

Motion till riksdagen 2013/14:Ub524

av **Suzanne Svensson m.fl. (S)**

Forskning för att utveckla och miljöanpassa flyget

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om forskning för att utveckla och miljöanpassa flyget.

Motivering

Flygindustrin är mer forskningstung än de flesta andra industrier. Flygforskning kräver resurser och uthållighet i en omfattning som endast en utvecklad samverkan mellan företag, offentliga aktörer och akademi kan skapa.

Flygindustrin är en svensk paradgren vars samlade exportvärde idag uppgår till 20 miljarder kronor. Den svenska flygindustrin sysselsätter mer än 12 000 personer. Det handlar om kvalificerade arbeten runt om i Sverige både på universitetsorter och på orter där flygindustrin är stark som Linköping och Trollhättan. Svensk flygforskning har genom innovationer bidragit till miljö- och klimatsmarta lösningar för framtiden genom bland annat energieffektiva motorer med minskad bränsleförbrukning som följd. Resultaten av svensk flygforskning har även gett avtryck på många andra områden som i hög grad bidragit till samhällsutvecklingen. OECD konstaterade senast våren 2013 att flygindustrin är den bransch som är bäst på att adoptera och nyttja innovationer från andra branscher. Flygindustrin är därmed även en katalysator för innovation för det bredare näringslivet. Men den svenska flygforskningens framtid är hotad.

Svenska civila forskningsfinansiärer har hittills framför allt inriktat sig på att stödja den första fasen i forskningen, de grundläggande teknologiprogrammen. För att svensk flygforskning ska vara fortsatt världsledande krävs ökade satsningar och att svensk flygforskning har pågående aktiviteter i alla teknologiska utvecklingsfaser: teknologiprogram, demonstratorer och pro-

Fel! Okänt namn på

duktutveckling. Ökade satsningar måste finnas i de senare faserna för att den flygforskning som bedrivs ska resultera i produkter som når marknaden.

Genom nationella forskningssatsningar och stort tekniskt kunnande har Sverige och svensk industri kunnat ta ledande roller inom europeisk flygforskning. Företag i Sverige ingår i ledningen av EU:s största civila flygforskning (Clean Sky) samt i Europas största multinationella militära demonstrator (nEUROn) och är projektledare i Europeiska Försvarsmaterielbyråns (EDA) största forskningsprojekt hittills (MidCAS).

Den rena teknikutvecklingen för med sig nyttor i form av exportintäkter. Det samlade exportvärdet på flygområdet uppgår till cirka 20 miljarder kronor. Sveriges bidrag till utvecklingen av flyget är även i ett internationellt perspektiv betydande: inget annat land bidrar med mer än Sverige i relation till sin storlek.

Flygindustrin arbetar i ett starkt nationellt och globalt innovationssystem. Med endast två stora flygplanstillverkare och tre stora motortillverkare på den civila marknaden samt med komplexa system och långa utvecklingstider, dikterar branschlogiken att leverantörer av delsystem måste få tillfälle att bevisa sin kompetens och sina kvalifikationer i internationella demonstratorprojekt innan det kan bli tal om kommersiella affärer.

Demonstratorprogrammen är även viktiga för landets universitet och högskolor där den tillämpade forskningen utgör en brygga mellan grundforskning och industriell verksamhet. Genom program och samverkan kan man ta fram nya teknologier möjliga att industrialisera, men man utvecklar också kompetenta människor, vilket är en viktig förutsättning för att även i framtiden kunna bygga konkurrenskraft på teknologi och innovation. Nationella demonstratorprogram förpackar svensk kompetens och teknologiska framsteg till globalt konkurrenskraftiga produkter. En förutsättning är kombinationen av långsiktiga satsningar för att bygga innovativa och effektiva miljöer.

Nationell och europeisk finansiering är central både för system och för komponentleverantörerna för att kunna introducera ny teknologi som möter samhällets och företagets målsättningar.

Stora utvecklingsprojekt är inom flygindustrin beroende av externt stöd i form av finansiering. Utveckling av komponenter vad gäller både metodik för produktutveckling och tillverkningsmetoder bygger på att ett antal delsteg demonstreras. I slutskedet måste produkten testas i en relevant miljö, det vill säga demonstrera exempelvis en komponent till en motor i såväl rigg som flygprov. Genom att ha tillgång till verifierade teknologier öppnas möjligheten att delta i nya motorprogram.

För svenska företag som idag deltar i EU:s program (Clean Sky/Sesar) och som är väl positionerade för de nya programmen inom Horizon 2020 (Clean Sky 2) är ett nationellt demonstratorprogram avgörande för ett fortsatt deltagande. Regeringen har därför en viktig uppgift i att överbrygga gapet mellan akademisk forskning och industriell produktutveckling så att svenska företag kan positionera sig i de europeiska demonstratorprogrammen och bidra till grön teknikutveckling, exportintäkter och arbetstillfällen i Sverige.

Åren 2006–2010 beslutade regeringen att inrätta ett nationellt flygtekniskt utvecklings- och demonstrationsprogram (FLUD). Åren 2006–2010 invest-

Fel! Okänt namn på

rades därför 107 miljoner kronor av företag respektive av stat. En insats för att stärka det flygtekniska forskningssamarbetet mellan företag, universitet och högskola och som ger förutsättningar att bidra till tillväxt, grönare och säkrare flygtransporter.

I den följande forskningspropositionen för tiden efter 2010 anslogs inga pengar. Det fick till konsekvens att det svenska deltagandet i Clean Sky/Sesar minskade kraftigt de då kommande åren. I den senaste Forsknings- och innovationspropositionen (kapitel 10.4) talar regeringen om en ”dokumenterat stark länk mellan grundforskning och produktutveckling inom landet och en industriell kompetens inom avancerad teknologi”, utan att dedicera några satsningar till detta område. Utan ett fortsatt nationellt flygtekniskt demonstratorprogram bryts länken mellan flygforskning på grundläggande nivå och tillämpningen i produkter genom att demonstratornivån saknas. Utan ett nationellt demonstratorprogram kommer fortsatt deltagande i internationella utvecklingsprogram att reduceras.

För att få full effekt på detta område krävs dock ett större initiativ, i nivå med 2006–2010 års satsning men med fokus på civilt flyg och miljönytta, vilket skulle innebära ytterligare offentliga satsningar. Statliga satsningar matchas av motsvarande satsning från näringslivet. I förlängningen innebär dessa satsningar dessutom att Sveriges möjligheter att ta del av EU-medel förbättras radikalt. Det är med andra ord en satsning med stor hävstång.

Genom en sådan satsning skapas nya innovationer och teknologiövertag som kan bidra till att möta högt ställda krav på miljöförbättringar. Därmed stärks flygindustrins konkurrenskraft långsiktigt och arbetstillfällena tryggas över lång tid.

Stockholm den 1 oktober 2013

Suzanne Svensson (S)

Peter Jeppsson (S)

Clas-Göran Carlsson (S)