

Gunnar Lindstedt

Protokoll
2006-10-19

Sammanträde nr 33 med Programrådet för fordonsforskning

Tid: Torsdagen den 19 oktober 2006.

Plats: VINNOVA, Stockholm

Närv: Kjell Andersson, Naturvårdsverket
Svenåke Berglie, Fordons Komponent Gruppen AB
Per-Olof Boström, AB Volvo
Lars-Gustaf Hauptmann, Volvo Personvagnar AB
Gunnar Kinbom, Saab Automobile AB
Anders Lewald, Statens Energimyndighet
Anders G. Lindberg, Scania CV AB
Eva Lindencrona, VINNOVA
Gunnar Lindstedt, VINNOVA, sekreterare
Lennart Lübeck, ordförande
Henry Mellgren, Fordons Komponent Gruppen AB
Bertil Moldén, BIL Sweden
Lars-Göran Rosengren, Volvo Teknisk Utveckling AB
Stephen Wallman, BIL Sweden
Peter Zienau, Saab Automobile AB

Inbj: Torbjörn Biding, Vägverket, under § 8
Pär Gustafsson, Vägverket, under § 8

§ 1. Inledning.

Ordföranden hälsade de närvarande välkomna till programrådets trettiofjärde sammanträde. Bertil Moldén och Peter Zienau, som båda deltog för första gången, hälsades speciellt välkomna.

§ 2. Dagordningen.

Den utsända dagordningen godkändes.

§ 3. Principfrågor kring avtal om forskningssamarbete mellan industri och högskola.

Principfrågor kring avtal om forskningssamarbete mellan industri och högskola diskuterades. Speciellt har IPR-frågor blivit aktuella genom att globaliseringen påverkar samarbetet mellan högskola och industri. Noterades att lagstiftningen inte hängt med utvecklingen på området. Konstaterades att

Sverige måste ansluta sig till den internationella praxis som tillämpas för sådana frågor. MERA-mallen för projektavtal har av bl a denna anledning setts över och reviderats. Beslöts att även uppdatera PFFs mall med MERA-mallen som underlag. PFFs allmänna villkor bör även ses över eftersom VINNOVAs allmänna villkor nyligen har överarbetats.

VINNOVA arbetar aktivt för att få till stånd en revidering av lagstiftningen på området. Fordonsindustrin stöder helt och hållet detta arbete.

§ 4. Information om VINNOVAs regeringsuppdrag att ta fram en nationell EU-strategi.

Eva Lindencrona informerade om att VINNOVA fått regeringens uppdrag att utarbeta strategier för svenskt forsknings- och utvecklingssamarbete inom EU för de branscher som deltagit i branschsamtalet. JC Persson har engagerats för att intervjua aktuella industriparter. Eva Lindencrona är projektledare för uppdraget. Slutrapport ska lämnas till regeringen den 1 december 2006. Informationen från uppdraget kommer därefter att spridas till industribranscherna. Högskolor och institut kommer att uppmanas att utarbeta egna EU-strategier.

§ 5. Den aktuella forskningspolitiken.

Konstaterades allmänt att regeringsskiftet ännu inte hunnit få någon större påverkan på inriktningen av forskningspolitiken. Näringsministern Maud Olofsson har ansvar för viss behovsmotiverad forskning och VINNOVA liksom även Energimyndigheten som nu också sorterar under Näringsdepartementet. För VINNOVA har anslaget till Forska & Vax tagits bort vilket troligen är en rent budgetteknisk åtgärd. VINNOVA kommer att uppvakta departementet i frågan. Branschforskningsprogrammen väntas löpa som planerat. Eventuella förändringar kommer tidigast i regleringsbrev till de olika myndigheterna för nästa år.

Kjell Andersson informerade om att Naturvårdsverket startat ett nytt 6-årigt forskningsprogram kring partiklar, luft och hälsa.

Anders Lewald informerade om ett utspel inom EU inom vätgas- och bränslecellsområdet, se bilaga.

§ 6. Framtida svensk fordonsforskning samt PFFs framtida roll.

Lennart Lübeck informerade om sitt regeringsuppdrag att presentera ett förslag om hur svensk fordonsforskning ska se ut på längre sikt, dvs efter 2008. Arbetet har inletts med enskilda samtal med industrins parter, berörda myndigheter och övriga relevanta aktörer. Avsikten har varit att sedan under hösten genomföra en större diskussion. Ursprungligen skulle uppdraget slutrapporteras senast 2006-12-31. Behovet att genomföra en omvärldsanalys har dock uppmärksammats vilket också har tagits upp med

PROGRAMRÅDET FÖR FORDONSFORSKNING

Näringsdepartementet. Ett förslag är nu att invänta den föreslagna utvärderingen av Gröna Bilen 1 och Gröna Bilen 2 programmen samt fordonsforskningsprogrammet samt att i samband med utvärderingen även genomföra omvärldsanalysen. Besked om denna ändrade tidplan har ännu inte kommit från departementet.

Konstaterades att en av PFFs främsta uppgifter har varit att förbättra samarbetet mellan industrin och de fyra myndigheterna. Konstaterades även att den strategiska översikten över framtida forskningsbehov behöver förbättras. Det konkreta arbetet i beredningsgrupperna har fungerat bra. En översyn av arbetssätt och rutiner behöver göras med målsättningen att utveckla arbetet. Noterades att i de nya branschforskningsprogrammen har avtalen med industrin tecknats av myndigheterna vilket i vissa situationer kan vara mer stabilt, men att industrin i olika sammanhang har förordat avtal med regeringen.

§ 7. Industrins förslag till utökad fordonsforskningsprogram – ffp 2.

Stephen Wallman informerade om att BIL Sweden inlämnat en begäran till Näringsdepartementet om en förlängning av fordonsforskningsprogrammet med två år, se bilaga.

§ 8 Pågående forskningsprogram

EMFO

Pär Gustafsson meddelades att EMFO-programmet löper planerligt. Hela programanslaget kommer att intecknas under året. Programmet kommer även att utvärderas inom kort.

IVSS

Torbjörn Biding informerade att även IVSS-programmet löper planerligt. Ca 50 miljoner kronor återstår att fördela.

Fordonsforskningsprogrammet

Meddelades att fordonsforskningsprogrammet löper planerligt och att nästan hela anslagsramen har intecknats.

Samverkansprogrammet

Meddelades att hela anslagsramen till Samverkansprogrammet är intecknad av beslut och kommande kanslikostnader.

Gröna Bilen 2 programmet

Avtalet för Gröna Bilen 2 programmet undertecknades i september. Hela anslaget för 2006 är intecknat av beslut liksom en stor del av de två följande åren.

PROGRAMRÅDET FÖR FORDONSFORSKNING

MERA- och VICT-programmen

Noterades att MERA- och VICT-programmen löper planenligt. Lars-Göran Rosengren informerade att man inom VICT satt upp effektmål.

Utvärdering av fordonsforsknings- och Gröna Bilen-programmen.

Lennart Lübeck informerade ytterligare om förslaget att låta göra en gemensam utvärdering av fordonsforsknings- och Gröna Bilen 1 och 2 programmen. Utvärderingen skulle i så fall upphandlas genom anbudsinfordran från tre olika utvärderingsföretag. Målet är att primärt utvärdera vad programmen åstadkommit samt att jämföra programmens arbetssätt med de som tillämpas inom MERA-och VICT-programmen. I anslutning till utvärderingen bör även en omvärldsanalys genomföras. Som nämnts skulle resultaten sedan länkas in till uppdraget att föreslå ett program efter 2008.

Beslöts att genomföra utvärderingen enligt detta upplägg.

§ 9. Nästa sammanträde

Nästa sammanträde med programrådet äger rum

torsdagen den 8 mars 2007 kl 09.30 - 13.00

samt

torsdagen den 25 oktober 2007 kl 09.30 – 13.00

på VINNOVA i Stockholm.

Vid protokollet

Gunnar Lindstedt

BMW Group



DAIMLERCHRYSLER



Shell Hydrogen



VOLKSWAGEN
AGTIENGESELLSCHAFT

September 2006

Dear Madam, dear Sir,

Hydrogen and fuel cell technology offer one of the promising options for sustainable mobility. These technologies are already being intensely pursued in the USA and Japan in partnerships between business and government. In Europe, it is essential to implement a well defined near and mid term action plan immediately, in order to pave the way for the introduction of hydrogen as a fuel, move toward commercialization of hydrogen vehicles in Europe and overall, ensure that Europe maintains its competitiveness for this key technology. In that respect, the forthcoming release of the Implementation Plan by the European Hydrogen & Fuel Cell Technology Platform (HFP) is raising great expectations.

In line with the strategy proposed by the HFP in 2005 and in order to accelerate the implementation process, the energy companies Shell Hydrogen B.V. and Total France, along with the vehicle manufacturers BMW Group, DaimlerChrysler AG, Ford Motor Company, General Motors Europe AG, MAN Nutzfahrzeuge AG and Volkswagen AG have developed a joint position which outlines the next steps needed for the development of a hydrogen infrastructure for road transport in Europe. This position – based on the concept of Lighthouse Projects – is detailed in the attached paper.

We very much hope that we will obtain your active support in the process leading to the implementation of this plan. Indeed, contributions from all public and private stakeholders involved in hydrogen and fuel cell technologies are expected.

Based on the principles outlined in the position paper, we are happy to welcome the engagement and contribution of additional vehicle manufacturers and infrastructure suppliers as this initiative moves forward.

We trust that you find this a useful perspective to facilitate your internal debate and look forward to having a closer dialogue with you on our plan in the coming months.

Yours sincerely,

BMW Group
Dr. Klaus Scheuerer
Tel.: +49 (0)89 382-43405
E-Mail: klaus.scheuerer@bmw.de

DaimlerChrysler AG
Peter Froeschle
Tel.: +49 (0)7021 89-4616
E-Mail: peter.froeschle@daimlerchrysler.com

Ford Motor Company
Dr. Roland Krüger
Tel.: +49 (0)241 9421-454
E-Mail: rkruerge9@ford.com

General Motors Europe
Dr. Lars Peter Thiesen
Tel.: +49 (0)6142 7-65795
E-Mail: lars.peter.dr.thiesen@de.opel.com

MAN Nutzfahrzeuge AG
Eberhard Hipp
Tel.: +49 (0)89 1580-2057
E-Mail: eberhard.hipp@de.man-mn.com

Shell Hydrogen B.V.
Duncan MacLeod
Tel.: +31 (0)70 377-3077
E-Mail: duncan.macleod@shell.com

TOTAL France
Philippe Mulard
Tel.: +33 (0)1 4135 7212
E-Mail: philippe.mulard@total.com

Volkswagen AG
Frank Seyfried
Tel.: +49 (0)5361 9-36005
E-Mail: frank.seyfried@volkswagen.de

Next Steps for the Development of a Hydrogen Infrastructure for Road Transport in Europe

A common position paper of
BMW Group, DaimlerChrysler AG, Ford Motor Company, General Motors Europe AG,
MAN Nutzfahrzeuge AG, Shell Hydrogen B.V., Total France and Volkswagen AG

Securing a long-term independent sustainable energy supply is an important strategic goal for Europe. Therefore, special attention by governments, OEMs and the energy sector has been given over the last few years to the introduction of hydrogen as a fuel for road transport. What is needed now is a concrete near and mid term action plan to ensure that development and deployment of hydrogen vehicles and infrastructure in Europe will progress in an aligned way and more quickly in order to allow the beginning of commercialization of hydrogen vehicles around 2015 (or earlier). In this context, different infrastructure needs for passenger cars aiming at mass-market roll-out compared to captive fleets (e.g. city buses) need to be taken into account. The authors of this paper perceive these goals and the resulting actions as a possible first milestone for the installation of a hydrogen infrastructure in Europe.

Based on current knowledge, we anticipate that the further roll-out of hydrogen vehicles will happen in 3 phases:

Phase I until 2010: Technology Development and Cost Reduction.

Bundling of hydrogen demand for cars to one pilot region in Europe for testing higher volumes of cars in order to allow to determine whether we are moving towards acceptable hydrogen cost in relation to future large scale production.

Phase II from 2010 to approx. 2015: Pre-commercial Technology Refinement and Market Preparation.

An interim milestone is to offer in Phase II a hydrogen refuelling station infrastructure (700 bar CGH₂ and LH₂) of sufficient density for cars (publicly accessible and integrated into conventional stations) in one European pilot region and for city buses in a few selected European cities/regions with refuelling stations in dedicated depots to ensure customer convenience and to create and test consumer acceptance.

Phase III starting around 2015: Commercialisation. Ramp-up of production leading to mass production within at least 10 years for every OEM.

Realizing that the companies involved all have their own specific timelines, the timing of these phases represents a minimum consensus. Depending on various influencing factors, the commercialization of hydrogen and fuel cell vehicles may occur even earlier.

In order to allow the effective build-up of a mini-network of hydrogen refuelling stations, the pilot region for passenger cars should meet a set of technical, legal and political criteria which are partly also valid for city buses. These are for example an existing hydrogen infrastructure (filling stations, vicinity to existing hydrogen production and distribution centres), a favourable legislative environment/commitment of the region/country (financial commitment, favourable codes & standards, ease of approvals, low bureaucracy) and the potential for organic growth of the hydrogen infrastructure ("Lighthouse Function" of the region). Based on these assumptions, the following most promising locations/regions have been identified in initial discussions for vehicle deployment and corresponding infrastructure build-up prior to commercialization:

1. LHP (Lighthouse Project) for cars and city buses (one pilot region): Berlin (Germany)
2. LHP for city buses (few selected cities/regions): Hamburg (Germany) which could include synergies with stationary applications and could serve as an extension of the Berlin project, Brussels/Rotterdam (Belgium/Netherlands), Madrid/Barcelona (Spain), South Tyrol (Italy), London (United Kingdom), North Rhine-Westphalia (Germany) and some other locations.

Contributions from additional vehicle manufacturers and infrastructure suppliers are welcome. This should happen on the assumption that the overall goals outlined above are accepted and a short-term return of investment during these pre-commercial technology and market preparation phases is not anticipated, but is the "cost-of-entry" to jointly determine the commercial viability of hydrogen-fuelled vehicles. It should be emphasized, however, that any plans are still in the development phase and no decision has been taken at present on any further specific joint initiatives. Any implementation of such initiatives, including the roll out of joint sites, will be subject to competition law compliance.

Utökning av Fordonstekniska forskningsprogrammet FFP med FFP2 2007- 2008 – Samfinansierad forskning och utveckling i Sverige

Bakgrund

Fordonstekniska forskningsprogrammet har sedan starten 1994 varit en möjliggörare av industriforskning av hög vetenskaplig klass vid våra högskolor i samverkan med fordonsindustrin enligt de utvärderingar som gjorts.

Forskningsresultaten har väsentligt bedragit till den svenska fordonsindustrins konkurrenskraft och har dessutom medverkat till att bygga kompetens inom nyckelområden inom företagen och vid våra högskolor.

Under den fjärde avtalsperioden för ffp 2005 – 2008 har tom 31 augusti 2006 sammanlagt 165 MSEK av 180 MSEK statligt bidrag in-tecknats i projekt, vars totala volym uppgår till 347 MSEK.

Se bilaga

– Redogörelse för verksamheten inom det Fordonstekniska forskningsprogrammet under 2005/2006.

Fordonsindustrin anser därför att utrymmet för nya forskningsprojekt är otillräckligt och vill medverka till en utökning redan inom denna avtalsperiod.

Förslag till beslut – ffp 2.

Ett avtal har träffats mellan parterna om en utökning av det nuvarande fordons-forskningsprogrammet (ffp, som löper 2005-01-01 – 2008-12-31 med finansiering från staten om 30MSEK för 2005 samt med 50 MSEK/år under 2006- 2008.)

- Ramen för detta tillägg till ffp, här kallat ffp 2, föreslås av fordonsindustrin till 100 MSEK/år varav statens bidrag utgör högst 50 % eller 50 MSEK/år för år 2007 och år 2008.

Program	Tid	Total omfattning (MSEK)	Finansiering Stat/Industri	Genomsnittlig årstakt (MSEK)
ffp	050101- 081231	360	50/50	90
ffp 2	070101- 081231	200	50/50	100

2006-09-27

- Verksamheten inom ffp och ffp 2 fasas in i det tidigare av fordonsindustrin föreslagna Programmet "Forskning och Kompetens" från 2009-01-01 där föreslagen finansiering är 300 MSEK/år med 50/50 finansiering stat/industri

Forskning i samverkan

I forskningssamarbeten mellan Högskolorna och Industrin är det väsentligt att inse att det sker en ömsesidig befruktning. Kunskap och kompetensutveckling går i två riktningar, från Högskolor till Industrin och tvärtom! Akademin kan bedriva högklassig forskning utifrån industrins problemställningar, vilket har bekräftats i genomförda utvärderingar av t ex FFP och Gröna Bilen programmen.

Se utvärderingen av fordonsforskningsprogrammet daterat 30 mars 1999.

Genom koppling till industrins och samhällets behov, säkerställs ett brett intresse för den forskning som genomförs. Det är viktigt att staten är med i arbetet med att knyta samman den mer grundläggande forskningen med industrins produktutveckling.

I figuren nedan är det precis det som sker i ringen i centrum och där staten är med och finansierar forskning.

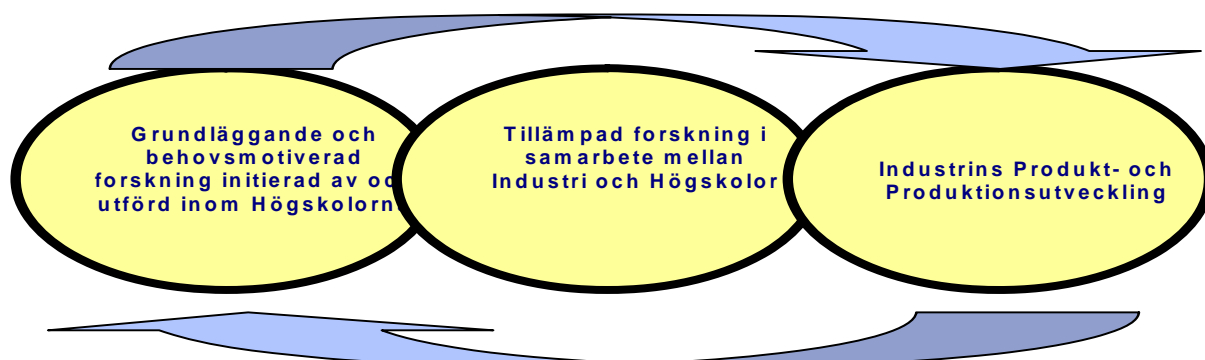
Med tanke på den polarisering som vi anser prägla debatten angående prioritering mellan grundforskning och tillämpad forskning, vill vi påpeka att båda delarna är lika viktiga och behövs!

I ffp- programmet ingår projekt av Forsknings/Kompetensutvecklings karaktär.

Den gemensamma sluttidpunkten är 2008-12-31 och kan sömlöst fortsätta from 2009-01-01 i linje med tidigare förslag från fordonsindustrin. Det är viktigt med kontinuitet i finansieringen av berörda forskningsmiljöer och inte minst av projekt där doktorandutbildningar ingår.

Vissa mycket framgångsrika och viktiga forskningsmiljöer, sk Kompetens Centra har byggts upp genom långsiktig samfinansiering, tidigare från NUTEK och nu från VINNOVA och STEM, berörda Högskolor och Näringsliv.

Verksamhet vid dessa centra kan vid behov stärkas genom projekt med stöd från ffp2.



2006-09-27

Verksamhet fr.o.m. 090101

En utökning av ffp med ffp2 kan på ett smidigt sätt säkerställa en samfinansiering av fordonsforskningen och samverkan mellan högskola, institut och fordonsindustri med följande programomfattning:

- Forskning och Kompetens: 300 MSEK/år
varav staten bidrar med 150 MSEK/år

Som tidigare sagts är syftet med forskningssamarbetet mellan Staten och Industrin är ökad internationell konkurrenskraft för industrin och utveckling av ett hållbart samhälle

“Swedish Gov & Industry Contracted Programs” - 2005– 2008
- Proposal “ffp 2” fy 2007- 2008

Time Schedule 2005- 2008						
2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Programs Agreement signed - regular PFF- meetings for projects decisions						
ffp phase IV						
Green Car		New "Innovation Prog		"ffp 2"		
		"Green Car 2"				
EMFO						
IVSS						
NEW Programs Agreement			signed in 2005			
Vehicle - IT			Sw- V-ICT			
Manufacturing			MERA			