

UiO : **Det juridiske fakultet**

# Vederlagsjustering etter standardiserte rigg- og driftsformler

Kandidatnummer: 673

Leveringsfrist: 25.11.2021

Antall ord: 17764



# Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>INNLEDNING.....</b>	<b>1</b>
1.1	Tema og problemstilling .....	1
1.2	Rettskildebilde .....	2
1.3	Terminologi.....	3
1.4	Utvalgte rigg- og driftsklausuler .....	3
1.5	Avgrensning .....	4
1.6	Videre fremstilling .....	5
<b>2</b>	<b>VEDERLAGSFORMATER I ENTREPRISEKONTRAKTER .....</b>	<b>6</b>
2.1	Vederlagsformatets betydning for vederlagsjustering .....	6
2.2	Regningsarbeider .....	6
2.3	Enhetspriser.....	7
2.4	Fastprisformater .....	9
2.5	Indeksregulering.....	9
2.6	Oppsummering .....	10
<b>3</b>	<b>REGULERINGEN AV RIGG- OG DRIFSTYTELSER I ENTREPRISEKONTRAKTER .....</b>	<b>11</b>
3.1	Hva er rigg og drift?.....	11
3.2	Opprigging og nedrigging.....	12
3.3	Spesialrigg.....	13
3.4	Drift.....	13
3.5	Rettslig plassering av rigg- og driftsklausuler .....	14
3.6	Krav på vederlagsjustering som følge av økte rigg- og driftskostnader uten bruk av standardiserte rigg- og driftsformler .....	15
<b>4</b>	<b>RETTSLIGE UTGANGSPUNKTER VED TOLKNINGEN AV RIGG- OG DRIFTSKLAUSULER .....</b>	<b>17</b>
4.1	Prinsippet om objektiv tolkning.....	17
4.2	Formål- og systembetragtninger .....	18
4.3	«Klarhetsregelen» i entrepriseretten .....	18
<b>5</b>	<b>FORSINKELSE SOM SKYLDES FORHOLD PÅ BYGGHERRENS SIDE: TIDSRIGG.....</b>	<b>19</b>
5.1	Innledning .....	19
5.2	Introduksjon av utvalgte tidsriggklausuler.....	21

5.3	Tidsriggklausulenes anvendelsesområde .....	24
5.4	Hvilke krav kan gjøres gjeldende etter tidsriggklausulene? .....	25
5.5	Byggherreforsinkelse som ikke påvirker en frist .....	29
5.6	Oppsummering.....	31
<b>6</b>	<b>ØKT ARBEIDSVOLUM: VOLUMRIGG .....</b>	<b>32</b>
6.1	Innledning .....	32
6.2	Introduksjon av volumriggklausulene.....	33
6.3	Hvordan skal kompensasjonen beregnes?.....	36
6.3.1	Innledning .....	36
6.3.2	Kontrakter med enhetspriser.....	37
6.3.3	Kontrakter med regningsarbeider .....	38
6.3.4	Endrings- og tilleggsarbeid basert på pristilbud .....	40
6.3.5	Kan andre krav inntas i sluttvederlaget?.....	41
6.3.6	Oppsummering .....	43
6.4	Kan volumriggklausulene anvendes ved krav i forlenget byggetid? .....	43
6.4.1	Innledning .....	43
6.4.2	Tilfeller hvor kontrakten ikke inneholder egen tidsriggklausul .....	44
6.4.3	Kontrakter som har en egen tidsriggklausul .....	47
<b>7</b>	<b>KONKLUSJON.....</b>	<b>50</b>
	<b>LITTERATURLISTE.....</b>	<b>52</b>
<b>8</b>	<b>VEDLEGG A: BANE NORS VEDERLAGSJUSTERING FOR RIGG OG DRIFT .....</b>	<b>54</b>
<b>9</b>	<b>VEDLEGG B: STATSBYGGS VEDERLAGSJUSTERING AV RIGG OG DRIFT .....</b>	<b>56</b>
<b>10</b>	<b>VEDLEGG C: STATENS VEGVESENS VEDERLAGSJUSTERING AV RIGG OG DRIFT .....</b>	<b>58</b>

# 1 Innledning

## 1.1 Tema og problemstilling

Det som er særegent i entreprisekontrakter, og som skiller entreprisekontrakter fra mange type kontrakter er kontraktsforholdets dynamiske karakter. Ettersom kontraktene ofte strekker seg over lang tid, kan krav og behov forbundet med arbeidet endre seg. Dette er blant annet bakgrunnen for byggherrens adgang til å pålegge entreprenøren endrings- og tilleggsarbeider i entrepriseforhold. Entreprenørens interesse ligger i å få en kompensasjon for de merkostnadene som han blir påført.<sup>1</sup> Det grunnleggende vilkåret for at entreprenøren kan fremsette krav på vederlagsjustering, er at den kostnadmessige forstyrrelsen kan henføres til byggherrens risikofære.

Kostnader forbundet med rigg- og driftsyntelser utgjør ofte en stor del av kostnadspostene i entreprisekontrakter. Disse kostnadene inngår gjerne i krav på vederlagsjustering. I nesten alle sluttoppgjør for entreprisearbeider kreves det vederlagsjustering som følge av endring- og/eller tilleggsarbeider. Begrepene «rigg» og «drift» betegner typisk ytelse som er forbundet med midlertidige installasjoner på byggeplassen og administrasjon.<sup>2</sup> Byggherrens adgang til å pålegge entreprenøren endrings- og/eller tilleggsarbeider fører ofte til at rigg- og driftsyntelser må utvides eller opprettholdes lengre enn forutsatt på kontraktstidspunktet, og dette påfører entreprenøren merkostnader. Kompensasjon for økning av kostnader forbundet med rigg- og driftsyntelser er et vanskelig tema i praksis, og er ofte omtvistet mellom kontraktspartene.

Rigg- og driftsyntelser er ofte priset som rundsum i entreprisekontrakter.<sup>3</sup> Det innebærer blant annet at det ved valg av vederlagsformat ikke er tatt høyde for merkostnader i forbindelse med merutgifter som kan påløpe som følge av forhold byggherren har risikoen for. Etter alminnelige entrepriserettslige regler er det likevel adgang til at entreprenøren kan kreve kompensasjon for slike merkostnader.<sup>4</sup> Etter standardene har entreprenøren krav på å få justert vederlaget slik at entreprenørens reelle og dokumenterte merkostnader i forbindelse med rigg- og driftsyntelser dekkes.

For entreprenøren kan det være særlig utfordrende å dokumentere hvilke merkostnader han har hatt i forbindelse med rigg og drift, spesielt dersom rigg- og driftsyntelsene er priset som rundsum. For å avhjelpe dette, og unngå kompliserte rettstvister, inntar byggherren ofte egne

---

<sup>1</sup> Hagstrøm (2014) s. 281-282.

<sup>2</sup> Innholdet i ytelsene behandles under punkt 3.

<sup>3</sup> Med begrepet «rundsum» menes det at det er gitt fastpris for ytelsene.

<sup>4</sup> Dette følger av en rekke standarder, se for eksempel NS 8405 punkt 25.3. Arvesen (2014) s. 273.

standardiserte rigg- og driftsklausuler med formelberegning i kontraktene. Slike klausuler gir entreprenøren en rett på vederlagsjustering i forbindelse med økte rigg- og driftskostnader, uten at det stilles dokumentasjonskrav.<sup>5</sup> Denne oppgaven behandler problemstillinger som oppstår ved anvendelse av standardiserte formelklausuler for rigg- og driftsyntelser. Temaet i oppgaven er vederlagsjustering etter standardiserte rigg- og driftsklausuler.

Temaet er valgt på bakgrunn av at vederlagsjustering for rigg- og driftsyntelser ofte er omtvistet. Ikke sjeldent oppstår det tolknings spørsmål om hvordan rigg- og driftsklausulene skal tolkes og anvendes. Et særlig viktig spørsmål er hvilke poster som kan tas med i beregningen av vederlagsjusteringen.

Det er også aktuelt å se nærmere på problemstillingene som reiser seg, ettersom krav på vederlagsjustering ved økte rigg- og driftskostnader ikke har fått særlig plass i juridisk litteratur. Av rettspraksisen som foreligger, og etter uttalelser fra Byggebransjens Faglige Juridiske Råd, er det ingen tvil om at temaet ofte er omtvistet. Dette aktualiserer problemstillingene og skaper et behov for å gi en sammenfattet oversikt over problemstillingene som kan oppstå, og hvordan disse kan løses.

## 1.2 Rettskildebilde

Entrepriseretten er ikke et lovfestet rettsområde, med mindre det gjelder oppføring av bolig eller fritidshus ved forbrukerentreprise.<sup>6</sup> For næringsentreprise har det vært en tradisjon for selvregulering gjennom standardiserte kontrakter. Ettersom det ikke finnes en «entrepriselov», beror mye av regelfastsettelsen på standardkontrakter utarbeidet av Standard Norge. Standardene er utarbeidet av representanter fra både byggherre- og entreprenørsiden. Den mest brukte standarden er NS 8405. NS 8405 er dermed en sentral del av rettskildematerialet, og vil være aktuell å bruke hvor det er nødvendig å vise til standardiserte regler.

Utover manglende lovgivning finnes det sparsom rettspraksis, spesielt fra Høyesterett, sammenlignet med andre formuerettslige rettsområder. Dette skyldes at det i standardkontraktene tradisjonelt har vært inntatt klausuler om voldgift som tvisteløsningsmekanisme. Det har ført til at de alminnelige domstolene sjeldent har tatt stilling til entrepriserettslige spørsmål. Underrettspraksis kan tillegges vekt, særlig på områder hvor det ikke foreligger praksis fra Høyesterett. Oppgaven inneholder derfor en rekke avgjørelser fra underrettspraksis.

---

<sup>5</sup> Marthinussen (2010) s. 373-374.

<sup>6</sup> Forbrukerentreprise er regulert i Lov om avtaler med forbruker om oppføring av ny bustad m.m, lov av 13. juni 1997 nr.43

Uttalelser fra Byggebransjens Faglige Juridiske Råd (BFJR) kan være veiledende ved fastsettelsen av innholdet, og tolkningen av entrepriserettslige spørsmål. BFJR fungerer som et tvisteløsningsorgan for bygge- og anleggsnæringen i Norge. Uttalelsenes rettskildeværdi er isolert sett ikke særlig stor. Likevel kan det argumenteres for at uttalelsene skal tillegges vekt ettersom de er gitt av fagpersoner og jurister/advokater, som arbeider med entrepriserett.

Det foreligger begrenset juridisk litteratur vedrørende oppgavens tema. Ettersom vederlagsjustering etter standardiserte rigg- og driftsformler er tilknyttet andre entrepriserettslige temaer, herunder valg av vederlagsmodeller og vederlagsjustering etter standardkontraktene, vil det benyttes juridisk litteratur på disse rettsområdene dersom det er aktuelt.

### **1.3 Terminologi**

På entrepriserettens område opereres det med en rekke risikobegreper som er bredt anlagt. Begrepet «risiko» ha blitt brukt i standardkontraktene uten at det fremkommer hva begrepet presist peker på. Særlig relevant i denne oppgaven er bruken av begrepet «byggherrerisiko». Begrepet er hovedsakelig ment å beskrive noen grunnleggende linjer i entrepriserettens systematikk. Et grunnleggende prinsipp i entrepriseretten er at risikofordelingen mellom kontraktspartene følger av funksjonsfordelingen som er fastsatt i kontrakten. Utgangspunktet er at hver av partene bærer risikoen for egen ytelse, og i praksis vil en tolkning av funksjonsfordelingen i kontrakten være avgjørende.

Hvilken part som skal pålegges risikoen har betydning for spørsmålet om entreprenørens krav på vederlagsjustering. Dersom entreprenøren eksempelvis møter på uforutsette grunnforhold, kan dette påvirke kostnadene entreprenøren blir påført. Hvis det kan konstateres at byggherren har risikoen for grunnforholdene, vil entreprenøren kunne kreve vederlagsjustering. At entreprenøren kan kreve «vederlagsjustering» innebærer at entreprenøren kan få det avtalte vederlaget justert som følge av merkostnader han har blitt påført, og som skyldes forhold byggherren har risikoen for. I oppgaven brukes «byggherrerisiko» på en slik måte at det forutsetter at risikospørsmålet er avklart.

### **1.4 Utvalgte rigg- og driftsklausuler**

Standardkontraktene inneholder ikke egne rigg- og driftsklausuler, og det er overlatt til kontraktspartene å avtale eventuelle formelklausuler for beregningen av vederlagsjustering.<sup>7</sup> I praksis er det vanlig at det ved større byggeprosjekter brukes kontrakter som inneholder

---

<sup>7</sup> Muligheten for å avtale egne regler for vederlagsjustering følger av ordlyden i NS 8405 punkt 25.3 andre ledd bokstav a, siste setning.

standardiserte rigg- og driftsklausuler som gir en automatisk rett på vederlagsjustering. For å kunne fastlegge det nærmere innholdet i slike klausuler har jeg tatt et utvalg av klausuler som oppgaven skal basere seg på. Utvalget består av rigg- og driftsklausuler fra tre statlige byggherrer: Bane NOR, Statsbygg, og Statens Vegvesen.

Klausulene er valgt på bakgrunn av at de benyttes i kontraktene til de største byggherrene i Norge, og er derfor hyppigst brukt ved bygg- og anleggsarbeider. De nevnte aktørene er også byggherrer i den rettspraksisen som foreligger og det faller derfor naturlig å velge klausuler hvor det foreligger slik rettspraksis.

De utvalgte rigg- og driftsklausulene er ulike på en rekke punkter. Likevel reiser det seg en rekke spørsmål som er felles for alle klausulene, og som aktualiseres uavhengig av hvilken klausul man tolker. Det er også interessant å se nærmere på hvilken løsning de ulike aktørene benytter for å forenkle krav om vederlagsjustering.

Det er imidlertid viktig å bemerke at klausulene kan variere fra kontrakt til kontrakt, og tilpasses etter behov. Utvalget består derfor nødvendigvis ikke av de någjeldende reguleringene. Hensikten med utvalget er å illustrere ulike modeller for formelregulering, og de ulike løsningene byggherrene velger.

## **1.5 Avgrensning**

Oppgaven er avgrenset til å omhandle næringsentreprise i Norge. Oppgaven avgrenses med behandling av krav på vederlagsjustering som reiser seg innen forbrukerentreprise.

I tillegg avgrenses oppgaven med nærmere behandling av andre vilkår som må oppfylles før krav på vederlagsjustering for økte rigg- og driftskostnader kan kreves. Med dette siktes det til vilkår som for eksempel at det må foreligge berettiget krav på fristforlengelse ved forsinkelse.<sup>8</sup> Nevnte problemstilling vil ikke behandles nærmere i oppgaven og det forutsettes at nevnte, og tilsvarende andre vilkår, er oppfylt. Det forutsettes også at rigg- og driftsklausulene som er tatt med i oppgaven inngår i kontrakter som har kommet i stand etter en anbudskonkurranse. Dette er typisk for de offentlige byggherrene, som også de utvalgte klausulene er hentet fra. At kontrakten er inngått etter en anbudskonkurranse, har blant annet betydning ved tolkningen av rigg- og driftsklausulene.

---

<sup>8</sup> Se f.eks Statsbyggs tidsriggklausul (Vedlegg B)

## 1.6 Videre fremstilling

I den videre fremstilling vil jeg redegjøre for vederlagsformatene i entrepriseretten, og betydningen av vederlagsformatene for vederlagsjusteringen i punkt 2. I punkt 3 fastlegges innholdet i begrepene «rigg» og «drift», og rigg- og driftsklausulenes rettslige plassering. Her er det også naturlig å se på rettsstilstanden uten formelregulering i kontrakten. De rettslige utgangspunktene ved tolkningen av rigg- og driftsklausuler presenteres i punkt 4.

I punkt 5 behandler jeg problemstillingene knyttet til tidsriggklausulene. De sentrale spørsmålene er tidsriggklausulenes anvendelsesområde, og hvilke krav som faller inn under klausulen anvendelsesområde og hvilke krav som faller utenfor.

I punkt 6 behandler jeg spørsmålene knyttet til volumriggklausulene. Hovedspørsmålet her er om hvordan kompensasjonen skal beregnes, og hvilke kostnadsposter som kan medtas i beregningen. Anvendelsesspørsmålet oppstår også i forbindelse med volumriggklausulene i forhold til om volumriggklausuler kan anvendes ved krav i forlenget byggetid. Dette behandles også under dette punktet.

Avslutningsvis følger en konklusjon og mine bemerkninger til bruk av standardiserte formler i entreprisekontrakter.



## 2 Vederlagsformater i entreprisekontrakter

### 2.1 Vederlagsformatets betydning for vederlagsjustering

I entrepriseretten består primærforpliktelsen i å utføre arbeid og å betale vederlaget for arbeidet som utføres. Sett fra entreprenørens side, er det viktigste i byggeprosjekter at entreprenøren får betalt vederlaget for sine ytelser. I omtrent alle byggeprosjekter er det også en usikkerhet knyttet til om hva sluttsummen blir. Denne usikkerheten er en del av risikoen som en av partene i kontraktsforholdet må bære. De ulike vederlagsformatene plasserer denne risikoen på ulik måte mellom byggherren og entreprenøren.

Standardkontraktene inneholder reguleringer tilknyttet vederlagsformater, men disse tar ikke stilling til hvilket vederlagsformat som skal benyttes under kontrakten.<sup>9</sup> Partene er dermed nødt til å selv ta stilling til hvilken vederlagsformat som skal benyttes.

I praksis anvendes det en rekke ulike vederlagsformater, og gjerne i kombinasjon. Hvilket vederlagsformat som benyttes i det enkelte kontraktsforhold, avhenger blant annet av hvilken entrepriseform som blir benyttet.<sup>10</sup>

Denne oppgaven skal behandle spørsmålet om vederlagsjustering for rigg- og driftsytelser etter standardiserte formler, og det er da naturlig å redegjøre for vederlagsformater som benyttes i entreprisekontrakter. Valg av vederlagsformat vil blant annet få betydning for beregningen av vederlagsjustering etter volumriggklausulene.<sup>11</sup>

### 2.2 Regningsarbeider

Utgangspunktet er at arbeid skal honoreres på regning med mindre det foreligger konkret grunnlag for å avregne utført arbeid, og øvrige leveranser, på en annen måte.<sup>12</sup> Dette følger av standardkontraktene og er en alminnelig entrepriserettslig regel.<sup>13</sup>

Ved regningsarbeider har entreprenøren krav på dekning av nødvendige kostnader med tillegg av påslag.<sup>14</sup> For eksempel vil det for arbeidstimer normalt være fastsatt timerater for ulike

---

<sup>9</sup> Se for eksempel NS 8405 punkt 25.7 flg., punkt 28.1 flg., og punkt 28.3.

<sup>10</sup> Hagstrøm (2014) s. 311.

<sup>11</sup> Volumrigg drøftes nærmere under punkt 6.2.

<sup>12</sup> Jf. NS 8405 punkt 25.8.1 første ledd.

<sup>13</sup> Hagstrøm (2014) s. 311.

<sup>14</sup> Utgangspunktet bygger på den gamle kjøpsloven (1907), hvor realdebitor skulle betale det realkreditor forlangte, med mindre det fremsto som urimelig.

aktuelle kategorier. For materialleveranse vil det gjerne være fastsatt en «påslagsprosent». Det betyr at entreprenøren kan kreve vederlag i tillegg til dokumenterte kostnader, for eksempel til innkjøp av materiale. Dersom det ikke er fastsatt anvendelige timerater eller påslagsprosent i kontrakten, kan vederlagsberegningen by på utfordringer. Utgangspunktet vil uansett være at entreprenørens dokumenterte og nødvendige kostnader, med tillegg av «sedvanlig påslag», skal utgjøre vederlaget.<sup>15</sup> Kort forklart innebærer regningsarbeider at det automatisk skjer en tilpassing mellom ytelse og vederlag. Vederlagsberegningen skal baseres på entreprenørens faktiske kostnader.<sup>16</sup>

Sett fra byggherrens ståsted, er regningsarbeider det mest risikofylte vederlagsformatet. Ved regningsarbeider får entreprenøren betalt for det arbeidet som utføres og de materialene som er brukt, og dermed bærer byggherren risikoen for hva sluttsommen blir. I tillegg krever regningsarbeidsformatet betydelige ressurser fra byggherren i forbindelse med administrative oppgaver, herunder gjennomgang av timelister, kontroll av grunnlaget for faktureringen, og løpende oppfølging av at byggeprosjektet gjennomføres rasjonelt. I realiteten finner man derfor sjeldent større entreprisekontrakter hvor regningsarbeid er det eneste vederlagsformatet partene har benyttet seg av. De fleste entreprisekontraktene inneholder imidlertid elementer av regningsarbeidsformatet, og det vil typisk være tilfellet for arbeider som vanskelig lar seg prissette på en annen måte. Eksempelvis kan det være tilfellet for endrings- og tilleggsarbeider hvor det ikke foreligger anvendelige enhetspriser. Det er også vanlig praksis at kontraktspartene benytter seg av avtalemekanismer som modifierer byggherrens risiko. Det kan f.eks. gjøres gjennom regningsarbeider «med tak», eller regningsarbeider med «prisoverslag» som det blir gjort i forbrukerentrepriser.<sup>17</sup>

Dersom byggherren pålegger entreprenøren tilleggs- og/eller endringsarbeider, og den aktuelle kontrakten består av regningsarbeider, skal entreprenøren normalt gi et tilbud på tilleggs- og/eller endringsarbeidene. Hvis en avtale ikke lar seg komme i stand, og det ikke foreligger holdpunkter for noe annet, skal arbeidene utføres som regningsarbeider.<sup>18</sup> Entreprenøren har dermed krav på dekning av nødvendige kostnader med tillegg av påslag.

### **2.3 Enhetspriser**

Enhetspriser er utbredt og brukes hyppig i entreprisekontrakter, særlig ved utførelsesentrepriser. Enhetsprismodellen baserer seg på at den totale ytelsen som skal leveres deles opp i målbare

---

<sup>15</sup> Hagstrøm (2014) s. 312.

<sup>16</sup> Sandvik (1977) s. 125.

<sup>17</sup> Jf. bustadoppføringslova § 41 andre ledd.

<sup>18</sup> Jf. NS 8405 punkt 25.8.

enkeltelementer. De oppdelte elementene ved prosjektet kalles gjerne for «poster» eller «prosesser». Den enkelte posten/prosessen vil prises hver for seg. Eksempelvis kan det være pris på et ferdig montert vindu, eller pris per m<sup>2</sup> ferdiglagte fliser. Mengdene ved enhetspriskontrakter vil dermed være regulerbare. Prisen for enhetspriser er enhetsprisen multiplisert med antall enheter som er medgått.<sup>19</sup>

Enhetsprisformatet gir en annen risikofordeling mellom entreprenøren og byggherren sammenlignet med regningsarbeiderformatet. Ved anvendelige enhetspriser vil byggherren ha risikoen for hvor mange enheter som skal benyttes for å komme frem til det endelige, og forutsatte, resultatet.<sup>20</sup> Entreprenørens risiko ved enhetspriser vil derfor hovedsakelig bestå av hvor stor arbeidsinnsats som går på å produsere hver enkelt angitt enhet, hvor mye materialer som går med, og at pris per enhet er riktig. Byggherren på sin side bærer risikoen for antall enheter som medgår.

I tilfeller hvor kontraktsdokumentene har angitte enhetspriser, skal disse også benyttes ved beregningen av vederlagsjusteringen.<sup>21</sup> Enhetspriser skal så langt det er mulig også benyttes ved fastsetting av pris på tilleggs- og endringsarbeider ved krav på vederlagsjustering.<sup>22</sup> Det er imidlertid et krav at enhetsprisene er «anvendelige». Det betyr at dersom det er oppgitt enhetspris i kontrakten for legging av parkett per kvadratmeter, skal denne kvadratmeterprisen legges til grunn dersom det gis pålegg om å utvide eller redusere arealet for parkett.

Om enhetsprisen er «anvendelig» avgjøres på bakgrunn av arten og karakteren på arbeidet som skal gjennomføres, sammenlignet med de ytelsene som er beskrevet og angitt i kontrakten mellom partene. NS 8405 punkt 25.7.2 fastslår blant annet at enhetsprisene skal legges til grunn for vederlaget av endringsarbeider dersom endringsarbeidene «i det vesentlige er likeartet» med ytelser som det er fastsatt enhetspriser for. Det innebærer at avviket mellom det som er enhetspriset i kontrakten og endringsarbeidene, må være ganske liten, og det må følgelig være små forskjeller i arbeidets art og karakter. Kontraktspartene kan kreve justering av enhetsprisene dersom det foreligger avvik. Beregningen foretas med utgangspunkt i de faktiske kostnadene som endringen har medført (antall arbeidstimer og materialkostnader). Denne justeringen skal videre reflektere prisnivået på fastsatte enhetspriser i kontrakten. Enhetsprisene i kontrakten må derfor også følges opp ved justeringen.<sup>23</sup>

---

<sup>19</sup> Hagstrøm (2014) s. 317.

<sup>20</sup> Hagstrøm (2014) s. 318.

<sup>21</sup> Jf. NS 8405 punkt 25.7.1.

<sup>22</sup> Jf. NS 8405 punkt 25.7.1.

<sup>23</sup> Jf. NS 8405 punkt 25.7.2 første ledd

Dersom fastsatte enhetspriser ikke er anvendelige, eller kontraktspartene ikke blir enige om justeringen av enhetsprisene, kan byggherren kreve at entreprenøren gir spesifisert tilbud på endringsarbeidene.<sup>24</sup> Hvis byggherren avslår tilbudet, eller unnlater å kreve slik tilbud, skal tilleggs- og/eller endringsarbeidene utføres etter regningsarbeider.<sup>25</sup>

## 2.4 Fastprisformater

Fastprisformatet innebærer at entreprenøren binder seg til å utføre arbeidet etter en bestemt pris, som er fastsatt ved kontraktinngåelse. Fastprisformater er særlig utbredt og praktisk anvendelige ved totalentreprisekontrakter. Under utførelsesentrepriser ser man ofte at enkeltelementer prises på denne måten. Postene som er priset etter fastpris i utførelsesentrepriser kalles gjerne for «rundsumposter».<sup>26</sup>

I praksis opereres det med flere varianter av fastprismodellen. Enhetspris, rundsum og fikssum er alle ulike varianter av fastpris. De har til felles at prisen i varierende grad kan sies å være fast. Som nevnt, er det ved bruk av enhetsprisformatet avtalt en fast pris for en gitt enhet av arbeid. Rundsum er en fastpris for en eller flere poster i kontrakten. Fikssum blir brukt når hele bygg- eller anleggsarbeidet skal utføres etter en samlet fastpris. Dette er typisk ved totalentreprisekontrakter.

Ved fastprisformater legges en større del av risikoen på entreprenøren ettersom entreprenøren har risikoen for utførelse i henhold til kontrakten, herunder risikoen for hvilke materialer som vil gå med, og hvor mange arbeidstimer som kreves for å utføre arbeidet. For byggherren vil forutberegneligheten knyttet til pris være tilsvarende større ved benyttelse av fastprisformatet.

## 2.5 Indeksregulering

I byggeprosjekter kan entreprisekontrakter strekke seg over lengre tid, og enkelte kan strekke seg over mange år. Tidsspennet aktualiserer spørsmålet om hvilken part som skal ha risikoen for kostnadsendringer under kontraktperioden. Med kostnadsøkninger siktes det til økninger i lønn, priser på materiale og sosiale kostnader. Mange byggeforetak kan være utsatt for atskillige prissvingninger i løpet av en kontraktperiode.<sup>27</sup> Selv om variasjonene i kostnadene er små, kan det få betydelige konsekvenser ved større prosjekter. Kostnadsendringer kan dermed påvirke produksjonskostnadene til entreprenøren vesentlig, og dette skaper et stort

---

<sup>24</sup> Jf. NS 8405 punkt 25.8.3.

<sup>25</sup> Jf. NS 8405 punkt 25.8.1.

<sup>26</sup> Hagstrøm (2014) s. 320.

<sup>27</sup> Dagens prisøkning i trevirke er et godt eksempel på hvor kraftig en prisøkning kan være i løpet av ganske kort tid.

behov for å avklare om hvilken part som skal bære risikoen for kostnadsendringene under kontraksperioden. Indeksregulering blir gjerne inntatt i kontraktene ved større byggeprosjekter for å ta hensyn til prissvingninger i kontraksperioden.

Utgangspunktet i norsk rett er avtalefrihet. Det innebærer at det er opp til partene om de velger fastpriskontrakt uavhengig av prissvingninger, eller om prisene kan justeres i tråd med markedsutviklingen. Dersom partene benytter seg av standardkontraktene, vil indeksregulering være avtalt på forhånd.<sup>28</sup> Dette antas å være hovedregelen i entreprisekontrakter. Det er ikke et særlig behov for indeksregulering ved regningsarbeider ettersom entreprenøren kan kreve dekning av nødvendige kostnader med tillegg av påslag. Ved fastpriskontrakter derimot, er det høyest aktuelt. I fastpriskontrakter uten adgang til indeksregulering er entreprenøren nødt til å foreta en kalkyle av hvilken prisstigning som kan forventes gjennom byggeprosjektet.

Indeksregulering bidrar til en balansert og trygg løsning for å kalkulere og regulere vederlaget. Reguleringen tar hensyn til at vederlaget fastsettes etter gjeldende prisnivå og fører til trygghet for entreprenøren da han vet at prisutviklingen vil kompenseres. Fastpriskontrakter uten adgang til indeksregulering fører derimot til større forutsigbarhet for byggherren. Entreprenøren på sin side har i dette tilfelle ofte tatt høyde for en eventuell prisutvikling i fastpristilbudet.

Hovedregelen etter NS 8405 er at kontraktssummen skal indeksreguleres etter totalindeksmetoden i NS 3405. Dersom ikke annet er avtalt, skal Statistisk sentralbyrås (SSBs) indeks anvendes.<sup>29</sup> Her finnes det en rekke indekser som kan være aktuelle å anvende. Blant annet finnes det egne indekser for byggekostnader for veganlegg og byggekostnader for rørleggerarbeid i kontor- og forretningsbygg.<sup>30</sup> Dersom kontraktspartene ikke ønsker indeksregulering, må dette uttrykkelig fravikes i kontrakten.

## 2.6 Oppsummering

Som det fremgår av fremstillingen over opereres det med en rekke ulike vederlagsformater. På den ene siden opereres det med rene fastprisformater av ulike slag; enhetspriser, rundsum og fikssum, og på den andre siden regningsarbeider. Ofte inneholder kontraktene en blanding av de ulike vederlagsformatene, spesielt ved utførelsesentrepriser. Det vanlige er at utførelsesentrepriser inneholder rundsumposter, spesielt ved prisfastsetting for rigg- og driftsytelser.<sup>31</sup>

---

<sup>28</sup> Se for eksempel NS 8405 punkt 27.2.

<sup>29</sup> Hagstrøm (2014) s. 322

<sup>30</sup> <https://www.ssb.no/priser-og-prisindekser?de=Byggekostnadsindekser>.

<sup>31</sup> Se f.eks Statens Vegvesens håndbok R761 punkt 12.11 x).

Valg av vederlagsformat vil være veiledende og avgjørende for hvordan vederlagsjusteringer av rigg- og driftsyntelser skal beregnes. Dette blir aktuelt for de tilfellene hvor det foreligger en volumøkning i arbeidet. Valg av vederlagsformat kan imidlertid by på en rekke utfordringer, særlig i tilfeller hvor det ikke foreligger anvendelige enhetspriser i kontrakten. Hovedregelen vil uansett være at entreprenøren kan kreve de reelle kostnadene dekket. Problemstillingen behandles nærmere under punkt 6.3.

### **3 Reguleringen av rigg- og driftsyntelser i entreprisekontrakter**

#### **3.1 Hva er rigg og drift?**

Rigg- og driftsyntelser utgjør en betydelig del av kostnadene i byggeprosjekter. Partene har derfor ofte omfattende reguleringer knyttet til dette i kontraktene. Spørsmålet om vederlagsjustering for økte kostnader til rigg og drift er som nevnt omtvistet tema mellom partene.<sup>32</sup>

Med «rigg» menes ytelse som er nødvendige på en byggeplass for å gjennomføre byggearbeidet. Riggytelsene inngår ikke direkte i byggeprosjektet, men er nødvendige for å gjennomføre selve prosjektet. Rigg omfatter både opprigging og nedrigging. «Drift» er alle de ytelsene som er forbundet med å drive riggen på byggeplassen. Innholdet i begrepene behandles nærmere under punkt 3.2 og punkt 3.4.

Prisen for rigg- og driftsyntelser er kalkulert ut fra en forutsatt produksjon ved kontraktinngåelse. Kostnadene som er kalkulert på forhånd påvirkes typisk av volumet som skal produseres, og produksjonstiden. Typisk vil derfor økt volum av produksjon eksempelvis gjøre det nødvendig med større byggeplassadministrasjon, eller det kan være behov for å øke kran- og heiskapasiteten. Dersom det oppstår en forsinkelse, vil det også kunne føre til at entreprenøren får økte kostnader i forbindelse med rigg og drift. For eksempel kan det være at entreprenøren blir nødt til å leie kraner i en lengre periode, enn det som var forutsatt ved kontraktinngåelsen. Ettersom kostnadene ved rigg- og driftsyntelser øker, skaper det et behov for å justere vederlaget dersom kostnadsøkningen kan tilbakeføres til forhold på byggherresiden.

I dette kapitlet skal jeg redegjøre nærmere for hva rigg og drift er, og deretter følger en rettslig plassering av rigg- og driftsyntelser. Det er nødvendig å forstå innholdet i ytelsene for å kunne forstå problemstillingene oppgaven reiser. Dette er temaet under punkt 3.2-3.5. Videre vil jeg under punkt 3.6 drøfte hvordan rettstilstanden er dersom kontraktspartene ikke har avtalt bruk av en standardisert formel for beregningen av økte rigg- og driftskostnader.

---

<sup>32</sup> Se f.eks Rt. 2005 s.788, LG-2012-67156, og LB-2009-189816.

## 3.2 Opprigging og nedrigging

Standardkontraktene fastslår at entreprenøren kan kreve vederlagsjustering for økte rigg- og driftskostnader som følge av forhold som byggherren har risikoen for.<sup>33</sup> Hva som defineres som rigg- og driftsyntelser følger imidlertid ikke av standardkontraktene. Etter NS 8405 punkt 25.3 andre ledd bokstav a, består rigg- og driftsyntelser av tre elementer; opprigging, drift og nedrigging.

Hva som utgjør rigg- og driftsyntelser i den enkelte kontrakt, avhenger av hva som er regulert som rigg og drift i kontrakten. Typisk vil det være ytelser som faller inn under rigg og drift i NS 3420 A.<sup>34</sup> NS 3420-A er delt inn i fem poster hvor post AK er omtalt som rigging. Denne posten omtaler for øvrig også nedrigging.

Som nevnt innledningsvis, sikter begrepet «rigg» til alle de ytelsene som er nødvendige på en byggeplass for å gjennomføre bygg- eller anleggsprosjektet, men som ikke direkte inngår i byggeprosjektet. Inn under begrepet faller både opprigging og nedrigging. De typiske riggytelsene er etableringskostnader på byggeplassen, etablering av tilkomstveier, etablering av brakkerigger, stillaser og annen nødvendig infrastruktur.

Andre eksempler på riggytelser er tiltransport og klargjøring av utstyr som entreprenøren, eventuelt underentreprenøren, trenger for å utføre arbeidet. Dette omfatter blant annet midlertidige bygninger og brakker med inventar og utstyr, (bolig-, spise- og hvilebrakker, kontorbrakker, verksted, lagerbygg, sprengstofflager, boder osv.). Videre omfattes også etablering av alle hjelpemidler, herunder operasjonsbaser med anlegg for varemottak/transporter, heiser, kraner, kranbaner, bøyebanker, ventilasjonsanlegg mv. for entreprenørens egen bruk. Nødvendige tiltak som for eksempel å sikre at uvedkommende ikke får adgang til bygge- og anleggsplassen er også en del av riggytelsene. Planering og opparbeidelse av tomt for midlertidige brakker mv., nødvendig installasjon av vann, kloakk, renseanlegg, telefon, elektrisitetsforsyning, parkeringsplasser, gjerder, skjerming, og skiltning er ytterligere eksempler.<sup>35</sup> Poenget er at riggytelsene kan være ganske omfattende og detaljerte i entreprisekontrakter, og tar som oftest stor plass i kontrakten, avhengig av hva det aktuelle bygg- og anleggsarbeidet går ut på. På bakgrunn av alle eksempler som er gitt her, sier det seg selv at kostnader forbundet med riggytelsene kan være store. Ved endring- og/eller tilleggsarbeider kan en økning av riggytelser føre til store økonomiske konsekvenser for entreprenøren.

---

<sup>33</sup> Se for eksempel NS 8405 punkt 25.2.

<sup>34</sup> NS 3420-A er standardkontrakten som regulerer etablering, drift og avvikling av bygge- og anleggsplass.

<sup>35</sup> Se f.eks. Statens Vegvesens håndbok R761 punkt 12.11.

Nedrigging er også en del av riggytelsene og er de tidsuavhengige kostnadene som er nødvendige for å fjerne den allerede etablerte riggen. Sluttryddingen av hele anleggsområdet kan derfor defineres som nedrigging i entreprisekontrakter. Nedrigging omfatter blant annet tilbakeføring av områder, opplasting, transport, forskriftsmessig håndtering av avfall, og eventuell godkjent tildekking av gjenværende materialer og avfall etter at arbeidet er utført.<sup>36</sup>

### **3.3      Spesialrigg**

Riggytelser deles gjerne inn i generell rigg og spesialrigg.<sup>37</sup> Generell rigg er det som faller inn under punkt 3.2. Enkelte riggytelser kan være så nær tilknyttet den enkelte arbeidsoperasjon at riggkostnadene blir priset inn i den enkelte post for det aktuelle arbeidet. Eksempler på spesialrigg er rigg i forbindelse med energiboring, herunder spesialrigg for bruk til fjerning av offshorereinstallasjoner. Et annet eksempel er støpestillas på systemforskaling, hvor kostnaden til stillas er en del av enhetspriser for forskaling.

I kontrakter med enhetsprisformat vil en økning eller reduksjon i arbeidsomfanget ved spesialrigg også føre til merkostnader for entreprenøren. I utgangspunktet får entreprenøren dekket sine merkostnader til spesialrigg ved beregningen av medgåtte mengder. En særlig problemstilling som reiser seg ved spesialrigg, er om standardiserte rigg- og driftsklausuler avskjærer adgangen til å kreve vederlagsjustering for spesialrigg. Dette drøftes nærmere under punkt 6.3.5.

### **3.4      Drift**

Drift av byggeplassen er definert i NS 3420-A punkt AM. I praksis innebærer «drift» å drive den riggen som er satt opp på byggeplassen. Drift er derfor de tidsavhengige kostnadene og omfatter alle kostnadene knyttet til byggeplassadministrasjonen, transporter, drift av rigg- og driftsbygninger, utgifter til leie, vedlikehold, renhold, renovasjon, rekvisita osv. Drift vil typisk også være entreprenørens deltakelse på byggemøter, ferdigbefaring, HMS-arbeid, lønn til administrasjonspersonell mv.<sup>38</sup>

I tillegg til det nevnte omfatter driftsposten også kokkelønn, kostnader tilknyttet strømforsyning, brensel og telefonutgifter. På samme måte som ved riggytelsene, er driftsytelser detaljregulert i entreprisekontrakter, som gjerne utgjør en stor del av vederlaget til entreprenøren.

---

<sup>36</sup> Se for eksempel Statens Vegvesens håndbok R761 punkt 12.13.

<sup>37</sup> Marthinussen (2010) s.378.

<sup>38</sup> Se blant annet Statens Vegvesens håndbok R761 punkt 12.12.



Dersom det oppstår en forsinkelse i arbeidet, og entreprenøren blir nødt til å holde riggytelsene gående lengre enn forutsatt, er det selvsagt at drift av riggytelsener også blir forlenget eller økt. Det betyr blant annet at kostnader tilknyttet drift også øker ved en økning av riggytelsene. Dette skaper et behov for å kompensere entreprenøren for merutgiftene.

I entreprisekontrakter er rigg- og driftsytelser gjerne priset under samme kapittel. Ved anvendelsen av klausulene i utvalget, vil det dermed også tas hensyn til driftskostnadene ved beregningen av kompensasjonen.

### **3.5 Rettslig plassering av rigg- og driftsklausuler**

NS 8405 punkt 25.2 gir entreprenøren rett til å kreve vederlaget justert dersom forhold byggherren har risikoen for, inntreffer slik at entreprenøren får økte kostnader. Videre inneholder NS 8405 punkt 25.3 andre ledd bokstav a, en regel om at entreprenøren skal varsle byggherren særskilt dersom entreprenøren krever vederlagsjustering for utgifter i forbindelse med økte rigg- og driftskostnader. Standardkontrakten åpner dermed opp for at entreprenøren kan kreve vederlagsjustering av økte rigg- og driftskostnader, dersom økningen skyldes forhold som byggherren har risiko for.

Det alminnelige utgangspunktet er dermed at entreprenøren har krav på dekning av økte kostnader som en konsekvens av forhold som byggherren har risikoen for. Den typiske situasjonen vil være hvor avregning av tilleggs- og endringsarbeider skjer etter enhetspriser som ikke inneholder rigg- og driftselementer, og enhetsprisene vil derfor ikke dekke økte rigg- og driftskostnader. Andre tilfeller er hvor entreprenøren mener det er behov for å øke byggeplassadministrasjonen for å håndtere et stort antall endringer og/eller tilleggsarbeider. Byggherren på sin side vil ofte mene at entreprenøren må ha vært forberedt på at det vil komme endringer og tilleggsarbeider, og at rigg og drift skulle vært planlagt under denne forutsetningen.

Utover det som er nevnt, regulerer ikke standardkontraktene beregningen av vederlagsjusteringen som følge av økte rigg- og driftskostnader. Det er vanlig praksis at kontraktspartene avtaler hvordan beregningen skal foretas ved å innta standardiserte beregningsformler. Beregningen foretas etter en oppgitt formel som gir uttrykk for merkostnadene entreprenøren har hatt. Det er imidlertid viktig å bemerke at resultatet etter formelberegningen ikke nødvendigvis gjenspeiler de faktiske kostnadene entreprenøren har hatt. Dette skyldes at formlene har til formål å fungere som standardisert beregningsmåte for å forenkle behandlingen av krav på vederlagsjustering.

### 3.6 Krav på vederlagsjustering som følge av økte rigg- og driftskostnader uten bruk av standardiserte rigg- og driftsformler

Selv om temaet for oppgaven er vederlagsjustering etter standardiserte rigg- og driftsformler, finner jeg det hensiktsmessig å redegjøre for hvordan rettstilstanden vil være dersom partene ikke har avtalt en standardisert formel for beregningen av økte rigg- og driftskostnader.

Rigg- og driftskostnader er en av mange kostnadskomponenter der entreprenøren krever vederlagsjustering. En annen kostnad er for eksempel økte utgifter på grunn av nedsatt produktivitet eller forstyrrelser på annet arbeid, såkalt «plunder og heft».<sup>39</sup> For at det skal foreligge et berettiget krav på vederlagsjustering, er det en forutsetning etter standardene at kravet på vederlagsjustering «forårsakes» av de nevnte forholdene i NS 8405 punkt 25.2 bokstav a-c.<sup>40</sup> Entreprenøren kan altså kreve dekning for rigg- og driftskostnader som skyldes forhold byggherren har risikoen for etter reglene i standardene, uavhengig av hvorvidt partene har regulert vederlagsjustering spesifikt i den enkelte kontrakt. Formålet er å kompensere entreprenøren for de økonomiske konsekvensene av endringer og svikt i medvirkning fra byggherren. Kompensasjonen skal foretas gjennom justering av vederlaget.

Det er entreprenøren som har bevisbyrden dersom det fremsettes krav på vederlagsjustering. Det må sannsynliggjøres at det foreligger årsakssammenheng mellom de økte kostnadene og byggherreforholdene som har funnet sted.<sup>41</sup> Det er derfor et krav at entreprenøren må dokumentere merkostnadene som danner grunnlaget for vederlagsjusteringen. I tillegg er det et særskilt varslingskrav etter NS 8405 punkt 25.3 for å kunne kreve vederlagsjustering.

Utgangspunktet ved utmåling av berettigede krav på vederlagsjustering er at entreprenøren skal kompenseres fullt ut for de økonomiske konsekvensene som han har blitt påført, som følge av byggherreforhold. Standardene tar ikke stilling til utmålingen, og etter rettspraksis synes det å være en utstrakt bruk av skjønn.<sup>42</sup> Dette skyldes nok at det i praksis er vanskelig å føre bevis for den nøyaktige effekten et byggherreforhold har hatt på kostnadsøkningen. Kontraktens vederlagsformat kan imidlertid være veiledende. Det følger av standardkontraktene at den enkelte kontraktens generelle vederlagsformat benyttes så langt det er mulig ved krav på vederlagsjustering. Dette vil da typisk være aktuelt ved anvendelige enhetspriser.<sup>43</sup> Dersom det ikke er angitt

---

<sup>39</sup> «Plunder og heft»- krav er også en gjenganger som ofte er omtvistet. Det er ikke en del av temaet i denne oppgaven og vil ikke bli behandlet nærmere. Se mer om dette i Marthinussen s. 381-382.

<sup>40</sup> Tilsvarende regulering finnes i NS 8406 punkt 22.1 og NS 8407 punkt 33.1.

<sup>41</sup> Marthinussen s. 371.

<sup>42</sup> Marthinussen s. 386.

<sup>43</sup> Jf. NS 8405 punkt 25.7.1.

enhetspriser i kontrakten som er anvendelige skal man falle tilbake på hovedregelen om regningsarbeider.<sup>44</sup>

I tilfeller hvor det fremsettes krav på vederlagsjustering for økning i kostnader for rigg og drift vil situasjonen være at entreprenøren må oppfylle vilkårene etter NS 8405 punkt 25.2. Det innebærer at entreprenøren kan kreve vederlaget justert dersom en økning i rigg- og driftskostnadene skyldes forhold som byggherren har risikoen for, og som innvirker på entreprenørens kostnader. Dersom forhold som byggherren har risiko for har inntruffet, er det i tillegg et varslingskrav etter NS 8405 punkt 25.3 andre ledd bokstav a, for at entreprenøren skal ha kravet sitt i behold.

Ved bruk av standardiserte formler blir vederlagsjusteringen forenklet. Krav på vederlagsjustering inntreer automatisk dersom det foreligger en kostnadsøkning ved rigg- og driftsyttelser som skyldes byggherreforhold. Det utløser ingen krav til entreprenøren i forhold til varsling og oppdatering, og entreprenøren trenger heller ikke å dokumentere kostnadsøkningen. I tillegg blir utmålingen enklere å foreta ved at det benyttes en standardisert formel ved beregningen. Formelen tar imidlertid ikke hensyn til de reelle kostnadene, noe som igjen gjenspeiler en forenkling av vederlagsjusteringen da den ikke utløser et krav om dokumentasjon av merkostnadene.

NS 8405 inneholder, som nevnt, en særskilt varslings- og oppdateringsplikt for entreprenøren ved økte rigg- og driftskostnader i punkt 25.3 andre ledd bokstav a. Bestemmelsen setter frister for når entreprenøren må varsle byggherren om vederlagsjustering som følge av forhold byggherren har risikoen for. Dersom entreprenøren ikke varsler om krav på vederlagsjustering, kan det få store konsekvenser for hans rett til vederlagsjustering. I verste fall kan det føre til tap på rett til å kreve vederlagsjustering.<sup>45</sup>

Varslingsreglene kan begrunnes i behovet for forutsigbarhet, og behovet for å unngå overraskende og ukontrollerbare krav ved sluttoppgjøret. Årsaken til varslingskravet etter NS 8405 punkt 25.3 annet ledd er derfor knyttet til at kostnadene oppstår i forbindelse med forhold som byggherren bærer risikoen for. Varslingskravet vil også føre til at byggherren får muligheten til å iverksette tiltak som kan begrense et fremtidig krav, eller muligheten til å ombestemme seg dersom det er en mulighet.<sup>46</sup>

---

<sup>44</sup> Jf. NS 8405 punkt 25.8.3.

<sup>45</sup> Jf. NS 8405 punkt 25.3 tredje ledd.

<sup>46</sup> Marthinussen s. 375.

Det er viktig å bemerke at denne plikten ikke utløses dersom kontraktspartene har avtalt formelregulering.<sup>47</sup> Reguleringen av rigg- og driftskostnader etter formlene gir entreprenøren en automatisk rett til å justere vederlaget. Formelreguleringen følger som en automatisk konsekvens av det endrede krav på vederlag, med mindre noe annet følger av kontraktens særskilte bestemmelser.

## **4 Rettslige utgangspunkter ved tolkningen av rigg- og driftsklausuler**

### **4.1 Prinsippet om objektiv tolkning**

For å kunne fastlegge innholdet i rigg- og driftsklausulene er det nødvendig å foreta en tolkning av disse. Det rettslige utgangspunktet er alminnelig avtaletolkning hvor kontrakten vil være den primære rettskilden. Ved tolkning av entreprisekontrakter skal det tas utgangspunkt i en objektiv tolkning av ordlyden.<sup>48</sup> Partenes subjektive forståelse av kontrakten vil dermed ikke kunne tillegges vekt.<sup>49</sup>

Rettspraksis fra Høyesterett støtter dette utgangspunktet i tilfeller hvor kontrakten er inngått etter en anbudskonkurranse, jf. Rt. 2012 s. 1729. Høyesterett uttalte følgende i avsnitt i 58:

*«Ved anbud, der kontraktsgrunnlaget er utarbeidet av den ene parten alene, er det krav om like konkurransevilkår for tilbyderne. Prinsippet om en objektiv fortolkning av avtaler mellom næringsdrivende får derfor en særlig styrke i entrepriseforhold.»*

Objektiv tolkning av kontrakten utelukker ikke at andre tolkningsmomenter kan brukes. Det innebærer blant annet at formål- og systembetragtninger, og reelle hensyn kan få betydning ved fastsetting av innholdet i kontakten jf. Rt. 2010 s. 961,<sup>50</sup> og Rt. 2014 s. 866.<sup>51</sup>

---

<sup>47</sup> Marthinussen s. 379.

<sup>48</sup> I Rt. 2012 s. 1729 uttalte Høyesterett i avsnitt 58 at prinsippet om en objektiv fortolkning av kontrakter mellom næringsdrivende får særlig styrke i entrepriseforhold fordi tilfellet ved anbudskonkurranser er nettopp det at kontrakten er utarbeidet av den ene parten alene. Tilbyderne skal konkurrere på like vilkår, og derfor må anbudsgrunnlaget (som er grunnlaget for kontrakten senere) være klart formulert.

<sup>49</sup> Woxholth (2017) s. 407.

<sup>50</sup> Avsnitt 44.

<sup>51</sup> Avsnitt 43.

## 4.2 Formål- og systembetragtninger

Hovedformålet med rigg- og driftsklausuler i entreprisekontrakter er å forenkle beregningen av vederlagsjusteringer ved økte rigg- og driftskostnader som skyldes forhold på byggherrens side, slik antall tvister tilknyttet vederlagsjustering reduseres.

I praksis kan det være vanskelig å dokumentere hvilken kostnadsøkning entreprenøren faktisk har hatt, og om hva som er konsekvensen av økningen i rigg- og driftskostnader. Årsaken til dette er at det er vanskelig å spore virkninger i prosjekter med dynamisk karakter. Dette må få betydning ved tolkningen.

Rigg- og driftsklausulene har også som formål å kompensere entreprenøren for de merkostnadene som pådras som følge av byggherreforhold. Kompensasjonen som gis etter formelen skal derfor gjenspeile disse kostnadene. Det betyr eksempelvis at dersom det foreligger en forsinkelse på grunn av forlenget byggetid, bør kompensasjonen samsvare med forlengelsen av byggetiden. Dersom det fremsettes krav på vederlagsjustering som følge av økning i arbeidsvolum, bør kompensasjonen gis i samsvar med volumøkningens omfang. Et viktig poeng er at entreprenøren ikke skal kompenseres flere ganger for samme forhold.

Systembetragtninger er også et tolkningsmoment som kan få betydning ved tolkningen av rigg- og driftsklausuler. Ved tolkning av rigg- og driftsklausuler innebærer det at det ved tolkningen skal legges vekt på systemet rigg- og driftsklausulene inngår i. Klausulene er gjerne inntatt i kontrakten i tillegg til en standardkontrakt, og dette bør vektlegges.

## 4.3 «Klarhetsregelen» i entrepriseretten

Det er veldig vanlig at entreprisekontrakter inngås mellom byggherren og en tilbyder etter en forutgående formalisert anskaffelsesprosess (anbudskonkurranse). Det går frem av NS 3450 punkt 4.1.2 at konkurransegrunnlaget skal være «klart og entydig».<sup>52</sup>

Selv om utgangspunktet er at konkurransegrunnlaget skal være klart og tydelig, viser rettspraksis at det oppstår utfordringer ved tolkningen av enkelte bestemmelser i konkurransegrunnlaget for å fastsette innholdet i kontrakten.

Hvis en tolkning basert på objektive kriterier ikke fører til at ordlyden fremstår tilstrekkelig klar, vil det føre til at kontraktsbestemmelsen tolkes i disfavør av den som har utarbeidet kontrakten, altså byggherren. Høyesterett har blant annet uttalt at en anbudsgiver har ansvaret for

---

<sup>52</sup> NS 3450 er standarden som fastsetter regler for redigering og innhold i et konkurransegrunnlag.

å sørge for et «klart og entydig anbudsgrunnlag». Dersom det oppstår uklarheter, kan ikke risikoen for dette pålegges anbyder, med mindre det «ut fra en objektiv betraktning fremstår som klart hva anbudsinnbyderen har ment» jf. Rt. 2007 s. 1489.<sup>53</sup>

«Klarhetsregelen» ble også behandlet i Rt. 2012 s.1729. Også i denne saken kom Høyesterett frem til at av hensyn til tilbyderne, og de krav som stilles for like konkurranseforhold i en anbudsprosess, må anbudsgrunnlaget være klart formulert. Anbudsgrunnlaget danner basisen for den senere kontrakten, og dersom det foreligger uklarhet må dette gå utover anbudsinnbyderen som ensidig har utformet anbudsgrunnlaget.<sup>54</sup>

Av nyere rettspraksis kan HR-2019-830-A nevnes. I denne dommen presiserte Høyesterett klarhetskravet i entreprisekontrakter. Saken gjaldt bygging av en veiparsell. Sprengningsarbeidene i kontrakten var priset etter konkurransegrunnlagets angivelser av areal og volum. Det viste seg senere at sprengningsarealet var vesentlig større enn det som fremgikk av konkurransegrunnlaget. Entreprenøren krevde dermed vederlagsjustering og Høyesterett kom frem til at entreprenøren hadde krav på det. Begrunnelsen til Høyesterett var at det var helt forsvarlig av entreprenøren å legge prosjektbeskrivelsens opplyste areal til grunn for kalkuleringen av prisen som ble angitt i kontrakten. Byggherren (Statens Vegvesen) hadde dermed ansvar, og risiko, for eventuelle feil i prosjekteringsgrunnlaget. Det forelå riktignok avvikende informasjon i denne saken i forhold til de korrekte sprengningshøydene, men holdt opp mot arealangivelsen i prosjekteringsgrunnlaget skapte denne informasjonen uklarhet.<sup>55</sup>

## **5 Forsinkelse som skyldes forhold på byggherrens side: tidsrigg**

### **5.1 Innledning**

Dersom det under arbeidet med prosjektet oppstår forsinkelser kan det føre til at entreprenøren får økte rigg- og driftskostnader. På grunn av forsinkelsen vil entreprenøren måtte opprettholde rigg- og driftsyttelsene over en lengre tidsperiode enn det som var forutsatt ved kontraktsinngåelsen. Tidsavhengige kostnader vil derfor løpe over en lengre periode enn det som er avtalt. Mulige konsekvenser av dette kan være at entreprenøren forhindres fra å bruke ytelsene i andre

---

<sup>53</sup> Avsnitt 75.

<sup>54</sup> Se dommens avsnitt 58.

<sup>55</sup> Selv om dommen presiserer utgangspunktet i Rt. 2012 s. 1729, går Høyesterett noe lenger ved å trekke frem at det ved vurderingen av hva som inngår i konkurransegrunnlaget, skal tilnærmingen være «relativ formell». Høyesterett avgrensar dermed muligheten for skjønnsmessige vurderinger jf. avsnitt 41 i dommen.

prosjekter, eller at entreprenøren f.eks. blir nødt til å holde innleide maskiner i lengre tid enn forutsatt ved kontraktinngåelse.

Utgangspunktet etter standardkontraktene er at entreprenøren vil få en rett til å kreve kompensasjon dersom entreprenøren blir påført merutgifter som følge av en forsinkelse som skyldes byggherreforhold.<sup>56</sup> Om en forsinkelse som byggherren har risikoen for har påført entreprenøren merutgifter eller ikke, avgjøres med utgangspunkt i en sammenligning av den faktiske fremdriften, med fremdriften som ville være uten byggherreforsinkelsen. Dette følger av Rt. 2005 s.788 (SRG-dommen).

Dommen gjaldt Scandinavian Rock Group AS (SRG) som hadde blitt påført merkostnader som følge av en byggherreforsinkelse, som ikke påvirket sluttfristen. Høyesterett kom frem til at SRG hadde krav på å få dekket merkostnader som følge av forsinkelsen etter NS 3430, selv om forsinkelsen ikke utsatte sluttfristen. Begrunnelsen til Høyesterett var blant annet at:

*«når en entreprenør har leid inn maskiner, utstyr og personell for å utføre en entreprise, vil utgiftene ved forlenget drift på grunn av byggherrens forhold for entreprenøren være en merutgift. Det må være uten betydning om driften etter den opprinnelige framdriftsplan skulle ha fortsatt, når den uten hindringen ville være avsluttet tidligere. Entreprenøren har i utgangspunktet risikoen for utførelse og ferdigstillelse innen avtalt tid, og en del av vederlaget er kompensasjon for denne risiko. En raskere fullføring enn opprinnelig forutsatt er en gevinst som entreprenøren avhengig av omstendigheten kan forvente å oppnå».*<sup>57</sup>

Uttalelsene i denne dommen gjelder i utgangspunktet tolkningen av ordlyden «merutgifter» etter NS 3430. Likevel er uttalelsene generelle og av prinsipiell art, og de kan anses for å være relevante ved tolkningen av NS 8405.

Som jeg har vært inne på under punkt 3.5, er det i praksis vanlig at byggherren ofte inntar egne rigg- og driftsklausuler i kontrakten. I disse klausulene reguleres det når entreprenøren kan kreve vederlagsjustering på grunn av økte rigg- og driftskostnader, og formuler for hvordan beregningen skal foretas. Formålet er å forenkle beregningen. Rigg- og driftsklausuler som regulerer vederlagsjustering på grunn av forsinkelser kalles ofte for tidsriggklausuler.

I dette kapittelet vil jeg analysere innholdet i ulike tidsriggklausuler. Innledningsvis vil jeg først presentere de utvalgte tidsriggklausulene i punkt 5.2. I punkt 5.3 vil jeg redegjøre for

---

<sup>56</sup> Se eksempelvis NS 8405 punkt 25.2.

<sup>57</sup> Avsnitt 46.

klausulenes anvendelsesområde. Spørsmålet om hvilket krav som kan gjøres gjeldende etter tidsriggklausulene behandles under punkt 5.4. Krav som faller utenfor tidsriggklausulenes anvendelsesområde behandles i punkt 5.5

En byggherreforsinkelse kan i noen tilfeller føre til at en delfrist (eller en annen frist) blir påvirket, uten at sluttfristen berøres. Ofte kan klausulene bare anvendes dersom det er sluttfristen som utsettes. Ettersom en byggherreforsinkelse også kan påvirke andre frister oppstår spørsmålet om tidsriggklausulen også kan anvendes ved utsettelse av andre frister. Problemstillingen behandles under punkt 5.6.

## 5.2 Introduksjon av utvalgte tidsriggklausuler

Bane NORs tidsriggklausul er som følgende<sup>58</sup>:

*«Entreprenøren har rett til følgende justeringer for kapitalytelser, rigging, drift og nedrigging:*

*a) Dersom entreprenøren får utsatt sluttfrist, med unntak for force majeure situasjoner ref. 24.3, gjelder følgende vederlagsjustering:*

$$V = 0,15 \times K \times (t^2 - t^1)/t^2$$

*V = vederlagsjustering eks. mva.*

*K = kontraktssum eks. mva.*

*T<sup>1</sup> = opprinnelig byggetid (i hverdager)*

*T<sup>2</sup> = avtalt ny byggetid (i hverdager)*

*Denne justering får kun anvendelse ved utsettelse av sluttfrist og ikke for utsettelse av delfrister. For arbeider som krever vesentlig mindre enn gjennomsnittlig rigg og administrasjon på den forlengende del av kontrakten, herunder fristforlengelse på utløste opsjoner, skal vederlaget tilsvare faktiske merkostnader»*

Klausulen gir entreprenøren rett til vederlagsjustering for økte rigg- og driftskostnader dersom entreprenøren «får utsatt sluttfrist». Det har blitt gjort unntak i klausulen for force majeure-tilfeller, og «arbeider som krever vesentlig mindre enn gjennomsnittlig rigg». I tillegg følger det av andre ledd at klausulen ikke kan brukes ved utsettelse av en delfrist.

---

<sup>58</sup> Hentet fra personlig kommunikasjon i e-post med Kari Kaasen, leder for kontrakt og marked ved Bane NOR 10.september 2021



Formelen tar utgangspunkt i opprinnelig kontraktsum (K) multiplisert med 0,15 og differansen mellom opprinnelig byggetid og ny avtalt byggetid, dividert på ny avtalt byggetid. Dermed kommer man frem til den vederlagsjusteringen entreprenøren kan kreve. Det må videre bemerkes at byggetiden som skal legges til grunn, kan kun utgjøre hverdager. Det betyr at helg- og helligdager må trekkes fra ved beregningen.

Klausulen er for øvrig den eneste i utvalget som gjør unntak for force majeure-tilfeller. Force majeure i entrepriseretten skiller seg fra andre kontraktområder, som for eksempel kjøpskontrakter etter kjøpsloven.<sup>59</sup> I entrepriseretten benyttes det en annen modell for å håndtere uforutsette hindringer som fører til forsinkelse av byggearbeidene. I force majeure-tilfeller i entrepriseretten vil entreprenøren normalt ha krav på fristforlengelse. Entreprenøren har dermed rett på fristforlengelse, men ikke økonomisk kompensasjon.<sup>60</sup> Det er derfor spesielt, og verdt å bemerke at Bane NOR har gjort unntak for dette i sin tidsriggklausul.

Statsbyggs tidsriggklausul etter «blåboka»<sup>61</sup> ser slik ut:

*«Har entreprenøren krav på fristforlengelse etter NS 8405 pkt 24.1 jf. 24.5, skal vederlagsjustering for kapitalytelser, rigging, drift og nedrigging kompenseres etter følgende formel:*

$0,5 A (Z)$

---

$Y$

$A =$  avtalt pris på opprinnelig rigg- og driftskapittel eks mva

$Y =$  opprinnelig byggetid

$Z =$  forlengelsen utover opprinnelig byggetid

*Reguleringsbeløp ifølge denne bestemmelse, lønns- og prisreguleres etter indeks som angitt i tilbudsskjemaet, regnet i måneder fra tilbudsdato til tyngdepunkt for produksjon i byggetiden.*

*Dersom fristforlengelse kun er gitt for deler av arbeidene, skal A reduseres forholdsmessig.»*

---

<sup>59</sup> Et eksempel fra kjøpsretten er hvor selger blir fritatt for erstatningsansvar ved force majeure-tilfeller, men at selger fortsatt vil være i mislighold og kjøper beholder sin hevingsrett etter kjøpsloven § 25.

<sup>60</sup> Se f.eks. NS 8405 punkt 24.3.

<sup>61</sup> Blåboka er et dokument som angir Statsbyggs generelle og spesielle kontraktsbestemmelser for entrepriser knyttet til NS 8405.

Klausulen til Statsbygg forutsetter at vilkårene for krav på fristforlengelse etter NS 8405 er oppfylt for at entreprenøren kan kreve vederlagsjustering ved økte rigg- og driftskostnader. Med «fristforlengelse» siktes det til utsettelse av avtalt frist. Fristene følger av kontrakten jf. NS 8405 punkt 34.1 første ledd første setning, eller den fristen som skal baseres på snarlig oppstart og en rasjonell gjennomføring av arbeidene jf. NS 8405 punkt 34.1 første ledd annen setning. Dagmulktbelagte delfrister vil også være omfattet.<sup>62</sup>

Etter formelen til Statsbygg skal 0,5 multipliseres med avtalt pris på rigg- og driftskapittelet i kontrakten (A) og differansen mellom avtalt byggetid og forsinkelsen (Z). Deretter divideres beløpet på opprinnelig byggetid (Y). Formelen tar ikke stilling til om det kun er hverdager som skal legges til grunn, eller om helg- og helligdager også skal medtas i beregningen. Normalt vil det følge av selve utmålingen av fristforlengelsen dersom fristforlengelsen skal utmåles til arbeidsdager. Ulikt fra Bane NORs klausul tar ikke formelen utgangspunkt i hele kontraktssummen. Beregningen etter Statsbyggs klausul skal foretas med utgangspunkt i prisen på rigg- og driftskapittelet i kontrakten.

Til slutt bemerkes det at klausulen ikke inneholder unntak tilsvarende det som er regulert i Bane NORs tidsriggklausul. Det innebærer blant annet at klausulen kan benyttes ved berettiget krav på fristforlengelse som følge av force majeure.

Statens Vegvesens tidsriggklausul har tidligere vært følgende:

*«Entreprenørens merutgifter på grunn av byggherrens forhold, kompenseres etter følgende regel:*

$$V = 0,15 \times Kx (t^2 - t^1 - 6) / t^1$$

*der:*

*V = vederlagets størrelse*

*K = kontraktssum*

*T1 = opprinnelig byggetid (i hverdager) beregnet fra det tidspunkt entreprenøren har rett til å påbegynne arbeidene og frem til ferdigstillelsesfrist som avtalt i kontrakt*

*T2 = avtalt ny byggetid (i hverdager)*

*Entreprenørens risiko for forlengelse av total byggetid utgjør akkumulert 6 hverdager.*

---

<sup>62</sup> Marthinussen s. 334-335.

*Regulering for økt byggetid gjelder bare utførelse av kontraktens hovedarbeider. For arbeider som krever mindre enn gjennomsnittlig rigg og administrasjon på den forlengede del av prosjektet, avtales forholdsvis kompensasjon.»*

Statens Vegvesen opererer ikke i dag med formelregulering for økte rigg- og driftskostnader som følge av forsinkelser som byggherren har risikoen for.<sup>63</sup> I stedet har Statens Vegvesen inn tatt enhetspriser for rigg og drift. Måleenheten er uke, og entreprenøren får betalt til ferdigstillelse som avtalt. Entreprenørens krav på fristforlengelse blir således hensyntatt.

For å ha et vurderingsgrunnlag har jeg valgt å bruke den utgåtte tidsriggklausulen til Statens Vegvesen. Av den utgåtte klausulen fremgår det at entreprenøren har krav på kompensasjon ved «merutgifter på grunn av byggherrens forhold». Det er fastsatt en egenrisiko for entreprenøren på seks hverdager i klausulen. Det betyr at entreprenøren kan gjøre krav på kompensasjon gjeldende først etter at en forsinkelse har vart mer enn seks hverdager. I utgangspunktet ser det ikke ut som at entreprenøren må oppfylle vilkårene for fristforlengelse for at vederlagsjustering kan kreves. En ordlydsfortolkning av «ny byggetid» tilsier imidlertid at det er en forutsetning at entreprenøren har berettiget krav på fristforlengelse.

Formelen i tidsriggklausulen tar også utgangspunkt i kontraktssummen (K) multiplisert med 0,15 og differansen mellom opprinnelig ( $T^1$ ) og ny byggetid ( $T^2$ ) subtrahert med 6 dager, dividert på opprinnelig byggetid ( $T^1$ ). Også her skal beregningen kun inkludere hverdager. Videre tar formelen utgangspunkt i hele kontraktssummen og ikke bare i prisen for rigg- og driftskapittelet.

### **5.3 Tidsriggklausulenes anvendelsesområde**

Som nevnt innledningsvis kommer tidsriggklausulene til anvendelse ved forlengelse i byggetid, altså ved forskyvning av frister. I de fleste entreprisekontraktene sørger kontraktspartene for at tidspunktet for oppstart, og tidspunkt for ferdigstillelse (sluttfristen), angis klart. Ofte inneholder kontraktene også delfrister som partene skal forholde seg til. Alle nevnte frister kan påvirkes av byggherreforhold. En sentral problemstilling i praksis er derfor hvilke frister tidsriggklausulene gjelder for.

Det klare utgangspunktet er at tidsriggklausulene får anvendelse ved utsettelse av sluttfristen. Spørsmålet i det følgende er om tidsriggklausulene også kan anvendes ved utsettelse av delfrister.

---

<sup>63</sup> Hentet etter personlig kommunikasjon i e-post med Linn Hilde Haukeberg i Statens Vegvesen 8 september 2021.

Byggherreforhold som påvirker en eller flere delfrister kan også påføre entreprenøren merkostnader i forbindelse med økning i rigg- og driftsytelser. I utgangspunktet vil entreprenøren også ha krav på å få dekket disse kostnadene etter NS-serien.<sup>64</sup>

Det kan tenkes at det også er mulig å bruke standardiserte formler ved utregningen av kompensasjonen entreprenøren skal ha ved utsettelse av delfrister, men dette kan i praksis by på en rekke utfordringer. Formlene som benyttes ved utmålingen tar gjerne utgangspunkt i en grunnverdi (typisk kontraktssummen) som blir multiplisert med ny byggetid og dividert med opprinnelig byggetid. Grunnverdien som er angitt er ofte en verdi som er fastsatt for hele prosjektet, og gjerne som en kontraktssum på hele rigg- og driftskapittelet i kontrakten. Dette kan i praksis føre til vansker dersom formelen skal anvendes på en delfrist, nettopp fordi man gjerne ikke opererer med en kontraktssum som kun gjelder for deler av rigg- og driftsytelser. Dette åpner muligheten for at entreprenøren kan få overkompensasjon, og at kompensasjon ikke nødvendigvis gjenspeiler de merkostnadene entreprenøren har hatt. På bakgrunn av dette er det derfor ikke uvanlig at byggherren inntar et unntak i klausulen om at den ikke skal anvendes på delfrister.

Blant utvalget fastslår Bane NORs klausul at formelen ikke er anvendelig på utsettelse av delfrister.<sup>65</sup> Statsbyggs regulering fastslår at «dersom fristforlengelsen kun er gitt for deler av arbeidene, skal A reduseres forholdsmessig».<sup>66</sup> Statens Vegvesens klausul er taus vedrørende klausulens anvendelse på delfrister/sluttfristen. Dermed vil det bero på en konkret tolkning av kontrakten for å avgjøre om klausulen kan anvendes ved utsatt delfrist. Siden det i klausulen tas utgangspunkt i «kontraktssummen», tilsier ordlyden at klausulen kun er anvendelig ved utsettelse av sluttfristen. Dette understøttes også av at «opprinnelig byggetid» må brytes.

Selv om formelene til de enkelte byggherrene ikke kan anvendes ved utsettelse av delfrister, vil entreprenøren likevel kunne gjøre krav gjeldende på vederlagsjustering etter NS-serien. Dersom partene i et enkelt tilfelle har ment å avskjære en slik gang, tilsier klarhetsregelen at dette uttrykkelig og klart må fremgå av ordlyden i kontrakten.

#### **5.4 Hvilke krav kan gjøres gjeldende etter tidsriggklausulene?**

En annen problemstilling som reiser seg ved tidsriggklausuler er hvorvidt klausulen er uttømmende. Spørsmålet i det følgende er om entreprenøren kan fremme krav for vederlagsjustering for rigg- og driftskostnader etter andre regler for vederlagsjustering. For å kunne svare på

---

<sup>64</sup> Se f.eks NS 8405 punkt 25.2

<sup>65</sup> Jf. tidsriggklausulen til Bane NOR (Vedlegg A).

<sup>66</sup> A= pris på opprinnelig rigg- og driftskapittel

problemstillingen, er det av betydning om et krav faller innenfor klausulens anvendelsesområde, eller ikke.

Formålet med rigg- og driftsformler er, som nevnt, å forenkle behandlingen av krav på vederlagsjustering for økte kostnader for rigg- og driftsytelser i forlenget byggetid. Forenklingen blir gjort gjennom formelregulering i kontrakten, og tilsvarer nødvendigvis ikke de reelle kostnadene entreprenøren har hatt. I tillegg slipper entreprenøren å dokumentere grunnlaget for kravet på vederlagsjustering, og å følge varslings- og oppdateringsreglene etter NS-kontraktene. Formålet tilsier derfor at rigg- og driftsklausuler i entreprisekontrakter bør fungere uttømmende for krav som faller inn under klausulens anvendelsesområde.

Videre tilsier klarhetsregelen at dersom partene har ment at klausulen skal fungere uttømmende, og at krav på vederlagsjustering ikke kan gjøres gjeldende etter NS-standardene, må dette fremgå klart av kontrakten.<sup>67</sup> Dersom det etter en objektiv kontraktstolkning ikke fremgår klare holdepunkter for en slik tolkning, vil utgangspunktet være at klausulen ikke kan avskjære andre krav.

Det kan tenkes at entreprenøren blir utsatt for ekstraordinære forhold som fører til at entreprenøren får langt større kostnadsøkning enn det som det er mulig å kompensere for etter klausulen. Formålet bak krav på vederlagsjustering etter NS-serien er å kompensere entreprenøren for den kostnadsøkningen han blir påført som følge av byggherreforhold. Dersom en avskjæring av krav skal foretas gjennom formelregulering, vil det føre til urimelige resultater og undergrave formålet bak adgangen til vederlagsjustering. Formelstandardisering av vederlagsjusteringen kan heller ikke løsrives fra systemet i NS-kontraktene, ettersom rigg- og driftsklausuler er ment å reflektere formålene bak krav om vederlagsjustering.

Det klare utgangspunktet etter dette er derfor at tidsriggklausuler er uttømmende for reguleringen av de kravene som faller inn under klausulens anvendelsesområde. Dersom klausulen likevel skal anses for å avskjære krav på vederlagsjustering som faller utenfor klausulens anvendelsesområde, kreves det klare holdepunkter for dette.

Spørsmålet videre er hvorvidt entreprenøren kan få kreve vederlagsjustering i forbindelse med kostnadsøkning for rigg- og driftsytelser som ikke faller under tidsriggklausulenes anvendelsesområde. Dette kan eksempelvis være tilfellet dersom det dreier seg om utsettelse av en delfrist, hvor sluttfristen ikke blir utsatt.

---

<sup>67</sup> Jf. LB-1997-188. Dommen fra lagmannsretten gjaldt tolkning av en volumriggbestemmelse. Spørsmålet for lagmannsretten var likevel prinsipielt det samme som kan være aktuell ved tidsriggklausul: hva kreves det for at riggregulering i en kontrakt avskjærer et krav som faller utenfor klausulens anvendelsesområde.

Økte rigg- og driftskostnader kan også oppstå ved utsettelse av delfrister, selv om sluttfristen ikke påvirkes. Spørsmålet er derfor særlig relevant i praksis. Disse merutgiftene vil ikke fanges opp av klausulen, og vil føre til at entreprenøren ikke får kompensasjon for denne kostnadsøkningen. Entreprenøren vil i utgangspunktet ha krav på å få dekket en slik kostnadsøkning, og dette må anses for å følge av Rt. 2005 s. 788.<sup>68</sup>

I LB-1997-188<sup>69</sup> gjaldt saken krav på vederlagsjustering for merkostnader til drift av rigg på grunn av forlenget byggetid. Entreprenøren hevdet at NS 3401 ga hjemmel for et slikt krav. Klausulen som ble benyttet i kontrakten ga kun adgang til justering ved endring i volum, og ikke ved økte rigg- og driftskostnader på grunn av forsinkelse. Veidekke ASA anførte at bestemmelsen ikke kunne anses for å være uttømmende slik at det avskar adgangen til å kreve vederlagsjustering på grunn av økte kostnader ved byggherreforsinkelse. Av dommen fremgår det at det må kreves «klar og konkret hjemmel i partenes kontrakt» for at en riggklausul skal avskjære krav som faller utenfor bestemmelsens anvendelsesområde.

Klarhetskravet har senere blitt fulgt opp i LB-2005-178511 som bygger på samme forutsetning. I denne saken inneholdt kontrakten samme formulering som Statens Vegvesens tidligere tidsriggklausul.<sup>70</sup> Spørsmålet var om entreprenørens krav falt inn under klausulens anvendelsesområde. Lagmannsretten kom frem til at kravet falt utenfor klausulens anvendelsesområde ettersom det dreide seg om et ekstraordinært forhold, og klausulen tok kun sikte på å dekke de «vanlige forsinkelsestilfellene».

Det uttales i dommen at dersom «meningen med suppleringsbestemmelsen hadde vært at den generelt skulle gjelde for utmåling av merutgifter som følge av byggherrelaterte forhold, burde dette – etter lagmannsrettens oppfatning – «fremkommet klarere av bestemmelsen». Det klare utgangspunktet var derfor at krav kan fremmes etter den angitte standardkontrakten (NS 3430). Dersom noe annet skal gjelde, er det overlatt til kontraktspartene å regulere dette i kontrakten. Videre stilles det krav til at det må foreligge klare holdepunkter for at en rigg- og driftsklausul er uttømmende.<sup>71</sup>

I LB-2011-95644 kom imidlertid lagmannsretten til det motsatte resultatet. Saken gjaldt et krav om tillegg i forbindelse med utbygging av Lysaker stasjon. PEAB AS hadde satt fram krav om

---

<sup>68</sup> I dommen fastslås det at for krav på kompensasjon ikke er et vilkår at forsinkelsen medfører forskyvning av sluttfristen jf. avsnitt 55. Se også Borgen (2007) s. 7 og 9.

<sup>69</sup> Dommen fra lagmannsretten gjaldt tolkning av en volumriggbestemmelse. Spørsmålet for lagmannsretten var likevel prinsipielt det samme som vil være aktuell ved tolkning av tidsriggklausul.

<sup>70</sup> Se vedlegg C (utgått tidsriggklausul).

<sup>71</sup> Dette utgangspunktet har også blitt fulgt opp av bl.a. tingretten jf. TFJOR-2012-51372 under punkt 2.3.2.1.

dekning av merkostnader ved å ha drevet arbeidene lenger ved forskyvning av aktiviteter og delfrister. Sluttfristen hadde ikke blitt påvirket. Et av spørsmålene for lagmannsretten gjaldt tolkningen av Jernbaneverkets tidsriggbestemmelse i en kontrakt basert på NS 8405:2004.<sup>72</sup> Klausulens ordlyd var at den bare fikk «anvendelse ved utsettelse av sluttfrist og ikke for utsettelse av delfrister». Spørsmålet var om PEABs krav på kompensasjon for merkostnader, som følge av forskyvninger av delfrister, var omfattet av tidsriggklausulen til Jernbaneverket. Retten kom frem til at kontraktens tidsriggbestemmelse var uttømmende, og at den kun var anvendelig ved utsettelse av sluttfristen. PEAB fikk dermed ikke medhold i kravet.

Begrunnelsen til lagmannsretten var:

*«Entreprenørens krav om å få regulert rigg er uttømmende regulert av kontrakten C 24.2. Det følger direkte av ordlyden at denne bestemmelsen bare får 'anvendelse ved utsettelse av sluttfrist og ikke for utsettelse av delfrister'. Årsaken til denne sontringen er at det bare er utsettelse av sluttfristen som reelt vil utsette entreprenøren for økte kostnader[...] Forskyvninger innad i fastsatt byggetid gir derfor ikke grunnlag for riggregulering. Posten for rigg er en rundsum for hele byggetiden. På denne bakgrunn kan PEABs krav ikke tas til følge. Det er uttrykkelig fraskrevet i kontrakten. Lagmannsretten kan ikke se at avgjørelsen inntatt i Rt-2005-788 kan endre det resultatet som i denne saken følger direkte av en tolking av kontrakten.»<sup>73</sup>*

Uttalelsen til lagmannsretten er generelt utformet. Lagmannsrettens argumentasjon for at entreprenøren ikke reelt sett vil påføres økte rigg- og driftskostnader ved utsettelse av delfrister er så pass generelle at det vanskelig lar seg forene med argumentasjonen i SRG-dommen, som lagmannsretten viser til. På bakgrunn av det nevnte bør ikke dommen i LB-2011-95644 tillegges betydelig vekt. Etter min mening, endrer ikke denne avgjørelsen utgangspunktet om at det må foreligge klare holdepunkter i kontrakten for at entreprenøren avskjæres fra en slik kompensasjon.

Riktignok omhandlet SRG-dommen en noe annerledes situasjon enn LB-2011-95644. I SRG-dommen gjaldt saken en forsinkelse av hele byggeprosjektet, men innenfor avtalte frister. Hvorfor dette ikke skal gjelde ved utsettelse av delfrister er vanskelig å forstå. Uttalelsene fra Høyesterett i SRG-dommen er, etter min mening, vide nok til å dekke merkostnader ved utsatte delfrister.

---

<sup>72</sup> I kontrakten mellom Jernbaneverket (Bane NOR) og PEAB i denne saken var ikke unntaket for force majeure tilfeller inntatt, og formelens grunnverdi var 0,08 i stedet for 0,15.

<sup>73</sup> Se i dommen under punkt «PEABs krav om dekning av tidsavhengige kostnader ved forskyvning av delfrister».

I utvalget fremgår det av tidsriggklausulen til Statsbygg at «[d]ersom fristforlengelse kun er gitt for deler av arbeidene, skal A reduseres forholdsmessig». Spørsmålet om klausulen også er anvendelig ved utsettelse delfrister er klart etter ordlyden: den kan anvendes ved fristforlengelse for «deler av arbeidene». Ved beregningen må A (avtalt pris på opprinnelig rigg- og driftskapittel eks mva.) reduseres forholdsmessig. Hva som er «forholdsmessig» beror på skjønnsmessig vurdering. I obligasjonsretten blir uttrykksmåten valgt for å vise motsatsen, som i dette tilfellet vil være opprinnelig avtalt pris.<sup>74</sup> Det innebærer at dersom det f.eks. gis fristforlengelse for 10 % av arbeidene, skal A, ved beregningen av vederlagsjusteringen, reduseres med 10 %.

Bane NORs klausul fastslår at tidsriggklausulen ikke kan anvendes ved utsettelse av delfrister i andre ledd. Av klausulens ordlyd er det ikke noe som tilsier at tidsriggklausulen er ment å avskjære adgangen til å kreve kompensasjon etter standardene. Entreprenøren vil derfor i utgangspunktet kunne gjøre krav på kompensasjon gjeldende ved utsatt delfrist etter NS-serien.<sup>75</sup>

Om Statens Vegvesens klausul får anvendelse i tilfeller hvor forsinkelsen kun utsetter en delfrist er uklart, og klausulen selv tar ikke stilling til dette. Etter en tolkning tilsier ordlyden «opprinnelig byggetid»<sup>76</sup> og «avtalt ny byggetid»<sup>77</sup> at klausulen kun får anvendelse ved utsettelse av sluttfristen. På lik linje som med Bane NORs klausul fremgår det ikke av ordlyden i klausulen hvorvidt den avskjærer adgangen til å gjøre kompensasjons gjeldende etter andre regler. Kompensasjonskrav for utsatt delfrist vil derfor kunne gjøres gjeldende etter NS-serien, med mindre det finnes klare holdepunkter for noe annet i kontrakten.

## 5.5 Byggherreforsinkelse som ikke påvirker en frist

En annen problemstilling som kan oppstå i praksis er om entreprenøren kan gjøre krav på vederlagsjustering for økte rigg- og driftskostnader som følge av en forsinkelse som ikke påvirker en avtalt frist. Situasjonen her kan eksempelvis være at entreprenøren blir påført en forsinkelse som forsinkes fremdriften til entreprenøren, uten at forsinkelsen påvirker sluttfristen, eller delfrister, som er fastsatt i kontrakten. Det typiske vil være at entreprenøren blir utsatt for forlengelse av enkelte arbeider innenfor opprinnelig byggetid.

Tidsriggklausulen til Bane NOR reiser spørsmål knyttet til om hvordan entreprenøren kan få kompensasjon som følge av økning i rigg- og driftskostnader, hvor forsinkelsen fører til at

---

<sup>74</sup> Hagstrøm (2011) s. 417.

<sup>75</sup> LB-2011-95644 gjaldt tolkning av Jernbaneverkets (i dag Bane NOR) tidsriggklausul. Lagmannsretten kom riktignok frem til at klausulen skulle tolkes uttømmende, men dette er jeg uenig i. Det vises her til argumentasjonen ovenfor.

<sup>76</sup> Se Statens Vegvesens tidsriggreguleringsformel under forklaringen til t<sup>1</sup>.

<sup>77</sup> Se Statens Vegvesens tidsriggreguleringsformel under forklaringen til t<sup>2</sup>.



entreprenøren får merutgifter, uten at sluttfristen, eller andre frister, blir berørt. En økning i rigg- og driftskostnader kan også forekomme på grunn av byggherreforsinkelse, uten at en frist berøres. Spørsmålet er for øvrig også relevant etter klausulene til Statsbygg<sup>78</sup> og Statens Vegvesen.<sup>79</sup>

Dette var tilfellet i SRG-dommen.<sup>80</sup> Hovedspørsmålet i saken var om merutgiftene skulle beregnes ut fra hvordan fremdriften ville ha vært uten løsmassene i tunnelen, eller på grunnlag av framdrift i samsvar med framdriftsplanen i kontrakten, og under forutsetningene om prisene for da kontrakten ble inngått. Entreprenøren hevdet blant annet at man hadde fått mer enveisdrift ved driving av tunnelen, enn hva situasjonen ville vært uten løsmassene. Dersom løsmassene ikke hadde inntruffet, kunne entreprenøren drive på to arbeidsfronter i 11 uker lenger. Byggherren på sin side hevdet at det ikke forelå mer enveisdrift på grunn av løsmassene enn det entreprenøren måtte regne med ved kontraktinngåelsen. Byggherren viste til entreprenørens egen fremdriftsplan. Utgiftene som entreprenøren ble påført var ikke større enn det entreprenøren hadde tatt i betraktning ved kalkulasjon av prisene i anbudsfasen. Byggherren mente derfor at entreprenøren ville oppnå en form fortjeneste dersom merutgiftene skulle bli tilkjent.

Høyesterett uttalte om dette at:

*«En raskere fullføring enn opprinnelig forutsatt er en gevinst som entreprenøren avhengig av omstendighetene, kan forvente å oppnå, Rettstekniske hensyn gir ikke grunnlag for annen løsning. Det kan riktignok være slik at merutgifter på grunnlag av den fremdrift entreprenøren ville ha hatt om hindring som byggherren har risikoen for tenkes borte, vil kunne være vanskelig å beregne. Slike eventuelle vanskeligheter bør etter min mening ikke medføre at entreprenøren fratras muligheten for gevinst av en raskere framdrift ved å anvende nye og mer effektive maskiner, nytt utstyr og effektivisere produksjonen».*<sup>81</sup>

Høyesterett landet dermed på at det avgjørende måtte være om driften på grunn av byggherrens forhold forsinket driften, i forhold til den drift som ellers ville ha funnet sted. Merutgiftene skulle derfor beregnes ut fra de utgiftene som entreprenøren ville ha hatt uten løsmasser i tunnelen. Altså var det ikke avgjørende at en frist ble utsatt for at entreprenøren skulle få rett til vederlagsjustering.

---

<sup>78</sup> Jf. forklaringen til bokstav Z: «forlengelsen utover opprinnelig byggetid.

<sup>79</sup> Jf. forklaringen til t<sup>2</sup>: «avtalt ny byggetid».

<sup>80</sup> Dommen er nærmere omtalt under punkt 5.1.

<sup>81</sup> Jf. Rt. 2005 s.788 avsnitt 47.

Når det gjelder de enkelte klausulene i utvalget, forutsetter Bane NORs tidsriggbestemmelse at sluttfristen må forskyves for at den skal komme til anvendelse. Dette går tydelig frem av ordlyden jf. ordlyden «dersom entreprenøren får utsatt sluttfrist». Statens Vegvesens tidsriggklausul inneholder ikke en slik forutsetning.

Statsbyggs tidsriggklausul forutsetter imidlertid at entreprenøren har krav på fristforlengelse. Ordlyden «fristforlengelse» tilsier at det må være tale om forskyvning av en sluttfrist eller dagmulktbelagte frister.<sup>82</sup> På bakgrunn av dette kan ikke klausulen anvendes i de tilfeller hvor byggherreforsinkelsen ikke påvirker en slik frist.

Formålet bak formelregulering tilsier at det ikke er et skille mellom byggherreforsinkelser som påvirker en sluttfrist og/eller dagmulktbelagte frister, eller andre type frister. Uavhengig av om et slikt skille foreligger, eller ikke, vil det ikke ha betydning utover fastsettelsen av om hvilke frister som er omfattet etter ordlyden. Utgangspunktet er at det kun er de sanksjonerte fristene etter klausulen som er omfattet av formelreguleringen. Øvrige byggherreforsinkelser kan likevel kreves kompensert gjennom reglene i NS-serien.

## 5.6 Oppsummering

Tidsriggklausuler er etter drøftelsen i punktene over først og fremst klart anvendelige ved tilfeller hvor sluttfristen utsettes. Det kan imidlertid være problematisk å anvende formlene på delfrister, selv om det med modifikasjoner er mulig. Entreprenøren vil i utgangspunktet uansett kunne gjøre krav på kompensasjon gjeldene etter NS-serien.

For at krav som faller utenfor tidsriggklausulenes anvendelsesområde skal avskjæres, er det etter rettspraksisen som foreligger, et krav om klar og tydelig hjemmel i kontrakten. Dersom kontrakten ikke gir klare holdepunkter for at den er uttømmende, kan reglene for vederlagsjustering etter NS-standardene anvendes.

Ved krav på vederlagsjustering hvor forsinkelsen ikke påvirker en avtalt frist, er utgangspunktet at merkostnadene kan kreves dekket etter standardene, jf. SRG-dommen. Standardiserte formelklausuler kan imidlertid ikke benyttes ved beregningen, dersom kostnadsøkningen faller utenfor klausulens anvendelsesområde. Det innebærer at det ved krav på vederlagsjustering for krav som faller utenfor klausulenes anvendelsesområde, kreves at entreprenøren dokumenterer kostnadsøkningen som har funnet sted, og at varslings- og oppdateringsreglene etter standardene blir fulgt.

---

<sup>82</sup> Arvesen (2014) s. 289.

## 6 Økt arbeidsvolum: volumrigg

### 6.1 Innledning

Entreprenørens rigg- og driftskostnader er hovedsakelig dimensjonert i kontrakten slik at entreprenøren har muligheten til å imøtekomme de kravene som stilles til rigg- og driftsyntelser i byggeprosjektet. Det er ikke uvanlig at entreprenøren blir pålagt tilleggs- og/eller endringsarbeider i løpet av kontraktstiden. Dersom arbeidsomfanget øker vil dette kunne føre til at entreprenøren får merutgifter i form av økte kostnader til rigg- og driftsyntelser. Volumriggklausulene tar sikte på å kompensere for økte rigg- og driftskostnader som følge av en økning i arbeidsvolum.

Formålet bak volumriggregulering er det samme som for tidsriggklausulene; klausulene tar sikte på å standardisere utmålingsregler for krav på vederlagsjustering ved økte rigg- og driftskostnader. Volumriggklausuler inneholder normalt en terskelverdi før rett til krav på vederlagsjustering inntreffer.

Rigg- og driftsyntelser er normalt priset som en rundsum (fastpris per post) i entreprisekontrakter. Det innebærer at entreprenøren i utgangspunktet ikke automatisk kan kreve vederlaget justert på grunn av ekstrakostnader som følge av økt arbeidsvolum. Likevel er det anerkjent at entreprenøren kan kreve vederlagsjustering av rundsumposter dersom det foreligger betydelige økninger i mengde rigg- og driftsyntelser. Dette er også bakgrunnen for at det i praksis opereres med en terskel for å kunne få et krav vederlagsjustert.<sup>83</sup>

Krav på vederlagsjustering må også vurderes etter en alminnelig tolkning av den aktuelle volumriggklausulen. Ved tolkningen skal det legges vekt på formålet bak reguleringen, som nettopp er å kompensere entreprenøren for økte rigg- og driftskostnader som følge av en økning i arbeidsvolum. Det er imidlertid viktig å bemerke at entreprenøren ikke skal kompenseres dobbelt. Det innebærer at dersom entreprenøren allerede har fått kompensasjon for økte rigg- og driftskostnader, skal dette ikke tas med i beregningsgrunnlaget jf. LB-2009-189816 (Drammensbrua).<sup>84</sup> Det vil være av betydning hvilket vederlagsformat partene har benyttet, ettersom det vil være veiledende for hvordan beregningen skal foretas.

Siden beregningsgrunnlaget er avgjørende for hva entreprenøren kan forvente å få dekket ved volumøkning av rigg- og driftsyntelser, oppstår det særlig problemer knyttet til at kontraktene ofte opererer med ulike type vederlagsmodeller. Utgangspunktet er at utmålingen av

---

<sup>83</sup> Sandvik (1977) s. 128.

<sup>84</sup> Dommen blir behandlet nærmere under punkt 6.3.3.

kompensasjonen skal gi uttrykk for volumøkningen som ikke allerede er kompensert på andre måter.<sup>85</sup> Enhetspriser skal derfor normalt tas med i beregningen. Ved regningsarbeider beror det på hva entreprenøren skal medta i ratene. Dette behandles nærmere under punkt 6.3.

I det følgende presenteres volumriggklausulene i punkt 6.2. En særlig problemstilling vedrørende volumriggklausuler er om klausulen kan anvendes når det også foreligger krav på vederlagsjustering i forlenget byggetid. Spørsmålet behandles i punkt 6.4.

## 6.2 Introduksjon av volumriggklausulene

Volumriggklausulen til Bane NOR ser slik ut:<sup>86</sup>

*«Dersom det totale vederlag i forbindelse med sluttoppgjøret overstiger 110 % av kontraktssummen, økes rigg- og driftsposten – fastsatt til 0,1 x kontraktssummen – med den prosentvise økning som overstiger 10% av kontraktssummen. Følgende formel gjelder:*

$$V=0,1x(T-1,10K)$$

*V= tilleggsvederlag eks. mva.*

*K= kontraktssum eks. mva.*

*T = totalt vederlag eks. mva.*

*Ved reduksjon av det totale vederlag på mer enn 10 % av kontraktssummen, reduseres rigg- og driftsposten på tilsvarende måte. I denne beregning er alle beløp eks. mva.*

*I denne beregning skal det totale vederlag fratrekkes:*

- *Alle endrings- og tilleggsarbeider relatert til rigg & drift (generalomkostninger) herunder justering iht. a) og evt. forseringstillegg.*
- *Verdien av de arbeider som er utført i forlenget kontraktsperiode dersom det er gitt utsettelse på sluttfrist.*
- *Indeksregulering etter 27.1.*

*Utløsning av opsjoner beskrevet i kontrakten inngår ikke i beregningsgrunnlaget for a) over. Ny kontraktssum etter utløsning av opsjon skal være grunnlag for beregningen etter bokstav b) over.»*

---

<sup>85</sup> Jf. LB-2009-189816.

<sup>86</sup> Klausulen er hentet fra personlig kommunikasjon på e-post med Kari Kaasen, leder kontrakt og marked ved Bane NOR 10. september 2021.

Volumriggklausulen til Bane NOR gir entreprenøren rett på vederlagsjustering for rigg- og driftsyntelser dersom det «totale vederlaget ved sluttoppgjøret» overstiger 110 % av kontraktssummen. Den prosentvise økningen må altså være på minimum 10 % for at entreprenøren kan fremsette krav på kompensasjon.

Etter formelen i denne klausulen skal det totale vederlaget (T) divideres med 1,10 multiplisert med kontraktssummen (K). Summen må multipliseres med 0,1 for å komme frem til hvor mye tilleggsvederlaget skal være.

Klausulens andre ledd angir at det ved en reduksjon på mer enn 10 % av vederlaget, skal rigg- og driftsposten reduseres tilsvarende. I klausulens tredje ledd listes det opp en rekke fradragsposter som skal trekkes fra det totale vederlaget før beregningen foretas. Temaet behandles nærmere under punkt 6.3.5.

Statsbyggs volumriggklausul etter «blåboka» er følgende:

*«Hvis prisen på netto vederlagsjusteringer som følge av medvirkningssvikt (definisjon i Blåboka punkt 16.1 ovenfor) ikke overstiger 15% av kontraktssum, gis det ingen kompensasjon.*

*Overstiger prisen på netto endringsarbeider og netto medvirkningssvikt 15% av kontraktssummen, gis det kompensasjon etter følgende formel:*

$$0,5 A (B - 1,1 C)$$

---

C

*A = avtalt pris på opprinnelig rigg- og driftskapittel eks mva*

*B = kontraktsverdi av utført arbeid på tidspunktet for opprinnelig sluttfrist eks mva*

*C = opprinnelig kontraktsbeløp (kontraktssum eks mva)*

*Ved utregningen av kontraktsverdi av utført arbeid på tidspunktet for opprinnelig sluttfrist eks mva (B), skal det ikke tas hensyn til*

- regulering av kontraktssummen pga. lønns- eller prisstigning,*
- utbetaling av påslag pga. administrasjon av sideentreprenører eller tiltransport av entrepris/leverandørkontakter*
- avbestillingserstatning, endringsarbeid som gjøres opp inklusive rigg/drift, og*
- kompensasjon for økt rigg og drift i endret byggetid.*

*Reguleringsbeløp ifølge denne bestemmelse, lønns- og prisreguleres etter indeks som angitt i tilbudsskjemaet, regnet i måneder fra tilbudsdato til tyngdepunkt for produksjon i byggetiden.»*

Statsbyggs volumriggklausul opererer med en terskel på 15 %. Det innebærer at vederlagsjusteringer må overstige 15 % av kontraktssummen. Med ordlyden «netto vederlagsjusteringer» siktes det til at det ved beregningen skal gjøres fratrukk for allerede justerte kostnader. Formelen etter denne klausulen er noe annerledes enn formelen i kontrakten til Bane NOR. Formelen indikerer blant annet at det etter Statsbyggs kontrakter opereres med rundsummer i rigg- og driftskapitlet.<sup>87</sup> For øvrig tar klausulen også utgangspunkt i opprinnelig kontraktssum (C), og kontraktsverdien av utført arbeid ved opprinnelig sluttfrist (B).

Statens Vegvesen opererer fortsatt med en volumriggklausul, selv om byggherren har gått bort fra formelregulering i forbindelse med krav i forlenget byggetid. Volumriggklausulen til Statens Vegvesen ser slik ut:<sup>88</sup>

*«Viser sluttoppjøret, inklusive tilleggsnotaer for utført arbeid basert på kontraktens prisgrunnlag, en økning på mer enn 10% av kontraktssummen, reguleres kontrakten som følge av økte generelle omkostninger. Entreprenørens generelle omkostninger tillegges i så fall 10 % av utført arbeid over 10 % kontraktssummen. Dette vederlaget beregnes etter følgende formel:*

$$V = 0,1 (S - 1,1K)$$

*der:*

*V = vederlag for økte generelle omkostninger (kr)*

*S = sluttsum for utført arbeid (kr). Her medtas kun utførte arbeider basert på kontraktens prisgrunnlag, herunder regningsarbeider basert på kontraktens prisgrunnlag.*

*K = kontraktssum (kr)»*

Statens Vegvesen opererer etter sin klausul med en terskelverdi på 10 %. For å få rett på vederlagsjustering må det derfor foreligge en vederlagsøkning på mer enn 10 %. Det er etter ordlyden i klausulen vederlaget i «sluttoppjøret» som må øke med mer enn 10 %. Ordlyden reiser

---

<sup>87</sup> Se klausulens forklaring på bokstav A.

<sup>88</sup> Hentet fra personlig kommunikasjon på e-post med Linn Hilde Haukeberg hos Statens Vegvesen, 8. september 2021

spørsmål om hva som menes med «kontraktens prisgrunnlag». Er det det totale vederlaget, eller et eventuelt forutgående pristilbud fra entreprenøren? Dette drøftes nærmere i punkt 6.3.

For øvrig ligner selve formelen til Statens Vegvesen på Bane NORs volumriggklausul, og selve beregningen foretas på samme måte. Formelen tar altså utgangspunkt i kontraktssummen (K), som divideres med sluttsummen for utført arbeid (S), multiplisert med 1,1. Beløpet multipliseres deretter med 0,1 for å komme frem til vederlag for økte generelle omkostninger (V), altså vederlag for økte rigg- og driftsytelser.

## **6.3 Hvordan skal kompensasjonen beregnes?**

### **6.3.1 Innledning**

Volumriggklausulene bruker ulike beregningsmetoder for å fastsette kompensasjonen entreprenøren har krav på. Et grunnleggende fellestrekk ved volumriggklausulene er imidlertid at de tar utgangspunkt i differansen mellom kontraktssummen og et senere avregnet vederlag, eller størrelsen på netto vederlagsjusteringer i forhold til kontraktssummen. Det er denne differansen som gir uttrykk for den volumøkningen som har funnet sted. I praksis reiser det seg ofte et spørsmål om hva som skal inntas i kontraktssum og hva som skal være gjenstand for beregningen. Hvilket krav som skal inngå i størrelsen «kontraktssum» vil derfor ha sentral betydning når formelen skal anvendes.

Innledningsvis er det nødvendig å gjøre rede for de bakenforliggende hensyn som er felles for volumriggklausuler. Også volumriggklausuler er ment å forenkle beregningen ved krav på vederlagsjustering. Det betyr at dette hensynet må vektlegges ved tolkningen, og klausulene må tolkes på en slik måte at kravsberegningen ikke kompliseres unødvendig. Klausulene blir i tillegg tolket i lys av at kravet oppstår som følge av merutgifter entreprenøren er påført, som skyldes en volumøkning som byggherren har risikoen for. De kravene som skal inntas i beregningen må derfor kunne knyttes til volumøkningen som har funnet sted. Dette formålet ble særlig fremhevet i LB-2009-189816.<sup>89</sup>

Et annet formål som det må tas hensyn til ved tolkningen, er at volumriggklausulene ikke skal kompensere for samme forhold flere ganger. Det innebærer at kostnadsposter som allerede er kompensert, ikke utgjør en merutgift, og skal derfor ikke tas med i beregningen (sluttsummen, eller det totale vederlaget).

---

<sup>89</sup> Se også Sandvik (1977) s. 129.

Ettersom kontraktens vederlagsformat spiller en sentral rolle ved fastsettelsen av vederlagsjusteringen vil temaet i punkt 6.3.2-6.3.4 være i hvilken grad enhetspriser, regningsarbeider og arbeider basert på pristilbud skal inntas i vederlaget som er beregningsgrunnlaget etter volumriggformlene.

### 6.3.2 Kontrakter med enhetspriser

Ved krav på vederlagsjustering er utgangspunktet at enhetsprisene benyttes der disse er anvendelige.<sup>90</sup> Rigg- og driftsyttelser er ofte priset som rundsum og rigg- og driftsyttelser vil imidlertid ikke dekkes av enhetsprisene. Dette skaper et behov for en egen vederlagsjustering av rigg- og driftsyttelsene. Klausulene i utvalget tar hensyn til dette ved å inkludere kostnadsposten i formelen, og det er klart at endringsarbeider utført etter enhetspriser er omfattet av volumriggklausulene. Det fremgår eksempelvis av klausulen til Statens Vegvesen at endringsarbeid utført etter enhetspriser skal inngå i beregningen. Statsbyggs klausul baserer seg på «netto vederlagsjusteringer», og Bane NOR tar utgangspunkt i «det totale vederlag i forbindelse med sluttoppgjøret». Dette innebærer at vederlagsjusteringer på regulerbare poster vil fanges opp av klausulene.

I kontrakter med regulerbare mengder kan de faktiske mengdene avvike fra den opprinnelige angivelsen i kontrakten. NS 8405 punkt 22.1 fjerde ledd presiserer at avvik i mengder som skal avregnes etter enhetspriser, ikke er å anse som en endring, med mindre avviket i vesentlig grad overstiger det entreprenøren burde ha tatt i betraktning ved inngåelsen av kontrakten.<sup>91</sup> For endringsarbeider hvor avvik i forhold til angitte mengdeangivelser avregnes etter enhetspriser, angir NS 8405 punkt 22.1 fjerde ledd at det er en terskel som kontraktsummen må overstige for at standardkontrakten skal gi grunnlag for vederlagsjustering. Etter standardkontrakten er det derfor et utgangspunkt at mengdevariasjoner innenfor terskelen ikke gir grunnlag for vederlagsjustering, og entreprenøren må forvente variasjoner.

Terskelen ved anvendelige enhetspriser er satt til en vurdering av om avviket «i vesentlig grad overstiger» det entreprenøren har tatt i betraktning ved kontraktinngåelsen. Bestemmelsen i punkt 22.1 fjerde ledd presiserer altså at avvik i forhold til angitte mengdeangivelser som skal avregnes etter enhetspriser, ikke er å anse som en endring, med mindre avviket i vesentlig grad overstiger det entreprenøren har tatt i betraktning ved kontraktinngåelsen. Spørsmålet må vurderes konkret i det aktuelle tilfellet.

Volumriggklausulene i utvalget tar også hensyn til disse variasjonene. Det fremgår for eksempel av Statsbyggs volumriggklausul at dersom «prisen på netto endringsarbeider og netto

---

<sup>90</sup> Jf. NS 8405 punkt. 25.7.

<sup>91</sup> Marthinussen (2010) s. 311.



medvirkningssvikt» overstiger «15 % av kontraktssummen», har entreprenøren krav på vederlagsjustering etter angitt formel. At variasjoner innen regulerbare mengder er hensyntatt følger derfor direkte av ordlyden til denne klausulen. Riktignok nevner ikke volumriggklausulen til Statens Vegvesen og Bane NOR dette eksplisitt, likevel baserer begge klausulene seg på en sammenligning av det endelige vederlaget med opprinnelig kontraktssum.

### 6.3.3 Kontrakter med regningsarbeider

Dersom det ikke foreligger en avtalt pris eller pristilbud, er hovedregelen at entreprenøren kan kreve de reelle kostnadene for tilleggsarbeid, nye ytelser, eller økte ytelser, dekket. Entreprenøren skal etter dette ha betalt for de nødvendige kostnader med å utføre arbeidet, tillagt sedvanlig påslag til dekning av de indirekte kostnadene, risikoen og fortjenesten.<sup>92</sup>

Volumriggklausulene er i utgangspunktet vide nok til å omfatte regningsarbeider. Etter ordlyden til Statsbyggs klausul tar klausulen utgangspunkt i «netto vederlagsjusteringer», og Bane NORs volumriggklausul tar utgangspunkt i «det totale vederlag i forbindelse med sluttoppgjøret». Statens Vegvesens klausul gir rett på vederlagsjustering dersom «sluttoppgjøret, inklusive tilleggsnotaer for utført arbeid basert på kontraktens prisgrunnlag, en økning på mer enn 10 %». Det avgjørende etter klausulene er derfor om hvorvidt regningsarbeider er inntatt i kontrakten.

Også ved regningsarbeider, som ved enhetspriser, må beregningsgrunnlaget for økte rigg- og driftskostnader avhenge av om hva volumriggklausulene er ment å dekke. Dersom det er kompensert for en kostnadspost på andre måter, skal denne kostnadsøkningen ikke tas med i beregningen.

Det kan eksempelvis være regulert i kontraktens bestemmelser om regningsarbeid at vederlaget etter regningsarbeider også skal omfatte generalkostnader (kostnader til rigg og drift). Dette var tilfellet i LB-2009-189816. Av Bane NORs og Statsbyggs klausul følger dette direkte av ordlyden, henholdsvis at det skal gjøres fradrag for endrings- og tilleggsarbeider relatert til «rigg & drift», og unntak for «endringsarbeid som gjøres opp inklusive rigg/drift». Statens Vegvesen har ikke tilsvarende unntak i sin klausul. De samme formål som nevnt, vil likevel kunne begrunne et slikt unntak fra beregningen. Dette fremgår også av uttalelsene i LB-2009-189816. Dommen behandles nedenfor.

Det kan altså være avtalt mellom partene at det ved regningsarbeider er tatt høyde for generalkostnader, og at prisen for regningsarbeider ikke skal inn i beregningsgrunnlaget i klausulen. I LB-2009-189816 var dette tilfellet. Saken gjaldt Statens Vegvesens volumriggklausul i en

---

<sup>92</sup> Sandvik (1977) s. 130.

kontrakt basert på NS 3430. Etter ordlyden til denne klausulen hadde entreprenøren krav på vederlagsjustering av kontraktens post for generalkostnader dersom «sluttoppgjøret, inklusive tilleggsnotaer for utført arbeid basert på kontraktens prisgrunnlag, [viser] en økning på mer enn 10 % av kontraktssummen». Regningsarbeider hadde en fastsatt timepris i kontraktens del F, og falt derfor inn under kontraktens ordlyd «utført arbeid basert på kontraktens prisgrunnlag». Imidlertid fastslo kontraktens del F at timeprisene for regningsarbeider inkluderte generalkostnader. På bakgrunn av det kom retten frem til at regningsarbeidene ikke kunne medtas i grunnlaget for reguleringen av rigg- og driftskostnadene.<sup>93</sup>

I LB-2009-189816 kunne retten forankre sin konklusjon i kontrakten ettersom kontrakten fastslo at regningsarbeidene også skulle dekke rigg- og driftskostnader. Resultatet ble likevel begrunnet på et generelt nivå. Retten uttalte:

*«Etter NS-3430 punkt 27.3 inngår rigg og drift (generalkostnader) i regningsarbeid, mens det for oppgjør etter dagens pris etter punkt 28.5 inngår i fortjenesten. De samme punktene er tatt inn i kontraktsbestemmelsene mellom partene som punkt C27.3 og C28.5. Lagmannsretten kan ikke se at utfyllende administrative bestemmelser i kontrakten endrer dette. Det som da gjenstår, og som ikke reguleres av NS-3430, er oppgjør etter enhetspriser, punkt 28.4 som er inntatt tilsvarende i kontraktsbestemmelsene punkt C28.4. Det er dette som reguleres i C31.1 fjerde avsnitt. Bestemmelsen endrer imidlertid ikke på det som allerede er regulert i kontraktsbestemmelsene ellers. C31.1 fjerde ledd er en sjablongregel der NS-3430 / kontraktsbestemmelsene ikke gir et klart svar»*

Etter begrunnelsen ser det ut til at den knyttes opp mot systemet til den alminnelige standardkontrakten. Enklere forklart bruker retten systembetraktninger som en begrunnelse for resultatet i denne dommen. Systembetraktninger knyttet til vederlagsmodellen som er valgt, tillegges derfor stor vekt ved tolkning av en volumriggklausul. Etter uttalelsen fra lagmannsretten, synes rettstilstanden å være at selv om kontrakten ikke konkret fastslår at regningsarbeider skal være priset med kostnader til rigg og drift, så inneholder standardene bestemmelser om regningsarbeid. Regningsarbeidsbestemmelsene etter standardkontraktene skal forstås slik at prisen er inklusive kostnader til rigg og drift. Hensynet bak dette er nettopp at entreprenøren ikke skal kompenseres på nytt for forhold som allerede er gjort opp.

LH-2010-34554 understøtter samme utgangspunkt. I denne saken fremmet entreprenøren krav om tilleggsvederlag ved vinterdrift av vei. Avgjørelsen gjaldt imidlertid ikke en volumriggbestemmelse med formel, men en klausul om prisregulering. Klausulen om prisregulering inneholdt formuleringen «tilleggsnotaer for utført arbeid basert på kontraktens prisgrunnlag».

---

<sup>93</sup> Se dommens avsnitt under avsnittsoverskriften «Nærmere om regningsarbeider».

Retten kom frem til at dette kravet ikke kunne tas med i beregningen. Lagmannsretten tolket prisreguleringsklausulen på bakgrunn av samme formål- og systembetragtninger, som også er avgjørende ved tolkning av volumriggklausuler; entreprenøren skal ikke kompenseres dobbelt for samme kostnad.

I dag vil man neppe kunne legge til grunn at regningsarbeider er inklusive kostnader til rigg- og driftsytelser i kontrakter som inneholder en volumriggklausul. Dersom regningsarbeider skal inkludere rigg- og driftskostnader, må dette uttrykkelig fremkomme av kontrakten.

Det kan dermed konstateres at regningsarbeider, som hovedregel, skal holdes utenfor beregningsgrunnlaget for utført arbeid. Dersom man skal komme frem til et annet resultat, må det være holdepunkter for dette i den konkrete avtalen. Ingen av klausulene i utvalget gir holdepunkter for en slik tolkning.

#### 6.3.4 Endrings- og tilleggsarbeid basert på pristilbud

Som tidligere nevnt kan entreprenøren fremsette særskilt pristilbud for endrings- og tilleggsarbeider. Det innebærer at dersom entreprenøren har gitt et pristilbud, må denne tolkes konkret for å fastsette hva som skal inntas i beregningen av kompensasjonen.

Formålet med tolkningen vil da være å avdekke hvorvidt det avtalte vederlaget for endrings- og/eller tilleggsarbeidene er ment å dekke rigg- og driftskostnader. Dersom det kan svarers bekreftende på dette spørsmålet, tilsier det at endrings- og/eller tilleggsarbeidene må holdes utenfor beregningsgrunnlaget for utført arbeid. Eksempelvis følger dette eksplisitt av ordlyden til Statsbyggs volumriggklausul. Her fremgår det at det for utførte endringsarbeider, hvor rigg- og driftskostnader har vært inkludert, skal denne posten holdes utenfor ved beregningen av kompensasjonen, jf. ordlyden «endringsarbeid som gjøres opp inklusive rigg/drift». Det samme er utgangspunktet etter Bane NORs volumriggklausul jf. første strekpunkt.

Flere byggherrer benytter seg ofte av standardiserte endringsskjema som tar hensyn til denne typen kostnader. Dersom et slikt endringsskjema er benyttet, vil det også være styrende for hvordan beregningen skal foretas, og for tolkningen av pristilbudet. Dette var blant annet tilfellet i LB-2009-189816. Resultatet i denne saken ble hovedsakelig begrunnet i volumriggklausulen til Statens Vegvesen, men lagmannsretten fremholdt også at avkrysningen i et sånt endringsskjema kunne være et selvstendig grunnlag for å unnta den type arbeid fra beregningsgrunnlaget.<sup>94</sup>

---

<sup>94</sup> I denne saken hadde partene krysset av en kolonne i endringsordenen om at riggkostnader ikke kommer i tillegg for de aktuelle tilleggsarbeidene.

I tilfeller hvor det ikke fremgår av verken kontrakten eller endringsordeskjemaet om vederlaget i tilbudet skal omfatte generalkostnader eller ikke, er utgangspunktet fortsatt at det avhenger av en tolkning av den aktuelle entrepriseavtalen. Alle relevante tolkningsmomenter må tas i betraktning.

### 6.3.5 Kan andre krav inntas i sluttvederlaget?

Krav som skyldes merarbeid som følge av byggherrerisiko vil kunne tas med i beregningen etter de foregående punktene. Dersom byggherren for eksempel har gitt feil opplysninger om grunnforholdene i anbudskonkurransen, vil de oppgitte opplysningene fra byggherren være grunnlaget for prisen entreprenøren har gitt for rigg- og driftsyntelser. Avhengig av hvilket vederlagsformat som er benyttet under kontrakten, vil entreprenøren i utgangspunktet kunne kreve kompensasjon. Spørsmålet er om hvorvidt entreprenøren kan kreve at andre krav, enn de som drøftet i foregående punkter, kan tas med i beregningsgrunnlaget.

Problemstillingen i det følgende er derfor om krav som øker vederlaget, men ikke arbeidsvolum, kan tas med i beregningen. Dette kan eksempelvis være krav som gjelder pris- og lønnsstigning under kontraktsperioden.

Utgangspunktet er at slike krav trolig ikke kan tas med i beregningen. Begrunnelsen for dette er at slike krav faller utenfor volumriggklausulenes anvendelsesområde. Svaret på problemstillingen vil uansett bero på en tolkning av den enkelte riggklausulen i kontrakten.

I LB-2019-189816 hadde entreprenøren også fremsatt krav om kompensasjon for pris- og lønnsstigning. Retten kom frem til at entreprenøren ikke kunne kreve at dette skulle gå inn i beregningsgrunnlaget etter volumriggklausulen, ettersom kravet ikke utgjorde tillegg for «utført arbeid basert på kontraktens prisgrunnlag».<sup>95</sup> Videre uttalte retten at slik kompensasjon ikke gir uttrykk for økt arbeidsomfang etter kontrakten. I denne saken fulgte det direkte av ordlyden i kontrakten at det ikke skulle foretas regulering for pris- og lønnsstigning ved justering av riggkostnadene.

Etter uttalelsen til lagmannsretten kan det derfor fastslås at krav som ikke er forårsaket av økt arbeidsvolum, ikke kan kreves kompensert etter volumriggklausuler. Slike krav faller utenfor klausulenes anvendelsesområde. Det må imidlertid bemerkes at det ved fastsettelsen av om slike kostnadsposter skal medtas i beregningen eller ikke, beror på en konkret tolkning av kontrakten.

---

<sup>95</sup> Jf. LB-2019-189816 under underoverskrift «Nærmere om notaer for pris- og lønnsstigning»

Bane NORs og Statsbyggs volumriggklausul fastslår at det ved krav om en økning i slike kostnader, skal trekkes fra ved beregningen etter klausulens formel.<sup>96</sup> Statens Vegvesen har ikke tilsvarende unntak i sin volumriggklausul, men etter en tolkning av klausulen er det etter LB-2019-189816 klart at slike krav skal holdes utenfor beregningen også etter denne volumriggklausulen.<sup>97</sup> Krav som ikke representerer en volumøkning vil derfor ikke omfattes.

Det er imidlertid bemerkelsesverdig at både Bane NORs og Statsbyggs klausul unntar en rekke andre poster, og ikke bare kravposter som kommer av en økning i pris- og lønnsstigning. Eksempelvis unntar begge klausulene for at krav som allerede er kompensert etter tidsriggklausulene, ikke skal tas med i beregningen.<sup>98</sup> Dette gjelder også for kompensasjon etter Statens Vegvesens volumriggklausul på bakgrunn av slik klausulen ble tolket i LB-2019-189816, selv om ordlyden i klausulen ikke nevner det eksplisitt. Hensynet til at entreprenøren ikke skal kompenseres flere ganger for samme forhold vil også kunne begrunne at slike kostnadsposter skal holdes utenfor beregningsgrunnlaget.

Det bør også nevnes at Statsbyggs klausul inneholder flere fradragposter sammenlignet med Bane NORs klausul. Bane NORs volumriggklausul tar utgangspunkt i «det totale vederlag i forbindelse med sluttoppgjøret. Statsbyggs klausul tar utgangspunkt i en overstigning i «netto endringsarbeider og netto medvirkningssvikt», i tillegg til at den inneholder flere fradragposter. Det kan dermed føre til at flere krav kan medtas etter Bane NORs volumriggklausul, også krav som ikke representerer en volumøkning.

Et annet spørsmål som aktualiserer seg, er om en økning i spesialriggkostnader kan kreves i tillegg til formelregulering. Om hva som menes med spesialrigg vises det til punkt 3.3 ovenfor.

Utvalget av rigg- og driftsklausuler i denne oppgaven regulerer ikke spesielle riggytelser, men generelle riggytelser som er nevnt under punkt 3.2. Dette fremgår av ordlyden til Bane NORs volumriggklausul «rigg- og driftsposten». Statens Vegvesens volumriggklausul nevner ikke dette eksplisitt, men etter en alminnelig språklig forståelse av «økte generelle omkostninger», tilsier ordlyden at klausulen kun er anvendelig ved generell rigg. Statsbyggs klausul nevner «opprinnelig rigg- og driftskapittel». Både Statsbyggs og Statens Vegvesens klausul bruker ordlyden som en faktor i formelen sin. Dette danner også grunnlaget for å fastslå at klausulene kun er ment å dekke generell rigg. Det er dermed klart at vederlagsjustering for spesialrigg

---

<sup>96</sup> Se henholdsvis siste strekpunkt i Bane NORs volumriggklausul, og ordlyden «skal det ikke tas hensyn til [...] regulering av kontraktssummen pga. lønns- eller prisstigning» i Statsbyggs volumriggklausul.

<sup>97</sup> I LB-2019-189816 hadde byggherren brukt volumriggklausul med ordlyd tilsvarende i utvalget i denne oppgaven.

<sup>98</sup> Bane NORs klausul fastslår at «justering iht. a) [tidsriggklausulen]» skal trekkes fra. Statsbyggs klausul fastslår at «kompensasjon for økt rigg og drift i endret byggetid» skal holdes utenfor beregningen.

faller utenfor formelreguleringen, og spørsmålet er om entreprenøren kan kreve vederlagsjustering for økte spesialriggkostnader etter standardkontraktene.

Formålet med volumriggklausulene er, som nevnt, å kompensere entreprenøren for økte riggkostnader som følge av volumøkning. Dette tilsier at økte spesialriggkostnader som ikke er kompensert, bør kunne kreves kompensert etter standardkontraktene. I praksis vil det bero på en konkret tolkning av kontrakten. Dersom kontraktspartene har ment å avskjære krav på vederlagsjustering for økte spesialriggkostnader, må det kunne kreves at dette fremgår klart og tydelig av kontrakten. Utgangspunktet etter dette er derfor at entreprenøren kan kreve vederlagsjustering for økte spesialriggkostnader. Det er heller ingenting i de utvalgte klausulene som tilsier at entreprenøren ikke kan kreve vederlagsjustering for økte spesialriggkostnader.

### 6.3.6 Oppsummering

Ettersom volumriggklausulene i utvalget er ulikt utformet, vil løsningene kunne bli forskjellig i praksis. Hvilket vederlagsformat partene har benyttet i kontrakten, vil også få stor betydning ved beregningen av vederlagsjusteringen for økte rigg- og driftskostnader.

Ved tolkning av klausulene har det vist seg at, i tillegg til kontraktens system, må formålet bak volumriggklausulene tillegges stor betydning. Det grunnleggende formålet med tolkningen vil være å tolke klausulen i den retning som gir uttrykk for den reelle, ikke-kompenserte volumøkningen. For å avgjøre om et krav skal tas med i beregningen må det vurderes hvorvidt kravet gir uttrykk for en volumøkning, og om de relevante kostnadene ikke allerede er kompensert på en annen måte.

Det understrekes at drøftelsene i punktene ovenfor er uttrykk for generelle retningslinjer basert på utvalget av volumriggklausuler. Det alminnelige utgangspunktet vil alltid være en tolkning av den individuelle kontraktbestemmelsen. Dersom det etter en tolkning av den individuelle klausulen er holdepunkter for annet enn det som fremgår av drøftelsen ovenfor, skal det legges til grunn.

## 6.4 Kan volumriggklausulene anvendes ved krav i forlenget byggetid?

### 6.4.1 Innledning

Volumriggklausulene er uttømmende for de krav som faller inn under klausulenes anvendelsesområde. Som jeg allerede har vært inne på under punkt 6.3.5, er utgangspunktet at krav i forlenget byggetid, som allerede er kompensert, ikke skal medtas ved beregningen etter

volumriggklausulene. For krav som faller utenfor volumriggklausulenes anvendelsesområde, vil spørsmålet være om kontrakten på en tilstrekkelig måte fastslår at klausulen er ment som uttømmende regulering. Eksempelvis kan det være aktuelt i forhold til tidsmessige konsekvenser, som fører til en volumøkning i rigg- og driftsytelser, som byggherren har risikoen for. Spørsmålet er derfor om volumriggklausulene kan anvendes ved krav i forlenget byggetid.

For å svare på spørsmålet er det hensiktsmessig å skille mellom kontrakten som både har volumriggklausul og tidsriggklausul, og kontrakter som ikke inneholder tidsriggklausul. Grunnen til det er at eksistensen av en egen tidsriggklausul kan påvirke tolkningen av kontrakten. Av utvalget her, har Bane NOR og Statsbygg i dag egen tidsriggklausul. Som nevnt under punkt 5.2.3 har jeg valgt å bruke Statens Vegvesens tidligere tidsriggregulering. Per i dag har ikke Statens Vegvesen en slik klausul i sine kontrakter, og det er derfor relevant i denne oppgaven å ha med denne problemstillingen.

#### 6.4.2 Tilfeller hvor kontrakten ikke inneholder egen tidsriggklausul

I de tilfellene hvor kontrakten ikke inneholder en egen tidsriggklausul, vil det ved tolkningen være avgjørende hvorvidt volumriggklausulen også er ment å omfatte de konsekvensene som følger av forlenget byggetid. Som nevnt innledningsvis, kan dette typisk være relevant for Statens Vegvesens kontrakter i dag. Om dette temaet foreligger det praksis fra Byggebransjens Faglige juridisk Råd (BFJR), og Borgarting lagmannsrett.

BFJR 180 (1984) gjaldt grunn- og betongarbeid for en helseinstitusjon. I denne saken hadde entreprenøren fått en fristforlengelse på sju uker som følge av at grunnforholdene ikke samsvarte med det han hadde grunn til å regne med. På bakgrunn av dette krevde entreprenøren kompensasjon for økte rigg- og driftskostnader.

Kontrakten (NS 3401) inneholdt følgende klausul:

*«Posten 'Tilriggingskostnader' skal ikke reguleres uten at fradrags- eller tilleggsarbeidene blir større enn 15 % av kontraktssummen.»*

Spørsmålet for rådet var om denne klausulen avskar entreprenørens krav etter NS 3401 punkt 8.6.<sup>99</sup> Rådet kom frem til at klausulen ikke nødvendigvis innebar et avvik fra kontraktens bestemmelser om vederlagsjustering, men at den skulle tolkes som en presisering av når endringens omfang skal anses å forrykke forutsetningen for kalkulasjonen jf. NS 3401 punkt 11.3

---

<sup>99</sup> NS 3401 punkt 8.6 regulerte krav på erstatning på grunn av tap eller ekstrautgifter på grunn av forsinkelse som følge endringsarbeider.

bokstav b. Dette innebar at bestemmelsen kun var anvendelig ved endringer i volum, og ikke ved forsinkelser som følge av andre årsaker enn volumendring. I denne saken skyldes ikke forsinkelsen en volumendring, og volumriggklausulen kunne derfor ikke anvendes. Likevel avskar ikke denne reguleringen entreprenørens adgang til å kreve dekning av merkostnadene etter NS 3401 punkt 8.6. Bestemmelsen ble derfor anvendt supplerende.

BFJR 411 (1994) gjaldt Skullerud rensaneanlegg. Under byggeprosessen økte byggevolumet med over 15 % som følge av tilleggsarbeider. Entreprenøren fikk fristforlengelse, og fremsatte krav på dekning av merkostnader i forbindelse med rigg og drift i forlenget byggetid. Kontrakten (NS 3401) inneholdt følgende volumriggklausul:

*«Dersom kontraktssum (eksklusive regningsarbeider) endres som følge av endring i arbeidsvolum, reguleres RS postene for drift av byggeplass (E00) etter følgende regler: For inntil 15 % endring i kontraktssummen foretas ingen regulering. Ved mer enn 15 % endring i kontraktssummen beregnes følgende regulering: [...]»*

Byggherren mente at entreprenørens merkostnader skulle reguleres etter denne bestemmelsen siden arbeidsvolumet hadde økt på mer enn 15 % av kontraktssummen. Entreprenøren på sin side hevdet at tid ikke inngikk i formelen og at denne bestemmelsen bare gjaldt for merarbeid innenfor avtalt tid. Spørsmålet for BFJR var derfor om formelberegningen i kontrakten bare var begrenset til å gjelde for endringer av arbeidsvolumene innenfor fastsatt byggetid, eller om den også skulle gjelde ved fristforlengelse. BFJR kom frem til at volumriggklausulen avskar entreprenørens ytterligere krav på kompensasjon etter den alminnelige standarden. BFJR bygget på at ordlyden i volumriggklausulen (spesielle kontraktbestemmelsen) var å anse som å også omfatte tidsmessige konsekvenser av en volumøkning.

Det var riktignok ulikheter i ordlyden til klausulene som var brakt inn for Rådet i BFJR 180 (1984) og BFJR 411 (1994). Det prinsipielle spørsmålet var likevel det samme; om en volumriggklausul avskjærer adgangen til å kreve vederlagsjustering for økte rigg- og driftskostnader ved volumøkning i forlenget byggetid, eller om klausulen bare skal gjelde for volumøkning i avtalt byggetid. Dersom uttalelsene til Rådet sammenholdes, kan det antas å gi uttrykk for at klausuler som tillater vederlagsjustering av økte rigg- og driftskostnader som følge av volumendring, normalt må forstås slik at de ikke avskjærer krav som oppstår i forlenget byggetid. Volumriggklausulene omfatter således alle merkostnader som følge av volumøkning, og dette inkluderer også merkostnader i forlenget byggetid. Dersom det dreier seg om krav som følge av andre forhold (og ikke volumøkning), kan ikke dette kreves dekket etter volumriggklausuler. I så fall er man henvist til å anvende de alminnelige reglene for vederlagsjustering etter standardene.



BFJR 411 (1994) ble imidlertid brakt inn for retten. Oslo byrett kom frem til et resultat i samsvar med uttalelsene fra BFJR.<sup>100</sup> Saken ble anket inn for Borgarting Lagmannsrett. Flertallet i lagmannsretten kom frem til motsatt resultat i LB-1997-188.

Entreprenøren krevde, som nevnt, kompensasjon for ekstrakostnader til rigg og drift på grunn volumøkning i forlenget i byggetid. Entreprenøren anførte at standardkontrakten (NS 3401) hjemlet et slikt krav, mens byggherre på sin side avslo kravet og mente at det ikke forelå hjemmel for kravet. Lagmannsretten uttalte:

*«Dersom kontraktens punkt 8.4 uttømmende skulle regulere spørsmålet om kompensasjon, ville dette medføre at entreprenøren ikke ville ha muligheter til å få erstattet tap og/eller ekstrautgifter som en følge av akseptert fristforlengelse i situasjoner som beskrevet i NS-3401 punkt 8.5a eller b»*

Videre uttaler lagmannsretten at det kreves «klar og konkret» hjemmel i kontrakten dersom en volumriggklausul skal avskjære muligheten for kompensasjon etter standardkontrakten. På bakgrunn av det kom retten frem til at volumriggklausulen ikke kunne anvendes på volumøkninger utenfor avtalt byggetid. Entreprenøren fikk dermed medhold i krav på vederlagsjustering for økte rigg- og driftskostnader etter standarden (NS 3401 punkt 8.6).

Dommen gir uttrykk for at det ved tolkningen av klausulen skal vektlegges at entreprenøren har merutgifter som ikke er kompensert på annen måte, og at en volumriggklausul uten «klar og konkret» ordlyd ikke kan avskjære entreprenørens adgang til å fremme et slikt krav etter standarden. Lagmannsretten kom dermed frem til at volumriggklausulen i dette tilfellet bare kunne anvendes innenfor opprinnelig avtalt byggetid, og ikke ved forlenget byggetid.

Det må her løftes frem at lagmannsretten vier lite oppmerksomhet til volumriggklausulens ordlyd ved tolkningen av klausulen. I dommen legger flertallet større vekt på reelle hensyn, enn på klausulens ordlyd.<sup>101</sup>

Flertallets formulering, som er sitert ovenfor, ser ut til å favne vidt. Ordlyden i NS 3401 punkt 8.4 gjelder «endring i arbeidsvolum». Det innebærer at klausulen, etter sin ordlyd, er ment å dekke de volumkostnadene som oppstår som følge av endringsarbeider, enten merutgiftene skyldes økt omfang eller forlenget byggetid, men ikke mer enn det.

---

<sup>100</sup> Jf. Oslo byretts dom av 26. juli 1996.

<sup>101</sup> Mindretallet kom imidlertid frem til samme resultat som var i samsvar med uttalelsene til BJFR og byretten. Volumriggklausulen måtte derfor tolkes uttømmende.

Etter den praksisen som foreligger, kan det trekkes frem at det ser ut til å være bred enighet om at krav innenfor anvendelsesområdet til volumriggklausulen er omfattet. Andre krav, som ikke skyldes volumøkning, vil bare kunne avskjæres dersom det foreligger klar og konkret hjemmel for det i kontrakten. I utgangspunktet er derfor volumriggklausulene også ment å omfatte de krav som kommer som følge av forlenget byggetid.

Statens Vegvesens volumriggklausul reiser problemstillingen som er drøftet ovenfor hvor spørsmålet er om klausulen avskjærer entreprenørens krav på vederlagsjustering som følge av volumøkning i forlenget byggetid. Vilkåret etter klausulen er at dersom sluttoppgjøret viser at det foreligger en økning på mer enn 10 % av kontraktsummen for «utført arbeid basert på kontraktens prisgrunnlag», kan entreprenøren kreve vederlagsjustering. Slik klausulen ble tolket i LB-2009-189816, foreligger det holdepunkter for at klausulen ikke kan anvendes ved krav i forlenget byggetid. Ordlyden gir imidlertid ikke klare holdepunkter for at krav på dekning av merkostnader i forbindelse med rigg og drift ikke kan gjøres gjeldene etter andre suppleringsbestemmelser, som for eksempel vederlagsjustering etter standardkontraktene. Slik jeg har forstått, opereres det i disse kontraktene med tidsbestemte rigg- og driftsposter, og dermed vil det gis kompensasjon for rigg og drift i forlenget byggetid. I praksis må det imidlertid vurderes konkret, og i tillegg til ordlydstolkning vil også formål- og systembetraktninger spille en rolle ved fastsettelse av om klausulen avskjærer adgangen til ytterligere krav på vederlagsjustering eller ikke.

#### 6.4.3 Kontrakter som har en egen tidsriggklausul

I tilfeller hvor en kontrakt inneholder en volumriggklausul og tidsriggklausul, vil både merkostnader i forbindelse med forlenget byggetid, og merkostnader forbundet med en økning i volum, være hensyntatt. Klausulene kan derfor gi uttrykk for at de er uttømmende for både krav i forlenget byggetid og krav som følge av volumøkning. I praksis kan det likevel oppstå spørsmål om en volumøkning i forlenget byggetid er omfattet av tidsriggklausulen eller volumriggklausulen. Dersom merkostnadene ikke er omfattet av noen av klausulene reiser det seg spørsmål om entreprenøren da kan kreve merutgiftene dekket på et annet rettslig grunnlag, som for eksempel etter en standardkontrakt.<sup>102</sup> For å illustrere problemstillingen kan det tenkes følgende case:

Ved et planlagt byggeprosjekt av ny jernbanetunnel er det krevd to heisekraner som er ment å stå i en byggeperiode på fem måneder. På grunn av feilopplysning vedrørende grunnforholdene forlenges byggetiden med seks måneder, og entreprenøren får fristforlengelse. Etter at

---

<sup>102</sup> Jeg har ikke lyktes i å finne tilgjengelig rettspraksis som berører spørsmålet, men det kan tenkes at et slikt spørsmål kan oppstå i praksis.

opprinnelig sluttfrist utløper, blir entreprenøren pålagt tilleggsarbeider. Tilleggsarbeidene kan gjennomføres uten fristforlengelse, men krever da at entreprenøren setter opp en ytterligere heisekran.

Tidsriggklausulene tar ikke hensyn til merkostnader som oppstår i forbindelse med tilleggsarbeidene i dette tilfellet. Formlene i tidsriggklausuler skal kompensere for kostnader ved en fristforlengelse. Strukturen i klausulene i utvalget går ut på å multiplisere lengden på forsinkelsen med opprinnelig kontraktssum (som tar utgangspunkt i opprinnelig volum av enten hele kontrakten, eller for rigg- og driftskapittelet). Det betyr at entreprenøren kun får dekket merkostnader for den perioden det er gitt fristforlengelse for.

Kostnadene for ekstra heisekran som følge av tilleggsarbeidene skal i utgangspunktet kompenseres gjennom volumriggklausulene. Volumriggklausuler tar ikke hensyn til tid (altså om når i prosjektet arbeidene er utført). Merkostnader som følge av volumøkning vil derfor dekkes etter volumriggklausulen. Det er dermed ikke gitt at en volumøkning i forlenget byggetid alltid vil kunne kreves ved anvendelse av volumriggklausulen. Dette beror på en konkret tolkning av den aktuelle klausulen. Tolkningsspørsmålet vil være om volumøkning forlenget byggetid er omfattet av bestemmelsen eller ikke.

Det som er et fellestrekk hos de utvalgte volumriggklausuler i denne oppgaven er, som tidligere nevnt, at beregningen etter formlene foretas ved en sammenligning mellom opprinnelig kontraktssum (opprinnelig planlagt volum), og en senere utregnet sum (faktisk medgått volum). Det avgjørende ved beregningen vil derfor være hvorvidt formelen baserer seg på verdien ved opprinnelig sluttfrist, eller verdien ved sluttfrist etter tillagt fristforlengelse. Dersom formelen tar utgangspunkt i opprinnelig sluttfrist, fører det til at en volumøkning i forlenget byggetid ikke medtas i beregningsgrunnlaget, og dermed kan ikke entreprenøren få dekket merkostnader ved volumøkning i forlenget byggetid.

Statens Vegvesens volumriggklausul viser til at «sluttoppgjøret» er avgjørende ved beregningen. Ordlyden peker i retning av at det er den endelige sluttfristen som skal være grunnlag for beregningen. Det innebærer at en volumøkning i forlenget byggetid vil kompenseres etter denne klausulen. Dette må derfor også føre til at entreprenøren ikke kan gjøre kompensasjonskrav gjeldende etter standardene, da klausulen kan gi uttrykk for å være uttømmende.

Statsbyggs og Bane NORs volumriggklausul ser ikke ut til å bygge sin formel på den endelige sluttfristen. Statsbyggs klausul fastsetter at det er kontraktsverdien av utført arbeid på tidspunktet for «opprinnelig slutt» som skal legges til grunn ved beregningen. Bane NOR fastslår

uttrykkelig at arbeider utført i forlenget byggetid ikke kan tas med i beregningen.<sup>103</sup> Det innebærer at det etter begge nevnte klausuler ikke tas hensyn til krav som følge av økning i volum i forlenget byggetid. Statsbyggs volumriggklausul har riktignok overskriften «uendret byggetid», noe som peker i retning av at klausulens anvendelsesområde kun er begrenset til å gjelde opprinnelig sluttfrist. Overskriften er likevel ikke enkel å forene med ordlyden i selve klausulen.

Ettersom merkostnadene i forbindelse med volumøkning i forlenget byggetid ikke kan kompenseres ved anvendelse av hverken tidsriggklausulen, eller volumriggklausulen, blir spørsmålet om et slikt krav kan søkes dekket gjennom andre regler som gir rett på vederlagsjustering for rigg og drift, eller om inntakelse av standardiserte formelklausuler avskjærer adgangen til å kreve denne type kompensasjon.

Utgangspunktet vil være at krav som faller utenfor rigg- og driftsklausulenes anvendelsesområdet kan kreves dekket gjennom andre regler (eksempelvis etter standardene), med mindre det foreligger tilstrekkelig klar og konkret hjemmel for avskjæring, jf. LB-1997-188 og LB-2005-17851. Spørsmålet i det følgende er derfor om klausulene til Bane NOR og Statsbygg på en klar og konkret måte avskjærer adgangen til å fremme krav ved volumøkning i forlenget byggetid. Ordlyden i klausulene gir begrenset veiledning på dette punkt ettersom den kun sier noe om klausulens anvendelsesområde, og tar ikke hensyn til krav som gjelder utenfor klausulenes anvendelsesområde.

Det som taler for at reguleringene i klausulen er uttømmende er at kontrakter med både tidsriggklausul og volumriggklausul har en mer komplett regulering av vederlagsjustering på grunn av økte rigg- og driftskostnader, sammenlignet med en kontrakt som kun inneholder volumriggklausul. Både Bane NORs og Statsbyggs kontrakt inneholder begge klausulene.

Rimelighetsbetraktninger tilsier at det vil være urimelig å avskjære adgangen for entreprenøren til å fremme et slikt krav for rigg- og driftskostnader som har blitt pådratt som følge av forhold som byggherren har risiko for (byggherreforsinkelse).

Det er derfor uklart hvorvidt klausulene er ment som uttømmende regulering, eller ikke. Etter den rettspraksisen som foreligger har domstolene oppstilt et klarhetskrav dersom partene har ment at en slik risikooverføring skal være tilfellet. Etter ordlyden i volumriggklausulene til Bane NOR og Statsbygg er det tvilsomt at klarhetskravet er oppfylt. Det vil derfor i utgangspunktet være mulig for entreprenøren å fremme krav på kompensasjon som følge av volumøkning i forlenget byggetid etter supplerende regler for vederlagsjustering for rigg- og driftskostnader.

---

<sup>103</sup> Se volumriggklausulens andre strekpunkt.

## 7 Konklusjon

Formålet med rigg- og driftsklausuler er å forenkle beregningen ved krav på kompensasjon for økte rigg- og driftskostnader. Formålet tar sikte på å redusere antall tvister rundt krav på kompensasjon. Som det er redegjort for i denne oppgaven, reiser klausulene en rekke problemstillinger. Selv om formålet er å redusere antall tvister, viser det seg i praksis at det likevel oppstår tvister. Hovedsakelig knytter spørsmålene seg til hvilken frister som er omfattet av tidsriggklausulene og hvilke poster som kan tas med i beregningen etter volumriggklausulene. På bakgrunn av dette kan det hevdes at rigg- og driftsklausulene ikke oppnår formålet. Videre kan det for eksempel hevdes at det foreligger uklarheter tilknyttet beregningen av kompensasjonen, til tross for at hensikten ha vært å forenkle beregningen ved krav på kompensasjon for økte rigg- og driftskostnader.

Fordelene ved bruk av standardiserte formelklausuler er at kravet til dokumentasjon for økte rigg- og driftskostnader bortfaller, og ingen særskilte varslingsregler utløser. Det oppstår likevel en del spørsmål knyttet til tolkning av klausulene, og på den måten flyttes utfordringen fra å dokumentere merkostnader til kontraktstolkning. Dette fører til at den enkelte klausulen må tolkes konkret. Resultatet blir dermed ulikt fra kontrakt til kontrakt.

På bakgrunn av rettspraksisen som foreligger, og uttalelser fra BFJR, kan det likevel påpekes en rekke fellestrekk ved klausulene. Uavhengig av hvilken klausul man tolker, vil de samme formål- og systembetragtningene kunne tillegges vekt. I tillegg vil det ofte kunne argumenteres for at den samme rettspraksis skal anvendes ved tolkningen av de ulike klausulene. Dette medfører at tolkningsresultatene ofte fører til like resultatet, selv om klausulene er ulikt utformet. Formål- og systembetragtningenes betydning aktualiseres spesielt ved tolkning av volumriggklausuler, ettersom målet med tolkningen er at entreprenøren kompenseres for det reelle, ikke kompenserte, volumøkningen. Dette har vært fremhevet ved flere avgjørelser. Volumriggklausulene må derfor lese i lys av formålet. Andre reelle hensyn kan også få betydning jf. LB-2005-178511.

Tross fellestrekene, reiser det seg tolkningsspørsmål. Den vekten som tillegges formålsbetragtningene og reelle hensyn vil variere fra sak til sak, slik at det ikke alltid vil føre til entydig tolkning av klausulene. Dette fører til forskjellige resultater, og standardiseringsformålet undergraves. Resultatet bli uforutsigbarhet for partene.

Ettersom klausulene kan tolkes ulikt, vil det ikke være enkelt for entreprenøren og byggherren å kunne ta hensyn til sine interesser ved kontraktinngåelse. Entreprenøren på sin side vil ikke kunne kalkulere et pristilbud som sikrer at han får dekket merkostnader i forbindelse med økte rigg- og driftskostnader, og byggherren på sin side vil ikke kunne forutsette hva sluttoppgjøret

kan bli etter endrings- og tilleggsarbeider, og hvordan eventuelle vederlagsjusteringskrav skal behandles. Risikoen for partene vil dermed være ulikt fra kontrakt til kontrakt.

En mulig løsning for å avhjelpe tolkningsproblemet kan være å innta standardiserte rigg- og driftsklausuler i standardene utgitt av Standard Norge. Fordelen med dette vil blant annet være at det vil skape enhetlig løsning på spørsmål knyttet til klausulene, og tolkningen av disse. Dette vil føre til forutberegnelighet for kontraktspartene slik at han kan ivareta sine interesser ved risikokalkulering. I tillegg vil det, på sikt, føre til at antall tvister som oppstår ved krav på vederlagsjustering på grunn av en økning i rigg- og driftsyttelser, reduseres.

## Litteraturliste

### Litteratur

Hagstrøm, Viggo og Herman Bruserud. *Entrepriserett*. Oslo: Universitetsforlaget, 2014

Marthinussen, Karl, Heikki Giverholt og Hans-Jørgen Arvesen. *NS 8405 med kommentarer*. 3.utg., Oslo: Gyldendal, 2010

Arvesen, Hans-Jørgen, Karl Marthinussen og Heikki Giverholt. *NS 8506 med kommentarer*. 2.utg., Oslo: Gyldendal, 2014

Woxholth, Geir. *Avtalerett*. 10 utg., Oslo: Gyldendal, 2017

Sandvik, Tore. *Kommentar til NS 3401*. Bergen: 1977

Hagstrøm, Viggo. *Obligasjonsrett*. Oslo: Universitetsforlaget, 2011

### Rettspraksis

#### Høyesterett

Rt. 2012 s. 1729

Rt. 2007 s. 1489

Rt. 2005 s. 788

Rt. 2010 s. 961

Rt. 2014 s. 866

HR-2019-830-A

#### Lagmannsrettsavgjørelser

LG-2012-67156

LB-2011-95644

LB-2009-189816

LB-2005-178511

LB-1997-188

#### Byretts- og tingrettsavgjørelser

TFJOR-2012-51372

Oslo byretts dom av 26. juli 1996

## **Byggebransjens Faglige Juridiske Råd**

BFJR 411 (1994)

BFJR 180 (1984)

## **Standardkontrakter**

NS 3450:2014, Konkurransesgrunnlag for bygg og anlegg

NS 8405:2008, Norsk bygge- og anleggskontrakt

NS 8407: 2011, Alminnelige kontraktsbestemmelser for totalentrepriser

NS 8406: 2009, Forenklet norsk bygge- og anleggskontrakt

NS 3420-A: 2019, Etablering, drift og avvikling av bygge- og anleggsplass

NS 3430: 1994, Alminnelige kontraktsbestemmelser om utførelse av bygg og anleggsarbeider

NS 3401: 1969, Alminnelige kontraktsbestemmelser om utførelse av bygg og anleggsarbeider

## **Kontrakter**

Bane NOR,

*Kontraktsbestemmelser*

Hentet fra personlig kommunikasjon på e-post med Kari Kaasen, leder kontrakt og marked hos Bane NOR, 10. september 2021

Statens Vegvesen,

*Kontraktsbestemmelser*

Hentet fra personlig kommunikasjon på e-post med Linn Hilde Haukeberg hos Statens Vegvesen, 8. september 2021

Statsbygg, *Blåboka*

<https://dok.statsbygg.no/wp-content/uploads/2020/10/blabok-150920.pdf> [Sisert 10.11.2021]

Statens Vegvesen,

*Håndbok R761, prosesskode 1, 2018*

<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-r761-prosesskode-1-05072018.pdf> [Sisert 10.11.2021]

## **Nettsider**

Statistisk Sentralbyrå

[www.ssb.no](http://www.ssb.no) [Sisert 10.11.2021]



## 8 Vedlegg A: Bane NORs vederlagsjustering for rigg og drift<sup>104</sup>

### Bane NORs tidsrigguleringsformel (C4 punkt 25.10)

Entreprenøren har rett til følgende justeringer for kapitalytelser, rigging, drift og nedrigging:

a) Dersom entreprenøren får utsatt sluttfrist, med unntak for force majeure situasjoner ref. 24.3, gjelder følgende vederlagsjustering:

$$V = 0,15 \times K \times (t^2 - t^1)/t^2$$

V = Vederlagsjustering eks. mva.

K = kontraktssum eks. mva.

T<sup>1</sup> = opprinnelig byggetid (i hverdager)

T<sup>2</sup> = avtalt ny byggetid (i hverdager)

Denne justering får kun anvendelse ved utsettelse av sluttfrist og ikke for utsettelse av delfrister. For arbeider som krever vesentlig mindre enn gjennomsnittlig rigg og administrasjon på den forlengende del av kontrakten, herunder fristforlengelse på utløste opsjoner, skal vederlaget tilsvare faktiske merkostnader.

### Bane NORs volumriggformel (C4 punkt 25.10)

b) Dersom det totale vederlag i forbindelse med sluttoppgjøret overstiger 110 % av kontraktssummen, økes rigg- og driftsposten – fastsatt til 0,1 x kontraktssummen – med den prosentvise økning som overstiger 10% av kontraktssummen. Følgende formel gjelder:

$$V=0,1x(T-1,10K)$$

V= Tilleggsvederlag eks. mva.

K= kontraktssum eks. mva.

T = totalt vederlag eks. mva.

Ved reduksjon av det totale vederlag på mer enn 10 % av kontraktssummen, reduseres rigg- og driftsposten på tilsvarende måte. I denne beregning er alle beløp eks. mva. I denne beregning skal det totale vederlag fratrekkes:

---

<sup>104</sup> Hentet fra personlig kommunikasjon på e-post med Kari Kaasen, leder kontrakt og marked ved Bane NOR 10.september 2021

- Alle endrings- og tilleggsarbeider relatert til rigg & drift (generalomkostninger) herunder justering iht. a) og evt. forseringstillegg.
- Verdien av de arbeider som er utført i forlenget kontraksperiode dersom det er gitt utsettelse på sluttfrikt.
- Indeksregulering etter 27.1.

Utløsning av opsjoner beskrevet i kontrakten inngår ikke i beregningsgrunlaget for a) over. Ny kontraktssum etter utløsning av opsjon skal være grunnlag for beregningen etter bokstav b) over.

## 9 Vedlegg B: Statsbyggs vederlagsjustering av rigg og drift<sup>105</sup>

### Statsbyggs tidsriggreguleringsformel (Blåboka punkt 17)

#### Forlenget byggetid

Har entreprenøren krav på fristforlengelse etter NS 8405 pkt 25.1 jf. 25.3 og 25.4, skal vederlagsjustering for kapitallytelser, rigging, drift og nedrigging kompenseres etter følgende formel:

$$0,5 A (Z)$$

---

Y

A = avtalt pris på opprinnelig rigg- og driftskapittel eks mva

Y = opprinnelig byggetid

Z = forlengelsen utover opprinnelig byggetid

Reguleringsbeløp ifølge denne bestemmelse, lønns- og prisreguleres etter indeks som angitt i tilbudsskjemaet, regnet i måneder fra tilbudsdato til tyngdepunkt for produksjon i byggetiden.

Dersom fristforlengelse kun er gitt for deler av arbeidene, skal A reduseres forholdsmessig.

### Statsbyggs volumriggformel (Blåboka punkt 17)

#### Uendret byggetid

Hvis prisen på netto vederlagsjusteringer som følge av medvirkningssvikt (definisjon i Blåboka punkt 16.1 ovenfor) ikke overstiger 15% av kontraktssum, gis det ingen kompensasjon. Overstiger prisen på netto endringsarbeider og netto medvirkningssvikt 15% av kontraktssummen, gis det kompensasjon etter følgende formel:

$$0,5 A (B - 1,1 C)$$

---

C

A = avtalt pris på opprinnelig rigg- og driftskapittel eks mva

B = kontraktsverdi av utført arbeid på tidspunktet for opprinnelig sluttfrist eks mva

C = opprinnelig kontraktsbeløp (kontraktssum eks mva)

---

<sup>105</sup> Klausulene til Statsbygg er hentet fra blåboka. Blåboka er et dokument som angir Statsbyggs generelle og spesielle kontraktsbestemmelser for entrepriser knyttet til NS 8405.

Ved utregningen av kontraktsverdi av utført arbeid på tidspunktet for opprinnelig sluttfrist eks mva (B), skal det ikke tas hensyn til

- regulering av kontraktssummen pga. lønns- eller prisstigning,
- utbetaling av påslag pga. administrasjon av sideentreprenører eller tiltransport av entreprise/leverandørkontrakter
- avbestillingserstatning, endringsarbeid som gjøres opp inklusive rigg/drift, og
- kompensasjon for økt rigg og drift i endret byggetid.

Reguleringsbeløp ifølge denne bestemmelse, lønns- og prisreguleres etter indeks som angitt i tilbudsskjemaet, regnet i måneder fra tilbudsdato til tyngdepunkt for produksjon i byggetiden.

## 10 Vedlegg C: Statens Vegvesens vederlagsjustering av rigg og drift<sup>106</sup>

### Statens vegvesens tidsriggreguleringsformel (utgått)

Entreprenørens merutgifter på grunn av byggherrens forhold, kompenseres etter følgende regel:

$$V = 0,15 \times K \times (t^2 - t^1 - 6) / t^1$$

der:

V = vederlagets størrelse

K = kontraktssum

T1 = opprinnelig byggetid (i hverdager) beregnet fra det tidspunkt entreprenøren har rett til å påbegynne arbeidene og frem til ferdigstillelsesfrist som avtalt i kontrakt

T2 = avtalt ny byggetid (i hverdager)

Entreprenørens risiko for forlengelse av total byggetid utgjør akkumulert 6 hverdager.

Regulering for økt byggetid gjelder bare utførelse av kontraktens hovedarbeider. For arbeider som krever mindre enn gjennomsnittlig rigg og administrasjon på den forlengede del av prosjektet, avtales forholdsvis kompensasjon.

### Statens vegvesens tidsriggreguleringsformel (gjeldende)

#### Oppgjørsregler for drift av rigg i entreprisekontrakter

Formelen for beregning av kompensasjon for entreprenørens krav ved forsinkelser og mangler ved byggherrens leveranser er strøket i oppdatert versjon av håndbok R763 (tidligere 066) *Konkurransesgrunnlag*, kap. C3, mal for byggekontrakter, jf. NA-rundskriv 2014/09. Dette innebærer at mengderegel for drift av rigg må endres i beskrivelsen, kap. D1, for å lettere håndtere endring av byggetiden ved oppgjør for rigg. Dette gjelder ikke for konkurransegrunnlag hvor helt konkrete forhold gjør at man ikke deler oppgjøret inn i hhv. tilrigging, drift og nedrigging. Endringen i beskrivelsen, kap. D1, består i å ta i bruk spesiell beskrivelse for prosessen 12.12 *Drift av rigg og midlertidige bygninger*. For denne prosessen lages følgende spesielle beskrivelse for ny mengderegel:

x) Mengden måles som byggetid i påbegynt kalenderuke fra det tidspunkt entreprenøren har rett til å påbegynne arbeidene og frem til ferdigstillelsesfrist som avtalt.  
Enhet: uke.

Ved utarbeidelse av beskrivelsen legges inn mengde i antall uker som framkommer iht. oppstartsdato og ferdigstillelsesfrist i konkurransegrunnlaget. Mengdeenheten uke skrives inn i rubrikken for enhet ved utarbeidelse av konkurransegrunnlag. Denne enheten vil ikke framkomme i nedtrekkslisten før ved neste oppdatering av IT-programverktøyet.

Tilsvarende endring av måleregulering bør også gjøres for prosess 12.22 *Drift av rigg for byggherren* for tidsperioder dette er aktuelt.

<sup>106</sup> Hentet fra personlig kommunikasjon på e-post med Linn Hilde Haukeberg hos Statens Vegvesen, 8. september 2021

### **Statens vegvesens volumriggformel**

Viser sluttoppjøret, inklusive tilleggsnotaer for utført arbeid basert på kontraktens prisgrunnlag, en økning på mer enn 10% av kontraktssummen, reguleres kontrakten som følge av økte generelle omkostninger. Entreprenørens generelle omkostninger tillegges i så fall 10 % av utført arbeid over 10 % kontraktssummen. Dette vederlaget beregnes etter følgende formel:

$$V = 0,1 (S - 1,1K)$$

der:

V= Vederlag for økte generelle omkostninger (kr)

S= Sluttsum for utført arbeid (kr). Her medtas kun utførte arbeider basert på kontraktens prisgrunnlag, herunder regningsarbeider basert på kontraktens prisgrunnlag.

K= Kontraktssum (kr)