8.4.3 Andre føresegn

8.4.3.1 Profilering

Operatør er ansvarleg for å fjerne Oppdragsgjevars profilering og dekor frå fartøya ved Oppdragets slutt. Kostnad i samband med dette dekkast av Operatør.

8.4.3.2 Tilgang for ny operatør på kaianlegg

Operatør forpliktar seg til å gje eventuelle ny operatør høve til å gjere seg kjent med, undersøke og opphalde seg på kaianlegget minimum seks (6) månader før oppstart av ny kontrakt. Dette omfattar også moglegheit til å kommunisere med personalet.

8.4.3.3 Lemping av Kontraktens krav ved Oppdragets slutt

Oppdragsgjevar vil ikkje nytte sin rett til opplæringsdagar gjort greie for i punkt 2.6.4 det året Kontrakten går ut.

Ved oppfølging av mindre avvik ved fartøy dei siste fire (4) vekene av Oppdraget, tek Oppdragsgjevar atterhald om retten til å nytte skjønn.

9 BONUS

9.1 BONUS FOR AUKE I BILLETTINNTEKTAR

9.1.1 Føremål

Føremålet med bonusordninga er å auke tal reisande på Turar med ledig setekapasitet. Oppdragsgjevar søker å oppnå dette ved å stille krav om at Operatør rettar merksemda mot reiselivsnæringa og gjer tiltak som aukar tal reisande og dermed billettinntektene frå ruta.

9.1.2 Operatørs ansvar og verkemiddel

Operatør har ansvar for å marknadsføre Rutetilbodet mot reiselivsnæringa, både innanlands og utanlands. Sjå punkt 2.12.1.2. knytt til bruk av merkevare ved marknadsføring.

Oppdragsgjevar skal ha eit reservasjonssystem for reservasjon av plass om bord i fartøya. Systemet skal gjere det mogeleg for reisande å førehandsreservere plass på fartøya for å vere garantert plass. Sjå punkt 2.9.3 for meir informasjon og systemet.

9.1.3 Modellen

Bonusmodellen inneheld to trinn:

Trinn 1:

- Dersom faktiske billettinntektar for aktuelt år overstig indeksert nullpunkt for same år, vil Operatør motta bonus tilsvarande 1% av prisjustert nullpunkt
- Dersom faktiske billettinntektar for aktuelt år vert lågare enn indeksert nullpunkt, vil Operatør motta bonus tilsvarande 1% av faktiske billettinntekter frå aktuelt år.

Trinn 2:

- Dersom faktiske billettinntekter aktuelt år overstig indeksert nullpunkt for aktuelt år vil Operatør motta bonus tilsvarande 70% av billettinntektane over indeksert nullpunkt, dvs 70 % av differansen mellom indeksert nullpunkt og faktiske billettinntektar.

Sjå vedlegg 9A Inntektsbonus for korleis bonusutbetalinga vil bli for trinn 1 og trinn 2 basert på faktisk årleg takstendring og volumendring i billettinntektar.

9.1.4 Nullpunkt og indeksering

Nullpunkt for bonusmodellen skal tilsvare faktiske billettinntektar for kalenderåret 2029. Dersom det oppstår særegne situasjonar i 2029 og sannsynet er stort for at dette har påverka inntektstala, skal nullpunktet justerast for dette.

Inntektsnivå 2023, 2024 og 2025:

2023	2024	2025	Prognose 2026
34 MNOK	36 MNOK	40 MNOK	41 MNOK

Oppdragsgjevar tek attarhald om nøyaktigheita på inntektstala pga byter av billettsystem i denne tidsperioden.

Oppdragsgjevar vil i løpet av januar månad kvart år etter Driftsoppstart regulere nullpunktet som skal gjelde for året basert på årleg gjennomsnittleg takstendring for Skyss sine båtruter for aktuelt år. Gjennomsnittleg takstendring per år vert fastsatt av Fylkestinget gjennom årleg budsjettprosess på slutten av kalenderåret året før aktuelt år.

Sjå vedlegg 9A Inntektsbonus for korleis gjennomsnittleg årleg takstendring vil påverke nullpunktet.

For åra 2023-2026 har gjennomsnittleg årleg takstendring vore 4 %.

9.1.5 Utbetaling

Oppdragsgjevar vil berekne bonusoppnåing for avslutta kalenderår i løpet av første kvartal i etterfølgjande kalenderår.