

Gunnar Lindstedt, 08-473 3169
gunnar.lindstedt@vinnova.se

Inkomna remissvar från PFFs parter på dokumentet - Nationell strategi för svensk fordonsteknisk forskning, ett PFF-uppdrag.

VINNOVAs yttrande över remiss - Nationell strategi för svensk fordonsteknisk forskning - ett PFF uppdrag.

Vägverkets ställningstagande till Nationell strategi för svensk fordonsteknisk forskning - ett PFF uppdrag.

Energimyndighetens yttrande angående Nationell strategi för svensk fordonsteknisk forskning, ett PFF-uppdrag.

E-postmeddelande från Tore Helmersson, Saab Automobile AB.

FKGs synpunkter på "Nationell strategi för svensk fordonsteknisk forskning, ett PFF-uppdrag".

E-postmeddelande från Lars-Göran Rosengren, Volvo Technology AB.

E-postmeddelande från Håkan Löfgren, Volvo Personvagnar AB.

Kompletterande synpunkter från Scania på Nationell strategi för svensk fordonsteknisk forskning, ett PFF-uppdrag.

Datum
2004-05-14
Projekt nr

Diar nr
2004-60097
Ert di nr

Yttrande över remiss – Nationell strategi för svensk fordonsteknisk forskning, ett PFF-uppdrag

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören efter föredragning av Joakim Tiseus.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Per Eriksson".

Per Eriksson

Yttrande över remiss Nationell strategi för svensk fordonsteknisk forskning, ett PFF-uppdrag

Näringslivet förändras snabbt i riktning mot ökad internationell arbetsdelning. Utveckling och tillverkning av komponenter och system inom transportindustrin sker idag fördelat över en lång rad olika aktörer och i samtliga världsdelar. De "svenska" personbilstillverkarna är idag utlandsägda medan den tunga sidan, Scania och AB Volvo, dock än så länge är att beteckna som svenska företag. Det finns en handfull svenska underleverantörer av sann internationell kaliber med signifikanta FUD-volymer. De flesta leverantörer har dock allt svårare att hävda sig på den internationaliserade marknaden med krav på egen utveckling och volymproduktion.

De internationella koncernerna ser ständigt över sin kompetensförsörjning och sina satsningar på FUD med avsikten att etablera en internationell arbetsdelning inom alla väsentliga kompetensområden. Detta medför en hög grad av specialisering men ger samtidigt en världsmarknad för utvalda områden. Att bli utvald som leverantör av FUD i global konkurrens kräver världsledande kompetens, stabil och långsiktig verksamhet samt ett uttalat stöd från offentligt håll.

Denna utveckling tillsammans med utvecklingen inom EU med allt större program och en allt intensivare samverkan ställer stora krav på det svenska FoU-systemet. Det är utredarnas uppfattning, som även delas av VINNOVA, att det svenska FoU-system inte i tillräcklig grad är rustat för att möta denna utveckling och därmed riskerar att inte stå sig i den framtida konkurrensen.

Med detta som bakgrund framstår det som allt viktigare att resurser på ett tydligare och mer effektivt sätt än idag samordnas och fokuseras på områden där Sverige kan nå internationell framgång.

För att åstadkomma denna kraftsamling inom nämnda områden föreslår utredarna att "..... de idag många och spridda FoU- eller FUD-programmen, som rör fordonsforskningen inom och utom PFF's ramar, i framtiden blir samlade i ett rambeslut. Det innebär en successiv process där nuvarande program först avslutas i sina nuvarande former, och nya program fasas in sömlöst".

VINNOVA delar utredarnas uppfattning om behovet av en ökad samordning mellan de FoU-finansiärer och de FoU-program som idag finns tillgängliga. VINNOVA ställer sig dock avvisande till den del av förslaget som avser att på sikt "sömlöst" fasa in alla övriga fordonsrelaterade program och därmed överföra styrningen för i stort sett all fordonsrelaterad forskning till en och samma styrgrupp. En sådan ensidig modell riskerar att tappa i dynamik, nytänkande och långsiktighet.

I den finansiella bilden av statliga satsningar och i uppräknigen tänkbara framtida program inom ramen för PFF ger utredarna en svårtydbar bild. Detta beror på att utredarna i sin beräkning även tagit med FoU-program som endast till begränsad del är riktade till fordonsindustrin. Detta medför dels att den finansiella bilden av statliga satsningar är överskattade, dels ett svårhanterligt problem om hur en "sömlös" överföring av transportslagsövergripande satsningar i praktiken skall gå till.

I utredningen markeras ett flertal framtida satsningsområden och VINNOVA har ingen anledning att ifrågasätta dessa, men vill dock lyfta fram säkerhetsområdet ytterligare. Trafiksäkerhet är ett område där Sverige under lång tid legat bland de främsta i världen, vilket också medfört en internationell efterfrågan på svensk kompetens och utvecklingskraft. På t.ex. det fordonstekniska området har målmedvetna satsningar lett fram till att världsledande industri med miljardomsättning bildats med säte i Sverige. Den förbättrade krockvärdigheten har haft stor betydelse för säkerheten och risken för svåra personskador i en modern bilkonstruktion har halverats på några decennier. Säkerheten hos fordon har en framträdande roll och måste fortsatt stärkas, men samordningen med infrastruktur och trafikplanering har inte utvecklats i tillräcklig omfattning. Här finns ett stort forskningsbehov för att finna optimala lösningar som exempelvis gör vägrummets "möblering" kompatibel med fordonsparkens deformationsegenskaper. Till en förstärkning av trafiksäkerheten hör rekrytering av världsledande forskare, uppbyggnad och utveckling av världsledande forskning och innovationsmiljöer, samt sist men inte minst internationell marknadsföring av att Sverige har världsledande forsknings- och innovationsmiljöer och en på säkerhetsområdet världsledande industri. Detta kan betyda en årlig internationell konferens, en tidning osv. Vår bedömning är att detta stärker ställningen för VOLVO och SAAB inom sina internationella koncerner vad gäller säkerhetsområdet och naturligtvis också konkurrenskraften hos andra säkerhetsinriktade företag i Sverige, tex Autoliv som tydligt är ett världsledande företag inom säkerhetsområdet.

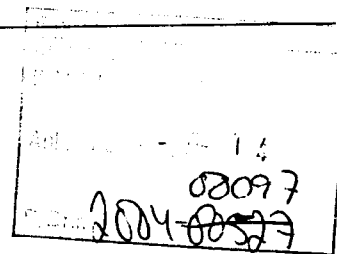
Utredarna menar att "... fordonsindustrin är globalt ledande i IT-teknik ..." vilket är ett tveksamt påstående då fordonsindustrin först på senare år fått ett allt större fokus på IT i bilar. Detta skulle kunna vara sant i ett fåtal specialfall specifikt för bilindustrin men knappast generellt. Man har dock mer och mer IT i bilar, men tekniska lösningar har hitintills präglats mycket av egna lösningar. Men området är viktigt och det finns därför ett stort behov av gemensamma satsningar som t.ex. AUTOSAR. Att fordonsindustrin satsar stort inom IT är dock klart och att de mycket väl kan bli ledande i allt fler IT områden med tiden. Kommande "intelligenta systemlösningar" inom fordon och mellan fordon infrastruktur kommer kräva samverkan mellan fordonstillverkare, mjukvaruutvecklare, telekomoperatörer, infrastrukturhållare, försäkringsbolag mfl. VINNOVAs bedömning är att nuvarande avtalskonstruktion med staten, de fyra stora industriparterna och en sammanhållande branschorganisation inte ger tillräckligt incitament för att få med IT och telekombranschen aktivt i programmet.

Inom det nya öppna området nämns teknikupphandling. VINNOVA ser behovet av verktyget teknikupphandling men bedömer att "det nya PFF" får en svår roll att agera både som beställare och leverantör.

Vad gäller den formella strukturen och beslutet att fortsätta den statliga finansieringen av ett program för fordonsforskning föreslås att Regeringen gör en övergripande överenskommelse med fordonsindustrin om förstärkt och fortsatt finansiering av fordonsforskningsprogrammet

samt uppdrar åt VINNOVA att hysa programmets kanslifunktion samt tillsammans med andra statliga finansiärer upprättar bindande avtal med fordonsindustrin. Detta förslag undviker "out-sourcing" av myndighetsbeslut, förbättrar "cash-management" vid myndigheten och förbättrar förutsättningarna för samverkan och samordning med andra statligt finansierade forskningsprogram.

VINNOVA vill avslutningsvis understryka att det samarbete som under lång tid byggts upp inom ramen för PFF är ett bra exempel på industriell-statlig samverkan som med kraft bör vidareutvecklas. VINNOVA vill understryka betydelsen av att utöka PFFs samordnande roll av fordonsrelaterad FoU. Detta skulle öka möjligheten att föra resonemang om hur olika initiativ och nysatsningar med koppling till fordonsindustrin bör samordnas respektive styras. Det är VINNOVAs uppfattning att en tydligare samordnade roll också på sikt kommer att medföra mer kraftfulla och mer samordnade satsningar och därmed begränsar utrymmet för en situation med överlappande och mindre samordnade satsningar.

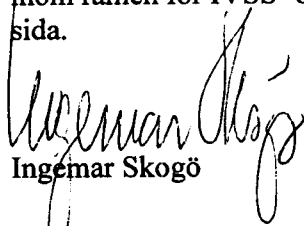
Programrådet för fordonsforskning (PFF)
c/o VINNOVA
101 58 Stockholm

Vägverkets ställningstagande till *Nationell strategi för svensk fordonsteknisk forskning – ett PFF-uppdrag*

Den 4 maj 2004 fick Vägverket förslaget till en *Nationell strategi för svensk fordonsteknisk forskning* på remiss. Den slutrapport som redovisar denna strategi är tillställd samtliga parter i PFF. Varje part, bland vilka Vägverket är en, är uppmanad att senast den 14 maj 2004 till PFF skriftligen redovisa sitt stöd för denna strategi liksom eventuellt avvikande ståndpunkter. Enligt uppgift kommer PFF-strategin att sändas in till Näringsdepartementet den 17 maj 2004 med klart angivande av att slutrapporten är ett resultat av arbetet i strategigruppen, där utredarna inhämtat synpunkter från samtliga parter i PFF samt från många andra berörda parter. Eventuellt inkomna avvikande ståndpunkter på rapporten kommer att bifogas denna. Mot denna bakgrund vill Vägverket meddela följande.

Vägverket är positiv till en förlängning av ett branschgemensamt PFF-program då dess existens genom åren har visat sig fruktbar, inte minst mot bakgrund av det samtalsforum och det samtalsklimat detta har skapat. Dock är den angivna utgångspunkten att "riggningen" av framtida PFF-program ska säkerställa att fordonsindustrins behov av FoU samstäms med myndigheternas intentioner, och därmed utan att strida mot myndigheternas syften och nyckeluppgifter. Om PFF-programmet ska tjäna gemensamma syften så räcker det inte med denna utgångspunkt, som kan tolkas som att om PFF-programmet inte motverkar våra transportpolitiska mål så är det godtagbart. Ett nytt PFF-program måste ha en gemensam målbild som samtidigt tar hänsyn till både transportpolitiska och näringspolitiska mål samt industrins kommersiella mål. I detta avseende ser vi IVSS- resp. EMFO-programmen som förebild. Det är också onödigt att på förhand avisera att dessa delprogram, som formellt drivs med Vägverket som huvudman, ska behöva avslutas och "fasas ut" när de bakomliggande överenskommelserna upphör att gälla. Dessa program förutsätts kunna bli förlängda, omprövade och eventuellt avslutade på det sätt som gällande överenskommelser anger. Vid ett eventuellt framtida avslut av dessa program kan en "infasning" i de nya formerna bli aktuell under förutsättning att målbilden är acceptabel.

Några utfästelser i ekonomiska termer för att stödja PFF:s ambitioner utöver de vi redan gör inom ramen för IVSS- och EMFO-programmen är vi inte beredda att göra från Vägverkets sida.


Ingemar Skogö**Generaldirektören**Postadress
781 87 BORLÄNGEBesöksadress
Röda vägen 1Telefon
0243 - 75 000Telefax
0243 - 75 825E-postadress
vagverket@vv.se

Anders Lewald
Energiteknikavdelningen

Proj. nr.
VERKET FÖR INNOVATIONSSYSTEM
Ank. 2004 -05- 14
D/Dnr. 2004-0097

Yttrande angående Nationell strategi för svensk fordonsteknisk forskning, ett PFF-uppdrag

Sammanfattning

- Energimyndigheten är övergripande positiv till ovanstående strategi och tycker det är av stort värde att en nationell strategi för fordonsteknisk forskning etableras.
- Energimyndigheten anser också att PFF utgör en viktig plattform för genomförande av den nationella strategin.
- Energimyndigheten anser dock att PFF som beslutsorgan bör begränsas till att omfatta samfinansierad verksamhet inom ramen för strategin. Med samfinansierad verksamhet avses sådana program eller projekt där industrin står för minst 50% av finansieringen.
- I likhet med de flesta utvecklingsområden som finansieras av Energimyndigheten finns behov av såväl tydligt industristyrd forskning och utveckling som forskning av mer grundläggande karaktär vilken inte är kopplad till industriell verksamhet. PFF kan därför fungera som en plattform för utbyte av information rörande sådan friare forskning och utveckling men inte som beslutsfattare.

Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten anser att det är viktigt att en nationell strategi för fordonsforskning kan utarbetas så att en positiv samverkan mellan samhällets aktörer kan uppnås för att leda både mot samhällets och företagets mål. PFF fungerar ur Energimyndighetens synpunkt som en mycket bra plattform för samverkan mellan stat och företag.

PFFs mandat ska vara beslut om samfinansierad verksamhet samt som fungera som rådgivande part i annan fordonsrelaterad verksamhet. PFF ska således inte ha mandat att förkasta program eller projektförslag som inte samfinansieras av industrin.

Underlaget för bedömning av den statliga insatsen, 310 Mkr per år, är att motsvarande summa satsas av industrin. Energimyndigheten bedömer att detta är

en utökad ambitionsnivå från myndigheternas sida för fordonsrelaterad forskning och utveckling. Om inte myndigheterna tillförs extra medel kan det innebära en omfördelning av medel från annan transportrelaterad forskning som t ex alternativa drivmedel och logistik till fordonsrelaterad sådan.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Thomas Korsfeldt. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningschefen Birgitta Palmberger, samt enhetschefen Anders Lewald , den sistnämnde föredragande.



Thomas Korsfeldt

Gunnar Lindstedt

Från: Tore Helmersson [Tore.Helmersson@se.saab.com]
Skickat: den 11 maj 2004 07:40
Till: Gunnar Lindstedt
Kopia: Gunnar Kinbom
Ämne: Re: Slutrapport- Nationell strategi för svensk fordonsteknisk forskning

Hej Gunnar,

Saab Automobile AB stödjer i allt väsentligt förslaget till slutrapport - Nationell strategi för fordonsteknisk forskning daterat 20040430. Ev detaljkommentarer lämnas separat av Gunnar Kinbom.

Med vänlig hälsning
Tore Helmersson



2004-05-13

Jan Christer Persson
Kaj Holmelius

cc. Lennart Lübeck
cc. Stephen Wallman
cc. Gunnar Lindstedt
cc. Henry Mellgren

FKGs synpunkter på "Nationell strategi för svensk fordonsteknisk forskning, ett PFF-uppdrag".

FKGs styrelse har studerat förslaget till Nationell strategi för svensk fordonsteknisk forskning och vill lämna följande synpunkter.

FKG stöder utredarnas synpunkter och förslag till en starkare och mera sammanhållen satsning på fordonsteknisk forskning.

FKG har dock synpunkter på några områden, bl.a. förslaget om extra satsning på leverantörsindustrin.

Den förändrade strukturen

Under de senaste 15-20 åren har fordonstillverkarna i allt ökad omfattning lagt över produktion samt produkt- och teknikutveckling på leverantörerna. Leverantörerna står för cirka 75 % av bilens värde ut från fabrik, eller 50 % om man mäter i förhållande till bilens värde på gatan före skatt.

En studie som utförts av den franska leverantörsorganisationen FIEV visar att de franska fordonstillverkarna och deras leverantörer satsar ungefär lika mycket resurser vardera på F&U, mätt i procent av bilens värde på gatan. Någon sådan analys är inte gjord på de svenska fordonstillverkarna, men speciellt Volvo PV och Saab har under de senaste 15-20 åren lagt ut mycket av sin F&U på leverantörerna.

Som exempel kan nämnas att Autoliv spenderar brutto 8 % av omsättningen på F&U. Motsvarande siffra för Bosch är 9 %.

I en del fall har fordonstillverkaren sålt ut sin egen tillverkning av komponenter och system till leverantörer. Vi ser nu en liknande utveckling inom kommersiella fordon.

Outsourcing av utveckling och produktion har främst hamnat hos stora aktörer med inga eller små F&U resurser i Sverige. Utvecklingen, som är en global trend, har lett till en omstrukturering där vi fått ett mindre antal stora, internationella företag som första ledets leverantörer. Många av dessa stora leverantörsföretag finns i Sverige, men med små eller inga utvecklingsresurser. Men omstruktureringen har också inneburit en längre leverantörs-

kedja där andra, tredje, etc. ledets leverantörer spelar en allt viktigare roll, även inom utveckling av komponenter och system. Råmaterialtillverkarna, slutligen, är också en mycket betydelsefull del av leveranskedjan och deras behov av F&U måste också med i ekvationen.

Utredarna konstaterar att en mycket stor del av fordonstillverkarnas produktutveckling görs i Sverige. Det är dock viktigt att skilja mellan vem som betalar ett utvecklingsprojekt och vem som faktiskt utför utvecklingsarbetet. Det är ju denna senare aktör som bygger upp kunskap och erfarenhet. För landet Sverige är det särskilt intressant ur den aspekten, att ett leverantörsföretag med sina utvecklingsresurser utanför Sverige bygger upp erfarenheten där och inte i landet Sverige. Det skulle därför vara intressant att komplettera utredningen med en beräkning av hur mycket av fordonstillverkarnas investeringar i F&U som faktiskt utförs av andra aktörer och, om möjligt, specificerat på vad som görs i Sverige resp. utanför Sverige.

Att vi inte har fler leverantörsföretag med stora resurser för F&U i Sverige är alltså ett naturligt resultat av det förändringsarbete som fordonstillverkarna, speciellt personbilsföretagen, drivit under de senaste 20 åren.

Leverantörernas behov av resurser inom F&U

När man bedömer leverantörernas behov av F&U måste man alltså beakta att många företag befinner sig något eller några steg bakåt i leveranskedjan och har andra leverantörer som sina kunder. Även hos dessa leverantörer finns behov av resurser och kunskap för utveckling, inte minst inom området produktionsteknik. Dessutom har svenska leverantörer i en allt ökande grad andra fordonstillverkare än de svenska som sina strategiska kunder. Vilka behov av F&U som detta ger är också något som måste beaktas. Slutligen växer det fram leverantörsföretag inom nya teknikområden och dessa företags behov måste också beaktas.

Förslag till satsning på leverantörsindustrin

Svenska leverantörsföretag bearbetar idag mycket aktivt kunder på den internationella marknaden samt söker möjligheter till etablering i lågkostnadsländer. FKG driver stödjande projekt i samband med denna internationalisering, främst inom området tunga fordon och vi kan konstatera att de svenska leverantörerna hävdar sig mycket bra i denna konkurrens.

FKG delar utredarnas syn på att det behövs en ytterligare satsning på leverantörsindustrin. Vi har dock svårt att se att förslaget med "faddersystem" är genomförbart. Dels måste en satsning på leverantörerna beakta den nya strukturen (se ovan), dels innebär förslaget en kommersiell prioritering med nationella förtecken, något som svensk fordonsindustri i stort sett aldrig har sysslat med.

FKG förordar i stället en extra satsning på leverantörerna inom ramen för Fordonsforskningsprogrammet. Med de beslutsprocesser som finns inom detta program garanteras dels leverantörernas behov, dels de svenska fordonstillverkarnas inflytande. Vi stödjer utredarnas förslag att medlen kan användas även för demonstration av produkter, tjänster eller processer samt att medlen delvis kan vara sådd- eller riskkapital till leverantörerna. Om satsningen skall inkludera sådd- och riskkapital är naturligtvis den föreslagna nivån något låg.

Forskningsmiljöer

Starka leverantörsföretag finns över hela landet och vi har därför lite svårt att se begreppet "fordonsbältet Södertälje – Göteborg".

När det gäller forskningsmiljöer föreslår vi en satsning även på forskningsinstitut som inte nämns av utredarna, t.ex. IVF, IFP/Sicomp, m.fl. Däremot behövs en omstrukturering av instituten så att vi får en starkare struktur totalt sett.

Starka svenska forskningsmiljöer kan också stimulera i landet verksamma utländska leverantörsföretag att förlägga sin utveckling hit. IVSS är ett program som har detta som sitt syfte och det skall bli intressant att se resultatet när programmet kommer igång. Liknande ansträngningar bör göras inom andra teknikområden.

Med vänlig hälsning
Fordons Komponent Gruppen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Svenåke Berglie', with a stylized, sweeping flourish at the end.

Svenåke Berglie

Gunnar Lindstedt

Från: Rosengren Lars-Göran [Lars-Goran.Rosengren@volvo.com]

Skickat: den 14 maj 2004 08:11

Till: Gunnar Lindstedt

Kopia: Per-Olof.Bostrom@volvo.com; Lars-Erik.Larsson@volvo.com; goran.wirmark@volvo.com

Ämne: NSSSFF

Gunnar,

Vi har gjort en snabbremsa inom AB Volvogruppen av förslaget till NSSFF. Här följer några synpunkter från AB Volvo:

- Strategiförslaget representerar i sina huvuddrag en bra plattform för fortsatt arbete inom PFF. En årlig uppdatering och lämplig process för detta bör etableras.

- Vi ser en allvarlig försämring i konkurrenskraft för flera existerande svenska leverantörsföretag som tar sig uttryck i att man inte kan medverka i framtagning av lösningar för framtida fordonsgenerationer. Bakgrunden är ofta att kompetensen och ibland entreprenörskapet saknas. Förslaget att skapa ett speciellt program för att försöka vända utvecklingen är bra.

- Vi stöder förslaget att svenska staten etablerar rullande F&U-satsningar inom fordonsområdet. Den föreslagna detaljerade programstrukturen möter invändningar och behöver diskuteras vidare med inblandade parter. Vidare måste arbetet med att skapa scenarier och strategiska forsknings- och utvecklingsagendor med olika tidshorisonter fördjupas. I vissa program finns en god process för samverkan mellan forskningen inom företagen, instituten och universiteten men det finns fortfarande ett klart utrymme för förbättring då viss akademiskt styrd verksamhet inte drivs i teknikfronten. Förslaget att förstärka den industriella styrningen är ofta lösningen.

- Vi stödjer inriktningen att skapa överkritiska internationellt konkurrenskraftiga utförarmiljöer och att Chalmers och KTH är viktiga akademiska noder. De måste skapa centrum inom vilka samarbetsprojekt av olika typ kan drivas professionellt och utföras av internationellt etablerade toppforskare. Rekommendationerna avseende fördelning av områden måste diskuteras vidare. Exempelvis bedrivs den svenska akademiska fordonsrelaterade människa-maskinforskningen idag primärt vid Linköpings Universitet och VTI medan Chalmers och KTH har ambitioner att arbeta i detta område vilket är positivt.

Mvh Lars-Göran

Volvo Technology Corporation
Lars-Göran Rosengren
+46313226000
+46739026000

Gunnar Lindstedt

Från: Löfgren, Håkan (H.) [hlofgren@volvocars.com]
Skickat: den 14 maj 2004 17:58
Till: Gunnar Lindstedt
Kopia: Folkesson, Hans (H.); Carlstedt, Hans (H.); Hauptmann, Lars-Gustaf (L.)
Ämne: Remiss Fordonsstrategiutredningen

Prioritet: Hög

Till
PFF

Utöver de synpunkter som lämnat under arbetets gång och som återspeglas i rapporten, vill Volvo Personvagnar tillägga följande som en del av vår remiss.

- Prioriterade forskningsmiljöer får inte innebära att konkurrensen upphävs.
- Kartan som beskriver prioriterade miljöer och prioriterade teknologier är att betrakta som ett utspel.

Mvh Håkan

Volvo Personvagnars representant i Styrgruppen

Håkan Löfgren, Ph.D.
91100 Product Strategy & Technology
PVD 4:2
Volvo Car Corporation
40531 Göteborg, SWEDEN

Phone +46313252419



1 (1)

Handled by

P Hasse Johansson

Date

2004-04-18

Our reference

Your date

Your reference

Programrådet för FordonsForskning

Lennart Lübeck

c/o Vinnova

101 58 Stockholm

Proj. nr.
VERKET FÖR INNOVATIONSSYSTEM
Ank. 2004 -05- 17
D/Dnr. 2004-02097

Beträffande den av PFF initierade utredningen vill vi på Scania lägga fram några kompletterande synpunkter.

Det är av största vikt för Scantias Internationella konkurrenskraft att det bedrivs en förstklassig forskning i Sverige och att det etableras en långsiktig och uthållig strategi för fordonsrelaterad forskning. Scania har därför med stort intresse tagit del av rapporten "Nationell strategi för svensk fordonsforskning, ett PFF-uppdrag"

I anslutning till utredarnas "Slutsatser och rekommendationer" punkt 2 vill vi därför betona och yrka att:

Inom det av utredarna föreslagna framtida ramen, anser Scania att det är av yttersta vikt att det Fordonstekniska Forskningsprogrammet (FFP) i dess nuvarande form, förlängs rullande och på minst den dubbla nivån av idag av, såg 60-70 MSEK statligt bidrag.

Scania har, tillsammans med både övrig fordonsindustri och myndigheter, sedan snart tio år mycket goda erfarenheter av det Fordonstekniska Forskningsprogrammet. Vi har bl a genom våra Industridoktorander deltagit i flera fruktbara forskningssamarbeten som inneburit att vi kunnat rekrytera begåvade medarbetare, tillgodogjort oss intressanta forskningsresultat och samtidigt knutit goda och långsiktiga kontakter med den akademiska världen. FFP var en avgörande faktor för Scania att förändrade sin forskningsstrategi och därigenom öppnade sig för ytterligare samarbeten med den akademiska världen.

Beträffande den av utredarna föreslagna gemensamma "riggningen" av de nya programmen, anser vi att innan något nytt program sjösätts, måste parterna konkretisera och komma överens om en process, innehållande bl a beslutsordning, initiativrätt till projekt, mandat och finansieringsformer. Denna process ska sedan vara gemensam för samtliga nya gemensamma program.

Med vänlig hälsning

SCANIA
Research and Development


Hasse Johansson
Group Vice President

SCANIA
SE-151 87 SÖDERTÄLJE
SWEDEN

Telephone
Nat. 08-663 810 00
Int. +46 8 663 810 00

Telefax
Nat. 08-553 810 37
Int. +46 8 553 810 37

TOTALT ANT. SID 01