



Drift og vedlikehold av vei

Konkurransesgrunnlag

Kapittel C2 Spesielle kontraktsbestemmelser om vederlag

Versjon	Dato	Endret
1	26. juni 2024	Første utgave

Innhold

1	OVERSIKT	4
1.1	Generelt om vederlaget	4
1.2	Vederlagets elementer	4
2	VEDERLAGSELEMENT: DIREKTE KOSTNADER	5
2.1	Driftsentreprenørens vederlag for direkte kostnader	5
2.2	Driftsentreprenørens personell, maskiner og utstyr	5
2.3	Kostnader ved innkjøp fra kontraktsmedhjelpere	6
2.4	Særskilt om vederlaget for enkelte deler av kontraktsarbeidet	6
3	VEDERLAGSELEMENT: GENERELLE KOSTNADER	7
3.1	Driftsentreprenørens vederlag for generelle kostnader	7
3.2	Nærmere om innholdet i generelle kostnader	7
4	VEDERLAGSELEMENT: FORTJENESTE OG RISIKO - MÅLPRISOPPGJØRET	8
4.1	Oversikt	8
4.2	Avtalt fortjeneste og risiko	8
4.3	Målprisen og justering av målprisen	8
4.4	Gjennomføring av det årlige målprisoppgjøret	9
5	VEDERLAGSELEMENT: BONUS	10
5.1	Generelt	10
5.2	Måloppnåelse – etablering av KPI (Key Performance Indicator)	11
5.3	Oppetid	11
5.4	Trafikksikkerhet	11
6	VEDERLAG FOR BESTILLINGSARBEID	12
6.1	Bestillingsarbeid	12
6.2	Særskilt om skader påført av kjent eller ukjent motorvogn (trafikkskader)	12
7	VEDERLAGET VED UTØVELSE AV OPSJON	12
8	INDEKSREGULERING	13

9	FAKTURERING.....	13
9.1	Krav til innhold i faktura.....	13
9.2	Generelle fakturabetingelser	13
9.3	Fakturering av faktiske direkte kostnader	13
9.4	Fakturering av rundsummer	14
9.5	Motregning	14
9.6	Betaling av vederlaget.....	14
9.7	Merverdiavgift	14
10	OPPDRAGSGIVERS INNOVASJONSFOND.....	14
10.1	Formål	14
10.2	Søknad om innovasjonstilskudd.....	15
10.3	Vederlag og rapportering.....	15

1 OVERSIKT

1.1 Generelt om vederlaget

Driftsentreprenøren kompenseres for kontraktsarbeidet slik det framkommer av dette kapittel C2. Driftsentreprenøren får dekket sine faktiske direkte kostnader etter tilbudte kostrater med tillegg av generelle kostnader angitt som en rundsum i tilbudet.

Partene har en felles målsetning om å oppnå besparelser og kvalitet ved utførelse av kontraktsarbeidet, i partenes felles interesse. Driftsentreprenørens fortjeneste og risiko baseres på en målprismodell som skal bidra til best mulig oppnåelse av kontraktens formål. Driftsentreprenøren kan i tillegg opparbeide seg rett til bonus ved oppnåelse av kontraktens kvalitetsmål.

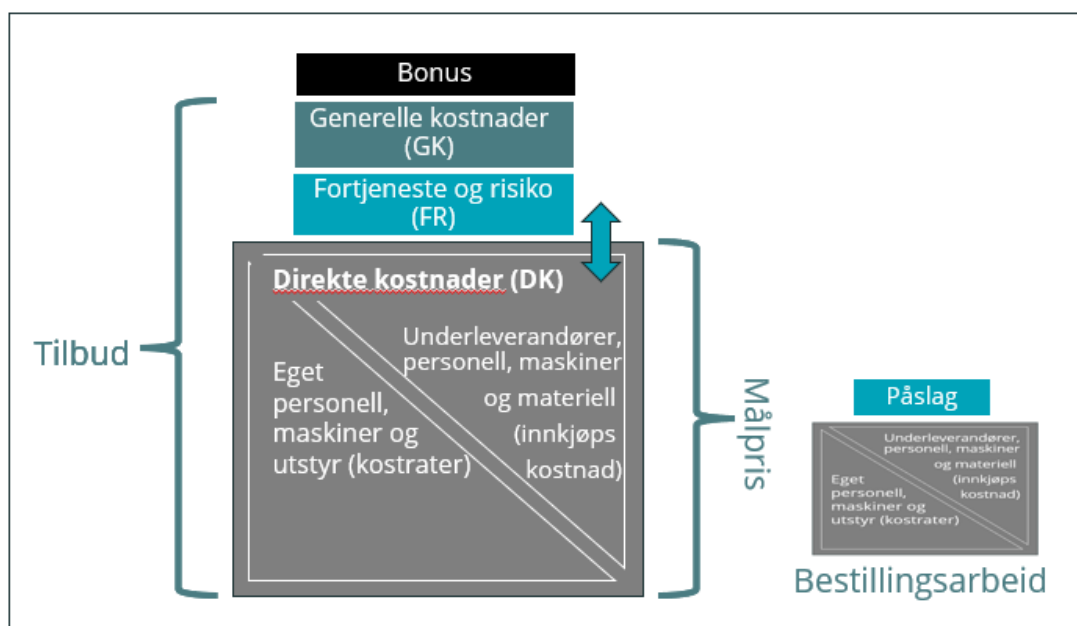
Utførelsen av kontraktsarbeidet og beregning av vederlaget er basert på åpen økonomi («åpen bok») fra driftsentreprenørens side.

1.2 Vederlagets elementer

Vederlaget består av følgende elementer som er nærmere definert i kapittel C1 punkt 2:

1. Direkte kostnader («DK»)
2. Generelle kostnader («GK»)
3. Fortjeneste og risiko («FR»)
4. Bonus

Vederlag for bestillingsarbeid gjøres opp etter særskilte bestemmelser.



Figur 1: Illustrasjon av vederlagets elementer

2 VEDERLAGSELEMENT: DIREKTE KOSTNADER

2.1 Driftsentreprenørens vederlag for direkte kostnader

Driftsentreprenøren har krav på dekning av dokumenterte faktiske direkte kostnader.

Faktiske direkte kostnader beregnes ved bruk av:

- a) kostratene for driftsentreprenørens eget personell, maskiner og utstyr som fremgår av kapittel E3 og dette kapittel C2 punkt 2.2 multiplisert med faktiske utførte time- eller dagsverk, og
- b) dokumentert innkjøpskostnad betalt til kontraktsmedhjelpere eller andre tredjeparter slik det fremgår av punkt 2.3.

Dersom driftsentreprenøren benytter et konsernselskap som kontraktsmedhjelper, skal kostrater som fremgår av bokstav a) benyttes.

2.2 Driftsentreprenørens personell, maskiner og utstyr

Faktisk utførte time- og dagsverk skal beregnes etter følgende hovedregel:

- a) Antall timer for personell skal regnes fra det tidspunkt de mobiliseres for å utføre et operativt arbeid knyttet til kontraktsarbeidet og til vedkommende er demobilisert fra oppgaven eller foreløpig avslutter operasjonen (f.eks. i forbindelse med dagslutt).
- b) Antall timer for maskiner og utstyr skal beregnes ut fra effektive timer fra det tidspunkt maskinen eller utstyret blir mobilisert for et spesifikt operativt arbeid knyttet til kontraktsarbeidet og til utstyret er demobilisert fra oppgaven eller foreløpig avslutter en arbeidsoperasjon (f.eks. i forbindelse med dagslutt). Timene skal avrundes til nærmeste halve time. Tilsvarende gjelder for transport av maskiner og utstyr til og fra mobiliseringsstedet. Samlet transporttid skal ikke medregnes med mer enn 1,5 time. For maskiner og utstyr som det er avtalt dagsrater for, regnes hele dager for de dagene maskinen eller utstyret benyttes og er påkrevd å være mobilisert. Tid hvor maskiner og utstyr er uvirksomme som følge av behov for vedlikehold eller reparasjon, og tid medgått til utførelse av forefallende vedlikehold og reparasjoner, skal ikke medregnes.

Kostrater for personell (timerater fastsatt etter kategori og erfaringsnivå) skal være basert på og inkludere:

- gjennomsnittlig lønnskostnader til gjeldende kategori, herunder direkte lønnskostnader, feriepenger, vakt- og beredskapstillegg, sosiale utgifter og arbeidsgiveravgifter eller tilsvarende avgifter knyttet til personell etter norsk lov for personell som er ansatt hos driftsentreprenøren og som omfattes av driftsentreprenørens organisasjon;
- personalforsikringer; og
- alminnelig verneutstyr og håndverktøy som ikke inngår i generelle kostnader.

Det skal benyttes egne kostrater for personell ved utførelse av overtidsarbeid. Slike kostrater skal inkludere de samme elementene som angitt over, i tillegg til overtidskompensasjon.

Kostrater for maskiner og utstyr (timerater og/eller dagsrater) skal være basert på og inkludere:

- leasingkostnad og/eller alminnelige avskrivninger;

- alminnelige og gjennomsnittlige kostnader til reparasjoner, vedlikehold o.l., inkludert tidsrelaterte kostnader (tid maskinen og utstyret er uvirksom) og kostnader til kjøp av reservedeler, for den bruk maskinen eller utstyret er tiltenkt under kontrakten;
- kostnader forbundet med drivstofforbruk (inkludert elektrisitetsforbruk);
- miljøavgifter o.l. forbundet med bruken av utstyret eller maskinen;
- sertifiserings- og registreringskostnader forbundet med utstyret eller maskinen som påløper i kontraktsperioden;
- forsikringspremie knyttet til særskilte forsikringer for utstyret eller maskinen (dog ikke premier knyttet til alminnelige driftsforsikringer, flåteforsikringer o.l. som skal dekkes av rundsummen for generelle kostnadene).

Kostratene for maskiner og utstyr skal ikke i noe tilfelle utgjøre mer enn 80 % av alminnelig markedspris for leie av tilsvarende maskiner og utstyr (etter at eventuelle operatørkostnader er trukket fra) i den gjeldende geografiske regionen.

Kostratene for personell, maskiner og utstyr skal ikke inneholde påslag for fortjeneste eller risiko, eller kostnadselementer som er særskilt angitt å skulle være del av rundsummene for driftsentreprenørens generelle kostnader. Kostratene for maskiner og utstyr skal ikke ta med seg inndekning for tid og perioder maskiner og utstyr er mobilisert for kontraktsarbeidet, men ikke er mobilisert for et spesifikt operativt arbeid knyttet til kontraktsarbeidet (standbytid). Driftsentreprenørens inndekning av slike kostnader er inkludert i rundsummen for generelle kostnader.

Kostratene for maskiner og utstyr er eksklusiv operatør og annet personell. Operatør og personell dekkes av kostrater for personell i kapittel E3.

Alle kostnadselementer knyttet til driftsentreprenørens timeforbruk av personell, maskiner eller utstyr som ikke er angitt å inngå i kostratene, skal anses medtatt i rundsummene for generelle kostnader eller for fortjeneste og risiko.

2.3 Kostnader ved innkjøp fra kontraktsmedhjelpere

Driftsentreprenørens innkjøpskostnader for materialer anskaffet fra kontraktsmedhjelpere og tjenester utført av kontraktsmedhjelpers personell, skal dokumenteres. Innkjøpskostnader skal beregnes etter fradrag for eventuelle rabatter, volumbonuser og liknende.

2.4 Særskilt om vederlaget for enkelte deler av kontraktsarbeidet

Deler av kontraktsarbeidet er i kapittel D1 angitt å ha en kostnadsbegrensning. Denne utgjør NOK 15 000. Begrensningen innebærer at det kun er kostnader innen kostnadsrammen som skal inngå i målprisen. Kostnader utover NOK 15 000, skal ikke inngå i målprisen.

Dersom kostnadene forventes å overstige NOK 15 000 for et enkelt skadetilfelle, kan driftsentreprenøren varsle oppdragsgiver og kreve at arbeidet behandles etter reglene for bestillingsarbeid.

Vurdering av om kostnadene forventes å overstige NOK 15 000 gjøres samlet selv om en skadehendelse fører til skade på flere objekter eller arbeidsbehov på flere prosesser eller oppgaver.

Tilsvarende gjelder skader eller arbeidsbehov flere steder innenfor hver delstrekning av samme årsak, innenfor en tidsperiode på 24 timer.

3 VEDERLAGELEMENT: GENERELLE KOSTNADER

3.1 Driftsentreprenørens vederlag for generelle kostnader

Driftsentreprenøren har krav på dekning av generelle kostnader. Driftsentreprenørens generelle kostnader knyttet til gjennomføringen av kontrakten fremgår som rundsum i kapittel E3.

Rundsummen for generelle kostnader skal indeksreguleres etter punkt 8 og kan for øvrig kreves justert med 50 % av den tilsvarende prosentvise endringen av målprisen i samsvar med punkt 4.3.

3.2 Nærmere om innholdet i generelle kostnader

Generelle kostnader omfatter, men er ikke begrenset til, følgende kostnadselementer:

- all overordnet selskaps-, prosjekt- og kontraktsadministrasjon og generelle ledelse (inkludert finans, regnskap, HR, HMS- og kvalitetsledelse, juridisk, kommunikasjon, IT, etc.);
- planlegging, innkjøpsledelse, innkjøpslogistikk, dokumentkontroll;
- grunnmobilisering for kontrakten og demobilisering ved utløp av kontrakten, utover de kostnader som skal anses som direkte kostnader i forbindelse med etableringen og demobiliseringen av riggområdet i henhold til kapittel D1;
- periodisk og hendelsesuavhengig rapportering iht. kontrakten;
- systemer (inkludert tekniske og digitale informasjonssystemer, driftssystemer og lisenskostnader knyttet til slike);
- innovasjon, utvikling og oppdatering av rutiner og systemer;
- forsikringskostnader utover kostnader til personellforsikringer og eventuelle maskin- og utstyrsspesifikke forsikringer som inngår i kontratene for personell, maskiner og utstyr;
- garantikostnader og finanskostnader;
- oversettelse;
- opprettholdelse og drift av rigg, kontorer, møbler, møteromsfasiliteter, og liknende;
- generelle kontorkostnader (inkludert kontorutstyr, kopiering, IT utstyr);
- nødvendig sikringsutstyr, slik som skiltmateriell, varslingsutstyr, reguleringsutstyr og beredskapshengere (henger med utstyr, piler, blinklys o.l.);
- uvirksomme tider og perioder (standbytid) for maskiner og utstyr som er mobilisert for kontraktsarbeidet;
- personellkjøretøy og alminnelige tjenestebiler, inkludert drivstoff- og elektrisitetsforbruk og parkering;
- strømaggregater, motorsag, kantklippere, gressklippere og annet mellomstort utstyr;
- reisegodtgjørelser (inkludert forretningsreiser og reiser til og fra arbeidsplassen);
- kost og losji til eget personell;
- telefon- og datakostnader;
- sertifisering av personell og opplærings- og kompetansebygging;
- eventuelle avgifter og skatter (unntatt alminnelig norsk merverdiavgift for varer og tjenester) som ikke inngår i kontratene for personell, utstyr og maskiner; og

- tanker for saltløsning og blandeanlegg for salt.

4 VEDERLAGELEMENT: FORTJENESTE OG RISIKO - MÅLPRISOPPGJØRET

4.1 Oversikt

Partene har avtalt en målprismodell som benyttes for beregning og utbetaling av driftsentreprenørens fortjeneste og risiko. Målprismodellen tar utgangspunkt i en målpris for driftsentreprenørens forventede direkte kostnader, angitt som en årlig målpris for hvert kontraktsår i kontraktsperioden. Målprisen for samtlige kontraktsår utgjør den totale målprisen for kontraktsarbeidet.

Målprisoppgjøret tar utgangspunkt i avvik mellom årlig målpris for direkte kostnader og driftsentreprenørens direkte kostnader etter et driftsår. Slik avregning gjøres årlig. Driftsentreprenørens krav på vederlag for fortjeneste og risiko justeres avhengig av driftsentreprenørens faktiske direkte kostnader. Oppdragsgiver er ansvarlig for gjennomføring av målprisoppgjøret gjennom avregning mot den årlige målprisen og utbetaling av eventuell fortjeneste og risiko.

4.2 Avtalt fortjeneste og risiko

Driftsentreprenørens fortjeneste og risiko knyttet til gjennomføring av kontraktsarbeidet fremgår som en rundsum i kapittel E3. Rundsummen for fortjeneste og risiko inkluderer driftsentreprenørens samlede fortjeneste og risikopåslag knyttet til gjennomføringen av kontrakten i hele kontraktsperioden.

Driftsentreprenøren skal selv identifisere risiko og muligheter (heretter risiko) knyttet til kontraktsarbeidet og sitt ansvar under kontrakten. Dette skal omfatte, men er ikke begrenset til, all risiko relatert til volum, ressurstilgang, skader, estimering (kostrater og effektivitet), riggbehov, utnyttelsesgrad av maskiner og utstyr, garantier, kontraktsmedhjelpere og liknende.

Rundsummen for fortjeneste og risiko skal indeksreguleres etter punkt 8 og kan for øvrig kreves justert tilsvarende prosentvis endringen av målprisen i henhold til punkt 4.3.

4.3 Målprisen og justering av målprisen

Målprisen er fast og kan bare justeres i henhold til bestemmelsene om endringer i kapittel C1 punkt 18 og i dette kapittel C2 punkt 4 og 8.

Driftsentreprenøren har basert sine rundsummer i kapittel E3 på de opplysninger og mengder som oppdragsgiver har oppgitt for de ulike veistrekningene som inngår i kontraktsgjenstanden, annen tilgjengelig informasjon om veistrekningen, klimatiske forhold, lokale forhold med mer, samt driftsentreprenørens erfaringer fra drift og vedlikehold av tilsvarende anlegg.

For strekninger som er idriftsatt har oppdragsgiver angitt et sett med mengder. Disse mengdene fremgår av kapittel D2. Det foreligger ingen uttømmende liste med objekter som inngår i kontraktsgjenstanden. Detaljerte oversikter over objekttyper og mengder finnes i Nasjonal vegdatabank (NVDB vegkart).

Dersom det innen 12 måneder etter oppstart av kontraktsarbeidet blir klart at det faktiske objektvolumet fraviker konkurransegrunnlaget med mer enn 5 % per objekttype, kan hver av partene kreve regulering av målprisen for det avviket som overstiger 5 %, opp eller ned. Dersom partene ikke fremmer krav innen de 12 første måneder av kontraktsperioden, tapes retten til å kreve regulering av målpris på dette grunnlaget.

Endret målpris ved eventuelle avvik som vist til i dette punkt 4.3 skal fastsettes forholdsmessig og på grunnlag av kontraktens priser.

For strekninger som ikke er ferdig bygd finnes det ikke detaljert oversikt over objektmengder. Partene enige om at de angitte hovedmengdene i kapittel D2 er tilstrekkelige for å kunne estimere en målpris innenfor en akseptabel risikomargin.

Dersom det faktiske oppstartstidspunktet for noen delstrekninger blir tidligere eller senere, skal den årlige målprisen justeres slik:

- Ved endringer i kontraktsperioden frem eller tilbake i tid, skal den årlige målprisen justeres opp eller ned med en sum tilsvarende den gjennomsnittlige målprisen per uke som gjelder for den aktuelle veistrekningen i veistrekningens første hele kontraktsår. Justeringen skal hensynta om endringer i idriftsettelsestidspunktet påvirker lengden av vinterdrift i det aktuelle året. Alle påbegynte uker skal telles med.

4.4 Gjennomføring av det årlige målprisoppgjøret

Driftsentreprenørens fortjeneste og risiko beregnes i utgangspunktet på følgende måte:

$$\underline{\text{Tilbudt fortjeneste og risiko} + (\text{tilbudt årlig målpris} - \text{faktiske direkte kostnader}) \times 50 \%}$$

Mindreforbruk

Ved mindreforbruk har driftsentreprenøren krav på økt fortjeneste og risiko, oppad begrenset til 120 % av tilbudt fortjeneste og risiko i de to første kontraktsårene, og 150 % de påfølgende kontraktsårene. Overskytende del av mindreforbruket utover disse grensene overføres til påfølgende kontraktsår og inngår i påfølgende års faktiske direkte kostnader. Overskytende del av mindreforbruket skal beregnes som følger:

$$\underline{\text{To første år: } (\text{tilbudt årlig målpris} - \text{faktiske direkte kostnader}) - (\text{tilbudt fortjeneste og risiko} \times 20\% / 50\%)}$$

$$\underline{\text{Øvrige år: } (\text{tilbudt årlig målpris} - \text{faktiske direkte kostnader}) - (\text{tilbudt fortjeneste og risiko} \times 50\% / 50\%)}$$

I siste kontraktsår foretas et endelig målprisoppgjør. Driftsentreprenøren har da rett til å få utbetalt 20 % av det mindreforbruk som ellers ville blitt overført til påfølgende kontraktsår.

Merforbruk

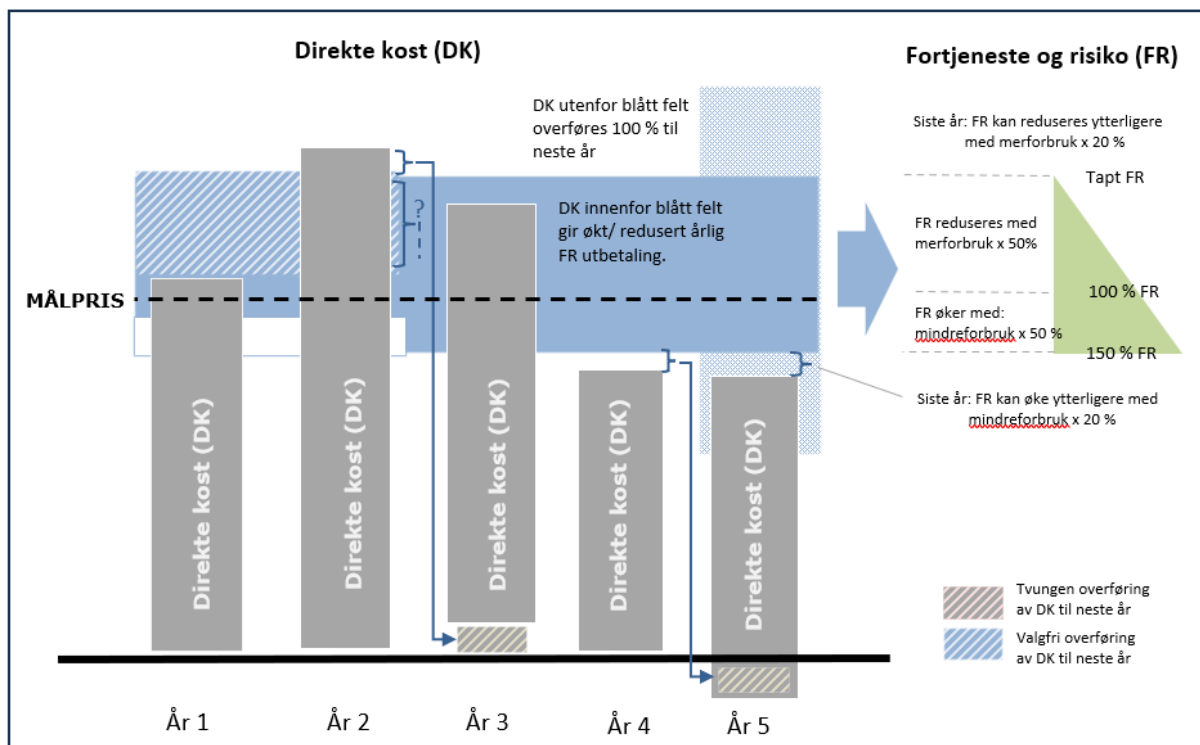
Ved merforbruk vil driftsentreprenøren få redusert fortjeneste og risiko, inntil hele rundsummen for fortjeneste og risiko er tapt. Merforbruket utover dette overføres til påfølgende kontraktsår og inngår

i påfølgende års faktiske direkte kostnader. Overskytende del av merforbruket skal beregnes som følger:

$$(\text{tilbudt årlig målpris} - \text{faktiske direkte kostnader}) + (\text{tilbudt fortjeneste og risiko} / 50\%)$$

Dersom merforbruket medfører mer enn 20 % redusert fortjeneste og risiko, kan driftsentreprenøren i de to første kontraktsårene velge å overføre overskytende merforbruk til påfølgende kontraktsår. Driftsentreprenørens adgang til å overføre merforbruk er likevel oppad begrenset slik at total overføring ikke utgjør mer enn 20 % av målpris i påfølgende kontraktsår.

I siste kontraktsår reduseres driftsentreprenørens vederlag med 20 % av det merforbruket som ellers ville blitt overført til påfølgende kontraktsår.



Figur 2 – Illustrasjon av målprisoppgjøret

5 VEDERLAGELEMENT: BONUS

5.1 Generelt

Bonus skal gi økonomisk insentiv for driftsentreprenøren til å bidra til å realisere oppdragsgivers overordnede mål for kontraktsarbeidet. Maksimal bonus over kontraktsperioden ved full måloppnåelse, utgjør NOK 8 000 000. Det kan gjøres trekk i bonus som følge av forhold som driftsentreprenøren kan holdes ansvarlig for.

5.2 Måloppnåelse – etablering av KPI (Key Performance Indicator)

Måloppnåelse er bestemmende for i hvilken grad driftsentrepreneur har rett på utbetaling av bonus.

Driftsentrepreneur og oppdragsgiver skal i oppstartsmøter fastsette fordeling av bonus per kontraktsår.

5.3 Oppetid

Driftsentrepreneur vil få bonus tilsvarende 65 % av bonuspotten for det enkelte kontraktsår hvis samtlige veistrekninger har full oppetid, i samsvar med kontraktens overordnede mål om oppetid. Utgangspunktet for modellen for oppetid på vei er at veistrekningene er tilgjengelig for trafikk uten hindringer («full oppetid») og med et akseptabelt sikkerhetsnivå.

Veistrekningene regnes som å ha full oppetid når:

- a) alle kjørefelt er åpne for trafikk, uten nedsatt hastighet, og
- b) myndighetene finner veien sikkerhetsmessig forsvarlig for den bruk den er tiltenkt.

Driftsentrepreneurs rett til bonus per kontraktsår reduseres basert på tapt trafikantnytte:

Tapt trafikantnytte = antall kjøretøy (1) x km vei hvor trafikanten påvirkes (2) x enhetspris (3)

- (1) Antall kjøretøy er summen av alle kjøretøy som er berørt av den reduserte oppetiden.
- (2) Kilometer vei hvor trafikanten påvirkes defineres som avstanden fra skilt med nedsatt hastighet til punktet der normal hastighet er gjenopprettet.
- (3) Enhetspris er differensiert etter ulike grader av redusert tilgjengelighet:
 - Redusert fart med < 40 km/t = NOK 2,0 pr kjøretøy / km
 - Ett felt stengt eller fart redusert med > 40 km/t = NOK 4,0 pr kjøretøy / km
 - Trafikk omdirigert til annet veinett = NOK 6,0 pr kjøretøy / km
 - Full stopp* og venting (begge felt i en retning) = NOK 4,0 pr kjøretøy / km

*) Ved full stopp beregnes 1 minutt full stopp som 1 km.

Trekk i bonus skal ikke gjøres før verdien av tapt trafikantnytte overstiger et fribeløp på NOK 15 000 per kilometer motorvei i dagen (uavhengig av antall felt eller om begge retninger ligger parallelt) og tilsvarende NOK 120 000 per km tunnel (2 løp). Fribelet er satt for å ta hensyn til tapt trafikantnytte ved trafikkhendelser som bilberging, trafikkulykker og liknende eller gjennom eventuelle bestillingsarbeider i henhold til punkt 6 ovenfor.

Tapt trafikantnytte skal registreres uavhengig av hvem som har ansvaret for og hva som er årsaken til nedsatt oppetid på veien.

5.4 Trafikksikkerhet

Driftsentrepreneur vil få bonus tilsvarende 35 % av bonuspotten for det enkelte kontraktsår for ivaretagelse av kontraktens overordnede mål til trafikksikkerhet.

Driftsentrepreneur og oppdragsgiver skal i oppstartsmøter etablere bonusmål og KPI.

Driftsentreprenørens rett til bonus per kontraktsår skal reduseres dersom kontraktsarbeid utføres uten at arbeidsvarslingsplaner er fulgt, med mindre dette følger av en konkret risikovurdering. Ved H1 skade bortfaller bonusen.

Manglende rapportering eller feilrapportering av avvik anses som tre ganger avvik.

6 VEDERLAG FOR BESTILLINGSARBEID

6.1 Bestillingsarbeid

Oppdragsgiver har forutsatt at en del av kontraktsarbeidet skal utføres av driftsentreprenøren som bestillingsarbeid. Bestillingsarbeid skal behandles etter reglene om endring i kapittel C1 punkt 18, og skal gjøres opp etter reglene for direkte kostnader i dette kapittel C2 punkt 2.

Oppdragsgiver har rett til å be driftsentreprenøren om å utarbeide et teknisk og økonomisk grunnlag for gjennomføring av bestillingsarbeidet innen rimelig tid og før arbeidets oppstart.

Driftsentreprenøren gis et påslag på 10 % på direkte kostnader for bestillingsarbeidet til dekning av generelle kostnader og fortjeneste og risiko. Påslaget utgjør 5 % for bestillingsarbeid med utvikling av driftsplasser.

6.2 Særskilt om skader påført av kjent eller ukjent motorvogn (trafikkskader)

Oppdragsgiver bærer ansvar for kostnader til utbedring av skade på kontraktsgjenstanden som er påført av kjent eller ukjent motorvogn.

Driftsentreprenøren har krav på dekning av kostnader i forbindelse med trafikkskader, og vederlaget beregnes på samme måte som ved bestillingsarbeid som angitt i punkt 6.1.

Driftsentreprenør skal på vegne av oppdragsgiver søke dekket kostnader til utbedring av trafikkskade etter dette punkt 6.2 hos skadevolders forsikringsselskap eller Trafikkforsikringsforeningen i henhold til kapittel C1 punkt 10. Trafikkskader har egne faktureringsrutiner mot forsikringsselskap og oppdragsgiver.

7 VEDERLAGET VED UTØVELSE AV OPSJON

Ved utøvelse av opsjonen(e) for forlengelse av kontraktens varighet etter kapittel C0, skal gjennomsnittet av rundsummene og målprisen for de tre siste hele kontraktsårene forut for det året opsjonen må gjøres gjeldende, legges til grunn som gjeldende for vederlaget for opsjonsåret.

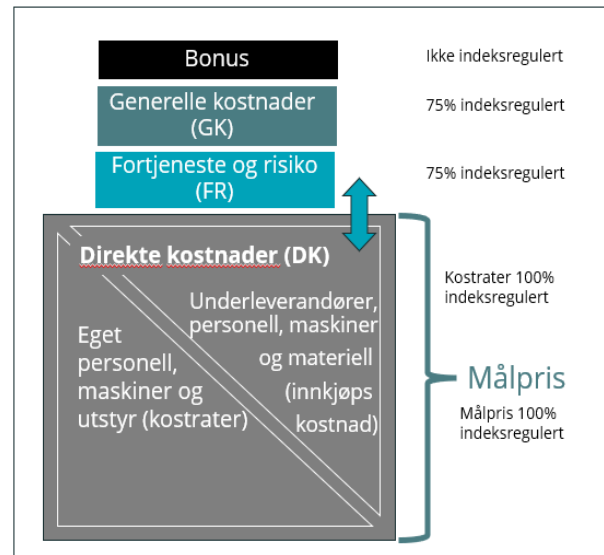
Om en veistrekning ikke har vært i drift i tre hele kontraktsår skal vederlaget for opsjonsperioden beregnes med utgangspunkt i relevante rundsummer og målpris i den perioden strekningen har vært i drift, med eventuell korrigerende for sesongvariasjoner. Summene og prisene skal indeksreguleres etter punkt 8.

8 INDEKSREGULERING

Indeksregulering av kontraktsarbeidet skjer i henhold til NS 3405 Bestemmelser om regulering av kontraktssum for bygg og anlegg på grunn av endringer i lønninger, priser, sosiale utgifter m.v., - punkt 4.1 totalindeksmetoden. Statistisk sentralbyrås tabell 08663 «Kostnadsindeks for drift og vedlikehold av vegger. Drift og vedlikehold av vegger i alt» skal benyttes.

Indeksregulering skjer med et kvartal som avregningsperiode og på følgende måte:

- Kostratene for eget personell, maskiner og utstyr indeksreguleres fullt ut. Indeksregulerte kostrater benyttes ved fakturering og beregnes med utgangspunkt i siste kjente indeks (foregående kvartal).
- Rundsummer for generelle kostnader og rundsummer for fortjeneste og risiko skal indeksreguleres med 75 %.
- Målprisen indeksreguleres i forbindelse med målprisoppjøret. Som grunnlag for indeksreguleringen periodiseres målpris med samme kvartalsvise prosentfordeling som påløpte faktiske direkte kostnader.



9 FAKTURERING

9.1 Krav til innhold i faktura

Driftsentreprenørens fakturaer skal utstedes som EHF-faktura og minimum oppfylle kravene i bokføringsforskriften delkapittel 5.1, samt oppfylle oppdragsgivers øvrige krav til innhold og merking, og krav til forhåndsaksept av fakturagrunnlag. Merverdiavgift skal spesifiseres i fakturaene.

9.2 Generelle fakturabetingelser

Fakturering skal skje etterskuddsvis og månedlig. Siste søndag i hver kalendermåned er sluttdato for innhenting av dokumentasjon knyttet til gjeldende faktura. Faktura skal ha fakturadato siste dag i den gjeldende måneden og en betalingsfrist på 40 dager.

De enkelte veistrekningene skal faktureres separat.

9.3 Fakturering av faktiske direkte kostnader

Faktura for faktiske direkte kostnader skal dokumenteres med kopi av mottatt faktura fra kontraktsmedhjelpere og andre. Det skal vedlegges kopi av timelister for personell og utstyr.

Driftsentreprenøren skal på forespørsel fra oppdragsgiver dokumentere utført betaling til kontraktsmedhjelpere.

9.4 Fakturering av rundsummer

Rundsummer faktureres i henhold til omforent betalingsplan. Driftsentreprenøren skal i løpet av kontraktsåret likevel ikke kunne fakturere mer enn 75 % av de samlede rundsummene for generelle kostnader og for fortjeneste og risiko som gjelder for det enkelte kontraktsår.

Innestående del utgjør 25 % av de samlede rundsummene for det aktuelle kontraktsåret og skal faktureres og forfalle til betaling ved det årlige målprisoppjøret.

9.5 Motregning

Oppdragsgiver har rett til å motregne i den utstrekning dette er tillat etter gjeldende rett.

9.6 Betaling av vederlaget

Tilfredsstiller fakturaen etter oppdragsgivers vurdering kravene i punktene ovenfor, skal oppdragsgiver betale driftsentreprenøren innen fakturaens forfallsdato.

Tilfredsstiller fakturaen ikke kontraktens krav, skal oppdragsgiver utbetale eventuelt uomtvistet beløp og senest innen fakturaens forfallsdato begrunne hvorfor kravene ikke er oppfylt.

Driftsentreprenøren har rett til forsinkelsesrenter etter forsinkelsesrenteloven med mindre forsinkelsen skyldes manglende fakturadokumentasjon fra driftsentreprenørens side eller at oppdragsgiver har rett til å stanse utbetaling av vederlaget og oppdragsgiver har meddelt driftsentreprenøren dette senest ved forfall.

9.7 Merverdiavgift

Alle priser skal være eksklusiv merverdiavgift.

10 OPPDRAGSGIVERS INNOVASJONSFOND

10.1 Formål

Oppdragsgiver har avsatt midler i et innovasjonsfond for å bidra til innovasjon i kontraktsarbeidet. Driftsentreprenøren kan søke om midler fra fondet til innovasjonsprosjekter.

Innovasjon kan gjelde endringer og forbedringer i prosesser og systemer for tilstandsmonitorering og -registrering, slik at kontraktsarbeidet i større grad tar utgangspunkt i tilstand, eller knytter seg til endringer og forbedringer i maskiner og utstyr. Innovasjon kan gjelde forhold som må implementeres av oppdragsgiver eller driftsentreprenøren. Innovasjonsprosjektet kan gjelde forhold som vil gi nytte med relativt umiddelbar virkning eller på lengre sikt i kontraktsgjenstandens levetid.

Det regnes ikke som innovasjon at driftsentreprenøren implementerer løpende tiltak og forbedringer i sin organisering av kontraktsarbeidet og som typisk forventes å gi umiddelbar kostnads- eller effektivitetsgevinst. Denne type tiltak og forbedringer er en del av driftsentreprenørens alminnelige ansvar og er insentivert gjennom driftsentreprenørens vederlag ved mindreforbruk.

Driftsentreprenøren utfordres spesielt til å fremme søknader knyttet til løsninger og forbedringer som vil gi positive effekter for klima og ytre miljø.

Der implementeringen av innovasjoner krever at det gjøres en endring i kontraktsarbeidet eller driftsentreprenørens øvrige forpliktelser etter avtalen, gjelder kapittel C1 punkt 18.

Driftsentreprenøren kan motta innovasjonstilskudd på inntil NOK 1 500 000 per prosjekt. Samlet utbetaling fra oppdragsgivers innovasjonsfond kan ikke overstige NOK 7 500 000 over kontraktens varighet.

10.2 Søknad om innovasjonstilskudd

Søknaden skal inneholde en prosjektplan med en beskrivelse av prosjektet, budsjett, forventet resultat og merverdi for oppdragsgiver, risikovurdering og tidsplan.

Oppdragsgiver beslutter om søknaden skal innvilges, og hvilket innovasjonstilskudd som driftsentreprenøren skal innvilges.

10.3 Vederlag og rapportering

Innovasjonstilskudd skal benyttes i samsvar med søknad. Tilskuddet betales etter medgåtte kostnader uten påslag for fortjeneste og risiko eller generelle kostnader.

Driftsentreprenøren skal fremlegge rapport over kostnader og måloppnåelse ved avslutningen av hvert kontraktsår og ved innovasjonsprosjektets avslutning.