

Kvalifikasjonsgrunnlag for deltakelse i konkurranser om persontransport på det norske jernbanenettet

**Versjon 1.2
15.04.2016**

INNHALDSFORTEGNELSE

1	Innledning	4
1.1	Bakgrunn	4
1.2	Oppbygging av dette dokumentet	4
1.3	Hensikten med dette dokumentet og sammenhengen med andre sentrale dokument.....	5
1.4	Prinsipper for gjennomføring av konkurransene om trafikkpakker på det norske jernbanenetet.....	6
1.5	Hvem kan søke om prekvalifisering?	7
1.6	Begreper og forkortelser	7
2	Konkurranse angående avtale om persontransport på jernbane	9
2.1	Bakgrunnen for innføring av konkurranse i det norske markedet.....	9
2.2	Mål for statens kjøp av persontogtjenester	9
2.3	Mål for statens konkurranseutsetting	9
3	Prekvalifiseringens rammer	10
3.1	Prekvalifiseringens gyldighet	10
3.2	Rettssubjekt	10
3.3	Bruk av underleverandører.....	10
4	Kvalifikasjonskrav og krav til dokumentasjon	11
4.1	Søkers finansielle og økonomiske stilling	11
4.2	Selskapsmessig skille	12
4.3	Tillatelse til å drive Jernbanevirksomhet i Norge	14
4.4	Søkers kompetanse og kapasitet til å levere persontransport-tjenester med jernbane	16
4.5	Erklæring fra eier(e) som står bak søknaden dersom søker er et planlagt eller nyetablert selskap	17
5	Formkrav til søknaden om prekvalifisering	18
5.1	Søknadens struktur	18
5.2	Språk.....	18
5.3	Retningslinjer for bruk av søknadsblankett.....	18
5.4	Dokumentformat	18
5.5	Innloggingspassord	18
5.6	Åpning av søknader	18
5.7	Samferdselsdepartementets vurdering av dokumentasjon	19
6	Kommunikasjon med Oppdragsgiver	19
6.1	Hovedprinsipper for kommunikasjon.....	19
6.2	Henvendelser vedrørende kvalifikasjonsgrunnlaget	19
7	Oversikt over hvor relevant dokumentasjon kan innhentes	20
7.1	Fra Oppdragsgiver	20
7.2	Nyttige linker	20
7.3	Oppdragsgivers ansvar for gitt informasjon	20



Endringslogg

Versjon nr	Gyldig fra	Endringens innhold
1.0	4.4.2016	
1.1	5.4.2016	Teksten i krav nr 8 er justert. Det er ikke et krav at det skal etableres et selskap før tilbudet leveres inn.
1.2	15.4.2016	<ul style="list-style-type: none">- Innført nummerering av kapitler- Endringslogg er innført- Pkt 4.3: Krav nr 10 er uendret, men forklarende tekst nederst på side 14 er endret og henviser til Jernbaneforskriften.



1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Regjeringen og stortingsflertallet har besluttet at persontogtilbudet skal konkurranseutsettes, og dette er en viktig del av regjeringens jernbanereform. En konkurranseutsatt sektor vil sikre at staten kjøper togtenester 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. Markedet planlegges inndelt i 7-8 pakker med en inndeling som sikrer de nye togoperatørene et helhetlig markedsansvar for sin strekning/region. Det vil i hovedsak være konkurranse om sporet.

Det vil være Jernbanedirektoratet som er oppdragsgiver og ansvarlig for gjennomføring av konkurransene. Jernbanedirektoratet vil være fullt operativt fra 1.1.2017. I tiden før Jernbanedirektoratet er operativt, vil Samferdselsdepartementet ivareta rollen som oppdragsgiver.

De togselskapene som vinner må i de første konkurransene leie togmateriellet fra et statlig eid materiellselskap. 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 fremforhandler avtaler med lokale kollektivselskap som legges ved konkurransegrunnlag og som kan videreutvikles i kontraktsperioden. Det vil etableres et felles salg- og billetteringssystem som gjøres tilgjengelig for alle operatører som inneholder nødvendige moduler og sikrer kundens opplevelse av enkelhet. Det legges opp til at systemet vil kunne bygges på av den enkelte operatør.

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.togkonkurranse.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 skal forholde seg til for å kunne delta i en konkurranse: Kvalifikasjonsgrunnlaget, Kunngjøringen og Konkurranses grunnlaget som utarbeides for den enkelte konkurranse.

1.3.1 Kvalifikasjonsgrunnlaget

Dette dokumentet er kvalifikasjonsgrunnlaget. Jernbaneoperatører 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 varer i ett nærmere angitt tidsrom. Søkere som tilfredsstiller kvalifikasjonskravene og blir prekvalifisert, vil bli invitert til å delta i konkurransene etterhvert som de lyses ut, og vil få tilgang på konkurransegrunnlaget for de konkurransene de melder sin interesse til.

Ved behov vil det bli stilt tilleggskrav som gjelder for den enkelte konkurranse.

All prekvalifisering vil skje på www.togkonkurranse.no

1.3.2 Kunngjøringen:

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 på følgende databaser:

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

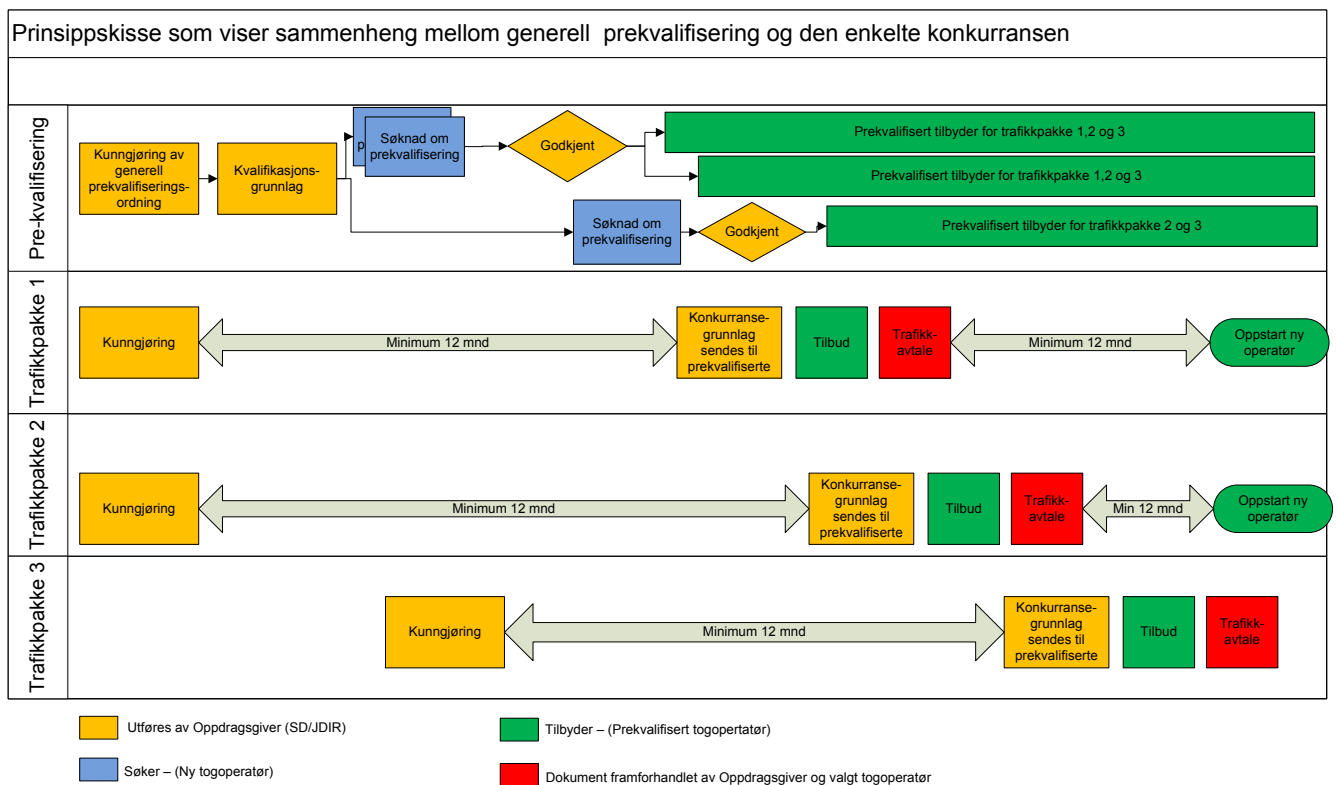
Søkere som ikke er prekvalifisert ved kunngjøring må prekvalifisere seg på www.togkonkurranse.no.

1.3.3 Konkurranses grunnlaget:

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.





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

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

Anskaffelse av persontransport med jernbane er som utgangspunkt omfattet av kollektivtransportforordningen EF 1370/2007 og forskrift om offentlige anskaffelser av 7. april 2006 nr. 402, jf. forskriften § 1-2 nr. 1.

Persontransport med jernbane er en såkalt uprioritert tjeneste, jf. forskriften §2-1 nr. 5 og kun forskriften del I og del II får direkte anvendelse. Videre er tjenstekonsesjonskontrakter, hvor deler av leverandørs inntekter kommer fra tredjepart, unntatt fra forskriften jf. 1-3 annet ledd bokstav j. De grunnleggende krav i EØS-avtalen gjelder imidlertid.

I tråd med hensikten bak bestemmelsene i kollektivtransportforordningen har Oppdragsgiver besluttet å følge forskrift om offentlige anskaffelser sine regler for konkurranse med forhandling så langt ikke annet følger av konkurransegrunnlaget. Oppdragsgiver ønsker å gjøre dette for å sikre likebehandling, forutsigbarhet og gjennomsiktighet ved gjennomføringen av konkurransen. I tillegg vil Kollektivtransportforordningen, anskaffelsesloven og EØS-avtalens regler få anvendelse.

Oppdragsgiver legger stor vekt på å gjennomføre konkurransene på *like og ikke-diskriminerende vilkår*. Dette innebærer blant annet at alle tilbydere gis tilgang til samme type og mengde informasjon på ethvert trinn av de prosedyrer som styrer konkurranseutsettingen. Samtidig skal de kriterier og krav som oppstilles og som har betydning for konkurranseutfallet, fastsettes og anvendes på en ikke-diskriminerende måte. Konkurransene vil ellers være basert på grunnleggende prinsipper om *åpenhet, forutberegnelighet, gjennomsiktighet og etterprøvbarehet*. For å ivareta disse prinsippene på en best mulig måte vil blant annet konkurransegrunnlagene beskrive hvilke tildelingskriterier



som legges til grunn for den enkelte konkurranse. Oppdragsgiver vil også beskrive hvilke prosedyrer som følges og hvilke regler som kommer til anvendelse, slik at alle tilbydere har trygghet for hvordan anskaffelsesprosessen forløper. Oppdragsgiver vil også tilrettelegge for en rettferdig konkurranse ved å sørge for tilgang på like og ikke-diskriminerende vilkår til nødvendige innsatsfaktorer.

Ved motstrid skal dette kvalifikasjonsgrunnlaget gå foran lov- og forskriftsregler som lovlig kan fravikes. Ved motstrid mellom kunngjøring og kvalifikasjonsgrunnlag, går kvalifikasjonsgrunnlaget foran. Ved eventuell senere motstrid mellom kvalifikasjonsgrunnlag og konkurransegrunnlag, går konkurransegrunnlaget foran.

Søkerne er selv ansvarlig for å sette seg inn i og oppfylle relevante lover og regler som får anvendelse på konkurransen og persontransport på jernbane. Oppdragsgiver påtar seg ikke ansvar for at henvisninger og beskrivelser er korrekte eller fullstendige.

1.5 Hvem kan søke om prekvalifisering?

Både etablerte selskaper og selskaper som planlegges etablert, kan søke om prekvalifisering. Når det gjelder selskaper 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.

1.6 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.
Driftsperioden	Perioden fra trafikkstart frem til trafikkavtalens opphør
Konkurranse med forhandling	Anskaffelsesprosedyre som innebærer at oppdragsgiver rådfører seg med leverandører etter eget valg og forhandler om kontraktsvilkårene med en eller flere av dem
Oppdragsgiver	Samferdselsdepartementet er i utgangspunktet oppdragsgiver og ansvarlig for tilretteleggingen for konkurranse om det norske jernbanenettet. Samferdselsdepartementet vil overføre ansvaret som oppdragsgiver til Jernbanedirektoratet når SD finner det hensiktsmessig, dog senest 1.1.2017.
Oppstartsperioden	Perioden fra signering av trafikkavtalen frem til trafikkstart
Søker	Det rettssubjekt som leverer søknad om prekvalifisering for siden å kunne delta i konkurranser om å tilby persontransport med tog i Norge.

Begrep	Definisjon
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.
Togkonkurranse.no	Nettside med innlogging for togoperatører. Nettsiden benyttes til både prekvalifisering, kunngjøring og gjennomføring av den enkelte konkurranse.
Trafikkavtale	Avtalen mellom valgt operatør 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
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 Lichtenstein. EU står for Den europeiske union.
HMS	Helse, miljø og sikkerhet
IF	Infrastrukturforetaket
JBV	Jernbaneverket (er infrastrukturforvalter fram til 1.1.17)
JDIR	Jernbanedirektoratet
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



2 Konkurransen angående avtale om persontransport på jernbane

2.1 Bakgrunnen for innføring av konkurranse i det norske markedet¹

Regjeringen vil at jernbanen skal fylle en sentral rolle i transportsektoren og har derfor besluttet å gjennomføre en større reform av jernbanesektoren.² Statlig kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme persontransporttjenester omfatter det meste av alt togtilbud i Norge og beløper seg til om lag 3,2 milliarder kroner årlig. 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. Trafikkpakkene Sør og Nord er de første trafikkpakkene som konkurranseutsettes.

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

2.2 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.

2.3 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 levere kostnadseffektive og gode tjenester, fører til flere fornøyde kunder og at staten får igjen mer for sin ressursinnsats knyttet til kjøp av persontogtjenester.

¹ Meld. St. 27 (2014-2015) *På rett spor – Reform av jernbanesektoren*



3 Prekvalifiseringens rammer

3.1 Prekvalifiseringens gyldighet

Prekvalifiseringen vil ha en gyldighet på 5 år. For å opprettholde prekvalifiseringen i hele perioden stilles det krav om årlig oppdatering av opplysningene. Tilbydere er også ansvarlig for at tidsbegrensede opplysninger er oppdatert før tilbud sendes inn for den enkelte konkurranse. Videre er tilbyder ansvarlig for å underrette oppdragsgiver dersom det i løpet av perioden inntreffer forhold av betydning for prekvalifiseringen.

Oppdragsgiver kan trekke tilbake prekvalifiseringen innenfor gyldighetsperioden dersom det inntreffer forhold som gjør at tilbyder ikke lenger oppfyller kravene til prekvalifisering. Tilbaketrekking kan gjøres med virkning også for igangværende konkurranse, dersom nye forhold oppstår eller dersom oppdragsgiver blir klar over nye opplysninger som 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 kontrakt 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 tilbyders kvalifikasjoner, kan oppdragsgiver kreve at tilbyder 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 tilbyder må sende supplerende dokumenter eller søke på nytt. Tilbyder 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" - JV) 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 søker 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

Oppdragsgiver understreker at den som prekvalifiseres 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 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 Søkere 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	Hvis det har oppstått vesentlige endringer etter regnskapsavslutning, plikter søke 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 eller tilsvarende for betalt skatt, ikke eldre enn 6 måneder	Alternativ dokumentasjon godtas dersom tilsvarende attest ikke eksisterer i det land hvor søker er etablert. Bruk av alternativ dokumentasjon skal begrunnes
	4	Skatteattest eller tilsvarende for betalt merverdiavgift, ikke eldre enn 6 måneder	
	5	Erklæring fra primær bankforbindelse som gir en bekreftelse på at banken har positive erfaringer med kunden.	
	6	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 økonomiske stilling

Bakgrunn for kvalifikasjonskravet

Hensikten med kvalifikasjonskravet om sunn finansiell og økonomisk stilling 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 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

Kvalifikasjons krav	#	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 <u>før driften av den konkurranseutsatte trafikkpakken starter opp.</u> 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 selskaper uten beskyttet virksomhet³, 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 virksomhet⁴. Oppdragsgiver krever at driften av konkurranseutsatte trafikkpakker 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 trafikkpakker. Der hvor den bydende enhet kjøper tjenester fra morselskapet, selskaper i samme konsern eller andre nærstående selskaper, kan Oppdragsgiver etter eget valg kreve bekreftelse fra revisor i tråd med

³ Et eget selskap har et selskapsmessig skille mot annen virksomhet.

⁴ 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



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 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 såkalt *kryssubsidiering*. Etter EØS-retten foreligger ulovlig kryssubsidiering først og fremst når en markedsaktør overfører midler fra den delen av sin virksomhet som er beskyttet mot konkurranse, til den delen som drives i konkurranse med andre kommersielle aktører. Forbudet mot kryssubsidiering må betraktes som et konkret utslag av den grunnleggende forutsetningen om konkurranse på like og ikke-diskriminerende vilkår.

Et annet rettslig aspekt som det er viktig å være oppmerksom på, er EØS-avtalens regler om ulovlig statsstøtte. Dersom en operatør mottar 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:

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 kryssubsidiering.

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 kryssubsidiering. Oppdragsgiver kan kreve revisors bekreftelse på at enkeltavtaler ikke medfører kryssubsidiering.

4.3 Tillatelse til å drive Jernbanevirksomhet i Norge

Kvalifikasjonskrav	#	Krav til dokumentasjon	Kommentarer
Sannsynliggjøre 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: <ol style="list-style-type: none"> 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 Oppdragsgiver kan være trygg på at den lar seg gjennomføre. 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. Planen skal være så detaljert at Oppdragsgiver kan være trygg på at den lar seg gjennomføre.	Planen skal legge opp til at SJT kan starte sin behandling av søknaden om tillatelse senest 4 måneder etter tildelt kontrakt med oppdragsgiver

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 her i landet er pr i dag regulert i FOR-2010-12-10-1568 (jernbaneforskriften), som er gitt med hjemmel i jernbaneloven. Gjeldende vilkår for å få Lisens og sikkerhetssertifikat til å drive jernbanevirksomhet i Norge fremgår av jernbaneforskriftens kap. 5 og 6. Sikkerhetssertifikat utstedes etter søknad til SJT, og gis kun til virksomheter som har lisens i Norge, Sveits eller et EØS land. jf. § 5-1. Det stilles også krav om at virksomheten [dokumenterer at de oppfyller kravene i jernbaneforskriftens § 6-2 bokstav b og kravet til forsikring i § 6-3, jf. § 6-1 annet ledd.](#)



Det understrekes at valgt operatør skal forholde seg til søknadsprosessen vis-a-vis SJT på like vilkår som alle andre og oppfylle gjeldende krav. For mer informasjon om prosessen se:

<http://www.sjt.no/no/Lover-og-forskrifter/Lover-og-forskrifter-for-det-nasjonale-jernbanenettet/>

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

AD krav 9:

Søker som har **lisens og sikkerhets sertifikat** 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 og kapasitet til å levere persontransport-tjenester med jernbane

Kvalifikasjons krav	#	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 klassifikasjon for registeret der dette finnes.	Dersom søker ikke er etablert, må eier(e) levere firmaattest.
	12	HMS-erklæring (Bruk vedlagt skjema)	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	Søker skal fremlegge en kort beskrivelse av følgende punkter: <ul style="list-style-type: none"> Type virksomhet søker utfører i dag Beskrive type transportoppdrag søker har erfaring med. Gi 3 kortfattede (maks 1 A4 side) eksempler på søkers erfaring Eiersammensetning Antall ansatte og omsetning totalt og innen jernbanevirksomhet i året før søknadstidspunkt og på søknadstidspunktet. Selskapets sikkerhets- og kvalitetsstyringssystem Organisasjonskart som viser hvordan selskapet er bygget opp og/ eller er planlagt bygget opp Beskrive nødvendige faglige kvalifikasjoner og kompetanseområder for nøkkelpersonell som er i / er planlagt i søkers organisasjon 	Skal også besvares av eier(e) dersom søker ikke er etablert eller nyetablert Selskaper som planlegges etablert som aktuell søker besvare ut spørsmålene i form av en beskrivelse av en tenkt, fremtidig organisasjon For omsetning, ansatte og erfaring besvares punktet av eier(e) dersom søker ikke er etablert eller er nyetablert

Tabell 6: Kompetanse og kapasitet

Bakgrunn for kravet

Søker skal dokumentere at han har kompetanse og kapasitet 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 ønsker å 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 nyetablert⁵ selskap

Kvalifikasjonskrav	#	Krav til dokumentasjon	Kommentarer
Erklæring fra eier(e) som står bak søknaden dersom søker er et planlagt eller nyetablert selskap	14	Dersom søker ikke er stiftet på tidspunktet for søknaden skal eier(e) som står bak søknaden <i>fremlegge en erklæring</i> om at de vil stille til rådighet eller muliggjøre anskaffelse av de ressurser søker påberoper seg i søknaden om prekvalifisering.	

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

5 Formkrav til søknaden om prekvalifisering

5.1 Søknadens struktur

Søknaden skal fylles ut i fastsatt skjema på www.togkonkurranse.no 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 et 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 www.togkonkurranse.no. Søknadsblanketten gjentar ikke de utfyllende detaljene til det enkelte krav. Ved motstrid eller ufullstendigheter går kvalifikasjonsgrunnlaget foran. Det er derfor viktig at søkeren sammenholder skjemaet med beskrivelse av kravene listet i kapittel 4. Spørsmål til hvordan malen sendes til 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 Innloggingspassord

Forespørsel om innloggingspassord til www.togkonkurranse.no skal sendes via meldingsfunksjonen i www.togkonkurranse.no eller sendes med e-post til post@togkonkurranse.no.

5.6 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.

5.7 Samferdselsdepartementets 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 tilbyder og gi tilbyder anledning til å uttale seg.

Oppdragsgiver vil på grunnlag av kvalifikasjonsgrunnlaget og innkomne søknader vurdere hvilke søkere som er egnet til å levere tilbud på utlyste konkurranser. Alle søkere som finnes egnet, vil bli prekvalifisert.

Søkere som ikke blir funnet 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 www.togkonkurransen.no eller sendes med e-post til post@togkonkurransen.no.

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 www.togkonkurransen.no eller sendes med e-post til post@togkonkurransen.no.

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 www.togkonkurransen.no.

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 www.togkonkurranse.no.

7.2 Nyttige linker

Følgende linker kan være relevante:

www.togkonkurranse.no/	(Portal for konkurranseutsetting av persontogtrafikk)
www.dep.no/sd/norsk/	(Samferdselsdepartementet)
www.jernbanereformen.regjeringen.no	(Portal for jernbanereformen)
www.sjt.no	(Statens Jernbanetilsyn)
www.jernbaneverket.no/	(Jernbaneverket)

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

7.3 Oppdragsgivers ansvar for gitt informasjon

Det er tilbyders ansvar å kvalitetssikre innhentet informasjon, også fra organer under SDs myndighetsområde. Oppdragsgiver påtar seg ikke noe ansvar overfor tilbyder eller andre for at informasjonen er korrekt, fullstendig og dekkende - unntatt informasjon som er gitt uten forbehold i kvalifikasjons- eller konkurransegrunnlag.

