

Förutsättningar för statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbladdning av elfordon

- Instruktion för ansökan 2021



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Instruktion för ansökan 2021

Version: 2.0

Kontaktperson: Linnea Nyström

Innehåll

Syfte	4
Platser	4
Allmänna krav	8
Grundkrav på effekter och antal laddningspunkter	8
Driftkrav	9
Krav på färdigställande	9
Laddstationen ska vara i drift och slutredovisning ska ha inkommit till Trafikverket senast den 31 oktober 2022. Detta eftersom Trafikverket endast har medel att betala ut under åren 2021 och 2022. Det finns därför inte möjlighet att förlänga byggtiden till efter den 31 oktober 2022. Om laddstationen inte är i drift och slutredovisning inte har inkommit senast den 31 oktober 2022 kan Trafikverket återkräva det stöd som betalats ut i förskott.	9
Krav på utformning	10
Övriga krav	10
Urvalskriterier	10
Tidplan	10
Uppföljning	11
Stöd	11
Förutsättningar för stöd	11
Regler om statligt stöd	12
Ansökningsprocessen	14

Syfte

Trafikverket har genom förordning (2020:577) om statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbbladdning av elfordon fått i uppdrag att pröva ansökningar om, och betala ut stöd till, uppförandet av dylika laddstationer. Syftet med stödet är att säkerställa en grundläggande tillgång till laddinfrastruktur för snabbbladdning av elfordon i hela landet, där sådan infrastruktur annars inte byggs ut.

Det här dokumentet syftar till att beskriva förutsättningarna samt processen för att ansöka om stöd.

Platser

Placeringen av laddstationerna ska anses bidra till en ändamålsenlig tillgång till snabbbladdning av elfordon i anslutning till större vägar. Definitionen av större vägar är funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor vilket är vägar som Trafikverket, tillsammans med länsplaneupprättarna, pekat ut som viktigast för nationell och regional tillgänglighet¹.

Trafikverkets definition av ändamålsenlig tillgång till snabbbladdning för elfordon är ett maximalt avstånd på 10 mil mellan varje snabbbladdstation längs funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor.

För att en station ska uppfattas vara placerad i anslutning till en statlig väg får avståndet mellan stationen och funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor inte överstiga tre km. Trafikverket lämnar till marknaden att bedöma lämplig exakt placering av laddstationen men för att tillgodose täckning av de vita vägsträckorna ska stationen placeras på de platser/tätorter som anges nedan.

Avståndskravet på tre km från den utpekade vägen gäller inte strikt för de tätorter som pekas ut. En laddstation kan således placeras inom tätorten, även om den exakta placeringen av stationen då hamnar något längre bort än tre km från den utpekade vägen.

En ansökan förutsätter att sökanden har reell möjlighet att bygga och fortsatt driva stationen på positionen som anges i ansökan.

¹ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/funktionellt-prioriterat-vagnat/>

För utlysningen 2021 är följande platser aktuella:

Norrbottens län

- Väg E45/99, plats Karesuando tätort
- Väg E45, plats Övre Soppero
- Väg E45/395, plats Vittangi tätort
- Väg 395, plats Junosuando tätort
- Väg 394, plats Tärendö
- Väg 99/395, plats Pajala tätort
- Väg 99, plats Kaunisvaara
- Väg 99, plats Muodoslompolo
- Väg 392, plats Korpilombolo tätort
- Väg 99, plats Pello
- Väg 98/99, plats Övertorneå tätort
- Väg 99/E4, plats Haparanda tätort
- Väg 365, plats Niemisel
- Väg 97, plats Harads tätort
- Väg 94/374, plats Älvsbyns tätort
- Väg 374, plats Kåbdalis
- Väg E45/97/827, plats Jokkmokks tätort
- Väg 804, plats Årrenjarka
- Väg E45/819/827, plats Porjus
- Väg 827, Stora Sjöfallet
- Väg 95/365, plats Glommersträsks tätort
- Väg E45, plats Moskosel
- Väg 373, plats Långträsk
- Väg E45/609/1018, plats Slagnäs
- Väg 95, plats Jäckvik
- Väg 95, plats Polcirkeln
- Väg 625, plats Laisvall

Västerbottens län

- Väg 363, plats Ammarnäs
- Väg E45/363/1132, plats Sorsele tätort
- Väg E45/363, Blattniksele

Väg 370/1018, plats Malå tätort
Väg 370/365/363, plats Norsjö tätort
Väg 363, plats Rusksele tätort
Väg 360, plats Norrbäck
Väg 364, plats Burträsk tätort
Väg E12, plats Granö
Väg 353/92, plats Bjurholms tätort
Väg 92/352, plats Fredrika
Väg E45/1052, plats Dorotea tätort
Väg 1052, plats Borgafjäll
Väg 1067/1077, plats Stalon
Väg E45/360, plats Vilhelmina tätort
Väg 1067, plats Klimpfjäll
Väg 1088/1093, plats Kittelfjäll
Väg E12/1093/1132, plats Slussfors
Väg E12, plats Gunnarn

Västernorrlands län

Väg 348/1035, plats Bredbyns tätort
Väg 348, plats Solberg
Väg 90/983/346, plats Junsele tätort
Väg 87/331, plats Graninge
Väg 86, plats Lidens tätort
Väg E4, plats Ullångers tätort

Jämtlands län

Väg 819/824, plats Stora Blåsjön
Väg 819/343, plats Gäddede tätort
Väg 342, plats Lidsjöberg
Väg E45/344, plats Hammerdal tätort
Väg 340, plats Föllinge tätort
Väg 340, plats Röt Viken
Väg E14/322, plats Duved
Väg 84/311, plats Tännäs
Väg 502, plats Lofsdalen

Gävleborgs län

Väg 83, plats Ramsjö

Krav

Allmänt om kraven

För att en ansökan om stöd för utbyggnad av en publik laddstation för snabbladdning ska beviljas ska samtliga krav nedan vara uppfyllda. Om samtliga krav inte är uppfyllda kommer ansökan om stöd att avslås.

Allmänna krav

För att stöd ska kunna ges till en laddstation ska:

- den vara publik,
- laddningspunkterna utrustas med anslutningsdon för likströmsladdning av typ Combo 2 som beskrivs i standarden EN 62196-3 och, i förekommande fall, kompletterande anslutningsdon eller uttag för växelströmsladdning av typ 2 som beskrivs i standarden EN 62196-2,
- stationen utrustas på ett sådant sätt att information om laddningspunkterna kan förmedlas i realtid,
- stationen ska vara installerad av ett sådant elinstallationsföretag eller en sådan elinstallatör som avses i elsäkerhetslagen (2016:732),
- eventuella överenskommelser med markägaren vara klara vid tiden för ansökan, och
- sökanden till ansökan bifoga ett kostnadsunderlag som styrker uppgivna kostnader, exempelvis genom en offert.
- Om stöd söks enligt gruppundantagsförordningen ska en kalkyl avseende beräknat rörelseresultat bifogas till ansökan. Se mer om detta under rubriken ”Regler om statligt stöd”.

För att uppfylla kravet om informationsförmedlingen i realtid ska laddstationerna kopplas upp mot databasen Nobil från den tidpunkt då laddstationen sätts i bruk.

Grundkrav på effekter och antal laddningspunkter

För att en snabbladdstation ska beviljas stöd ska den minst omfatta fyra laddningspunkter varav

- Två laddningspunkter för AC-laddning med minst 22 kW och utrustade med anslutningsdon för fordon av typ 2 som beskrivs i standarden EN 62196-2. Lastbalansering mellan dessa laddningspunkter är inte tillåten.
- Två laddningspunkter för DC-laddning med minst 150 kW tillsammans och utrustade med anslutningsdon för fordon av de kombinerade laddningssystemen av typ CCS/”Combo 2” som beskrivs i standarden EN 62196-3. Lastbalansering mellan dessa två laddningspunkter är tillåten. Respektive laddningspunkt ska individuellt kunna leverera minst 150 kW, dock inte samtidigt.

Kablaget i mark för DC-laddningspunkterna ska dimensioneras för att kunna uppgraderas till en effekt på 350 kW vid ett senare tillfälle.

Undantag från kravet på effekter

Om det befintliga distributionsnätet inte kan leverera efterfrågad effekt enligt Trafikverkets grundkrav på någon plats inom tätorten/småorten/byn och inom Trafikverkets stödgivningsperiod (laddstationen ska vara i drift senast den 31 oktober 2022) kan stöd ges till en snabbladdstation med högsta möjliga effekt som distributionsnätet kan leverera, dock minst två laddningspunkter på 22 kW AC med lastbalansering och två laddningspunkter på 50 kW DC med lastbalansering.

Om distributionsnätet kan leverera mer effekt än för två laddningspunkter på 22 kW AC med lastbalansering och två laddningspunkter på 50 kW DC med lastbalansering, men inte upp till grundkraven, är kravet fortfarande två laddningspunkter på 22 kW AC med lastbalansering och därefter så hög effekt som möjligt i två DC-laddningspunkter med lastbalansering. Ett krav är dock att DC-laddningspunkterna alltid ska vara förberedda för att klara Trafikverkets grundkrav på 150 kW.

För att stöd ska kunna ges till en snabbladdstation som, med anledning av att distributionsnätet inte kan leverera den effekt Trafikverket krävställer, frångår Trafikverkets grundkrav på effekt ska högsta möjliga effekt styrkas med ett intyg från nätägaren.

Driftkrav

En förutsättning för stöd är att stödmottagaren åtar sig att under fem år efter det att utbyggnaden färdigställts säkerställa att laddstationen är i fortsatt drift.

Laddstationerna ska vara öppna dygnet runt och året runt. För att bedömas ha varit i drift ska laddstationen under ett år ha varit tillgänglig för laddning 97 % av årets timmar. Detta ingår i den årliga uppföljningen, se avsnitt om uppföljning nedan. Vid bedömning om driftkravet är uppnått kommer hänsyn tas till driftstörningar som ligger utom stödmottagarens kontroll, såsom exempelvis strömavbrott.

Om laddstationen inte uppfyller detta krav kan Trafikverket kräva tillbaka hela eller delar av stödbeloppet.

Krav på färdigställande

Laddstationen ska vara i drift och slutredovisning ska ha inkommit till Trafikverket senast den 31 oktober 2022. Detta eftersom Trafikverket endast har medel att betala ut under åren 2021 och 2022. Det finns därför inte möjlighet att förlänga byggtiden till efter den 31 oktober 2022. Om laddstationen inte är i drift och slutredovisning inte har inkommit senast den 31 oktober 2022 kan Trafikverket återkräva det stöd som betalats ut i förskott.

Krav på utformning

Tillgänglighetsanpassning – Laddningspunkterna ska placeras och utformas så att de är lätt åtkomliga och användbara för alla. De ska placeras så att anslutning, betalning och annan information sker på en höjd av högst 1,2 meter över parkeringsplatsens yta. Utformning av information vid laddningspunkterna ska beakta användare med nedsatt syn och färgseende. Utrymmet för parkeringsplatsen vid respektive laddningspunkt, och eventuellt påkörningsskydd, ska vara utformat så att det är möjligt att komma åt laddningspunkten från en rullstol. Hinder i form av kantstenar och nivåskillnader bör undvikas.

Betalning – Laddstationen ska vara anpassad för betalning från det att den tas i drift. Så kallad ad hoc-betalning ska vara möjlig och alla avgifter, oavsett etablerat avtalsförhållande med operatören, ska tydligt framgå. Användarna måste kunna ad hoc-betala med allmänt tillgängliga betalningsmedel. Betalning måste också vara möjlig för utländska kort- eller telefonabbonenter.

Övrig utformning - Det ska tydligt framgå på laddstationerna vem kunden ska vända sig till vid frågor om laddstationernas funktion eller för felanmälan.

Övriga krav

Stöd får inte lämnas för åtgärder som måste genomföras för att uppfylla en skyldighet enligt lag, annan författning eller villkor i ett tillstånd. Stöd får inte heller lämnas till en åtgärd som har beviljats annat offentligt stöd för samma ändamål.

Till ansökan ska bifogas dokument (i pdf-format) som styrker att den som skrivit på ansökan har behörighet att agera för organisationens räkning avseende den åtgärd som ansökan gäller. Det kan exempelvis vara en delegationsordning, en fullmakt eller utdrag ur bolagsregistret som styrker att personen är firmatecknare.

Urvalskriterier

Endast en sökande per plats (se avsnitt ovan om platser) kan tilldelas stöd. Om det till en plats endast finns en sökande som uppfyller kraven, kommer den att tilldelas stöd.

Om flera sökande uppfyller kraven kommer den som ansöker om lägst summa i stöd att tilldelas stödet. Om en sökande uppfyller Trafikverkets *Grundkrav på effekter* och en annan sökande endast uppfyller *Undantaget från kravet på effekter* kommer den som uppfyller grundkraven att tilldelas stödet oavsett vilken sökande som ansöker om lägst summa i stöd.

Tidplan

En ansökan ska ha lämnats in innan arbetet med laddstationen inleds. I ansökan ska det anges när arbetet beräknas påbörjas, samt när laddstationen ska vara färdigställd.

Om arbetet inte påbörjats vid det angivna startdatumet ska Trafikverket informeras så snart det blivit känt för stödmottagaren. Om laddstationen inte kommer bli färdig till det datum som angivits i ansökan ska Trafikverket omedelbart informeras och stödmottagaren behöver ansöka om förlängd tid, vilket kan beviljas om det finns särskilda skäl. Tiden kommer dock inte kunna förlängas längre än till den 31 oktober 2022.

Om tidplanerna inte hålls kan beslut om stöd komma att hävas och eventuellt utbetalt stöd krävas tillbaka.

Uppföljning

En stödmottagare är skyldig att lämna de uppgifter som behövs för uppföljning eller utvärdering av den åtgärd som stödet har beviljats för.

Trafikverket kommer årligen begära in uppgifter för det gångna året om varje laddningspunkt vad gäller:

- Funktionalitet – antal störningar, fel, timmar/dagar då laddningspunkterna inte varit i bruk samt orsak/typ av fel som orsakat stoppet/driftuppehållet.
- Hur mycket laddningspunkterna använts – antal laddningar i genomsnitt/dag under en månad. Antal kWh per laddningspunkt och månad.

Informationen kan skickas in i form av rådata eller sammanställas i tabeller, figurer och kort beskrivande text.

Vid eventuell publicering kommer information som insamlats anonymiseras.

Stöd

Förutsättningar för stöd

Det statliga stödet är ett investeringsstöd som kan täcka upp till 100 % av godkända investeringskostnader. Godkända investeringskostnader kan vara kostnader för projektering, nätanslutning, betalningslösning, inköp av laddstation etc. Om stödet beviljas enligt förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (gruppundantagsförordningen) påverkas dock stödnivån av laddstationens beräknade rörelseresultat. Mer information om detta finns under rubriken ”Regler för statligt stöd”.

Det finns möjlighet att ansöka om vägvisning på Trafikverkets hemsida². Ett beviljat investeringsstöd för en laddstation innebär inte en garanti för att vägvisning beviljas. Kostnader för vägvisning är inte en godkänd investeringskostnad.

Driftkostnader kan inte täckas av stödet.

Stödet betalas ut efter slutfört arbete. Trafikverket får dock besluta om att betala ut upp till 75 % av det beviljade stödet i förskott. Hur mycket stöd som kommer att betalas ut i förskott beror på tillgängliga medel. De upparbetade kostnaderna räknas av mot det belopp som betalats ut i förskott.

Trafikverket kan kräva tillbaka stödet, helt eller delvis, tillsammans med ränta om villkoren för stödet inte har följts, eller av de övriga anledningar som framgår av §§ 18-19 i förordning (2020:577) om statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbbladdning av elfordon.

² <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/tillstand/ansok-om-skylt-for-vagvisning/>

Regler om statligt stöd

En förutsättning för stödet är att det ges antingen i enlighet med de villkor som anges i kapitel I och artikel 56 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (härefter gruppundantagsförordningen) eller i kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 av den 18 december 2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse³ (härefter de minimis-förordningen).

Stöd av mindre betydelse (stöd enligt de minimis-förordningen)

Ett beslut om stöd kan omfattas av bestämmelserna i de minimis-förordningen, s.k. stöd av mindre betydelse, försumbart stöd eller de minimis-stöd.

För att Trafikverket ska kunna pröva ansökan om stöd ska sökanden ta del av nedanstående information och fylla i uppgifterna i ansökningsblanketten.

Trafikverket behöver information om, och i så fall hur mycket, stöd av mindre betydelse som den sökandes företag tidigare har mottagit under den senaste treårsperioden. Det är alltså inte fråga om samtliga stöd utan just stöd av mindre betydelse d.v.s. enligt de minimis-förordningen. En förutsättning för att det rör sig om ett stöd av mindre betydelse är att företaget i så fall har fått information om detta av berörd stödgivare i exempelvis beslutet.

Orsaken till att Trafikverket efterfrågar denna redovisning är att Trafikverket är skyldiga att kontrollera att summan av eventuellt sådant stöd inte har nått EU-reglernas takbelopp för stöd av mindre betydelse. Takbeloppet är fastställt till 200 000 euro vilket motsvarar omkring 2 000 000 kronor. Stöd utöver detta belopp får istället prövas enligt gruppundantagsförordningen.

Nedan sammanfattas de villkor som gäller för att Trafikverket ska kunna lämna försumbart stöd enligt EU-bestämmelserna:

- Subventioner eller bidrag i form av stöd av mindre betydelse som ett företag kan ta emot får inte överstiga 200 000 euro under en treårsperiod. Detta kallas takbeloppet.
- Treårsperioden omfattar innevarande och de två föregående beskattningsåren. Ett företags beskattningsår utgörs av räkenskapsåret.
- Vid beräkning av takbeloppet ska samtliga stöd av mindre betydelse som företaget har mottagit från olika offentliga stödgivare (stat, landsting eller kommun) summeras under treårsperioden.
- Takbeloppet avser bruttobelopp, dvs. före avdrag för skatt eller andra avgifter.
- Om företaget ingår i en koncern gäller takbeloppet beräknat på stöd av mindre betydelse som lämnats i Sverige till hela koncernen. Om ett kommunalt/statligt bolag prövas enligt de minimis-förordningen ska endast koncernen (moder- och dotterbolag) inom det kommunala/statliga bolaget kontrolleras, inte alla kommunala/statliga bolag som kommunen eller staten äger.
- Om takbeloppet för stöd av mindre betydelse överskrider gäller att hela det stödbelopp som medfört ett överskridande ska återkrävas från företaget.

³ Se Europeiska unionens officiella tidning, L 352, 24.12.2013.

Det är inte möjligt att ansöka om stöd enligt de minimis-förordningen och enligt gruppundantagsförordningen för samma åtgärd. Däremot kan ett företag ansöka enligt gruppundantagsförordningen och de minimis-förordningen för olika åtgärder. Observera alltså att om sökanden på förhand vet att denne framöver kommer att inkomma med ansökningar för samma åtgärd som överstiger takbeloppet enligt de minimis-förordningen ska stöd inte meddelas enligt denna förordning utan får prövas enligt gruppundantagsförordningen. Sökanden ska i så fall meddela om sökanden kommer att ansöka om ytterligare stöd som överstiger takbeloppet för samma åtgärd.

Stöd enligt gruppundantagsförordningen

Om det inte finns förutsättningar för att betala ut stöd enligt de minimis-förordningen kommer en bedömning göras om stöd kan betalas ut enligt gruppundantagsförordningen.

Stöd får enligt gruppundantagsförordningen inte betalas ut till ett företag som är föremål för betalningskrav på grund av ett beslut av Europeiska kommissionen som förklarar ett stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden.

Stöd enligt den allmänna gruppundantagsförordningen får inte heller lämnas till ett företag som har ekonomiska svårigheter (artikel 1 p. 4 c).

Ett företag i svårigheter definieras i gruppundantagsförordningen som ett företag som uppfyller något av följande alternativa kriterier (artikel 2 p. 18):

- Ett aktiebolag som har förlorat mer än hälften av det tecknade aktiekapitalet på grund av ackumulerade förluster.
- Ett handelsbolag, ett kommanditbolag eller en enskild firma (företag med ägare med obegränsat ansvar för företagets skulder) som förlorat över hälften av det bokförda egna kapitalet på grund av ackumulerade förluster.
- Ett företag som har gått i konkurs eller som ska genomgå en rekonstruktion eller som uppfyller kriterierna i landets lagstiftning för att försättas i konkurs på sina fordringsägares begäran (ett kollektivt insolvensförfarande).
- Ett större företag (gäller inte små och medelstora företag) som de senaste två åren haft en skuldsättningsgrad över 7,5 och samtidigt haft ett rörelseresultat före skatter och avskrivningar som varit lägre än företagets räntekostnader (det vill säga att räntetäckningsgraden är negativ).

Enligt artikel 56 i gruppundantagsförordningen får stödbeloppet inte överstiga skillnaden mellan de stödberättigande kostnaderna och rörelseresultatet för investeringen. Rörelseresultatet ska dras av från de stödberättigande kostnaderna på förhand, på grundval av rimliga beräkningar, eller genom en återvinningsmekanism.

Det beräknade rörelseresultatet kommer därför att dras av från de stödberättigade kostnaderna om stöd söks enligt gruppundantagsförordningen.

Enligt artikel 2 punkt 39 i gruppundantagsförordningen ska rörelseresultatet beräknas enligt följande: Skillnaden mellan de diskonterade inkomsterna och de diskonterade driftskostnaderna under investeringens ekonomiska livstid, om denna skillnad är positiv. I driftskostnaderna ingår kostnader såsom kostnader för personal, material, inköpta tjänster, kommunikation, energi, underhåll, hyror och administration, men innefattar inte avskrivningar och finansieringskostnader, om dessa har omfattats av investeringsstöd.

Trafikverkets kalkyl ska användas för att beräkna rörelseresultatet. Kalkylen finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida från och med ansökningsperiodens start och ska bifogas ansökan om stödet söks enligt gruppundantagsförordningen.

Ett stöd till lokal infrastruktur får maximalt uppgå till 10 miljoner euro.

Enligt artikel 5 får den allmänna gruppundantagsförordningen bara tillämpas på ett överblickbart (genomsynligt) stöd.

Enligt artikel 6 är det förbjudet att lämna stöd till projekt som påbörjats innan stödet beviljats (stimulanseffekt). En ansökan om stöd från ett företag måste alltså ha skickats in innan projektet som stödet avser påbörjas. Orsaken till detta villkor är att statsstöd bara får ges för att bidra till åtgärder som inte skulle ha genomförts utan stödet. En kommun eller en region som tillämpar detta villkor behöver inte utreda om stödet verkligen skulle ha varit en nödvändig förutsättning för projektet. Villkoret innebär dock att kommunen eller regionen måste ta ställning till om projektet har påbörjats före beslutet att bevilja stöd.

Ett stöd som omfattar ett belopp motsvarande 500 000 euro eller mer får endast beviljas om stödmottagaren samtycker till att uppgifter om stödet offentliggörs enligt artikel 9 i gruppundantagsförordningen.

För mer information om statligt stöd, se Upphandlingsmyndighetens hemsida:

<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/statsstod/mojligheter-att-lamna-statsstod/den-allmanna-gruppundantagsforordningen-gber/villkor-i-den-allmanna-gruppundantagsforordningen/>

Frågor om sekretess

De ansökningshandlingar som lämnas in blir allmänna handlingar när de inkommer till Trafikverket. Om sökanden anser att uppgifter som lämnas i ansökan omfattas av sekretess behöver sökanden ange vilka uppgifter som sekretess söks för samt på vilken legal grund. Trafikverket kan inte på förhand garantera någon form av sekretess utan en självständig bedömning måste göras vid varje enskild begäran om att ta del av handlingar.

Ansökningsprocessen

Ansökningsperioden kommer att vara mellan den 15 februari och den 9 april 2021.

Ansökningar som inkommer efter den 9 april 2021 kommer inte att beaktas.

Ansökningshandlingar finns på Trafikverkets hemsida. Ansökan måste göras på blanketten på hemsidan och samtliga uppgifter måste vara ifyllda. Om information saknas kan Trafikverket begära in kompletteringar.

Beslut fattas efter ansökningsperiodens slut och utbetalning av beviljade förskottsmedel sker i anslutning till att besluten fattas.

