

Programbeskrivning för Fordonsstrategisk Forskning och Innovation samverkansprogram Energi & Miljö

Version 1

Fastställd av programrådet 2009-06-17

(uppdaterad 2009-10-21 avseende skisshantering)

Programbeskrivning för samverkansprogrammet Energi & Miljö

| | |
|---|-----------|
| 1. AVTAL OM SAMVERKAN AVSEENDE ”FORDONSSTRATEGISK FORSKNING OCH INNOVATION” | 3 |
| 1.1. Bakgrund | 3 |
| 1.2. Generella krav | 4 |
| 2. PROGRAMMET ENERGI & MILJÖ | 5 |
| 2.1. Programområde | 5 |
| 2.2. Programmets specifika mål | 5 |
| 2.3. Programstrategi | 6 |
| 2.4. Områdets status och utvecklingspotential | 6 |
| 2.5. Prioriterade forskningsområden och avgränsningar | 6 |
| 2.5.1. Energieffektiviserad framdrivning | 6 |
| 2.5.2. Koncept för framdrivning med förnybara drivmedel | 7 |
| 2.5.3. Fordonsoptimering för minimerad miljö-, buller och hälsopåverkan (exkl. CO ₂) .. | 7 |
| 2.5.4. Energieffektiva fordon (ej drivlina) | 8 |
| 2.5.5. Affärs- och samhällsekonomiska modeller för transportsektorns energisystem inkl. fordon, drivsystem, energibärare | 8 |
| 2.6. Programmets budget och finansiering | 9 |
| 2.7. Uppföljning av programmet | 9 |
| 2.7.1. Programmets uppfyllnad av FFI:s generella krav och mål, se kapitel 1.2 | 9 |
| 2.7.2. Programmets uppfyllnad av de programspecifika målen, se kapitel 2.2 | 10 |
| 3. ANSÖKNINGSPROCESS OCH TILLHÖRANDE DOKUMENT | 10 |
| 3.1. Schematisk översikt | 11 |
| 3.2. Projektidé och ansökan | 11 |
| 3.2.1. Vem kan söka? | 11 |
| 3.2.2. Projektidéer | 12 |
| 3.2.3. En komplett ansökan | 12 |
| 3.3. Granskning och beslut | 14 |
| 3.3.1. Formella krav | 14 |
| 3.3.2. Bedömning och beslut | 14 |
| 3.3.3. Bedömningskriterier | 14 |
| 1. Programrelevans | 14 |
| 2. Kvalitet hos projektförslaget | 14 |
| 3. Genomförbarhet | 15 |
| 4. Nyttiggörande | 15 |
| 3.4. Projektstart och rapportering under projektets löptid | 15 |
| 3.5. Projektlängd | 15 |
| 4. KANSLI OCH PROGRAMLEDNING | 15 |
| BILAGA 1 | 16 |
| KONTAKTPERSONER PÅ FÖRETAGEN I AVTALET | 16 |

1. Avtal om samverkan avseende ”Fordonsstrategisk forskning och innovation”

1.1. Bakgrund

Staten och den svenska fordonsindustrin har tecknat ett avtal om att gemensamt finansiera forsknings-, innovations- och utvecklingsaktiviteter med huvudsaklig inriktning på de övergripande temaområdena Klimat & Miljö respektive Säkerhet. Bakgrunden till satsningen är att utvecklingen inom vägtransporter och svensk fordonsindustri har stor betydelse för tillväxt. Satsningen innebär en kraftsamling på forskning och innovation i linje med de samhälliga, nationella och industriella målen.

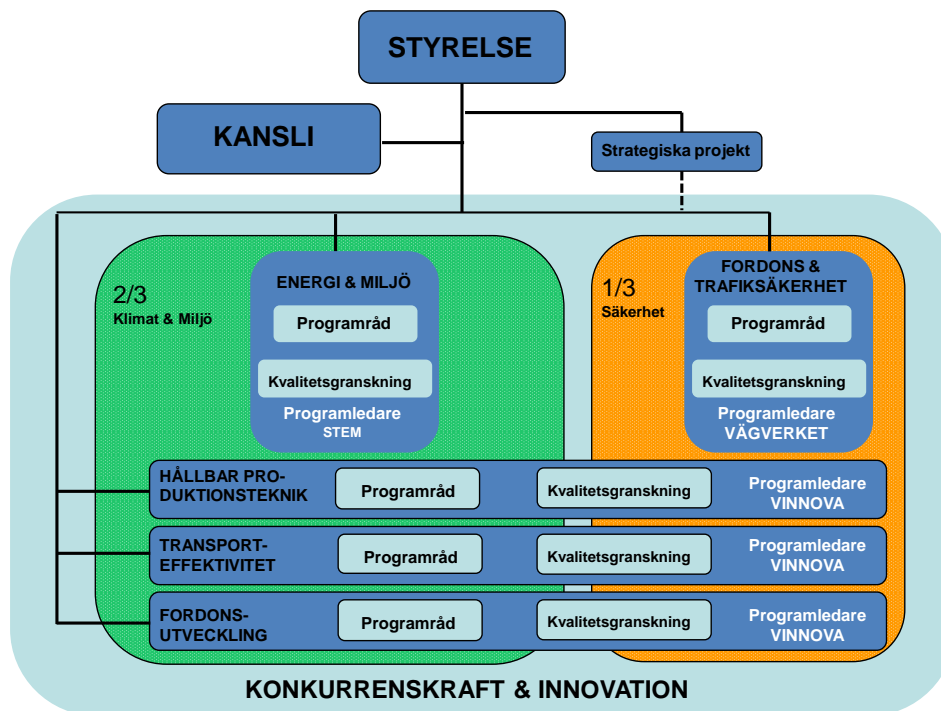
Det finns sedan tidigare goda erfarenheter av framgångsrikt samarbete mellan parterna och dessa har tagits tillvara när den nya samverkanssatsningen formulerats. Satsningen har rubriken ”Fordonsstrategisk forskning & innovation” och bygger på att särskilda samverkansprogram skapas inom strategiskt viktiga delområden. För närvarande finns samverkansprogrammen

- Hållbar Produktionsteknik
- Fordonsutveckling
- Transporteffektivitet
- Fordons- & Trafiksäkerhet
- Energi & Miljö

Den totala satsningen leds av en styrelse medan programråden utgör ledningen för respektive samverkansprogram (kallas i fortsättningen för enbart ”program”). Förutom de projekt som drivs inom programmen har styrelsen möjlighet att på egen hand ta initiativ till så kallade ”strategiska projekt”.

Den här programbeskrivningen avser samverkansprogrammet Energi & Miljö och har fastställts av programrådet 2009-06-17

Se vidare figur 1 för en schematisk presentation av den organisation som finns runt avtalet om samverkan avseende ”Fordonsstrategisk Forskning & Innovation”.



Figur 1. För respektive program finns en ansvarig myndighet utsedd. Programrådet ansvarar för programmets strategi samt beslutar om rekommendation avseende inkomna ansökningar. Inför beslut begär rådet in ett omdöme från den oberoende kvalitetsgranskingsgruppen.

1.2. Generella krav

Programrådet ansvarar för att programmet i sin helhet lever upp till de krav som finns beskrivna i avtalet om samverkan mellan svenska staten och fordonsindustrin. Ett enskilt projekt behöver inte uppfylla samtliga krav, men varje projektansökan bedöms utifrån hur väl den ansluter till de krav som ställs inom programmet.

Arbetet ska, enligt Samverkansavtalet för FFI bedrivas problemorienterat baserat på strategier med mål och partsgemensamma behov på kort och lång sikt samt väl definierade former för uppföljningen av målen.

Samverkansprogram och projekt ska inom de övergripande temaområdena Klimat & Miljö samt Säkerhet tydligt bidra till att:

- genom ökad forsknings- och innovationskapacitet i Sverige säkra fordonsindustriell konkurrenskraft och arbetstillfällen på lång och helst även på kort sikt.
- utveckla internationellt uppkopplade och konkurrenskraftiga forsknings- och innovationsmiljöer, i vilka bland andra akademi, institut och industri samverkar.
- främja internationell forsknings- och innovationsverksamhet där förutsättningar för och medverkan i EU:s ramprogram och annan internationell forsknings- och innovationssamverkan nogt värderas.

Vidare skall verksamheten inom alla delprogram bedrivas så att följande aspekter nås:

- **att** oberoende kvalitetsgranskning är möjligt,
- **att** årlig förnyelse om cirka 25 procent i projektstocken inom respektive samverkansprogram möjliggörs,
- **att** hänsyn i möjligaste mån tas till avtalsparternas interna budget- och planeringsprocesser. Detta inkluderar indikativa uppgifter om respektive programs omfattning för de olika avtalsparterna,
- **att** långsiktiga och potentiellt radikala projekt stimuleras,
- **att** medverkan av små och medelstora företag, underleverantörer liksom branschöverskridande samverkan stimuleras,
- **att** samverkan mellan fordons- och annan industri samt universitet, högskolor och institut stimuleras,
- **att** samverkan mellan avtalsparter stimuleras, samt
- **att** projektförslag från tredje man efterfrågas, i synnerhet från universitet, högskolor och institut.

2. Programmet Energi & Miljö

2.1. Programområde

Programmet Energi & Miljö är inriktat mot fordonsrelaterade forsknings-, innovations- och utvecklingsaktiviteter inom följande områden:

- Energieffektivitet
- Drivsystem för förnybara drivmedel, eldrift mm
- Lokal och/eller regional miljöpåverkan samt
- Närliggande områden med Övrig energiteknik med potential att stärka Sveriges och den svenska fordonsindustrins konkurrenskraft i ett globalt perspektiv.

2.2. Programmets specifika mål

Programmet Energi & Miljö har som mål att väsentligt bidra till reduktion av utsläppen av fossilt CO₂ och övriga emissioner från vägfordon och arbetsmaskiner. Programmet ska stödja aktiviteter med potential att, såväl tekniskt som ekonomiskt, till år 2020 åstadkomma följande förändringar utgående från 2005;

- 50 % energieffektivisering (kWh/km) till år 2020 genom konkurrenskraftiga personbilar och därefter en halvering vart 20:e år
- Minst 30 % reduktion av fossilt CO₂/ton km från kommersiella fordon (lastbilar, bussar och arbetsmaskiner)-till år 2020. Dessa 30 % delas ungefär lika mellan förnybara bränslen, drivlineutveckling och transporteffektivitet (det senare inryms i ett separat program inom FFI)
- Drivsystem som tillåter höga andelar förnybara drivmedel och/eller eldrift

- Emissionsnivåer avseende toxiska ämnen, samt buller från vägfordon och arbetsmaskiner skall minst möta kommande och förväntade lagkrav

2.3. Programstrategi

Programrådets roll är att se till att programmets projektportfölj tillsammans uppfyller målen. Till stöd i arbetet med en långsiktig strategi för programmet används gängse metoder för analys av effekt av olika teknik- och systemval. Detta gäller såväl för framställning av energibärare, inkl infrastruktur för distribution, som för fordon inkl. drivsystem, under deras livslängd.

2.4. Områdets status och utvecklingspotential

De svenska fordonstillverkarna är idag mycket konkurrenskraftiga när det gäller att utveckla och tillverka fordon med låga utsläpp av toxiska ämnen. Vidare ligger svensk industri långt framme när det gäller motorer för alternativa bränslen.

När det däremot gäller viktsreduktion och hybridisering av personbilar är inte konkurrensläget lika gott. Svenska tillverkarna av kommersiella fordon är idag konkurrenskraftiga avseende bränsleeffektiva motorer (låg bränsleförbrukning har av kommersiella skäl varit högprioriterad i flera decennier). Medvetenheten om det globala klimathotet har dock gjort att kraven från såväl myndigheter som kunder har skärpts väsentligt under de senaste åren. Tillverkare av kommersiella fordon har satt upp egna utmanande mål för minskad bränsleförbrukning. För personbilar blir de procentuella minskningskraven sannolikt ännu högre och det finns också förslag på en bindande lagstiftning inom Europa och andra marknader. Med stor sannolikhet kommer en mångfald olika lösningar att krävas för att klara utmaningarna ovan. Avgörande blir även hur samhället bygger infrastrukturer kring de nya teknikförslagen, t.ex. distribution av ”alternativa bränslen” - i dess vidaste tolkning.

Utöver miljö och energimålen ovan, måste fordonen även uppfylla kundernas krav i sin helhet.

2.5. Prioriterade forskningsområden och avgränsningar

Inom det aktuella programmet har ett antal centrala forskningsområden identifierats. Hit hör forsknings- och utvecklingsaktiviteter med fokus på:

- Energieffektiviserad framdrivning (drivlina)
- Koncept för framdrivning med förnybara drivmedel, eldrift mm
- Fordonsoptimering (inkl metoder för test och validering) för minimerad miljö-, buller och hälsopåverkan
- Energieffektiva fordon (ej drivlina)
- Affärs- och samhällsekonomiska modeller för transportsektorns energisystem inkl. fordon, drivsystem, energibärare etc.

2.5.1. Energieffektiviserad framdrivning

Detta forskningsområde fokuserar främst energianvändning hos framdrivningssystemet. Huvudområden är utveckling av förbränningssystemet inkl uppladdning, fortsatt arbete med att minimera förlusterna i drivlinan bl.a. utnyttjande av avgasvärme och inte minst utveckling av nya avancerade och förbruknings- och

kostnadsoptimerade drivlinekoncept. Bland de senare har olika hybridkoncept särskilt stor potential att reducera bränsleförbrukningen. Forskning är nödvändig både på koncept och på delsystemnivå. För elhybrider är de viktigaste delsystemen energilagret, elmotorn inkl kraftelektronik och reglersystemet. En viktig aspekt för en bredare marknadsintroduktion av hybriderna är att kostnaden för dessa delsystem reduceras. Exempel på fokusområden:

- Drivlinekoncept (el, elhybrid och plug-in hybrid inkl kostnads-, energi- och effekt- parametrar)
- System och komponenter (t.ex. kraftelektronik, elmotorer samt energilagret) inkl. reglering av dessa på systemnivå
- Tanknings- resp. laddningssystem för alternativa drivmedel resp. elsystem inkl brand- och (el)säkerhet
- Förbränningskoncept t.ex. DI, HCCI etc.
- Gasväxling, uppladdningssystem samt återvinning av avgasenergi
- Transmissionsteknik inkl tribologi

2.5.2. Koncept för framdrivning med förnybara drivmedel

Marknadsintroduktion av förnybara och miljöanpassade bränslen är en nyckelfråga för att kunna reducera utsläppen av fossilt CO₂. Egenskaperna hos förnybara, drivmedel skiljer sig på viktiga punkter från de hos dagens. Dessa skillnader i egenskaper har betydelse för såväl förbrännings- och emissionsbildningsprocesserna som för fenomen som slitage och korrosion. De nya bränslenas egenskaper måste kartläggas och egenskapernas koppling till de fysikaliska och kemiska processer som påverkar emissionsbildning behöver utforskas. Exempel på fokusområden:

- Motorutveckling för förnybara drivmedel (t.ex. biodrivmedel som alkoholer, metan, biodiesel, DME etc.).
- Energiomvandlare lämpade för förnybara bränslen (t.ex. frikolvmotor eller bränslecell).
- Optimering och konvertering av befintliga drivlinor för användning av förnybara drivmedel.

2.5.3. Fordonsoptimering för minimerad miljö-, buller och hälsopåverkan (exkl. CO₂)

Förbränning av dagens bränslen ger upphov till restprodukter med potentiellt skadliga effekter på människors hälsa och miljön (beroende på exponeringsnivåer, exponeringstider mm). Dagens katalysatorer och andra delar av avgasefterbehandlingssystemet kan effektivt minska emissionerna, men nya bränslen medför här nya utmaningar. Nya bränslen och strängare emissionskrav kommer att medföra att efterbehandlingskomponenterna kommer att stå för en allt större del av produktkostnaden och ta större fysisk plats i fordonen. Minskad användning av ädelmetaller i bl.a. katalysatorsystem är viktigt både av resurshushållnings- och kostnadsskäl. Dessutom kan däcksslitage och buller från bilarna ge vissa hälsoproblem, jämte ämnen som frigörs ur plaster, gummi, lacker mm som används för att uppnå kundkrav på olika fordonsegenskaper. Inom detta område finns möjlighet till koordinering av forskningsprojekt, rörande hälsoeffekter orsakade av emissioner. Initiativtagare kan vara Naturvårdsverket eller annan part inom programmet. Exempel på forskningsområden:

- Emissionsbildning
 - partiklar, NO_x, toxiska ämnen, cancerogena ämnen, mm
 - återkopplad förbränning för emissionsminimering
 - vid låga temperaturer i omgivning (kallstart)
- Avgasefterbehandling
 - vid låga avgastemperaturer
 - katalytiska materialval inkl. återvinning
 - minskad användning av ädelmetall i efterbehandlingssystemen
- Emissioner i form av ljud och vibrationer (både för brukaren och miljön utanför fordonet, som resultat av att fordonet brukas)
- Hälsoeffekter
- Hälso- och säkerhetsaspekter vid användning av alternativa drivmedel respektive eldrift (brand, EMC (Electro Magnetic Compatibility, elektromagnetisk kompatibilitet) etc.)

2.5.4. Energieffektiva fordon (ej drivlina)

Trots den effektivisering och utveckling som sker av drivsystem så krävs det också åtgärder när det gäller själva fordonet och dess övriga system. Fordonets aerodynamik och vikt har en påverkan på hur mycket energi som krävs för att bibehålla ett fordon i en given hastighet, vikt har dessutom även påverkan på energiåtgången för att accelerera. En viss energimängd måste kunna tas upp vid inbromsning och en eventuell krock, varför karosstruktur och chassikomponenter är av vital betydelse för bilens övriga egenskaper. Dessutom, i samband med nya framdrivningstekniker och tillhörande energilagring, behövs nya lätta karosstrukturer för att bära nya energisystem och klara framtida krav inom områden som t.ex. säkerhet. Vidare finns det en stor mängd energianvändare i fordonet som direkt, eller indirekt, behöver energi. Det kommer att behövas forskningsinsatser för att förbättra energisystemen för dessa behov på ett energi- och kostnadseffektivt sätt. Exempel på forskningsområden:

- Nya fordonskoncept (exempel city-fordon, ”80-tonns transportfordon”) inkl krav på samhällsacceptans, livslängd etc.
- Energisystem i fordonet t.ex. Kylningsanläggningar
- Stöd för energieffektiv användning av fordon, t.ex. HMI (Human-Machine Interface, Människa-Maskin Gränssnitt)
- Externa energitillskott
- Lägre karossvikt(inkl vikt- och volymeffektivitet)
- Konstruktion med nya lättviktsmaterial
- Konstruktionsoptimering
- Rullmotstånd
- Aerodynamik
- APU-system för elgenerering
- Utformning av efterfordon (för tunga fordon)
- Energieffektiva arbetsmaskiner inkl. hydrauliksystem

2.5.5. Affärs- och samhällsekonomiska modeller för transportsektorns energisystem inkl. fordon, drivsystem, energibärare

Framgång inom de ovanstående fyra forskningsområdena kommer att ge svensk fordonsindustri en stabil och god grund att stå på. Det finns en god potential för att

utveckla konkurrenskraftiga, och i vissa fall världsledande, tekniker och att introducera dessa i framtida produktprogram. Dessa aktiviteter måste emellertid också kopplas till kommersiella överväganden: Finns det tillräckligt många kunder som är beredda att betala för de nya funktionerna eller den förbättrade effektiviteten? Erfarenheter visar att nya tekniker har svårt att få genomslagskraft hos brukare och ägare av fordonen, främst på grund av den extra kostnaden som initialt uppstår vid introduktion av nya tekniker.

- Ekonomiska energi- och miljömodeller som analyserar hinder för introduktion av ny teknik inom transportsektorn
- Utveckling av styrmedel baserade på ovanstående modeller till exempel teknikupphandling, ekonomiska styrmedel samt administrativa regelverk.
- Analys av samhällskostnad och effekt av olika teknik- och systemval baserat på marknadspotential m.m., t.ex. framställning av alternativa drivmedel inkl. infrastruktur för distribution, livscykelkostnad för fordonets drivsystem.

2.6. Programmets budget och finansiering

Hela FFI-programmet har en löpande årsbudget på 450 MSEK statliga medel. De industriella avtalsparterna har förbundit sig att satsa minst lika mycket. Detta innebär att det finns utrymme för forsknings- och utvecklingsåtgärder motsvarande minst 900 MSEK/år inom FFI-programmets ram. Varje år beslutar sedan FFI-styrelsen de olika delprogrammets budgetramar.

All finansieringen av projekt inom programmet Energi & Miljö måste ske i linje med gällande EU-regler. För beslut inom VINNOVAs program gäller förordningen (2008:762) ”statligt stöd till forskning, utveckling samt innovation”. För beslut inom Energimyndighetens program gäller förordningen (2008:761) ”statligt stöd till forskning, utveckling samt innovation inom energiområdet”.

Vid industrins samfinansiering av projekt används en schablonkostnad för naturinsatser. Schablonen är 850 kronor per timme (2009 års schablon). I de fall då en industriell part är anslagsmottagare och förbrukare av de offentliga medlen kan såväl schablonen som annan beräkningsgrund användas.

2.7. Uppföljning av programmet

Verksamheten inom programmet kommer att utvärderas dels avseende uppfyllnaden mot satsningens generella krav se kap 1.2 dels avseende programspecifika mål se kap 2.2.

2.7.1. Programmets uppfyllnad av FFI:s generella krav och mål, se kapitel 1.2

Vid utvärdering av programmets projekt kommer deras effekter på satsningen FFIs övergripande mål att mätas (se kap 1.2) med hjälp av följande indikatorer:

- Antal projekt som leder till att nya eller förbättrade produkter, processer eller tjänster har utvecklats
- Projektresultat som signifikant bidrar till att nå energipolitiska mål
- Projektresultat som signifikant bidrar till att nå miljöpolitiska mål
- Projektresultat som signifikant bidrar till att nå transportpolitiska mål

- Projektresultat som signifikant bidrar till att nå näringspolitiska mål och öka ingående företags konkurrenskraft
- Volymen av de investeringar i Sverige som har varit en direkt följd av eller gynnats av det aktuella programmet
- Antalet disputerade vars forskarutbildning finansierats inom ramen för satsningen
- Hur många forskarutbildade inom satsningen som fått anställning eller annan postdoc-finansiering i industrin
- Antalet projekt som verkat inom ramen för internationella forsknings- och innovationssamverkansprogram
- Graden av samverkan inom fordonsindustrin samt mellan industrin och andra relevanta aktörer och eller akademi (högskola, universitet och institut)
- Ökad mobilitet av personer mellan akademi och näringsliv
- Uppbyggnad av nya starka forsknings- och innovationsmiljöer i Sverige samt förstärkning av redan etablerade miljöer med avseende på bl.a. vetenskaplig publicering, patentering, etc.
- Antal industrianställda som fått signifikant ökad kompetens genom satsningens försorg

2.7.2. Programmets uppfyllnad av de programspecifika målen, se kapitel 2.2

Inom samverkansprogrammet Energi & Miljö kommer projekten att utvärderas mot hur väl de bidrar till att fordonsindustrin fram till 2020 har nått:

- 50 % energieffektivisering (kWh/km) till år 2020 genom konkurrenskraftiga personbilar och därefter en halvering vart 20:e år
- Minst 30 % reduktion av fossilt CO₂/ton km från kommersiella fordon (lastbilar, bussar och arbetsmaskiner)-till år 2020. Dessa 30 % delas ungefär lika mellan förnybara bränslen, drivlineutveckling och transporteffektivitet (det senare inryms i ett separat program inom FFI)
- Drivsystem som tillåter höga andelar förnybara drivmedel och/eller eldrift
- Emissionsnivåer avseende toxiska ämnen, samt buller från vägfordon och arbetsmaskiner skall minst möta kommande och förväntade lagkrav

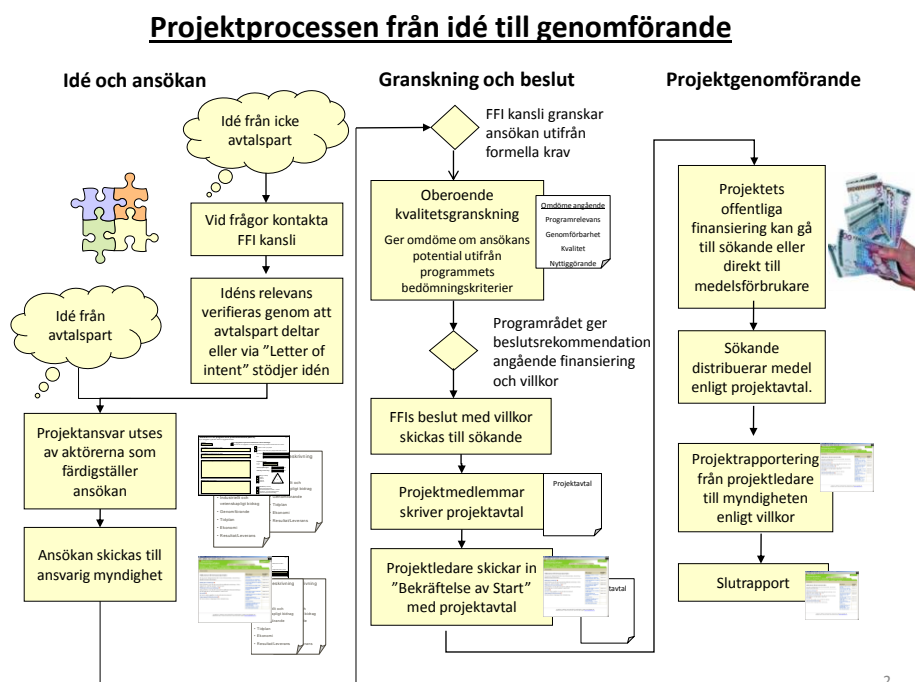
Programrådet kommer senast den 1 januari 2010 att fatta beslut om de indikatorer som ska användas vid utvärdering av enskilda projekt.

3. Ansökningsprocess och tillhörande dokument

Nedan beskrivs översiktligt processen från ide till projektslut för ett projekt inom Energi & Miljö. Denna process är i princip gemensam för samtliga program som ingår i "Fordonsstrategisk forskning och innovation".

3.1. Schematisk översikt

Nedanstående figur visar de olika stegen i ett projekts ”livscykel”.



Figur 2. Projektgenereringsprocessen.

3.2. Projektidé och ansökan

3.2.1. Vem kan söka?

En ansökan skickas normalt in av den aktör som ansvarar för att leda projektet. Alla projekt som får finansiellt stöd från programmet ska vara relevant för fordonsindustrin. Relevansen ska säkras genom att antingen en eller flera industriella avtalsparter deltar i projektet eller att projektet har stöd från fordonsindustrin via ett ”letter of intent”. Industriell avtalspart (inklusive dotterbolag, medlemsföretag etc.) är:

- AB Volvo
- FKG
- Saab Automobile AB
- Scania CV AB
- Volvo Personvagnar AB

När det gäller avtalsparten FKG kan samtliga företag som är medlemmar i FKG skicka in ansökningar. I sådana fall ska FKG:s ledning i förväg ha informerats om och ställt sig bakom den aktuella ansökan.

3.2.2. Projektidéer

Första steget i projektgenereringen är uppkomsten av projektidé.

Alla projektidéer erbjuds att skicka in en skiss över det kommande projektet. Syftet med lämna in en skiss är dels att sökande erbjuds hjälp angående projektets programtillhörighet, kopplingar till andra projekt samt administrativa frågor dels att genom skissen förbereda programrådet om en kommande ansökan och dess behov av att reservera medel från programmets budgetram. Se länken


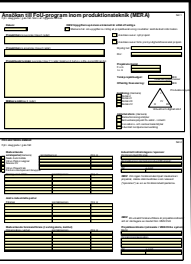
<http://www.energimyndigheten.se/sv/Press/Nyheter/Nyhetsarkiv-2008/Utlysning-inom-samverkansprogrammet-Energi--miljo/>

För att stimulera till bred samverkan i projekt samt ge förutsättningar att initiera FoU inom strategiskt viktiga områden så arrangerar programrådet för Energi & Miljö så kallat "samverkansforum". Samverkansforum är en mötesplats för idéer i tidiga skeden och här kan också olika former av "projektmäkleri" förekomma. Frekvensen av sammankomster inom ramen för samverkansforum bestäms av behov och praktiska möjligheter men minst ett samverkansforum ska hållas per kalenderår. Inom arbetet med samverkansforum spelar avtalsparterna en viktig roll genom att erbjuda nätverk och tydliggöra specifika behov.

3.2.3. En komplett ansökan

En komplett ansökan till samverkansprogrammet Energi & Miljö består av; elektronisk ansökan se E-Kanalen på www.Energimyndigheten.se, projektblanketten, projektbeskrivning samt en CV för projektledare och andra nyckelpersoner i projektet. Till hjälp för de sökande så har projektblanketten en funktion för att sammanställa de ekonomiska uppgifter som ska registreras i samband med den elektroniska ansökan på den ansvariga myndighetens hemsida .

Administrativa stöd vid projektansökan

| | Elektronisk ansökan (Web) | Projektblankett (Excel) | Projektbeskrivning | CV |
|----------------|---|---|---|---|
| |  |  | <p>Projektbeskrivning</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mål • Industriellt och vetenskapligt bidrag • Genomförande • Tidplan • Ekonomi • Resultat/Leverans | <p>CV</p> |
| VAD? | <ul style="list-style-type: none"> • Kontaktuppgifter • Ekonomi | <ul style="list-style-type: none"> • Sammanfattning • Parter • Projektkostnad och finansiering • Inriktning | <ul style="list-style-type: none"> • Kompletta projektbeskrivning | <ul style="list-style-type: none"> • CV på projektledare och andra nyckelpersoner |
| VARFÖR? | <ul style="list-style-type: none"> • Uppföljning • God ekonomisk administration | <ul style="list-style-type: none"> • "Reklamapp" • Information inom programmet och inom företag • God ekonomisk administration | <ul style="list-style-type: none"> • Kompletta information för att bedöma ansökan | <ul style="list-style-type: none"> • Kompletterar projektbeskrivning för att bedöma ansökan. |

Figur 3. Ansökningsdokument.

Projektbeskrivningen utgör det huvudsakliga underlaget för att bedöma och kvalitetsgranska ansökan. Projektblanketten och CV utgör kompletterande information. Eventuell muntlig information som framförs till den oberoende kvalitetssäkringsgruppen kan i undantagsfall komplettera ansökan, förutsatt att information kan dokumenteras under sekretess hos ansvarig myndighet. Projektbeskrivningen utgör också basen för uppföljning och revision under och programmets löptid. Det är därför viktigt att projektbeskrivningen är informativ och tydlig.

Projektbeskrivningen ska inledas med en sammanfattning på ca ½ A4-sida. Sammanfattningen ska innehålla en kort beskrivning av projektinnehållet och redovisa vilka som är projektdeltagarna. Sammanfattningen ska också tydligt beskriva:

- hur projektförslaget uppfyller krav och bedömningskriterier (se de tidigare avsnitten "Generella krav på ett visst program" samt "Värdering av projektansökningar")
- parternas rollfördelning samt
- hur de offentliga medlen ska användas

Det tänkta projektteamet kommer att bedömas med avseende på förmåga att genomföra det tänkta projektet. Rollbeskrivning, kompetens och delansvarsbeskrivning är därför viktiga uppgifter att redogöra för i projektbeskrivningen. Deltagande parter roller och deras del i projektet ska beskrivas noggrant, och projektbeskrivning med milstolpar och deluppgifter ska vara utförlig.

Projektbeskrivningen ska också innehålla utförlig information om projektets budget. Det ska tydligt framgå av vem de offentliga medlen ska användas och vilka aktiviteter som helt eller delvis ska finansieras av offentliga medel.

Medfinansiering genom egna insatser från industriparter ska redovisas till omfång och innehåll.

Projektbeskrivningen skall vara på maximalt 15 sidor och skrivas på svenska eller engelska (i första hand på svenska).

Om sekretess önskas för hela eller delar av projektförslaget ska detta tydligt anges i sammanfattningen på första sidan.

Om en längre projektbeskrivning krävs ska sökande kontakta programledningen för att få dispens för en längre projektbeskrivning. Om sådan dispens inte ges kommer endast de första 15 sidorna att beaktas i projektbeskrivningen.

Den kompletta projektansökan skickas in genom Energimyndighetens E-portal E-kanalen. Datum för besked från Programrådet kan variera beroende på kvalitetsgranskningsgruppens arbete och programrådets mötesfrekvens. Normalt förekommer mellan 3 och 6 beslutstillfällen per år.

På FFI hemsida kan förslag till disposition och innehållsrubriker för en projektbeskrivning samt vad som skall ingå i en CV bilaga laddas ner.

3.3. Granskning och beslut

För att projekt skall kunna finansieras inom programmet måste det leva upp till vissa uppställda krav. Det handlar dels om formella krav, dels om att projektet ska bidra till de mål som finns uppställda för samverkansprogrammet Energi & Miljö.

3.3.1. Formella krav

Följande formella krav måste vara uppfyllda för att en ansökan ska behandlas av programrådet och kvalitetsgranskningsgruppen:

- Projektansökan ska vara komplett (se avsnitt 3.2.3.).
- Ansökan ska avse en aktivitet som är i linje med programmets definierade inriktning, se avsnitt 2.1 och 2.2.
- Föreslagen verksamhet skall vara tillåten att finansiera (och får alltså inte stå i strid med gällande svenska regler eller EU:s regelverk).
- Företag som är medlemmar i FKG ska tillsammans med ansökan visa på att FKG:s ledning informerats om och ställt sig bakom ansökan.
- Ansökan skall innehålla aktiv medverkan från en eller flera industriella avtalsparter.
- I varje ansökan ska den industriella medverkan motsvara minst 25 % av projektets totala budgetomfattning.

Kansliet svarar för denna formella granskning.

3.3.2. Bedömning och beslut

Beslut om finansiering fattas enhälligt av Programrådet. Vid oenighet hänskjuts frågan till styrelsen för beslut. Därefter verkställs beslutet av Energimyndigheten. Avgörande för ett positivt beslut är ansökans förmåga och potential att uppfylla programmets mål. Programrådets beslut grundas på de öppet tillgängliga uppgifterna i ansökan, ett skriftligt omdöme från kvalitetsgranskningsgruppen samt eventuella kommentarer från programledningen. Kvalitetssäkringsgruppen är en oberoende extern grupp med uppgift att under sekretess bedöma projektförslagen utifrån bedömningskriterier i kap 3.3.3.

3.3.3. Bedömningskriterier

Varje ansökan granskas av kvalitetsgranskningsgruppen med avseende på följande:

1. Programrelevans

- Hur väl det föreslagna projektet väntas bidra till programmets mål samt hur tydligt det framgår för vilka av programmets mål som projektet är relevant. Se kap 2.2

2. Kvalitet hos projektförslaget

- I vilken mån det finns en nulägesbeskrivning av området samt en beskrivning av hur det föreslagna projektet kan leda till att ny kunskap kommer fram eller att befintlig kunskap implementeras i ett nytt sammanhang.
- Det föreslagna projektinnehållet i relation till det internationella kunskapsläget inom området (när så är relevant).
- Om det föreligger en internationell konkurrenssituation som gör projektet särskilt angeläget och viktigt.
- Unikhet och nyhetsvärde inom det aktuella tillämpningsområdet.

- Metod och angreppssätt som används i projektet.

3. Genomförbarhet

- Projektdeltagarnas möjlighet och förmåga att genomföra projektet.
- Den tänkta projektgruppens sammansättning avseende vilka aktörer som är representerade samt en bedömning av gruppen vad gäller kompetens, genus- och mångfaldsaspekter.
- Kvalitet i projektplanen med delprojekt, milstolpar, ansvarsfördelning, budget, specifika projektmål samt planer för hur måluppfyllelsen ska mätas.

4. Nyttiggörande

- Kvalitet i strategin för nyttiggörande och spridande av projektresultaten.

3.4. Projektstart och rapportering under projektets löptid

För att reglera samarbetet i projekt som är finansierade inom samverkansprogrammet Energi & Miljö ska ett särskilt projektavtal ingås mellan deltagande parter (en avtalsmall finns tillgänglig, se FFI hemsida). Projektledaren åtar sig att se till att ett sådant avtal ingås och skickas in till VINNOVA. Projektstöd kan inte betalas ut förrän avtal har ingåtts och godkänts av VINNOVA.

Under projektets gång ska rapportering ske regelbundet enligt regler som fastställs av Programrådet (reglerna baseras i normalfallet på myndighetens vanliga rutiner).

Projektledaren ansvarar för att läges- och slutrapportering sker på korrekt sätt.

3.5. Projektlängd

För ansökningar inlämnade under 2009 och 2010 kan medel sökas t.o.m. 2013.

4. Kansli och programledning

Kansliet nås på:

postadress: VINNOVA, 101 58 Stockholm

besöksadress: VINNOVA, Mäster Samuelsgatan 56, Stockholm

Tel. växel: 08-473 30 00

Fax: 08-473 30 05

Information om programmet:

www.vinnova.se/Verksamhet/Transporter/FFI/Program-4/

e-post: ffi.kansli@vinnova.se

Frågor angående samverkansprogrammet Energi & Miljö ställs till programledare Peter Kasche telefon 016-544 20 91, e-post peter.kasche@energimyndigheten.se

Bilaga 1

Kontaktpersoner på företagen i avtalet

AB VOLVO

Göran Wirmark

Tel: 031-322 09 80

SAAB Automobil

Tommy Björkqvist

Tel: 0520-48 30 76

SCANIA AB

Ann Segerborg-Fick

Tel: 08-553 89625

FKG-Fordons-

komponentgruppen AB

Henry Mellgren

Tel: 070-540 57 36

VOLVO CARS

Klaas Burgdorf

Tel: 031-3259647