

Ärendenummer  
TRV 2019/21352  
Ert ärendenummer

BESLUT



TRAFIKVERKET

1.3.7 Å 2019-225.

Sidor  
1(2)

Dokumentdatum  
2019-03-25

[tillvaxtverket@tillvaxtverket.se](mailto:tillvaxtverket@tillvaxtverket.se)

Kopia:  
Diariet

Trafikverkets svar på remiss - förslag till ändring av Tillväxtverkets föreskrifter om stöd från de regionala strukturfondsprogrammen och det nationella regionalfondsprogrammet

– Verksgemensamt beslut

## Beslut

Beslutet avser Trafikverkets remissvar avseende ändringar i Tillväxtverkets föreskrifter om stöd från de regionala strukturfondsprogrammen och det nationella regionalfondsprogrammet.

Trafikverket är positivt till föreslagna förändringar i form av fem modeller för kostnadsredovisning i projekt finansierade av Europeiska regionala utvecklingsfonden. Detta då syftet med förändringarna är bland annat förenklad administration och snabbare utbetalningar av EU-medlen i projekt där det offentliga stödet är högst 100 000 Euro.

Trafikverket ser en ökad flexibilitet med de föreslagna redovisningsmodellerna. Det är dock viktigt att vald modell i det enskilda projektet blir ändamålsenlig och väl avvägd. Dialogen med Tillväxtverket i samband med ansökan och beslut är därför viktig för att säkerställa detta. Trafikverket lämnar exempel på för- och nackdelar med respektive modell nedan i enlighet med Tillväxtverkets särskilda önskemål i remissen. Trafikverket skulle för övrigt också gärna se en motsvarande förenkling för projekt där det offentliga stödet är högre än 100 000 Euro.

## Bakgrund

Trafikverket ges möjlighet att lämna synpunkter på Tillväxtverkets förslag till ändringar i föreskrifter TVFS 2015:1, med tillhörande konsekvensutredning. Syftet med ändringarna i form av fem modeller för kostnadsredovisning i projekt är bland annat att förenkla kostnadsredovisningarna och snabbare utbetalningar till stödmottagarna. För de flesta projekt där det offentliga stödet är högst 100 000 Euro kommer det att bli tvingande att använda en eller flera av modellerna.

Tillväxtverket önskar särskilt få Trafikverkets bedömning på följande frågor:

- Vilka för- och nackdelar ser Trafikverket med respektive kostnadsredovisningsmodell?
- Om ni ser nackdelar, hur skulle Tillväxtverket kunna minimera dessa och ändå uppnå goda förenklingseffekter?

De olika modellerna innebär en ökad flexibilitet eftersom val av modell i det enskilda fallet ska baseras på förutsättningarna i det enskilda projektet. Trafikverket anser att Tillväxtverkets dialog med den sökande angående vilken beräkningsmodell som ska beslutas i det enskilda fallet är mycket viktig. Det är därför angeläget att Tillväxtverket avsätter tid och resurser för att vid ansökan kunna säkerställa och vägleda sökanden till att rätt modell väljs i det enskilda fallet.

Genom att underlätta för forsknings-, innovations- och entreprenörskapsinriktade projekt förbättras möjligheterna för aktörer med relativt höga indirekta kostnader att genomföra ERUF-projekt på motsvarande sätt som inom Horisont 2020-programmet. Det är en fördel och innebär en förenkling om liknande principer gäller för projekt med samma inriktning oavsett program.

Det kan finnas skäl att utforma reglerna så att de harmoniserar med varandra inom olika EU-finansieringar. När det gäller frågan om kontroll och handlingars tillgänglighet är förslaget ”4 år efter att stödmottagaren erhållit beslut om stöd” medan tiden inom Connecting Europe Facility (CEF) är 5 år.

Exempel på för- och nackdelar med respektive kostnadsredovisningsmodell och förslag på förbättringar:

- 1. Enhetskostnad för personal**  
Trafikverket håller med om fördelarna och till viss del med nackdelarna i förslaget. Trafikverket tidsredovisar redan idag per projektmedlem för att tillmötesgå kraven för en godkänd rapportering och det är ett moment som gärna kan få utgå. Risken för svag kostnadstäckning avseende personalkostnaderna är dock överhängande för Trafikverkets del.
- 2. Klumpsumma för projekt**  
Förslaget är positivt då administrationen minskar kraftigt och en större del av projektmedlen kan riktas till projektverksamhet. Kravet på tydligare milstolpar kan tolkas både som positivt och negativt. Positivt för projekt med tydliga mål och säkerställande av att målen följs.
- 3. Schablon för personalkostnader**  
Förslaget innebär risk för under-/överkompensation avseende personalkostnader i projektet.
- 4. Schablon för alla faktiska projektkostnader exklusive personal**  
För att den här metoden ska fungera bör den kombineras med en enhetskostnad för personalen och det i sin tur förutsätter en rättvis enhetskostnad.
- 5. Schablon 25% för indirekta kostnader**  
Förslaget kan fungera i vissa fall för Trafikverket.

## Föredragande, samråd och sakgranskning

Föredragande är Ulrika Rangli Eklund, avdelning Nationell planering.

Samråd har skett med Trafikverkets regioner, nationella handläggare av CEF/TEN-T samt med de centrala funktionerna Ekonomi och styrning (redovisningsenheten), Juridik och planprovning och Strategisk utveckling.

I den slutliga handläggningen har Lennart Kallander, chef avdelning Nationell planering, och Jenny Hjalmanson, biträdande enhetschef Nationell planering, deltagit.

## Övriga upplysningar

-----  
Tommy Jonsson, bitr. planeringsdirektör