

Smart, Green and Integrated Transport

En studie av svenska aktörers uppfattningar om
första utlysningen inom Horisont 2020



HORIZON 2020

Smart, Green and Integrated Transport

Oktober 2015

En rapport till Forum för transportinnovation

Kontaktperson

Hjalmar Eriksson, Analytiker

Telefonnummer

072-732 89 17

E-postadress

hjalmar.eriksson@oxfordresearch.se

Om Oxford Research

Knowledge for a better society

Oxford Research är specialister på analyser, utvärderingar och strategier med fokus på välfärds-, näringslivs- och regional utveckling.

Oxford Research genomför skräddarsydda analyser, resultat-, process-, och effektutvärderingar för departement, myndigheter, stiftelser samt privata och civila organisationer. Vi ger också råd om strategiutveckling, faciliterar utvecklingsprocesser och förmedlar våra resultat genom föreläsningar och seminarier. Vi kombinerar akademisk forskning, strategisk förståelse och god kommunikation – på det sättet skapar vi ett användarorienterat resultat som kan göra skillnad.

Oxford Research grundades 1995 och har verksamhet i Danmark, Norge, Sverige och Finland. Oxford Research är en del av Oxford Group.

Oxford Research AB
Norrländsgatan 11
103 93, Stockholm
Sverige
(+46) 08 24 07 00
office@oxfordresearch.se
www.oxfordresearch.se

Innehåll

Executive Summary	1
1. Inledning	2
1.1 Disposition	3
1.2 Förändringar i och med Horisont 2020	3
1.2.1 Ny programstruktur	3
1.2.2 Fler gemensamma teknikinitiativ	3
1.2.3 Utlysningstexter	4
1.2.4 Regelverk och administration	4
1.3 Metod	4
1.3.1 Deltagare	4
1.3.2 Design	5
1.3.3 Sammanställning	5
2. Resultat	6
2.1 Uppfattningar om förändringar i Horisont 2020	6
2.1.1 Utlysningstexter	6
2.1.2 Tvåstegsansökningar	7
2.1.3 Finansieringsregler	8
2.1.4 Innovation and Networks Executive Agency – INEA	9
2.1.5 Näringslivets roll – SMF	9
2.2 Resonemang kring deltagande i programmet	10
2.2.1 Viktigaste avvägningar för beslut om deltagande	11
2.2.2 Att formera konsortier	12
2.2.3 Konkurrens om projektmedel	13
2.2.4 Forumets färdplaner	15
2.2.5 Hjälp och stöd i ansökningsprocessen	16
3. Avslutning	18
3.1 Uppfattningar inom olika sektorer	18
3.1.1 Skiljelinjerna går snarast mellan större och mindre aktörer	18
3.1.2 Ändringen av finansieringsreglerna slår olika i olika sektorer	18
3.1.3 Delade meningar om förhållandet grundläggande forskning och tillämpning	19
3.2 Uppfattningar inom olika trafikslag	19
3.2.1 Gemensamma teknikinitiativ	19
3.2.2 Olika trafikslag visavi multimodalitet	19
3.3 Åtgärder	20
3.3.1 Påverkansarbete	20
3.3.2 Nationell samordning och strategi	20
3.3.3 Medfinansiering	20
3.3.4 Eventuellt matchning av partners	20
3.4 Diskussion	21
3.4.1 Samordning och påverkansarbete	21
3.4.2 Forskningsinstitutens finansiella förutsättningar	21
3.4.3 Matchning av partners	22
3.4.4 Utveckling av bilaterala program	22
4. Källor	23
4.1 Intervjuer	23
4.2 Skrivna källor	23

Executive Summary

This report presents Swedish actors' opinions and experiences of the EU framework programme for research and innovation, Horizon 2020. More specifically, Oxford Research has investigated the opinions of transport research and innovation actors regarding the first call within the societal challenge *Smart, green and integrated transport*, in relation to opinions about the seventh framework programme for research, FP7. The study was commissioned by the Swedish *Forum for transport innovation* during the fall of 2015. The purpose of the study was to supply the Forum with a knowledge base, in order to strengthen its ability to support Swedish actors within the transport sector, and to ensure continued high participation in the European framework programmes.

Mainly qualitative methodology has been used. The main source of data is 21 interviews with actors within the four different modes of transport (aviation, rail, road and waterborne). Actors from academia, businesses as well as from the public sector have been interviewed. The interviews have been contrasted with statistics on participation.

Two main differences between FP7 and Horizon 2020 were identified by the interviewees, namely: the introduction of the two step application process, and the phrasing of the calls, which was perceived as less prescriptive in general, but more specific as regards expected impacts. New rules regarding financing (up to 100% direct costs and 25% overhead are covered) were also mentioned, especially in relation to (difficult) financial conditions for research institutes. Another notable change concerns the allocation of funds between joint technology initiatives (JTI) and the programmes within the societal challenges pillar.

The changes taking place as a result of the launch of Horizon 2020 have not affected the actors' willingness to take part in the program. A majority of the respondents state that the new two-step application process is more time-consuming than anticipated and in some aspects worse than the previous one step process. However, the framework programme is still highly attractive since it provides the actors with valuable international networks as well as the possible to take part in large scale projects. However, the allocation of funds between JTI's and the transport challenge has guided the focus of many interviewees, towards JTI's within aviation and rail, at the expense of efforts to participate in the calls within the societal challenge.

Regarding measures to increase the participation of Swedish actors within the EU-framework programmes, most of the respondents requested a clear national advocacy strategy for the scope and the objectives of future calls. More advocacy work, as well as a more distinct national strategy, was proposed. A new co-financing model for the research institutes was requested as well.

1. Inledning

I augusti 2015 fick Oxford Research i uppdrag av Forum för transportinnovation, nedan Forumet, att undersöka svenska aktörers uppfattningar om EU-kommissionens ramprogram för att finansiera projekt och aktiviteter inom forskning och innovation, Horisont 2020. Mer specifikt rörde uppdraget den första ansökningsomgången inom samhällsutmaningen smarta, gröna och integrerade transporter. Tre utlysningar finns inom programmet: *Mobility for Growth*, *Green Vehicles* och *Small Business Innovation for Transport*. Den sista är en del av det så kallade *SME Instrument* och har inte ingått i studien.

Svenska aktörer inom transportsektorn har varit framgångsrika i de tidigare europeiska ramprogrammen för forskning. Detta har bidragit till Forumets målsättningar rörande forskning och innovation, men även, på längre sikt, till tillväxt både i Sverige och Europa – svenska aktörer är ledande inom många områden inom transportsektorn och bidrar med världsledande kunskap och lösningar. Syftet med denna undersökning är att bidra till Forumets kunskapsunderlag att agera för att säkra svenska aktörers ställning inom transportområdet samt främja ett fortsatt framgångsrikt deltagande i programmen.

I denna rapport presenteras en sammanfattad bild av hur svenska aktörer har upplevt och uppfattat utlysningen i Horisont 2020, satt i sammanhanget av hur väl de har lyckats inom utlysningen. Studiens inriktning definieras av innehållet i arbetsprogrammet *Smart, Green and Integrated Transport*. Samtliga trafikslag berörs av arbetsprogrammet och omfattas av studien. Detta innebär att uppfattningar från företrädare för flyget, sjöfarten, järnvägen samt vägsektorn har samlats in. Vidare berörs systemövergripande frågeställningar som logistik och intelligenta transporter. Bilden breddas ytterligare genom att studien omfattar aktörer från samtliga samhällssektorer, forskning, näringsliv och offentlig sektor.

Totalt bestod uppdraget i att behandla frågeställningar inom följande elva områden:

1. Resonemang kring deltagande i Horisont 2020.
2. Upplevelser av tvåstegsförfarandet.¹
3. Effekter av förändrade utlysningstexter.
4. Förändringar i byggandet av konsortium.
5. Upplevelse av konkurrens inom Horisont2020 jämfört med andra program.
6. Om och på vilket sätt används Forumets färdplaner.
7. Upplevelser av stöd och hjälp från främjandeaktörer.
8. Förutsättningar för små och medelstora företag (SMF).
9. Uppfattningar om användningen av TRL-skalan².
10. Skillnader i uppfattningar mellan företag, forsknings-organisationer och offentliga aktörer.
11. Skillnader i uppfattningar mellan trafikslagen (flyg, sjöfart, väg och järnväg)

Till denna lista lade Oxford Research under arbetets gång en fråga om förändrade finansieringsregler och, i det avslutande skedet, en fråga om etableringen av den nya myndigheten *INEA* med ansvar för administrationen av projekt och ansökningar inom transport- och energiutmaningarna i Horisont 2020.

¹ Se nästa avsnitt för beskrivningar av förändringar i och med Horisont 2020.

² TRL står för Technology Readiness Level. TRL-skalan är ett verktyg för att definiera i vilket stadium en innovationsprocess befinner sig, från grundforskning till lanserad produkt.

Uppdraget har genomförts av Oxford Research med stöd av Clas Tegerstrand som sakkunnig inom EU:s ramprogram.

1.1 DISPOSITION

Redovisningen är ordnad i två kapitel. I resultatkapitlet nedan, kapitel två, beskrivs i ett första avsnitt hur respondenterna har uppfattat skillnaderna mot tidigare ramprogram. I kapitlets andra avsnitt fokuserar vi på hur respondenterna har resonerat kring sin organisations deltagande i Horisont 2020 utifrån de förändringar som skett mellan programperioderna. Det avslutande kapitlet innehåller en sammanfattning av hur uppfattningarna skiljer sig mellan olika grupper av respondenter och redovisar de förslag som har kommit fram angående hur Forumet bättre kan främja svenska aktörers deltagande i Horisont 2020.

1.2 FÖRÄNDRINGAR I OCH MED HORISONT 2020³

I övergången till den nya programperioden kombinerades det tidigare innehållet i ramprogrammet för konkurrenskraft och innovation (CIP) in i ramprogrammet för forskning (FP7) och bildade gemensamt det nya ramprogrammet för forskning och innovation, Horisont 2020. Genom att innovation har lagts till som målsättning för Horisont 2020 är det tänkt att ramprogrammet ska ha en tydligare koppling till EU:s långsiktiga strategi tillväxt, EU 2020. Det tar sig i uttryck i nya projektformer med fokus på innovation och i ökad systematik i användningen av partnerskapsprogram. En annan nyhet som innebär ökade marknadsnära aktiviteter är ett särskilt program för SMF, *SME Instrument*.

1.2.1 Ny programstruktur

I programstrukturen under FP7 återfanns samarbetsprojekt inom transportområdet under programmet Cooperations delprogram Transport. I Horisont 2020 har programstrukturen förändrats till att bestå av följande tre grundpelare:

- Excellent Science
- Industrial Leadership
- Societal Challenges

Transportfrågorna har förlagts till *Smarta, gröna och integrerade transporter*, en av sju utmaningar i grundpelaren *Societal Challenges*. Några frågor som rör transport kan hittas i andra utmaningar. Transportfrågor återfinns även inom grundpelaren *Industrial Leadership*. Där samlas partnerskapsprogram med inriktning mot betydande sektorer i EU:s näringsliv.

1.2.2 Fler gemensamma teknikinitiativ

De aktuella partnerskapsprogrammen kallas Joint Technology Initiatives, gemensamma teknikinitiativ på svenska, och är program där näringslivet har stort inflytande över tematiken. I FP7 fanns ett gemensamt teknikinitiativ inom transporter, Clean Sky, som samlade flygindustrin. Gemensamma teknikinitiativ i Horisont 2020 är följande:

- Clean Sky 2 (flyg)

³ VINNOVA har publicerat en översiktlig jämförelse mellan Horisont 2020 och FP7. Se kapitel 3 i VINNOVA (2013).

- SESAR (flygledning)
- Nyetablerat: Shift2Rail (järnväg)
- Förhandlas: Vessels for the Future (sjöfart)

Tillsammans samlar de en betydande del av fördelningen av budgetmedel till transportområdet.

1.2.3 Utlysningstexter

EU-kommissionens ambition har varit att de övergripande förändringarna i inriktning och struktur i riktning mot mer utmaningsdrivna och marknadsorienterade aktiviteter ska speglas i utlysningstexterna. Utlysningarna inom utmaningsdelen ska vara inriktade på problem och inte föreskriva specifika teman eller teknologier. Lösningarna beskrivs istället i inledande problembeskrivningar och i avslutande specificeringar av förväntade effekter i samhället. Ytterligare en nyhet i utlysningstexterna är att EU-kommissionen från fall till fall har börjat använda sig av TRL-skalan, en skala över teknologiers mognadsgrad, för att beskriva i vilket stadium i innovationsprocessen projekten ska befinna sig.

1.2.4 Regelverk och administration

De huvudsakliga förändringarna i regelverket är följande:

- Införandet av tvåstegsansökningar för vissa utlysningar
- Förändrade finansieringsregler
- Nya myndigheten INEA administrerar ansökningar och projekt

Tvästegsansökningar innebär att ansökningar om medel skickas in i två omgångar. Den första omgångens ansökan är mindre omfattande. Endast de ansökningar som kvalificerar sig får gå vidare till andra steget. I den andra omgången skickas en fullskalig ansökan in. Finansieringsreglerna har ändrats för att bli enklare. I korthet används nu samma finansieringsregler för alla deltagare, med något undantag. Ersättningsmodellen har också ändrats till att täcka direkta kostnader fullständigt, eller till 70 procent, och indirekta kostnader i lägre grad, endast till 25 procent. Slutligen har den nya och fristående myndigheten INEA fått ansvar för att administrera ansökningar och projekt inom transport- och energiutmaningarna.

1.3 METOD

Studierna har genomförts som en intervjustudie med centrala aktörer inom forskning och innovation i transportsektorn. Intervjuerna har genomförts som semi-strukturerade djupintervjuer om 20-60 minuter antingen via telefon eller som personliga intervjuer under två veckor i september 2015.

1.3.1 Deltagare

Totalt har 21 individer, vilka representerar 20 olika aktörer, intervjuats. Respondenterna har representerat alla trafikslag och samhällssektorer. Vidare har även aktörer verksamma inom systemövergripande frågeställningar intervjuats. Urvalet av intervjupersoner består av 3 kvinnor och 18 män, vilket speglar mansdominansen i transportsektorn. Oxford Research tackar samtliga respondenter för deras medverkande i studien.

1.3.2 Design

En främst kvalitativ metod har använts. Studien har behandlat aktörers uppfattningar och upplevelser av Horisont 2020 vilket har gjort det relevant att anpassa följdfrågor samt frågeföljd efter den information respondenten i fråga har bidragit med. Denna flexibilitet har möjliggjorts genom användandet av semi-strukturerade intervjuer.

Vidare har även dokumentstudier utförts, detta för att bidra med kvantitativa data vilka bidrar till att sätta resultaten från djupintervjuerna i sitt sammanhang. Förutom arbetsprogrammet Smart, Green and Integrated Transport så har resultat från ansökningar till liknande nationella program (med fokus på beviljandegrader), data över planeringsbidrag för ansökningar till den aktuella utlysningen samt resultatet för svenska deltagare från ansökningsomgångar inom FP7 Cooperation: Transport studerats.

1.3.3 Sammanställning

De samlade resultaten av intervju- och dokumentstudier har sammanställts systematiskt i rapporten nedan. Eftersom det är en kvalitativ studie fokuserar sammanställningen på att redovisa resonemangen bakom olika uppfattningar. Vi tydliggör dock genomgående hur utbredda uppfattningar är bland respondenterna för att ge läsaren en bild av fördelningen av uppfattningar i respondentgruppen som helhet.

2. Resultat

2.1 UPPFATTNINGAR OM FÖRÄNDRINGAR I HORISONT 2020

De flesta respondenter har beskrivit följande punkter som de tydligaste förändringarna mot FP7:

- införandet av tvåstegsansökningar
- utlysningstexternas karaktär

Fördelningen av budget mellan gemensamma teknikinitiativ och transportprogrammet är också en betydande skillnad för flyget och järnvägen, och för sjöfarten, när Vessels for the future lanseras.

2.1.1 Utlysningstexter

2.1.1.1 Mer generella utlysningstexter

Majoriteten av respondenterna har beskrivit utlysningstexterna med ord som *bredare, öppnare, mer tematiska* och *övergripande*. Ett par respondenter med lång erfarenhet att EU:s ramprogram för forskning påpekade att sett över flera programperioder tenderar det att ske en svängning mellan å ena sidan mer specifika och å andra sidan öppna och mer utmaningsfokuserade utlysningstexter.

Ytterligare ett par respondenter nyanserade resonemangen om bredare utlysningstexter genom att peka på att de inledande beskrivningarna under varje ämne är generella, men att de förväntade effekterna – *expected impact* – är mer specifika än tidigare. De angav att detta innebär att fler aktörer känner igen sig och tar chansen att delta med ansökningar, men att det egentligen är färre projektidéer som har möjlighet att uppfylla kraven.

Flera respondenter diskuterade utlysningstexternas bredare utformning i relation till tvåstegsansökningar. Den mer öppna ingången till olika ämnen, och de, åtminstone delvis, lägre kraven på det första ansökningssteget, uppfattades ha inneburit en ännu större översökning till programmet än tidigare. Detta har accentuerats för flyget och järnvägen, där det finns ett gemensamt teknikinitiativ med en relativt sett klart större andel av de totala medlen än tidigare.

Inte alla har känt igen sig i att utlysningstexternas karaktär ska ha ändrats. Ett par respondenter har inte sett några större skillnader mot FP7. Bland annat uttryckte en respondent att det är utvärderingen av texterna som har förändrats till att bli mer bokstavstrogen, se vidare om detta nedan.

2.1.1.2 Fördelningen mellan forskning respektive test och demonstration

En handfull respondenter lyfte frågan om fördelningen mellan medel till grundläggande forskning respektive mer tillämpade utvecklingsaktiviteter. Dessa uppfattningar var specifika och skiljde sig mellan företrädare för olika trafikslag och sektorer.

Ett par företrädare för flyg och järnväg angav att den begränsade budget som har funnits för dessa trafikslag inom transportutmaningen främst har riktats mot akademien. Det har saknats utrymme för projekt som fokuserar på TRL-skalans medelnivåer. Uppfattningen att värderingen av ansökningar har favoriserat konsortier som leds av forskningsinstitutioner uttrycktes också. I ett sammanhang med gemensamma teknikinitiativ med en större andel av den samlade budgeten än tidigare, kan detta innebära, menade någon, en risk att test och demonstration frikopplas från grundläggande forskning.

I motsats till denna bild ansåg några representanter för forskningssektorn att det är högre krav på tydligare resultat i form av produkter, eller att fokus har skiftat från forskning mot tillämpning. De beskrev detta som ett led i en längre trend att industrin står i fokus för ramprogrammet i större utsträckning. En respondent kopplade trenden till de ekonomiska förutsättningarna för industrin i Europa sedan finanskrisen 2008. Även om flera av forskningsrepresentanterna uppmärksammade detta skifte var det inte nödvändigtvis i negativa ordalag.

2.1.1.3 Utvärdering – mer bokstavstrogen och fokus på impact

En handfull av respondenterna kommenterade på utvärderingen av ansökningar. Ett par respondenter bekräftade att större tyngd har lagts på impact-kriteriet, i linje med EU-kommissionens ambition för Horisont 2020. Därutöver utmålades utvärderingen som problematisk av några respondenter. Det var särskilt utvärderarnas kompetens och förhållningssätt till utlysningstexterna som kritiserades. Ett par spekulerade i att utvärderarna skulle vara *generalister*, snarare än tekniska experter, i högre grad än tidigare. Detta kopplades till att utlysningstexterna är mer öppna, att det skulle leda till mer skiftande ansökningar och att utvärderarna därmed skulle behöva bredare kunskaper. Alternativa spekulationer var att utvärderarna varit sämre orienterade om diskussionerna som lett fram till utlysningstexternas utformning, och har därmed haft en vagare uppfattning om ämnets sammanhang och därmed inte kunnat göra välavvägda tolkningar. Sammantaget var uppfattningen dock att detta problem har inneburit mer bokstavstroga värderingar utefter specifika formuleringar i utlysningstexterna, samt mindre rättvisande bedömningar av det tekniska innehållet.

2.1.1.4 TRL-skalen är ett bra verktyg

Ingen av respondenterna nämnde självmant att EU-kommissionen har börjat använda TRL-skalen i vissa av utlysningstexterna. Den klart övervägande uppfattningen var att detta är en positiv utveckling. TRL-skalen beskrevs som ett praktiskt och lättillgängligt verktyg. Många av respondenterna med en särskild uppfattning om detta använder TRL-skalen i sin egen verksamhet. Införandet av beskrivningar i termer av TRL-nivå ansågs underlätta både analysen av utlysningstexterna och kommunikationen internt och mellan projektpartners. Ett par avvikande meningar lämnades av företrädare från universitet och forskningsinstitut då TRL-skalen uppfattas som ett sätt att driva på för mer tillämpade projekt.

2.1.2 Tvåstegsansökningar

2.1.2.1 Bra i teorin, sämre i praktiken

Bland respondenterna finns en tydlig konsensus om att ansökningar i två faser är en god idé, men att brister i implementeringen gör att fördelen med ett förfarande i två steg har uteblivit. Det huvudsakliga syftet med att införa ansökningar med två faser är att den sammanlagda arbetsinsatsen ska minska. Mindre omfattande ansökningar i ett första steg där de flesta ansökningar sällas bort leder till att färre aktörer måste lägga ner det arbete som krävs för en fullskalig ansökan. De flesta respondenter ansåg dock att man har misslyckats med att uppnå den fördelen, och att tvåstegsförfarandet istället har medfört ytterligare försämringar.

2.1.2.2 Första fasen kräver mer än förväntat

En majoritet av respondenterna ansåg att trots att omfattningen i text för den första fasen är begränsad kräver en ansökan till fas ett alltför mycket förarbete. Denna uppfattning var klart mer utbredd än motsatsen, några enstaka respondenter ansåg att det första steget inte är krävande.

Främst lyftes två brister som gör att en ansökan till första steget blir alltför omfattande. För det första förklarade flera respondenter att ändringar från första till andra steget är för strikt reglerade. Särskilt problematiskt är att det inte är tillåtet att ändra deltagare i konsortiet. För att bygga ett konsortium är det dock nödvändigt att ha en fullständig och gemensam bild av projektinnehållet, vilket innebär att kraven inte är mycket lägre än för en fullskalig ansökan. För det andra hänvisade ett par respondenter till översökning i första fasen som en anledning till att ansökan måste vara av mycket hög kvalitet för att stå ut i mängden. Mer om detta direkt nedan.

2.1.2.3 Översökning och låga beviljandegrader

Utöver att tvåstegsförfarandet inte har lett till den minskade arbetsbörda som var syftet, har det bidragit till översökningen till ramprogrammet. Flera respondenter beskrev att kombinationen av öppna utlysningstexter och ett – skenbart – enklare första steg har lett till ett mycket stort antal ansökningar, då fler aktörer har känt igen sig i utlysningstexterna och tagit chansen att söka. Eftersom utlysningstexterna är breda har variationen mellan ansökningarna varit stor och utvärderarna har fått ”jämföra äpplen och päron”, som en respondent uttryckte saken. Detta kan både bidra till ökad godtycklighet och till att för många ansökningar släpps igenom till andra fasen, enligt devisen att hellre fria än fälla.

Flera respondenter har också uppmärksammat att för många ansökningar har blivit beviljade i den första fasen. Därmed har den samlade arbetsbördan i den andra fasen heller inte sjunkit som förväntat. När en ansökan gått vidare till fas två bör chansen att få ansökan beviljad vara klart större än beviljandegrader för ansökningar som sker i ett steg. De respondenter som behandlade problemet var av åsikten att EU-kommissionen inte har uppnått tillräckligt höga beviljandegrader i andra fasen för att motivera ett tvåstegsförfarande.

2.1.2.4 För långa ledtider men för kort tid att skriva

Ytterligare ett problem med tvåstegsförfarandet som uppmärksammades av flera av respondenterna är att ledtiderna har blivit längre, och är för långa, samtidigt som tiden för att ta fram ansökan närmast är för kort. Ledtiderna har blivit längre i och med att en ansökan nu måste gå igenom två faser. Långa ledtider är generellt ett problem eftersom det bidrar till ökad osäkerhet och försvårar deltagarnas planering.

Uppfattningarna om begränsad tid för att ta fram ansökningar gäller både inför första och inför andra faserna. Ett par respondenter kopplade tidsaspekten till det faktum att konsortiet måste vara klart till första ansökningsfasen. De menade att det är begränsat med tid för en så omfattande process. Flera respondenter uttryckte att tiden mellan beslut från första fasen och deadline för andra fasen är för kort. Om en ansökan bli beviljad i fas ett blir det därför genast mycket bråttom att färdigställa den fullständiga ansökan, vilken innebär svåra avvägningar kring hur mycket förberedelser som behöver göras innan beslutet från första fasen är tillgängligt.

2.1.3 Finansieringsregler

Grovt sett har respondenterna beskrivit de nya finansieringsreglerna som främst positiva, med undantaget att förändringen har gett forskningsinstituten sämre villkor.

2.1.3.1 Forskningsinstitut har fått sämre villkor

Att just forskningsinstitutens villkor försämras genom det nya regelverket beror på att de har höga OH-kostnader som nu inte täcks i lika hög grad som tidigare. De medfinansieringsmodeller som i allmänhet tillämpas av forskningsinstitut täcker inte längre kostnaderna. Det innebär att institut behöver avsätta basanslag för medfinansiering, eller begränsa sitt deltagande i EU-programmen. Universitet och högskolor skulle inte ha samma problem i och med att OH-kostnader för lokaler och infrastruktur inte belastas projekt på samma sätt. Uppfattningen att forskningsinstitutens villkor har försämrats nämndes inte bara av institutens företrädare utan även av ytterligare några respondenter. Samtidigt uttryckte andra enstaka respondenter att detta är en budgeteringsfråga för instituten själva, och inte krävde åtgärder från nationella medfinansierare.

2.1.3.2 Näringslivet drar störst nytta av förändringen

För övriga aktörer beskrevs de ändrade finansieringsreglerna antingen som positiva eller neutrala. Flera respondenter uttryckte att näringslivet har dragit nytta av förändringarna, och allra mest SMF. Näringslivet har större flexibilitet att täcka sina OH-kostnader och istället delta med arbetstid i projekten. Finansieringsreglerna är särskilt gynnsamma för SMF som ofta har väldigt låga OH-kostnader och därmed i princip får nästan hundra procentig finansiering. En respondent menar också att symbolvärdet av att finansiera direkta kostnader till 100 procent innebär enklare att kommunicera möjligheterna inom programmet till företag, och locka dem att delta.

Respondenter från både offentlig sektor och universitet och högskolor beskrev förändringen i huvudsak positiva termer. Förutom att kostnadstäckningen uppfattades som passande menade en respondent att det har inneburit en förenkling av systemet.

2.1.4 Innovation and Networks Executive Agency – INEA

Underlaget för uppfattningar om INEA är mindre än för övriga ämnen för studien i och med att frågeställningar om INEA tillkom i uppdragets slutskede, genom att respondenterna själva uppmärksammade den nya myndigheten. Uppfattningarna om INEA var främst negativa. Någon respondent uttryckte kritik mot att personalen på INEA är mindre insatta i programkontexten än tidigare administratörer. Detta ansågs ha påverkat utvärderingen av ansökningar till att bli mer bokstavliga efter de direkta formuleringarna i utlysningstexterna, rimligtvis genom att utvärderarna, som oavsett administratörernas organisering är oberoende, skulle ha fått annorlunda instruktioner än tidigare. Ytterligare ett par respondenter ansåg att administrationen har blivit än mer nitisk och detaljerad, vilket har lett till ökad administrativ börda. Trots bristerna ansåg en respondent att modellen med en oberoende myndighet i grunden är bra, för att stärka utvärderingarnas oberoende.

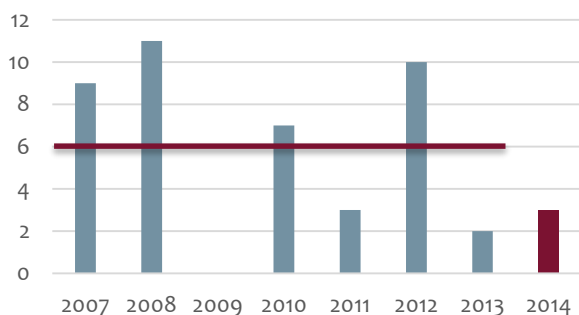
2.1.5 Näringslivets roll – SMF

Som beskrevs ovan har förändringarna i finansieringsregler inneburit en förbättring av villkoren för deltagande i Horisont 2020 för näringslivet, särskilt för SMF. Däremot var de flesta respondenter som nämnde finansieringsreglernas effekter överens om att de är av mindre betydelse för att påverka näringslivet att delta i Horisont 2020.

2.1.5.1 Hur ser deltagandet ut?

Tre SMF är partner i beviljade ansökningar till 2014 års ämnen inom transportutmaningen. Det är en låg siffra men inte lägre än deltagandet under fyra av de sex senaste åren. I medeltal beviljades sex SMF per år deltagande

Figur 1. Antal SMF som beviljats deltagande i projekt inom transport per år (utlysning). Källa: VINNOVA (2015c), bearbetad av Oxford Research.



i samarbetsprogrammet för transporter, *Cooperation – Transport*, under utlysningar inom FP7 2007-2013. Se figuren nedan för deltagandestatistik.

Figuren visar antal SMF som beviljats deltagande i projekt inom transporter i FP7 (2007-2013) respektive Horisont 2020 (2014). Deltagandet är redovisat utifrån vilket år utlysningen skedde. Dock är samtliga siffror för FP7 slutgiltiga resultat, medan resultaten för 2014 fortfarande är preliminära i och med att samtliga kontrakt ännu inte är upprättade. Resultatet för 2014 är lågt, men inte onormalt lågt, och utgör ett för litet urval tala om något trendbrott.

2.1.5.2 Förutsättningarna skiftar

Uppfattningar om näringslivets roll i Horisont 2020 och behovet av att näringslivsaktörer ingår som partner i ansökningar var skiftande. En av de viktigaste aspekterna i detta sammanhang var de gemensamma teknikinitiativen, där näringslivet har en mycket framträdande roll. Inom flyg och järnväg där det finns gemensamma teknikinitiativ, och även inom sjöfarten, där ett gemensamt teknikinitiativ förbereds, upplevde några respondenter att näringslivets roll har ökat, i och med de gemensamma teknikinitiativens dominans i både andel medel och inflytande. Samtidigt menade andra respondenter att det inte är någon större skillnad mellan Horisont 2020 och FP7 när det gäller näringslivets roll. När det gäller SMF var den gängse uppfattningen att deras förutsättningar att delta fortsatt är beroende av att de kan bli medbjudna av större partners för att få tillträde till etablerade nätverk för samarbete.

2.1.5.3 Gemensamma teknikinitiativ – ett hinder för SMF?

Flera respondenter beskrev de gemensamma teknikinitiativen som en betydande strukturell förändring jämfört med tidigare programperiod. Det har gett näringslivet som helhet en större roll i Horisont 2020. Några respondenter, även från stora företag, uppmärksammade dock att den utökade rollen gäller de stora företagen. De små och medelstora företagens möjligheter har snarast försämrats i och med att det är helt beroende av de stora aktörerna för att för ta del av teknikinitiativen. Inom transportutmaningen är möjligheterna också begränsade, genom att tillämpade ämnen i högre grad ligger under teknikinitiativen. En respondent sade uttryckligen att hen inte har märkt av det fokus på SMF som EU-kommissionen kanske hoppats på.

2.2 RESONEMANG KRING DELTAGANDE I PROGRAMMET

Respondenterna uttryckte en tydlig konsensus kring att förändringarna i och med Horisont 2020 inte är betydande för deras beslut att delta eller inte. Den enda betydande förändringen som pekades ut var fördelningen av budgetmedel mellan transportutmaningen och de gemensamma teknikinitiativen. För de etablerade aktörerna innebär skiftet att transportutmaningen minskar i betydelse.

2.2.1 Viktigaste avvägningar för beslut om deltagande

2.2.1.1 Detaljer i programupplägget påverkar inte beslut att delta

Respondenterna uppvisade en omfattande konsensus kring vilka avvägningar som generellt är avgörande för beslut att delta i ansökningar till EU:s ramprogram för forskning. Detta exemplifieras av en respondent som uttryckte att det var ”självkänt att gå in i projekt när något dyker upp”. De detaljförändringar som skett i programupplägget tillmättes inte någon betydelse, utöver finansieringsreglernas konsekvenser för forskningsinstitutet. Som nämndes ovan kan de lägre ersättningsnivåerna för OH-kostnader innebära att forskningsinstitut väljer att begränsa sitt deltagande.

Det bör noteras att bland respondenterna dominerar stora etablerade aktörer för vilka deltagande i samarbetsprojekt inom forskning och utveckling är en integrerad del av verksamheten. Representanterna för SMF var av en avvikande mening, se stycket om förutsättningar för SMF nedan.

2.2.1.2 Relevans och konsortiets sammansättning är avgörande

Följande två faktorer var grundläggande i respondenternas svar:

- Utlysningarnas överensstämmelse med interna processer och strategier
- Konsortiets sammansättning

Nästan samtliga uttryckte att utlysningarnas inriktning var avgörande, såtillvida att om den är relevant i relation till pågående verksamhet och planer var deras ambition att delta med ansökningar. Ytterligare en förutsättning för att delta var dock att det påtänkta konsortiet skulle bestå av kompetenta partners. De flesta respondenterna menade att de aldrig, eller endast i undantagsfall, går in i en roll som koordinator. Istället beskrev flera respondenter att de brukar bli tillfrågade om att delta i ansökningar. Detta är troligtvis ett resultat av urvalet av etablerade aktörer som respondenter för studien. Om ett deltagande kräver liten insats underlättar det valet att ansluta sig till ett konsortium, dock under förutsättning att det bedöms vara relevant.

2.2.1.3 De gemensamma teknikinitiativen dominerar

Fördelningen av budgetmedlen, snarare än ändringar i regelverket, var en avgörande faktor i övervägandena att delta i transportutmaningen. Detta nämnde flera av respondenterna inom de trafikslag där det finns gemensamma teknikinitiativ. Det gäller flyg och järnväg, men även sjöfart, där ett gemensamt teknikinitiativ är under utveckling.

De gemensamma teknikinitiativens andel av budget är så pass stor, menade flera respondenter, att de har valt att inte lägga betydande resurser på att försöka komma med i projekt i transportutmaningen. Den begränsade budgeten för dessa trafikslag inom utmaningen, i kombination med det höga söktrycket, har inneburit att det inte är fördelaktigt att försöka. Arbetsinsatsen har varit för hög i relation till utfallet.

2.2.1.4 Förutsättningar för SMF

Det var inte lika självklart för respondenterna från SMF att delta i EU:s ramprogram för forskning. För dem är möjligheten att ingå som partner med mindre omfattande ansvar för ansökningsprocessen närmast en förutsättning för att ha möjlighet att delta. Respondenterna uttryckte också olika uppfattningar om eventuellt framtida deltagande.

Ett par av respondenterna var positivt inställda. De betonade det är effekterna i form av synlighet, nätverksbyggande och kvitto på verksamhetens kvalitet som är mervärdena av internationella samarbetsprojekt inom forskning och innovation. Enligt deras uppfattning var funktionen som kompletterande finansiering sekundär.

Övriga två respondenter var mer skeptiska till framtida deltagande. De pekade på stora insatser i ansökningsprocessen, långa ledtider samt osäkerhet och godtycke i bedömningsprocessen som faktorer som gör att framtida deltagande är tveksamt.

2.2.2 Att formera konsortier

2.2.2.1 Etablerade nätverk är grunden för konsortierna

Samtliga respondenter utgår från etablerade, befintliga nätverk när de ska hitta konsortier att delta i samt leta ytterligare partners. Respondenterna beskrev några olika modeller för hur detta kan gå till. Flera av respondenterna, även SMF, har blivit kontaktade för att delta i konsortier. I andra fall har de sökt mer aktivt, antingen med utgångspunkt i utlysningstexterna, för att matcha behov, eller utifrån perspektivet att inventera vilka konsortier som är under uppbyggnad.

Det är knappast förvånande att de aktörer som ingår i urvalet för studien har utvecklat nätverk för projektsamarbeten av denna typ. Det är dock värt att notera, som ett par av respondenterna gjorde, att stabila och etablerade nätverk av samarbetspartners är ett mervärde i sig. Stora aktörer med betydande forsknings- och innovationsverksamhet söker därmed generellt inte nya partners för endast ett enskilt projekt, utan ser kontakter med nya partners som en långsiktig investering.

2.2.2.2 En tendens till något fler nya partners

Respondenterna var överens om att de förändringar som skett i och med Horisont 2020 inte har haft någon betydande inverkan på hur konsortier formeras. Förändringarna har inte varit av en sådan omfattning att det har krävt ändrade rutiner. Däremot indikerar de reflektioner som respondenterna gjorde kring sammansättningen av befintliga eller nya partners mot en tendens att det har varit fler nya samarbetspartners i konsortierna.

Flera respondenter berörde att det ökade söktrycket har motsvarats av ett större antal konsortier med fler nya aktörer överlag. Detta kan också påverka den sammanlagda sammansättningen av partners i de konsortier som respondenternas organisationer deltar. Ytterligare ett par respondenter beskrev att Horisont 2020 kräver större konsortier, genom att det finns större krav på att nå hela vägen fram i innovationskedjan. Det ska också ha lett till att fler nya partners har engagerats i konsortierna.

2.2.2.3 Rollen som koordinator undviks

Utöver några enstaka undantag angav respondenterna att de generellt undviker att ta rollen som koordinator. Detta är inte någonting som har förändrats sedan FP7. En respondent menar att de nya reglerna för hur administrationen ersätts och budgeteras underlättar för att gå in i rollen som koordinator. Under FP7 var en fördelning, för låg, andel av budgeten avsatt för att gå till administration. Nu finns ingen sådan förutbestämning andel och administrationskostnaderna budgeteras som övriga poster, efter deras reella omfattning. Dock menar en annan respondent att detta sätt att budgetera var praxis redan under FP7, och att förutsättningarna därmed inte har förändrats nämnvärt.

En handfull respondenter uppgav att de inte tar koordinatorrollen i projekt. Ytterligare en handfull menade att de endast tog koordinatorrollen efter noggranna avväganden kring hur viktig deras kompetens var i projektet, samt hur betydelsefull projektets output är för deras verksamhet. En generell uppfattning var att merkostnaderna med koordinatorrollen inte uppvägdes av fördelar. Både forskare och offentliga aktörer förklarade att koordinatorpositionen i sig inte var varken meriterande eller på annat sätt direkt värdeskapande.

2.2.3 Konkurrens om projektmedel

2.2.3.1 Jämförbara program saknas

Uppfattningen att direkt jämförbara program saknas var dominerande bland respondenterna. Generellt grupperade respondenterna transportutmaningen tillsammans med de gemensamma teknikinitiativen i den bedömningen. Horisont 2020 angavs vara unikt genom kombinationen av teman som behandlas och följande karaktäristika:

- Programmens och projektens format
- Konsortiernas storlek
- Internationellt samarbete och synlighet

Programmen är större och projekten mer omfattande än vad som erbjuds i nationella program. Detta, tillsammans med kravet på internationellt samarbete, innebär att konsortierna som formeras är större än i nationella program. De består också av internationella aktörer, vilket bidrar till att bygga upp deltagarnas internationella nätverk. Dessutom bidrar den internationella dimensionen till synlighet på den internationella marknaden.

Program med motsvarande kombination av egenskaper saknas. I det avseendet fyller Horisont 2020 en egen, nödvändig, nisch när det kommer till finansieringsmöjligheter för forsknings- och utvecklingsprojekt. Noterbart är att ett par respondenter lyfte bilaterala samarbeten, särskilt med Tyskland, som bästa alternativ till att fylla dessa behov.

2.2.3.2 Mest jämförbara är program från VINNOVA

VINNOVA var den finansiär som oftast nämndes som alternativ till Horisont 2020 av respondenterna. VINNOVA erbjuder program inom liknande teman som i transportutmaningen. Andra nationella aktörer som nämndes av flera respondenter var Energimyndigheten och Trafikverket. Om Trafikverket ska finansiera forskning och innovation krävs relevans för deras operativa verksamhet. Trafikverket är därmed inte en finansiär av öppna utlysningar som andra myndigheter och forskningsråd.

Specifika VINNOVA-program som lyftes fram som mest jämförbara varierade mellan trafikslagen. Några respondenter nämnde samarbetsprogrammet Fordonsstrategisk Forskning och Innovation (FFI). Respondenterna inom flygsektorn nämnde VINNOVAs demonstrationsprogram, som GF Demo och SWE DEMO inom det strategiska innovationsprogrammet INNOVAIR, som alternativa källor för projektfinansiering.

2.2.3.3 Konkurrenten upplevs som likartad, men är ett hinder för vissa

Många respondenter ansåg att det inte är relevant att jämföra konkurrenten mellan Horisont 2020 och nationella program eftersom de inte är utbytbara. De flesta ansåg dessutom att konkurrenten är likartad. Söktrycket är högt även i de nationella alternativ som är tillgängliga för aktörer i transportsektorn. Några respondenter bedömde att det är något lägre konkurrens nationellt än i Horisont 2020. Detta gällde dock särskilt de strategiska innovationsprogram som inte är helt öppna, utan utformas av de styrande myndigheterna och industrierna.

Ett par respondenter angav att den höga konkurrenten i Horisont 2020 är en faktor som de tar i beaktande. Samtidigt uttryckte enstaka respondenter motsatt uppfattning, att det avgörande är de internationella samlingsprojektens karaktäristiska egenskaper. I kontexten av de gemensamma teknikinitiativen är det också relevant att notera att flera respondenter angav att de fokuserar på teknikinitiativen istället för på transportutmaningen, av de anledningar som beskrevs ovan.

2.2.3.4 Beviljandegrader i jämförelse

De första övergripande resultaten för ansökningar till Horisont 2020 publicerades under 2015.⁴ Där framgick att den samlade beviljandegraden, andelen av projektansökningar som blivit beviljade, hade sjunkit till 14 procent, i jämförelse med en samlad beviljandegrad på 20 procent för FP7. Svenska aktörer hade betydande framgångar inom transporter under FP7. Under andra halvan av förra programperioden stod Sverige för runt 4,5 procent av deltagandena och tog emot omkring 5 procent av budgetmedlen inom *Cooperation – Transport*.⁵ För 2014 års utlysning i transportutmaningen var motsvarande siffror 3,6 procent av deltagandena och 4,3 procent av budgeten.⁶

Svenska aktörers möjligheter att ta del av projektfinansiering inom transportområdet har varit något högre i nationella program, mätt i termer av beviljandegrader, se Figur 2. Vi har jämfört beviljandegrader för svenska aktörer i transportutmaningen under 2014 med ansökningar med transportprofil i VINNOVA:s program *Testbäddar för miljöteknik* (2012-2014) respektive *Innovationer för ett hållbart samhälle* (2013-2014). Ansökningarna till transportutmaningen är samlade i tre kategorier. Den första kategorin är resultatet av ansökningar till andra steget i tvåstegsprocesser inom utlysningen *Mobility for Growth*. Den andra kategorin är resultatet av ansökningar till första steget i enstegsprocesser inom utlysningen *Mobility for Growth*. Den tredje kategorin är resultatet av ansökningar till första steget i enstegsprocesser inom utlysningen *Green Vehicles*.

Beviljandegraderna är något högre i de svenska programmen jämfört med de svenska ansökningar till transportutmaningen i Horisont som har skett i ett steg. Skillnaden är dock inte omfattande; beviljandegraden inom Innovationer för ett hållbart samhälle är nästan lika låg som den samlade beviljandegraden inom Horisont 2020. Dock är det nödvändigt att ta i beaktande att beviljandegrader inte är ett direkt mått på konkurrens. Ansökningar till de svenska programmen är inte lika krävande och håller inte nödvändigtvis lika hög kvalitet.

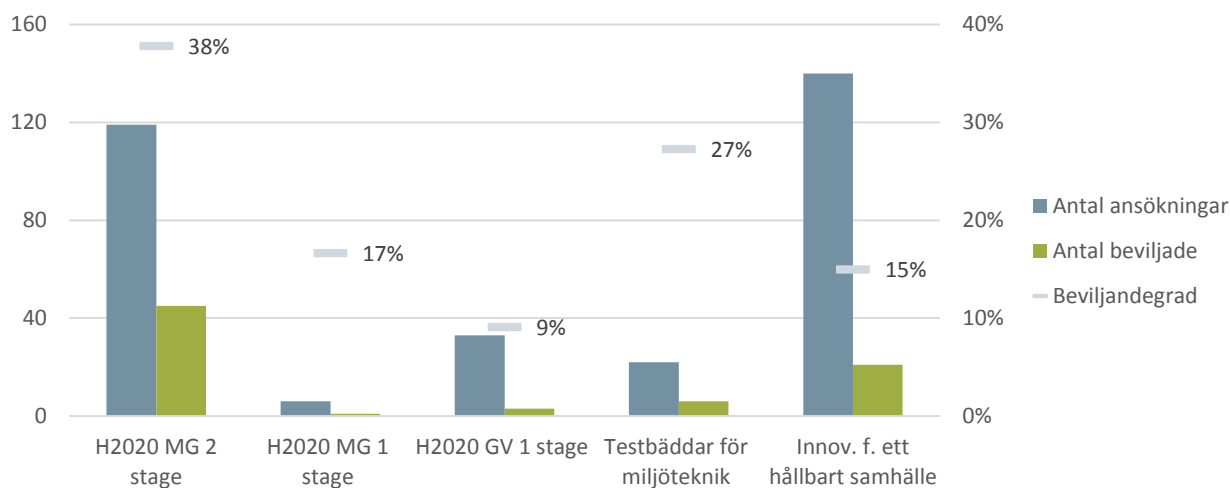
⁴ EU KOM (2015).

⁵ VINNOVA, 2015a, Figur16, s.24 och s.72

⁶ VINNOVA, 2015c

De samlade beviljandegraderna för VINNOVA som helhet är också betydligt högre än för Horisont 2020, 35 % år 2014.⁷

Figur 2. Beviljandegrader i utlysningarna inom transportutmaningen (2014) i jämförelse med VINNOVA-program med inriktning mot transporter (2013-2014). Källa: VINNOVA (2015c), bearbetad av Oxford Research.



Beviljandegraden för andra stegets ansökningar till transportutmaningen är nästan 40 procent. Detta är högre än de uppfattningar som flera av respondenterna uttryckte. Endast koordinators identitet offentliggörs för ansökningar till första steget i tvåstegsprocesser vilket innebär att beviljandegrader för ansökningar till första steget i tvåstegsprocesser inte kan användas för denna typ av jämförelser.

2.2.4 Forumets färdplaner

2.2.4.1 Inblick i färdplanerna är inte allmän

Drygt hälften av respondenterna angav att de hade någon nivå av insyn i Forumets färdplaner. Inte alla kände till Forumet, därutöver var en grupp av respondenter inte medvetna om färdplanerna, eller hade endast kännedom om att de finns.

Några respondenter med bättre insyn behandlade engagemanget och kunskapen om färdplanerna bland aktörer i transportsektorn. De menade att det saknas tillräckliga incitament för att ta del av färdplanerna. Intresset för färdplanerna har blivit lågt i och med att det inte finns finansiering kopplat varken till arbetet att ta fram själva färdplanen, eller finansiera de utvecklingsriktningar som stakas ut.

2.2.4.2 Färdplanernas relevans

De flesta respondenter som hade insyn i färdplanerna angav att de är för allmänt hållna för att vara relevanta som underlag för projektutveckling. Flera respondenter menade att färdplanerna skulle behöva vara mer konkreta kring hur utvecklingen som stakas ut ska uppnås. Något motsägelsefullt uttryckte ett par respondenter att

⁷ VINNOVA (2015b)

färdplanerna inte innehöll tillräckligt övergripande och framåtblickande analyser. Detta förklaras möjligtvis av att olika färdplaner är av olika karaktär och kvalitet, en uppfattning som uttrycktes av ett par respondenter.

Några respondenter angav att det finns beröringspunkter mellan deras ansökningar och färdplanerna. I något fall förklarades detta med att motsvarande aktör hade påverkat inriktningen av färdplanen när den togs fram. Ingen respondent hade däremot utgått från färdplanerna för att identifiera eller utveckla projektidéer, korrespondensen är snarare en effekt av att deras intressen sammanfaller med färdplanernas inriktning.

Enligt några respondenter finns ett behov av att tydliggöra hur färdplanerna ska implementeras för att förtydliga deras relevans för transportsektorn. Dessutom är färdplanernas funktion som verktyg för påverkan otydlig. Vilken status har färdplanerna hos de myndigheter som finansierar forskning och innovation? Vilken roll har färdplanerna i påverkan mot departement och mot EU? Ett par respondenter menar att det finns en viktig funktion att fylla för Forumet och färdplanerna för att driva transportsektorns frågor.

2.2.4.3 Kopplingen till EU-strategier

Lika många respondenter som menade att det finns kopplingar mellan deras projektidéer och färdplanerna hänvisade istället till europeiska färdplaner och teknikplattformar som relevanta underlag för att utveckla och motivera projektidéer. De europeiska resursernas högre relevans motiverades med att de behandlar utvecklingen på europeisk och internationell nivå. I jämförelse är de svenska färdplanerna nationellt färgade.

Dessa uppfattningar kan också relateras till ett annat perspektiv på färdplanernas funktion i relation till EU:s styrmedel. Ett par respondenter menade att färdplanernas roll snarare är att fungera som ett sammanfattande underlag att använda för att påverka utformningen av arbetsprogram och utlysningar.

2.2.5 Hjälp och stöd i ansökningsprocessen

För att ge ett sammanhang till sammanställningen av åtgärder som Forumet kan ta har vi ställt en fråga om vilken typ av hjälp eller stöd respondenterna har tagit del av. Generellt har de aktörer som deltagit i studien mycket hög kompetens kring EU:s ramprogram, projektutveckling och skrivande av ansökningar, vilket innebär att behoven i respondentgruppen är begränsade.

2.2.5.1 Konsultstöd tillämpas i vissa fall

En av tre respondenter har deltagit i ansökningar där konsortiet har tagit hjälp av konsulter. Det är en relativt hög andel, med tanke på att de aktörer som ingår i urvalet har mycket hög kompetens inom att skriva ansökningar. Det rör sig dock oftast om enskilda tillfällen. Endast ett par respondenter beskrev det som ett vedertaget arbetssätt.

Erfarenheterna av konsultstödet är skiftande. Några respondenter var missnöjda med konsulternas prestationer, medan andra menade att konsulter gör ett nödvändigt bidrag för att vässa särskilt betydelsefulla ansökningar.

2.2.5.2 VINNOVA:s informationsverksamhet är uppskattad

När det kommer till hjälp och stöd från myndigheter nämnde respondenterna främst VINNOVA. VINNOVA:s funktion för respondenterna är som informationskälla. Beskrivningarna av bidraget från VINNOVA gällde både generella informationsmöten och specifik information genom direktkontakter. Båda typerna av informationsspridning uppfattades som värdefulla. Generella informationsmöten beskrevs som användbara för

att ge oerfaren personal en orientering på området. De mer direkta kontakterna ansågs som värdefulla för att få en inblick i diskussionerna som förs på EU-nivå.

Respondenterna efterfrågade inte något särskilt ytterligare stöd från myndigheter i relation till Horisont 2020. En handfull förklarade att de internt har den kompetens som behövs för att skriva konkurrenskraftiga ansökningar, och att det därför inte finns något behov av insatser.

2.2.5.3 Större aktörer använder inte planeringsbidrag

VINNOVA har tidigare erbjudit planeringsbidrag för ansökningar till ramprogrammen för forskning och andra myndigheter erbjuder det fortfarande, men inom andra områden än just transport. En handfull av respondenterna nämnde möjligheterna till planeringsbidrag. Dock menade de flesta att det inte är relevant för dem. De etablerade aktörerna har resurser och rutiner för att färdigställa ansökningar. Ett par av de mindre aktörerna lyfte dock fram planeringsbidrag som ett användbart stöd.

3. Avslutning

3.1 UPPFATTNINGAR INOM OLIKA SEKTORER

Uppfattningarna bland respondenter inom olika sektorer är liknande snarare än olika. Inom majoriteten av frågorna finns snarast en brett förankrad samstämmighet och inom ytterligare några frågor skiljer sig uppfattningarna lika mycket inom som mellan sektorer. Även i fall då respondenterna uttryckte att det finns skillnader mellan sektorerna bekräftas detta inte av materialet, exempelvis uppfattningar om att akademien skulle vara mer benägen att ta fram projektidéer för att passa specifika utlysningar, istället för att utgå från befintliga behov och expertis. Några skiljelinjer kan dock identifieras mellan olika grupper.

3.1.1 Skiljelinjerna går snarast mellan större och mindre aktörer

Studien indikerar att det finns skiljelinjer mellan stora och dominerande aktörer å ena sidan och mindre aktörer å andra sidan, snarare än eventuella skiljelinjer mellan olika sektorer. Exempelvis skiljde uppfattningar och förutsättningar sig betydligt mellan de allra största företagen och de SMF som intervjuades för studien.

Stora och etablerade aktörer deltar i internationella samarbetsprojekt som en naturlig del av verksamheten. Det är likadant för de stora aktörerna i samtliga sektorer. De centrala avvägningar de gör och de huvudsakliga mervärden de ser är också liknande. Till skillnad mot detta är deltagande i ett stort internationellt samarbetsprojekt naturligt en mer ovanlig aktivitet för mindre aktörer, och särskilt då SMF.

SMF har generellt inte tillräckliga resurser eller kompetens för att delta i en ansökan och projekt utan stöd från en eller flera större samarbetspartners. Respondenterna beskrev det som att större aktörer kan "ta med" mindre i sina projekt. Flera mer etablerade aktörer, såväl företag som forskningsinstitut och myndigheter, uttryckte också att de har ett intresse av att få med SMF i sina projekt.

Behovet att som liten aktör bli inbjuden och få hjälp av en större aktör är accentuerat bland de trafikslag där ett gemensamt teknikinitiativ omfattar större delen av den tillgängliga budgeten. Möjligheterna inom transportutmaningen är så begränsade inom dessa områden, och de stora aktörerna har en sådan stark position i programstrukturen, att det nästan är utsiktslöst för en liten aktör att försöka delta utan stöd från en initierad samarbetspartner.

3.1.2 Ändringen av finansieringsreglerna slår olika i olika sektorer

En skiljelinje som går mellan olika aktörer är inte så mycket i uppfattningarna som i förutsättningarna för deltagande. De nya finansieringsreglerna med högre täckning av direkta kostnader men lägre täckning av indirekta kostnader har inneburit att forskningsinstitutens villkor har försämrats medan näringslivets, och särskilt villkoren för SMF, har förbättrats. Förändringen slår dock inte på samma sätt för universitet och högskolor, så det är inte en utmaning för hela forskningssektorn.

Uppfattningarna om denna förändring skiljde sig dock inte nämnvärt mellan sektorerna, även om det främst var forskningsinstitut som tog upp förändringen. De flesta respondenter som har uppmärksammat förändringen var också medvetna om konsekvenserna för forskningsinstitutet, och belyste det som ett problem.

3.1.3 Delade meningar om förhållandet grundläggande forskning och tillämpning

Det finns en antydning till delade meningar mellan industrin och forskningssektorn i relation till programmets inriktning mot mer grundläggande forskning eller mot mer industrinära tillämpningar. Den generella inriktningen av Horisont 2020 mot samhällsutmaningar och kraven på tydliga effekter kan beskrivas som mer marknadsinriktad och därmed mer inriktad mot industrin. Flera respondenter från forskningssektorn hävdar också att den omfattande fördelningen av medel till teknikinitiativen inom flyg och järnväg, och det kommande inom sjöfart, är ett uttryck för att programmet är mer inriktat mot tillämpning än grundläggande forskning.

Samtidigt som forskare har uppfattat de höga kraven på impact som ett uttryck för att större tyngdpunkt läggs på industrin har respondenter från industrin uttalat sig om ett ökat fokus på grundläggande forskning i bedömningen av ansökningar till transportutmaningen. Detta skulle då förklaras av att industrin redan har fått sin del av budgeten i form av gemensamma teknikinitiativ.

3.2 UPPFATTNINGAR INOM OLIKA TRAFIKSLAG

Liksom för de olika samhällssektorerna är likheterna större än skillnaderna i svaren från representanter för olika trafikslag. De största skillnaderna relaterar till programstrukturen med gemensamma teknikinitiativ inom flyg och järnväg, och snart också sjöfart, medan vägsektorn saknar motsvarande satsning. Snarare finns ett spår av kritik mot överdrivet fokus på multimodalitet som satsningsområde.

3.2.1 Gemensamma teknikinitiativ

Inom järnvägen har det skett samma konsolidering av internationell utveckling som sedan tidigare skett inom flyget. En respondent förklarade att utvecklingsverksamhet inom flyget sedan länge har varit internationaliserad. Järnvägen har nu lyckats formera sig på samma sätt. Inom sjöfarten har fokus traditionellt varit relativt nationellt riktat, menade ett par respondenter, och släpar ur det perspektivet efter när det gäller internationell koordinering. Dock är nu ett gemensamt teknikinitiativ under förberedelse även för sjöfartssidan.

Till skillnad från övriga trafikslag finns inget gemensamt teknikinitiativ inom vägsektorn och respondenternas diskussioner behandlar inte denna aspekt av ramprogrammet. Det kan dock vara en relevant aspekt att beakta i och med att någon enstaka respondent från vägsektorn upplevde att det finns en underfinansiering av höga TRL-nivåer, i och med att test- och demonstrationsverksamhet kräver mycket omfattande investeringar. Detta uttalande kontrasterar mot uppfattningarna hos respondenter inom andra trafikslag.

3.2.2 Olika trafikslag visavi multimodalitet

Ett par respondenter, dock inte från samma sektor eller med utgångspunkt i samma trafikslag, lyfte en punkt som relaterar till hur trafikslagen behandlas i programmet. Båda uttryckte liknande uppfattningar om att inriktningen på ramprogrammets transportdelar successivt har förskjutits från enskilda trafikslag till multimodala eller trafikslagsövergripande frågeställningar. En av respondenterna kopplade detta till de mer öppna och utmaningsinriktade utlysningstexterna, och beskrev det som en övertro på effekterna av innovationer inom dessa områden. Samtidigt ansåg dock en respondent som arbetar med utveckling inom systemlösningar att programmet och projektformatet är anpassat för traditionell produktutveckling för varor, som lanseras i nya modeller med jämna intervaller. Systemlösningar utvecklas mer löpande, menade hen, och passar inte lika väl in i den modell som erbjuds inom Horisont 2020.

3.3 ÅTGÄRDER

Respondenterna uppfattade sig generellt ha de resurser och den kompetens som behövs för att delta i Horisont 2020 och efterlyste inte särskilda hjälp- eller stödåtgärder. Undantaget var att representanter för forskningsinstitut efterfrågade beslut om en nationell medfinansieringsmodell. Annars gällde de önskningar som fanns kraftsamling nationellt och i påverkansarbete gentemot EU-kommissionen.

3.3.1 Påverkansarbete

En stor andel av respondenterna pekar ut påverkansarbete mot EU-kommissionen för att påverka utlysningstexter som det viktigaste för ett utökat svenskt deltagande i Horisont 2020 inom transportområdet. Det var den klart vanligaste åtgärden som efterfrågades av respondenterna. Flera framhöll att Forumet skulle kunna spela en särskilt central roll i ett sådant påverkansarbete. Någon menade att det borde finnas personal som i princip arbetar uteslutande med påverkan mot EU-kommissionen. Det löpande påverkansarbetet skulle fokusera på att utlysningar ska utformas på ett sådant sätt att det gynnar de svenska aktörerna. För att påverkansarbetet ska få de önskade effekterna är därför utökad nationell samordning och identifiering av strategier ytterligare en viktig åtgärd, se nästa punkt.

3.3.2 Nationell samordning och strategi

Många respondenter kopplade behovet av ytterligare nationell samordning och formulering av strategier till påverkansarbetet på EU-nivå. För att påverkansarbetet ska nå effekt ansåg respondenterna att det är nödvändigt att etablera en enad agenda gentemot kommissionen. Då krävs både ett tydligare och mer konkret arbete inom Forumet för att definiera relevanta utvecklingsriktningar.

För att Forumet ska fungera i rollen som samordnande funktion inom transportområdet är det nödvändigt att det blir tydligare vilket mandat och stöd Forumet har. Flera respondenter efterfrågade att berörda myndigheter och departement bör ta intresse för och ställa sig bakom exempelvis Forumets färdplaner. Forumets relevans skulle bli tydligare om färdplanerna fick effekt i utformningen av propositioner och myndighetsstyrningen, och om medel för att finansiera implementeringen av färdplanerna tillgängliggjordes.

3.3.3 Medfinansiering

På flera ställen i rapporten har vi behandlat de förändrade finansieringsreglerna och deras relation till forskningsinstitutens förutsättningar att delta i Horisont 2020. I linje med dessa diskussioner har respondenter från forskningssektorn också efterfrågat att en nationell modell för medfinansiering av EU-projekt etableras. Utöver att den nuvarande situationen är mindre fördelaktig för instituten uttrycktes uppfattningar om att rutiner och policys hos medfinansierarna inte är klart och tydligt formulerade i relation till de nya finansieringsreglerna. En respondent lyfte den modell som tillämpas i Norge som ett möjligt sätt att organisera medfinansieringen.

3.3.4 Eventuellt matchning av partners

Det enda exempel på handfast hjälp och stöd i processen att ta fram ansökningar som nämndes var att bidra till möjligheterna att hitta passande partner/pågående projektförberedelser. Detta behov kopplades särskilt till SMF, både möjligheterna för större aktörer att fylla behov av specialiserade samarbetspartner bland gruppen mindre företag, och möjligheterna för SMF själva att identifiera möjligheter till att bidra och samarbeta med en större aktör. Denna tanke om att Forumet, eller någon annan offentlig aktör, skulle kunna bidra till utvecklingen av projektkonsortier nämndes av en knapp handfull respondenter.

3.4 DISKUSSION

En övergripande fråga som låg till grund för att studien genomfördes var huruvida tidigare deltagare i FP7 hade anpassat sig till nya förutsättningar och villkor i Horisont 2020. Oxford Researchs uppfattning är att överlag finns initierade kunskaper kring hur Horisont 2020 är uppbyggt och vilken betydelse detta har för svenska aktörer. Eventuellt finns några oklarheter kring hur utvärderarna värderar sammansättningen av konsortier samt hur de förhåller sig till specifika formuleringar i utlysningstexter. Vi kan däremot inte utesluta att detta är en följd av att villkor och förväntningar inte är helt klara. Sammantaget är vår bedömning att aktörer som har ingått i studien har god förståelse för Horisont 2020 och att de förändringar som har skett är av begränsad betydelse.

Det till synes lägre deltagandet i transportutmaningen än i motsvarande program, Cooperation-Transport, i FP7 är potentiellt bekymmersamt⁸. Att få svenska aktörer deltar som koordinatörer är också problematiskt Oxford Research anser dock att det är nödvändigt att göra en samlad bedömning av svenska aktörers engagemang både i transportutmaningen och i de gemensamma teknikinitiativen på transportområdet. Flera av de ledande svenska aktörerna har angett att de har fokuserat på att komma med som ledare eller associerade medlemmar i de gemensamma teknikinitiativen. Resultatet av en samlad bedömning, i termer av budgetfördelning till svenska aktörer, skulle kunna vara att positionen inom transportområdet har stärkts.

En avslutande kommentar är att transportområdet traditionellt har varit en manlig sfär, vilket speglas i urvalet av intervjupersoner. För att anlägga ett jämställdhetsperspektiv på studiens frågeställningar skulle den kunna kompletteras med en analys av tematik och aktörer med utgångspunkt i befintlig kunskap om jämställdhet i relation till resmönster och transportpolitiska intressen.

Nedan följer ytterligare några reflektioner med utgångspunkt i de åtgärdsförslag som presenterades i föregående stycke.

3.4.1 Samordning och påverkansarbete

Oxford Research anser att önskemålen om att Forumet i högre utsträckning ska fungera som en samlande kraft för transportsektorn i grunden är positiva. En verksamhet med Forumets funktion efterfrågades, men respondenterna upplevde inte tillräckligt erkännande av Forumet från beslutsfattare. Ett större genomslag i beslutsfattandet bör också leda till större inflytande över resursfördelning, och därmed större möjligheter att legitimera verksamheten gentemot deltagarna i Forumet. Hur samordning, strategier och påverkansarbete ska utformas, är däremot öppna frågor.

3.4.2 Forskningsinstitutens finansiella förutsättningar

När det gäller institutens finansiella förutsättningar att delta i Horisont 2020 anser Oxford Research att det finns anledning att utreda frågan vidare. Vi har inte klarlagt i detalj på vilket sätt och i vilken utsträckning forskningsinstitut möter finansiella svårigheter i relation till befintliga medfinansieringsmodeller. Om det är en budgeteringsfråga internt för institutet bör det finnas fungerande modeller bland svenska institut, eller i grannländerna. Det kan också vara relevant att undersöka alternativa medfinansieringsmodeller, som den norska medfinansieringsmodell som förespråkades av en intervjuperson. Oavsett är frågan angelägen, för att säkra

⁸ Andel deltagande presenteras i avsnitt 2.2.3.4

institutens deltagande i ramprogrammen. Frågan om medfinansieringsmodeller för forskningsinstituten är däremot inte specifik för transportsektorn.

3.4.3 Matchning av partners

Oxford Research har inte underlag för att ta ställning till om det är relevant att Forumet fungerar som en intermediär för att sätta potentiella projektpartners inom transportområdet i kontakt med varandra. Dock ter sig detta som en av de mest direkt och konkreta aktiviteterna som kan bidra till ett ökat deltagande av svenska aktörer i transportutmaningen. Det gäller särskilt SMF, som är den grupp aktörer som har svårast att på egen hand få tillträde till de nätverk där projektkonsortier formeras. Vi observerar att det finns flera plattformar som kan användas som utgångspunkt för uppsökande verksamhet mot relevanta SMF. Det gäller exempelvis företag som har deltagit i SME-instrumentet samt i Fast Track to Innovation inom transportområdet, men även SMF inom transporter som varit framgångsrika i Vinnovaprogram. I ett sådant arbete bör samarbete också sökas med det nationella supportkontoret för SMF med inriktning mot Horisont 2020, *EUSMESUPPORT2020*⁹, samt med relevanta klusterbildningar som exempelvis *Järnvägsklustret*¹⁰, *Aerospace Cluster Sweden*¹¹ eller *Tunga fordon*¹².

3.4.4 Utveckling av bilaterala program

Slutligen, om Forumet vill bidra till att utveckla alternativ till Horisont 2020, indikerar studien att bilaterala program inom transportområdet är en möjlig strategi. De enda verkligt jämförbara alternativ till Horisont 2020 som lyftes av respondenterna var internationella samarbetsprogram med strategiskt viktiga länder. Särskilt nämndes bilaterala samarbeten med Tyskland. Engagemang för sådana bilaterala program skulle kunna vara ett led i främjandet av internationellt utvecklingssamarbete på transportområdet.

⁹<http://www.ri.se/erbjudanden/sma-och-medelstora-foretag/eusmesupport2020>

¹⁰ <http://www.jarnvagsklustret.se/>

¹¹ <http://acs-aero.com/>

¹² <http://tungafordon.com/se/klusterinitiativ>

4. Källor

4.1 INTERVJUER

- Anders Berndtsson, Trafikverket, 2015-09-11
- Anders Blom, Totalförsvarets forskningsinstitut FOI, 2015-09-15
- Anders Rubensson, SAAB, 2015-09-08
- Bo Hallams, DB Schenker, 2015-09-16
- Bo Olsson, Trafikverket, 2015-09-17
- Erik Fridell, Svenska miljöinstitutet IVL, 2015-09-18.
- Eva Sunnerstedt, Stockholms Stad, 2015-09-18
- Göran Folkesson, Clean motion, 2015-09-08
- Göran Rudbäck, Sjöfartsverket, 2015-09-11
- Hans Arby, UbiGo, 2015-09-09
- Ingrid Skogsmo, Chalmers tekniska högskola SAFER, 2015-09-11.
- Jonatan Hanson, Hogia public transport systems, 2015-09-24
- Kent-Eric Lång, Viktoria Swedish ICT, 2015-09-09.
- Mats Rosenqvist, Volvo, 2015-09-08
- Per Leander, Transrail, 2015-09-15
- Robert Lundberg, GKN Aerospace, 2015-09-09
- Sebastiaan Meijer, Kungliga tekniska högskolan KTH, 2015-09-17.
- Siv Leth, Bombardier, 2015-09-08
- Stefan Svedhem, Innovatum, 2015-09-08
- Tomas Svensson, Statens väg- och transportforskningsinstitut VTI, 2015-09-11.
- Uday Kumar, Luleå tekniska universitet LTU, 2015-09-16.

4.2 SKRIVNA KÄLLOR

Aerospace Cluster Sweden (2015). <http://acs-aero.com/> [Öppnad 2015-10-13]

EU Kommissionen (2013). *Smart, green and integrated transport. Revised (2015)*. Horizon 2020 – Work Programme 2014-2015.

EU Kommissionen (2015). *Horizon 2020. First results*.

Järnvägsklustret (2015). <http://www.jarnvagsklustret.se/> [Öppnad: 2015-10-03]

RISE – Research Institutes of Sweden. *EUSMESUPPORT2020*. <http://www.ri.se/erbjudanden/sma-och-medelstora-foretag/eusmesupport2020> [Öppnad: 2015-10-03]

Tunga fordon. *Klusterinitiativ*. <http://tungafordon.com/se/klusterinitiativ>

[Öppnad: 2015-10-13]

VINNOVA (2013). *FP7 and Horizon 2020 – a comparative study of the support services in the Nordic countries*. VINNOVA Analys VA 2013:16.

VINNOVA (2015a). *Årsbok 2014 - Svenskt deltagande i europeiska program för forskning & innovation*. VINNOVA Analys VA 2015:01.

VINNOVA (2015b). *Årsredovisning 2014*. VINNOVA Information VI 2015:05.

4.3 EJ PUBLICERADE DATA

VINNOVA (2015c). Icke publicerad statistik

**DANMARK**

Oxford Research A/S
Falkoner Allé 20
2000 Frederiksberg
Danmark
Tel: (+45) 3369 1369
office@oxfordresearch.dk

NORGE

Oxford Research AS
Østre Strandgate 1
4610 Kristiansand
Norge
Tel: (+47) 4000 5793
post@oxford.no

SVERIGE

Oxford Research AB
Norrländsgatan 11
103 93 Stockholm
Sverige
Tel: (+46) 08 240 700
office@oxfordresearch.se

FINLAND

Oxford Research Oy
Fredrikinkatu 61a
00100 Helsinki
Finland
www.oxfordresearch.fi
office@oxfordresearch.fi

BRUXELLES

Oxford Research
C/o ENSR
5. Rue Archimède
Box 4, 1000 Brussels
www.oxfordresearch.eu
office@oxfordresearch.eu

LATVIJA

Baltijas Konsultācijas, SIA
Vīlandes iela 6-1
LV-1010, Rīga, Latvija
Tel.: (+371) 67338804
info@balticconsulting.com
www.balticconsulting.com