



Näringsdepartementet
Remissyttrande N2015/4705/KF
103 33 Stockholm

Remissvar, N2015/4705/KF, En fondstruktur för innovation och tillväxt

- A. FKG anser att en samordning av det statliga riskkapitalet är generellt bra och nödvändigt.
- B. Dock saknar vi förståelsen och insikten om den drivkraft som fordonsindustrin är för svensk teknikindustri – den utgör 1/3-del av verkstadsindustrin samt är både innovationsdrivande och jobbskapande i flera led. Det var inte utan anledning som det statliga riskkapitalbolaget Fouriertransform bildades, utan det skedde på välunderbyggd inrådan från landets ledande nationalekonomer.
- C. Statligt riskkapital är ett viktigt smörjmedel vid sammanhållna nationella satsningar; myndigheter-akademi-näringsliv, på strategiskt viktiga industrier som fordons- och transportmedelstillverkning.
- D. Enligt vår mening är det också viktigt att väga samman såväl innovationshöjd, sysselsättning som skatteintäkter när beslut om framtida investeringar eller utvecklingsstöd utreds. Exempelvis innebär Nollvisionen inom trafiksäkerhet och visionen om en fossiloberoende fordonsflotta möjligheter för svensk fordons- och leverantörsindustri
- E. 90 procent av leverantörsindustrin är SME-företag samtidigt som allt mer inom utveckling och produktion förväntas att ske hos leverantörsindustrin.

FKG är branschorganisationen för svenska företag inom industrisektorn fordonsleverantörer (komponenter/system och teknologi/know-how till lätta och tunga fordon samt entreprenadfordon). Det är en industrisektor med 82 391 årsanställda, omsättning på 158 mdr kronor samt ett exportvärde på 76 mdr, enskilt för leverantörsindustrin i Sverige 2013.

Det är viktigt att betona att Sverige är en av totalt fem – 5 – nationer i Europa som har en egen fordonsindustri (lätta och tunga fordon) med förmågan att ta ett koncept till färdig produkt där även de strategiska besluten tas i landet.

Jämte IT/telekom och läkemedel/kemi anses fordons- och transportmedelstillverkning vara innovationsdrivande och en strategiskt viktig tillväxtmotor för Sverige, de skapar sysselsättning för kvalificerad personal och svarar för skatteintäkter, konstaterade det Finanspolitiska rådet och var en av de allra viktigaste utgångspunkterna för bildandet av Fouriertransform och formulerandet av dess första direktiv för fem år sedan.

Exempelvis ser vi både stora industriella och inte minst forskningsmässiga möjligheter i visionen om minskat fossilberoende och klimatneutrala transporter (FFF) – likaså visionen om att ingen skall dödas i trafiken (Nollvisionen).

Som branschorganisation har FKG ett mycket brett och djupt synfält i frågan om tillväxt kopplat till FoU, export och internationalisering, och detta främst hos våra SME-företag. Dessa utgör 90 procent av det hela svenska leverantörsklustret. I många av företagen bedrivs egen produktutveckling samtidigt som flera SME överväger ökad internationalisering antingen på egen hand eller tillsammans med andra, såväl svenska som utländska leverantörsföretag. Detta för att möta upp allt högre ställda krav från de globalt agerande fordonstillverkarna.

Enligt vår statistik kring omsättning och export är detta krav, hot, på riktigt – för att vara leverantör måste du vara global och dessutom lokalt ha förmåga att hänga med i utvecklingen. Scania- och Volvo- bolagen är globala och de kräver närvaro av samma leverantör där fabriken finns "annars byter vi ut er".

Vi har varit lyckosamma i Sverige med att dra nytta av teknikhöjden, produktiviteten med att knoppa av till branscher helt utanför fordonsindustrin – "det som är bra för fordonsindustrin är bra för Sverige". På ett arbetstillfälle inom leverantörsindustrin går minst två i andra branscher.

I betänkandet ser vi positivt på att man noterar betydelsen genom SME-företag, att investera i tidiga faser i ett kapital intervall om 5-15 mkr, men vi saknar ett speciellt fokus på fordonsindustrin som är en komplex sektor och som kräver kompetens hos investeraren.

Fouriertransform (FTAB) arbetar fokuserat i vår sektor och vi menar att bolaget skall ha fortsatt huvudsakligt uppdrag att investera i tillväxt- och exportmotorn fordonsindustrin. Vi ser hellre att man justerar FTAB:s uppdrag så att bolaget bättre trimmas att gå in i tidig fas samt investera i intervallet 5-15mkr.

Inget är för evigt, industrin behöver tillsyn och vård och vi ser med oro på hur FTAB:s tidigare ambition smetas ut och hur utredaren ser på, eller inte ser... fordonsindustrin, trots att den är bland de allra viktigaste för Sverige.

Sammanfattning: Vårt svar på rubricerad analys och betänkande är:

- 1. Behåll fokus genom ett särskild inrättat riskkapital avsett för fordonsindustrin, inkluderat entreprenadfordon**
- 2. Trimma uppdraget så att mer fokus ges till SME och företag som befinner sig i en uppstartsfas.**

Idag svarar leverantörsledet för närmare 75 procent av förädlingsvärdet i europeisk personbil. Inom FoU är relationen 50/50 mellan fordonstillverkare och leverantör.

Enligt en studie av den europeiska leverantörsorganisationen, CLEPA, från 2013 kommer allt mer FoU att förläggas till leverantörsledet. Deras bedömning är att leverantörerna kommer att svara för 80 procent av all fordonsforskning 2020. Förklaringen är att allt fler personbilsmodeller byggs på samma tekniska arkitektur (s k bottenplatta) och därmed har en allt större system-/komponent- och teknikgemenskap, d v s leverantörernas roll växer på alla plan.

Målet för FTAB borde vara att bidra till att göra svenska leverantörer till världsledande inom såväl tillverkning av system/komponenter som tekniska lösningar för att nedbringa fossilberoendet inom fordonsflottan och transportsystemet samt fortsatt arbeta med visionen – inga döda eller svårt skadade i trafiken.

Vi ser också hur arbetet med att uppnå denna vision öppnar nya möjligheter för små och medelstora svenska leverantörsföretag när helt nya leverantörsstrukturer byggs – med hjälp av ett "fokuserat" kapital.

Göteborg 2015-09-02



Fredrik Sidahl

VD Fordonskomponentgruppen FKG AB