

Regelverk for støtteordning for godstransport i forbindelse med tap grunnet utglidningen av Otta bru på Dovrebanen

Innhold

Regelverk for støtteordning for godstransport i forbindelse med tap grunnet utglidningen av Otta bru på Dovrebanen	1
1. Generell informasjon.....	2
2. Hovedelementene i støtteordningen.....	2
3. Referanseperiode.....	4
4. Støtteberettigede tap	4
5. Fordelingsprinsipper	5
6. Dokumentasjonskrav	5

1. Generell informasjon

Regelverket er fastsatt av Jernbanedirektoratet 12.07.2025, basert på Samferdselsdepartementets brev av 10.07.2025, samt avgjørelsen fra EFTAs overvåkningsorgan (ESA) av 9.07.2025¹. Jernbanedirektoratet forbeholder seg retten til å, i samråd med Samferdselsdepartementet, endre dette regelverket.

Støtteordningen dekker tap for perioden fra og med 21. januar 2025 til og med 4. april 2025.

Siste frist for å søke om støtte er 1. oktober 2025.

Jernbanedirektoratet forvalter støtteordningen på vegne av Samferdselsdepartementet. All relevant informasjon om ordningen, søknadsskjema og frister, vil komme frem av utlysninger på Jernbanedirektoratets hjemmeside. Alle søknader og kommunikasjon som gjelder støtteordningen skal henvendes til godstotte@jernbanedirektoratet.no og merkes med 2025/352.

Støtte tildeles gjennom tildelingsbrev som vil inneholde informasjon om vilkår for støtte, krav til rapportering og hvordan støtten vil bli utbetalt.

Støtten gis etterskuddsvis, når Jernbanedirektoratet har behandlet søknadene. Støttemottaker vil kunne få delutbetaling, før søknadsfristens utløp, på 50% av sitt totale støttebeløp når en søknad med fullstendig dokumentasjon og revisors bekreftelse er behandlet og godkjent av Jernbanedirektoratet. Etter søknadsfristen er utløpt og alle søknader er behandlet vil støttebeløpet kunne bli justert med hensyn til budsjett og resterende beløp vil bli utbetalt.

Det er bevilget 70 millioner kroner til ordningen for 2025. Dersom bevilgningen ikke dekker søknadsbeløpene i henhold til dette regelverket, vil støtten avkortes forholdsmessig mellom støttemottakerne.

Klage på vedtak etter reglene følger reglene i lov av 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven).

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 virksomhet (offentleglova).

2. Hovedelementene i støtteordningen

Regelverket er utarbeidet iht. § 8 i Reglement for økonomistyring i staten og kapittel 6 i bestemmelser om økonomistyring i staten.

a) Mål og målgruppe

Støtteordningen har som mål å kompensere godstogoperatører for tapene eller merkostnadene påført av stengningen av Otta bru, slik at konkurs, omstrukturering og nedskalering på grunn av brustengningen unngås. Det støtter også målet om å flytte godstransport fra vei til jernbane i tråd med miljø- og trafikksikkerhetshensyn, og sikrer en rask gjenopptakelse av godstransport på Dovrebanen etter bruens gjenåpning.

Støtteordningen gjelder alle jernbaneforetak i henhold til artikkel 3(1) i direktiv 2012/34/EU, som tilbyr tjenester for godstransport på jernbane og har ruteleier på Dovrebanen påvirket av stengningen av Otta bru og oppfyller kriteriene i punkt c).

b) Kriterier for måloppnåelse

¹ [ESA approves Norwegian compensation scheme for rail freight operators following damage to the Otta bridge | ESA](#)

Måles gjennom at godstransport på jernbane:

- i) Unngår konkurser, omstrukturering og nedskalering på grunn av brustengningen
- ii) Opprettholder/gjenopptar godstransport på Dovrebanen

c) Tildelingskriterier

Støttemottakere er jernbaneforetak, jf. jernbaneforskriften § 1-7, bokstav b, og som har lidt et direkte tap som følge av stengningen av Otta bru.

Støttemottaker må sende inn en søknad som dokumenterer de økonomiske tapene, vedlagt en uavhengig revisors bekreftelse på at den søkte støtten er i samsvar med kriteriene i støtteordningen. I søknaden må støttemottaker erklære at:

- i) Tapet er en direkte følge av stengningen av Otta bru
- ii) Tapsbegrensende tiltak er implementert så effektivt som mulig
- iii) Støttemottaker ikke mottar annen kompensasjon for de samme tapene, som ikke er trukket fra i beregningen
- iv) Faste kostnader vil bli beregnet ved bruk av representative kostnadsfordelingsprinsipper
- v) Fordelingsnøkkelen vil forbli konstant gjennom hele referanseperioden og kompensasjonsperioden
- vi) Inntekter fra de ekstra ruteleiene på Rørosbanen og andre inntekter som ble gjort tilgjengelige på grunn av brukollapsen er utnyttet og nøyaktig rapportert
- vii) Den søkte støtten er estimert i samsvar med regelverket og ESAs godkjenning
- viii) Støttemottaker ikke er et «foretak i vanskeligheter» slik dette er definert Rescue&Restructuring Guidelines punkt 2.2 på søknadstidspunktet.
- ix) Støttemottaker ikke er underlagt en utestående tilbakebetalingsordre for støtte erklært uforenlig med det indre marked

Total kompensasjon som den enkelte støttemottaker får fra offentlige midler, kombinert med eventuelle forsikringsutbetalinger skal ikke overstige 95% av nettoinnteksttap som en direkte følge av brustengningen.

Støtte vil ikke bli gitt til foretak i vanskeligheter (definert over i punkt viii), med unntak av dersom de økonomiske problemene er forårsaket av brustengningen.

d) Opplegg for oppfølging og kontroll

Jernbanedirektoratet vil uavhengig vurdere hver søknad før støtte blir tildelt. Hvis tildelingskriteriene i punkt c) ikke er oppfylt, vil søknaden bli avvist. Jernbanedirektoratet kan be om ytterligere informasjon eller dokumentasjon ved ufullstendig søknad.

Når årsregnskapet for 2025 er fastsatt, skal søker sende ny bekreftelse fra uavhengig revisor om at innholdet i støttesøknaden(e) er korrekt. Jernbanedirektoratet vil deretter gjennomføre en etterkontroll av støtteutbetalingene. Hvis Jernbanedirektoratet finner at de samlede utbetalingene overstiger 95% av de økonomiske tapene, vil eventuell overskytende støtte bli tilbakekrevd, inkludert renter i henhold lov 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling m.m. (forsinkelsesrenteloven). Renten løper fra forfallsdato.

Av lov om Riksrevisjonen § 12 går det fram at Riksrevisjonen kan kreve enhver opplysning, redegjørelse eller ethvert dokument og foreta de undersøkelser som den finner nødvendig for å gjennomføre oppgavene. Dette gjelder også overfor tilskuddsmottaker i saker som gjelder kontroll med om tilskudd til offentlige eller private virksomheter brukes etter forutsetningene. Revisjonen legger til grunn at tilskuddsforvalter informerer tilskuddsmottaker om tilskuddsforvalters og Riksrevisjonens adgang til å kontrollere.

e) Evaluering

Jernbanedirektoratet forplikter seg til å levere en rapport senest ett år etter datoen for ESAs beslutning som spesifiserer det totale kompensasjonsbeløpet som er gitt til hver mottaker. 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.

3. Referanseperiode

Referanseperioden representerer forventet EBITDA som godsoperatørene ville fått på ruteleiene tilknyttet Dovrebanen, over Otta bru, dersom bruene hadde vært operasjonell i perioden. Referanseperioden skal beregnes på en av følgende tre måter, i tilfeller der selskapet ikke har regnskapstall for perioden skissert i alternativ i) skal alternativ ii) benyttes, og dersom regnskapstall for verken i) eller ii) finnes skal alternativ iii) benyttes:

- i) Gjennomsnittlig EBITDA av aktuell måned fra tre av de siste fem årene før bruene stengte (2020-2025) der den beste og dårligste måneden tas ut av beregningen
- ii) Gjennomsnittlig EBITDA av tre av siste fem månedene fra perioden mars 2023 til juli 2023 der beste og dårligste måned tas ut av beregningen
- iii) Gjennomsnittlig EBITDA av operasjonelle dager i perioden 1. januar 2025 – 20. januar 2025

Søker må begrunne valg av referanseperiode dersom øverste prioritet ikke velges.

Resultatet fra referanseperioden skal justeres etter SSBs konsumprisindeks for transport (03013 Konsumprisindeks, 07 Transport) til kompensasjonsperioden.

4. Støtteberettigede tap

De støtteberettigede tapene representerer differansen i EBITDA fra referanseperioden og faktisk EBITDA i perioden der bruene var stengt (21. januar-4. april) for ruteleier tilknyttet Dovrebanen over Otta bru, de alternative ruteleiene som ble tilbudt på Rørosbanen og andre relevante tiltak for å redusere de totale tapene.

Støttmottaker skal, så langt det bidrar til å redusere tapet, ha benyttet seg av alternative ruteleier på Rørosbanen som er tildelt for å sikre opprettholdelse av godstransport på jernbane i forbindelse med brustengningen. Dette betyr, for å tilrettelegge for at godsoperatørene effektivt kan redusere tapene sine, at de støtteberettigede kostnadene inkluderer nødvendige tilpasninger i driften for å muliggjøre alternativ transport via Rørosbanen. Dette innebærer endrede resultat på andre ruteleier eller kontrakter som oppstår som en direkte konsekvens av dette.

Dette kan oppsummeres i to kategorier av tapsjusterende støtteberettigede kostnader:

- i) Endringer i EBITDA for alternativ ruteleie på Rørosbanen inkludert eksempelvis økte kostnader til leie av diesellokomotiv, ekstra timeverk, overtid etc., samt inntekter for den alternative ruten.
- ii) Endringer i EBITDA på andre banestrekninger som er påløpt som en direkte konsekvens av å omdisponere personale, lok og annet materiell til Rørosbanen.

Et eksempel er i tilfellet der mye av godstrafikken på Nordlandsbanen kommer på jernbane fra Oslo-området. Antakelig ville mangel på mulighet til å benytte alternativ rute på Rørosbanen redusere markedsgrunnlaget også på Nordlandsbanen. Derfor vil støtteberettigede kostnader under punkt ii) inkludere endring i EBITDA av å innstille ruter på Nordlandsbanen for å benytte diesellokomotiv på alternativ rute på Rørosbanen. Dette vil bli behandlet som en separat støtteberettiget kostnad.

Generelt sett vil omdisponering av innsatsfaktorer (personell, materiell etc.) for å drifte deler av et tilbud, fremfor å miste markedsgrunnlaget for hele tilbudet være innenfor det vi kan anse som tapsbegrensende tiltak. Det gis forbehold om at dersom tiltaket skal ansees som en tapsjusterende støtteberettiget kostnad, må det fremkomme av relevant strekningsvis EBITDA.

Det må kunne begrunnes at valgene som ble tatt var tapsbegrensende og at eventuelle tilpasninger var nødvendige. Dette gjelder også dersom alternative ruteleier på Rørosbanen ikke ble benyttet. Eksempelvis i tilfeller der det var mulig med tilgjengelige innsatsfaktorer og nødvendige justeringer å frakte godset på en tilknyttet banestrekning ved hjelp av alternativ rute på Rørosbanen, men det av utenforliggende årsaker som eksempelvis økt framføringstid ble valgt å avstå. Bortfallet av gods fra på den relevante tilknyttede banestrekningen ansees som en indirekte konsekvens basert på et valg verken Jernbanedirektoratet, Bane NOR eller godsoperatøren står ansvarlig for og vil ikke være inkludert som støtteberettigede kostnader. Søkeren kan i slike tilfeller søke om støtte for bortfallet av gods på den delen av tilbudet som hadde ruteleie på Dovrebanen, over Otta bru, men ikke den tilknyttede banestrekningen.

5. Fordelingsprinsipper

De strekningsvise EBITDA-oppstillingene skal vise et representativt bilde av lønnsomheten på den aktuelle strekningen. Det innebærer at fordelingsprinsippene som benyttes for å beregne inntekter og kostnader i segmentregnskapene skal gjenspeile det reelle resultatet på strekningene. Prinsippene skal være dokumenterte, transparente og etterprøvbare.

Fordelingsnøkkelen for faste kostnader skal være konstant gjennom hele referanse- og kompensasjonsperioden. Dersom en støttemottaker beregner andelen faste kostnader som tilskrives Dovrebanen basert på enten inntekter, togkilometer eller tonn transportert, må støttemottakeren bruke denne metoden konsekvent. Det er altså ikke tillatt å endre fordelingsnøkkelen.

Kostnader skal, så langt det er mulig, fordeles direkte til strekningene. Øvrige eller gjenværende kostnader skal fordeles etter den mest hensiktsmessige av følgende fordelingsnøkler:

- i) Antall lastbærere og tog behandlet
- ii) Turneringsplan og togkilometer
- iii) Lokomotivkilometer
- iv) Vognkilometer
- v) Lokomotivets turnering
- vi) Linjeomsetning

Dersom ingen av de ovennevnte nøklene er egnet, skal kostnadene fordeles basert på antall togavganger. Operatøren må også begrunne valget av fordelingsnøkkel.

6. Dokumentasjonskrav

Søker må kunne dokumentere de faktiske økonomiske tapene som følger av punkt 4. i) eller ii). Tapene skal være fremstilt på en oversiktlig måte slik at det er enkelt for saksbehandler å følge oppstillingen, med henvisning til relevant regnskapsmateriale. Oppstillingen skal kun inkludere inntekter og kostnader som kan direkte knyttes brusteningen for perioden 21. januar - 4. april.

Oppstillingen må vise hvordan omsetning og faste uunngåelige kostnader er periodisert. Relevant regnskapsmateriale er blant annet fakturajournal, salgsdokumentasjon, oversikter over opptjent inntekt som ikke er fakturert, kjøpsdokumentasjon og kontrakter.

I oppstillingen skal det vises sammenligning av faktisk EBITDA i aktuell periode mot referanseperioden. Søker har ikke anledning til å justere referanseperioden med eksterne faktorer, eksempelvis; renteendringer, valutaeffekter, svakere resultat i referanseperioden.

For at en søknad skal kunne bli vurdert og godkjent stilles følgende minimumskrav til dokumentasjon:

- i) Utfylt søknadsskjema, signert av daglig leder, styreleder eller signaturberettiget.
- ii) Utfylt erklæring om foretak i vanskeligheter, signert av leder, styreleder eller signaturberettiget.
- iii) Søknaden skal inneholde regnskapstall, som så langt som mulig følger oppstillingsplanen i regnskapsloven § 6-1. (NGAAP).
- iv) Regnskapstall skal leveres i Excel format.
- v) Bekreftelse fra uavhengig revisors på at søknaden og støttebeløpet er i samsvar med kriteriene i regelverket.
- vi) Kvalitativ beskrivelse av:
 - a. valg av sammenligningsperiode med begrunnelse
 - b. driftsmessig oversikt før og etter brukollapsen
 - c. tapsbegrensende justeringer
 - d. begrensninger i beregningene
 - e. underliggende fordelingsprinsipper og bruk av fordelingsnøkler
 - f. eventuelle nødvendige justeringer

Jernbanedirektoratet står fritt til å be om supplerende dokumentasjon fra søkerne ved behov i behandlingen av søknaden.