

Trafiksäkerhet & automatiserade fordon

En utlysning inom programmet
Fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI)



FFI Fordonsstrategisk
Forskning och
Innovation



Innehåll

1	Erbjudandet i korthet	3
2	Vad vill vi åstadkomma med finansieringen?	5
3	Vem riktar sig utlysningen till?	6
4	Vad finansierar vi?.....	7
	Aktiviteter det går att söka finansiering för.....	74.1
	Stödberättigande kostnader	84.2
5	Hur stort bidrag ger vi?.....	10
6	Formella krav.....	11
7	Bedömning av inkomna ansökningar	11
	7.1 Vad bedömer vi?.....	11
	7.2 Hur bedömer vi?.....	13
8	Beslut och villkor	14
	8.1 Om våra beslut.....	14
	Villkor för beviljade ansökningar	148.2
9	Så här ansöker ni.....	16
10	Vem kan läsa ansökan?.....	17

Revisionshistorik

Datum	Ändring

1 Erbjudandet i korthet

Fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI) är ett samarbete mellan staten och fordonsindustrin om att gemensamt finansiera forsknings-, innovations- och utvecklingsaktiviteter med fokus på områdena klimat och miljö, trafiksäkerhet och konkurrenskraft.

Det här erbjudandet finansierar forsknings- och utvecklingsprojekt som adresserar delprogrammet **Trafiksäkerhet och automatiserade fordon**. Syftet är att stödja forsknings- och utvecklingsaktiviteter som bidrar till ökad trafiksäkerhet och automatisering och därigenom medverka till att de transportpolitiska målen nås. Projekten ska även bidra till att stärka konkurrenskraften hos svensk fordonsindustri.

Vi finansierar projekt som berör något/några av delprogrammets programområden:

- Analys, kunskap och möjliggörande teknik
- Grundläggande säkerhetsegenskaper hos fordon
- Krocksäkerhet
- Förarstöd och relaterade gränssnitt mellan förare och fordon samt gränssnitt med medtrafikanter
- Intelligent och krockundvikande system och fordon
- Automatiserade fordon i transportsystemet

Mer information finns att läsa i [färdplanen för Trafiksäkerhet och automatiserade fordon](#).

De projekt som finansieras ska vara av karaktären **förstudie** alternativt **fullskaligt projekt** och beräknas ha en projektlängd om 6–9 månader för förstudier respektive maximalt 48 månader för fullskaliga projekt. Vinnova avser att bevilja bidrag om maximalt 50 procent för hela programmet. Varje enskilt projekt ska ha minst 25 procent näringslivsfinansiering. Total bidragsbudget för utlysningen är cirka 11 miljoner kronor.

Aktuell information om erbjudandet och länk till vår ansökningstjänst (Intressentportalen) finns på <https://www.vinnova.se>.

Följande datum gäller för utlysningen:

Observera att datumen är preliminära. För aktuella uppgifter se www.vinnova.se.

Öppningsdatum	9 oktober
Sista ansökningsdag	8 december 2020 klockan 14:00
Senaste beslutsdatum	1 mars 2021
Projektstart tidigast	15 mars 2021
Projektstart senast	30 juni 2021

Kontaktpersoner för utlysningen:

Ulrika Landelius, Trafikverket
Trafiksäkerhet och automatiserade fordon
010-123 23 29
ulrika.landelius@trafikverket.se

Christina Kvarnström, Kanslichef FFI
08-473 31 28
christina.kvarnstrom@vinnova.se

Administrativa frågor:

Lena Dalsmyr, Vinnova
08- 473 31 61
Lena.dalsmyr@vinnova.se

Vinnovas IT-support:

Tekniska frågor om Intressentportalen
08-473 32 99
helpdesk@vinnova.se

Aktuell information om utlysningen och länk till Vinnovas Intressentportal finns på www.vinnova.se.

2 Vad vill vi åstadkomma med finansieringen?

Forsknings- och innovationsprogrammet FFI (Fordonsstrategisk forskning och innovation)¹ tar sig an aktuella samhällsutmaningar genom att stimulera forskning och innovation som driver utvecklingen mot ett hållbart och säkert vägtransportsystem samt en konkurrenskraftig fordonsindustri.

Utvecklingen inom vägtransporter och svensk fordonsindustri har stor betydelse för hållbar tillväxt i Sverige och FFI:s verksamhet har därför fokus på klimat, miljö och trafiksäkerhet. Programmets övergripande mål är att:

- Minska vägtransporternas miljöpåverkan
- Minska antalet allvarligt skadade och dödade i trafiken
- Stärka fordonsindustrins internationella konkurrenskraft

Verksamheten är indelad i fem permanenta delprogram som styrs av varsin färdplan där samtliga har egna utlysningar.² Dessutom kan det finnas tidsbegränsade satsningsområden som gemensamt kallas för strategiska satsningar med särskilda utlysningar³.

Utvecklingen av allt säkrare fordon, vägar och annan infrastruktur står bakom en stor del av framgången för trafiksäkerheten i Sverige. Framsteg inom områden som elektronik, kommunikationsteknik och programvara ger oss nu och framöver möjligheter att nå nya nivåer när det gäller fordons- och trafiksäkerhet, t ex genom stödsystem som hjälper förarna att undvika olyckor i kritiska trafiksituationer. Framtidens intelligenta fordon medger alltmer automatiserade lösningar av olika grad. Det interagerar med och anpassar sig till föraren, trafiksituationen, infrastruktur, andra trafikanter och fordon. Under överskådlig tid kommer olyckor fortsätta att inträffa och nya teknikmöjligheter utvecklas till ledande krocksäkerhetsegenskaper vilket innefattar skydd för individer inne i såväl som utanför fordonet.

Delprogrammet **Trafiksäkerhet och automatiserade fordon** ska bidra till nollvisionens mål att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Programmet ska även bidra till ökad automatisering av transportsystemet. Automatiseringsfrågorna inkluderar inte bara trafiksäkerhetsaspekterna utan även andra aspekter som till exempel effektivitet och miljö. Det är dock en förutsättning att trafiksäkerheten bibehålls eller förbättras. Sist men inte minst ska

¹ Läs mer om FFI på <https://www.vinnova.se/m/fordonsstrategisk-forskning-och-innovation/om-ffi2/>

² Läs mer om Vinnovas delprogram eller strategiska satsningar på <https://www.vinnova.se/m/fordonsstrategisk-forskning-och-innovation/delprogram-och-satsningar/energi-och-miljo/>

delprogrammet bidra till FFI-programmets övergripande mål om att stärka fordonsindustrins internationella konkurrenskraft.

Vinnova har i uppdrag att främja hållbar tillväxt genom att förbättra förutsättningarna för innovation. Förbättrade förutsättningar för innovation stärker kapaciteten att nå målen för hållbar utveckling i Agenda 2030. Genom våra insatser bidrar vi till det globala åtagandet att nå målen.⁴

Samverkan, kraftsamling och innovation kommer att vara avgörande för att nå målen i Agenda 2030. Med denna utlysning vill vi få fler att i samverkan utveckla sin innovationsförmåga och skapa nya lösningar som bidrar till målen, inom ramen för utlysningens prioriteringar.

Jämställdhet är en förutsättning för hållbar tillväxt och återfinns i Agenda 2030, som ett mål i sig men även som ett perspektiv som ska genomsyra arbetet med alla mål. Utlysningen ska därför bidra till en jämställd samhällsutveckling kopplat till två huvudsakliga perspektiv. En aspekt handlar om att både kvinnor och män på ett jämställt sätt tar del av bidraget, deltar i och har inflytande över projektet. Den andra aspekten handlar om att analysera och ta ställning till om det finns jämställdhetsaspekter (kön och/eller genus) som är relevanta inom lösningens problemområde och nyttiggörande.⁵

I ansökningsmallen kommer du som söker bidrag från Vinnova behöva ta ställning till om ett köns- och genusperspektiv är tillämpligt i det planerade projektet. I denna utlysning kommer svaret på frågan ingå i bedömningsunderlaget (se bedömningskriterium).

FFI finansierar forsknings- och utvecklingsverksamhet för cirka en miljard kronor per år där den statliga finansieringen utgör 420 miljoner kronor. Detta erbjudande inom delprogrammet **Trafiksäkerhet och automatiserade fordon** har en total budget på 60 miljoner kronor.

3 Vem riktar sig utlysningen till?

Det här erbjudandet vänder sig till grupper av aktörer, som tillsammans avser att utveckla lösningar som bidrar till ökad trafiksäkerhet samt till automatisering av fordon och transportsystem.

⁴ Läs mer om vårt arbete för att bidra till målen i Agenda 2030: <https://www.vinnova.se/m/agenda-2030/>

⁵ Läs mer om vad vårt arbete för jämställd innovation innebär för dig som söker bidrag från oss: <https://www.vinnova.se/m/jamstalld-innovation/>

Exempel på sådana aktörer kan vara:

- Fordonstillverkare och deras leverantörer
- Tjänsteutvecklare
- Universitet, högskolor och forskningsinstitut

I ansökan ska det **tydligt** framgå hur projektets mål och effekter bidrar till färdplanens mål. Det ska även anges vilket eller vilka av färdplanens programområden som adresseras. Vidare ska kopplingen till FFI:s övergripande mål vara konkret beskriven. Det ska vara tydligt presenterat hur projektet syftar till att bidra till ökad trafiksäkerhet och stärkt konkurrenskraft.

Utländska aktörer kan vara relevant och eventuellt nödvändigt att ha med som projektparter i projektet. Om dessa aktörer inte har filial eller driftställe i Sverige kan de inte erhålla stöd från Vinnova, de får dock medfinansiera projektet.

4 Vad finansierar vi?

Detta erbjudande finansierar forsknings- och utvecklingsaktiviteter som bidrar till nollvisionens mål att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Detta görs antingen i form av en förstudie alternativt ett fullskaligt projekt.

Projektet får inte ha påbörjats innan ansökan har lämnats in.

Inom ramen för FFI finansieras inte forsknings- och utvecklingsprojekt som sträcker sig fram till implementering av lösningar och teknologier. Utvecklingsnivån ska därför beskrivas enligt TRL-skalan (Technology Readiness Level) i ansökan. Programmet stödjer projekt inom spannet TRL 2-7.

4.1 Aktiviteter det går att söka finansiering för

Exempel på aktiviteter som det går att söka finansiering för är att utveckla, testa och utvärdera lösningar och förbereda för implementering och nyttiggörande.

De typer av projektaktiviteter som är godkända inom ramen för denna utlysning ska täckas av någon av stödgrunderna **Genomförbarhetsstudie, Industriell forskning** eller **Experimentell utveckling**. En kort beskrivning av dessa stödgrunder finns i "Vinnovas tabell över stödnivåer för statligt stöd"⁶.

Utvecklings- och innovationsprojektet ska med andra ord syfta till att utveckla och validera teknik/metoder/processer/affärsmodeller, liksom förutsättningar och strategi för spridning, uppskalning och nyttiggörande av projektets resultat.

⁶ <https://www.vinnova.se/globalassets/dokument/tabell-stodnivaer-statligt-stod.pdf>

4.2 Stödberättigande kostnader

Bidrag till organisationer som bedriver ekonomisk verksamhet omfattas av regler om statligt stöd⁷. Reglerna styr bland annat vilka typer av kostnader och hur stor andel av dem som får täckas genom bidrag. Vilka kostnader som är stödberättigande framgår av dokumentet ”Guide till Vinnovas villkor om stödberättigande kostnader”⁸.

För att en kostnad ska vara stödberättigande ska den vara faktisk, reviderbar och uppstå inom projekttiden. Redovisning av projektkostnaderna ska vara särskiljbar från företagets övriga transaktioner. Detta gäller även för eventuella parter som inte är bidragsmottagare. Inom ramen för FFI så finns ett särskilt villkor gällande personal- och lönekostnader. Villkoret innebär att kostnader ska vara faktiska och **får högst uppgå till 950 kronor per timme (inklusive indirekta kostnader på högst 30 procent).**

För att en kostnad ska vara stödberättigad ska den uppfylla nedanstående krav. Kostnaden ska:

- vara faktisk och reviderbar, vilket innebär att den ska ha uppkommit och kunna återfinnas i bokföringen hos projektparten. Den får alltså inte vara uppskattad. Det innebär till exempel att en projektpart som inte tar ut lön inte kan ta upp och få bidrag till den beräknade kostnaden. Detta beror på att det då inte är en faktisk lönekostnad som kan återfinnas i projektpartens bokföring.
- bäras av projektparten, vilket innebär att projektpart bara får ta upp sina egna kostnader.
- ha uppkommit i projektet och under projekttiden, vilken anges i beslutet om bidrag. Kostnader som uppkommit före eller efter den i beslutet angivna dispositionstiden är alltså inte stödberättigande.
- vara fastställd i enlighet med god redovisningssed.
- vara bokförd hos den projektpart som redovisar kostnaden.
- vara skäligen och ha uppkommit enbart för genomförande av projektet, vilket innebär att kostnaden ska vara rimlig, proportionerlig och nödvändig för genomförandet av aktiviteterna i projektet. Endast den del av kostnaderna som är hänförliga till projektet är stödberättigande.
- vara särskiljbar från organisationens övriga transaktioner i redovisningen.

⁷ Läs mer om statligt stöd på vår webbplats: <https://www.vinnova.se/sok-finansiering/regler-for-finansiering/statligt-stod/>. Där hittar du även våra allmänna villkor för bidrag och en guide till villkoren om stödberättigande kostnader: <https://www.vinnova.se/sok-finansiering/regler-for-finansiering/allmanna-villkor/>

⁸ [Guide till Vinnovas villkor om stödberättigande kostnader](#)

Kostnaden ska ingå i något av nedanstående kostnadsslag:

- **Personal och lönekostnader**

Företag

Direkta kostnader för personal såsom löner ska redovisas under denna kategori. Kostnaderna ska vara faktiska och får **högst uppgå till 950 kronor per timme (inklusive indirekta kostnader på högst 30 procent)**. Löner för konsulter ska redovisas under konsultkostnader.

Forskningsinstitut

Lönekostnader och indirekta kostnader får tas upp enligt särskild överenskommelse mellan RISE-koncernen och Vinnova. För institut som inte har en överenskommelse med Vinnova gäller samma regler som för företag.

Universitet och högskolor

Personal och lönekostnader för medverkan från universitet och högskolor får tas upp till full kostnadstäckning. Indirekta kostnader ska dock särredovisas.

- **Indirekta kostnader**

Indirekta kostnader (overhead) är allmänna omkostnader som inte uppkommer som en omedelbar följd av projektet men som ändå kan relateras till kostnaderna för att genomföra projektet. Detta innefattar exempelvis kostnader för ordinarie verksamhetslokaler och städning.

- **Utrustning**

Om dyrbar utrustning, verktyg etc. anskaffas för projektets genomförande ska, som huvudregel, hyrprincipen användas. Ett exempel är kostnader för tester i en vindtunnel.

Endast direkt relaterade kostnader för utrustning får ingå. Avskrivningsregler enligt god redovisningssed gäller och eventuellt restvärde ska räknas bort från stödgrundande kostnad.

- **Konsultkostnader, licenser mm**

Kostnader för konsulter ska redovisas separat och inte som personal/lönekostnader.

- **Övriga direkta kostnader**

Materialkostnader får ingå i kostnadsunderlaget endast i det fall de är uppenbart projektspecifika.

För instrument, mindre dyrbar utrustning och byggnader är det avskrivningskostnaderna som är stödberättigande. Dessa kostnader är bara stödberättigande i den utsträckning och under den tid som de tas i anspråk i projektet. Det innebär att om de bara används till viss andel och under viss tid i projektet, så är endast kostnaden stödberättigande i motsvarande mån.

- **Resor**
Kostnader för resor är en Övrig direkt kostnad men särredovisas i FFI:s budgetblankett.
- **AstaZero**
Detta kostnadsslag avser kostnad för hyra av testbanan AstaZero och syftar till uppföljning av utnyttjandet av anläggningen inom FFI-projekt.

5 Hur stort bidrag ger vi?

Bidrag till organisationer som bedriver ekonomisk verksamhet omfattas av regler om statligt stöd⁹. Hur stort bidrag som kan beviljas beror bland annat på organisationens storlek. Dokumentet [Tabell över stödnivåer för statligt stöd](#) förtydligar vad som gäller för olika stora organisationer som bedriver ekonomisk verksamhet.¹⁰

Varje projektpart ansvarar själv för att mottaget bidrag inte överstiger den stödnivå som är tillåten enligt reglerna för statligt stöd. Observera att den högsta bidragsandelen per *projekt* inte är samma sak som den maximala tillåtna stödnivån per *projektpart*.

För utlysningen gäller följande förutsättningar:

- Vinnovas bidrag kan beviljas med 50 procent av projektets stödberättigande kostnader givet att programmet har som avsikt att bevilja bidrag om maximalt 50 procent.
- Total bidragsbudget för utlysningen är cirka 11 miljoner kronor.
- Alla kostnader i budgeten måste uppfylla Vinnovas krav på stödberättigande kostnader (se avsnitt 4.2).
- Varje enskilt projekt ska ha minst 25 procents näringslivsmedfinansiering.

⁹ Läs mer om statligt stöd på vår webbplats: <https://www.vinnova.se/sok-finansiering/regler-for-finansiering/statligt-stod/>. Där hittar du även våra allmänna villkor för bidrag och en guide till villkoren om stödberättigande kostnader: <https://www.vinnova.se/sok-finansiering/regler-for-finansiering/allmanna-villkor/>

¹⁰ <https://www.vinnova.se/globalassets/dokument/tabell-stodnivaer-statligt-stod.pdf>

- Vinnova finansierar inte företag som befinner sig i ekonomiskt obestånd.

6 Formella krav

För att ansökan ska gå vidare till bedömning krävs att följande krav är uppfyllda vid utlysningens stängningsdatum:

- Bidragsmottagare är juridiska personer med svenskt organisationsnummer. Med svensk juridisk person likställs i detta avseende utländsk organisation som har filial eller driftställe i Sverige.¹¹
- Projektet är inte påbörjat innan ansökan lämnas in.
- Ansökan är skriven på svenska, undantagsvis på engelska.
- Ansökan innehåller alla obligatoriska bilagor (se avsnitt 9.1).
- Samtliga obligatoriska bilagor följer den struktur som finns i respektive mall.

Utöver ovan nämnda punkter gäller:

För **förstudier**:

- Maximalt stöd 500 000 kronor
- Beräknad projekttid sex till nio månader

För **fullskaliga** projekt:

- Maximal längd för projekten är fyra år
- Aktörskonstellationen består av minst två parter

När ansökningstiden har gått ut kan komplettering av ansökan endast ske på begäran från Vinnova.

7 Bedömning av inkomna ansökningar

7.1 Vad bedömer vi?

Projektförslaget ska ligga i linje med syfte och vision för FFI och delprogrammet **Trafiksäkerhet och automatiserade fordons** färdplan. Ansökningarna kommer att bedömas utifrån programrelevans, genomförbarhet, kvalitet, nyttiggörande samt jämställdhet, se nedan. Kriterierna gäller både för fullskaliga projekt och förstudier. För förstudierna så ställs dock något lägre krav på hur utförliga beskrivningarna bör vara.

Skalan 1-5 används för betygssättning: 1=Otillräckligt, 2=Svag, 3=Bra, 4=Mycket bra, 5=Utmärkt.

¹¹ Kostnaderna i projektet ska vara hänförliga till filialens eller driftställets verksamhet.

Programrelevans (viktas 30 procent)

Bedömning av hur väl projektförslaget kommer att bidra till programmets mål.

- Potential att bidra till ett eller flera av delprogrammets programområden:
 - Är det av projektet specificerade problemet/behovet relevantt att lösa för att något/några av de mål som anges i delprogrammets färdplan ska nås?
 - Finns det tydligt beskrivet vilket/vilka problem/behov som projektet vill lösa samt omfattningen av dem?
 - Förväntas projektet bidra till att problemet löses eller att behovet fylls?
 - Vilket eller vilka programområden som anges i färdplanen omfattas av projektförslaget?
- Potential att bidra till övergripande FFI-mål:
 - öka forsknings- och innovationskapaciteten i Sverige och därmed säkra fordonsindustriell konkurrenskraft
 - utveckla internationellt uppkopplade och konkurrenskraftiga forsknings- och innovationsmiljöer i Sverige
- Potential att främja samverkan:
 - mellan OEM, små och medelstora företag samt universitet, högskolor och institut
 - mellan olika typer av branscher
- Projektets innovationshöjd inom det aktuella tillämpningsområdet

Genomförbarhet (viktas 20 procent)

Bedömning av hur projektet har utformats för att nå dess resultatmål.

- Projektdeltagarnas förmåga att genomföra projektet och uppnå projektmålen med avseende på projektgruppens sammansättning och aktörernas kompetens och resurser.
- Rimlig projekttid och budget för de problem som ska lösas
- Adekvat projektplan med aktiviteter, arbetspaket, milstolpar, ansvarsfördelning, specifika projektmål samt planer för hur måluppfyllelsen ska mätas.

Kvalitet (viktas 20 procent)

Bedömning av den vetenskapliga höjden.

- Projektets idé i förhållande till en internationell nulägesbeskrivning (state of the art) av området som adresseras
- Metodens ändamålsenlighet (vetenskaplig höjd/tydliga hypoteser och provmetoder när så är relevant)

Nyttiggörande (viktas 20 procent)

Bedömning av hur resultaten kommer att spridas och tas om hand.

- Strategi för spridning av projektresultat
- Potential att nyttiggöra resultaten och bidra till:
 - ökad kunskap inom området (till akademi och utbildning)
 - att resultaten förs vidare till andra avancerade FoU-projekt
 - att resultaten används i utredningar/regelverk/
tillståndsärenden/ politiska beslut

Jämställdhet (viktas 10 procent)

Bedömning av projektets förmåga att bidra till ökad jämställdhet.

- Hur väl teamet är sammansatt med avseende på könsfördelning, samt fördelning av makt och inflytande mellan män och kvinnor
- Hur väl jämställdhetsaspekter integrerats i projektplanen
- Projektresultatens potential att bidra till ökad jämställdhet

7.2 Hur bedömer vi?

Ansökan bedöms i konkurrens med övriga inkomna ansökningar.

Kvalitetsgranskning av ansökan baseras på den elektroniska ansökan som skickats in till Vinnova.

Kvalitetsgranskningen av ansökningarna hanteras i det delprogram man sökt till. Beslutsprocessen och hantering av ansökningarna är densamma för samtliga delprogram och ser ut på följande sätt:

1. Ansökan lämnas in via Vinnovas Intressentportal.
2. De ansökningar som uppfyller de formella kraven kvalitetsgranskas av oberoende experter från relevanta områden och branscher gentemot angivna bedömningskriterier. Bedömnarna är förordnade av Vinnova och arbetar under sekretess och tystnadsplikt.
3. Vid behov av förtydligande kontaktas projektledaren för kompletterande och enklare frågor över Skype/telefonavstämning i samband med granskningsmötet.

4. De oberoende kvalitetsgranskarna tar fram ett sammanvägt omdöme och rekommendation om avslag eller bifall som sedan behandlas av programrådet i respektive delprogram inom FFI. Vid behov begärs skriftliga kompletteringar mellan kvalitetsgranskningssmötet och programrådsmötet.
5. Programrådet bedömer relevansen för ansökan utifrån ett strategiskt perspektiv i förhållande till aktuell färdplan och lämnar en rekommendation till ansvarig myndighet. Programrådets rekommendation grundas på det öppet tillgängliga uppgifterna i ansökan, ett skriftligt omdöme från kvalitetsgranskningssgruppen och eventuella kompletteringar samt kommentarer från FFI:s kansli.
6. Vid oenighet hänskjuts frågan till FFI:s styrelse för beslut.
7. Beslut om att bevilja eller avslå projektansökan fattas av verkställande myndighet – Vinnova. Trafikverkets besluts verkställs av Vinnova.

8 Beslut och villkor

8.1 Om våra beslut

Hur mycket varje part i projektet beviljas i bidrag framgår av beslutet. Bidrag beviljas med stöd av förordning (2015:208) om statligt stöd till forskning och utveckling samt innovation och art. 25 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 ("GBER") samt icke statsstöd till högskolor, universitet och institut.

Stödgrunden framgår av beslutet och styr även vilka kostnader som är stödberättigande.

Vårt beslut om att bevilja eller avslå en ansökan kan inte överklagas.

8.2 Villkor för beviljade ansökningar

För beviljade ansökningar gäller Vinnovas allmänna villkor för bidrag.¹² Villkoren innehåller bland annat regler om projektavtal, förutsättningar för utbetalning, uppföljning, rapportering och nyttiggörande av resultat.

I denna utlysning gäller även följande särskilda villkor:

1. Rapportering och uppföljning

¹² Aktuella villkor hittar du på vår webbplats, tillsammans med hjälp för att förstå och uppfylla villkoren: <https://www.vinnova.se/sok-finansiering/regler-for-finansiering/allmanna-villkor/>

1.1. Rapportering och uppföljning ska ske i enlighet med beslut, mallar och särskilda anvisningar som finns på FFI:s hemsida <https://www.vinnova.se/ffi>.

1.2. Projektet ska vara representerat vid de seminarier eller programkonferenser som Vinnova och FFI kommer att anordna och kalla till under projekttiden. Kostnader för medverkan vid sådant seminarium/programkonferens är stödberättigande. Efter förfrågan ska koordinatören för projektet förse Vinnova och FFI med bild- och textmaterial för projektkataloger, årsredovisningar och dylikt.

2. Stödberättigande kostnader

Istället för § 6.1 femte och åttonde stycket i Vinnovas allmänna villkor gäller att stödberättigande personalkostnad hos Projektpart som inte är universitet eller högskola får beräknas till **högst** 950 kr per timme, inklusive indirekta kostnader på maximalt 30 procent. Ytterligare påslag för indirekta kostnader får således inte göras. Forskningsinstitut som har särskilt avtal med Vinnova får, när de deltar i sin icke-ekonomiska verksamhet, beräkna personalkostnader och göra påslag för indirekta kostnader enligt den fullkostnadsprincip som de tillämpar och som godkänts av Vinnova. Takbelopp avseende personalkostnader gäller således inte.

3. Angivande av att projektet finansierats av FFI-programmet.

Följande ersätter § 7.3 i Vinnovas allmänna villkor för bidrag: Vid information om projektet och vid varje offentliggörande av projektresultat ska det anges att arbetet utförts med stöd från programmet Fordonsstrategisk Forskning och Innovation, FFI.

Kompletterande särskilda villkor kan beslutas för enskilda projekt.

I enlighet med de allmänna villkoren krävs att ett projektavtal upprättas. Detta gäller fullskaliga projekt. Avtalet ska vara signerat av samtliga parter senast 6 månader från projektstart och datum då sista projektpart signerade avtalet ska bekräftas i samband med första lägesrapport.

För förstudier krävs inte att ett projektavtal upprättas.

Vinnova har inga mallar för projektavtal och rekommenderar att ni i ett tidigt skede kontaktar någon av avtalsparterna i FFI för att se om de mallar som använts tidigare inom ramen för FFI kan vara relevanta för er. På [Fordonskomponentgruppens hemsida](#) för FFI hittar ni mer information och kontaktperson för eventuella frågor gällande avtal.

Läs mer om varför Vinnova kräver att ett projektavtal upprättas i [Avtalsguide -en hjälp i avtalsskrivandet](#).

Om projektet inte följer våra villkor kan projektet bli återbetalningsskyldigt. Det gäller också om projektet beviljats bidrag felaktigt eller med för högt belopp.

9 Så här ansöker ni

För att söka bidrag fyller ni i ett webbaserat formulär i Vinnovas [Intressentportal](#), som nås via Vinnovas hemsida. Där laddar ni även upp följande bilagor:

- Projektbeskrivning enligt mall (förstudie alternativt fullskaligt projekt)
- CV-bilaga som innehåller relevanta CV för projektledare och samtliga nyckelpersoner (enligt mall)
- Budgetblankett (enligt mall)

Mallar till samtliga bilagor hämtas från utlysningens webbsida¹³.

För projektbeskrivningen gäller:

- För **förstudier** maximalt 5 sidor med 11 punkters teckenstorlek (exklusive försättsblad, sammanfattning, innehållsförteckning)
- För **fullskaliga projekt** maximalt 15 sidor i 11 punkters teckenstorlek (exklusive försättsblad, sammanfattning och innehållsförteckning).

Endast efterfrågade sidor och bilagor kommer att bedömas. Hänvisning till webbsidor, tidigare projektbeskrivningar eller slutrapporter kommer ej att beaktas.

Den projektbudget som redovisas i Intressentportalen ska endast omfatta stödberättigande kostnader. Projektkostnader som inte är stödberättigande bör dock framgå av projektbeskrivningen då de kan ha betydelse för bedömningen.

Tänk på att det kan ta tid att fylla i, ladda upp och skicka ansökan. Påbörja därför arbetet med att fylla i ansökan i god tid. Observera att det är möjligt att spara ändringar och tillägg ända fram till dess att ansökan är skickad. Då det kan råda hög belastning på systemet vid sista ansökningsdatum är det en fördel att påbörja och skicka in ansökan i god tid innan dess.

¹³ <https://www.vinnova.se/m/fordonsstrategisk-forskning-och-innovation/ansokan/>

Observera att ansökningarna ska vara inne senast kl. 14.00 den sista ansökningsdagen. När ansökningstiden har gått ut kan komplettering av ansökan endast ske på begäran från oss.

10 Vem kan läsa ansökan?

Ansökningar som lämnas in till oss blir allmänna handlingar men vi lämnar inte ut uppgifter om en enskild affärs- eller driftsförhållande, uppfinningar och forskningsresultat om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgifterna röjs.