

Regler for støtteordning for godstransport i forbindelse med økonomisk tap på grunn av flommen som førte til kollapsen av Randklev bru på Dovrebanen

1. Innledning og mål for ordningen

Reglene er fastsatt av Jernbanedirektoratet 03.05.2024, basert på Samferdselsdepartementets tildelingsbrev av 22.12.2023.

Reglene er utarbeidet iht. § 8 i Reglement for økonomistyring i staten og kapittel 6 i bestemmelser om økonomistyring i staten, samt avgjørelsen fra EFTAs overvåkningsorgan (ESA) av 17. april 2024 (055/24/COL). Reglene skal håndheves i samsvar med forutsetningene lagt til grunn for ESAs avgjørelse.

Målet for ordningen er å støtte godstogselskapene som har eller har hatt inntektstap som følge av kollapsen av Randklev bru på Dovrebanen som følge av ekstremværet *Hans*. Støtten skal bidra til å opprettholde godstrafikken så langt det lar seg gjøre mens Randklev bru er stengt, for å sikre en rask normalisering av trafikken når brua er gjenåpnet.

2. Kriterier for måloppnåelse

Måloppnåelse vurderes ut fra at godstransporten på norsk jernbane ikke blir redusert på lang sikt som en direkte følge av brukollapsen.

3. Målgruppe for ordningen

Støttemottakere er jernbaneforetak, jf. jernbaneforskriften § 1-7, bokstav b, og som på tidspunktet før brukollapsen var tildelt ruteleie og utførte godstransport på Dovrebanen. Videre må jernbaneforetaket ha lidt et direkte tap som følge av brukollapsen.

4. Varighet og budsjett

Støtteordningen dekker tap fra 14. februar 2024 og frem til 31. desember 2024. Dersom brua åpnes for drift før 31. desember 2024, vil støtteordningen kun dekke tap for perioden fra 14. februar 2024 frem til åpningstidspunktet.

Fristen for å søke om støtte er seks måneder etter åpningstidspunkt. Se punkt 8 under for mer informasjon om søknadsprosessen.

Det er foreløpig bevilget 197 millioner kroner til ordningen for 2024. Beløpet skal dekke denne og den tidligere støtteordningen til kompensasjon for tap som følge av brukollapsen. Videre tas det forbehold om Stortingets årlige budsjettvedtak for tilsagn og utbetaling av støtte etter denne ordningen. Dersom budsjettet ikke er stort nok, vil støtten fordeles forholdsmessig mellom støttemottakerne basert på det opprinnelige godkjente støttebeløpet de har krav på.

5. Hvilke tap som dekkes under støtteordningen

Tapene som dekkes må være en direkte følge av kollapsen av Randklev bru. Ordningen vil kun dekke økonomiske tap for togavganger som benyttet Randklev bru før brukollapsen.

Det støtteberettigede tapet er differansen mellom:

- a) profitt/tap operatørene ville hatt på de berørte togavganger som benyttet Randklev bru, forutsatt at brua ikke kollapse; og
- b) profitt/tap operatørene har hatt på de samme togavganger som nevnt i (a) og de ekstra togavganger som ble tildelt på Rørosbanen.

Differansen mellom punkt a) og b) skal beregnes med utgangspunkt i et månedlig segmentregnskap som viser driftsresultatet før avskrivninger (EBITDA), hvor EBITDA for b) sammenlignes med EBITDA for a) i samme måned før brukollapsen. Det betyr for eksempel at EBITDA for juli 2024 sammenlignes med EBITDA for juli 2023, mens august 2024 sammenlignes med august 2022.

For perioden 14. februar til 29. februar 2024 skal tapet sammenlignes med tilsvarende periode i 2023, og beregnes som beskrevet ovenfor.

Med segmentregnskap menes i denne sammenheng et delregnskap for godstransporten som benyttet Randklev bru før brukollapsen. For mer informasjon vedrørende kravene til segmentregnskapet, se punkt 7.

Hvis det ikke finnes et sammenligningsgrunnlag for tilsvarende periode året før brukollapsen skal støttebeløpet utgjøre differansen mellom EBITDA for måneden det søkes støtte om, og gjennomsnittlig

EBITDA de siste seks månedene før brua kollapset, det vil si gjennomsnittet for perioden februar til juli 2023. Søker må også begrunne hvorfor det er nødvendig å anvende denne alternative metoden for støtteberegning.

Søker skal redusere eget økonomisk tap som følge av brukollapsen så langt som mulig. Tapsbegrensningsplikten innebærer at søker skal benytte seg av alternative ruteleier for de påvirkede ruteavgangene, dersom dette reduserer det støtteberettigede tapet. Tapsbegrensningsplikten innebærer også at det ikke gis støtte for tap som andre ordninger kan dekke, som for eksempel forsikringspoliser. Annen kompensasjon for samme tap skal støttemottaker trekke fra ved beregningen av tilskuddsbeløpet. Ubenyttet rett til utbetalinger skal behandles på samme måte.

Søker får maksimalt dekket 95 % av tapene som følge av brukollapsen.

Beregningen kan illustreres med et eksempel, der støtten skal beregnes for mars 2024. I dette eksemplet har søker en EBITDA på 200 i mars 2023. I mars 2024 viser regnskapet en EBITDA på 90. Videre har søker mottatt relevante forsikringsutbetalinger på 10. Det økonomiske tapet søker kan få dekket vil være 95, som illustrert i tabellen nedenfor:

EBITDA (a) 1–31. mars 2023	EBITDA (b) 1–31. mars 2024	Δ EBITDA (differanse/ bruttotap)	Støtte eller annen kompensasjon for samme økonomiske tap (fradrag)	Økonomisk tap	Netto støttebeløp søker vil få utbetalt (95 % av tapet)
200	90	110	- 10	100	95

6. Tildelingskriterier og utmåling av støtte

Støtten tildeles når vilkårene for støtte er oppfylt og utmåles som beskrevet i punkt 5.

7. Krav til søknadens innhold

Søker må beregne og redegjøre for sine støtteberettigede tap knyttet til brukollapsen for hver enkelt måned. Tapet må dokumenteres på en slik måte at støttegiver kan realitetsbehandle søknaden.

Søknaden må inneholde månedlige segmentregnskap for ruteavgangene som er påvirket, samt sammenligningstall i tråd med punkt 4. I tillegg skal det vedlegges segmentregnskap fra godstransport langs alternative togruter dersom dette påvirker det støtteberettigede tapet.

Regnskapstallene skal følge oppstillingsplanen i regnskapsloven § 6-1, samt vise sum driftsinntekter og sum driftskostnader. I oppstillingen skal EBITDA komme klart frem i en egen regnskapslinje.

Fordelingsprinsippene som benyttes for å beregne inntekter og kostander i segmentregnskapene skal gjenspeile det reelle forbruket på togstrekningene. Prinsippene skal være dokumenterte, transparente og etterprøvbare.

Fordelingsnøkklene som benyttes skal være konstant. Hvis en støttemottaker beregner mengden av delte kostnader tilskrevet Dovrebanen basert på enten inntekter, togkilometer eller tonn transportert, må støttemottakeren følge denne metoden konsekvent.

Eventuell kompensasjon fra andre ordninger skal komme frem i egne linjer i regnskapsoppsettet. Det samme gjelder for eventuelle forsikringsoppgjør som søker har eller vil motta som følge av kollapsen av Randklev bru. Dersom omfanget av et forsikringsoppgjør er uavklart, skal søker oppgi mest sannsynlig estimat basert på forsikringsvilkårene. Dersom søker mottar forsikringsutbetaling i ettertid, skal dette meldes til Jernbanedirektoratet så raskt som mulig.

Hvis det er forhold i regnskapene som gjør at de ikke fullt ut er sammenlignbare, skal det opplyses om dette.

Det må vedlegges en uavhengig revisorattest om sammenhengen mellom tapet og brukollapsen som nevnt i punkt 4. Revisor må attestere at eventuelle fordelingsprinsipper benyttet i segmentregnskapet er hensiktsmessige, dokumenterte, transparente og etterprøvbare, og at de ikke er endret sett opp mot sammenligningsgrunnlaget som definert i punkt 4.

Regler for støtteordning for godstransport i forbindelse med tap på grunn av flommen som førte til kollapsen av Randklev bru på Dovrebanen. 3

Søker skal også oppgi om det er søkt om eller mottatt annen kompensasjon, forsikring eller offentlig støtte i forbindelse med brukollapsen.

I tillegg til regnskapstall, skal søker erklære i søknaden at:

- i. tapet har oppstått som følge av brukollapsen 14. august 2023 på Dovrebanen.
- ii. tiltak for å begrense tap som følge av brukollapsen har blitt effektivt implementert.
- iii. bortsett fra rapporterte og fradragberettigede utbetalinger (f.eks. forsikringsutbetalinger), mottar ikke søker, eller har rett til, kompensasjon eller dekning for tilsvarende tap fra andre ordninger eller forsikringer.
- iv. felleskostnader vil bli beregnet ved bruk av representative prinsipper for kostnadsfordeling.
- v. fordelingsnøkkel vil forbli konstant gjennom hele søknadsperioden.
- vi. alternative inntektskilder er utnyttet og riktig oppgitt, eksempelvis inntekter fra ekstra linjeleier på Rørosbanen som er blitt tilgjengelig på grunn av brukollapsen.
- vii. søknaden er i henhold til vilkårene i reglene for støtteordningen og ESAs avgjørelse (Decision No 055/24/COL).

Søknaden skal underskrives av enten administrerende direktør, styreleder eller signaturberettigede i tråd med firmaattest.

Søknader som ikke inneholder fullstendig informasjon eller dokumentasjon, kan avvises uten realitetsbehandling. Jernbanedirektoratet kan ved ukomplette søknader også be om ytterligere informasjon eller dokumentasjon.

8. Om søknadsprosessen

Støtten gis etterskuddsvis per kalendermåned.

Jernbanedirektoratet forvalter støtteordningen. All relevant informasjon om ordningen, herunder årlige midler, søknadsskjema og frister, vil fremkomme av utlysninger på Jernbanedirektoratets hjemmeside. Søknad om støtte sendes til Jernbanedirektoratet.

Støtte gis gjennom tildelingsbrev som vil inneholde informasjon om vilkår for støtteutbetalingen, krav til rapportering og hvordan støtten vil bli utbetalt. Søker må innen to uker fra mottak av tildelingsbrevet sende skriftlig aksept av vilkårene for støtten. Hvis Jernbanedirektoratet ikke mottar aksept av vilkår innen fristen, bortfaller støtten uten ytterligere varsel.

9. Krav om revisorbekreftelse for 2024-regnskapet for støttemottakere

Når årsregnskapet er fastsatt for 2024, skal søker legge frem ny bekreftelse fra uavhengig revisor om at innholdet i støttesøknaden(e) er korrekt. Dersom revisor finner at det ble lagt til grunn feil opplysninger i den opprinnelige søknaden, som kan ha fått betydning for støttebeløpet, skal dette komme frem av bekreftelsen. Jernbanedirektoratet vil deretter vurdere om det er grunnlag for å kreve utbetalt støtte tilbake.

Dersom de innmeldte økonomiske tapene samlet sett overstiger de tilgjengelige midlene i støtteordningen, vil direktoratet justere støtteutbetalingene for å sikre en proporsjonal fordeling mellom støttemottakerne, basert på størrelsen av deres respektive netto tap.

Ved å søke om støtte, aksepterer støttemottaker at eventuell ulovlig/for høy støtte vil bli tilbakebetalt.

10. Klagerett og innsyn

Jernbanedirektoratet er et direktorat under Samferdselsdepartementet. Beslutning om tildeling av støtte anses som et enkeltvedtak i henhold til lov av 10. februar 1967 om behandlingssaker i forvaltningssaker (forvaltningsloven) § 2. Informasjon om søkers adgang til å klage på vedtaket vil fremgå av tildelingsbrevet.

Som hovedregel er dokumenter til og fra Jernbanedirektoratet offentlige. Unntak fra offentlighet må ha hjemmel i lov av 19.5.2006 nr. 16 om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd (offentleglova).

11. Sanksjoner og tilbakebetaling

Dersom det er utbetalt støtte i strid med bestemmelsene i disse reglene, skal det feilutbetalte beløpet tilbakebetales til Jernbanedirektoratet med tillegg av renter.

Renten fastsettes etter lov 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling m.m. (forsinkelsesrenteloven).

12. Evaluering

Jernbanedirektoratet vil gjennomføre evalueringer av støtteordningen. Dette gjøres for å få informasjon om ordningen er effektiv i forhold til fastsatte mål, samfunnsnyttens, ressursbruk og organisering. Ved mottak av tilskudd, samtykker tilskuddsmottakere til å bidra med informasjon Jernbanedirektoratet måtte etterspørre i forbindelse med slike evalueringer.

13. Endring av reglene

Jernbanedirektoratet kan, i samråd med Samferdselsdepartementet og i overensstemmelse med ESAs avgjørelse av O55/24/COL, endre disse reglene.