

INFORMACE O ZAHÁJENÍ A PRŮBĚHU NÁRODNÍHO PROGRAMU VÝZKUMU (I) V ROCE 2004 – 2005 V RESORTU DOPRAVY

Obsah:

1.	Úvod	2
2.	Úloha NPV I. v systému podpory VaV resortu dopravy	3
3.	Vztah NPV I. k realizaci ostatních programů v působnosti poskytovatele	5
3.1	podíl počtu projektů NPV I na celkovém počtu přijatých projektů resortu	5
3.2	podíl finančních prostředků VaV na programy NPV I v rámci prostředků VaV resortu	5
4.	Základní informace o programové části za roky 2004 a 2005	6
4.1	Počet dílčích programů poskytovatele	6
4.2	Počet přihlášek do dílčího programu a počet přijatých projektů	6
4.3	Počet rad dílčího programu, počet členů	6
5.	Údaje o projektech	7
5.1	Průměrná délka projektu: 3,5 roku	7
5.2	Podíl projektů, u kterého je zřizovatel zároveň poskytovatelem:	7
5.3	Počet projektů podle právní formy příjemce	7
5.4	Regionální rozložení projektů	8
5.5	Podíl projektů podle typu výzkumu	9
5.6	Průměrná délka projektu: 3,05 roku	10
5.7	Podíl projektů, u kterého je zřizovatel zároveň poskytovatelem	10
5.8	Počet projektů podle právní formy příjemce	10
5.9	Regionální rozložení projektů	10
5.10	Podíl projektů podle typu výzkumu	10
6.	Údaje o financování projektů	11
6.1	Průměrná výše celkových nákladů	11
6.2	Průměrná výše veřejné podpory na projekt	11
6.3	Výše finanční spoluúčasti na projekt	11
7.	Hodnocení plnění NPV I	11
7.1	Splnění výdajů na NPV I podle u. v. 417/2003, státního rozpočtu	11
7.2	Včasnost vyhlášení veřejné soutěže	11
7.3	Shoda tématické náplně veřejných soutěží s cíli a prioritami NPV I	12
7.4	Splnění míry veřejné podpory na program	12
8.	Hodnocení výsledku projektů	12
8.1	Předpokládaný druh výsledku projektu, který bude posuzován	12
8.2	Předpokládaný způsob využití výsledků a doba, do které budou využity	12
8.3	Způsob ověření dosažených přínosů	12

Úvod

Národní program výzkumu (dále jen NPV) byl připraven s využitím návrhu Národního programu orientovaného výzkumu a vývoje (NPOVaV), který vycházel z Národní politiky výzkumu a vývoje ČR schválené vládním usnesením č.16/2000. Cílem tohoto národního programu bylo zajistit prostředky na financování výzkumu, který byl nezávislými experty určen jako nejdůležitější pro hospodářský a sociální rozvoj České republiky a který je v naší zemi řešen na kvalitní úrovni. Návrh tohoto původního programu (tj. NPOVaV) vzala vláda usnesením č. 517/2002 na vědomí a uložila ministru školství, mládeže a tělovýchovy ve spolupráci s příslušným místopředsedou vlády a ostatními vedoucími ústředních orgánů státní správy předložit vládě na jeho základě návrh Národního programu výzkumu. Tento nový návrh již měl sladit původní dokument s nově přijatými právními předpisy a mezinárodními závazky, především se zákonem č. 130/2002 Sb., o podpoře

výzkumu a vývoje, nařízením vlády č. 267/2002 Sb., O informačním systému výzkumu a vývoje a nařízením vlády č. 461/2002 Sb., O účelové podpoře výzkumu a vývoje.

Změny vnějších podmínek vyplynuly především z postupného začleňování České republiky do Evropského výzkumného prostoru v rámci příprav na vstup do EU a z přípravy Memoranda o porozumění mezi Evropskými společenstvími a Českou republikou o přidružení České republiky k 6. Rámcovému programu výzkumu, vývoje technologií a demonstrační činnosti na období 2002-2006.

Národní program výzkumu, který předložilo Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy (MŠMT) ve spolupráci s Radou pro výzkum a vývoj (RVV) na základě úkolů vyplývajících z usnesení vlády č. 517/2002, byl schválen vládou usnesením č. 417/2003 s tím, že bude zahájen v roce 2004.

Tématická náplň NPV byla ve značné míře převzata z NPVaV a odráží ve svých příslušných částech, tzn. tématických a průřezových programech, tehdy platnou národní politiku výzkumu a vývoje.

Výzkumný program pro resort dopravy je součástí tématického programu „Konkurenceschopnost při udržitelném rozvoji“ a je to jeho dílčí program pod názvem „Bezpečná a ekonomická doprava“. Tento výzkumný program je zaměřen na podporu výzkumných a vývojových projektů směřujících k zajištění rozvoje národní dopravní infrastruktury v návaznosti na evropskou, k realizaci trvale udržitelného růstu mobility při plném zabezpečení dopravní obslužnosti a ke zvýšení bezpečnosti v dopravě.

Dílčí program je orientován na podporu konkurenceschopnosti resortu dopravy při udržitelném rozvoji sledováním perspektivních směrů rozvoje rámcově vymezených v zadání s důrazem na komplexní mezioborový přístup (informatika – telematika, životní prostředí) s cílem dosáhnout efektivního rozvoje kvality života.

Dílčí program, jeho cíle, klíčové směry a priority vycházejí jednak z potřeb praxe, jednak ze snahy o rozvoj vědních oborů.

Cíle dílčího programu jsou postupně naplňovány. Jedná se v první řadě o projekty aplikovaného výzkumu s možností financování z veřejných rozpočtů až do výše 100%, dále projekty průmyslového výzkumu, u kterých je výše podpory z veřejných rozpočtů omezena na 50-75%.

Cílem zahájení NPV I bylo hlavně zvýšit výkonnost a efektivnost výzkumu České republiky a tím zvýšit jejich přínos pro ekonomiku a společnost. Soustředit zdroje podpory a výzkumné kapacity na menší počet vybraných problémů, jejichž řešení považuje široká veřejnost za naléhavé a pro jejichž řešení jsou dostatečné podmínky a předpoklady pro využití dosažených výsledků výzkumu nebo pro jejich funkční posílení.

Dále zajistit dynamickou obnovu a rozvoj výzkumných kapacit v České republice s využitím všech možností mezinárodní spolupráce ve výzkumu. Posilovat a rozvíjet vztahy veřejnosti k výzkumu a vývoji, zbavovat veřejnost případných obav z nežádoucích důsledků výzkumu a vývoje. A neustále zvyšovat odbornou úroveň výzkumné práce a využitelnost výsledků výzkumu v praxi.

1. Úloha NPV I v systému podpory VaV resortu dopravy

Dílčí program „Bezpečná a ekonomická doprava“ se začal řešit 1.4. 2004 a příjemci dotace byli k tomuto programu z počátku rozpačiti. Tento stav byl nejspíše způsoben

zavedením nového systému podávání návrhů projektů prostřednictvím aplikace „E-projekt“ a stanovením přísnějších kritérií pro hodnocení návrhů projektů.

Kriteria byla rozdělena do dvou skupin:

- splnění podmínek veřejné soutěže ve výzkumu
- splnění vyhlášených pravidel a kritérií veřejné soutěže ve výzkumu

Na základě stanoveného způsobu hodnocení byl určen u každého projektu jeho potenciál, který vyjadřuje očekávanou velikost přínosu projektu a jeho efektivitu. Při stanovení potenciálu projektu a jeho efektivity byly určeny přednosti a slabiny každého projektu, ze kterých bylo patrné:

- jak významné jsou oblasti potřeb, do kterých směřují výsledky tohoto projektu,
- jaký je předpoklad, že tyto výsledky opravdu přispějí k vyřešení daných potřeb,
- jaký je předpoklad, že těchto výsledků bude opravdu dosaženo,
- s jakými náklady bude těchto výsledků dosaženo a jak efektivní bude vynaložení těchto nákladů.

Efektivita účelové podpory byla pak zajištěna tím, že stanovený objem finančních prostředků byl použit pouze na podporu projektů s nejvyšší užitnou hodnotou.

Z tohoto důvodu nebyl vyčerpán celý objem finančních prostředků určený na financování projektů NPV z kapitoly 327. Nevyčerpané prostředky byly v souladu s pravidly RVV převedeny přes rezervní fond do dalšího roku (2005) a využity opět na financování nově zahájených projektů v rámci NPV I. Jednalo se o prostředky v objemu 28 199 tis. Kč.

Postupem času se však dílčí program stal klíčovým výzkumným programem, který zkoumá nové přístupy ke tvorbě, obnově a modernizaci dopravní infrastruktury a systémové podklady pro vývoj dopravních prostředků, vývoj a aplikace palubních diagnostických systémů, komponentů a produktů pro jednotlivé druhy dopravy včetně MHD a regionální dopravu. Významným přínosem jsou průběžné výsledky výzkumu a vývoje nových přístupů k provozování dopravní cesty.

Dále je rozvíjen výzkum možností systematického využívání inteligentních dopravních systémů a efektivní aplikace nových informačních technologií.

Jedním z cílů je posílení výzkumu v oblasti nových ekologických forem dopravy. Pozornost je věnována též logistickým metodám a novým technologiím, které zahrnují vyšší standardy bezpečnosti a spolehlivosti dopravy.

Výzkum se také zaměřuje na hledání a aplikaci nových metod posuzování ekonomické efektivity investování do dopravy. Jde zejména o prohloubení progresivní poznatkové základny a návrhů v odvětví dopravy pro zkvalitnění výkonných a kontrolních činností orgánů státní správy a samosprávy a zajištění řešení potřeb praxe, které vyplývají z důsledků aplikace dopravní politiky, aplikace norem a politik EU a mezinárodních závazků ČR.

Dílčí program „Bezpečná a ekonomická doprava“ je členěn na jednotlivé klíčové výzkumné směry:

1. Zlepšení veřejné dopravy a budování integrovaných systémů přepravy osob (KS1)

2. Zlepšení technického stavu, modernizace dopravní infrastruktury a dopravních prostředků (KS2)
3. Nové způsoby a nástroje investičního modelování rozvoje dopravních sítí (KS3)
4. Dopravní systémy a zařízení pro udržitelnou a bezpečnou dopravu (KS4)
5. Pozemní komunikace nové generace (KS5)

Všechny tyto klíčové směry jsou naplněny prioritami v rámci, kterých se řeší projekty výzkumu a vývoje. Výčet počtu projektů v jednotlivých klíčových směrech je následující:

Klíčový směr	Počet zahajovaných projektů v roce 2004	Počet zahajovaných projektů v roce 2005	Finance na jednotlivé KS v roce 2004 v tis.Kč	Finance na jednotlivé KS v roce 2005 v tis.Kč
KS1	4	3	4.938,-	4.493,-
KS2	4	6	4.816,-	6.152,-
KS3	5	3	4.334,-	3.929,-
KS4	18	31	20.649,-	41.505,-
KS5	11	10	13.861,-	9.402,-
CELKEM	42	53	48.598,-	65.481

2. Vztah NPV I k realizaci ostatních programů v působnosti poskytovatele

2.1 Podíl počtu projektů NPV I. na celkovém počtu přijatých projektů resortu

V resortu dopravy se v současné době řeší dva programy výzkumu a vývoje. První se nazývá „Optimalizace dopravní soustavy a její udržitelný rozvoj“, program je řešený v působnosti poskytovatele a je registrovaný jako samostatný závazný ukazatel v rámci výdajů státního rozpočtu na výzkum a vývoj. V rámci tohoto programu bylo v roce 2004 řešeno 21 projektů.

Druhý program, řešený v resortu dopravy, je dílčím programem NPV a nazývá se „Bezpečná a ekonomická doprava“. Program byl zahájen 1.4. 2004 a v rámci něho se začalo řešit 42 projektů od 1.4. 2004 a od 1.1. 2005 bylo zahájeno dalších 53 projektů.

Z výše uvedeného vyplývá, že v rámci NPV je v resortu dopravy řešeno 80% projektů a v působnosti poskytovatele (tedy MD) je řešeno zbývajících 20%.

2.2 Podíl finančních prostředků VaV na programy NPV I v rámci prostředků VaV resortu

Objem finančních prostředků vynaložených v roce 2004 na řešení projektů programu v působnosti poskytovatele byl 58 294 tis. Kč. Na tento program se v roce 2005 počítá s finančními prostředky v objemu 41 885 tis. Kč.

Na financování dílčího programu NPV I byly dosud vynaloženy prostředky ve výši 76 077 tis. Kč a v roce 2005 jsou plánovány prostředky ve výši 97 852 tis. Kč. V roce 2004 nebyly plně využity finance určené na NPV v resortu dopravy, z tohoto důvodu byly prostředky převedeny prostřednictvím rezervního fondu a využity v roce 2005 k navýšení financí ve prospěch NPV, a to v objemu 28 199 tis. Kč.

Z výše uvedeného vyplývá, že v roce 2004 z celkových účelových prostředků v kapitole 327 bylo využito k financování NPV 57% a zbylých 43% bylo využito na řešení programu v působnosti poskytovatele.

3. Základní informace o programové části za roky 2004 a 2005

Národní program výzkumu na období 2004 – 2009 byl schválen usnesením vlády ČR č. 417 ze dne 28. dubna 2003 a je složen z pěti tématických a ze třech průřezových programů, které se dále člení na tzv. dílčí programy.

V rámci tématického programu číslo 3 „Konkurenceschopnost při udržitelném rozvoji“ je pro resort dopravy dílčím programem „Bezpečná a ekonomická doprava“.

3.1 Počet dílčích programů poskytovatele

V resortu dopravy je řešen jeden dílčí program, a to „Bezpečná a ekonomická doprava“ pro léta 2004-2009. Ministerstvo dopravy ČR doposud vyhlásilo dvě jednodupňové veřejné soutěže na řešení projektů výzkumu a vývoje.

3.2 Počet přihlášek do dílčího programu a počet přijatých projektů

První soutěž byla vyhlášena v říjnu 2003. V řádném termínu bylo doručeno celkem 101 návrhů projektů, z nichž „Komise pro přijímání návrhů projektů“ vyloučila 18 projektů z důvodu nesplnění zadávacích podmínek dle § 18 zákona č. 130/2002 Sb. a nepostoupila tyto projekty k dalšímu projednávání. Pro další hodnocení bylo předloženo 83 návrhů projektů, které hodnotící komise dle priorit projednaly. K řešení a financování od 1. 4. 2004 bylo doporučeno 42 projektů.

Druhá soutěž byla vyhlášena v červnu 2004. V řádném termínu bylo doručeno celkem 126 nabídek. „Komise pro přijímání návrhů projektů“ postoupila pro další hodnocení 124 návrhů projektů, které splnily podmínky předepsané zadávací dokumentací a ustanovením § 18, odst. 2 zákona č. 130/2002 Sb.. Hodnotící komise po projednání nabídek doporučily k řešení a financování 53 návrhů projektů, jejichž řešení bylo zahájeno 1. 1. 2005.

3.3 Počet rad dílčího programu, počet členů

V rámci hodnocení a projednávání návrhů projektů výzkumu a vývoje výše zmíněných jednodupňových veřejných soutěží zasedalo 5 rad dle 5 klíčových směrů dílčího programu „Bezpečná a ekonomická doprava“. Z celkového počtu 28 členů 5 rad je 5 členů z průmyslového sektoru.

Rada č. 1 KS1 - 5 členů

Rada č. 2 KS2 - 5 členů

Rada č. 3 KS3 - 5 členů

Rada č. 4 KS4 - 7 členů

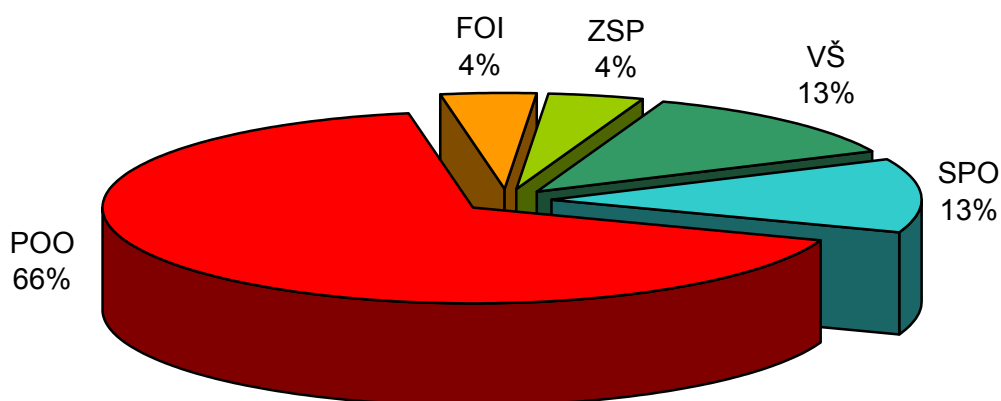
4. Údaje o projektech

Projekty v rámci soutěže „VS2004“ s počátkem řešení od 1.4.2004

V soutěži VS 2004 bylo přijato k řešení celkem 42 projektů VaV, které jsou řešeny celkem 24 řešiteli (VŠ, SPO, POO, FOI, ZSP, OPS)¹, v tom:

VŠ	3
SPO	3
(v tom 1 SPO zřízená poskytovatelem)	
POO	16
ostatní:	FOI 1
	ZSP 1

Právní forma příjemce - procentuální zastoupení



4.1 Průměrná délka projektu: 3,5 roku

4.2 Podíl projektů, u kterého je zřizovatel zároveň poskytovatelem:

Organizace zřízená MD -Centrum dopravního výzkumu, řeší celkem 8 projektů

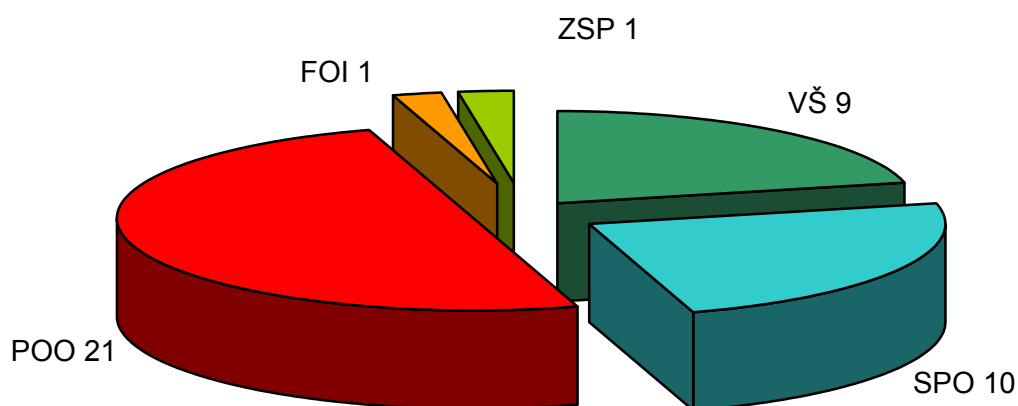
4.3 Počet projektů podle právní formy příjemce

VŠ: 9 projektů

¹ VŠ – vysoká škola; SPO – státní příspěvková organizace; POO – právnická osoba zapsaná v obchodním rejstříku; FOI – fyzická osoba; ZSP – zájmové sdružení; OPS – obecně prospěšná společnost

SPO: 10 projektů
 (v tom: 8 projektů řeší organizace zřízená poskytovatelem)
 POO: 21 projektů
 ostatní:FOI: 1 projekt
 ZSP 1 projekt

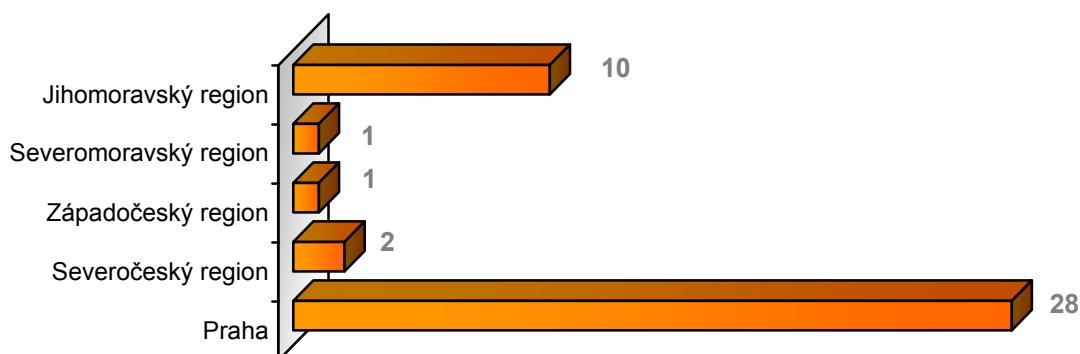
Počet projektů dle právní formy příjemce



4.4 Regionální rozložení projektů:

Praha: 28 projektů
 Severočeský reg.: 2 projekty
 Západočeský reg.: 1 projekt
 Severomoravský reg.: 1 projekt
 Jihomoravský reg.: 10 projektů
 (v tom v Jhm.reg. je 8 projektů řešeno organizací zřízenou poskytovatelem)

Regionální rozložení projektů (počet projektů)



4.5 Podíl projektů podle typu výzkumu

U všech projektů se jedná o aplikovaný výzkum s veřejnou podporou do výše až 100 %. V roce 2004 byla průměrná veřejná podpora ve výši 95 %.

V KS1(4 projekty) a KS2 (4 projekty) byla 100% veřejná podpora. V KS3 (5 projektů) byla průměrná veřejná podpora 83%, v KS4 (18 projektů) 94% a v KS5 (11 projektů) 95%.

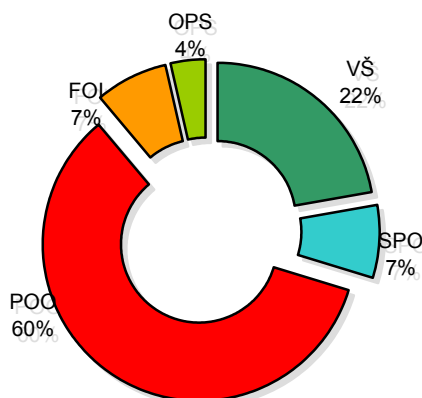
Z výše uvedeného vyplývá, že v resortu dopravy je ve velké míře poskytována veřejná podpora. Podpora z jiných tj. vlastních zdrojů je v průměru 5%.

Projekty v rámci soutěže „VS 2005“ s počátkem řešení od 1.1.2005

V soutěži VS 2005 bylo přijato k řešení celkem 53 projektů VaV, které jsou řešeny celkem 28 řešiteli, v tom:

VŠ 6
 SPO 2
 (v tom 1 SPO zřízená poskytovatelem)
 POO 16
 ostatní: FOI 2
 OPS 2

Projekty dle právní formy příjemce (vyjádřeno v %)



4.6 Průměrná délka projektu: 3,05 roku

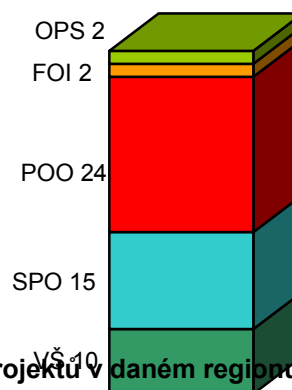
4.7 Podíl projektů, u kterého je zřizovatel zároveň poskytovatelem:

Organizace zřízená MD -Centrum dopravního výzkumu- řeší celkem 14 projektů, tj. 25,5 % z celkového počtu řešených projektů.

4.8 Počet projektů podle právní formy příjemce

VŠ	10 projektů
SPO:	15 projektů
(v tom 14 projektů řešených organizací zřízenou poskytovatelem)	
POO:	24 projektů
ostatní:FOI	2 projekty
OPS:	2 projekty

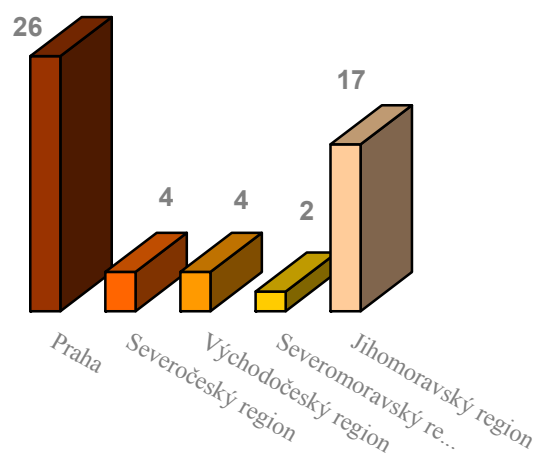
Počet projektů na typ příjemce



4.9 Regionální rozložení projektů:

Praha:	26 projektů
Severočeský reg.:	4 projekty
Východočeský reg.:	4 projekty
Severomoravský reg.:	2 projekty
Jihomoravský reg.:	17 projektů
(v tom v Jhm.reg. je řešeno 14 projektů org. zřízenou poskytovatelem)	

Zastoupení projektů v daném regionu



4.10 Podíl projektů podle typu výzkumu

U všech projektů se jedná o aplikovaný výzkum s veřejnou podporou až do výše 100 %. Podíl podpory z jiných zdrojů je v roce 2005 na podobné úrovni jako v roce předcházejícím, a to na 7%.

V KS1 je 100% financování projektů z veřejných zdrojů. V KS2 je 92%, v KS3 85 %, v KS4 je 94% a v KS5 98% financování z veřejných zdrojů.

5. Údaje o financování projektů

5.1 Průměrná výše celkových nákladů

Průměrná výše celkových výdajů i z neveřejných zdrojů na projekt činí 1 300 000,- Kč.

5.2 Průměrná výše veřejné podpory na projekt

Průměrná výše veřejné podpory na projekt je 1 230 000,- Kč.

5.3 Výše finanční spoluúčasti na projekt

Výše finanční spoluúčasti příjemce na projekt je asi 7% tj. v průměru asi 85 tis. Kč na jednoho příjemce dotace.

6. Hodnocení plnění NPV I

6.1 Splnění výdajů na NPV I podle u. v. 417/2003, státního rozpočtu

Národní program výzkumu schválený vládou usnesením č. 417/2003 stanovil v tabulce č. 3 financování tématických a průřezových programů z veřejných prostředků jednotlivých poskytovatelů a v tabulce č. 4 předpokládané celkové náklady jednotlivých částí NPV I. Tabulka č. 3 na rok 2004 pro Ministerstvo dopravy ČR určuje objem finančních prostředků z veřejných zdrojů ve výši 85 mil. Kč. Tabulka č. 4 určuje objem předpokládaných celkových finančních prostředků na rok 2004 ve výši 113 mil. Kč.

Účelové prostředky skutečně využité k financování NPV v roce 2004 z veřejných prostředků byly v objemu 76 797 tis. Kč, což je 89% původně plánovaných finančních prostředků z veřejných zdrojů. Z těchto prostředků bylo využito v tomto kalendářním roce pouze 48 598 tis. Kč a zbytek 28 199 tis. Kč bylo převedeno prostřednictvím rezervního fondu do dalšího roku k financování opět NPV I.

Celkové finanční prostředky využité k financování NPV v roce 2004 byly v objemu 51 001 tis. Kč, což je 45 % původně předpokládaných celkových prostředků, ale je třeba brát v úvahu, že finanční prostředky z veřejných zdrojů byly využity pouze částečně a z toho důvodu jsou celkové finanční prostředky úměrné k výdajům z veřejných zdrojů.

Tabulka č. 3 ve schváleném materiálu NPV I určuje na rok 2005 pro Ministerstvo dopravy ČR objem finančních prostředků z veřejných zdrojů ve výši 95 mil. Kč. Tabulka č. 4 určuje objem předpokládaných celkových finančních prostředků na rok 2005 ve výši 127 mil. Kč.

Ve skutečnosti budou poskytnuty prostředky na NPV I v resortu dopravy v objemu 97 852 tis. Kč z veřejných zdrojů (je třeba připočítat ještě prostředky převedené prostřednictvím rezervního fondu ve výši 28 199 tis. Kč, součet se rovná 126 051 tis. Kč), což je 132 % předpokládaného objemu finančních prostředků z veřejných zdrojů. Celkové finanční prostředky využité k financování NPV v roce 2005 budou v objemu 131 088 tis. Kč, což je 103 % původně předpokládaných celkových prostředků využitých na financování NPV I v resortu dopravy.

6.2 Včasnost vyhlášení veřejné soutěže

Schválený NPV určil, že mohou být vyhlašovány veřejné soutěže v nultém, prvním a druhém roce trvání programu. Ministerstvo dopravy ČR tuto podmínku splnilo tím,

že vyhlásilo veřejnou soutěž již v nultém roce tzn. 15. 10. 2003. Druhou veřejnou soutěž vyhlásilo v prvním roce trvání, a to 9. 6. 2004.

6.3 Shoda tématické náplně veřejných soutěží s cíli a prioritami NPV I

Ministerstvo dopravy ČR využilo do části A zadávací dokumentace pro obě jednostupňové veřejné soutěže – Charakteristika a cíle programu, celou část týkající se dílčího programu „Bezpečná a ekonomická doprava“, která vychází z materiálu schváleného usnesením vlády č. 417/2003. Z toho vyplývá, že podmínka shoda tématické náplně obou veřejných soutěží s cílem a prioritami daného programu byla zcela splněna.

6.4 Splnění míry veřejné podpory na program

NPV I schválený usnesením vlády č. 417/2003 určil státní prostředky na první rok řešení pro dílčí program „Bezpečná a ekonomická doprava“, tzn. na rok 2004, ve výši 85 mil. Kč. Ve skutečnosti byly poskytnuté prostředky na NPV I v resortu dopravy v objemu 76 797 tis. Kč (z nichž však nebylo využito 28 199 tis. Kč, následně byly tyto prostředky převedeny prostřednictvím rezervního fondu k financování NPV I v roce 2005). Z výše uvedeného vyplývá, že byla míra veřejné podpory v roce 2004 splněna z 90%.

V roce 2005 budou poskytnuty prostředky na NPV I v resortu dopravy v objemu 97 852 tis. Kč z veřejných zdrojů (je třeba připočítat ještě prostředky převedené prostřednictvím rezervního fondu ve výši 28 199 tis. Kč, součet se rovná 126 051 tis. Kč), což je 132 % předpokládaného objemu finančních prostředků z veřejných zdrojů. Míra veřejné podpory bude tímto překročena, a to téměř o 32 %.

7. Hodnocení výsledku projektů

7.1 Předpokládaný druh výsledku projektu, který bude posuzován

7.2 Předpokládaný způsob využití výsledků a doba, do které budou využity

7.3 Způsob ověření dosažených přínosů

Celá tato kapitola je uvedena v příloze č. 1.