

Strategier för svenskt forskningsutbyte på EU-nivå

Område: Fordon



dnr 2006-03659

Förord

Regeringen gav under våren 2006 VINNOVA i uppdrag att utarbeta strategier för svenskt forsknings- och utvecklingssamarbete inom EU. Målsättningen med arbetet är enligt uppdraget att svenska aktörer skall kunna öka sitt utbyte av de insatser för forskning och utveckling som görs på EU-nivå.

I uppdraget ingår att närmare föreslå hur sådana strategier bör utformas för de sex områden som ingår i branschsamtalet, det vill säga Flyg & Rymd, Fordon, Läkemedel- bioteknik och medicinteknik, Metallurgi, Skog & Trä samt IT- och telekom. I uppdraget ingår även att identifiera behovet av strategier inom andra områden.

Avrapporteringen av uppdraget, som härmed överlämnas, är upplagd så att var och en av de sex branschriktade strategierna redovisas i bilagor till huvudrapporten. Det innebär att dessa är fristående redovisningar av de förutsättningar som råder inom respektive område liksom av förslag till åtgärder för förbättrat utbyte av samarbetet med EU. Förutsättningar och möjligheter skiljer sig en hel del mellan branscherna, även om förslagen till viss del är sammanfallande.

I huvudrapporten gör VINNOVA ett försök att titta även utanför ramprogrammets FoU, eftersom forskning och utveckling för tillväxt i enlighet med Lissabonstrategin är en viktig del i alltfler av europeiska program och initiativ. Huvudrapporten innehåller (kap 10) en genomgång av vilka möjligheter som finns att påverka EU-kommissionens planering. Rapporten innehåller dels förslag som syftar till att öka förutsättningarna för att från svensk sida påverka planering i tidiga skeden (kap 4), dels förslag som syftar till att underlätta svenskt deltagande i pågående program (kap 5).

Flera av de förslag till stöd för ökat utbyte som finns i branschstrategierna har fångats upp i huvudrapporten, medan det som är specifikt för ett visst område enbart finns i respektive strategi.

Flertalet förslag berör olika aktörer som förväntas fånga upp dem och göra dem till sina genom att i högre grad fokusera på EU-arbetet finansiellt och personellt.

I huvudrapporten görs en grov uppskattning av de resurser och ökade kostnader i statsbudgeten som krävs för att genomföra strategiernas förslag och underlätta svenskt deltagande i EU:s forskningsprogram.

Sagt vid intervjuerna

”Det hade stärkt Sveriges position i EU, i Bryssel, om fler fordonstillverkare hade varit aktiva”,
högre chef i fordonsindustrin

”6-12 månader för att planera, skriva, rigga och få fram beslut är en för stor tröskel”, *sagt av några leverantörer och fordonstillverkare*

”Det är inte pengarna som driver. Tvärtom är det ekonomisk förlust, eftersom medfinansiering saknas för 100 % -ig kostnadstäckning. Men det är världens chans för unga forskare att bygga upp ett kontaktnät”, *professor från Chalmers*

Och vid Industrikommitténs träff i Stockholm den 15 november uttalade Maud Olofsson att Sverige borde ”ta för sig mer” av EU:s ramprogram och att branschprogrammen var en bra sak, som kunde göras bättre

Visionen är att fordonsforskningen inom EU-programmen bidrar tydligt till att uppfylla visionen för fordonsindustrin uppsatt i ”Fordonsindustrin – en del av innovativa Sverige”; *Svensk fordonsindustri ska vara den mest konkurrenskraftiga, dynamiska och kunskapsbaserade fordonsindustrin i världen, med ett högt förädlingsvärde för att skapa tillväxt i Sverige. Det innebär att:*

- Det svenska systemet för informationsrådgivning, finansiering och genomförande av fordonsforskning tillgodoser behoven med ett maximalt utbyte av ändamålsenliga resurser från EU.
- Nationellt koordinerad behovsanalys och EU-påverkan ger genomslag för våra nationella prioriteringar i EU:s satsningar, vilket i sin tur leder till att utbytet av EU-medverkan ökar efterhand.
- Svenska forsknings- och innovationsmiljöer relevanta för fordonsindustrin stärker sin internationella position och blir en allt mer strategisk resurs för fordonsindustrin globalt

En arbetsgrupp har lett arbetet. I den har ingått Juha Alatalo, sammankallande, Hans Ingvarsson, Peter Kasche, Lars-Erik Larsson, Siv Leth, Per Lövsund, Lena Nilsson, Ove Pettersson, Joakim Tiséus, Karin Svensson, Claes Unge och JC Persson.

Arbetsättet har varit intervjuer med 34 personer. Det har förekommit kortare samtal med ytterligare personer, men dessa är inte förtecknade i bilagan. Avstämning med Arbetsgruppen har skett regelbundet, och till några intervjuade har det blivit återbesök, eftersom studien levte och förändrats under arbetets gång ... Möten har även skett i grupperingar med BIL Sweden.

Rapporter har studerats och en workshop har hållits tillsammans med teknikföretagen och IVA i syfte att nå bred förankring i analys och förslag.

0. SAMMANFATTNING av Strategi för svenskt deltagande i EU programmen inom området vägfordon

Visionen är att fordonsforskningen inom EU-programmen bidrar tydligt till att uppfylla visionen för fordonsindustrin uppsatt i ”Fordonsindustrin – en del av innovativa Sverige”; *Svensk fordonsindustri ska vara den mest konkurrenskraftiga, dynamiska och kunskapsbaserade fordonsindustrin i världen, med ett högt förädlingsvärde för att skapa tillväxt i Sverige.* Det innebär att:

- Det svenska systemet för informationsrådgivning, finansiering och genomförande av fordonsforskning tillgodoser behoven med ett maximalt utbyte av ändamålsenliga resurser från EU.
- Nationellt koordinerad behovsanalys och EU-påverkan ger genomslag för våra nationella prioriteringar i EU:s satsningar, vilket i sin tur leder till att utbytet av EU-medverkan ökar efterhand.
- Svenska forsknings- och innovationsmiljöer relevanta för fordonsindustrin stärker sin internationella position och blir en allt mer strategisk resurs för fordonsindustrin globalt

Mål för strategin är att ett ökat utbyte av EU-medverkan nås genom:

- att mer medvetet påverka de strukturer såväl formella som informella som har inflytande över EUs forskningsprogram och årliga call samt överbrygga informationsgap och säkerställa former för samverkan mellan nationella aktörer
- att utveckla en systematik informationsrådgivning och skapa arenor för erfarenhetsutbyten
- att förstärka det finansiella stödet i framför allt initierings- och planeringsfaserna
- att i ökad omfattning relatera nationella program och sk branschprogram till EUs forskningsprogram samt en ökad prioritering av medfinansiering till EU-projekt

Effektmål för strategin, dvs mätbara mål

- En fördubbling av årligen erhållna medel från EU till svenska fordonsforskningsaktörer under ramprogrammets livslängd
- Ökad andel erhållna strategiskt viktiga projekt samt svenska koordinatörer
- Fler deltagande organisationer både från industriellt och akademiskt håll.

En grundförutsättning för att uppnå detta är att svensk fordonsrelevant forskning och utbildning håller världsklass. För att upprätthålla en stark internationell position är det centralt att strategiska forskningsmiljöer tillsammans med svensk fordonsindustri ökar sitt engagemang i EU: s forskningssamverkan samt i allt högre grad åtar sig rollen som koordinatör. Nationella forskningsprogram ska systematiskt relateras till EU-programmen.

Branschen har identifierat fyra strategiska teknologiområden

1. **Förhindrandet av olyckor och skador**
2. **Energieffektivitet och bränslen.**
3. **Informationssystem och telematik**
4. **Tillverkningsteknik**

I analysen har ett antal problem, svårigheter och förslag till åtgärder identifierats. För att kunna nå framgångar på sikt är starka svenska forskningsmiljöer en helt avgörande ”grundbult”. Det är nödvändigt att ge ett fortsatt stöd och fokusera stödet till de strategiska miljöer som finns inom landet. Åtgärderna kräver konsekvent tillämpning i det **nya ramprogrammet, strukturfonderna och även EUREKA** för att Sverige ska kunna öka sin påverkan och medverka i de olika programmen. Stödet måste kanaliseras till alla faser i arbetet, vilket beskrivs nedan

Identifierade problem	Förslag till åtgärder
<p>Svag lobbying och påverkan i Bryssel samt oprecis information i tidiga skeden.</p> <p>Det är dålig korskoppling mellan svenskar som är aktiva i EU: s strukturer. För att kunna bli framgångsrika är det av stor vikt att svenska aktörer kan hålla sig ajour med vad som planeras i tidiga skeden i Kommissionen och i tongivande nätverk som t.ex. EUCAR, CLEPA och EARPA. Många projekt initieras och planeras inom dessa nätverk långt innan utlysningarna kommer och inflytande utövas i ett tidigt skede. Ett ökat deltagande i tidiga skeden möjliggör också att fler svenska aktörer informeras och bjuds in till projektens initieringsfas.</p>	<p>En mer effektiv ”lobbyorganisation” på fordonsområdet genom</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Inrättande av ”Nationellt forum”, av policykaraktär, som kopplar mellan PFF, VINNOVA:s EU-grupp för Transport och Teknikplattformar som ERTRAC och Bio Fuels. 2. En eventuell så kallad branschkoordinator, som har fordonsbakgrund, och EU-frågor som huvudansvar, placeras för närvarande mest naturligt inom PFF-organisationen. 3. Sverige ska i ökad omfattning stödja och utse nationella experter till EU-kommissionen 4. Information i de tidiga skedena från VINNOVA´s Europaprogram till svenska aktörer. Kopplingar till kommittéer, National Contact Points och Advisory Groups samt övriga organisationer som t.ex. EUCAR, CLEPA, EARPA och ECTRI
<p>Bristande kunskap och kompetensförsörjning om EU-programmen, inkl. EUREKA</p> <p>Ett flertal aktörer har påtalat bristen på kunskap och kompetens om EU program inom den egna organisationen.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 5. VINNOVA tar initiativ till riktade och även uppsökande utbildningsinsatser till relevanta aktörer. 6. Informationen om finansieringssätten och dess villkor ska förbättras 7. Kraftigt utökat stöd till svenska utvärderare av ansökningar till EU-program
<p>Medverkan i planeringsfasen för EU</p>	<ol style="list-style-type: none"> 8. Kraftfullt ökat stöd för aktiviteter i

<p>projekt Den första fasen med initiativ och planering har lyfts fram som en avgörande fas där det behövs fler och bättre insatser än tidigare.</p>	<p>planeringsfasen (initiering, planering, skapande av konsortier och skrivning), så att fordonsföretagen, underleverantörer och forskningsmiljöer kan söka medel för de kritiska första 6-12 månaderna fram till inlämnandet av ansökan. Stöd ges idag från t.ex. VINNOVA och STEM, men bör alltså utökas och även innefatta projekt utan koordinatorsskap.</p>
<p>Svag koppling mellan nationella program och EU-program. I genomförandefasen finns det en svag koppling mellan nationella program och EU-program vilket orsakar problem med medfinansiering av EU projekt. Merkostnaden för koordinatörer täcks inte</p>	<p>9. De nationella programmen med relevans för fordonsindustrin samt de sk branschprogrammen ska alltid ha en EU/internationell dimension, och utgöra naturlig och prioriterad medfinansiering till EU-programmen.</p>
<p>Uppföljningen av de svenska insatserna i EU-sammanhang är svag. Systematisk informationsgivning och erfarenhetsutbyte saknas</p>	<p>10. VINNOVA tar initiativ till ett nytt arbets sätt med uppföljningsmöten för alla aktörer inom fordonsområdet en gång om året.</p>

1 BAKGRUND

1.1 Branschens struktur i Sverige

Fyra tillverkare av vägfordon finns i landet, varav två personbilstillverkare (Saab och Volvo Cars) och två tillverkare av tunga fordon (AB Volvo och Scania). Personbilstillverkarna ingår numera i mycket stora (och ibland olönsamma) utländska koncerner. AB Volvo är enda företag, som har ett "Corporate Research". Därutöver finns det några hundra underleverantörer, varav några större som t ex Autoliv, Finnveden, Haldex och Gestamp Hardtech. Av dessa är redan Autoliv och Gestamp stora internationella resp. europeiska koncerner.

Sverige har i förhållande till landets storlek och befolkning en omfattande fordonsindustri. För de tunga fordonen har Scania och Volvo en dominerade roll i Europa med mer än 30 % av marknaden, om man inkluderar Volvos ägarskap av Renault Trucks är andelen drygt 40 %. En tidigare intervjuad uttryckte åsikten "att de svenska lastbilsföretagen därmed ska kunna sätta standarden i världen".

Volvo Cars och SAAB är utsatta för att det är Ford resp. GM/Opel som bestämmer och koordinerar. Inom Ford och GM finns också resp. koncerns organisationer för "Corporate Research" utanför Sverige huvudsakligen. Det finns även en utveckling, i full gång redan i personbilsbranschen, att tekniken upphandlas färdig. Det skulle tala för att även leverantörsföretag, institut och liknande har ett större potentiellt verksamhetsutrymme än tidigare, och därmed ökande behov av EU-forskningen.

De fyra stora fordonstillverkarna satsar årligen mellan 14 miljarder kr (SCB 2002) och 18 miljarder kr (fordonsföretagen intervjuade 2003) på FoU. Det är 3-4 procent av nettoomsättningen. Av totala satsningen på FoU, anses cirka 5 % vara forskning, det vill säga 700-900 MSEK. Den stora majoriteten resurser avser alltså produktutveckling och relaterade typverktyg, kopplade till produkter som börjar säljas inom 4-5 år.

Bilindustrin organiseras nationellt genom BIL Sweden, vilken intressant nog omfattar alla svenska tillverkare och generalagenter som importerar fordon till Sverige. Fordonskomponentgruppen, FKG, heter branschorganisationen för underleverantörerna. Bil Sweden har ett forskningsråd där de fyra biltillverkarna i landet plus FKG medverkar. I Europa heter organisationen för biltillverkarna ACEA och tillhörande forskningsorgan EUCAR. För underleverantörerna heter den europeiska modern CLEPA. Både i EUCAR och i CLEPA är det relativt gott om svenskar, men det är ingen garanti för att de agerar svenskt, eftersom de har ett bredare europeiskt mandat.

1.2 Globala trender med inverkan på fordonsindustrin

Globaliseringen inom fordonsbranschen har pågått mycket länge. Konkurrensen och internationaliseringen har accelererat kraftigt och fortsätter så. Gryende fordonsnationer som Indien, Kina, Sydamerika och Sydkorea kommer att pressa befintliga tillverkare till det yttersta, även om till exempel den totala årsförsäljningen av lätta fordon förväntas öka från drygt 50 miljoner till 70 miljoner fordon på 25 år.

Kina och Indien producerar dessutom årligen 500 000 högskole- och civilingenjörer. För USA är motsvarande siffra, inklusive naturvetenskapare, 130 000 om året. Sverige producerade 2005 exakt 7 014 civilingenjörer och Masters of Science.

Lönsamhet i branschen är ofta kombinerad med starka varumärken, innovationer, kundstyrning, variantutbud och effektivitet i produktutveckling, tillverkning och logistik. Det blir alltmer viktigt att utnyttja de till Europa koncentrerade kompetensmassorna på ett mer samordnat och långsiktigt sätt. Bilföretagen vill dock i stor omfattning själva sköta ”att göra rätt saker” men ”att göra saker rätt” odlas bäst i en uppväxling till den europeiska arenan i många fall. Samtidigt kan regeringar, myndigheter och EU: s organ vilja styra utvecklingen åt visst håll i sin forskningsfinansiering. Denna analys täcker kopplingar till ramprogram, strukturprogram samt standardisering och liknande i Europa.

Det gäller att dels stärka de små och medelstora företagens kompetens och utvecklingsförmåga såväl affärsmässigt som teknologiskt samt inte glömma bort de stora och etablerade företagens betydelse för den ekonomiska tillväxten, även om jobben väsentligen inte kommer att öka där. Utan de stora företagens drivkraft och beställningar, stagnerar branschen snabbt. Europa borde bli ledande i stället för att som nu följa Japan på

- Att äga och utveckla fordonsföretag
- Att nå rätt kvalitet och funktionalitet för kund
- Att ständigt öka effektiviteten

2 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR FORDONSBRANSCHENS DELTAGANDE I EU PROGRAMMEN

2.1 Inflytande och påverkansstruktur

Sverige, i form av företag, myndigheter, regering, högskolor och institut etc., finns representerade i en mängd olika kommittéer, grupper och organisationer som alla på olika sätt har inflytande över de beslut som fattas inom EU. Denna form av lobby arbete är ett av de viktigaste sätten att informellt påverka utformningen av EU: s forskningsprogram och årliga call. Möjligheten till påverkan är stor och flera länder har under lång tid kraftfullt prioriterat detta arbete. Utifrån ett svenskt perspektiv finns det anledning att ytterligare förstärka detta arbete. Under intervjuerna har det framkommit att det finns både brister och insikter om hur detta arbete ska genomföras. Nedan ges några exempel på centrala forum för påverkan:

- **Tekniska plattformar:** Det finns flera sådana, och en av de viktigaste är ERTRAC (European Road Transport Research Advisory Council). ERTRAC består av ”high level” representanter från vägtransportsektorn. Inom ERTRAC har man utformat en strategisk forskningsagenda som fått stort genomslag inom sjunde ramprogrammet. Sverige representeras av Vägverket, AB Volvo och KTH.
- **Transport Advisory group (TAG):** Har till uppgift att direkt stödja kommissionen i deras arbete. Gruppen är tillsatt med personer som fått personliga mandat av kommissionen. I denna grupp återfinns två svenska representanter.
- **Programkommittén för Transport (PK Transport):** Har dels till uppgift att lämna sin uppfattning om de årliga arbetsprogrammen (callen), dels lämna sin uppfattning om finansieringsstöd för utvärderade projekt. Sverige representeras av VINNOVA och Näringsdepartementet
- **Svenska Ambassaden till EU** har av traditionella skäl mest politiska uppgifter med bäring på Europa. Det vore dock intressant, att komplettera ambassadens aktiviteter med en industriell agenda, särskilt inom fordonsområdet.●
- **Non-Governmental-Organisations**, som är relevanta för fordonsindustrin är EUCAR för de europeiska bilföretagen, CLEPA för leverantörer som nationella kollektiv och som enskilda bolag samt EARPA, som organiserar institut och högskolor i Europa. I samband med dessa organisationer finns en ”obalans” i det att från svensk sida hittills endast AB Volvo är medlem i EUCAR. Fordonskomponentgruppen är medlem i CLEPA, men det bedrivs inga EU-projekt med svenskt deltagande via CLEPA ännu. Nämnda organisationer har som sagt ett brett europeiskt uppdrag, men svenska individer i organisationerna skulle behöva knytas till de svenska nätverk, som borde skapas i enlighet med förslagen i EU-strategin på fordonssidan.
- **Institutsamverkan:** VTI är aktiv medlem i flera organisatoriska samarbeten och nätverk för forskningsinstitut i Europa. De viktigaste av dessa är ECTRI med samverkan mellan institut inom forskningsområdet landtransporter, FEHRL med fokus på vägforskning och FERSI inom trafiksäkerhetsområdet. Nätverken är viktiga för ökat samarbete kring forskningsresurser och forskarutbyte samt initiering av nya projekt, inte minst EU-projekt. Många av de EU-projekt som institutet deltar i har initierats via dessa samsamarbetsorganisationer. Det två största nätverken omfattar tillsammans totalt inemot 3 000 kvalificerade forskare från mer än 30 länder. SP har nyligen gått in som medlem i ovan nämnda EARPA, European Automotive Research Partners.

2.2 För branschen viktiga initiativ inom EU

Många företag inom fordonsindustrin anser, rätt eller fel, att EU-aktiviteter är byråkratiska, ansökan tar lång tid att framställa och det tar tid att få till stånd beslut. Medfinansiering saknas oftast, ibland på grund av låg kreativitet och okunskap om vad som faktiskt finns att tillgå redan. Naturligtvis finns det även ett inslag av kortsiktighet med i sådana bedömningar. EU-aktiviteterna har bara prioriterats av AB Volvo om vi ser till industriaktiviteterna. AB Volvo är också enda företag i branschen, som har ett "Corporate Research" i landet, dvs. en koncerngemensam forskningsenhet.

AB Volvo beskriver nyttan som att man hämtar teknologi, håller kontroll på var konkurrenter och forskningsspetsen befinner sig samt att det byggs upp viktiga nätverk. Andra framgångsrika utförare som VTI och Vägverket nämner direkt forskningsnytta, nätverken och stora möjligheter att påverka standardisering och trafiklagstiftning i Bryssel som styrkan med EU-aktiviteterna.

Ett sätt att analysera verkligheten i 6: e ramprogrammet är att bortse från genomsnittssiffror, där Sverige ligger hyfsat framme. I själva verket är det på fordonsområdet AB Volvo, tätt följt av Chalmers, som varit framgångsrika, i form av deltagande i vardera cirka 10 mycket stora projekt. I sex fall är arbetet kombinerat med den krävande koordinatorrollen. Vägverket och VTI är också mycket aktiva och tillsammans med några fordonsföretag och leverantörer deltar svenska aktörer tillsammans i ytterligare ett 10-tal EU-projekt för närvarande. Aktiviteterna motsvarar för Volvo cirka 35 mkr per år och för övriga aktörer drygt 10 mkr per år inom vägfordonsområdet.

Inför perioden 2007-2013 är självklart det 7: e ramprogrammet och de omstrukturerade strukturfonderna (till att inkludera tillväxt) de mest viktiga nyheterna. Fordonsbranschen och de två andra Triple helix aktörerna har stor matchning mellan sina strategiskt prioriterade teknologiområden och ramprogrammets tematiska områden för Information and Communication Technologies (ICT), Nanosciences, Nanotechnologies, Materials and new Production Technologies (NMP), Energy and Transport.

Ett systematiskt samarbete med de 8 regionala organen som hanterar de nya Strukturfonderna betraktas också som en stor möjlighet för branschen framöver, eftersom den utgör en mycket stor sysselsättningsfaktor inte minst för de leverantörer och företag, som ingår i förädlingskedjan. De mindre företagen skulle knappast överleva eller utvecklas utan motorerna, de stora bilföretagen. Dessutom är fordonsbranschen drivande för datorstöd i utveckling och produktion. Strukturfonderna bör vara en möjlig framgångsväg för vissa förstudier och investeringar i infrastruktur och experimentell utrustning.

Särskilt initiativ som SAFER, Test Site Sweden och en expanderande test- och provningsverksamhet i vinterklimat i Norrland borde ligga nära de nya och förändrade Strukturfondernas syften. Det finns totalt för riket 7 500 mkr under perioden 2007-2013 för tillväxtsatsningar, vilket finns fördelat på 8 regionala aktörer. Historiskt har medel från Strukturfonder i ganska liten utsträckning styrts till specifika fordonsaktiviteter. Men visst stöd har utgått för förstudier för provbanor och infrastruktur som telekom. Tillgänglig statistik är inte branschindelad.

En intervjuad industrirepresentant med erfarenhet på området sade att Sverige hade stärkts om även SAAB, Scania och Volvo Cars hade deltagit mera på EU-nivå. Och eftersom ett företag och en högskola satsat och lyckats, borde det vara möjligt att de tre andra fordonsföretagen, någon ytterligare högskola och 5-10 leverantörer skulle orka med lika mycket aktiviteter som utförs idag. Det skulle dessutom öka Sveriges möjligheter att påverka utformningen av ramprogram, mekanismer och standardisering.

Det utökade deltagandet och engagemanget från svensk sida skulle ytterligare förbättra konkurrenskraften i industrin och utvecklingen av starka forskningsmiljöer. Utbytet av EU: s ramprogram för fordon kan med den utökade aktivitetsbasen och flera aktörer inom ramprogramperioden successivt fördubblas, dvs. öka från 45 mkr till 90 à 100 mkr per år. Dessutom finns strukturfonder, som kan stödja förundersökningar och investeringar i infrastruktur och experimentella resurser, med en potential på några 10-tals mkr per år av en total svensk pott på cirka 1 000 mkr för perioden.

Den föreslagna ambitionsökningen blir verklighet med nya arbetssätt, mekanismer och ökad finansieringsnivå. Det är framför allt den tidiga ”förfasen” med påverkan på framtida program och den ovissa planeringsfasen med ekonomiska risker, som hindrar deltagandet. Incitamenten för att ta på sig koordinatörrollen är svaga dessutom.

Det borde undersökas bättre hur andra initiativ som ”Capacities” och ”Competitiveness and Innovation” kan användas för att stärka svensk konkurrenskraft. Tiden har inte medgivit analys av detta.

Fordonsbranschen inkl. leverantörerna har inte utnyttjat befintliga program som EUREKA och SMINT eller Planeringsbidrag för EU-program särskilt mycket. EUREKA är ett samarbetsnätverk med 37 medlemsländer, och finansieringen är svensk. EUREKA har skapats för att främja samarbete mellan (minst två) företag och forskare i Europa i marknadsnära forskning och teknisk utveckling. Det är mikroelektronik, IT och mjukvara, som dominerar ansökningar och beslut. För närvarande deltar dock cirka 10 mindre svenska fordonsföretag i 7 individuella projekt och två s.k. paraplyer. Bidraget i EUREKA ”på svenska sidan” är 500-5 000 tkr per projekt och år, och totalt finns 40 mkr om året att besluta om. Mindre företag kan få upp till 50 % finansiering och större upp till 30 %, vilket inneburit en styrning till SMF.

EU: s nya paragraf 169, i huvudsak inriktat till SMF, är en ansats att kombinera EU-programmen med det bästa från EUREKA, och här kommer utlysningar under våren 2007.

SMINT står för förstudiemedel till små och medelstora företag för internationellt tekniksamarbete. Beslutsprocessen är okomplicerad, och upp till 150 tkr per planering kan beviljas av totalt årligen 3 000 tkr. De s.k. Planeringsbidragen med en totalvolym på 3 000 tkr per år hos VINNOVA har varit okända i fordonsbranschen, men är en definitiv möjlighet att utnyttja. I detta skede av strategiarbetet är det okänt om motsvarande Planeringsbidrag finns hos till exempel Energimyndigheten och Vägverket. Här finns ett utrymme att förbättra för Sverige, eftersom det är startfasen, dvs. planeringsfasen, som är den stora tröskeln att ta sig över när det gäller EU: s ramprogram.

2.3 För branschen relevanta nationella forskningsprogram

Myndigheter som finansierar fordonsforskning sorterar under tre departement; Näring, Utbildning samt Miljö och samhällsbyggnad. Dessutom finns forskningsprogram, där regeringen kommer överens direkt om de större satsningarna med industrin.

Teknologiområdena, som lyfts fram i avsnitt 4, har logisk hemvist i nedan beskrivna nationella program, och har föreslagits som lämpliga att ”växla upp” till EU-programmen. Det är naturligt att nationella program hänger ihop med de europeiska och internationella programmen. Det är viktigt att det finns en svensk beredning, som ligger före Bryssel i alla faser, från planering av nya ramprogram, planeringen av resp. projekt och till projekt genomförandet och utvärderingen. Förslagen i rapporten kompletterar de aktiviteter, som redan pågår i landet från flera aktörers sida.

Energimyndigheten finansierar Energisystem för vägfordon med cirka 20 mkr per år plus fyra kompetenscentrum inom förbränningsmotorområdet och ett planerat centrum inom hybridområdet med en sammanlagd budget på cirka 40 mkr per år för dessa fem centra. Därutöver finansierar Energimyndigheten flera forsknings- och demonstrationsprojekt inom området.

Stiftelsen **Mistra** har ett program för forskning i bränsleceller om cirka 10 mkr per år.

VINNOVA har ett program Innovativa fordon, farkoster och system med cirka 30 mkr per år, varav cirka 10 mkr är fordonsforskning. Två kompetenscentra med fordonsforskning har just startat med vardera 7 mkr per år. Ett centrum av karaktären think-tank för fordonsindustriell utveckling diskuteras med Chalmers. Vidare sköter VINNOVA två ”Trollhätteprogram”;

V-ICT programmet omfattar 22 mkr per år till fordons-IT, telematik och fordons elektronik

MERA, programmet inom produktionsteknik omfattar 70 mkr per år.

Vägverket har efterhand kommit att förlägga all sin fordonsindustrirelaterade forskning till PFF-programmen, som presenteras nedan. Även Vägverket prioriterar demonstrationsprojekt.

Andra involverade myndigheter är exempelvis Naturvårdsverket, ISA och Räddningsverket.

Programrådet för fordonsforskning, PFF, är ett mycket välutvecklat samverkansavtal mellan VINNOVA, Vägverket, Energimyndigheten samt Naturvårdsverket och de fyra fordonstillverkarna samt Fordonskomponentgruppen. Sekretariatet för PFF finns på VINNOVA. Fyra program finns inom PFF:

Fordonstekniskt forskningsprogram, ffp, omfattar 50 mkr per år till säkerhet, miljö och kostnad/kvalitet och produktutvecklingsmetoder.

Samverkansprogrammet Gröna bilen har just avtalats i en fas två och handlar om energi och miljö. I fas ett var statens bidrag cirka 83 mkr per år.

Emissionsforskningsprogrammet EMFO avser emissioner av alla slag och omsluter numera cirka 15 statliga mkr per år.

Intelligent Vehicle Safety Systems, IVSS, omfattar cirka 50 mkr per år från staten.

Till siffrorna ovan ska läggas en industriell medfinansiering på normalt lika nivå med staten, undantag finns dock. Samtliga program tar slut 2008 och en utredningsman har tillsatts (nuvarande ordföranden i PFF Lennart Lübeck) för att skissa på fortsättningen. De totala offentliga medlen till fordonsforskning utgör sammantaget cirka 406 mkr per år. Därav kanaliseras cirka 322 mkr genom PFF eller liknande avtalskonstruktioner (V-ICT och MERA), dvs. cirka 80 procent. Detta är en strategiskt viktig satsning ur kvalitativ och kvantitativ aspekt, och kan jämföras med de 700-900 mkr, som de fyra fordonsföretagen bedöms satsa sammanlagt på FoU. Tillskottet på, som nu, 45 mkr från EU-program är betydelsefullt. Och fördubbling av det beloppet blir ännu bättre.

2.4 Svenska aktörer på högskolan och i institut mm

Internationellt starka forsknings- och innovationsmiljöer är ett av de viktigaste konkurrensmedlen. För ett litet land som Sverige finns det ett behov att fokusera satsningar på ett rimligt fåtal starka forskningsmiljöer. Svenska forskningsfinansiärer har markerat detta genom satsningar på centrumbildningar. De prioriterade forskningsmiljöerna i högskolan som PFF-utredarna i första hand förde fram 2004 finns på Chalmers och KTH. Detta motiveras av att de två högskolorna dels är den absolut största basen för rekrytering av unga ingenjörer och forskare till fordonsföretagen och dels är ensamma om att ha en stor beredskap och organisation med storinstitutioner eller centrumbildningar med samlade resurser på minst ett tiotal seniorforskare och minst lika många doktorander.

Starka miljöer levererar också resultat, som uppskattas av fordonsbranschen. De utgör en nationell plattform för att Sverige så långt det är möjligt, ska ha och utveckla en internationellt ledande position inom trafik- och fordonssäkerhet, energi och miljö, el/telematik och produktionsteknik. Gemensamt för samtliga valda forskningsutförare i högskolesfären är, att de har nära relationer till internationell spetsforskning. Detta är krav och kriterier, som program inom fordonsforskningen bör ställa, när Sverige går in i globala forskningssamarbeten. I en geografisk förlängning är det ju inte bara EU-forskningen som är viktig, utan det är av stor betydelse att den utvecklas vidare mot t ex Asien och Nordamerika.

Den effektstudie, som görs inom trafiksäkerhetsområdet för närvarande, uttalar EU-representanter från TREN och ETRC, att svenska forskare och institutioner är respekterade och ledande i Europa på trafiksäkerhetsområdet. Är Sverige starkt på valda områden kan aktörerna i landet bli viktiga internationella partners med ökad export av FoU som resultat.

Inom säkerhetsområdet prioriteras utförare som

- SAFER och Tillämpad Mekanik vid Chalmers
- Vid KTH lyfts Fordonsdynamik
- Från instituten engageras SP och VTI
- Och Test Site Sweden blir en naturlig spelare på området

För Energieffektivitet och bränslen prioriteras

- Kompetenscentra för förbränningsmotorer och katalys vid Chalmers, Lund och KTH
- hybridtekniksatsning under bildande vid sannolikt tre högskolor
- ECO 2 vid KTH
- Stora institutioner som Tillämpad Mekanik och Signaler, sensorer och system vid Chalmers
- Elektromaskiner vid KTH
- IVL med sin breda bas kan också spela en roll

Inom området Informationssystem och telematik prioriteras

- Simulering av fordonsegenskaper och Signaler, sensorer och system vid KTH
- Data- och Informationssektionen med dess satsning på Tillförlitliga datorsystem, realtidssystem och Programvaruteknik, inklusive den samverkan som sker i ”Telematics Valley” i Göteborg Tekniska fakulteten i Linköping används inom styrsystem och elektronik
- SP, VTI och Test Site Sweden används för utvecklingsprovning, verifiering och realtidstester

Slutligen finns det viktiga området Tillverkningsteknik med fokus på de stora tekniska högskolorna, samt Gjuteriföreningen och IVF.

3 ANALYS AV FÖRUTSÄTTNINGAR OCH MÖJLIGHETER FÖR EU DELTAGANDET

Ett av de svenska bilföretagen, AB Volvo med lastvagnar, bussar, entreprenadmaskiner, marin och industrimotorer, och Chalmers är starka aktörer inom fordonsområdet på den europeiska scenen. Övriga tre bilföretag borde, tillsammans med små och medelstora leverantörsföretag, bli mycket mer aktiva i FoU, och FoU borde göras mer tillgänglig för dessa företag. Det underlättar och blir tydligt när satsningar inom företagen kopplas via de nationella fordonsforskningsprogrammen till de europeiska möjligheter som finns, nämligen

- EU: s ramprogram, närmare bestämt i temana Transport, Energy, Environment, Information and Communication Technologies samt Nanosciences, Nanotechnologies, Materials and Production
- Strukturfonder och liknande medel, där Mål 2 Tillväxt beslutas av 8 regionala organ med cirka 100 mkr per år och region. Finansieringsgraden eller uppväxlingen är 40 % . Systemet fungerar utan ”calls”.
- Regel- och standardiseringsarbete
- EUREKA

För att främja tillväxt och innovation borde det vara mera ”market pull” (referens: projektet FRAMTIDENS NÄRINGSLIV, om de nya förutsättningarna för näringslivets utveckling) i FoU-programmen och – projekten. Med det menas att projekten och framför allt deras resultat blir bättre om flera led i värdekedjan samverkar, inte bara konkurrenter eller motsvarigheter.

En stark kombination skulle uppnås i EU-sammanhang, om till exempel ett europeiskt, det måste inte vara svenskt, bilföretag beställer system- eller komponent-FoU från en eller flera leverantörer och högskolor. Ett bra exempel är ett samarbete mellan Bosch, som bl. a. tillverkar injektorer för bränsleinsprutning, och svenska KMT, som är specialist på teknologi för precisionsslipning av insprutningsdysan.

Ett annat exempel, som borde tillämpas oftare på fordonsområdet, är ”teknikbeställning” i FoU-projekt. Till exempel kan en myndighet eller en kommun beställa ett hybridiserat arbetsfordon, som används inom enheten från någon eller några av de svenska fordonstillverkarna.

Samtidigt konstaterar flera intervjuade från hela triple helix, att planeringsbidragen kraftigt måste utökas för perioden 6-12 månader fram till inlämning av ansökan plus att extra stöd skall skapas för tagande av koordinatorroll, dels under planeringsfasen och dels under projektets genomförande. När så sker kan det svenska utfallet av ramprogram och liknande växlas upp. Tiden har inte medgivit analys av de möjligheter till kompetensutveckling och projekt, som existerar i form av ”Research capacity”, ”Risk Sharing Financial Facility” med Europeiska investeringsbanken och ”Competitiveness and Innovation”.

4 FÖR FORDONSBRANSCHEN VIKTIGA STRATEGISKA FRÅGOR

De intervjuade företagen har en god samsyn på vilka pre-competitive insatsområden som är lämpliga för kompetens- och produktutveckling och därmed i EU sammanhang. De växer företrädesvis ur de nationella programmets inriktningar, vilket är naturligt. Prioriterade insatsområden är

1. **Förhindrandet av olyckor och skador**
2. **Energieffektivitet och bränslen.**
3. **Informationssystem och telematik**
4. **Tillverkningsteknik**

På de kommande sidorna preciseras kopplingar mellan prioriterade teknologiområden, programtyper och utförare. De exakta kombinationerna kan givetvis först beskrivas, då det finns konkreta projekt. Den industriella uppbackningen utgörs av, att alla fyra fordonsföretag och Fordonskomponentgruppen står bakom samtliga områden. Fordonsföretagen som producerar tunga fordon kan potentiellt vara verksamma i samtliga områden samtidigt, medan personvagnstillverkarna antas nischas sig i enlighet med företagets ansvar i de globala koncernerna. Leverantörer väljer naturligtvis område enligt sitt befintliga eller framtida produktprogram.

Teknologiområde	Nationella program	Utförarstruktur	EU-program	Notering
Förhindrandet av olyckor och skador. Området inkluderar till exempel utvärdering av	Intelligent Vehicle Safety Systems, IVSS, och Fordons-IT- och telematikprogrammet V-ICT,	SAFER vid Chalmers Vid KTH bör Fordonsdynamik resp. Simulering av Fordonsegenskap och HMI engageras.	Transport med <ul style="list-style-type: none"> • Intelligent highways, • Improving Safety & Security 	Borde ingå i “level 1 call” Information Based Safety Systems, den 22 december

<p>orsaker till olycksfall, effektivare trafiksystem, förarbeteende, varningssystem samt fordonsdynamik. Sociala trender och körkortspolicy. Integration av fordon, väg och trafiksystem.</p> <p>Materialutveckling för krockssäkerhet</p>	<p>Innovativa fordon, farkoster och system</p> <p>Andra "mjuka" program inom kognition, Human-Machine-Interface och psykologi på nationell bas</p> <p>EUREKA</p> <p>Det nationella IKT-programmet bör undersökas</p>	<p>Såväl SP som VTI deltar från institutens sida.</p> <p>Blivande Test Site Sweden</p>	<p>modelling and driving assistance</p> <ul style="list-style-type: none"> • Surface Transport Cross-Activity Initiatives. <p>ICT med bl a</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cognitive Systems, Interaction, Robotics <p>NMP för material-FoU</p> <p>Strukturfonder per region</p>	<p>2006</p>
<p>Energieffektivitet och bränslen i motor- och hybriddrivna vägfordon. Som exempel på bränslen avses förfining fossilbaserade samt förnyelsebara bränslen.</p> <p>Viktbesparing och materialutveckling</p>	<p>Samverkansprogr. Gröna Bilen 2, STEM's Energisystem i vägfordon och EMFO, Emissionsforskningsprogr.</p> <p>EUREKA</p>	<p>KC Cicero, ECO 2 och Institutioner för Elektromaskiner vid KTH,</p> <p>KC och institutioner och vid Tillämpad Mekanik vid Chalmers, plus Signaler, sensorer och system</p> <p>Blivande KC för Hybridteknik.</p> <p>Högskolan i Lund inom områdena förbränningsmotorer och elsystem i hybrider</p> <p>För vikt- och materialprojekt kan flera aktörer tillkomma</p>	<p>Transport:</p> <ul style="list-style-type: none"> • The Greening of Surface Transport • Ensuring Sustainable Urban Mobility, mm <p>Energy: Alla delteman utom CO₂ storage, kol och stationära kraftkällor</p> <p>Strukturfonder per region</p>	<p>"Level 1 call" på Electric power-trains and hybrid technology den 22 dec 2006. Anm: Osäkerhet råder om tid och omfattning</p>

<p>Informations-system och telematik inkl till exempel el-arkitektur och elektronik för fordon samt Test Site Sweden.</p>	<p>Innovativa fordon, farkoster och system samt Intelligent Vehicle safety Systems, IVSS, och FordonsIT- och telematikprogrammet V-ICT</p> <p>Gröna Bilen bör också kunna vara med finansiär</p> <p>EUREKA</p> <p>Det nationella IKT-programmet bör studeras</p>	<p>Vid KTH: HMI och Simulering av fordonsegenskaper</p> <p>Styrsystem och elektronik i Linköping</p> <p>Vid Chalmers Data- och IT-sektionen plus Signaler och system mm</p> <p>SP, VTI och Test Site Sweden, det senare för realtidstest och verklighetsverifiering av trafiksystem, vägar och fordon</p>	<p>Transport:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encouraging Modal Shift and Decongesting Transport Corridors • Improving safety and Security Modelling <p>Inom ICT är flera delteman eller s.k. "challenges" tillämpbara</p> <p>NMP-programmet med Nanosciences</p> <p>Strukturfonder per region</p>	<p>"Level 1 call" den 22 dec 2006 för Electric powertrains and hybrid technology (ev) Innovative product and system concepts samt Information based safety systems</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Tillverkningsteknik: Exempel på insatsområden är kundorderstyrning , automation och flexibilitet enligt World Class Manufacturing eller The Toyota Way</p>	<p>MERA satsningen och Fordonsforsknings-programmet samt Effektiv produktframtagning</p> <p>EUREKA</p>	<p>Gjuteriföreningen och befintliga samverkansprogram</p>	<p>Transport:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strengthen competitive-ness <p>ICT:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cognitive systems, Interaction and Robotics <p>NMP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • New production and Integration of technologies for industrial applications <p>Strukturfonder per region</p>	<p>“Call” för Innovative product and system concepts enligt ovan.</p> <p>Observera även EU-Japan Industrial Cooperation för World Class Manufacturing på www.eujapan.com</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Speciella kommentarer görs för forskningsutförare resp –platser som SAFER, Test Site Sweden och till exempel instituten, eftersom de nyutvecklade Strukturfonderna för tillväxt borde vara en potential för att finansiera investeringar i infrastruktur och experimentell, ofta komplicerad och dyr, provningsutrustning på nämnda platser. En nära kontakt med de regionala organ som regeringen utsett känns nödvändig och viktig. Och på motsvarande sätt borde de regionala organen inbjudas att delta i nationella beredningsgrupper i anslutning till åtminstone VINNOVA och PFF.

5 MÅL FÖR SVENSKT DELTAGANDE I EU PROGRAMMEN INOM FORDONSOMRÅDET

Vi lever i möjligheternas tid. Med internationellt mått mätt har fordonsbranschen och de stödjande resurserna agerat skickligt, utvecklat varumärken, utvecklat marknader och relativt snabbt kunnat ställa om till förändrade miljökrav och den tendens till stordrift, som ger konkurrenskraft. Egenskaper som att vara stor och snabb är viktiga. Om man är liten och snabb kan det också gå bra, som för till exempel Ferrari och Porsche. Det senare märket har antagligen branschens högsta avkastning på kapital, och tillverkar nu nästa 100 000 sportiga vagnar om året.

Ett av målen för svenskt deltagande, och ett ökat sådant, i ramprogram m m, är att det ökar kompetens, vidgar nätverk och därigenom möjliggör att Sverige kan påverka EU och framtida forskningsagendor och -inriktningar på ett bättre sätt. I det avseendet har Sverige redan kommit långt i påverkan av teman på trafikområdet och teknologiplattformen "Bio-fuels".

Överordnat mål för deltagandet är att svenska aktörer skall kunna utöka sitt utbyte av de insatser för FoU som sker i EU-sammanhang. Eftersom Sverige på fordonsområdet idag faktiskt bara har en handfull aktiva, nöjda och lyckosamma aktörer som AB Volvo, Chalmers, VTI och Vägverket, finns det en potential att få med sig flera fordonsföretag, leverantörer, högskolor och institut. Samtliga har en positiv grundinställning till EU programmen, men har mager organisation och anser att tungroddheten och det som uppfattas som byråkrati i EU sammanhang är ett hinder. Med tillförda föreslagna resurser bör en fördubbling vara möjlig för delbransch fordon.

Det är samtidigt betydelsefullt att beakta att åtminstone två av fordonsföretagen ser strategisk kompetensförsörjning som ett viktigare resultat från högskolan än forskningen i sig. Orsaken är att det tar för lång tid att få fram forskningsresultat ur industriell synvinkel och forskningen kan vara svårstyrd.

Generellt för hela EU är, att det industriella deltagandet i nuvarande ramprogram minskat. Det sjunde ramprogrammet innehåller förslag som syftar till att bromsa denna utveckling. Ramprogrammet innehåller också förslag, att vetenskaplig excellens skall utgöra det främsta kriteriet vid urval av forskningsprojekt. Det innebär att den svenska selektionen av projekt och medfinansiering ska följa de "minsta kritiska mass" kriterierna enligt avsnittet 2.3 ovan.

Målsättningen kan sammanfattas enligt nedan:

- att mer medvetet påverka de strukturer såväl formella som informella som har inflytande över EUs forskningsprogram och årliga call samt överbrygga informationsgap och säkerställa former för samverkan mellan nationella aktörer (problem 1)
- att utveckla en systematik informationsrådgivning och skapa arenor för erfarenhetsutbyten (problem 2 och 5)
- att förstärka det finansiella stödet i framför allt initierings- och planeringsfaserna (problem 3)
- att i ökad omfattning relatera nationella program och sk branschprogram till EUs forskningsprogram samt en ökad prioritering av medfinansiering till EU-projekt (problem 4)

Effektmål för strategin, dvs mätbara mål

- En fördubbling av årligen erhållna medel från EU till svenska fordonsforskningsaktörer under ramprogrammets livslängd
- Ökad andel erhållna strategiskt viktiga projekt samt svenska koordinatörer
- Fler deltagande organisationer både från industriellt och akademiskt håll.

6 FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER PÅ FORDONSOMRÅDET

I analysen har ett antal problem och svårigheter identifierats, och det behövs ett kraftigt förstärkt stöd med konsekvent tillämpning i det **nya ramprogrammet, strukturfonderna och även EUREKA**. Stödet måste kanaliseras till alla faser i arbetet, vilket beskrivs nedan

Identifierade problem	Förslag till åtgärder
<p>Svag lobbying och påverkan i Bryssel samt oprecis information i tidiga skeden. Det är dålig korskoppling mellan svenskar som är aktiva i EU: s strukturer. För att kunna bli framgångsrika är det av stor vikt att svenska aktörer kan hålla sig ajour med vad som planeras i tidiga skeden i Kommissionen och i tongivande nätverk som t.ex. EUCAR, CLEPA och EARPA. Många projekt initieras och planeras inom dessa nätverk långt innan utlysningarna kommer och inflytande utövas i ett tidigt skede. Ett ökat deltagande i tidiga skeden möjliggör också att fler svenska aktörer informeras och bjuds in till projektens initieringsfas.</p>	<p>En mer effektiv ”lobbyorganisation” på fordonsområdet genom</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Inrättande av ”Nationellt forum”, av policykaraktär, som kopplar mellan PFF, VINNOVA:s EU-grupp för Transport och Teknikplattformar som ERTRAC och Bio Fuels. 2. En eventuell så kallad branschkoordinator, som har fordonsbakgrund, och EU-frågor som huvudansvar, placeras för närvarande mest naturligt inom PFF-organisationen. 3. Sverige ska i ökad omfattning stödja och utse nationella experter till EU-kommissionen 4. Information i de tidiga skedena från VINNOVA´s Europaprogram till svenska aktörer. Kopplingar till kommittéer, National Contact Points och Advisory Groups samt övriga organisationer som t.ex. EUCAR, CLEPA, EARPA och ECTRI
<p>Bristande kunskap och kompetensförsörjning om EU-programmen, inkl. EUREKA Ett flertal aktörer har påtalat bristen på kunskap och kompetens om EU program inom den egna organisationen.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 5. VINNOVA tar initiativ till riktade och även uppsökande utbildningsinsatser till relevanta aktörer. 6. Informationen om finansieringssätten och dess villkor ska förbättras 7. Kraftigt utökad stöd till svenska utvärderare av ansökningar till EU-program
<p>Medverkan i planeringsfasen för EU projekt Den första fasen med initiativ och planering har lyfts fram som en avgörande fas där det behövs fler och bättre insatser än tidigare.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 8. Kraftfullt ökat stöd för aktiviteter i planeringsfasen (initiering, planering, skapande av konsortier och skrivning), så att fordonsföretagen, underleverantörer och forskningsmiljöer kan söka medel för de kritiska första 6-12 månaderna fram till inlämnandet av ansökan. Stöd ges idag från t.ex. VINNOVA och STEM, men bör alltså utökas och även innefatta projekt utan koordinatorsskap.

<p>Svag koppling mellan nationella program och EU-program. I genomförandefasen finns det en svag koppling mellan nationella program och EU-program vilket orsakar problem med medfinansiering av EU projekt. Merkostnaden för koordinatörer täcks inte</p>	<p>9. De nationella programmen med relevans för fordonsindustrin samt de sk branschprogrammen ska alltid ha en EU/internationell dimension, och utgöra naturlig och prioriterad medfinansiering till EU-programmen.</p>
<p>Uppföljningen av de svenska insatserna i EU-sammanhang är svag. Systematisk informationsgivning och erfarenhetsutbyte saknas</p>	<p>10. VINNOVA tar initiativ till ett nytt arbetssätt med uppföljningsmöten för alla aktörer inom fordonsområdet en gång om året.</p>

Enligt branschen finns behov av ett "Nationellt Forum" för forskning och innovation för fordonsindustrin. Detta "Nationella Forum" skall täcka branschforskningen totalt, inkl. EU-aktiviteterna. VINNOVA borde vara sammankallande, och ta en större roll i EU-frågorna. Deltagarna kommer från "näst högsta nivå" i sina organisationer. Detta blir en top-down mekanism. Ärendena förbereds av en "beredningsgrupp", och för närvarande utgör PFF-gruppen en naturlig plattform.

Dessutom bör det byggas upp mer medvetna kopplingar mellan nationella, europeiska och internationella forskningsprogram. Det är dels logiskt ur teknologisympunkt och dels har Sverige en infrastruktur i form av PFF och dess partners, som är mycket lämplig att optimera och hantera kopplingarna. De nationella programmen är dessutom tänkta som medfinansieringen till EU-projekten. Även regional samverkan med Strukturfondsmedel är viktig, och forum bör skapas där nationella och regionala aktörer möts och förankrar ärenden.

Finansieringsbehovet för kostnadstäckning av en ambitionsökning med fördubbling av aktiviteterna, dvs. plus 20 projekt per år till totalt 40 projekt inom fordonsområdet inkluderar tid och merkostnader för såväl planeringsfasen som genomförandefasen för förslagen enligt tabellen ovan, bedöms motsvara minst 30 mkr/år.

Bilagor: Intervjuade och referenslista

Intervjuade för EU strategi under oktober-november 2006

Berglie, Svenåke, Fordonskomponentgruppen

BIL Sweden, två möten bl a med FoU-rådet

Biding, Torbjörn, IVSS

Tommy Björkqvist, SAAB GM Powertrain

Björn Bäckström, Scania

Denbratt, Ingemar, Chalmers

Fernvall, Lars, VINNOVA

Forsell, Liselott, VINNOVA

Holmqvist, Lars, CLEPA

Ingvarsson, Hans, Vägverket

Jacobsson, Jan, SP

Johnsson, Anders, Scania

Kasche, Peter, Energimyndigheten

Kinbom, Gunnar, SAAB

Kroon, Anders, AB Volvo Powertrain

Larsson, Lars-Erik, Volvo Technology

Lindberg, Anders, Scania

Lindencrona, Eva, VINNOVA

Lindgren, Peter, VINNOVA

Löfgren, Håkan, Volvo Cars

Lübeck, Lennart, PFF

Lövsund, Per, Chalmers
Moberg, Lars-Göran, AB Volvo Powertrain
Nilsson-Ehle, Anna, SAFER Lindholmen
Nilsson, Helena, Västra Götalandsregionen
Nilsson, Lena, VTI
Persson, Jenny, Scania
Pettersson, Ove, VINNOVA
Rosengren, Lars-Göran, Volvo Technology
Sandberg, Bo, Scania
Sandén, Ulf, SAAB Automobile
Sundgren, Jan-Erik, AB Volvo
Svensson, Mats Y, Chalmers och SAFER
Ördberg, Jimmy, SAAB

Referenslista med titlar till bakgrundsmaterial och källor

6:e Ramprogrammet, datalistor på projekt och svenska aktörer

CLEPA, Strategic Research Agenda "The Future of Automotive research" Nov 8 2006

European Automotive Research Partners Association, EARPA, Task Forces Flyer August 2006

EUCAR: Key research Issues ... 2004

EUCAR – The European Council for Automotive R&D. EUCAR R&D for Europe 2006

EUREKA. 20th Anniversary Report "The Impact of EUREKA"

EUREKA, Projekt på fordonssidan 2001-2006

ERTRAC Research Framework for 2007-2015

Fordonsindustrin – en del av innovativa Sverige. Regeringskansliet oktober 2005

Industricommitén: Forskning och utbildning för konkurrenskraft – Lägesrapport november 2006

Info@LINDHOLMEN Nov. 2006

IVA-aktuellt 2/2006; EU: s forskning allt hetare

Programrådet för fordonsforskning, PFF november 2006

Seventh European framework programme for research and technological development from a Swedish perspective, IVA

Sjunde ramprogrammet 7-8 november 2006, konferens i Stockholm

Svenska företag måste agera tidigare i Bryssel. DI Debatt 9 oktober 2006

Uppdrag att utarbeta strategier för svenskt FoU-samarbete inom EU, Näringsdepartementet 2006-03-30

VINNOVA, Drivkraft för tillväxt 2005

VINNOVA Nytt, November 2006

VINNOVA, Uppföljning av ”Nationell strategi för transportrelaterad FUD”, 2006

VTI:s EU-forskning, VTI Presentation

VTI:s FoU- och konsultintäkter 2005

Vägverket, Halvårsrapportering Internationell verksamhet ITS 2006-06-18

Vägverket, program för kunskap och innovation inom vägtransportssystemet, 2003

West Sweden, Indicative breakdown of the Community Contribution (strukturfonderna)

Diverse draft