

Utbildningsdepartementet
Forskningspolitiska enheten

VTI:s remissvar gällande *Ny myndighetsstruktur för finansiering av forskning och innovation (SOU 2023:59) och Statlig forskningsfinansiering - Underlagsrapporter (SOU 2023:19)*

Sammanfattning

VTI vill inledningsvis understryka att vi är positiva till uppdraget att göra en översyn av hur statlig extern forsknings- och innovationsfinansiering kan förändras för att mer effektivt och med högre kvalitet - jämfört med dagens system – uppnå centrala målsättningar i svensk forsknings- och innovationspolitik (Kommittédirektiv 2022:85). VTI anser dock att betänkandet i kvalitativt avseende uppvisar brister i en omfattning som gör det otillräckligt som beslutsunderlag. VTI:s uppfattning är att ytterligare utredning och analys behövs för framtagandet av förslag om eventuella förändringar i myndighetsstrukturen för statlig extern forsknings- och innovationsfinansiering. VTI anser att det är förknippat med stor osäkerhet, risker och potentiellt negativa konsekvenser för svensk forskning och innovation att genomföra betänkandets förslag om ny myndighetsstruktur.

VTI:s remissvar koncentreras till att redogöra för vår bedömning av centrala brister i betänkandet som vi rekommenderar att de åtgärdas genom ytterligare utredning och analys. Vi redogör också för vår bedömning av risker och konsekvenser förknippat med dessa brister med fokus på svenska styrkeområden inom behovsmotiverad forskning och innovation generellt, och specifikt styrkeområdet transport. Slutligen beskriver vi konsekvenser av betänkandets förslag som rör Trafikverkets FoI-verksamhet och i det sammanhanget direkta konsekvenser för VTI; där vår slutsats och rekommendation är att Trafikverket bör fortsätta sin FoI-verksamhet i nuvarande form och omfattning.

Vårt remissvar kan sammanfattas i följande punkter:

- **Övergripande kvalitativa brister ger ett otillräckligt beslutsunderlag:** VTI menar att kvalitativa brister i betänkandet har en omfattning som gör det otillräckligt som beslutsunderlag. Det är särskilt allvarligt då betänkandets förslag innebär en genomgripande förändring av den statliga externa forskningsfinansieringen av stor betydelse för svenska forsknings- och innovationssystem.
- **Brist på förankring i nationella forsknings- och innovationssystem medför stora risker för svenska styrkeområden inom behovsmotiverad FoI:** VTI menar att framträdande tematiska och sektoriella områden inom nuvarande myndigheters finansiering avspeglar svenska styrkeområden inom behovsmotiverad forskning och innovation. VTI kan inte se att sådana förhållanden behandlas i betänkandets olika delar eller har beaktats i utformningen av förslaget om de nya myndigheterna. Det skapar stora osäkerheter kring framtiden för dessa styrkeområden om förslaget om ny myndighetsstruktur blir verklighet.

- **Potentiellt negativa konsekvenser för styrkeområdet transport:** Transportområdet är ett tydligt exempel på ett svenskt styrkeområde inom behovsmotiverad forskning och innovation som genom de brister VTI har identifierat i betänkandet riskerar att drabbas negativt om förslaget om ny myndighetsstruktur genomförs.
- **Trafikverkets uppdrag och anslag för FoI bör fortsätta:** VTI anser att Trafikverkets uppdrag och anslag för att finansiera forskning inom transportområdet bör fortsätta i sin nuvarande form och anslagsnivå. Det motiveras av att länders transportmyndigheter vanligtvis finansierar transport- och infrastrukturforskning som berättigas av deras myndighetsuppgifter och av transportpolitiken. Det internationella samarbetet är omfattande. Utvecklingen av det svenska transportsystemet och transportinfrastrukturen riskerar att drabbas negativt om Sverige avviker från denna sektoriella struktur, vilket betänkandets förslag om ny myndighetsstruktur medför.
- **Många förbättringar kan genomföras inom dagens myndighetsstruktur:** VTI menar att många av de konkreta åtgärder som framförs i betänkandet kan genomföras inom dagens myndighetsstruktur. Det gäller exempelvis ett gemensamt ansökningssystem, färre men större utlysningar, förbättrad nationell organisation för arbetet med EU:s program för forskning och innovation och annan internationell verksamhet, samt förbättrad hantering av storskalig och digital forskningsinfrastruktur. I dagens myndighetsstruktur finns lämpliga myndigheter som Vinnova och Vetenskapsrådet med kapacitet att ta ansvar för sådana funktioner.

I vårt remissvar refereras till olika delar i betänkandet (SOU 2023:59) genom avsnitt i fet stil samt sidhänvisning. Motsvarande gäller för referens till underlagsrapporterna men där vi särskilt skriver ut serienumret, SOU 2023:19.

Övergripande kvalitativa brister

VTI menar att kvalitativa brister i betänkandet har en omfattning som gör det otillräckligt som beslutsunderlag. Det är särskilt allvarligt då betänkandets förslag innebär en genomgripande förändring av den statliga externa forskningsfinansieringen av stor betydelse för svenska forsknings- och innovationssystem.

Det material som presenteras i betänkandet (SOU 2023:59), inklusive underlagsrapporter (SOU 2023:19) är till största delen översiktligt beskrivande till sin karaktär. VTI saknar en struktur som bygger på tydliga frågor som blir föremål för analys, urval av information som möjliggör analys av hög kvalitet, samt analysavsnitt där slutsatser dras och klart redogörs för. Ett undantag vad gäller förekomsten av slutsatser utgörs av de två internationella underlagsrapporterna (SOU 2023:19, 4.2 och 4.3¹, s. 176–247) men vars slutsatser vi inte kan se har fått något större genomslag i betänkandet.

Problembeskrivningen- avsnittet ”Dagens problem” - sex till antalet - är synnerligen tunn om knappt fem sidor (5.1.2, s. 194–198). Avsnittet ”Dagens styrkor” - nio till antalet - beskrivs på knappt två sidor (5.1.1, s. 193–194). Hur utredningen har kommit fram till de sju kriterierna, utifrån vilka förslaget till ny myndighetsstruktur har arbetats fram, redogörs inte för (5.2–5.4, s. 199–248). Dessa sju kriterier motiveras med mycket olika typer och nivå av deskriptiv information, dvs utan någon systematik avseende informationsunderlaget (ibid.). Utredningens förslag (kapitel 6, s. 249–380) är jämförelsevis långt med ingående beskrivning av de nya myndigheterna. Förslaget motiveras i nitton rubriker, många överlappande (6.3, s. 266–284). VTI har väldigt svårt att följa kopplingar mellan vad som avhandlas i underlagsrapporterna (SOU 2023:19) och underlaget som presenteras inledningsvis (kapitel 3 och 4, s. 87–191), de sex problemen, de sju kriterierna, själva förslaget och de många motiven. Vidare kan vi inte tydligt följa om och hur de nio styrkorna har beaktats i förslaget.

Konsekvensbeskrivningen är synnerligen kortfattad och generell rörande hur målgrupperna för den statliga externa forskningsfinansieringen påverkas av förslaget (7.2.1, s. 383–387). Konsekvenser för svenska forsknings- och innovationssystem behandlas inte vilket kan förklaras av att dessa inte har genomlysts i utredningen (8.3, s. 411). Konsekvenserna beskrivs i allmänhet som positiva. Mer utförliga konsekvensbeskrivningar finns däremot rörande personal och administration för berörda forskningsfinansierande myndigheter inklusive ekonomiska konsekvenser (7.3 och 7.4, s. 387–404). Utredningens förslag medför en genomgripande förändring av myndighetsstrukturen och formerna för den statliga externa forskningsfinansieringen. Mot den bakgrunden är det anmärkningsvärt med en så tunn konsekvensbeskrivning.

Sammantaget menar VTI att ovanstående kvalitativa brister har en omfattning som gör betänkandet otillräckligt som beslutsunderlag. Ytterligare utredning och analyser behövs för framtagande av förslag om hur statlig extern forsknings- och innovationsfinansiering ska vara utformad som medför

¹ Avsnittet 4.3 är en kort sammanfattning av den av utredningen beställda OECD-rapporten: OECD (2023), *Public research funding in Sweden: Optimising the system in response to multiple demands*, OECD Science, Technology and Industry Policy Papers, No. 148, OECD Publishing. Slutsatserna i denna OECD-rapport bygger framförallt på den tidigare rapporten OECD (2016), *OECD Reviews of Innovation Policy: Sweden 2016*, OECD Reviews of Innovation Policy, OECD Publishing, Paris.

en förbättring jämfört med dagens systems förmåga att uppnå centrala målsättningar i svensk forsknings- och innovationspolitik.

Brist på förankring i nationella forsknings- och innovationssystem medför stora risker för svenska styrkeområden inom behovsmotiverad FoI

VTI menar att framträdande tematiska och sektoriella områden inom nuvarande myndigheters finansiering avspeglar svenska styrkeområden inom behovsmotiverad forskning och innovation. VTI kan inte se att sådana förhållanden behandlas i betänkandets olika delar eller har beaktats i utformningen av förslaget om de nya myndigheterna. Det skapar stora osäkerheter kring framtiden för dessa sektoriella och tematiska styrkeområden om förslaget blir verklighet.

VTI ser det som en central brist när det gäller utgångspunkter och perspektiv, att utredningen inte har knutit an till internationellt väletablerad forsknings- och innovationspolicy baserad på så kallade nationella innovationssystem eller motsvarande. Någon genomlysning i empiriskt avseende av svenska forsknings- och innovationssystem har inte heller gjorts (8.3, s. 411). Länders framgång och internationella ledarskap inom behovsmotiverad, tillämpad forskning och innovation styrs i hög grad av styrkan på deras innovationssystem inom olika teman och sektorer. Systemen kan förenklat beskrivas som täta interaktioner och starka nätverk mellan universitet/institut, privat och offentlig sektor, vars format ofta benämns för *Triple Helix*. Länders forsknings- och innovationspolicy är inriktad mot att ytterligare förstärka framgångsrika befintliga innovationssystem och utveckla sådana inom teman och sektorer som bedöms ha goda förutsättningar i ett internationellt perspektiv.

VTI menar att nuvarande statliga finansiärens tematiska och sektoriella ansvarsområden samt hur resurser fördelas över olika områden – såsom visas i underlagsrapporter (SOU 2023:19, 2.4.7, s. 72–75) - avspeglar starka nationella forsknings- och innovationssystem. Svenska styrkeområden inom behovsmotiverad forskning och innovation har byggts upp över flera decennier, genom betydande privata och offentliga resurser och i bred aktörssamverkan, där tidigare och nuvarande statliga forskningsfinansiärer har fyllt en viktig roll.

I slutsatserna för underlagsrapporten *Kartläggning av ett urval av europeiska nationella forsknings- och innovationssystem* poängteras att:

”Mångfalden av nuvarande praxis inom FoI-styrning och finansiering som visas i denna rapport bör också påminna om att nationella forsknings- och innovationssystem är unika i sig. Deras egenskaper bestäms bland annat av historia, ekonomisk struktur, socioekonomisk utvecklingsnivå, samutveckling mellan institutioner, landets omfattning och i vilken utsträckning det är en enhetlig eller federal stat. Även om det är klokt att titta på andra länders praxis, är det osannolikt att ”klipp-och-klistra”-lösningar fungerar. Vi menar att politiken i varje land måste utformas för sitt specifika sammanhang” (2023:19, 4.2.5, s. 238–239).

Av detta citat framgår att det finns internationella trender för hur statlig forskningsfinansiering omorganiserar. Resultat av sådana förändringar är dock i huvudsak fortsatt hybrida system. Dessa inrymmer såväl drag av funktionell som av tematisk och sektorsanknuten organisering där starka nationella forsknings- och innovationssystem sätter stora avtryck. VTI menar att utredningens förslag

där tematiska och sektoriella ansvarsområden frångås för en helt renodlad funktionslogik (**sammanfattning**, s. 26f) måste betraktas som ett extremt fall i ett internationellt perspektiv.

VTI håller med om att statlig forskningsfinansiering behöver förändras över tid för att undvika inlåsning och kunna tillgodose nya och förändrade behov. Samtidigt har systemet att hantera de styrkeområden inom behovsmotiverad forskning och innovation som har byggts upp sedan tidigare, med fortsatt stor relevans och stark utvecklingspotential. VTI anser att det är en stor brist i betänkandet att dessa frågor och överväganden inte behandlas. Tvärtemot rekommendationer i utredningens egna underlagsrapporter (**4.2.5**, s. 238–239) har inte utredningen klarat av att ta fram ett förslag till myndighetsstruktur som bygger på den svenska kontexten, med sina unika forsknings- och innovationssystem.

En sammanbunden central brist handlar om otillräckliga resonemang kring hur begränsade resurser ska prioriteras i kombination med ökade ansvarsområden för de föreslagna myndigheterna. Statliga resurser till forskning och innovation är begränsade, och inget enskilt land kan förväntas att vara självförsörjande på grundforskning inom alla ämnen eller på behovsmotiverad forskning och innovation som täcker alla samhällsbehov. Prioritering behöver således vara en central logik i utformningen av den statliga, externa forskningsfinansieringen. I de internationella underlagsrapporterna till betänkandet (SOU 2023:19, kapitel 4, s. 159–247) och i OECD:s tidigare analys² påtalas att Sverige behöver bli betydligt bättre på prioritering och profilering av svensk forskning och innovation.

I förslaget får Myndigheten för strategisk forskning en mycket bred uppgift att finansiera forskning och innovation utifrån behov inom näringsliv, offentlig sektor och civilsamhälle (**6.2.1**, s. 253–255). Behoven inbegriper även forskningsanknuten utbildning, vilket i sig är mycket betungande givet en kraftig expansionen av utbildning inom högskolesektorn de senaste decennierna. Samma dimensionering – nivå på resurser – som idag föreslås men där betydligt fler behov ska tillgodoses (**6.2.1**, s. 253, se även **7.4.1**, s. 391–395). I utredningen finns en logik om att detta ska underlättas genom omfördelning av resurser från så kallade välfinansierade områden (**6.3.1**, s. 266–269). Ett viktigt angivet motiv till förslaget är att komma tillrätta med att vissa områden och sektorer har stor tillgång till finansiering, medan det inom andra områden finns få statliga finansiärer och lite tillgängliga medel att söka (ibid., se även **sammanfattning**, s. 26).

För myndigheten för strategisk forskning kan VTI inte utläsa någon annan tydlig prioriteringslogik för hur resurser ska fördelas tematiskt och sektoriellt än just behov (**6.2.1**, s.253–255). VTI menar att samhällsbehoven är många och att behov är ett viktigt men inte ett tillräckligt kriterium för att fördela begränsade resurser. Vidare menar VTI att det i utredningen ges en ensidig och skev problembild av dagens så kallade välfinansierade områden. Skillnader i finansieringen mellan olika områden och sektorer behöver förstås och hanteras utifrån att de avspeglar svenska styrkeområden inom behovsmotiverad forskning och innovation, se ovan. Förståelsen av nationella innovationssystemets betydelse, eller motsvarande perspektiv, erbjuder i sammanhanget en tydlig prioriteringslogik om hur

² OECD (2016), *OECD Reviews of Innovation Policy: Sweden 2016*, OECD Reviews of Innovation Policy, OECD Publishing, Paris.

befintliga och potentiella styrkeområden inom behovsmotiverad forskning ska tillföras resurser, ur ett internationellt konkurrensutsatt perspektiv.

Sammantaget medför ovanstående brister stor osäkerhet kring hur styrkor inom svensk behovsmotiverad forskning och innovation kommer att främjas inom de nya myndigheterna. Risken är stor att nationellt och internationellt slagkraftiga styrkeområden, som tagit lång tid att bygga upp, kan komma att drabbas mycket negativt med omfattande negativa konsekvenser för Sveriges samlade förmåga inom forskning och innovation som resultat.

Potentiellt negativa konsekvenser för styrkeområdet transport

Transportområdet är ett tydligt exempel på ett svenskt styrkeområde inom behovsmotiverad forskning och innovation som genom de brister VTI har identifierat i betänkandet riskerar att drabbas mycket negativt om förslaget om ny myndighetsstruktur genomförs.

Sverige har sedan lång tid tillbaka haft statliga myndigheter som tagit ett tematiskt och sektoriellt ansvar för transportområdet när det gäller finansiering av behovsmotiverad, tillämpad forskning och innovation. En viktig förklaring är en stark och konkurrenskraftig transportmedelsindustri som i samverkan med statliga finansiärer och forskningsutförare prioriterat tillämpad transportforskning och innovation. Därigenom har Sverige uppnått internationellt ledarskap inom områden som säkerhet, miljö, teknik och hållbarhet. Det svenska ledarskapet är fortsatt starkt kopplat till den gröna och digitala omställningen av transportsektorn med bäring på en rad komplexa samhällsutmaningar såsom klimatutmaningen.

Transportmedelsindustrin är den bransch som idag lägger mest egna resurser på FoU i Sverige: 32,7 miljarder år 2021.³ En viktig anledning bakom detta är en hög nivå på den offentliga finansieringen och forskningskapaciteten i Sverige. Som framgår av underlagsrapporter (SOU 2023:19, 2.4.7, s. 72–75) så är det framförallt de statliga finansiärerna Vinnova och Energimyndigheten som idag fördelar mycket resurser till transportområdet. De har kompletterande inriktningar för den transportforskning och -innovation som de finansierar. Därtill är Trafikverket en betydande finansiär med inriktning mot transport- och infrastrukturfrågor av relevans för olika transportmyndigheters uppgifter och transportpolitiska mål. Det finns också betydande privata forskningsfinansiärer på transportområdet, där särskilt KAW-stiftelsen bör nämnas. Betydande finansiering erhålls även från EU:s ramprogram för forskning och innovation där transporter utgör ett framträdande svenskt styrkeområde.⁴

Sammantaget uppvisar svensk transportforskning en mångfald av specialiseringar med betydande synergier inom ett väl utvecklat ekosystem - tack vare en omfattande och långsiktig finansiering. Transaktionskostnaderna för att förnya och vidareutveckla transportforskningen som svar på förändrade samhällsbehov, marknadsförutsättningar och globala trender, är låga genom etablerade nätverk och samverkanplattformar, där statliga forskningsfinansiärer har en viktig koordinerande roll.

³ SCB (2022) *Forskning och utveckling inom företagssektorn 2021*.

⁴ VINNOVA (2021), *Horisont 2020 – årsbok 2020: Svenskt deltagande i europeiska program för forskning och innovation*.

Transportområdet är ett tydligt exempel på ett svenskt styrkeområde inom behovsmotiverad forskning och innovation som genom de brister VTI har identifierat riskerar att drabbas mycket negativt om betänkandets förslag blir verklighet. En genomgripande förändring av myndighetsstrukturen medför att Sverige de närmsta åren riskerar att forsknings- och innovationsarbetets förmåga försämrans. Det sker i ett läge där en accelererad omställning av transportsektorn är angelägen, givet nationella och internationella målsättningar på energi-, klimat- och miljöområdet. Det finns en tydlig risk för långtgående negativa konsekvenser för framgångsrika innovationssystem kopplat till Sveriges internationella ledarskap för omställning och utveckling av transportsektorn.

Trafikverkets uppdrag och anslag för FoI bör fortsätta

VTI anser att Trafikverkets uppdrag och anslag för att finansiera forskning inom transportområdet bör fortsätta i sin nuvarande form och anslagsnivå. Det motiveras av att länders transportmyndigheter vanligtvis finansierar transport- och infrastrukturforskning som berättigas av deras myndighetsuppgifter och av transportpolitiken. Det internationella samarbetet är omfattande. Utvecklingen av det svenska transportsystemet och transportinfrastrukturen riskerar att drabbas negativt om Sverige avviker från denna sektoriella struktur, vilket betänkandets förslag om ny myndighetsstruktur medför.

Till skillnad mot utredningen anser VTI att Trafikverkets uppdrag och anslag för att finansiera forskning inom transportområdet ska fortsätta i sin nuvarande form och anslagsnivå. Det motiveras av att länders transportmyndigheter vanligtvis finansierar tillämpad forskning och innovation av relevans för deras uppgifter, transportpolitiska mål och transportrelaterade samhällsnyttor.

Transportmyndigheternas internationella, europeiska och nordiska samarbete (tex [NordFoU](#)) inom forskning och utveckling är också omfattande. I Europa sker gemensamma utlysningar genom samarbetsorganisationer som [CEDR](#), *Conference of European Directors of Roads*. I merparten europeiska länder finns också särskilda transportforskningsinstitut med nära koppling till dessa finansierare, vilka också har ett väletablerat samarbete inom medlemsorganisationer som: [ECTRI](#), *The European Conference of Transport Research Institutes*; [FEHRL](#), *Forum of European National Highway Research Laboratories* och [FERSI](#), *The Forum of European Road Safety Research Institutes*. Såväl transportmyndigheterna som transportforskningsinstituterna är väl integrerade i EU-forskningen, där särskilt följande organisationer bör nämnas: *European Road Transport Research Advisory Council* ([ERTRAC](#)) *European Rail Research Advisory Council* ([ERRAC](#)), *European Technology Platform Waterborne* ([Waterborne](#)), *European Technology Platform Alliance for Logistics Innovation through Collaboration in Europe* ([ALICE](#)) och *Advisory Council for Aviation Research and Innovation in Europe* ([ACARE](#)).

Det svenska Trafikverket och Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI tillhör en internationell FoI-struktur som är sektorbaserad. Den har varit helt avgörande för transportsystemets framväxt och utveckling över tid, kopplat till förändringar i samhällsbehov, och kommer vara så även framgent. Det handlar om FoI med fokus på att utveckla transportplaneringen för ett mer effektivt, tillgängligt och hållbart transportsystem; utveckling av underhållsverksamhet som säkerställer robusta vägar och järnvägar; innovationer rörande investeringar i infrastruktur vid nybyggnad och ombyggnad; förbättrad framkomlighet, effektivt kapacitetsutnyttjande, hög trafiksäkerhet, tillförlitlighet, punktlighet, energieffektivitet samt minskad miljöpåverkan från transportsystemet ur

systemperspektiv. Det rör sig om specialiserade forskningsområden som inte finansieras av andra statliga eller privata forskningsfinansiärer.

Den nationellt gränsöverskridande, sektorsbaserade strukturen är exempel på att forsknings- och innovationssystem inom olika teman och sektorer ofta är unika. Betänkandet (SOU 2023:59) och underlagsrapporterna (SOU 2023:19) omfattar inte beskrivning och analys av FoI-system inom olika teman, sektorer och kopplat till olika myndigheter. Därmed ingår inte dessa heller i konsekvensbeskrivningen av betänkandets förslag, vilket medför stora risker. Det tar lång tid och betydande resurser att bygga upp FoI-system, men går fort att montera ned, vilket den Trafikverksfinansierade FoI-verksamheten riskerar att göra om förslaget genomförs.

VTI är ett uppdragsfinansierat forskningsinstitut vars huvuduppgift enligt regeringens instruktion (SFS 2007:964) är att bedriva forskning och utveckling som avser infrastruktur, trafik och transporter. Institutet ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås genom att bidra till att kunskapen om transportsektorn kontinuerligt förbättras. De omedelbara konsekvenserna för VTI av förslaget om att Trafikverket ska upphöra med sin FoI-verksamhet är förlorade uppdragsintäkter om ca 90 mnkr per år, vilket utgör ca 50 % av VTI:s uppdragsintäkter och motsvara ca 90 heltidsekvivalenter. VTI:s bedömning är att en betydande del av Trafikverkets nuvarande FoI-verksamhet – vad gäller inriktning och struktur – inte kommer att få samma utrymme inom den föreslagna Myndigheten för strategisk forskning. Exempelvis är en stor andel av VTI:s trafikverksfinansierade projekt av direkt tillämpad karaktär, med kortare tidsramar och mindre budgetar jämfört med den projektverksamhet som skisseras för Myndigheten för strategisk forskning (6.2.1, s. 253–255). Därmed förväntas förutsättningarna för VTI att realisera sitt instruktionsenliga uppdrag att försvåras vilket i sin tur medför negativa konsekvenser för Trafikverkets och transportsektorns kunskapsförsörjning.

Många förbättringar kan genomföras inom dagens myndighetsstruktur

VTI menar att många av de konkreta åtgärder som framförs i betänkandet kan genomföras inom dagens myndighetsstruktur. Det gäller exempelvis ett gemensamt ansökningssystem, färre men större utlysningar, förbättrad nationell organisation för arbetet med EU:s program för forskning och innovation och annan internationell verksamhet samt förbättrad hantering av storskalig och digital forskningsinfrastruktur. I dagens myndighetsstruktur finns lämpliga myndigheter som Vinnova och Vetenskapsrådet med kapacitet att ta ansvar för sådana funktioner.

VTI menar att merparten av de särskilda uppgifter som tilldelas de tre nya myndigheterna enligt förslaget inte är avhängiga dessa utan kan handhas av befintliga myndigheter. I nedan listar VTI de viktigaste exemplen:

- De olika uppgifter som tilldelas Vetenskapsmyndigheten - exempelvis rörande banbrytande forskning, storskalig forskningsinfrastruktur och digital forskningsinfrastruktur - torde kunna handhas av den befintliga myndigheten Vetenskapsrådet. Vetenskapsrådet är också en lämplig myndighet för att följa internationella diskussioner och löpande utveckla metoderna för vetenskaplig sakkunnigbedömning samt följa kvalitetsutvecklingen i den internationella forskningsfronten (6.2.1, s. 253).

- De olika uppgifter som tilldelas Myndigheten för strategisk forskning och Innovationsmyndigheten – exempelvis ansvar för att utveckla och finansiera internationella samarbeten samt den nationella organisationen för EU:s program för forskning och innovation, inklusive Horisont Europa; ansvar för att utveckla och förvalta ett IT-system för ansökan, beredning, rapportering och uppföljning; stödfunktion för statsförvaltningen när det gäller att utveckla arbetssätt och att utarbeta regelverk som är anpassade för innovation samt stöd till framväxande innovativa bolag – borde kunna handhas av den befintliga myndigheten Vinnova (6.2.1, s. 253-256).
- Nuvarande myndigheter kan förändra antalet utlysningar till färre med större budgetram.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Avdelningscheferna Anita Ihs, Mattias Haraldsson och Jonas Jansson samt ekonomichef Roger Walldén har deltagit i beredningen. GD-stabsdirektör, tillika ställföreträdande generaldirektör, Åsa Aretun har varit föredragande.

För VTI

Tomas Svensson,
Generaldirektör