



Kvalifikasjonsgrunnlag for deltakelse i konkurranser om persontransport på det norske jernbanenettet

Versjon 2. Dato: 27. februar 2019

Innhold

Innhold.....	2
Endringslogg:.....	3
Begreper og forkortelser.....	4
1 Innledning.....	6
1.1 Bakgrunn	6
1.2 Oppbygging av dette dokumentet	6
1.3 Hensikten med dette dokumentet og sammenhengen med andre sentrale dokument	7
1.3.1 Kvalifikasjonsgrunnlaget	7
1.3.2 Kunngjøring av konkurranse om persontransport med tog	7
1.3.3 Konkurransesgrunnlaget:.....	7
1.4 Prinsipper for gjennomføring av konkurransene om trafikkpakker på det norske jernbanenettet	9
1.5 Hvem kan søke om prekvalifisering?	10
2 Konkurranse angående avtale om persontransport på jernbane	10
2.1 Bakgrunnen for innføring av konkurranse i det norske markedet.....	10
2.2 Trafikksikkerhet og beredskap.....	11
2.3 Mål for statens kjøp av persontogtjenester.....	11
2.4 Mål for statens konkurranseutsetting	11
3 Prekvalifiseringens rammer	11
3.1 Prekvalifiseringens gyldighet.....	11
3.2 Rettssubjekt	12
3.3 Bruk av underleverandører.....	12
4 Kvalifikasjonskrav og krav til dokumentasjon.....	12
4.1 Søkers finansielle og økonomiske stilling.....	13
4.2 Selskapsmessig skille.....	14
4.3 Tillatelse til å drive Jernbanevirksomhet i Norge	16
4.4 Søkers kompetanse, kapasitet og kvalitet på tjenesten til å levere persontransport-tjenester med jernbane.....	18
4.5 Erklæring fra eier(e) som står bak søknaden dersom søker er et planlagt eller nyetablert selskap	20
5 Formkrav til søknaden om prekvalifisering	21
5.1 Søknadens struktur.....	21
5.2 Språk.....	21
5.3 Retningslinjer for bruk av søknadsblankett.....	21
5.4 Dokumentformat	21
5.5 Åpning av søknader.....	21
5.6 Jernbanedirektoratets vurdering av dokumentasjon	22
6 Kommunikasjon med oppdragsgiver	22
6.1 Hovedprinsipper for kommunikasjon.....	22
6.2 Henvendelser vedrørende kvalifikasjonsgrunnlaget.....	22
7 Oversikt over hvor relevant dokumentasjon kan innhentes.....	22
7.1 Fra oppdragsgiver	22
7.2 Nyttige linker.....	23
7.3 Oppdragsgivers ansvar for gitt informasjon.....	23

Endringslogg:

Versjon nr.	Gyldig fra	Endringens innhold
2.0	27. 2. 2020	

Begreper og forkortelser

Tabellene nedenfor er veiledende lister over definisjoner på sentrale begreper og forkortelser som forekommer i dette kvalifikasjonsdokumentet.

Begrep	Definisjon
Beskyttet virksomhet	Virksomhet som av offentlige myndigheter er tildelt eksklusive rettigheter og/eller som mottar offentlige midler eller annen godtgjøring for utøvelse av offentlige tjenester uten konkurranse.
KGV	Oppdragsgivers konkurransegjennomføringsverktøy, https://eu.eu-supply.com/ctm/Company/CompanyInformation/Index/338075 .
Oppdragsgiver	Jernbanedirektoratet
Oppstartsperioden	Perioden fra signering av trafikkavtalen frem til trafikkstart.
Prekvalifisert	Søker som har levert søknad om prekvalifisering etter bestemmelsene i dette dokument og er godkjent kvalifisert tilbyder til konkurranse om persontransport med tog.
Søker	Det rettssubjekt som leverer søknad om prekvalifisering for siden å kunne delta i konkurranser om å tilby persontransport med tog i Norge.
Søknad	Søknad om prekvalifisering.
Tilbud	Dokument utarbeidet av tilbyder som beskriver på hvilke betingelser tilbyder vil påta seg utførelse av persontransport på jernbane.
Tilbyder	Det rettssubjekt som inngir tilbud i konkurransen om persontransport på jernbane.
Trafikkavtale	Avtalen mellom valgt tilbyder og oppdragsgiver om utførelse av persontransport på jernbane
Trafikkstart	Tidspunktet for valgt operatørs oppstart av ordinær drift av persontransport på jernbane
Underleverandør	Enhver leverandør som inngår avtale med valgt operatør med det formål å bidra til oppfyllelse av trafikkavtalen.
Valgt operatør	Tilbyder som har inngått kontrakt med oppdragsgiver om utførelse av persontransport på jernbane

Tabell 1: Sentrale begreper

Forkortelser	Forklaring
Bane NOR	http://www.banenor.no/
DOFFIN-databasen	Den nasjonale kunngjøringsdatabasen for offentlige anskaffelser i Norge.

EØS-avtalen	Det europeiske økonomiske samarbeidsområdets avtale inngått mellom EU og landene Norge, Island og Liechtenstein. EU står for Den europeiske union.
HMS	Helse, miljø og sikkerhet.
JV	Joint Venture er et selskap som drives i fellesskap av to eller flere parter, basert på en juridisk inngått økonomisk samarbeidsavtale.
Kollektivtransportforordningen	Rådets og Parlamentets forordning (EF) nr. 1370/2007 om kollektivtransport med jernbane og på vei.
NTP	Nasjonal Transportplan.
SD	Samferdselsdepartementet.
SJT	Statens jernbanetilsyn.
TED-databasen	Tenders Electronic Daily – Den offisielle databasen for kunngjøringer i kontoret for De europeiske fellesskaps offisielle publikasjoner.

Tabell 2: Sentrale forkortelser

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Regjeringen og stortingsflertallet har besluttet at persontogtilbudet skal konkurranseutsettes. Dette er en viktig del av regjeringens jernbanereform. En konkurranseutsatt sektor vil sikre at staten kjøper togtjenester til riktig pris, og vil kunne bidra til et bedre tilbud og høyere kvalitet for passasjerene.

Det legges opp til gradvis innføring av konkurranse for persontogtrafikk, som etter hvert vil omfatte alle strekningene. Jernbanedirektoratet har til nå konkurranseutsatt trafikkpakkene 1 Sør, 2 Nord og 3 Vest. Se <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/togkonkurranse/> for mer informasjon om gjennomførte og kommende konkurranser. Markedet planlegges inndelt i totalt fem til seks pakker med en inndeling som tilrettelegger for at togoperatørene får et helhetlig markedsansvar for sin strekning/region. Det vil i hovedsak være konkurranse om enerett om å drive offentlig kjøpt persontransport med tog på definerte strekninger.

Det er Jernbanedirektoratet som er oppdragsgiver og ansvarlig for gjennomføring av konkurransene. Jernbanedirektoratet er operativt fra 1.1.2017.

Togselskap som er tildelt kontrakt under trafikkpakkene 1, 2 og 3 plikter å leie togmateriellet fra Norske tog. Videre er det en plikt å benytte seg av salg- og billetteringsløsningene fra Entur. Systemet er bygget opp av nødvendige moduler og sikrer kundens opplevelse av enkelhet, videre vil systemet kunne bygges på av den enkelte operatør. Togselskapene vil selv kunne velge hvem de ønsker å bruke til å vedlikeholde togene. Det vil hovedsakelig bli brukt nettokontrakter med hensiktsmessig risikofordeling. Bruttokontrakter vil vurderes der det er formålstjenlig. Oppdragsgiver kan fremforhandle avtaler med lokale kollektivselskap som legges ved konkurransegrunnlag og som kan videreutvikles i kontraktsperioden.

1.2 Oppbygging av dette dokumentet

Kapittel 1 beskriver hensikten med dette dokumentet og dets oppbygging. Kapitlet skisserer også de viktigste prinsippene for gjennomføring av konkurransen samt de vanligste begrepene og forkortelsene som blir benyttet.

Kapittel 2 skisserer bakgrunnen for - og målene med - innføringen av konkurranse om persontransport på utvalgte strekninger i Norge.

Kapittel 3 beskriver prekvalifiseringens rammer og gyldighet.

Kapittel 4 beskriver hvilke krav søker skal oppfylle samt hvilke dokumenter som skal legges ved søknaden for å bli prekvalifisert. Dette kapitlet skal sammenholdes med søknadsblanketten for prekvalifiseringssøknaden (se skjema på www.jernbanedirektoratet.no).

Kapittel 5 skisserer formkrav til søknaden.

Kapittel 6 beskriver retningslinjer for kommunikasjonen mellom oppdragsgiver og søkere i prekvalifiseringsfasen

Kapittel 7 gir nærmere veiledning i hvor relevant dokumentasjon kan finnes.

1.3 Hensikten med dette dokumentet og sammenhengen med andre sentrale dokument

Det er tre sentrale dokument som søkere og tilbydere skal forholde seg til for å kunne delta i en konkurranse: Kvalifikasjonsgrunnlaget (dette dokumentet) med kunngjøring, kunngjøringen av konkurransen og konkurransegrunnlaget som utarbeides for den enkelte konkurranse.

1.3.1 Kvalifikasjonsgrunnlaget

Dette dokumentet er kvalifikasjonsgrunnlaget. Søkere som ønsker å delta i konkurranser vedrørende avtaler om persontransport på det norske jernbanenettet må først søke om å bli prekvalifisert i henhold til krav listet i dette dokumentet. Prekvalifiseringen er løpende. Søkere som tilfredsstiller kvalifikasjonskravene og blir prekvalifisert, vil bli invitert til å delta i konkurransene etterhvert som de lyses ut, og vil få tilgang til konkurransegrunnlaget for de konkurransene de melder sin interesse til å delta i.

Jernbanedirektoratet vil ved behov stille tilleggskrav som gjelder for den enkelte konkurranse. Dette kan omfatte, men er ikke begrenset til for eksempel kredittrating.

All prekvalifisering vil skje på KGV.

1.3.2 Kunngjøring av konkurranse om persontransport med tog

Hensikten med kunngjøringen er å varsle mulige tilbydere om planlagte konkurranser. Alle konkurranser vil bli kunngjort elektronisk til prekvalifiserte tilbydere. I tillegg vil den enkelte konkurransen om persontransport på jernbane bli kunngjort i følgende:

- Doffin (www.doffin.no)
- TED (Tenders Electronic Daily) (www.ted.europa.eu)

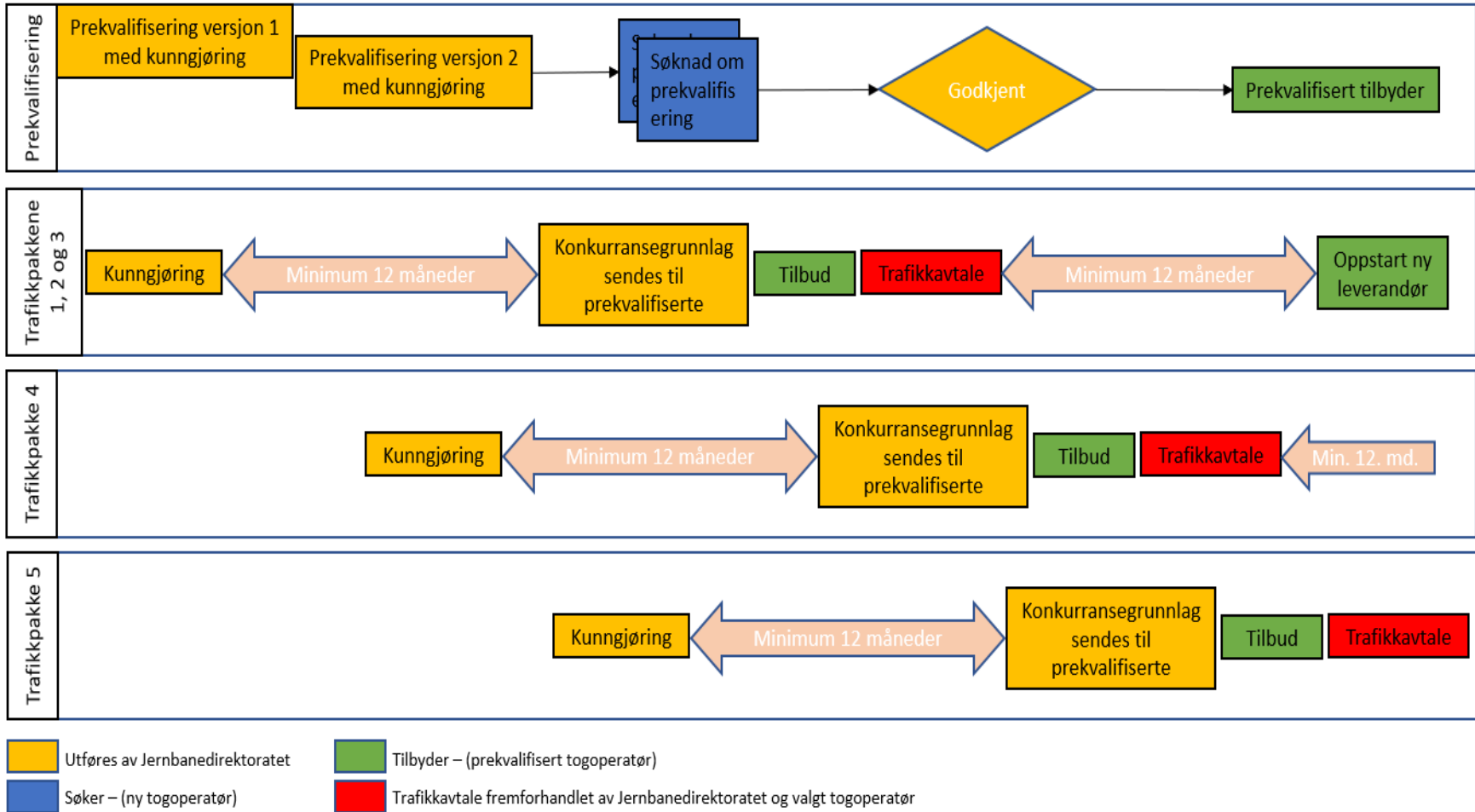
Søkere som ikke er prekvalifisert ved kunngjøringen må prekvalifisere seg i KGV, se pkt. [1.3.1](#).

1.3.3 Konkurransegrunnlaget:

Hensikten med konkurransegrunnlaget er å gi en nærmere beskrivelse av den persontransporttjenesten som etterspørres i den enkelte trafikkpakke og de kravene som gjelder for utførelse av tjenesten. Hvilke tildelingskriterier som vil ligge til grunn for evalueringen av tilbudene vil også fremgå.

Konkurransegrunnlaget omfatter blant annet trafikkavtale, tilbudsforespørsel og kravspesifikasjoner knyttet til f. eks oppstartsperioden, trafikkytelsen, salg og service, rullende materiell og vedlikehold, personell og priser.

Prinsippskisse som viser sammenheng mellom prekvalifiseringen og den enkelte konkurransen



Figur 1: Sammenhengen mellom den generelle prekvalifiseringsordningen og dokumentene for den enkelte konkurransen.

1.4 Prinsipper for gjennomføring av konkurransene om trafikkpakker på det norske jernbanenettet

Anskaffelse av persontransport med jernbane er omfattet av forskrift 17. desember 2010 nr. 1673 om offentlig persontransport¹. Av forskriftens § 1 fremgår at forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei (kollektivtransportforordningen)² gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til EØS-avtalen og EØS-avtalen for øvrig.

Kollektivtransportforordningen fastsetter på hvilke vilkår vedkommende myndigheter, når de inngår kontrakter om forpliktelser til å yte offentlig tjeneste, skal gi ytere av offentlig tjeneste godtgjøring for påløpte kostnader og/eller gi enerett til gjengjeld for oppfyllelsen av forpliktelser til å yte offentlig tjeneste. Forordning har anvendelse på nasjonal og internasjonal offentlig persontransport med jernbane.

Det er gjort enkelte endringer i kollektivtransportforordningen gjennom Europaparlamentets- og rådsforordning (EU) 2016/2338 om åpning av markedet for innenlands persontogtransport. Forordningen er per nå ikke gjennomført i norsk rett. Når det kunngjøres enkeltkonkurranser etter at forskriften som implementerer Europaparlamentets- og rådsforordning (EU) 2016/2338 har trådt i kraft, vil reglene i denne forskriften gjelde for den enkelte konkurranse.

Forholdet til anskaffelsesloven og anskaffelsesforskriften

Anskaffelsesloven (lov 17. juni 2016 nr. 73) og anskaffelsesforskriften (forskrift 12. august 2016 nr. 974) gjelder ikke for kontrakter om offentlig persontransport med jernbane eller t-bane som er omfattet av forskrift 17. desember 2010 nr. 1673 om offentlig persontransport, jf. anskaffelsesforskriften § 2-1 2. ledd.

Oppdragsgiver kan innta bestemmelser fra anskaffelsesloven og anskaffelsesforskriften i den enkelte konkurransen. Dette vil i så tilfelle bli angitt i det enkelte konkurransegrunnlaget.

Jernbaneloven § 8d – virksomhetsoverdragelse

Jernbaneloven (lov 11. juni 1993 nr. 100) § 8d inneholder bestemmelser som gjelder spesielt ved konkurranse om avtaler om persontransport med jernbane. Her fastslås det at arbeidsmiljølovens kapittel 16 om arbeidstakernes rettigheter ved virksomhetsoverdragelse gjelder tilsvarende ved konkurranse om avtale om persontransport med jernbane, dersom virksomheten etter konkurranse blir drevet med samme type transportmiddel som før.

¹ Forskrift om gjennomføring i norsk rett av EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 4a (forordning (EF) nr. 1370/2007) om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og nr. 1107/70.

² EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 4a (forordning (EF) nr. 1370/2007) om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70).

Jernbanedirektoratet skal i konkurransegrunnlaget informere tilbyderne om hvor mange ansatte i virksomheten som driver den transporten det gjelder, som blir berørt av konkurransen, og om deres ansiennitet, alder og lønns- og arbeidsvilkår.

Den som får tildelt avtale om persontransport med jernbane gjennom konkurranse, må forplikte seg til å sikre at de ansatte som direkte medvirker til å oppfylle kontrakten, får lønns- og arbeidsvilkår som ikke er dårligere enn det som følger av gjeldende landsomfattende tariffavtale, eller det som ellers er normalt for vedkommende sted og yrke. Tilsvarende plikt gjelder også for underleverandører.³

1.5 Hvem kan søke om prekvalifisering?

Både etablerte selskap og selskap som planlegges etablert, kan søke om prekvalifisering. Når det gjelder selskap som planlegges etablert, er det eier(e) som står bak søknaden som skal levere søknad om prekvalifisering på vegne av det planlagte selskapet. Se også punkt 3.3 kontraktspart.

Søknad om prekvalifisering er ikke avhengig av at det foreligger en konkret forespørsel om å gi tilbud på persontransport med jernbane. Søknader behandles etter hvert som de mottas. Avhengig av antallet søknader og tid frem til tilbudsforespørsel, kan ikke oppdragsgiver garantere at alle søknader kan ferdigbehandles tidsnok til deltakelse i en kommende konkurranse. Oppdragsgiver oppfordrer derfor interessenter til å søke prekvalifisering på et tidlig tidspunkt.

2 Konkurranse angående avtale om persontransport på jernbane

2.1 Bakgrunnen for innføring av konkurranse i det norske markedet⁴

Regjeringen vil at jernbanen skal fylle en sentral rolle i transportsektoren og har derfor besluttet å gjennomføre en større reform av jernbanesektoren. Statlig kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme persontransporttjenester omfatter det meste av alt togtilbud i Norge og beløper seg til om lag 4 milliarder kroner i 2020. For å få mest mulig ut av den statlige ressursinnsatsen, med større dynamikk, nytenkning og kundeorientering, vil regjeringen gradvis innføre konkurranse om å drive persontransport på vegne av staten. Trafikkkpakkene 1 Sør, 2 Nord og 3 Vest er de første trafikkkpakkene som konkurranseutsettes.

Denne prekvalifiseringen vil gjelde fra og med Trafikkkpakke 4.

³ Jernbaneloven § 8d, siste ledd.

⁴ Meld. St. 27 (2014-2015) På rett spor – Reform av jernbanesektoren.

2.2 Trafikksikkerhet og beredskap

Regjeringen prioriterer sterkt å ivareta sikkerheten i norsk jernbane, også i en reformert sektor, og vil sikre et fortsatt koordinert og sømløst sikkerhets- og beredskapsarbeid innen jernbanen. Regjeringen er opptatt av at tilretteleggingen for flere aktører på sporet gjennomføres på en slik måte at hensynet til trafikksikkerheten og hensynet til gode og forutsigbare transporttilbud for de reisende kan ivaretas på en tilfredsstillende måte. Bestemmelser om sikkerhet fastsettes av SJT, og danner en gitt ramme for konkurranseutsettingen. Det presiseres at konkurransen ikke skal gå på bekostning av sikkerheten.

2.3 Mål for statens kjøp av persontogtjenester

Staten kjøper persontogtjenester for å sikre utførelse av samfunnsøkonomisk lønnsom-, men bedriftsøkonomisk ulønnsom persontransport med tog (offentlig tjenesteforpliktelse). Målet med den offentlige tjenesteforpliktelsen er å utnytte togets egenskaper i samspill med andre transportformer for å dekke befolkningens og næringslivets transportbehov. Togtilbudet til kundene skal bidra til å nå nullvekstmålet for personbiltransporten i og rundt de store byene.

2.4 Mål for statens konkurranseutsetting

Staten vil gjennom konkurranseutsetting legge til rette for at togoperatører skal kunne konkurrere på like vilkår om å levere persontogtjenester til staten. Dette vil fremme en jernbanesektor der konkurranse om å levere kostnadseffektive og gode tjenester, fører til flere fornøyde kunder og at staten får igjen mer for sin ressursinnsats knyttet til kjøp av persontogtjenester.

3 Prekvalifiseringens rammer

3.1 Prekvalifiseringens gyldighet

Prekvalifiseringen er løpende. For å opprettholde prekvalifiseringen stilles det krav om at den prekvalifiserte oppdaterer opplysninger når de tidligere fremlagte opplysningene er utdaterte. Den prekvalifiserte er også ansvarlig for at tidsbegrensede opplysninger er oppdatert før tilbud sendes inn for den enkelte konkurranse. Videre er den prekvalifiserte ansvarlig for å underrette oppdragsgiver dersom det i løpet av perioden inntreffer forhold av betydning for prekvalifiseringen.

Oppdragsgiver kan trekke tilbake prekvalifiseringen dersom det inntreffer forhold som gjør at den prekvalifiserte ikke lenger oppfylder kravene til denne. Tilbaketrekking kan gjøres med virkning også for igangværende konkurranse, dersom nye forhold oppstår eller dersom oppdragsgiver blir klar over nye opplysninger som den prekvalifiserte eller tilbyder selv burde ha gitt på et tidligere tidspunkt.

Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å kunne endre kravene til prekvalifisering, herunder avvike eller endre ordningen ved behov.

Omfanget av den enkelte kontrakt vil framgå av utlysningene, og det vil kunne bli stilt tilleggskrav i forbindelse med den enkelte konkurranse.

3.2 Rettssubjekt

Av søknaden om prekvalifisering skal det klart fremgå hvilket rettssubjekt søknaden gjelder, uavhengig om rettssubjektet er stiftet på tidspunktet for søknaden. Eventuell trafikkavtale vil bli inngått med det rettssubjektet som er prekvalifisert. Oppdragsgiver ønsker å forholde seg til en hovedkontraktspart.

Dersom det gjøres selskapsmessige endringer som kan påvirke oppdragsgivers vurdering av den prekvalifiserte kvalifikasjoner, kan oppdragsgiver kreve at denne sender inn nye dokumenter eller ny søknad om prekvalifisering. Oppdragsgiver skal gjøres kjent med enhver slik endring som kan tenkes å få betydning for oppdragsgivers vurdering av kvalifikasjoner, og bestemmer etter eget valg om den prekvalifiserte må sende supplerende dokumenter eller søke på nytt. Søker kan be om oppdragsgivers forhåndsuttalelse til om en nærmere angitt og beskrevet selskapsmessig endring vil påvirke tilbyders prekvalifisering.

Flere selskaper kan gå sammen i et felles foretagende "Joint Venture" med siktemål sammen å prekvalifisere seg og være tilbyder ved konkurranser om persontransport med jernbane. I slike tilfeller er det JV-et som blir prekvalifisert. Deltakerne i JV-et plikter å avgi forpliktelseserklæring overfor JV-et, som sikrer at deltakerne er solidarisk ansvarlige for utførelsen og at JV-et kan trekke på de nødvendige ressurser hos deltakerne.

Dersom deltaker i JV eller eier av søkeren allerede er prekvalifisert, vil denne prekvalifiseringen bli lagt til grunn for vurdering av søkers egnethet i den grad den som er prekvalifisert avgir forpliktelseserklæring som sikrer at søker kan trekke på de nødvendige ressurser hos den prekvalifiserte.

3.3 Bruk av underleverandører

Tilbyder står fritt til å benytte underleverandører. Tilbyder hefter for underleverandører på lik linje med eget ansvar. Dersom det foreligger kontraktsrettslige fritaksgrunner, fritar slike ved bruk av underleverandører kun dersom forholdet foreligger både hos tilbyder og underleverandør.

Bruk av underleverandører forutsetter imidlertid at tilbyder har tilstrekkelig bestillerkompetanse og faktisk kontroll med utførelsen og at de kravene som stilles til tjenesten opprettholdes. Det er ikke tillatt å benytte underleverandør til å utføre selve togframføringen.

4 Kvalifikasjonskrav og krav til dokumentasjon

Dette kapittelet skisserer de kvalifikasjonskrav og krav til dokumentasjon oppdragsgiver stiller til søkere som ønsker å bli prekvalifisert. Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å innhente supplerende informasjon dersom dette er nødvendig. Hvert kvalifikasjonskrav blir nærmere beskrevet i et eget delkapittel. Først listes kvalifikasjonskravet med tilhørende krav til dokumentasjon og kommentarer i en egen tabell. Deretter omtales hensikten med kvalifikasjonskravet og til sist beskrives hvordan søkeren skal besvare kravene gjennom hvilken dokumentasjon som etterspørres. Det stilles følgende overordnede kvalifikasjonskrav:

1. Krav til at søkeren har en sunn finansiell og økonomisk stilling.
2. Krav til at det hos søkeren skal være et selskapsmessig skille mellom beskyttet virksomhet og annen virksomhet slik at det ikke er fare for kryss-subsidiering fra togprodukter som ikke er konkurranseutsatt.
3. Krav til at søkeren har eller kan sannsynliggjøre at de vil kunne få tillatelse til å drive jernbanevirksomhet i Norge.
4. Krav til søkerens kompetanse og kapasitet til å levere persontransporttjenester på jernbane.
5. Krav til erklæring fra eier(e) som står bak søknaden dersom søker er et planlagt eller nyetablert selskap.

4.1 Søkers finansielle og økonomiske stilling

Kvalifikasjonskrav#	Krav til dokumentasjon	Kommentarer
Sunn finansiell og økonomisk stilling	1 Reviderte og signerte årsregnskap inkluderte noter for de siste 3 år. Regnskapene må vise positiv egenkapital de siste tre år. Dokumentene skal oppdateres årlig for å beholde kvalifiseringen.	Hvis det har oppstått vesentlige endringer etter regnskapsavslutning, plikter søker å opplyse om dette.
	2 Kontaktinformasjon til revisor (navn, selskapsnavn, tlf. nr.), og bekreftelse på at revisor har fullmakt til å besvare spørsmål oppdragsgiver måtte stille.	
	3 Skatteattest og merverdiattest eller tilsvarende for betalt skatt, ikke eldre enn 6 måneder. Attesten(e) skal oppdateres årlig og samtidig med innlevering av tilbud i konkurransen.	Alternativ dokumentasjon godtas dersom tilsvarende attest ikke eksisterer i det land hvor søker er etablert. Bruk av alternativ dokumentasjon skal begrunnes.
	4 Erklæring fra primær bankforbindelse som gir en bekreftelse på at banken har positive erfaringer med søker. Dokumentasjonen skal oppdateres ved endringer i	

		forholdet mellom selskap og bankforbindelse.	
	5	Dersom søker ikke er stiftet på tidspunktet for søknaden eller nyetablert skal eier(e) som står bak søknaden fremlegge en overordnet finansieringsplan for å vise at søker har tilfredsstillende økonomisk evne. Planen skal også vise hvordan selskapet planlegger å bli finansiert opp for å kunne ivareta rollen som togoperatør.	

Tabell 3: Sunn finansiell og økonomisk stilling

Kredittrating

Det kan stilles krav om kredittrating i den aktuelle togkonkurranse.

Bakgrunn for kvalifikasjonskravet.

Hensikten med kvalifikasjonskravet er å få en indikasjon på om søker er økonomisk sunn og kan påta seg en kontrakt om persontransport med jernbane i en utlyst trafikkpakke, og oppfylle denne i hele kontraktens varighet.

Krav til dokumentasjon.

Dersom søker ikke er stiftet på tidspunktet for søknaden eller nyetablert og selv ikke oppfyller kravene til kvalifikasjoner, skal eier(e) som står bak søknaden dokumentere at eier(e) av det planlagte eller nyetablerte selskapet har en sunn finansiell og økonomisk stilling gjennom å besvare kravene 1 - 6 for eier(e). De som står bak må i tillegg fremlegge en overordnet finansieringsplan for å vise at søker vil få tilfredsstillende økonomisk evne, samt avgi forpliktelseserklæring som gir søker rett til å trekke på nødvendige ressurser. Se tabell 3.

4.2 Selskapsmessig skille

Kvalifikasjonskrav#	Krav til dokumentasjon	Kommentarer
Selskapsmessig skille.	7 Dersom søker ikke driver beskyttet virksomhet, skal dette kommenteres og bekreftes av søker og revisor.	Søker besvarer enten 7 eller 8.

	8 Dersom søker driver beskyttet virksomhet skal det bekreftes at bydende enhet vil være skilt ut som eget selskap før driften av den konkurranseutsatte trafikpakken starter opp. I tillegg skal det vedlegges en revisorbekreftelse.	Søker besvarer enten 7 eller 8
--	--	--------------------------------

Tabell 4: Selskapsmessig skille

Bakgrunn for kvalifikasjonskravet

Krav om selskapsmessig skille er automatisk oppfylt for selskap uten beskyttet virksomhet⁵, uavhengig av om eier driver slik virksomhet. Eksempelvis skal et selskap som etablerer datterselskapet "Supertoget AS", kun bekrefte at søker ikke driver beskyttet virksomhet (søker skal besvare krav 7).

Krav om selskapsmessig skille oppstår imidlertid dersom en søker også driver beskyttet virksomhet⁶. Oppdragsgiver krever at driften av konkurranseutsatte trafikpakker selskapsmessig skal skilles ut som en egen enhet, heretter kalt den bydende enhet. Videre krever oppdragsgiver at det skal være regnskapsmessig skille mellom drift av de enkelte konkurranseutsatte trafikpakker. Der hvor den bydende enhet kjøper tjenester fra morselskapet, selskap i samme konsern eller andre nærstående selskap, kan oppdragsgiver etter eget valg kreve bekreftelse fra revisor i tråd med aksjeloven/allmennaksjeloven § 3-8 uavhengig av om unntakene i bestemmelsen kommer til anvendelse eller ikke, og uavhengig av om den bydende enhet er aksjeselskap eller har en annen selskapsform.

Behovet for transparens i de underliggende økonomiske forholdene til søker i forbindelse med konkurranseutsetting av persontransport med tog har en særskilt rettslig forankring i det generelle konkurranserettslige forbudet mot kryssubsidiering. Det vises videre til EØS-avtalens regler om ulovlig statsstøtte. Dersom en operatør mottar offentlig støtte utover det som faktisk er å anse som godtgjørelse for den offentlige tjenesten, vil det kunne være snakk om ulovlig statsstøtte. Og dersom et slikt overskytende statsstøttebeløp i sin tur overføres videre til den delen av den samme operatørens virksomhet som er konkurranseutsatt, vil dette kunne være ulovlig kryssubsidiering.

Krav til dokumentasjon (søker skal besvare krav 7 eller 8)

AD krav 7:

⁵ Et eget selskap har et selskapsmessig skille mot annen virksomhet.

⁶ En virksomhet som av offentlige organer er tildelt eksklusive rettigheter og/eller som mottar offentlige midler eller annen godtgjøring for utøvelse av offentlige tjenester uten konkurranse.

Dersom søker ikke har beskyttet virksomhet og det ikke foreligger noen mulighet for ulovlig kryss-subsidiering, skal søker og revisor kommentere og bekrefte dette.

AD krav 8:

Dersom søker driver beskyttet virksomhet skal driften av konkurranseutsatte trafikkpakker være skilt ut som et selskap for å ivareta forbudet mot ulovlig krysssubsidiering.

Søker skal dokumentere:

- A. Prinsipper for konsern - og/selskapsmessige overføringer, samt allokering av eiendeler og kapital.
- B. Prinsipper for internleveranser med tilhørende prisprinsipper og dokumentasjonskrav for leveransene. Dette skal dokumenteres i avtaler undertegnet av dedikert ansvarlig bestiller og utfører. Med internleveranser menes også administrative tjenester.
- C. Søker skal vedlegge revisors bekreftelse på at revisor vil være i stand til å bekrefte at prinsippene for interne transaksjoner i konsernet slik de er beskrevet, vil følge regnskapsmessige prinsipper for allokering av internleveranser, bokføring av eiendeler og kapital, samt at prinsippene vil være tilstrekkelige til å hindre krysssubsidiering. Oppdragsgiver kan kreve revisors bekreftelse på at enkeltavtaler ikke medfører krysssubsidiering.

4.3 Tillatelse til å drive Jernbanevirksomhet i Norge

Kvalifikasjonskrav#	Krav til dokumentasjon	Kommentarer
Sannsynlig-gjøre at søker vil få /har tillatelse til å drive jernbanevirksomhet i Norge.	9 Dersom søker har lisens og sikkerhetssertifikat del A og B til å drive jernbanevirksomhet i Norge, skal søker legge ved kopi av: Gyldig lisens fra EØS-stat eller Sveits. Et gyldig sikkerhetssertifikat kl. A fra det landet der det er utstedt. Et gyldig sikkerhetssertifikat kl. B som er utstedt for Norge av SJT.	Det forutsettes at søker ikke trenger å søke om ny tillatelse.
	10 Dersom søker ikke har lisens fra EØS-stat eller Sveits og nødvendige sikkerhetssertifikat til å drive jernbanetransport i Norge skal søker fremlegge en plan for at søker skal kunne oppnå lisens og sikkerhetssertifikat del A og B innen trafikkstart. Planen skal være så detaljert at	Planen skal legge opp til at SJT kan starte sin behandling av søknaden om tillatelse senest 4 måneder etter tildelt kontrakt med oppdragsgiver

	<p>oppdragsgiver kan være trygg på at den lar seg gjennomføre.</p> <p>Dersom søker har lisens og sikkerhetssertifikat del A fra EØS-stat eller Sveits skal søker også legge ved kopi av disse dokumentene. Søker skal da legge fram en plan for at søker skal kunne oppnå sikkerhetssertifikat del B innen trafikkstart.</p> <p>Planen skal være så detaljert at oppdragsgiver kan være trygg på at den lar seg gjennomføre.</p>	
--	--	--

Tabell 5: Krav til tillatelse

Bakgrunn for kvalifikasjonskravet

Kun søkere som enten har, eller kan sannsynliggjøre at de vil få, lisens og nødvendige sikkerhetssertifikat til å drive jernbanevirksomhet i Norge, vil bli prekvalifisert og invitert til å levere tilbud. Søknad om lisens og sikkerhetssertifikat sendes til SJT senest etter inngåelse av trafikkavtale med oppdragsgiver. Krav om lisens og sikkerhetssertifikat del A og B er et absolutt vilkår for å kunne oppfylle trafikkavtalen.

Tilgangen til det norske jernbanenettet og utstedelsen av tillatelser til å drive jernbanevirksomhet i Norge er per i dag regulert i forskrift av 20. desember 2016 nr. 1771 om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv. (jernbaneforskriften) og forskrift 20. desember 2016 nr. 1747 om lisens, sikkerhetssertifikat, sikkerhetsgodkjenning og andre forhold relatert til sikkerheten på jernbanen (lisensforskriften).

Gjeldende vilkår for å få lisens og sikkerhetssertifikat til å drive jernbanevirksomhet i Norge fremgår av lisensforskriften kapittel 2 og 3. Sikkerhetssertifikat utstedes etter søknad til SJT, og gis kun til virksomheter som har lisens i Norge, Sveits eller et EØS-land, jf. lisensforskriften § 16. Det stilles også krav om at virksomheten dokumenterer at de oppfyller spesifikke nasjonale krav, jf. lisensforskriften § 17 nr. 1 bokstav b, samt kravet til forsikring i lisensforskriften § 18 jf. § 16 pkt. 2.

Det understrekes at valgt tilbyder skal forholde seg til søknadsprosessen mot SJT på like vilkår som alle andre søkere. For mer informasjon om prosessen se:

<https://www.sjt.no/jernbane/regelverk/lover-og-forskrifter/regelverk3/>.

Krav til dokumentasjon (søker skal besvare enten 9 eller 10)

AD krav 9:

Søker som har lisens og sikkerhetssertifikat del A og B til å drive jernbanevirksomhet i Norge, skal legge ved dokumentasjon som bekrefter dette.

AD krav 10

- A. Dersom søker ikke har lisens fra EØS-stat eller Sveits og nødvendige sikkerhets sertifikat til å drive jernbanetransport i Norge skal søker fremlegge en plan iht. pkt. C) nedenfor som viser at søker vil kunne oppnå lisens og sikkerhets sertifikat del A og B innen trafikkstart.

Alternativt

- B. Dersom søker har lisens og sikkerhets sertifikat del A fra EØS-stat eller Sveits skal søker legge ved kopi av disse dokumentene. Søker skal i tillegg legge fram en plan iht. pkt. C) nedenfor som viser at søker vil kunne oppnå sikkerhets sertifikat del B innen trafikkstart.
- C. Søker skal dokumentere innsikt i søknadsprosessene og forståelse av hva som kreves for å få nødvendige tillatelser til å drive jernbanevirksomhet i Norge, spesielt med vektlegging på grunnleggende sikkerhetstenkning. Det skal legges til grunn at nødvendige søknader iht. A) alternativt B) skal være mest mulig komplett og overlevert til SJT senest 4 måneder etter inngått trafikkavtale med oppdragsgiver. Dette er nødvendig for å sikre tilstrekkelig behandlingstid for SJT samt ivareta en lang nok testperiode før driftsstart. Valgt operatør har selv ansvar for å ta kontakt med SJT for å være sikker på at søknaden er mest mulig komplett før den leveres SJT. Planen skal legges ved søknaden om prekvalifisering og skal minimum inneholde følgende elementer:
- En oversikt over hvilke aktiviteter som skal gjennomføres for å utarbeide søknaden om tillatelse.
 - En tidsplan for når de viktigste aktivitetene er planlagt ferdigstilt.
 - Hvilken kompetanse som dedikeres til utarbeidelse av søknaden om tillatelse. Spesifiser hvilken kompetanse (sikkerhetsansvarlig kompetanse, driftskompetanse, mm) selskapet besitter selv med referanse til tilsvarende søknadsprosesser, og hvilken kompetanse som eventuelt vil bli leid inn/kjøpt eksternt.

4.4 Søkers kompetanse, kapasitet og kvalitet på tjenesten til å levere persontransport-tjenester med jernbane

Kvalifikasjonskrav#	Krav til dokumentasjon	Kommentarer
Kompetanse og kapasitet til å levere persontransport-tjeneste på jernbane.	11 Firmaattest, alternativt attest for registrering i det faglige register som bestemt ved lovgivningen i det land hvor søker er etablert. Legg ved eventuell fastsatt klassifisering for registeret der dette finnes.	Dersom søker ikke er etablert, må eier(e) levere firmaattest.
	12 Utfylt og signert HMS-erklæring.	Dersom søker ikke er etablert, skal eiere bekrefte på vegne av søker. Dersom selskapet tildeles kontrakten skal søker i tillegg levere en egen HMS-

		erklæring når selskapet etableres.
13	<p>Søker skal fremlegge en kort beskrivelse av følgende punkter:</p> <p>Type virksomhet søker utfører i dag</p> <p>Beskrivelse av hvilken type transportoppdrag søker har erfaring med.</p> <p>Gi 3 kortfattede (maksimum 1 A4-side) eksempler på søkers erfaring.</p> <p>Eiersammensetning.</p> <p>Antall ansatte og omsetning totalt og innen jernbanevirksomhet i året før søknadstidspunkt og på søknadstidspunktet.</p> <p>Organisasjonskart som viser hvordan selskapet er bygget opp og/ eller er planlagt bygget opp</p> <p>Beskrive nødvendige faglige kvalifikasjoner og kompetanseområder for nøkkelpersonell som er i / er planlagt i søkers organisasjon</p>	<p>Skal også besvares av eier(e) dersom søker ikke er etablert eller nyetablert</p> <p>Selskaper som planlegges etablert som aktuell søker besvare ut spørsmålene i form av en beskrivelse av en tenkt, fremtidig organisasjon</p> <p>For omsetning, ansatte og erfaring besvares punktet av eier(e) dersom søker ikke er etablert eller er nyetablert</p>
14	<p>Leverandøren skal ha et fungerende miljøstyringssystem som ivaretar prinsipper for virksomhetsstyring gitt i NS- EN ISO 14001, EMAS eller andre miljøledelsesstandarder basert på internasjonal standard.</p> <p>Leverandøren skal ha et fungerende styringssystem før som ivaretar prinsipper for virksomhetsstyring gitt i NS-EN ISO 9001.</p>	<p>Skal også besvares av eier(e) dersom søker ikke er etablert eller nyetablert.</p> <p>Selskap som planlegges etablert som aktuelle søker eller selskap som ikke har dette på plass beskrive løsning og sannsynliggjøre at dette er på plass i fremtidig organisasjon.</p> <p>Selskap som ikke har dette på plass må minst dokumentere systemene med innholdsfortegnelse og dokumentoversikt.</p>

Tabell 6: Kompetanse og kapasitet

Bakgrunnen for kravet

Søker skal dokumentere at han har kompetanse, kapasitet og den ønskede kvalitet på tjenesten til å levere persontransporttjenester på jernbane. Valgt operatør kan i all hovedsak organisere sin organisasjon for aktuelle trafikkpakker slik det passer best. Enkelte punkter skal imidlertid hensyntas ved utformingen:

- Valgt operatør står fritt til å benytte underleverandører på de områder han ønsker med unntak av å utføre selve togfremføringen. Tilbyder må ha tilstrekkelig bestillerkompetanse og ressurser til å følge opp underleverandører.
- Oppdragsgiver vil kun forholde seg til én hovedkontraktspart.

Krav til dokumentasjon

Se tabellen over.

4.5 Erklæring fra eier(e) som står bak søknaden dersom søker er et planlagt eller nyetablert⁷ selskap

Kvalifikasjonskrav#	Krav til dokumentasjon	Kommentarer
15	Dersom søker ikke er stiftet på tidspunktet for søknaden skal eier(e) som står bak søknaden fremlegge en erklæring om at de vil stille til rådighet eller muliggjøre anskaffelse av de ressurser søker påberoper seg i søknaden om prekvalifisering.	

Tabell 7: Eierskap

Bakgrunnen for kravet

Dersom søker ikke er stiftet eller selv ikke oppfyller kravene til kvalifikasjoner på tidspunktet for søknaden om prekvalifisering skal eier(e) som står bak søknaden sannsynliggjøre at søker er kvalifisert som tilbyder. Eier(e) som står bak søknaden skal dokumentere at søker råder over midler, kompetanse, erfaring mv som gjør søker i stand til å oppfylle kravene.

Ved innlevering av tilbud vil det videre bli stilt krav om erklæring om at slik garanti vil bli gitt. Samtlige selskaper som står bak søknaden om prekvalifisering på vegne av selskap som ikke er etablert eller som selv ikke oppfyller kravene til kvalifikasjoner skal utstede garantier før undertegning av eventuell kontrakt. Etter at kontrakt er

⁷Angår nyetablerte selskaper som selv ikke oppfyller kravene til kvalifikasjoner ved utløpet av fristen for å søke om prekvalifisering

inngått og tjenesten er etablert vil oppdragsgiver etter eget rimelig skjønn helt eller delvis kunne frafalle garantier. Nærmere bestemmelser om dette vil bli gitt i konkurransegrunnlaget.

Krav til dokumentasjon

Dersom søker ikke er stiftet på tidspunktet for søknaden skal eier(e) som står bak søknaden fremlegge en erklæring om at de vil stille til rådighet eller muliggjøre anskaffelse av de ressurser søker påberoper seg i søknaden om prekvalifisering.

5 Formkrav til søknaden om prekvalifisering

5.1 Søknadens struktur

Søknaden skal fylles ut i fastsatt skjema på KGV og skal bestå av følgende deler:

1. Signert søknadsbrev opplastet.
2. Utfylt søknadsskjema med tilhørende opplastede vedlegg i samsvar med retningslinjer gitt i Kvalifikasjonsgrunnlaget.
3. Eventuelt ytterligere informasjon (skal også være opplastet).

5.2 Språk

Søknaden skal være på norsk. Alle henvendelser til oppdragsgiver skal stilles på enten norsk, et annet skandinavisk språk eller engelsk. Henvendelser på annet språk enn de nevnte vil ikke besvares. Svar fra oppdragsgiver vil kun bli gitt på norsk.

5.3 Retningslinjer for bruk av søknadsblankett

Ved søknad om prekvalifisering skal søkere benytte elektronisk søknadsskjema på KGV. Spørsmål til hvordan søknaden skal utformes sendes via meldingsmodulen i KGV.

Spørsmål i en tidligfase (før registrering i KGV) kan stilles på post@togkonkurranse.no.

5.4 Dokumentformat

Søknaden fylles ut, og det skal lastes opp ett eksemplar av alle vedlegg. Der samme vedlegg underbygger flere krav, skal dette anføres i merknadsfeltet i søknadsskjemaet. Opplastede filer skal være lagret i PDF-format.

5.5 Åpning av søknader

Søknadene åpnes fortløpende etter at de er sendt inn. Det foretas lukket åpning av søknader og søkere har ikke anledning til å være tilstede.

5.6 Jernbanedirektoratets vurdering av dokumentasjon

Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å avvise søknader som ikke oppfyller kvalifikasjonsgrunnlagets krav, men kan etter eget skjønn gi en frist for å komplettere dokumentasjonen og/eller be om supplerende informasjon. Oppdragsgiver kan supplere søknaden om prekvalifisering med informasjon oppdragsgiver tidligere har mottatt eller informasjon som er allment kjent. Dersom slike opplysninger tillegges negativ vekt, skal oppdragsgiver fremlegge opplysningene for søker og gi denne mulighet til å uttale seg.

Oppdragsgiver vil med grunnlag i kvalifikasjonsgrunnlaget og innkomne søknader vurdere hvilke søkere som er egnet til å levere tilbud på utlyste konkurranser. Alle søkere som oppfyller kravene til prekvalifisering, vil bli prekvalifisert.

Søkere som ikke blir kvalifisert, vil bli underrettet om avgjørelsen og gitt en begrunnelse for avslaget.

6 Kommunikasjon med oppdragsgiver

6.1 Hovedprinsipper for kommunikasjon

All kommunikasjon vedrørende kvalifikasjonsgrunnlaget skal være skriftlig og sendes via meldingsfunksjonen i KGV.

Oppdragsgiver vil der det er nødvendig eller hensiktsmessig innhente etterspurt informasjon fra tredjepart. Dette er nødvendig for å sikre likebehandling av alle potensielle tilbydere slik at samtlige får lik informasjon samtidig. Dersom søkere har spørsmål som ikke angår kvalifikasjonsgrunnlaget kan disse henvendelsene rettes direkte til den det måtte gjelde.

6.2 Henvendelser vedrørende kvalifikasjonsgrunnlaget

Spørsmål til kvalifikasjonsgrunnlaget skal være skriftlig, og formidlet meldingsfunksjonen i KGV.

I tittelfeltet skal det fremgå hvilket krav i kvalifikasjonsgrunnlaget henvendelsen omhandler, f. eks. ”Spørsmål til kvalifikasjonsgrunnlagets dokumentasjonskrav nr. 5”.

Spørsmål til kvalifikasjonsgrunnlaget anonymiseres, besvares og bekjentgjøres på KGV.

7 Oversikt over hvor relevant dokumentasjon kan innhentes

7.1 Fra oppdragsgiver

Oppdragsgiver avholder ved behov informasjonsmøter knyttet til konkurransene på det norske jernbanemarkedet. Presentasjoner og dokumentasjon som benyttes på

slike møter vil være tilgjengelig for potensielle togoperatører og deres tilknyttede underleverandører på KGV.

7.2 Nyttige linker

Følgende linker kan være relevante:

Lenke	Forklaring
https://www.jernbanedirektoratet.no/no/togkonkurransen/	Informasjon om konkurranseutsettingen
https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/jernbane_og_jernbanetransport/id1391/	Samferdselsdepartementet
https://sjt.no/	Statens Jernbanetilsyn
https://www.banenor.no/kundeportal	Bane NOR informasjonssider

Ovenstående linker viser til sider innenfor Samferdselsdepartementets myndighetsområde. Tilbyder oppfordres også til å søke informasjon andre relevante steder.

7.3 Oppdragsgivers ansvar for gitt informasjon

Det er søkers ansvar å kvalitetssikre innhentet informasjon, også fra organer under Samferdselsdepartementets myndighetsområde. Oppdragsgiver påtar seg intet ansvar overfor søker eller andre for at informasjonen er korrekt, fullstendig og dekkende. Unntatt fra dette er informasjon som oppdragsgiver har gitt uten forbehold i kvalifikasjons- eller konkurransegrunnlag.