

Instruktion för ansökan 2024

Förutsättningar för investeringsstöd för överflyttning
av godstransporter till järnväg och sjöfart



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Instruktion för ansökan 2024

Dokumentdatum: 2024-10-01

Kontaktperson: Jonas Bergström, PLnpa

Innehåll

Instruktion för ansökan 2024	1
Definitioner	4
1. Stödets utformning	5
1.1. Syfte och omfattning	5
1.2. Mottagare	6
1.3. Projektperiod och budget	6
2. Krav på investeringen	7
2.1. Överflyttningseffekter	7
2.2. Behov av stödet	8
2.3. Övriga krav	8
3. Stödberättigade kostnader	10
4. Beräkning av stödet	12
4.1. Beräkning av godsvikt	12
4.2. Vägtransportsträckan som undviks	12
4.3. Prognos för överflyttning	12
5. Information om ansökan och stödprocess	15
5.1. Ansökan	15
5.2. Bedömning	16
5.3. Prioritering mellan projekt	16
5.4. Beslut	16
5.5. Utbetalning	17
5.6. Skyldighet att anmäla ändrade förhållanden	17
5.7. Slutredovisning	17
5.8. Uppföljning	17
5.9. Återkrav	18
5.10. Information och kontakt	18

Definitioner

Intermodal transport är en transport där gods överförs från ett trafikslag till ett annat och bildar en transportkedja där minst två av trafikslagen väg, sjö och järnväg kombineras.

Transportarbete är ett mått som anges i tonkilometer och som beräknas genom att godsets vikt multipliceras med den sträcka som godset transporteras.

Transportrelation är den sträcka som sammanbinder start- respektive målpunkt mellan två omlastningspunkter.

Transportupplägg är ett geografiskt avgränsat upplägg med en förutbestämd last. Ett transportupplägg kan bestå av en eller flera olika transportrelationer.

1. Stödets utformning

I detta kapitel finner ni generell information om stödet samt en beskrivning av de olika kategorierna av investeringar som stöd kan sökas för.

1.1. Syfte och omfattning

Trafikverket ger statligt stöd, till företag som utför en del i en transportkedja som består av olika trafikslag (intermodala transporter), enligt förordningen (2024:685) om investeringsstöd för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart (härefter förordningen) och Europeiska kommissionens beslut i ärende SA.110676¹. Syftet med stödet enligt förordningen (härefter investeringsstödet) är att genom bättre samordning mellan trafikslagen främja en överflyttning av godstransporter till järnväg, sjöfart, inklusive inlandssjöfart, eller intermodala transporter med en mindre påverkan på klimatet än motsvarande transporter med lastbil på väg.

En stödberättigad överflyttning kan åstadkommas genom ökad kapacitet i en intermodal transportkedja eller ökad effektivitet i en omlastningspunkt. Sökanden söker stöd i projektform, där projektet inleds vid ansökan och pågår tills dess att investeringen är i drift och slutredovisad. Stöd får endast ges en gång för ett visst projekt. Ett projekt kan dock innehålla flera investeringar.

Investeringsstödet kan ges till investeringar inom följande kategorier:

- **Omlastningsutrustning**

Genom att öka tillgängligheten till modern och standardiserad omlastningsutrustning ökar effektiviteten och tjänstekvaliteten i den intermodala transportkedjan.

- **Utrustning för intermodala transporter**

Genom att öka tillgängligheten till modern och standardiserad intermodal transportutrustning anpassad för järnväg och sjötransporter kan de som samordnar transporter erbjuda fler kunder flexibla intermodala transportlösningar med låg klimatpåverkan.

- **Teknik- och systemstöd**

Genom en ökad grad av digitalisering och automatisering kan den intermodala transportkedjan optimeras, vilket leder till ökad effektivitet, tjänstekvalitet och ett bättre kapacitetsutnyttjande av resurserna i logistikkedjan.

¹ Europeiska kommissionens beslut C(2024)4276 den 18 juni 2024 i ärende SA.110676 (2023/N) och rättelse till beslutet C(2024) 6310 den 30 augusti 2024 genom vilket stödordningen för investeringsstöd för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart förklaras förenlig med den inre marknaden i enlighet med artikel 93 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

1.2. Mottagare

Berättigade stödmottagare är:

1. järnvägsföretag eller annan fysisk eller juridisk person som enligt 6 kap. 1 § Järnvägsmarknadslagen (2022:365) har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät, eller
2. företag som inte omfattas av punkten 1 och som utgör en del av den intermodala transportkedjan i Sverige. Det kan exempelvis vara logistikföretag, hamnar, speditörer etc. Observera att redare inte kan söka detta stöd.

Det är alltid en aktör som är stödmottagare och juridiskt ansvarig för projektets genomförande och redovisning. Vid samarbete med andra aktörer, till exempel varuägare, transportörer och hamnar, beviljas stödet därför den aktör som är stödmottagare för projektet.

1.3. Projektperiod och budget

Stödförordningen träder i kraft den 22 oktober 2024 och har en budget på 199 miljoner kronor för 2025.

Ett projekt måste vara slutredovisat senast den 31 oktober 2025. En projektperiod kan därför inte vara längre än till detta datum.

2. Krav på investeringen

Nedanstående krav ska vara uppfyllda för att investeringen ska vara stödberättigad.

- Investeringen ska bidra till en överflyttning av godstransporter från vägtransporter till transporter på järnväg och/eller sjöfart.
- Stödmottagaren ska verka för att stödet leder till lägre priser, större trafikvolym och effektivare transportarbete.
- Investeringen ska vara i behov av stödet. Det vill säga utan stöd hade projektet inte kommit till stånd.
- Den egendom som investeringen avser ska finnas kvar i stödmottagarens ägo under minst fem år och ska under denna tid användas för det ändamål som anges i ansökan om stöd.
- Projektet får inte vara påbörjat innan inskickad ansökan eller ikraftträdandet av förordningen, den 22 oktober 2024.
- Sökanden ska visa att denne har full finansiering för sin del av kostnaden för projektet. Den andel som finansieras av sökanden får inte täckas av annat offentligt stöd.

2.1. Överflyttningseffekter

Olika kategorier av investeringar ger olika typer av överflyttningseffekter. Sökanden ska uppge information om och beräkningar av förväntade överflyttningseffekter till följd av investeringen per år, för investeringens fem första år i drift. Överflyttningseffekten ska endast beräknas på den del av transporten som sker inom Sveriges gränser.

- För investeringar i omlastningsutrustning beräknas överflyttningen genom prognostiserade volymer (i ton) som med hjälp av investeringen överflyttas mellan vägtransporter och transporter på järnväg och/eller sjöfart.
- För investeringar i utrustning för intermodala transporter beräknas överflyttningen genom prognostiserat transportarbete (mätt i tonkilometer) som undviks på vägnätet till följd av investeringen.
- För investeringar inom teknik- och systemstöd beräknas överflyttningen genom prognostiserat transportarbete (mätt i tonkilometer) som undviks på vägnätet till följd av investeringen.

För samtliga investeringar behöver sökanden inkomma med en prognos över förväntad överflyttning till följd av investeringen. Prognosen för överflyttningen behöver både förklaras i text samt kvantifieras i siffror. Prognosen ska redovisas i en separat bilaga, i form av ett eget kalkylblad, och utgå från information i denna instruktion. Den beräknade överflyttningen ska anges per år, för investeringens första fem år i drift.

Beräknade godsvolymer (mätt i ton) som överflyttas till järnväg eller sjöfart, till följd av investeringen, ska anges i ton eller tonkilometer. Se kapitel 4.1. *Beräkning av godsvikt* för hur godsvikten ska beräknas. För distansbaserade överflyttningseffekter ska även instruktioner från kapitel 4.2. *Vägtransportsträckan som undviks* användas i sökandens beräkningskalkyl.

2.2. Behov av stödet

Investeringsstödet är tänkt att ge stimulanseffekt, det vill säga öka takten av klimatvänliga investeringar. För att ett projekt ska vara stödberättigat krävs att projektet är i behov av stöd, det vill säga att projektet utan stöd inte hade kommit till stånd. För att kontrollera att en investering är i behov av stöd granskar Trafikverket investeringens återbetalningstid genom en så kallad diskonterad payback-metod. Uppgifterna ska anges i bilagan "Investeringskalkyl (payback-metod)" och avser investeringens fem första år i drift. Sökanden behöver uppskatta genomsnittliga intäkter och kostnader till följd av investeringen. Årliga genomsnittliga intäkter ska innehålla beräknade tillkommande intäkter till följd av investeringen. Årliga genomsnittliga kostnader ska innehålla förbruknings- samt drift- och underhållskostnader till följd av investeringen. Finansiella kostnader, som ränta, ska inte tas med i kalkylen.

Om återbetalningstiden utan stöd, enligt denna kalkyl, är kortare än fem år antas att sökanden hade genomfört investeringen även utan stöd. Kravet är därför att återbetalningstiden utan stöd är längre än fem år. Trafikverket har valt en kalkylränta på 4% för denna beräkning.

2.3. Övriga krav

- Stöd kan endast ges för investeringar inom Sverige.
- Stöd kan inte ges till rederier.
- Stöd får inte ges för åtgärder som måste genomföras för att uppfylla en skyldighet enligt lag, annan författning eller villkor i ett tillstånd.
- Stöd får inte ges till en åtgärd som har beviljats annat offentligt stöd för samma ändamål.
- Varje stödmottagare får ges stöd med totalt högst 10 000 000 kronor.
- Stöd får inte lämnas för projekt där transporter eller omlastning av järnmalm sker.
- Stöd inte får beviljas till ett företag i svårigheter som begreppet definieras i punkt 20 i Europeiska kommissionens meddelande om riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter (2014/C 249/01). För att Trafikverket ska kunna bedöma om företaget är i svårigheter behöver den senaste årsredovisningen eller årsbokslutet bifogas ansökan.
- Stödet får heller inte betalas ut till en mottagare som är föremål för betalningskrav på grund av ett beslut av Europeiska kommissionen som förklarar ett stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden.

För att Trafikverket ska kunna bedöma om företaget är i svårigheter behöver den senaste årsredovisningen eller årsbokslutet bifogas ansökan.

Till ansökan om stöd ska även underlag bifogas som styrker att den som undertecknat ansökan är behörig att företräda sökanden i detta avseende. Behörigheten kan till exempel styrkas genom utdrag ur bolagsregistret som inte är äldre än tre månader och

som visar bolagets firmateckning samt eventuell fullmakt. Undertecknandet ska ske egenhändigt eller med elektronisk signatur som möjliggör identifiering av undertecknare.

3. Stödberättigade kostnader

I detta kapitel beskrivs vilka kostnader som får ligga till grund för stödet. Vid slutredovisning ska sökanden visa att kostnaderna har uppkommit under projekttiden och att kostnaderna återfinns i bokföringen. Stödmottagaren ska kunna redovisa de kostnader som specifikt hänför sig till projektet. Stöd kan beviljas inom följande kategorier:

- Omlastningsutrustning
- Utrustning för intermodala transporter
- Teknik- och systemstöd

Samma kostnader är inte stödberättigande under mer än en typ av investering.

3.1.1. Omlastningsutrustning

Stödberättigade kostnader inom denna kategori är kostnader för inköp av omlastningsutrustning. Med detta menas investeringar i utrustning som kan användas för att öka effektiviteten och tillgängligheten vid omlastning i intermodala transportkedjor. Sådan utrustning kan exempelvis vara för lyft eller positionering av lastbärare i anslutning till terminal. Omlastningsutrustning kan också vara en truck (reachstacker), griparmsfästen, containerchassin/ben eller lyftlinjaler.

3.1.2. Utrustning för intermodala transporter

Stödberättigade kostnader inom denna kategori är kostnader för inköp av utrustning för intermodala transporter. Det är utrustning som kan användas för att öka effektiviteten och tillgängligheten av intermodala transporter. Sådan utrustning kan exempelvis vara lastbärare som lyftbara trailers, växelflak eller specialcontainers som används i den intermodala transportkedjan eller tillägsutrustning som kyla/värme på lastbärare. Andra exempel på utrustning som ska användas i den intermodala transportkedjan är investeringar i SIMA lyft, trailerdolly eller påhängsvagnar med vändskiva som kan användas i de nyligen tillåtna längre fordonskombinationerna upp till 34,5 meter.

3.1.3. Teknik- och systemstöd

Stödberättigade kostnader inom denna kategori är inköp av materiella och immateriella tillgångar samt utveckling, implementering, anpassning och installation av investeringen.

Investeringar med syftet att digitalisera och optimera processer i hamnar och terminaler	
Lager- och terminalhantering	<p>System som kan användas för att kontrollera var gods befinner sig eller var det ska lagras/placeras, i ett lager eller nod (terminal/hamn). Utifrån position och aktuell beläggning kan man planera och optimera hantering för att minska kostnader. Teknik kan även omfatta GPS-sändare, RFID-Teknik med tillhörande mjukvara och läsare/sensorer. Det innebär att rätt lastbärare, exempelvis en container lastas på rätt plats på rätt fartyg.</p> <p>Lager- och terminalhanteringssystem är ofta en del av transportledningssystem (Transport Management Systems/TMS) eller Terminal Operation Systems.</p>

Investeringar med syftet att identifiera och spåra fordon och intermodala lastbärare	
Positionering av lastbärare	Teknologier som används för att identifiera och spåra fordon och lastbärare i realtid. Informationen från dessa system gör det möjligt att optimera transportplaneringen och att beräkna bästa tillgängliga transportalternativ. På så sätt kan man åstadkomma ett bättre kapacitetsutnyttjande hos enskilda lastbärare och högre kvalitet och effektivitet i hela transportkedjan. Teknologier inom denna kategori används också för att optimera hanteringen av tomma lastbärare.
Delning av godsets position	System som erbjuder track and tracing som gör det möjligt för olika aktörer i transportkedjan att se godsets position i realtid och att uppskatta ankomsttiden. Det gör det möjligt för aktörer att snabbare få information om och att fortare anpassa sig efter avvikelser. Systemen kan bestå av mjukvara och hårdvara som GPS-sändare och streckkodsläsare.
Prognoser	System som möjliggör prognostisering av transporter kan användas för att öka tillförlitligheten och tillgängligheten hos transporter. Genom att analysera flödet av inkommande och utgående gods kan aktörer med hjälp av dessa system göra mer robusta prognoser av sina framtida transportbehov. Inom sjöfart kan det vara av särskild betydelse att precisera tid för anlop och därefter anpassa hastigheten för att minska sin bränsleförbrukning.
Teknologier för en mer övergripande optimering av godstransporter	
Ruttplanering	Ruttplanering används för att optimera transporter och relaterade processer. Genom att analysera kostnader, sträckor och tid kan det mest kostnadseffektiva och bränsleeffektiva transportalternativet identifieras.
Transportledning	System inom transportledning (Transport Management Systems/TMS) används för att; prognostisera efterfrågan och transportvolym; välja den bästa och mest kostnadseffektiva transportlösningen genom genom mjukvaruintegrering; spåra och anpassa transporter.
Integrationsplattformar mellan system	Integrationsplattformar möjliggör informationsutbyte mellan olika system. I transportkedjan innebär detta att aktörer lättare kan dela information och koordinera sina processer med varandra.

3.1.4. Ej stödberättigade kostnader

- Stöd kan inte ges för inköp av fartyg, specialanpassade järnvägscontainrar², ISO standardiserade sjöcontainrar, lok, vagnar eller lastbilar.
- Stöd kan inte ges för inköp, ombyggnad eller uppgradering av rullande järnvägsmateriel (rolling stock).
- Stöd kan inte ges för kostnader för förbrukningsmaterial (till exempel surrningsutrustning) eller begagnad utrustning.
- Stöd kan inte ges för kostnader som avser infrastruktur och byggnader.
- Stöd kan inte ges för investeringar som avser transport av järnmalm.
- Stöd får inte ges till kostnader som hör till underhåll av mjukvara som redan används.

² Specialcontainrar för järnvägstransporter som aldrig lämnar rälsen, så de är inte för bruk i intermodala transporter.

4. Beräkning av stödet

Investeringsstödet beräknas som en andel av de kostnader som anges i kapitel 3. Stödet kan utgå med ett belopp om minst 500 000 kronor och maximalt 10 000 000 kronor per projekt. Stödet kan dock maximalt motsvara 50% av investeringskostnaden. Observera även att varje enskild stödmottagare får ges stöd med totalt högst 10 000 000 kronor.

4.1. Beräkning av godsvikt

Det är endast de godsvolymer som överförs från vägtransporter till transporter på järnväg och/eller sjöfart inom Sverige som en direkt effekt av investeringen som kan ligga till grund för prognosen. Om godsvikten är känd och godset är viktbaserat ska den faktiska vikten gods i ton användas för den beräknade överflyttningen.

För att transporter av volymbaserat gods med låg densitet skall kunna erhålla stöd på liknande villkor som transport av gods med hög densitet används vid beräkningen av stödet för volymbaserat gods en schablonvikt där 1 lastmeter motsvarar 1,64 ton. Det innebär att en fullastad container med bomull som har en verklig vikt på 3 ton och tar upp 12 lastmeter beräknas ha en vikt om 19,5 ton (1,64 ton x 12 lastmeter).

4.2. Vägtransportsträckan som undviks

De godsvolymer som överförs från vägtransporter till transporter på järnväg och/eller sjöfart ska i nästa steg multipliceras med den vägsträcka som godset skulle ha transporterats på utan stöd och som därmed undviks på vägnätet som följd av stödet. Observera att vägsträckor på det nya transportupplägget (exempelvis "last mile"-sträckor) ska exkluderas i beräkningen, för att beräkna vägtransportsträckan som undviks till följd av investeringen. Det är bara den del av transporten som skulle genomförts på vägnätet i Sverige som ska ingå i beräkningen. För transporter utanför Sveriges gräns anges endast sträckan till landsgränsen, exempelvis till Öresundsbron. För beräkningen av sträckan används något av de webbaserade kartverktyg som finns tillgängliga för allmänt bruk som till exempel Google Maps, vilket ska bifogas ansökan.

Om godset har flera olika avsändare eller mottagare inom ett avgränsat geografiskt område kan en representativ gemensam referensort användas för beräkning av sträckan. Referensorten kan i det här fallet betraktas som upptagningsområdet för godset. En referensort kan exempelvis vara Stockholm om godsets slutdestination ska till olika platser inom Stockholmsregionen.

4.3. Prognos för överflyttning

Sökanden ska inkomma med en prognos för överflyttning till följd av investeringen. Bifoga eget kalkylblad med prognostiserad överflyttning samt skriftlig förklaring till kalkylen. Sökanden ska själva ta fram detta kalkylblad. Beroende på vilken typ av investering som ansökan avser kommer prognosen för överflyttning se olika ut, se exempel i kapitel 4.3.1 – 4.3.3.

Bilagan ska innehålla uppgifter om:

- Prognos över överflyttad gods vikt (antal ton), uppdelat per år, under fem års tid.

Specifik information för **stöd till utrustning för intermodala transporter:**

- Transportrelationer i det planerade transportupplägget, där investeringen ingår. Delsträckor för respektive transportrelation ska anges i antal kilometer.
- Vägsträcka för godset, om godset istället skulle ha transporterats med vägtransport hela sträckan.

Specifik information för **teknik- och systemstöd:**

- Scenariokalkyl med ett nuläge (utan investering) samt beräknat framtidsscenario där investeringen är inkluderad. Skillnaden mellan nuläge och framtidsläge anger tillkommande godsöverflyttning till följd av investeringen.
- Transportrelationer i godsflödet som påverkas av den nya investeringen. Delsträckor för respektive transportrelation ska anges i antal kilometer.
- Vägsträcka för godset, om godset istället skulle ha transporterats med vägtransport hela sträckan.

Mer information och exempel på hur prognosen för överflyttning kan se ut för olika typer av investeringar återfinns i efterföljande avsnitt.

4.3.1. Omlastningsutrustning

För investeringar inom omlastningsutrustning ska sökanden ange hur mycket överflyttning, mätt i antalet ton gods per år, som med hjälp av investeringen kan överflyttats mellan vägtransporter och transporter på järnväg och/eller sjöfart.

Exempel 1: Sökanden avser att söka stöd för en truck i en hamn. Investeringen kommer att användas för att lossa gods från fartyg till vägtransport ("last mile") till slutkund.

Det ankommer två fartyg per dag, tre dagar i veckan till denna del av hamnen.

Trucken beräknas initialt kunna användas för att lossa 15 ton per fartyg. Första året är prognosen 15 ton x 3 dagar i veckan x 2 fartyg per dag x 52 veckor = 4 680 ton.

Till följd av investeringen ökar effektiviteten och kapaciteten i hamnen och de kommande fem år beräknas volymerna öka med 5% per år. Första året beräknas 4 680 ton kunna överflyttas, därefter 4 900 ton, 5 200 ton, 5 400 ton och slutligen 5 600 ton.

Totalt beräknas därmed investeringen leda till överflyttning på 25 780 ton gods från fartyget till lastbil för vägtransport till slutkund.

4.3.2. Utrustning för intermodala transporter

För investeringar inom utrustning för intermodala transporter ska sökanden ange hur mycket transportarbete investeringen beräknas leda till, uttryckt i antal tonkilometer gods som undviks på vägnätet till följd av investeringen. Genom investeringar i utrustning för intermodala transporter beräknas fler intermodala transporter genomföras i Sverige. Detta förväntas leda till ökad intermodalitet och bidra till en ökad överflyttning av gods till järnväg och sjöfart.

Exempel 2: Sökanden avser att söka stöd för en lyftbar trailer som kommer att gå mellan Kristianstad och Lidköping. Istället för att godset ska fraktas med vägtransport hela sträckan, kommer godset med hjälp av investeringen fraktas via ett intermodalt transportupplägg med omlastningspunkter via Malmö och Falköping. Första delsträckan på väg mellan Kristianstad och Malmö. Därifrån med tåg mellan Malmö och Falköping, för att fraktas på lastbil för slutleverans hos kund mellan Falköping och Lidköping. Transporten kommer kunna frakta en gods vikt på 10 ton per tur, 5 dagar i veckan. Godsvikt: Första året beräknas fyllnadsgraden vara 80%, för att efterföljande år i genomsnitt komma upp till 90% fyllnadsgrad. Kalkyl: $10 \text{ ton} \times 5 \text{ dagar} \times 52 \text{ veckor} \times 80\% + 10 \text{ ton} \times 5 \text{ dagar} \times 52 \text{ veckor} \times 90\% \times 4 \text{ år} = 2\,080 + 9\,360 = 11\,440 \text{ ton}$.

Transportrelationer:

Kristianstad – Malmö (93 km, väg), Malmö – Falköping (360 km, järnväg). Falköping – Lidköping (50 km, väg). Alternativ sträcka på väg: Kristianstad – Lidköping: 343 km. Genom investeringen beräknas transportsträckan på väg minska från 343 km, till $93+50 = 143 \text{ km}$, alltså minskning med 200 km ($343 \text{ km} - 143 \text{ km} = 200 \text{ km}$).

Transportarbetet som undviks på väg, till följd av investeringen, blir då $200 \text{ km} \times 11\,440 \text{ ton} = 2\,288\,000 \text{ tonkm}$.

4.3.3. Teknik- och systemstöd

För investeringar inom teknik och systemstöd ska sökanden beräkna hur mycket tillkommande intermodalt transportarbete investeringen förväntas bidra med. Genom investeringar i teknik- och systemstöd som ökar effektiviteten eller kapaciteten i en omlastningspunkt beräknas investeringen bidra med fler och effektivare intermodala transporter. Sökanden ska utgå ifrån ett nuläge och ett förväntat nyläge efter introduktion av investeringen, för att på så sätt kunna beräkna det tillkommande transportarbetet som överflyttas från väg till järnväg eller sjöfart, mätt i tonkilometer.

Exempel 3: Sökanden avser att söka stöd för ett lager- och terminalhanteringssystem i en transportnod i Jönköping. I dagsläget överflyttas gods mellan väg och järnväg i denna nod, med i snitt 10 ton per dag. Genom att investera i ett nytt system förväntas både kapaciteten och effektiviteten öka, när omlastningstider blir kortare och effektivare. Godset som överflyttas från väg till järnväg i denna nod avser i huvudsak järnvägstransport mellan Malmö-Jönköping (292 km) och vägtransport mellan Jönköping-Linköping (129 km). Den alternativa godsvägen med lastbil Malmö-Linköping (418 km), leder till 289 km minskad transport på väg, till förmån för transport på järnväg.

*Nuläge: $10 \text{ ton} \times 365 \text{ dagar}$. Varje år förväntas godsvolymer öka med ca 2%.
 $3\,650 + 3\,720 + 3\,790 + 3\,870 + 3\,950 = 18\,980 \text{ ton}$.*

Framtidsläge: Genom investeringen beräknas godsvolymer initialt öka med 10% och därefter med 5% per år. $4\,015 + 4\,215 + 4\,426 + 4\,647 + 4\,880 = 22\,183 \text{ ton}$

Tillkommande godsvolymer som överflyttas från väg till järnväg blir: $22\,183 - 18\,980 = 3\,203 \text{ ton}$. Transportarbetet som minskar från vägen blir då uppskattningsvis $3\,203 \times 289 \text{ km} = 925\,667 \text{ tonkm}$.

5. Information om ansökan och stödprocess

Trafikverket handlägger ansökningar, beslutar om investeringsstödet samt betalar ut och följer upp stödet.

5.1. Ansökan

Sökanden ska inkomma med en skriftlig ansökan om investeringsstödet digitalt till trafikverket@trafikverket.se alternativt skicka ansökan fysiskt till Trafikverkets postadress nedan. Ansökan ska ha kommit in till Trafikverket senast den 11 november 2024. Ansökningar som inkommer efter detta datum kommer att avvisas. Ansökan ska undertecknas av behörig firmatecknare och de uppgifter som efterfrågas i blanketten ska vara ifyllda, tillsammans med aktuella bilagor.

Postadress:

Trafikverket,
Ärendemottagningen,
Box 810,
781 28 Borlänge

Ansökan ska innehålla följande bilagor:

Egna bilagor:

1. Prognos för överflyttning
2. Investeringsbelopp (offert/info)
3. Vägtransportsträckan som undviks, inklusive kartor och vägval (behövs ej för investeringar i omlastningsutrustning)
4. Underlag som styrker behörighet för undertecknare (utdrag från bolagsverket som inte är äldre än 3 månader, som visar bolagets firmatecknare samt eventuell fullmakt).
5. Senaste årsredovisning eller årsbokslut
6. Underlag som visar sökandens egen del av finansieringen av projektet

Mallar:

7. Investeringskalkyl (payback-metod)

Sekretess

Ansökningar om investeringsstöd som kommit in till Trafikverket blir allmänna handlingar, vilka som huvudregel är offentliga. Om sökanden anser att vissa uppgifter ska omfattas av sekretess bör denne specificera vilka uppgifter som avses, vilken skada som sökande kan komma att lida om de lämnas ut samt ange enligt vilken bestämmelse i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), OSL, som sekretessen bör gälla.

Trafikverket kan dock inte i förväg garantera sekretess. Vid en begäran om att ta del av allmänna handlingar har Trafikverket en skyldighet att göra en självständig bedömning utifrån gällande regler och omständigheterna i det enskilda fallet. Handlingar kan därför

komma att lämnas ut trots begärd sekretess om Trafikverket bedömer att det inte finns stöd för sekretess i OSL.

5.2. Bedömning

Ansökan ska ha kommit in till Trafikverket senast inom den tid som Trafikverket beslutar. När ansökningstiden har gått ut prövar Trafikverket samtliga inkomna ansökningar i ett sammanhang.

Sökanden ansvarar för att ansökan är komplett när den skickas till Trafikverket för handläggning. Trafikverket kan, beroende på ansökans kvalitet, begära in kompletteringar. Observera att inga kompletteringar som förändrar prognosen kommer att tillåtas. I de fall de efterfrågade kompletteringarna uteblir prövar Trafikverket ansökan i befintligt skick.

Trafikverket bedömer om ansökan uppfyller kraven i avsnitt 2. Om budgeten inte räcker till för alla stödberättigade projekt, prioriterar Trafikverket mellan investeringarna. Trafikverket prioriterar de projekt som bedöms ha störst potential att varaktigt uppfylla syftet med stödet.

5.3. Prioritering mellan projekt

Om tillgängliga medel inte räcker till alla projekt som det har ansökts om stöd för och som uppfyller förordningens krav, ska Trafikverket prioritera de projekt som bedöms ha störst potential att varaktigt uppfylla syftet med stödet. Det är då de projekt som leder till störst godsöverflyttning per stödkrona, under en femårsperiod, som kommer att prioriteras. Prioriteringen sker inom respektive kategori: omlastningsutrustning, utrustning för intermodala transporter samt för teknik- och systemstöd. Om ett projekt innehåller flera investeringar från olika investeringskategorier, prioriteras ansökan utifrån den kategori med den största investeringskostnaden.

För omlastningsutrustning prioriteras projekten utifrån antalet beräknade överflyttade ton gods mellan väg och järnväg eller sjöfart, i förhållande till stödkrona.

För utrustning för intermodala transporter och för teknik- och systemstöd prioriteras projekten utifrån överflyttat transportarbete, i form av transportarbete på väg som undviks till följd av investeringen, i förhållande till stödkrona.

Projekt med högst nytta per stödkrona, inom respektive kategori, prioriteras högst. De projekt med högst prioritet tilldelas medel, till dess att alla medel är förbrukade. En tredjedel av den totala budgeten är fördelad till respektive kategori. Om det återstår medel i en kategori, efter det att alla godkända projekt inom denna kategori tilldelats medel, så omfördelas kvarvarande pott till övriga kategorier.

5.4. Beslut

Om projektet uppfyller alla krav och villkor och ryms inom budgeten för investeringsstödet, kommer ansökan att beviljas.

Om Trafikverket efter handläggning finner att ansökan inte kan beviljas på grund av att kraven inte uppfylls eller för att prioritering gjorts enligt avsnitt 5.3, kommer Trafikverket fatta ett beslut om avslag. Avslagsbeslutet kan inte överklagas. Det är bara beslut om hinder mot utbetalning samt återbetalning och återkrav enligt 24–26 §§ i förordningen som kan överklagas.

5.5. Utbetalning

Stödet betalas ut i omgångar. Upp till 75 procent av stödbeloppet kan betalas ut till dess att slutredovisningen är genomförd.

Stödmottagare kan ansöka om delutbetalning i omgångar under projekttiden. Vid delutbetalning ska kostnadsredovisning och underlag som styrker kostnaderna bifogas.

Den avslutande utbetalningen får endast betalas ut om slutredovisningen har gjorts senast den dag som anges i beslutet. Slutbetalning sker efter slutredovisning och fastställande av slutligt stödbelopp. Notera att om den slutliga redovisade investeringskostnaden understiger det maximalt beviljade stödbeloppet kommer det slutliga stödbeloppet att sättas ner till den slutligt fastställda kostnaden.

Om redovisning inte inkommer till Trafikverket kan Trafikverket enligt 25 § i förordningen besluta att stödet helt eller delvis inte ska betalas ut.

5.6. Skyldighet att anmäla ändrade förhållanden

Den som ansöker om eller har tagit emot stöd ska utan dröjsmål till Trafikverket anmäla sådana ändrade förhållanden som kan påverka rätten till eller storleken av stödet.

5.7. Slutredovisning

Stödmottagaren ska senast den 31 oktober 2025 ha inkommit med slutredovisning för projektet till Trafikverket. De kostnader som redovisas ska verifieras genom en ekonomisk redovisning och underlag som styrker de kostnader som har legat till grund för stödet, exempelvis utdrag från redovisningssystemet där projektet är bokfört eller fakturaunderlag. Trafikverket förbehåller sig rätten att, utifrån de redovisade kostnaderna, begära ytterligare kompletteringar i form av fakturor eller andra underlag som visar de redovisade kostnaderna.

5.8. Uppföljning

En stödmottagare är skyldig att, på begäran av Trafikverket, lämna de uppgifter som behövs för uppföljning eller utvärdering av stödet.

Den som har tagit emot stödet ska under fem år efter det att stödet har mottagits hålla information tillgänglig om i vilken utsträckning investeringen påverkar priset på tjänsten till transportköparna, överflyttade godsvolymer och investeringens påverkan på kapaciteten eller effektiviteten i transportkedjan.

Trafikverket kan årligen begära in uppgifter för det gångna året om varje investering vad gäller:

- Överflyttat gods till följd av investeringen, mätt i ton eller tonkilometer.
- Investeringens påverkan på priset eller servicenivån för transportköparna.
- Investeringens påverkan på effektivitet eller kapacitet i transportkedjan.

Trafikverket kommer göra stickprovskontroller av stödmottagare under de fem åren samt en slutlig kontroll av investeringen vid femårsperiodens slut.

5.9. Återkrav

Trafikverket ska kräva tillbaka stödet, helt eller delvis, tillsammans med ränta om villkoren för stödet inte har följts eller av de övriga anledningar som framgår av 26 § i förordningen.

5.10. Information och kontakt

Samlad information till stödmottagare om investeringsstödet, som exempelvis ansökningstider, instruktioner och ansökningsblankett finns på Trafikverkets hemsida: <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/investeringsstod-for-overflyttning-av-gods/>

Kontaktpersoner på Trafikverket:

Investeringsstödet e-postadress:
investeringsstod@trafikverket.se

Investeringsstödet kontaktperson:
Jonas Bergström
Nationell Planering
jonas.bergstrom@trafikverket.se
Direkt: 010-123 44 69