

Referat

Oplæg v. Susanne Krawack, Transportrådet/Tetraplan

Der er mulighed for at få støtte fra EU's rammeprogram til transportforskning. Workshopen handler om mulighederne for og erfaringer med støtte fra EU's rammeprogram.

I trafikministerens oplæg ved indledningssessionen sagde han at han ikke havde mødt mange, der havde fået direkte udbytte af transportforskningen. Dertil kan man indvende at vejen fra forskning til anvendelse normalt går gennem flere led bl.a. konsulenter og organisationer. Det er derfor ikke relevant at søge efter den direkte anvendelse af forskningsresultater i sektoren – sådan er det heller ikke indenfor andre forskningsområder.

Danmark ligger i bunden med offentlig støtte til transportforskning sammenlignet med flere andre lande, og den nye regering har yderligere styrket denne udvikling. Fortsættes den nuværende situation uden at der kommer nye midler til transportforskningen, vil der i 2005 kun være halvdelen af det niveau, vi havde i 2001!

Trafikministeren ønsker at udsætte transportforskningen for større konkurrence om midlerne. Det vil der givetvis komme, men det har en meget uheldig virkning idet forskerne så bruger en endnu større del af deres til på at skrive ansøgninger frem for at forske.

Der er behov for flere midler til forskningen og jeg håber at Morten Jensen kan fortælle os at der er muligheder i det 6. Rammeprogram, der starter i slutningen af 2002. Først skal vi imidlertid høre om erfaringer med at deltage i forskningsprojekter i EU.

Oplæg v. Professor Otto Nielsen, DTU

Otto Nielsen har selv erfaringer fra 7 projekter, der har fået støtte fra EU. Otto ønsker at fremlægge en ærlig og ikke helt diplomatisk version af sine erfaringer med EU projekter.

Udbudsmaterialet er ofte dårligt, fordi projekterne bliver formuleret uden detaljeret viden om området og projekterne får ofte karakter af udredninger. Der er ofte ingen tydelig strategi og en mangelfuld styring af relationer mellem tidligere og kommende projekter.

Endeligt kan det virke tilfældigt og uklart, hvordan vinderen udpeges efter evalueringsproceduren. Gode projekter bliver ofte afvist, mens dårligere projekter bliver finansieret.

Konsortierne kan virke som en sammenbragt flok. Projekterne har ofte en pragmatisk ledelse, der er mere administrativ end faglig. Projekterne har en tilfældig og skiftende opfølgning af EU, der afhænger af enkeltpersoners interesser. Dette resulterer i, at det er stor mulighed for som forsker at forfølge sine egne mål, hvilket også medfører særdeles voluminøse rapporter.

Det opleves, at der er meget spildtid på møderne i konsortierne, mens rygterne om et stort bureaukrati er overdrevne. Som deltager – ikke konsortieleder – oplever man, at regnskabet er effektive og standardiserede, og at indblandingen fra EU er yderst begrænset. Og selv som

leder af et delprojekt eller leder af det nationale konsortium har man begrænset bøv. Ændringer er dog næsten umulige at få igennem, når først projektforslaget er godkendt.

Men hensyn til økonomien gælder det, at projekterne ofte er underbudgetteret. Visse faktiske udgifter kan ikke konteres, og der er et lavt overhead (20%) for universiteterne. Cashflow er ofte bagud, og betalingen af de sidste 10% er katastrofal langsommelig (Det kan tage år!). EU bør derfor indgå som medfinansiering, for forskning der alligevel skal laves.

Nogle af de gode erfaringer fra disse projekter er: Nyttige netværk, nyttige faglige diskussioner, Feedback fra andre deltagere – også med en anden faglig baggrund, muligheden for at afprøve nye ideer og at få nye impulser.

De dårlige erfaringer gælder aspekter som: økonomi, middelmådige parter (der promoverer egne produkter eller metoder), politiske hensyn og fejen under gulvtæppet for at undgå problemer udadtil.

Det er naivt hvis man tror, at der ved ansøgning om støtte fra EU og om deltagelse i projekterne er fair konkurrence – Det er der ikke. Danmark er ikke god til at hjælpe hverken i udbudsfasen eller med gennemførelse af projekterne. Den bedste chance har man som dansker således, hvis man kontaktes via tidligere konsortier eller eksisterende internationale kontakter.

Oplæg v. Morten Jensen, EU Kommissionen, DGTREN

Morten Jensen, EU Kommissionen, DGTREN startede med at kommentere Otto Nielsens oplæg og sagde om den uens kvalitet af projekter, der opnår støtte, at kvaliteten af projekterne af afhænger af de forslag Kommissionen får.

Morten Jensen ønsker med sit oplæg at fortælle, hvor vi står med EU's 6. Rammeprogram nu og i nær fremtid.

EU's 6. Rammeprogram er vedtaget 27. juni 2002. De nøgledokumenterne der vil foreligge er regler for deltagelse, særprogrammer, arbejdsprogrammet, evalueringprocedurer - samt Hvidbogen og andre relevante policy dokumenter.

Der eksisterer endnu ikke en endelig dansk oversættelse af 6. rammeprogram, derfor anvendes de engelske betegnelser – så kan der også kommunikeres med de øvrige EU-lande uden misforståelser.

I EU's 6. Rammeprogram er støtte til transportforskning inkluderet i:

- Prioritet 4: Aeronautics and Space med 1075 M€
- Prioritet 6.2: Sustainable Surface Transport med 610 M€
- Prioritet 8: Supporting Policies med 555 M€

Der er klart flest midler i prioritet 4. DGTREN og DGResearch deler ansvaret for transportforskningen indenfor alle temaer.

En gennemgang af instrumenterne (projekttyper der kan opnå støtte) fremhævede Morten Jensen forskellene på FP6 og FP5. Der er i EU's 6. Rammeprogram to nye projekttyper: Integrated Projects, IP og Networks of Excellence, NoE. Man fortsætter med kendte

projektformer, men alle projekttyperne skifter navn fra rammeprogram til rammeprogram - hvilket skaber forvirring for alle. Dog fortsætter blandt andet CRAFT projekterne under samme navn.

De tre øvrige projekttyper er traditionelle instrumenter er henholdsvis: Targeted Projects, Support Measures og Coordination Actions.

Networks of Excellence, NoE er støtte til særlig kvalificerede netværk og støtten er ikke bundet til projekter men generelt til at drive netværkets aktiviteter. Networks of Excellence, NoE er ikke tidsbegrænset. Integrated Projects, IP begrænses i tid. De ligner kæmpeprojekter og dækker derfor specielle problemstillinger.

Målet er, at 15% af støtten skal anvendes til små og mellemstore virksomheder. Dette er en pæn målsætning ifølge Morten Jensen.

Alt materiale om 6. Rammeprogram bliver offentliggjort på Cordis og der er også mulighed for at identificere partnere.

<http://www.cordis.lu/en/home.html>

Morten Jensens opfordring er: Markedsfør jer!, søg at komme ind i konsortier både de der allerede eksisterer eller de kommende! og bliv fortrolig med Cordis.

Diskussionen

MJ: Der er afsat flest penge til de nye instrumenter, henholdsvis IP og NoE, på transportområdet er det dog særligt IP, men der er også penge til de hidtidige instrumenter.

I prioritet 8 er nogle penge gemt til særlige policyrettede temaer, der vil dukke op i perioden, som eksempelvis kogalskab. Der er dog allerede nu en diskussion af hvordan de skal fordeles på sektorer.

MJ: Der er færre penge til almindelig transportforskning, men meget til luft- og rumfart. Galileo er en af årsagerne, men dog langt under halvdelen af prioritet 4.

MJ: Der er ikke sat penge separat af til Østudvidelsen.

MJ: Der skal være en sund geografisk balance mellem projekterne – Det skulle der i hvert fald tidligere. Og det kan koste på indholdsdelen.

Otto Nielsen beskyldes for at være meget negativ i sit oplæg – En deltager har mere positive erfaringer. Dog er det negativt at pengene stopper, når projektet stopper på papiret. Der mangler penge til opfølgning af forskellige slags. Der er meget arbejde bagefter.

MJ: Der kommer ingen penge til opfølgningen af projekterne.