



Posudek programu s názvem „Program na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací v oblasti dopravy“

Zadavatel: Ministerstvo dopravy ČR
Zhotovitel: recognity s.r.o.
Odpovědný autor: doc. Mgr. Tomáš Apeltauer, Ph.D.
Počet listů: 5

Datum zhotovení: 19. 10. 2018

Podpis:

1 Formální náležitosti programu

1.1 Struktura dokumentu

Dokument má logické členění. Struktura programu převážně odpovídá jiným programům na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací, realizovaných Technologickou agenturou ČR. Jako referenční byly použity tyto programy:

- program na podporu aplikovaného výzkumu a experimentálního vývoje EPSILON jako program, který v současnosti dominantně podporuje výzkum, vývoj a inovace v oblasti dopravy,
- program na podporu aplikovaného společenského a humanitního výzkumu, experimentálního vývoje a inovací ÉTA jako program, který je vysoce inovativní v národním i evropském kontextu a je intenzivně propagován poskytovatelem,
- program na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací THÉTA, který patří mezi nejnovější programy a současně je úzce oborově zaměřen, podobně jako je oborově zaměřen posuzovaný program.

Doporučení pro úpravu struktury dokumentu:

- Název kapitoly 5 upravit v souladu s referenčními programy na *Doba trvání a termín vyhlášení programu*, současně rozčlenit *maximální a předpokládanou* délku projektu. Doporučení na předpokládanou délku projektu je 36 měsíců. Tato informace je pro uchazeče zásadní kritérium při plánování projektu.
- Název kapitoly 9 upravit na *Míra podpory*. Kapitola jako celek popisuje míru podpory v rámci programu komplexně, nezaměřuje se pouze na maximální možnou míru podpory.
- Kapitulu 11 rozšířit na *Očekávané výsledky a přínosy programu* a zaměřit se v této kapitole také na přínosy programu, tedy dlouhodobé pozitivní účinky dosažených cílů programu. Současně v této kapitole explicitně definovat roli *aplikačního garanta* analogicky k programu ÉTA a v souladu s aktuálně vyhlašovanými výzvami.
- Kapitulu 12 *Uchazeči o podporu a prokázání jejich způsobilosti* zjednodušit, zejména v případě role a postavení výzkumných organizací v projektu a ve vazbě na maximální míru podpory, a částečně také ve vztahu k prokázání způsobilosti dle § 18 Zákona č. 130/2002 Sb.
- Kapitulu 15 *Podprogramy* nahradit kapitolou *Cíl programu*, v rámci které následně definovat dílčí cíle programu, příp. tematické oblasti. Tuto kapitolu současně přesunout za kapitolu 5 *Doba trvání a termín vyhlášení programu*.

1.2 Vazba na platné předpisy

Vazba na platné předpisy je v návrhu programu popsána velmi důkladně. Vzhledem k zaměření návrhu programu, který nyní správně akcentuje také narušení bezpečnosti externími vlivy (např. teroristický útok), a současně se hlásí k potřebě zajistit odolnost (resilienci) dopravních prostředků, lze doporučit

doplnění vazby na následující koncepční dokumenty a předpisy v podobě obsahu dílčích cílů, nikoliv ale přímou citací na příslušnou legislativu z důvodu možného konfliktu s jinými poskytovateli:

- Koncepce ochrany měkkých cílů pro období 2017-2020, schválená vládou dne 19. dubna 2017,
- Ochrana kritické infrastruktury v souladu se zákonem č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení, a nařízením vlády č. 432/2010 Sb. o kritériích pro určení prvku kritické infrastruktury.
- Zákon č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti a o změně souvisejících zákonů.

1.3 Způsobilost nákladů

Způsobilost nákladů je definována detailně, analogicky např. k programu THÉTA. Doporučuji zvážit zjednodušení definice způsobilých nákladů na prostý výčet dle Nařízení, a bližší specifikaci způsobilých nákladů přenést na zadávací dokumentaci konkrétní výzvy.

2 Formální náležitosti programu

2.1 Délka programu

Délka programu 7 let se 4 veřejnými soutěžemi rámcově odpovídá ostatním podobně zaměřeným programům, je ale spíše nižší. Doporučuji zvážit prodloužení programu na 9 let 2020 – 2028 a 8 veřejných soutěží. Pro srovnání: program EPSILON má délku 11 let, program THÉTA 8 let, program ÉTA 6 let. V současnosti připravovaný resortní program v oblasti životního prostředí předpokládá v pracovní verzi rovněž trvání v období 2020 – 2028 (9 let) a 8 veřejných soutěží, vyhlašovaných v letech 2019-2026. Obnovení ukončeného programu je komplikované, delší program by proto mohl být přijat příznivě.

2.2 Výdaje programu

Pro srovnání byl využit již ukončený Program na podporu aplikovaného výzkumu a experimentálního vývoje ALFA, jehož součástí byl podprogram Udržitelný rozvoj dopravy. Předpokládané výdaje státního rozpočtu dosahovaly maxima pro rok 2014 ve výši 374,909 mil. Kč. Navrhovaný program dosahuje maxima předpokládaných výdajů státního rozpočtu pro rok 2023 ve výši 450 mil. Kč. Tyto výdaje jsou v porovnání s programy EPSILON, THÉTA a ÉTA nejnižší, na druhou stranu se tímto snižuje riziko vzniku nespotřebovaných výdajů. Přesto doporučuji navýšit maximální výdaje programu na částku přesahující 500 mil. Kč.

Doporučuji upravit orientační přehled výše podpory ze státního rozpočtu tak, aby program dosáhl maxima této výše již třetí rok trvání, kdy se bude překrývat poslední třetí rok řešení většiny projektů

první výzvy, druhý rok všech projektů z druhé výzvy a první rok projektů z výzvy třetí. Tuto výši výdajů následně předpokládat až do předposledního roku trvání programu a předpoklad výdajů výrazně snížit až pro rok poslední.

2.3 Očekávané výsledky

Doporučuji doplnit mezi očekávané výsledky druh S - Specializovaná veřejná databáze.

3 Věcná část programu

Zaměření programu je definováno velmi detailně a precizně. Doporučuji nicméně přestrukturovat text v souladu s doporučením v Kapitole 1.1, konkrétně nahrazením podprogramů dílčími cíli, resp. oblastmi řešení.

Text věcné části a konkrétní akcentovaná témata doporučuji strukturovat v souladu s těmito oblastmi přibližně v následujícím orientačním členění (na pořadí nezáleží):

- udržitelnost (z pohledu ekologie i ekonomie)
- bezpečnost (ve významu *safety* i *security*),
- odolnost (ve významu *resilience* se zvláštním důrazem na kybernetickou bezpečnost)
- přístupnost (otázky stárnutí populace, demografické změny apod.),
- automatizace, digitalizace, navigační a družicové systémy,
- doprava jako součást konceptu chytrých měst (Smart Cities).

4 Závěr

4.1 Dílčí doporučení

- Explicitně vyloučit vyplacení podpory také pro podniky splňující definici podniku v obtížích (kapitola 2 *Právní rámec programu*).
- Zvážit upravit zveřejnění informace o poskytnutí podpory přesahující 500 tis. EUR ve vazbě na podnik, nikoliv jednotlivou podporu. V současných referenčních programech je to vázáno právě na příjemce (podnik), nikoliv jednotlivý projekt, opatření je více logické a efektivní (kapitola 2 *Právní rámec programu*).
- Zvážit vyřazení podmínky maximální výše podpory na jeden projekt na 25 mil. Kč, případně ji podrobněji zdůvodnit. V referenčních programech se podobná podmínka nevyskytuje (kapitola 9 *Nejvyšší povolená míra podpory*).

- Jasněji specifikovat podmínky účinné spolupráce, zejména situaci, kdy náklady na projekt nese jedna nebo více stran (kapitola 9 *Nejvyšší povolená míra podpory*).
- Explicitně stanovit možnost podpory projektu z veřejných zdrojů dle podmínek stanovených následně konkrétní výzvou programu (nejlépe kapitola 9 *Nejvyšší povolená míra podpory*).

4.2 Závěrečné stanovisko

Program je velmi dobrým výchozím materiálem, odpovídá potřebám resortu a může významnou měrou podpořit jeho další rozvoj prostřednictvím aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací. Po zvážení a případném zapracování uvedených připomínek doporučuji postoupit program do další fáze schvalovacího procesu a následně zahájit jeho realizaci.