

FRÅN PERSONBILAR TILL TRANSPORTSYSTEM

En utveckling av svensk fordonsforskning

mp.se

miljöpartiet de gröna 

SAMMANFATTNING

Miljöpartiet föreslår att det statliga bolaget Fouriertransform avvecklas och att de tillgångar, ungefär tre miljarder, som finns i bolaget läggs i ett nytt bolag med ny inriktning och närmare knytning till statliga Vinnova. Detta i syfte att bättre ta tillvara den kompetens och den utvecklingspotential som finns i den svenska fordonsindustrin.

Skälen till detta förslag är praktiska på två plan:

För det första har Fouriertransform en inriktning som hindrar bolaget att gynna mycket av den teknikutveckling i fordonsklustret som faktisk har kommersiell potential. Det gäller både grundläggande fordonsteknik och tillämpningar med inriktning på kollektivtrafikslag, framförallt tåg. Fouriertransform har alltför mycket av sitt fokus på personbilsdelen av fordonsindustrin. En sådan inskränkning är inte rationell om målet är att gynna svensk konkurrenskraft och kompetens inom fordonsteknik. I klarspråk: Uppdraget måste vidgas så att även teknik gällande bussystem, tåg, spårvagn, tunnelbana och andra transportsystem med bisystem kan få del av satsningen.

För det andra har det visat sig att Fouriertransform har haft svårt att hitta investeringsobjekt - sedan bolaget bildades i slutet av 2008 har endast fem investeringar på totalt 160 miljoner kronor gjorts. Om syftet med bolaget var att hjälpa fordonsklustret med problem som har specifikt med den pågående krisen att göra, alltså med en tidshorisont på 3-5 år, så kan man inte säga att konceptet varit framgångsrikt.

Lösningen:

Vi vill ha en ny administrativ struktur runt denna satsning. Det innebär att vi vill avveckla Fouriertransform och föra över pengarna till en ny aktör knuten till Vinnova, som är den statliga myndighet som vanligen jobbar med den här typen av forskningsstöd.

Denna nya aktör kommer att vara ett nytt bolag, Vinnova Kapital, med anknytning till Vinnova.

Det ska också i detta sammanhang påpekas att miljöpartiet kritiserat det upplägg regeringen haft i den här frågan, bland annat i motion 2008/09:Fi12 av Mikaela Valtersson m fl och i KU-anmälan Dnr 050-1305-2009/10 av Karin Svensson Smith.

BAKGRUND:

Fouriertransform bildades när att riksdagen efter en förkortad motionsbehandling i december 2008 biföll en proposition med titeln "Staten som huvudman för bolag med verksamhet avseende forskning och utveckling och annan verksamhet inom fordonsklustret m.m.". Förslaget hastades på regeringens anmodan genom riksdagen med förkortad motionstid med motivet att ärendet brådskade på grund av hur hårt och snabbt den ekonomiska krisen drabbat fordonsindustrin. Syftet med det snabba agerandet var att rädda kompetens och jobb inom denna sektor.

En av punkterna i förslaget, och en viktig punkt i regeringens hantering av krisen i fordonsindustrin, var bildandet av ett statligt riskkapitalbolag i syfte att stödja fordonsforskning. Detta bolag, som fick namnet "Fouriertransform AB" bildades dagen efter riksdagens beslut och en bolagsstämma hölls ytterligare tre dagar senare, den 22 december 2008. Bolaget fick ett kapital på tre miljarder kronor för investeringar till sitt förfogande. Sedan bolaget bildades har man har anställt personal, bytt VD, skaffat sig lokaler i det område som har Sveriges absolut dyraste kontorsadresser samt öppnat en hemsida. Under samma tid har endast fem investeringar på totalt 160 miljoner kronor gjorts. Vi tycker att pengarna kan användas på ett mer effektivt och klimatsmart sätt.

FÖRSLAG

Bolaget Fouriertransform upplöses och dess tillgångar överförs till ett nytt bolag, Vinnova Kapital. Det nya bolaget ska ha som mål att stödja forskningsintensiva företag som bevarar och utvecklar kompetens och produkter inom det svenska fordonsklustret. Inriktningen ska vara att stödja en klimatomställning, det ska gälla fordonsforskning- och utveckling inkl demoprojekt.

Bolaget ska ha som uttalat mål att samverka med Vinnova och knytas till Vinnova.

All fordonsindustri som finns i Sverige ska kunna komma ifråga för projekt förutsatt de fyller högst ställda kriterier för klimatinriktning och marknadspotential.

MOTIV

BNP-tillväxten 2009 var den lägsta sedan andra världskriget. Transportsektorn i Sverige och i många andra länder är den sektor som har störst fossilbränsleberoende och vad gäller klimatpåverkan den sämsta utveckling bland alla samhällssektorer. Dessa båda fakta gör sammantaget att det är av särskilt intresse att omhänderta Sveriges kompetens inom fordonsforskning och fordonsindustri för att ta fram produkter med låg klimatpåverkan och god potential för tillverkning och export. I Sverige finns företag med potential för ökad produktion och export om de utvecklas. Buss, lastbil, spårvagn och tåg är också en del av fordonsindustrin som delvis har samma underleverantörer som personbilstillverkningen.

I propositionen som föregick beslutet om bildande av Fouriertransform angav regeringen att "Den globala klimatutmaningen ställer stora krav på en omvandling och förnyelse av hela samhället inklusive transportsektorn." Vidare angav regeringen att "Samverkan mellan olika aktörer inom innovationssystemet är viktigt, inte minst för att säkerställa att kompetensen kan vidareutvecklas inom området, men även med koppling till andra industrigrenar." det sistnämnda var anledningen till att verket för innovationssystem – Vinnova – bildades och har varit verkets huvuduppdrag sedan dess.

Forskning, utveckling och beställningar av kollektivfordon kan jämte utbyggnad av kapacitet för densamma både skapa ett klimatsmartare Sverige och ge nya arbetstillfällen på kort sikt, och samtidigt ge en redan livskraftig industrisektor möjligheter att nyttja sin potential, utveckla nya produkter, öka sin kompetens och därmed också öka den svenska konkurrenskraften internationellt. I Sverige verkar fyra av världens största företag inom kollektivtrafikbranschen, tre av dessa har tillverkning i landet. Sverige är ett av de största länderna i EU i fråga om andel anställda i fordonsindustrin och dess underleverantörer. Det finns ett stort behov av att koppla ihop politiken som berör klimat, näringsliv och trafik. Alltför ofta görs åtgärder inom dessa områden som leder åt olika håll, vilket blir ineffektivt. Vi vill sammanföra dessa politikområden för att hitta lösningar som gör att de hänger ihop.

En avgörande del för att stärka kollektivtrafiken är forskning. Att döma av beställningar och internationell utveckling är fordon för kollektivtrafik och klimatsmarta tunga fordon/fartyg framtidsbranscher med stora möjligheter för tillväxt och sysselsättning. Ett särskilt intressant exempel på utvecklingsområde är Gröna Tåget, med syfte att finna ett tåg som kan användas både på höghastighetsbanor och befintliga banor, och på så sätt bli mycket användbart i mindre länder som inte har möjlighet att bygga höghastighetsbanor i alla delar av landet.

Såväl de spårvägssatsningar som är aktuella i de större städerna, reinvesteringar i befintliga spår, växlar och signalsystem samt uppgradering av stambanorna för högre hastigheter, borde kopplas till satsningar på forskning för att utveckla svenskt "know-how" och svensk tillverkning. Om detta inte görs finns en risk att upparbetad kunskap i svensk industri går förlorad. Det gäller att tillvarata svensk tradition av teknisk forskning och utbildning inom fordonsindustrin och låta det bli en positiv kraft i omställningen till ett klimatsmart transportsystem.

Dessa investeringar är oundvikliga i arbetet med att skapa ett modernt och miljövänligt trafiksystem och borde skyndas på av strategiska skäl. Vi behöver projekt som skapar spin-off-effekter som hjälper den framtida svenska industriutvecklingen, som höjer vår kompetens inom

nyckelområden och som skapar rörelseenergi i en avsakande ekonomi. Med tanke på konjunkturläget är det rätt tid att göra dessa beställningar nu.

Staten bör vara motor i att driva på en fordonsutveckling som leder till klimatsmarta transporter. Att resa tillsammans istället för en och en i bil är oslagbart för att nå det målet. Den här typen av satsningar och prioriteringar fyller givetvis främst de rödgrönas ambitioner inom klimatområdet, men en viktig samlad effekt av dem blir också att de ger en stark ekonomisk stimulans till en bransch som är strategiskt viktig för Sverige i framtiden. De har alltså även en viktig strukturellt styrande effekt på industriområdet. Det finns ett öppet fönster att kombinera detta med positiva konjunkturreffekter genom att satsa på tillverkning och utveckling av kollektivtrafikfordon. Anslagen för fordons- och transportforskning behöver styras upp för att gynna det klimatsmarta som har växtpotential. Inriktningen på dessa beslut kommer att visa om det finns en politisk vilja eller inte att se möjligheterna till utveckling och framsteg i den ekonomiska krisen.