

Ex-ante analýza návrhu programu na podporu aplikovaného výzkumu a inovací v oblasti dopravy – DOPRAVA 2030

Ministerstvo dopravy
Odbor ITS, kosmických aktivit a výzkumu, vývoje a inovací
březen 2022 (verze 2.0)

Obsah

1.	Úvod	3
2.	Metodologický rámec hodnocení ex-ante a cíl ex-ante hodnocení	3
3.	Nastavení cílů a intervenční logika	3
4.	Posouzení cílů Programu	4
5.	Zhodnocení Programu DOPRAVA 2020+	5
6.	Přehled programů výzkumu, vývoje a inovací, komplementarity a synergie	6
7.	Absorpční kapacita Programu	9
8.	Implementace programu, evaluace a monitorování	9
9.	Rizika spojená s realizací programu	10
10.	Závěr	12

1. Úvod

Tato ex-ante analýza hodnotí návrh Programu na podporu aplikovaného výzkumu a inovací v oblasti dopravy – DOPRAVA 2030 (dále jen „Program DOPRAVA 2030“). Zahrnuje stanovení základního rámce pro ex-ante analýzu a její cíl. Obsahuje zhodnocení programu na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací v oblasti dopravy - DOPRAVA 2020+ (dále jen „Program DOPRAVA 2020+“), nastavení cílů programu a jejich posouzení a intervenční logiku, a to především ve vazbě na strategické a koncepční dokumenty. Analýza dále obsahuje přehled stávajících programů na podporu výzkumu, vývoje a inovací s cílem posoudit vzájemnou komplementaritu a vyloučit možné duplicity. Poslední část je věnována zhodnocení Programu DOPRAVA 2030 po stránce jeho implementace, evaluace a monitorování a možným rizikům spojených s realizací Programu DOPRAVA 2030.

2. Metodologický rámec hodnocení ex-ante a cíl ex-ante hodnocení

Součástí přípravy programu podpory výzkumu, vývoje a inovací je zpracování ex-ante analýzy, která slouží ke správnému stanovení rámce programu a identifikace jeho hlavních cílů včetně posouzení jejich vhodnosti, přiměřenosti a měřitelnosti. Cílem ex-ante analýzy je posouzení intervenční logiky programu, v rámci které je hodnocena kapacita programu reagovat na stanovené cíle prostřednictvím podpory projektů s konkrétními očekávanými výsledky. Ex-ante analýza zahrnuje rovněž nástin finanční náročnosti dosažení cílů, které jsou v programu stanoveny.

Při stanovení vhodnosti navrhovaných cílů je hodnoceno především celkové zaměření programu a provázanost s konkrétním nastavením cílů, které mají směřovat k řešení otázek a problematik dané oblasti, tj. dopravního výzkumu. Hodnotí se rovněž měřitelnost cílů, která úzce souvisí s jejich dostatečnou konkretizací. Zda jsou cíle dostatečně relevantní ve vztahu ke konkrétním podporovaným oblastem, je další oblast, kterou se ex-ante analýza zabývá. Sleduje rovněž logickou provázanost těchto cílů. Hodnotí také navrženou finanční alokaci, a to především ve vztahu k cíli a specifickým cílům Programu DOPRAVA 2030. Očekávané výsledky Programu DOPRAVA 2030 jsou hodnoceny v relaci se stanovenými cíli.

3. Nastavení cílů a intervenční logika

Intervenční logika je metodickým nástrojem, který vytváří logickou souvislost mezi cíli programu a předpokládanými přínosy. Tento pojmový vztah představuje konceptuální souvislost od vstupu intervence k jejím výstupům a následně k výsledkům a dopadům. Intervenční logika tak umožňuje posuzovat přínos indikátorů vedoucí k dosažení jeho cílů.

Základem ex-ante evaluace je posouzení intervenční logiky, tedy zjištění, jakým způsobem navržený program reaguje na identifikované problémy a výzvy, zda je možné dosáhnout cílů programu, a zda jsou očekávané výsledky programu relevantní cílům a poslání programu. Samotné nastavení intervenční logiky, jakkoliv sofistikované, však nezajišťuje, že stanovené cíle programu budou dosaženy. Velký vliv na dosažení cílů programu má také způsob implementace (včetně harmonogramu veřejných soutěží a jejich zaměření), hodnocení a výběru projektů, evaluace a monitorování programu. V neposlední řadě implementace programu čelí skutečným i potenciálním rizikům, které mohou mít negativní vliv na splnění cílů programu.

Základními otázkami intervenční logiky jsou: zda zaměření programu, jeho cílů a podporovaných aktivit odpovídá identifikovaným problémům a výzvám, zda vychází nastavení cílů programu z analýzy stavu problematiky, zda jsou cíle definovány dostatečně konkrétně a jsou měřitelné. Zda jsou podporované aktivity odpovídající cílům programu a díky

nim je bude možné dosáhnout či zda je možné s danou finanční alokací programu dosáhnout stanovených cílů.

Program DOPRAVA 2030 se zaměřuje na podporu projektů aplikovaného výzkumu, jehož výsledky mají vysoký potenciál pro uplatnění v nových přístupech, technologických postupech a službách vedoucí k posílení společenských a ekonomických aspektů dopravy. Program DOPRAVA 2030 je zaměřen zejména na potřeby resortu dopravy, které nejsou řešeny v jiných programech výzkumu a vývoje a rovněž reaguje na celospolečenské potřeby. Očekávané výsledky řešeného Programu DOPRAVA 2030 budou využity jako legislativní, regulační a normativně technické rámce pro zajištění jednotlivých problematik. Cíle Programu DOPRAVA 2030 jsou dobře nadefinované, dostatečně ambiciózní, komplexní a jejich dosažení je reálné. Výsledky jsou definované v odpovídající míře, jejich dosažení je pravděpodobné v daném časovém horizontu výzkumného programu a odpovídají potřebám dopravního sektoru. Podrobnému posouzení cílů se věnuje kapitola 4.

4. Posouzení cílů Programu

V této části je Program DOPRAVA 2030 posuzován s ohledem na provázanost jeho cílů se strategickými a koncepčními materiály. Zaměření programu je v nejširší rovině vymezeno Národní politikou výzkumu, vývoje a inovací České republiky 2021+ (dále jen „NP VaVaI“), dokument definuje 5 strategických cílů vycházejících z klíčových oblastí a celkem 28 opatření k realizaci cílů. Program DOPRAVA 2030 je zejména zaměřen na Cíl 4 Podpořit rozšíření spolupráce mezi výzkumnou a aplikační sférou v oblasti výzkumu, vývoje a inovací a Cíl 5 Dosáhnout rozvoje výzkumu, vývoje a inovací v podnicích a ve veřejném sektoru. Konkrétně se v rámci Cíle 4 jedná o tematické specifikace 4.1 Při přípravě a implementaci programů podporovat rozvoj spolupráce mezi výzkumnou a aplikační sférou ve všech relevantních výzkumných oborech a 4.5 Nadále podporovat dlouhodobou spolupráci ve VaVaI mezi výzkumnými organizacemi a podniky a uplatňování společných výsledků aplikovaného výzkumu v praxi.

Dále v rámci Cíle 5 se jedná o: 5.1 Podpořit podniky v rozvoji výzkumných, vývojových a inovačních aktivit v ČR vedoucích k produkci s vyšší přidanou hodnotou, 5.6 Podpořit podniky, výzkumné organizace a veřejný sektor ve společném výzkumu založeném na moderních technologiích (5G sítě, AI, VR/AR); prioritně podpořit záměry posilující specializaci produktového řetězce s vysokou přidanou hodnotou, 5.7 Sledovat a metodicky spolupracovat na zavádění výsledků VaVaI do veřejného sektoru, podporovat zapojení veřejného sektoru do vytváření poptávky po výzkumu a vývoji a do spolupráce při realizaci projektů výzkumu a 5.8 Podpořit veřejný sektor v definování výzkumných potřeb v oblasti celospolečensky prospěšného výzkumu, zejména v oblasti dopadu změny klimatu, environmentálních rizik, ochrany životního prostředí a přiměřené potravinové soběstačnosti.

Program DOPRAVA 2030 má kromě stanoveného cíle celkem tři specifické cíle, které jsou zaměřeny do následujících oblastí:

- 1) Udržitelná, přístupná a bezpečná doprava
- 2) Automatizace, digitalizace a technologicky vyspělá doprava
- 3) Nízkoemisní a ekologická doprava

V rámci specifických cílů jsou vymezeny oblasti, které mají být podporovány a které rovněž reflektují priority národních strategických a koncepčních dokumentů. Program DOPRAVA 2030 vymezuje podrobně také jejich očekávané dopady.

Posuzována je vazba na Národní výzkumnou a inovační strategii pro inteligentní specializaci České republiky 2021-2027, schválenou usnesením vlády ČR ze dne 25. ledna 2021 č. 66 (dále jen „Národní RIS3 strategie“) a Koncepti výzkumu, vývoje a inovací v rezortu dopravy do roku 2030 (dále jen „Dopravní koncepce VaVaI“).

Tematickým zaměřením Programu DOPRAVA 2030 a jeho tří strategických cílů jsou v dostatečné míře naplňovány priority stanovené Národní RIS3 strategií a Koncepti dopravního VaVaI. Tematické nastavení cíle Programu DOPRAVA 2030, který spočívá v rozvoji dopravního sektoru způsobem, který bude reflektovat společenské potřeby, podpoří technologický a znalostní rozvoj ČR a napomůže růstu konkurenceschopnosti ČR, je v souladu s oběma strategickými dokumenty. Z hlediska dopravního výzkumu jsou v rámci Národní RIS3 strategie relevantní domény výzkumné a inovační specializace (vertikální priority) 3.1 Ekologická doprava a 3.2 Technologicky vyspělá a bezpečná doprava. V rámci Koncepce dopravního VaVaI jsou definovány následující prioritní oblasti: 1) Udržitelná doprava, 2) Interoperabilní doprava, 3) Bezpečná doprava, 4) Ekonomická doprava, 5) Inteligentní doprava a 6) Prostorová data v dopravě. Program DOPRAVA 2030 je, společně s obecným promítnutím požadavků na bezpečnost, ekologičnost a udržitelnost dopravy, program naplňující potřeby v oblasti dopravního výzkumu.

V rámci této kapitoly je, kromě návaznosti na NP VaVaI, Národní RIS3 strategii a Dopravní koncepci VaVaI, analyzována také vazba na další strategické materiály týkající se politiky výzkumu, vývoje a inovací a dopravní oblasti, na které se program odkazuje. Jedná se o Národní priority orientovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací (dále jen „NPOV“) a Dopravní politiku České republiky 2021-2027 s výhledem do roku 2050 (dále jen „Dopravní politika ČR“).

NPOV je dokument zaměřený na klíčové oblasti převážně aplikovaného výzkumu, na jejichž podporu mají být směřovány finanční prostředky z národních programů výzkumu, vývoje a inovací. Mezi jednotlivými prioritními oblastmi jsou rovněž definovány vazby, mezi které je pro oblast dopravy významné především téma „Udržitelný rozvoj dopravy a dopravních systémů“ zahrnující oblast úspornosti a efektivity dopravy a využívání nových alternativních pohonných hmot a „Environmentálně příznivé technologie“ směřující k využívání technologií a materiálů šetrných k životnímu prostředí včetně snižování emisí znečišťujících látek. Obě témata Program DOPRAVA 2030 v rámci tematické specifikace zahrnuje a stejně tak jeho cíl směřuje k jejich naplnění.

Program DOPRAVA 2030 se také odkazuje na témata stanovená Dopravní politikou ČR, která představuje základní rámec této oblasti v ČR a rozpracovává rovněž evropské cíle v podmínkách ČR. Jedním ze strategických cílů Dopravní politiky ČR je *Udržitelná mobilita*, která zahrnuje otázky spojené s multimodální dopravou zahrnující energetické úspory či internalizace externalit v dopravě. Dalším ze strategických cílů Dopravní politiky ČR relevantní k zaměření Programu DOPRAVA 2030 je *Společnost 4.0 v dopravě*, která zahrnuje témata spojená s telematikou, autonomním řízením, podporu rozvoje výzkumu, vývoje a inovací v dopravě a kosmických aktivit.

Dopravní politika ČR se rovněž zaměřuje na problematiku snižování energetické náročnosti dopravního sektoru a zejména jeho závislosti na uhlovodíkových palivech. Všechny uvedené oblasti jsou pokryty navrhovaným Programem DOPRAVA 2030 a jeho realizace má potenciál přispět k naplnění cílů Dopravní politiky ČR.

5. Zhodnocení Programu DOPRAVA 2020+

V rámci přípravy Programu DOPRAVA 2030 byla posuzována také realizace Programu DOPRAVA 2020+, který byl schválen pro období 2020-2026 a v roce 2022 je v jeho rámci vyhlašovaná poslední veřejná soutěž. Interim hodnocení Programu DOPRAVA 2020+ je přiloženo k této analýze. Hlavními závěry hodnocení, které bylo podloženo údaji z první dvou veřejných soutěží realizovaných v letech 2019 a 2020, bylo mj. úspěšné naplňování cíle a specifických cílů stanovených pro Program DOPRAVA 2020+.

Dosavadní průběh Programu DOPRAVA 2020+ dle interim hodnocení je úspěšný, jelikož se již po dvou veřejných soutěžích podařilo naplnit skoro všechny stanovené kvantitativní indikátory to jak na straně realizace projektů, tak i v oblasti výstupů/výsledků. Stávající míra splnění cílů Programu DOPRAVA 2020+ vyjádřená prostřednictvím indikátorů byla částečně splněna a u některých kritérií již naplněna po dvou vyhlášených veřejných soutěžích. Celkem bylo podpořeno v rámci prvních dvou soutěží podpořeno 79 projektů, které jsou nyní v realizaci. Program DOPRAVA 2020+ významně podporuje spolupráci soukromého a výzkumného sektoru, což je prioritou českého výzkumného prostředí, které obecně trpí nedostatečnou schopností kooperace a propojení podniků s výzkumnými organizacemi. Většina projektů je řešena na základě kooperace mezi firmou a výzkumnou organizací. Spolupráce mezi výzkumnou organizací a malým a středním podnikem v různých formách zapojení a variací tvoří více než třetinu projektů. Počet projektů doporučených k podpoře, ale nerealizovaných v důvodu nedostatku financí, je vyšší než jedna čtvrtina a proto samotný Program DOPRAVA 2020+ má potenciál pro navýšení celkové alokace, jelikož absorpční kapacita je dostatečně prokázána. Projekty s velmi dobrým hodnocením a doporučením k podpoře nejsou kvůli nedostatku financí realizovány. Tendence zvyšování zájmu přetrvává, přestože míra úspěšnosti přijetí projektů k financování klesá.

6. Přehled programů výzkumu, vývoje a inovací, komplementarity a synergie

Program DOPRAVA 2030 je svou definicí a vymezením cílů programem zaměřeným na specifickou oblast dopravy. Program DOPRAVA 2020+ byl schválen usnesením vlády č. 203 ze dne 25. března 2019, který implementuje Technologická agentura ČR (dále jen „TA ČR“).

U Programu DOPRAVA 2030 lze přepokládat možné synergie s programy zaměřenými na podporu mezinárodní spolupráce, které realizuje Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy (program INTER-EXCELLENCE II) či program DELTA 2 realizovaný TA ČR.

Níže jsou uvedeny konkrétní programy a jejich základní zaměření s akcentem na témata dopravního výzkumu:

a) Technologická agentura ČR

Program BETA 2

Z hlediska veřejného sektoru je možné využít program BETA 2 určený pro naplňování výzkumných potřeb státní správy, v rámci kterého jsou rovněž podporovány projekty spadající do specifikovaných cílů v oblasti dopravy vycházející z koncepčních a strategických dokumentů Ministerstva dopravy.

Program DELTA 2

Program je zaměřen na dvoustrannou mezinárodní spolupráci v aplikovaném výzkumu, experimentálním vývoji a inovacích českých podniků a výzkumných organizací a jejich zahraničních partnerů. Spolupráce je zaměřena převážně na země mimo Evropský hospodářský prostor (EHP). Program DELTA 2 není specificky zaměřen na určitý obor, jeho cílem je

podpora společných projektů českých podniků a výzkumných institucí se zahraničními technologickými a inovačními agenturami. Doba trvání programu se předpokládá v letech 2020 až 2025.

Program ÉTA

Program ÉTA je programem na podporu aplikovaného společenskovedního a humanitního výzkumu, experimentálního vývoje a inovací. Cílem programu je posílení společenské a humanitní dimenze v aktivitách aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací a uplatnění výstupů těchto aktivit v podobě nových nebo podstatně zdokonalených stávajících výrobků, postupů, procesů nebo služeb. Program ÉTA tak představuje možnost podpořit finančně projekty se zaměřením na společenské, ekonomické či etické aspekty spojené s dopravní oblastí. Doba trvání programu se předpokládá v letech 2018 až 2025.

Program THÉTA

Cílem programu je prostřednictvím výstupů, výsledků a dopadů z podpořených projektů přispět ve střednědobém a dlouhodobém horizontu k naplnění vize transformace a modernizace energetického sektoru v souladu se schválenými strategickými materiály. Zaměření programu především vychází z aktualizované Státní energetické koncepce České republiky schválené v květnu 2015. Program má přispět k tomu, aby veřejné prostředky investované do aplikovaného výzkumu přinášely ekonomický či jiný společenský přínos z jejich realizace. V rámci programu THÉTA je možné financovat témata souvisejících s dopravním sektorem. Doba trvání programu se předpokládá do roku 2025.

Národní centra kompetence

Program je zaměřen na podporu dlouhodobé spolupráce mezi výzkumnou a aplikační sférou a posílení institucionální základny aplikovaného výzkumu. Záměrem programu je synergicky provázet již existující úspěšná centra, která vznikla za podpory TA ČR (Centra kompetence), GA ČR (Centra excellence) a operačních programů (zejména tzv. VaVpI Centra) s dalšími výzkumnými centry a jednotkami do jednoho integrovaného systému, tj. center NCK. Program pomůže výrazně posílit segment výzkumných organizací zaměřených na aplikovaný výzkum a motivovat relevantní stávající výzkumná pracoviště s cílem koncentrace jejich výzkumných a technologických kapacit do center NCK, kde bude realizován kvalitní aplikovaný výzkum podle potřeb aplikační sféry. Doba trvání programu se předpokládá v letech 2018 až 2028.

Návrh programu Sigma, který má nahradit programy ÉTA, ZÉTA, GAMA, DELTA, je v době zpracování tohoto materiálu předkládán ke schválení vládou ČR.

b) Ministerstvo průmyslu a obchodu

Pro Ministerstvo průmyslu a obchodu realizuje Technologická agentura ČR Program na podporu průmyslového výzkumu a experimentálního vývoje TREND (dále jen „Program TREND“). Program TREND má celkový rozpočet téměř deset miliard korun, cílí na podniky a jejich konkurenceschopnost, ale umožní i zapojení pracovišť výzkumných organizací, včetně vysokých škol nebo ústavů Akademie věd ČR.

V Programu TREND jsou podporovány projekty, jejichž cílem je dosažení konkrétního aplikovaného výsledku výzkumu a vývoje s doloženým způsobem následného uplatnění v praxi. Projekty jsou zaměřené na následující technologické znalostní domény:

- Výrobní technologie (Pokročilé výrobní technologie, Pokročilé materiály, Nanotechnologie, Průmyslové biotechnologie)
- Digitální technologie (Mikro a nanoelektronika, Fotonika, Umělá inteligence)
- Kybernetické technologie (Zabezpečení a konektivita)

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy

MŠMT je s ohledem na rozpočtovou alokaci největším poskytovatelem podpory na výzkum, vývoj a inovace v ČR spravujícím více než jednu třetinu všech výdajů státního rozpočtu na výzkum, vývoj a inovace. Využitelnost programů v gesci MŠMT pro potřeby dopravního sektoru je především v oblasti mezinárodní spolupráce, kde MŠMT administruje řadu nástrojů, jejichž prostřednictvím lze financovat dvoustranné či vícestranné projekty a umožnit tím českým týmům z výzkumných organizací a podniků navázat kontakty se zahraničními partnery a řešit konkrétní výzkumná témata.

Mezinárodní programy zahrnují podporu bilaterálních výzkumných projektů (česko-bavorská, česko-čínská, česko-izraelská, česko-japonská spolupráce a další spolupráce v rámci programu Mobility) a multilaterálních výzkumných projektů (spolupráce v rámci Podunají, makroregionální spolupráce). Např. výzvy pro podporu česko-bavorské spolupráce umožňují financování základního i aplikovaného výzkumu a slouží k rozvoji přeshraniční spolupráce ve všech oblastech, přestože u každé výzvy je zpravidla jedna či dvě oblasti vyhlášeny jako prioritní.

V programu INTER-EXCELLENCE II s dobou trvání od roku 2021 do 2029 jsou celkem tři podprogramy: INTER-ACTION, INTER-COST a INTER-EUREKA. Jednotlivé podprogramy se zaměřují na různé subjekty a druhy spolupráce, např. podprogram INTER-ACTION je obecně otevřen všem kategoriím výzkumu a umožňuje participaci výzkumným organizacím i podnikům; konkrétní podmínky veřejné soutěže mohou být na základě jednání se zahraničním zúženy, aby vhodně odrážely sdílené priority partnerů (států). Program je nástrojem strategického zaměření podpory mezinárodní spolupráce ve výzkumu, vývoji a inovacích. Celkové náklady programu ze státního rozpočtu činí 3,766 miliardy Kč.

c) Evropské strukturální a investiční fondy

Evropské strukturální a investiční fondy (dále jen „ESIF“) patří k finančním nástrojům kohezní politiky Evropské unie, jehož hlavním cílem je podpora udržitelné a fungující evropské ekonomiky a tvorba pracovních míst prostřednictvím investic v pěti hlavních oblastech, mezi které patří rovněž výzkum a inovace. Konkrétním nástrojem čerpání finančních prostředků jsou národní operační programy, programy přeshraniční spolupráce a programy nadnárodní a meziregionální spolupráce.

V programovém období 2021-2027 se největší finanční alokací ESIF (cca 127 mld. Kč) vyznačuje Operační program Doprava 2021-2027 (OPD3) řízený Ministerstvem dopravy, který navazuje na Operační program Doprava z programového období 2014-2020. Základním výchozím dokumentem pro tvorbu OPD3 je Národní koncepce realizace politiky soudržnosti v ČR po roce 2020. Jako strategický cíl si v této koncepci Česká republika vytyčila „Efektivní dostupnou a k životnímu prostředí šetrnou dopravu“. Pro Českou republiku je jednoznačnou prioritou rozvoj páteřní, příměstské a městské dopravní infrastruktury a udržitelné dopravy, což umožní lepší propojení mezi regiony a mezi Českou republikou a ostatními státy EU. V rámci třech prioritních os je podporována Evropská, celostátní a regionální mobilita v silniční a železniční dopravě, Celostátní a regionální mobilita v silniční dopravě a Udržitelná městská mobilita a alternativní paliva.

Pro oblast výzkumu a vývoje pro programové období 2021-2027 je prostřednictvím MŠMT řízen Operační Program Jan Amos Komenský (OP JAK), který je primárně zaměřen na rozvoj otevřené a vzdělané společnosti založené na znalostech a dovednostech, rovných příležitostech a rozvíjející potenciál každého jednotlivce, která povede k růstu konkurenceschopnosti České republiky a zlepšení životních podmínek jejích obyvatel.

Operační program Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost (OP TAK) v programovém období 2021-2027 je zaměřen na zvýšení přidané hodnoty a produktivity zejména malých a středních podniků a také na rozvoj nových inovativních firem, rozvoj klíčových dovedností či usnadnění přechodu k udržitelné a digitální ekonomice. Na jednotlivé aktivity je připraveno celkem 81,5 miliard korun. Žádat o podporu z programu budou moci podniky z celé ČR s výjimkou projektů realizovaných na území hl. m. Prahy. Program OP TAK má celkem 6 priorit, z toho Priorita 1 s názvem „Posilování výkonnosti podniků v oblasti výzkumu, vývoje a inovací a jejich digitální transformace“ je zaměřena na VaVaI, celkový alokovaný rozpočet pro tuto prioritu je 33,1 miliard Kč.

7. Absorpční kapacita Programu

Zjištění absorpční kapacity je podstatným krokem pro správné nastavení rozpočtu programu. Požadavek na zpracování analýzy absorpční kapacity při přípravě návrhu nového programu vychází z dokumentu „Základní principy přípravy a hodnocení programů a skupin grantových projektů výzkumu, vývoje a inovací“ (dále jen „Základní principy“) schváleného vládou ČR usnesením ze dne 15. 3. 2015 č. 351, který vešel v účinnost 1. 1. 2017.

Z výsledků průběžného hodnocení Programu DOPRAVA 2020+ (tzv. *interim hodnocení*, je přílohou tohoto dokumentu) lze čerpat data pro určení stávající absorpční kapacity předchozího programu po dvou vyhlášených veřejných soutěžích.

V rámci prvních dvou veřejných soutěží bylo podpořeno celkem 79 projektů. Jak plyne z analýzy dat, zájem o Program DOPRAVA 2020+ dokládá počet projektů doporučených k podpoře a projektů skutečně podpořených s ohledem na finanční možnosti. Počet nerealizovaných v důvodu nedostatku financí je vyšší než jedna čtvrtina všech podaných návrhů projektů. Program DOPRAVA 2030 má proto potenciál dále naplňovat potřeby dopravního výzkumu a sektoru a absorpční kapacita je s ohledem na interim hodnocení dostatečně prokázána.

V návaznosti na uvedené jsou celkové navrhované výdaje na Program DOPRAVA 2030 rozvrženy v souladu s předpokládaným postupným vyhlášováním jednotlivých veřejných soutěží a činí 2 600 mil. Kč, z toho 1 950 mil. Kč z výdajů státního rozpočtu.

8. Implementace programu, evaluace a monitorování

Implementace programu, jeho evaluace a monitorování se řídí zákonem č. 130/2002 Sb., o podpoře výzkumu, experimentálního vývoje a inovací z veřejných prostředků a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o podpoře výzkumu, experimentálního vývoje a inovací), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Zákon“). Zákon stanovuje způsob a podmínky vyhlášení jednotlivých veřejných soutěží ve výzkumu, vývoji a inovacích (§17 Zákona) či náležitosti zadávací dokumentace (§19 Zákona).

Podle §35 Zákona zabezpečuje Rada pro výzkum, vývoj a inovace (RVVI) hodnocení výsledků ukončených programů podle Metodiky hodnocení výsledků výzkumných organizací a výsledků ukončených programů schvalované vládou. V současnosti se jedná o Metodiku hodnocení výzkumných organizací a programů účelové podpory výzkumu, vývoje a inovací schválenou vládou ČR dne 8. února 2017 č. 107(dále jen „Metodika 17+“).

V souladu s Metodikou 17+ bude probíhat hodnocení programů účelové podpory nově schvalovaných programů podle Základních principů, podle kterých je závěrečná evaluace programu prováděna s ohledem na následující vybrané aspekty a jejich konkretizaci:

- **Výsledky programu.** Hodnoceno bude spektrum (druhy) výsledků, jejich počet a kvalita (např. počet a kvalita českých a zahraničních patentů, počet článků v impaktovaném časopise apod.).

- **Splnění cílů programu.** Hodnocení se bude zaměřovat na relevanci výsledků programu VaVaI ve vztahu k jeho cílům (např. v programech orientovaného výzkumu počet aplikovaných výsledků) a sledovat míru splnění cílů programu prostřednictvím Indikátorů;
- **Vliv na plnění cílů priorit orientovaného VaVaI.** Zjišťuje se a hodnotí vliv programu na plnění cílů priorit, resp. prioritních oblastí, na které cílí hodnocený program;
- **Využití výsledků programu včetně již známých přínosů.** Bude se zjišťovat způsob přenosu a využití znalostí (technologií) vytvořených v rámci programu (projektů). Hodnocen bude přenos výsledků do aplikační sféry, způsob využití aplikační sférou a využití pro další (navazující) aktivity výzkumu, vývoje a inovací původcem poznatku;
- **Lidské zdroje.** U programů zaměřených na rozvoj lidských zdrojů bude hodnoceno zapojení a odborné zkušenosti řešitelů (vyjádřené např. prostřednictvím scientometrických ukazatelů, jako je Hirschův index), tj. např. počet a charakteristika výzkumníků zapojených do projektů, účast doktorandů, zapojení zahraničních výzkumníků apod.;
- **Instituce příjemce.** Hodnotí se zapojení institucí (veřejné vysoké školy, veřejné výzkumné instituce, soukromé výzkumné organizace, podniky) do řešení aktivit programu (např. počet a podíl institucí zapojených do projektů, úloha jednotlivých institucí v projektech apod.);
- **Spolupráce s aplikační sférou.** Prováděno bude hodnocení zapojení subjektů aplikační sféry (podniky, státní správa) do řešení projektů (např. úloha podniků v projektech, jejich podíl na zajištění udržitelnosti aktivit projektů a výzkumných týmů, vytváření konsorcií, apod.);
- **Čerpání finančních prostředků a efektivita jejich využití.** Hodnoceno bude využití finančních prostředků programu (např. skutečně dosažená intenzita podpory). Dále se hodnotí počet a kvalita výsledků ve vztahu ke způsobilým nákladům a intenzitě podpory. Hodnotit lze také efektivitu využití lidských zdrojů jako poměr počtu a odborných zkušeností lidských zdrojů na jedné straně a počtu a kvality výsledků na straně druhé;

Na uvedeném procesu bude Ministerstvo dopravy úzce spolupracovat s poskytovatelem, tj. Technologickou agenturou ČR, což je základním předpokladem účinné implementace a následného kvalitního zhodnocení Programu DOPRAVA 2030.

9. Rizika spojená s realizací programu

Rizika spojená s realizací každého výzkumného programu jsou reálná po celou dobu řešení programu. Nedílnou součástí implementace Programu DOPRAVA 2030 bude připravenost tato rizika eliminovat pomocí nastavení řízení rizik. Nejprve je však nutno tato rizika charakterizovat.

Jedno z hlavních rizik lze spatřovat u samotných potenciálních příjemců podpory, u kterých může za současných podmínek scházet dostatečná motivace ke zkoumání výzkumných témat, které by odrážely potřeby aplikační sféry. Je proto nezbytné, aby výzkumná témata tyto potřeby odrážela a tím docházelo ke zvyšování maximální míry využití výstupů projektů podpořených

z Programu DOPRAVA 2030. Jako další rizikové oblasti spojené s realizací Programu DOPRAVA 2030 byly identifikovány:

- a) Výběr a hodnocení projektů Programu DOPRAVA 2030;
- b) Absorpční kapacita Programu DOPRAVA 2030;
- c) Legislativní změny;
- d) Výpadky ve financování projektů (např. z důvodu rozpočtového provizoria).

Negativně ovlivnit dosažení cíle mohou také další rizikové faktory, které jsou jen velmi obtížně ovlivnitelné a identifikovatelné v době tvorby Programu DOPRAVA 2020+. Jedná se např. o ztrátu aktuálnosti vhodných výzkumných potřeb v čase.

Poskytovatel riziko ztráty aktuálnosti může minimalizovat:

- a) specificky zaměřenými veřejnými soutěžemi, které tato rizika reflektují;
- b) umožněním definování projektů výzkumu, vývoje a inovací výzkumnými týmy (bottom up).

10. Závěr

Provedená ex-ante analýza ukázala v rámci hodnocených aspektů, že Program DOPRAVA 2030 pokrývá oblasti, které nejsou dosud uceleně podporovány vhodným finančním nástrojem s jasně daným tematickým vymezením. Program DOPRAVA 2030 a jeho zaměření bude reagovat na potřeby dopravního sektoru a zároveň naplňovat základní cíle strategických dokumentů. Zaměření na podporu růstu konkurenceschopnosti ČR, reflexi společenských potřeb a rozvoje technologického a znalostního potenciálu ČR je plně v jejich souladu.

Cíle Programu DOPRAVA 2030 a jeho rozpočet odpovídá aktuálním potřebám dopravního sektoru, jak je definují uvedené strategické materiály. Pro jejich úspěšné dosažení je třeba stanovit vhodný způsob jejich naplňování a princip, na jehož základě bude možné také sledovat dopady. V Programu DOPRAVA 2030 jsou dostatečně podrobně zpracovány specifické cíle a jejich provázanost s prioritami dopravního sektoru a sektoru výzkumu, vývoje a inovací. Program DOPRAVA 2030 se rovněž dostatečně vymezuje k Národní RIS3 strategii a působí s touto strategií a jejími cíli synergicky. Stejně tak v souvislosti s podporou excelence uvádí rámcové programy EU pro výzkum a inovace a záměr působit synergicky.

Program DOPRAVA 2030 bude podporovat projekty výzkumu, vývoje a inovací zahrnující aplikovaný výzkum, jehož výsledky mají vysoký potenciál pro další uplatnění v nových přístupech, technologických postupech a službách vedoucích k posílení společenských a ekonomických přínosů dopravy. Program DOPRAVA 2030 podpoří projekty realizovaných výzkumnými organizacemi ve spolupráci s aplikační sférou (malé, střední a velké podniky).

Program DOPRAVA 2030 má přímou návaznost na Program DOPRAVA 2020+. Analýza absorpční kapacity potvrdila potřebu Programu DOPRAVA 2030, jelikož data z interim hodnocení Programu Doprava 2020+ potvrzují, vysoký zájem o současný program, přestože míra úspěšnosti přijetí projektů k financování klesá. Tento trend je dlouhotrvající a dá se přepokládat tato tendence i pro nový Program DOPRAVA 2030.

Program DOPRAVA 2030 díky realizaci předchozího programu, může využít již nastavený systém implementace, monitorování a vyhodnocování. TA ČR jako implementační agentura resortního programu má již také zkušenosti nejenom s Programem DOPRAVA 2020+, ale i dalších resortních programů. Celkové nastavení, tematické zaměření či obsahová příprava veřejných soutěží jsou v gesci Ministerstva dopravy. Koordinace s dalšími resorty naváže na již existující spolupráci, takže by nemělo docházet k tematickým překryvům.