

# Měsíčník EU aktualit

Číslo 91,  
duben 2011

- |                  |  |
|------------------|--|
| <b>strana 2</b>  | Evropský parlament pro zrušení kanadských víz pro české občany |
| <b>strana 3</b>  | Trvalý záchranný mechanismus eurozóny je na světě              |
| <b>strana 3</b>  | Summit EU přijal Pakt pro Euro plus, Česko se neúčastní        |
| <b>strana 4</b>  | Brusel navrhl společný daňový základ firem                     |
| <b>strana 11</b> | Hlavní téma:<br>Strategie Evropské unie –<br>Doprava 2050      |



Česká spořitelna, a.s.  
Olbrachtova 1929/62  
140 00 Praha 4  
tel.: +420 956 718 012  
[EU\\_office@csas.cz](mailto:EU_office@csas.cz)  
<http://www.csas.cz/eu>

#### EU OFFICE (KANCELÁŘ PRO EU)

Jan Jedlička

manažer EU Office

+420 956 718 014, [jjedlicka@csas.cz](mailto:jjedlicka@csas.cz)

Petr Zahradník

+420 956 718 013, [pzahradnik@csas.cz](mailto:pzahradnik@csas.cz)

Alena Smolíková

+420 956 718 012, [asmolikova@csas.cz](mailto:asmolikova@csas.cz)

#### EKONOMICKÉ A STRATEG. ANALÝZY

David Navrátil

hlavní ekonom České spořitelny

+420 224 995 439, [dnavratil@csas.cz](mailto:dnavratil@csas.cz)

#### KORPORÁTNÍ FINANCOVÁNÍ

Filip Husák

specialista EU Programu Business

+420 956 714 255, [fhusak@csas.cz](mailto:fhusak@csas.cz)

#### FINANCOVÁNÍ VEŘEJNÉHO SEKTORU

Milan Kutnar

specialista EU Programu Region

+420 956 714 443, [mkutnar@csas.cz](mailto:mkutnar@csas.cz)

#### GRANTIKA ČESKÉ SPOŘITELNY

Richard Lev

ředitel odboru Projektové poradenství

+420 731 192 877, [lev@grantikacs.com](mailto:lev@grantikacs.com)

Máte zájem o realizaci projektu s podporou fondů EU? Hledáte financování rozvojových plánů? Chcete získat více informací? Prosím, obraťte se na nás.

Obsahovými partnery Měsíčníku EU aktualit jsou portál [EurActiv.cz](http://EurActiv.cz) a společnost Grantika ČS

 **GRANTIKA**  
ČESKÉ SPOŘITELNY



Informace o evropské politice  
v češtině  
[www.euractiv.cz](http://www.euractiv.cz)

Vážený čtenáři,

přestože v měsíci březnu se – alespoň prozatím – definitivně potvrdilo, že emoce, hysterie a prvoplánová hektika loňského roku byla vystřídána pragmatickým a racionálním přístupem politického vyjednávání v řadě evropských integračních oblastí, budeme v dnešním úvodníku monotematictí. Lze říci, že pokud bychom měli ambici vybrat trio témat klíčových, bylo by možné téměř neomylně zvolit: hospodářskou politiku (s dominancí schváleného Evropského stabilizačního mechanismu ESM a Paktu pro euro plus), dlouhodobou doktrínu rozvoje dopravní politiky EU (pozornost věnujeme v tématu tohoto čísla) a zahraničně politický rozměr (sahající od vztahu k Libyi a jižnímu partnerství až po Japonsko – v souvislosti jak se solidaritou vyvolanou přírodní katastrofou, tak k dalekosáhlejšímu tématu bezpečnosti jaderné energetiky).

Všechna z těchto témat mají svůj přímý i nepřímý ekonomický rozměr, jež je nejzjevnější v případě prvním. Jeho význam není pouze v tom, že členům eurozóny (a dobrovolníkům mimo ni) dává jasný, transparentní a konsensuální model, uplatnitelný v případě, že se členská země ocitne ve svízelných srovnatelných s těmi loňskými v Řecku či Irsku, případně těmi letošními portugalskými, říkající, o co se bude moci opřít a jaké podmínky pro to musí splnit. Tento stabilní model tak představuje kvalitativně vyšší překonání loňského hledání provizoria, které se mělo postarat o totéž, ale až poté, co bylo příslovečně „mléko rozlito“. Nynější mechanismus - platný od poloviny roku 2013 - tak dává jasný signál ex ante.

Dvojčetem, nikoliv však součástí ESM, je pak Pakt pro euro plus, představující integrální a klíčovou součást procesu zvaného Evropský semestr, který má prostřednictvím opatření zaměřených na posílení konkurenceschopnosti, fiskální konsolidaci a strukturální reformy zabránit opakování loňských recidiv, či se alespoň na tomto zabraňování zásadně podílet. I ten je primárně určen zemím euro-zóny, nicméně šest zemí neplaticích eurem se k němu dobrovolně připojilo.

Fórum ekonomických debat zásadního významu se tak v Unii fragmentuje: máme EU-17 představující eurozónu; teď máme EU-23, představující Pak pro euro plus zaměřený na konkurenceschopnost a který by měl fundamentální ekonomické podmínky, na nichž je fungování eurozóny založeno ozdravit. Ani do jednoho Česká republika nepatří a je to škoda; tím si zbytečně zavírá dveře před tím, aby se mohla aktivně účastnit, vystupovat a podílet se na klíčových debatách o ekonomické budoucnosti EU. Zatímco snaha tyto skupiny stále více institucionalizovat viditelně sílí, náš hlas začne tímto zůstat za dveřmi jednacího sálu na jeho vnější straně.

Někdy může být více-rychlostnost procesu evropské integrace ve smyslu rozdílné míry flexibility členských států podílet se na integračních projektech užitečná, odrážející skutečnou potřebu každé země; v daném případě, v němž jde o zesílení konkurenceschopnosti evropského ekonomického mechanismu, mi však nepřipadá, že být opodál je tím nejlepším z možných řešení.

Petr Zahradník

Evropský parlament vydal deklaraci, která vyzývá Evropskou komisi a členské státy k diplomatickému tlaku na Kanadu, aby zrušila vstupní víza pro české občany. Evropská unie se shodla na vytvoření stálého záchranného fondu pro země eurozóny, který začne fungovat v roce 2013. Lídři členských států přijali tzv. Pakt pro Euro plus, který posiluje spolupráci v hospodářských a fiskálních záležitostech. Účastní se ho 23 členských států. Velká Británie, ČR, Maďarsko a Švédsko se zatím k paktu nepřipojí.

## POLITIKA

### Evropský parlament pro zrušení kanadských víz pro české občany

Česká republika získala při své snaze o zrušení víz pro cesty jejich občanů do Kanady významného spojence. Na stranu ČR se přidal Evropský parlament, který **vyjádřil s občany České republiky „plnou solidaritu“**.

Kanadská víza byla **jednostranně zavedena v červenci 2009** pouze pro Českou republiku, Kanaďané cestující do ČR vstupní víza nepotřebují. Zavedení víz pro české občany cestující do Kanady je prvním případem, kdy se některá ze třetích zemí, vůči které EU neuplatňuje vízovou povinnost, rozhodla zavést víza členské zemi EU.

Na podzim loňského roku byla poslanci Evropského parlamentu, konkrétně Zuzanou Roithovou, Alexanderem Alvarem, Stavrossem Lambrinidisem, Miroslavem Ouzkým a Manfredem Weberem představena písemná deklarace, která mj. vyzývá Komisi a členské státy, aby **na Kanadu vyvíjely větší politický tlak**, a přiměly ji tak stanovit co nejbližší termín zrušení vízového režimu pro české občany. Zároveň vyzývá Komisi, aby namísto bilaterálních ujednání stanovila nový mechanismus, který bude pro všechny členské státy zárukou plnohodnotného mechanismu vzájemnosti v oblasti víz a který současně zajistí, aby všechny členské země okamžitě obnovily vízovou povinnost pro občany země mimo EU, která tento mechanismus poruší.

Dne 17. února 2011 uplynula lhůta, kdy europoslanci měli možnost **podepsat výše zmíněnou deklaraci**. Díky tomu, že se do tohoto data podařilo získat přes tři sta podpisů, byla lhůta prodloužena do 10. března 2011.

Ačkoliv se nejedná o převratný krok v celé kauze, schválení deklarace Evropského parlamentu vytvoří dodatečný tlak na Komisi a Radu, aby s kanadskými představiteli vyjednala **zrušení nespravedlivého systému víz pro české občany**.

[http://www.europarl.europa.eu/pdfs/news/expert/infopress/20110307IPR14991/20110307IPR14991\\_cs.pdf](http://www.europarl.europa.eu/pdfs/news/expert/infopress/20110307IPR14991/20110307IPR14991_cs.pdf)

<http://www.mvcr.cz/clanek/evropsky-parlament-podporuje-zruseni-kanadskych-viz-pro-ceske-obcany.aspx>

### Zahradil se stal lídrem frakce Evropských konzervativců

Vedoucí skupiny europoslanců za ODS Jan Zahradil se stal prvním Čechem, který **povede poslaneckou frakci v Evropském parlamentu**. V této pozici střídá Poláka Michala Kaminského, který koncem ledna na post lídra frakce Evropských konzervativců a reformistů (ECR) rezignoval.

„Je to samozřejmě velké uznání pro mě, pro ODS i pro Českou republiku,“ uvedl v prohlášení čerstvě zvolený lídr Evropských konzervativců. „Bude rozhodně mým úkolem,

aby byl v Bruselu slyšet náš hlas volající po větší racionalitě a efektivitě evropských institucí,“ dodal.

Tajná volba předsedy uskupení, které spolu s občanskými demokraty tvoří britští konzervativci, polská strana Právo a spravedlnost bývalého premiéra Jaroslava Kaczyňského a několik menších evropských stran, se uskutečnila 8. března. Jan Zahradil v ní porazil britského konzervativního europoslance Timothyho Kirkhoopa, který o tento post usiloval již podruhé. **Pro českého kandidáta zvedlo ruku 33 europoslanců**, jeho protikandidát získal 18.

Jako předseda jedné ze sedmi frakcí v 736členném Evropském parlamentu (EP) se bude Zahradil účastnit **schůzek tzv. konference předsedů**, jejichž členy jsou vedle předsedy celého EP předsedové jednotlivých frakcí. Tento orgán má zásadní vliv na to, jaká témata bude Evropský parlament projednávat.

Zahradil zůstane **v čele frakce pouze do prosince** a dokončí tak 2,5letý mandát svého předchůdce Kaminského. Frakce si pak v řádném termínu, který se kryje s polovinou funkčního období Evropského parlamentu, zvolí nové vedení.

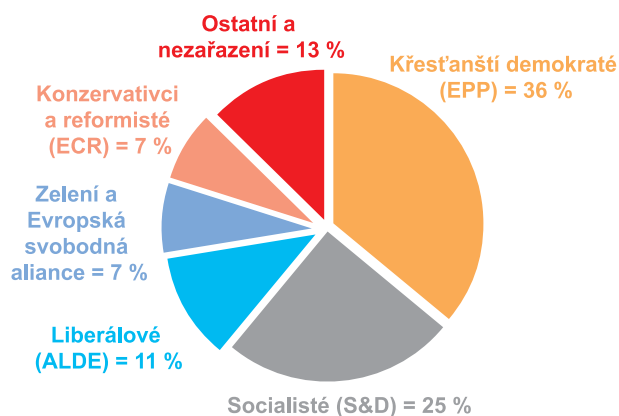
Zahradil bude v čele 55členné ECR (původně klub 54 europoslanců se rozšířil o dánskou poslankyni Annu Rosbach, která vystoupila z krajně pravicové frakce EFD) **vůbec prvním Čechem, který nějakou z politických frakcí v Parlamentu povede**.

Předsednictví frakce v Evropském parlamentu českým zástupcem je dalším krokem ke **zviditelnění České republiky v Evropské unii** i částečně k účinnějšímu prosazování jejich národních zájmů.

<http://www.ecrgroup.eu/jan-zahradil-mep-elected-chairman-of-the-ecr-group-news-280.html>

<http://www.euractiv.cz/cr-v-evropske-unii/clanek/zahradil-se-stal-predsedou-frakce-evropskych-konzervativcu-008554>

## Poslanecké frakce v Evropském parlamentu





## EKONOMIKA A EURO

### Trvalý záchranný mechanismus eurozóny je na světě

Premiéři a prezidenti členských zemí EU se dohodli na způsobu financování stálého záchranného fondu ESM, který má v roce 2013 nahradit nynější fond EFSF.

Evropský stabilizační mechanismus (ESM) bude od roku 2013 financován členskými státy eurozóny, případně ostatními zeměmi EU, které vyjádří zájem. Česko se podílet nebude.

Na tom, jak bude financování ESM vypadat, se již dříve shodli ministři financí eurozóny. Státníci znovu potvrdili, že **celkový objem ESM bude 700 miliard eur**. Z toho 80 miliard státy do fondu vloží přímo a zbývajících 620 miliard eur bude tvořit disponibilní kapitál ve formě státních záruk.

**Splátky členských zemí budou rozloženy do pěti let.** Státy podle tohoto scénáře do fondu v letech 2013-2017 vloží každoročně 16 miliard eur. Výše příspěvku bude záviset ze 75 % na výši národního důchodu, ze 12,5 % na výši HDP a ze 12,5 % na počtu obyvatel.

ESM bude sídlit v Lucemburku a vznikne na základě smlouvy mezi členskými státy eurozóny. Současný EFSF funguje jako společnost s ručením omezeným, **ESM bude finanční institucí**. O posílení současného dočasného záchranného mechanismu EFSF se Evropská rada dohodne do června.

Součástí diskusí o budoucí podobě záchranných mechanismů bylo i **přehodnocení podmínek pro Řecko** a Irsko. Zatímco u Řecka lídři členských států na začátku března souhlasili se snížením úroků z poskytnutého úvěru o jedno procento (sazba by tedy měla být 4,2 %) a s prodloužením splátkového kalendáře z původních tří a půl let na sedm, u Irska se podmínky pomoci měnit nebudou. Důvodem je neochota irské vlády přistoupit na zvýšení tamější korporátní daně.

Současná fiskální krize ukázala, že problémy méně výkonných zemí eurozóny nebudou jednoduše řešitelné. Proto je dohoda o ustavení stálého záchranného mechanismu s dostatečnou finanční alokací dobrou zprávou, která by měla **přispět k uklidnění nervozity na finančních trzích**.

[http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/ec/120296.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/120296.pdf)

<http://www.euractiv.cz/ekonomika-a-euro/clanek/trvaly-zachranny-mechanismus-eurozony-je-na-svete-008608>

### Summit EU přijal Pakt pro Euro plus, Česko se neúčastní

Březnová Evropská rada jednala též o „**Paktu pro Euro plus**“ (původně známý jako Pakt pro Euro, dříve Pakt pro konkurenceschopnost), který počítá s koordinací v takových oblastech, jako je navázání věku pro odchod do důchodu na průměrnou délku dožití nebo vytvoření „dluhové brzdy“.

Požadavky paktu sahají od snižování platů tak, aby odpovídaly produktivitě, po snižování zdanění práce, propojení penzí s očekávanou délkou života a větší spolupráci v oblasti daní. Vyhodnocovat plnění paktu v jednotlivých zemích bude Evropská komise, ale její **rozhodování budou spíše poradní**.

Jeho výsledná podoba **vychází z takzvaného Paktu pro konkurenceschopnost**, který na začátku února navrhl Německo společně s Francií. Berlín s Paříží mimo jiné usilovaly o vznik jednotného daňového základu pro firmy napříč celou eurozónou, ale po provedených úpravách z návrhu zmizely některé nejkontroverznější části. Patří mezi ně i výslovná zmínka o sjednoceném daňovém základu pro firmy, kterou nahradila velmi obecná verze.

Ne všichni nečlenové eurozóny se ale chtějí k dohodě přidat. **Česká republika, Švédsko, Maďarsko a Velká Británie to odmítly**.

Premiér Petr Nečas rozhodnutí zdůvodnil tím, že se Česká republika jednání o paktu neúčastnila. „**Byli jsme postaveni, stejně jako další nečlenské země eurozóny, před hotovou věc,**“ prohlásil a dodal, že „to, aby se v takto krátkém čase vláda zavázala k něčemu tak zásadnímu, po ní nemůže nikdo chtít“.

Nečas dodal, že **k většině navrhovaných opatření vláda nemá výhrady**, ale vyjádřil pochybnost, zda koordinace v daňové oblasti nepovede v budoucnu k harmonizaci sazeb. Nevyloučil však, že se Česko k paktu připojí později.

V mezinárodní politice, a o tom jednání ve vrcholných orgánech EU především jsou, je více než jinde důležité být na straně vítězů a nezůstat v izolaci. Nepřijetí Paktu, jehož opatření byla z velké části pro naše vyjednavatele přijatelná, představuje hrozbu, že se Česká republika **dobrovolně dostává v evropském integračním dění na vedlejší kolej**.

[http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/ec/120296.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/120296.pdf)

<http://www.euractiv.cz/ekonomika-a-euro/clanek/summit-eu-za-chranny-balicek-eurozony-se-odklada-008608>

## ROZPOČET

### ECOFIN: Hříšný eurozóny budou čekat automatické pokuty

Po dlouhých jednáních představili evropští ministři financí dokument, jenž upletl **pružnější bič na země eurozóny**, které neplní fiskální pravidla. Dohodu bude muset posvětit ještě Evropský parlament.

Ačkoliv se finanční postihy za nedodržování výše státního deficitu mohly uvalovat již dříve, nikdy se tak nestalo. Dle schváleného návrhu by **sankční mechanismus měl být více automatický** a pokuty budou platit jen státy, které mají euro.

Jak tedy budou automatické sankce fungovat? Evropská komise bude sama posuzovat, zda stát rozpočtová a makroekonomická kritéria splňuje. Pokud Komise dojde k názoru, že nikoliv, sama

Evropská komise navrhla směrnici zavádějící společný daňový základ pro firmy. Výše daňové sazby nadále zůstane ve výlučné kompetenci členských států. Brusel chce zavést harmonizovaná pravidla pro poskytování hypoték v EU s cílem větší ochrany klientů. Ministři 25 členských států Evropské unie se dohodli na tom, že budou úzce spolupracovat na vytvoření jednotné patentové ochrany v EU. Itálie a Španělsko se k iniciativě nepřipojí.

zemi potrestá uvalením finanční pokuty. Toto rozhodnutí **bude moci zvrátit pouze kvalifikovaná většina členských zemí** v Radě, jímž se přímo vysloví proti zavedení sankcí.

Dohodnutá opatření stanovují členským státům další mety, kterých budou muset v rámci hospodaření s veřejnými financemi dosáhnout. Za prvé, neočekávané příjmy do státní pokladny se nebudou moci „projít“ v podobě státních výdajů, ale budou muset přispět ke snížení rozpočtových mezer. Za druhé, **během následujících tří let musí státní zadlužení klesat o 5 % ročně.**

Dosud mohly členské státy platit pokuty (ač se to nikdy nestalo) **pouze za překročení 3% úrovně ročního rozpočtového deficitu HDP.** Nyní však budou hrozit postihy i za neplnění pravidla, které se týká celkového státního zadlužení (maximálně 60 % HDP). Částka, kterou bude muset hříšník za dluhy zaplatit, se může vyšplhat nejvýše na 0,2 % HDP.

Nově budou země eurozóny čelit finančnímu trestu také v případě, že budou **dlouhodobě vykazovat makroekonomické nerovnováhy** a nebude se jim dařit tento stav napravit. Aby se předešlo nepříjemným překvapením (řecké falšování statistik mají ještě všichni živé v paměti), budou členské státy rovněž povinny předkládat návrhy rozpočtů ke shlednutí Komisi.

**Na papíře vypadají sankce pro fiskálně rozmařilé státy sympaticky;** tak ale vypadal i selhavší Pakt stability a růstu. Až čas ukáže, jak se budou přísná pravidla uplatňovat v praxi.

[http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_Data/docs/pressdata/en/ecofin/119888.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/en/ecofin/119888.pdf)

<http://www.euractiv.cz/ekonomika-a-euro/clanek/ecofin-hrisniky-eurozony-budou-cekat-automaticke-pokuty-008575>

## ZDANĚNÍ

### Brusel navrhl společný daňový základ firem

Evropská komise zveřejnila návrh, který by firmám působícím ve více členských státech EU **umožnil vyplnit pouze jedno daňové přiznání.** Daňový základ by se pak podle zvláštního vzorce rozdělil mezi země, v nichž firma působí, a byl by zdaněn příslušnou národní sazbou.

Podle návrhu z dílny komisaře pro zdanění Algirdase Šemety by si **firmy působící ve více členských zemích Evropy mohly vybrat,** zda se při podávání daňových přiznání budou řídit národními předpisy nebo zda vyplní jednotné evropské daňové přiznání. Příslušný daňový úřad by pak podle zvláštního vzorce rozdělil základ daně mezi jednotlivé státy, kde firma působí. Zohledňovala by se při tom tři kritéria:

- hmotná aktiva,
- počet pracovníků,
- tržby společnosti.

Na příslušnou část daňového základu by se pak uplatnila sazba platná v dané zemi, jejíž **výši by si nadále určovaly čistě členské státy.**

Evropská komise věří, že tímto způsobem by nadnárodní firmy **mohly na administrativních nákladech ročně ušetřit až dvě miliardy eur.** Základ daně by si firma mohla vypočítávat centrálně a odpady by i náklady související s plněním různých národních pravidel.

Myšlenkou na zavedení společného konsolidovaného základu daně z příjmů právnických osob (CCCTB) se Evropská unie zabývá již řadu let. Při schvalování příslušné směrnice **má však každý členský stát právo veta.**



I z tohoto důvodu se domníváme, že **návrh se v realitu hned tak nepřemění.** Řada zemí se obává, že sjednocení daňového základu je předstupeň pro budoucí tlak na harmonizaci sazby daně. Pro jiné je to otázka principu, neboť přímé zdanění bylo dosud výhradně v kompetenci členských států. Není také jisté, jak si po aplikaci výše naznačeného vzorce na rozdělení daňového základu polepší či pohorší jednotlivé členské státy.

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/319>

<http://www.euractiv.cz/podnikani-a-zamestnanost/clanek/irsk-o-se-boji-ze-jednotne-priznani-danovou-zatez-podniku-zvysi-008579>

## FINANCE

### Evropský soudní dvůr rozhodl o „unisexovém“ tarifu pojištění

Při uzavírání pojistných smluv **nesmí pojišťovací společnosti od roku 2012 zohledňovat pohlaví pojištěnce.** Začátkem března o tom rozhodl Evropský soudní dvůr v Lucemburku.

„Brát pohlaví pojištěných osob do úvahy jako **rizikový faktor v pojistných smlouvách představuje diskriminaci,**“ píše se ve stanovisku soudu.

Evropský soudní dvůr se otázkou zabýval na popud belgického ústavního soudu, na nějž se obrátila spotřební společnost Test-Achats. **Soudní rozhodnutí nabude platnosti 21.**

**prosince 2012.** S rozhodnutím lucemburského tribunálu ale nesouhlasí většina pojišťoven, včetně těch českých.

Pojišťovací společnosti ve svých argumentech poukazují na výhody současné praxe, kdy je zcela běžné, že pojišťovny mohou při uzavírání pojistné smlouvy za určitých okolností a přesně stanovených pravidel rozlišovat mezi mužem a ženou a podle toho také stanovovat sazby pojistného - například **náklady na pojištění úmrtí jsou u žen nižší než mužů.**

Čím to? Důvodem je statistika – **ženy se průměrně dožívají vyššího věku**, v případě havárií automobilů nebourají tak často a pokud ano, způsobené škody nedosahují takových výšek jako u mužů.

Evropská asociace pojišťoven (CEA) je proto přesvědčena o tom, že se nová pravidla, která budou počítat se stejnou výší pojistného pro muže i ženy, **dotknou především samotných klientů těchto společností.** Podle její generální ředitelky Michaely Koller to budou právě pojištěnci, kteří ponесou náklady na administraci zavedení „unisexového“ tarifu.

Rozhodnutí soudního dvora EU se prý projeví i v důchodové oblasti a výplatách penzí především důchodcům – mužům. Nyní totiž platí, že důchodci dostávají vyšší penze než důchodkyně. Důvod hledejme opět ve statistice – ženy se v průměru dožívají mnohem vyššího věku. Nová pravidla by vedla k tomu, že by se **penze pro muže snížily.**

Rozhodnutí soudu jde jak **proti racionálním kalkulacím pojišťoven, tak proti zdravému rozumu.** Právě tyto typy rozhodnutí vyvolávají pochybnosti o smyslech a nesmyslech evropské integrace.

<http://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2011-03/cp110012en.pdf>

<http://www.euractiv.cz/socialni-politika/clanek/evropsky-soudni-dvor-rozhodl-o-unisexovem-tarifu-pojisteni-008526>

## Brusel chce zavést pravidla pro poskytování hypoték v EU

Evropská komise představila návrh směrnice, která by do budoucna měla omezit neodpovědné zadlužování se, **nekalé praktiky při poskytování hypotéčních úvěrů** a měla by přestat vyvolávat v lidech falešná očekávání, co se dostupnosti hypotéky či nákladů na úvěr týká.

Prostředkem k tomu je **posílení ochrany příjemců hypotéčních úvěrů** díky novým pravidlům týkajícím se reklam na úvěry, poskytování informací před uzavřením smlouvy, poradenství, hodnocení úvěrové schopnosti dlužníků a předčasných splátek úvěru.

Požadavky na poskytování personalizovaných informací klientům bank přes **Evropský standardizovaný informační list** (European Standardised Information Sheet) umožní zájemcům o hypotéku snáze porovnat podmínky hypotéčního úvěru od různých konkurenčních bank. Navržená direktiva rovněž směřuje k vytvoření efektivnějšího a konkurenceschopnějšího

jednotného trhu hypoték v EU tím, že zavádí jednotné podmínky pro všechny subjekty a usnadňuje přeshraniční poskytování hypotéčních úvěrů.

„Během let boomu jsme viděli příklady, kdy půjčovatelé i půjčující **jednali s předpokladem, že dobré časy nemohou skončit,**“ podotkl eurokomisař pro vnitřní trh Michel Barnier s tím, že finanční domy se chovaly někdy neodpovědně a spotřebitelé nebyli varováni před dopady přijímaných rozhodnutí. Tato selhání by měla řešit navržená směrnice.

Směrnice je přijímána standardní spolurozhodovací procedurou. To znamená, že vstoupí v platnost až po té, co se na jejím obsahu shodne jak Rada EU skládající se z ministrů členských států, tak i Evropský parlament. Vzhledem k velikosti celkového trhu hypoték (dosahuje výše poloviny HDP celé EU) a z toho plynoucího významu se dá předpokládat, že **výsledná verze směrnice bude ještě předmětem silného vyjednávání.**

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/383>

## PODNIKÁNÍ

### Patent EU bude. Zapojí se ale jen 25 zemí

Ministři z 25 členských států EU se dohodli na tom, že budou úzce **spolupracovat na vytvoření jednotné patentové ochrany.** Ta by měla evropským podnikům ušetřit miliony eur ročně a zvýšit celkovou konkurenceschopnost Unie ve světě.

Po letech sporů ministři konečně našli společnou řeč a domluvili se, že budou v otázce spolupracovat. Jedinou vadou na kráse je ale fakt, že tzv. posílené spolupráce, která umožňuje skupině minimálně 9 zemí pokračovat v prohlubování integrace v nějaké konkrétní oblasti, se prozatím nezúčastní všechny země ve 27členné Unii (mohou se kdykoliv přidat). Itálie se Španělskem se totiž rozhodly, že **prozatím zůstanou stát stranou.**

Na rozdíl od většiny zemí se italská a španělská vláda nedokázala smířit s navrženým principem, který počítá s překladem patentů a jejich průvodní dokumentace **do trojice jazyků: angličtiny, němčiny a francouzštiny.**

Italové a Španělé se totiž obávají, že nový systém bude zvýhodňovat především francouzské, německé a britské firmy - v jejich případě totiž nebude nutné přihlášky patentů překládat. S jejich argumenty nesouhlasí eurokomisař pro vnitřní trh a služby Michel Barnier, který je přesvědčen, že žádná evropská společnost nebude diskriminována. **Přihláška patentu se bude vždy podávat v oficiálním jazyce toho kterého státu** a překlad do angličtiny bude součástí registračního poplatku.

Uvedl také, že Evropská komise v brzké době přednese své stanovisko k nedávnému rozhodnutí Soudního dvora EU (ESD), v němž se soudci vyjadřovali k Patentovému soudu EU, který je také součástí plánů.

Lucemburský soudní tribunál totiž rozhodl, že tento soud, který by posuzoval případné spory o patenty, **není v souladu s evropským právem.**



V reakci na havárii v jaderné elektrárně v japonské Fukušimě se Evropská unie zavázala, že provede zátěžové testy jaderných elektráren na území EU. Zveřejněná zpráva o pokroku Chorvatska na cestě do Unie vybědla Zábřeh, aby více pokročil v reformě soudnictví. Ministři životního prostředí EU schválili pravidla pro recyklaci elektrošrotu, podle kterých bude muset být 65 % elektrošrotu recyklováno.

Jednotný patent opět povede k **posílení efektivity jednotného vnitřního trhu** a pro firmy bude znamenat úsporu administrativních nákladů i zvýšení ochrany duševního vlastnictví.

[http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/intm/119732.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/intm/119732.pdf)

<http://www.euractiv.cz/podnikani-a-zamestnanost/clanek/zelen-a-pro-patent-eu-zapoji-se-ale-jen-25-zemi-008559>

## ENERGETIKA A DOPRAVA

### EU připraví testy jaderných elektráren

Přední evropští politici zareagovali na havárii japonské jaderné elektrárny Fukušima dohodou, že zavedou „nejvyšší standardy“ jaderné bezpečnosti a **všechny jaderné elektrárny podrobí zátěžovým testům**. Shodli se na tom na březnovém summitu EU.

Paříž již oznámila, že **elektrárny, které v testech propadnou, zavře**. S případným zavíráním elektráren, které testy neprojdou, souhlasili také německá kancléřka Angela Merkel a španělský premiér José Luis Rodríguez Zapatero.

V Polsku, které je silně závislé na uhlí, plánuje středo-pravicová vláda postavit jadernou elektrárnu. Polský premiér Donald Tusk 23. března prohlásil, že **Poláky možná čeká referendum**.

Jaderná energetika v uplynulých letech zažívá období renesance, ale **havárie japonské elektrárny může leccos změnit**. Evropské vlády zareagovaly na situaci v Japonsku rychle. Německo pozastavilo provoz v sedmi stárnoucích elektrárnách, Itálie vyhlásila roční pauzu při přípravě plánů na přechod k jaderné energii, Rakousko požaduje celoevropský ústup od jádra a Bulharsko zpřísnilo pravidla pro provoz jaderné elektrárny Belene, která se nachází poblíž seismicky aktivní oblasti.

Detaily konkrétní podoby zátěžových testů má nyní připravit evropský komisař pro energetiku Günther Oettinger. Musí doladit jejich parametry tak, aby **mohly být provedeny ve všech 13 členských zemích** EU, které energii z jádra využívají.

Vzhledem k tomu, že neexistuje právní základ, který by členské státy EU přiměl k provedení zátěžových testů, státy k nim přistupovat nemusí.

Havárie v japonské elektrárně Fukušima je po explozi ukrajinského Černobylu pravděpodobně druhou nejzávažnější nehodou v historii. Přesto by však panická reakce ve formě masivního uzavírání jaderných elektráren na starém kontinentě, který je navíc seismicky poměrně stabilním regionem, byla silně kontraproduktivní. Tím spíše, že kromě fosilních paliv – se všemi svými negativy – nemá evropská energetika **vůči elektřině z jádra zatím plnohodnotnou alternativu**.

[http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/ec/120296.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/120296.pdf)

<http://www.euractiv.cz/energetika/clanek/eu-se-dohodla-na-zatezovych-testech-008613>

### Komise vyhlásila boj emisím: chce omezit benzínové motory

Evropský komisař pro dopravu Siim Kallas koncem března **vyzval k odklonu od fosilních paliv**. Cílem je snížit emise skleníkových plynů a chránit ekonomiku před výkyvy cen ropy.

Komisař Kallas, který představil novou strategii EU s názvem **“Doprava 2050”**, uvedl, že emise CO<sub>2</sub> z dopravy by měly být do roku 2030 sníženy o pětinu, a do roku 2050 by měly být o 60 % nižší než hodnoty z roku 1990.

Z dlouhodobého hlediska to znamená omezit ve městech počet aut, která jezdí na benzín, **přesunout polovinu nákladu dopravovaného po silnicích na železnici a vodu** a zvýšit podíl udržitelných nízkouhlíkových paliv v letadlové dopravě asi na 40 %.

Tento cíl je nyní, v době hospodářského úpadku, ještě naléhavější, protože **EU ročně utratí kolem 210 miliard eur za dovoz ropy**.

**Cíl snížit emise do roku 2030 o 20 %** vychází ze současných objemů emisí. Již teď je ale zřejmé, že se nepodaří vyrovnat zhruba třetinový nárůst emisí od roku 1990, který byl způsoben zejména zvýšením počtu motorových vozidel a zlevněním letů.

Vízi vývoje v dopravě v krátkodobějším období do roku 2014 představuje **Bílá kniha 2011**, která navrhuje sérii důležitých opatření:

- zásadní přehodnocení regulačního rámce pro železniční dopravu (železniční balíček 2012-2013) tak, aby byla pro uživatele atraktivnější, a navýšení přepravní kapacity osob a nákladu na střední vzdálenosti (do 300 km);
- představení návrhu na vznik evropské páteřní „multimodální“ sítě (zveřejnění pokynů, map a návrhů financování transevropské sítě TEN-T) ještě v roce 2011;
- balíček opatření, která zvýší výkonnost a kapacitu letišť (2011);
- opatření zaměřená na efektivnější využívání říční (2012) a námořní (2011) dopravy;
- opatření zaměřená na odstranění překážek v silniční nákladní přepravě (2012-2013);
- nová koncepce dopravních poplatků – ty je nutno restrukturalizovat, aby bylo možné ve větší míře používat zásadu „za znečišťování platí znečišťovatel“, týkat by se měla i osobních vozidel (2012).

Více informací viz aktuální hlavní téma Měsíčníku.

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/372>

<http://www.euractiv.cz/zivotni-prostredi/clanek/komise-vyhlasila-boj-emisim-chce-omezit-benzinove-motory-a-vice-se-soustredit-na-zeleznici-a-lodni-dopravu-008616>

## ROZŠÍŘENÍ

### Chorvatsko klepe na dveře EU, ale stále nemá vyhráno

Chorvatsko je sice na dosah členství v EU, ale stále zbývá přijmout některé důležité reformy – **zejména v oblasti soudnictví**. Evropská komise na to upozornila ve své zveřejněné zprávě, která má Záhřebu zároveň poradit „jak na to“.

Chorvatsko, které je ze všech kandidátských zemí nejbližší vstupu do Evropské unie, stále nemá vyhráno. Evropská komise totiž stále není spokojená především se stavem chorvatského soudnictví, s tím, jak se Záhřeb **(ne)vypořádal se svou válečnou minulostí** (zejména s potrestáním a vydáním válečných zločinců či návratem uprchlíků), korupcí a vysokou nezaměstnaností mezi menšinami.

Oblasti, v nichž by mělo Chorvatsko ještě přidat, **zveřejnila Komise v 10ti bodové zprávě**, kterou sestavila na základě poskytnutých informací od chorvatských úřadů, mezinárodních či neziskových organizací a členských států EU.

Eurokomisař pro rozšíření Štefan Füle „doufá, že zpráva pomůže chorvatské vládě a společnosti jako celku zdvojnásobit úsilí v kritických oblastech“. Dokument proto obsahuje i návrhy, **jak by Chorvaté měli v reformách postupovat** tak, aby vše stihli do léta.

„Jediný opravdový problém, který zbývá dořešit, je kapitola 23 (soudnictví; pozn .red.),“ nechala se slyšet další členka Evropské komise Viviane Reding, která se stará o portfolio spravedlnost, základní práva a občanství. **Chorvatsku se dosud podařilo uzavřít 28 kapitol z celkových 35.**

„Nedůležitější zpráva, které se nám z Bruselu dostalo, je to, že dveře k **uzavření přístupových jednání koncem června** jsou pro Chorvatsko stále otevřené,“ uvedla chorvatská premiérka Jadranka Kosor a dodala: „Uděláme vše, abychom těmito dveřmi prošli.“

Podle našeho názoru **Chorvatsko vstoupí do Evropské unie v lednu 2013**. Otázkou je, jestli samo nebo spolu s Islandem, který i vzhledem k účasti v Evropském hospodářském prostoru, je na členství v Unii slušně připraven.

[http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key\\_documents/2010/package/hr\\_rapport\\_2010\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2010/package/hr_rapport_2010_en.pdf)

<http://www.euractiv.cz/rozsirovani-eu/clanek/chorvatsko-klepe-na-dvere-eu-ale-stale-nema-vyhrano-008538>

## ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

### Ministři schválili cíle pro recyklaci elektrošrotu

Ministři životního prostředí se vyslovili pro méně ambiciózní cíle pro recyklaci elektroodpadu v EU než europoslanci. **Členské státy by měly podle nich sesbírat 65 % elektrošrotu**, který vyprodukují, a měly by na to mít více času.

Zatímco podle Evropského parlamentu mají členské státy do roku 2016 sesbírat a recyklovat 85 % elektroodpadu, ministři životního prostředí evropské sedmdvacítky se domnívají, že by **tento cíl měl být „realističtější“**.

Na svém bruselském jednání se proto přiklonili k původnímu návrhu Evropské komise, který počítá s 65% kvótou pro sbírání elektrošrotu za rok, a zároveň se vyslovili pro **zavedení dočasného čtyřletého přechodného období** s ročním cílem pro sběr ve výši 45 %.

Ministři také, stejně jako europoslanci před více jak měsícem, souhlasili s tím, aby se **nová pravidla týkala veškerého elektroodpadu** s tím, že výjimka bude platit pro pevné instalace, nástroje velkých rozměrů nebo vojenské zařízení či stroje.

Situace s elektroodpadem je podle údajů Evropské komise na území EU vážná. Statistiky hovoří o tom, že **každý Evropan vyprodukuje přibližně 17-20 kg elektroodpadu za rok** a v současné době se daří recyklovat něco málo přes 33 %. Část elektrošrotu tak končí na skládkách nebo neznámo kde.



Jeho sběr a likvidaci ale ošetřují přísná pravidla. **Elektrošrot totiž obsahuje nebezpečné a škodlivé látky**, jako je například rtuť, olovo, chrom, arzen či PVC, a z tohoto důvodu je nutné jej oddělovat od komunálního a směšného odpadu.

Pravidla pro sběr a recyklaci elektrošrotu, který nejčastěji představují staré televizory, počítače, mobilní telefony, domácí spotřebiče či jen jednotlivé elektronické součástky, by měla v EU upravovat směrnice WEEE (**Waste from Electrical and Electronic Equipment**) z roku 2002. Avšak tu se kvůli její komplikovanosti a nákladnosti nepodařilo uvést do praxe.

Návrhy na její revizi se bude nyní po Radě ministrů ve druhém čtení zabývat Evropský parlament.

<http://www.eu2011.hu/news/envi-0314>

<http://www.euractiv.cz/zivotni-prostredi/clanek/ministri-podporili-mene-ambiciozni-cile-pro-recyklaci-elektrosrotu-008576>





# Kalendárium

Chcete vědět, co všechno se v Evropské unii událo v roce 2010? Přečtěte si její nově vydanou Všeobecnou zprávu. Evropská komise otevřela veřejnou konzultaci, jejíž cílem je identifikace překážek pro zjednodušení přeshraniční registrace automobilů. Komise navrhla pravidla pro řešení majetkových sporů pro 16 milionů mezinárodních párů v EU, ke kterým může dojít například v souvislosti s rozvodem. Podle průběžné prognózy DG Ecfín čeká EU v letošním roce poměrně slušný hospodářský růst.

## 1. BŘEZNA

Banky a finanční instituce zprostředkující úvěry EIB: <http://www.eib.org/about/news/the-intermediary-banks-and-financing-institutions-for-credit-lines.htm?lang=en>

Statistiky EU - počet nocí strávených v evropských hotelech vzrostl o 5 %: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=STAT/11/30>

## 2. BŘEZNA

Průběžná prognóza EU – pokroky hospodářského oživení v EU: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/243>

### Růst HDP v největších zemích EU

v %	4Q/2010	1Q/2011	2Q/2011	3Q/2011	4Q/2011
Německo	0,4	0,6	0,4	0,5	0,5
Španělsko	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4
Francie	0,3	0,6	0,3	0,3	0,4
Itálie	0,1	0,3	0,3	0,4	0,4
Nizozemsko	0,6	0,4	0,4	0,4	0,4
Eurozóna	0,3	0,5	0,3	0,4	0,4
Polsko	0,9	0,8	1,1	1,1	1,0
UK	-0,5	1,0	0,6	0,4	0,4
<b>EU-27</b>	<b>0,2</b>	<b>0,6</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>	<b>0,5</b>

Zdroj: Průběžná prognóza EU; pozn.: mezikvartální růst, data za 4. čtvrtletí jsou skutečnost, ostatní odhad EK

Komise poskytne 267 milionů eur na nové projekty v oblasti životního prostředí: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/240>

## 3. BŘEZNA

EU přijala sankce vůči Libyi: [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/EN/foraff/119524.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/foraff/119524.pdf)

Nová energetická strategie pro toto desetiletí: <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/11/st06/st06207-re01.en11.pdf#page=3>

Nová Evropská satelitní navigační služba zvýšila bezpečnost v letecké dopravě: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/247>

## 4. BŘEZNA

Ohlédnutí za školním projektem Ovoce do škol: <http://www.europarl.europa.eu/en/headlines/content/20110228STO14486/html/EU's-School-Fruit-Scheme-looking-back-at-the-first-year>

Zpráva o průmyslových vztazích v Evropě v roce 2010: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/134>

Evropská komise chce snadnější registraci automobilů pro obyvatele napříč EU: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/252>

## 7. BŘEZNA

Závěry z jednání Rady EU k zaměstnanosti, sociální politice, zdraví a ochraně spotřebitelů: [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/lsa/119656.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/lsa/119656.pdf)

Připravenost evropských podniků k obnově růstu: [http://ec.europa.eu/enterprise/e\\_i/news/article\\_10980\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/e_i/news/article_10980_en.htm)

Statistiky EU – ženy a muži v číslech: [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_PUBLIC/1-04032011-AP/EN/1-04032011-AP-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_PUBLIC/1-04032011-AP/EN/1-04032011-AP-EN.PDF)

## 8. BŘEZNA

Hospodářská studie – ceny komodit, komoditní měny, a globální hospodářský rozvoj: [http://ec.europa.eu/economy\\_finance/publications/economic\\_paper/2011/pdf/ecp440\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/economic_paper/2011/pdf/ecp440_en.pdf)

## 9. BŘEZNA

Závěry z jednání Rady EU pro konkurenceschopnost: [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/intm/119713.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/intm/119713.pdf)

Zveřejněna souhrnná zpráva o činnostech EU za rok 2010: [http://europa.eu/generalreport/index\\_en.htm](http://europa.eu/generalreport/index_en.htm)

## 10. BŘEZNA

Patentový úřad – Komise vítá vydání posudku Soudního dvora: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/269>

Statistiky EU – recyklovaný odpad představoval čtvrtinu celkového komunálního odpadu zpracovaného v roce 2009: [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_PUBLIC/8-08032011-AP/EN/8-08032011-AP-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_PUBLIC/8-08032011-AP/EN/8-08032011-AP-EN.PDF)

## 11. BŘEZNA

Komise zahájila ambiciózní partnerství pro demokracii a sdílenou prosperitu s jižním Středomořím: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/268>

## 14. BŘEZNA

Závěry z jednání Rady EU pro životní prostředí: [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/envir/119886.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/envir/119886.pdf)

Investice EIB ve výši 75 mil. eur do evropského fondu energetické účinnosti: <http://www.eib.org/about/news/eib-to-invest-up-to-eur-75m-in-eu-energy-efficiency-fund.htm?lang=en>

Měsíční monitor trhu zaměstnanosti za březen 2011: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=89&newsId=1003&furtherNews=yes>

## 15. BŘEZNA

Závěry z jednání Rady EU k hospodářským a finančním záležitostem: [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/ecofin/119938.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ecofin/119938.pdf)



# Kalendárium

Postupné ukončení používání rtuti v EU:

[http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_Data/docs/pressdata/en/envir/119867.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/en/envir/119867.pdf)

## 16. BŘEZNA

Dalších 8 výrobků přidáno na seznam registrovaných výrobků:  
[http://ec.europa.eu/agriculture/newsroom/24\\_en.htm](http://ec.europa.eu/agriculture/newsroom/24_en.htm)

Zaměstnanost a sociální politika – výrazný nárůst poptávky po pracovní síle: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=89&newsId=998&furtherNews=yes>

## 17. BŘEZNA

Závěry z jednání Rady EU k zemědělství a rybolovu:  
[http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/agricult/120011.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/agricult/120011.pdf)

Komise navrhuje jasnější vlastnická práva pro 16 milionů mezinárodních párů v Evropě: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/320>

Statistiky EU – hodinové mzdové náklady v eurozóně vzrostly o 1,6 %: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=STAT/11/42>

## 18. BŘEZNA

Vydané dluhopisy za 4,6 mld. eur na pomoc Irsku a Rumunsku:  
<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/180>

## 21. BŘEZNA

Závěry z mimořádného jednání Rady EU k dopravě, telekomunikacím a energetice:  
[http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/trans/120081.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/trans/120081.pdf)

Evropská komise a MMF vítají pomoc mateřských společností pro banky v Rumunsku: [http://ec.europa.eu/economy\\_finance/articles/financial\\_operations/2011-03-17-romania-commission-immf-statement\\_en.htm](http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/financial_operations/2011-03-17-romania-commission-immf-statement_en.htm)

## 22. BŘEZNA

Závěry z jednání Rady EU k všeobecným záležitostem:  
[http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/EN/genaff/120082.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/genaff/120082.pdf)

Závěry z jednání Rady EU k zahraničním záležitostem:  
[http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/EN/foraff/120084.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/foraff/120084.pdf)

Úsilí členských států učinit jednotný trh skutečností začíná přinášet ovoce: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/329>

## 23. BŘEZNA

Další dva výrobky přidány na seznam registrovaných výrobků:  
[http://ec.europa.eu/agriculture/newsroom/25\\_en.htm](http://ec.europa.eu/agriculture/newsroom/25_en.htm)

Vyhodnocení estonského přechodu na euro:

[http://ec.europa.eu/economy\\_finance/articles/euro/2011-03-22-estonia-changeover-communication\\_en.htm](http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/euro/2011-03-22-estonia-changeover-communication_en.htm)

Statistiky EU – silniční nákladní doprava klesla o 10 % a železniční o 17 %: [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_PUBLIC/7-22032011-AP/EN/7-22032011-AP-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_PUBLIC/7-22032011-AP/EN/7-22032011-AP-EN.PDF)

## 24. BŘEZNA

Parlament schválil změnu Smlouvy k udržení stabilizačního mechanismu: <http://www.europarl.europa.eu/en/pressroom/content/20110322IPR16114/html/Parliament-approves-Treaty-change-to-allow-stability-mechanism>

Evropské společnosti přecházejí na ekoinovaci v boji proti rostoucím nákladům a nedostatku materiálu: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/337>

## 25. BŘEZNA

Závěry z jednání Evropské rady: [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/ec/120296.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/120296.pdf)

Rumunsko obdrží 1,2 mld. eur na podporu platební bilance: [http://ec.europa.eu/economy\\_finance/articles/financial\\_operations/2011-03-24-bop-romania\\_en.htm](http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/financial_operations/2011-03-24-bop-romania_en.htm)

## 28. BŘEZNA

Komise předložila měřítko k zajištění rovnováhy na trhu s cukrem: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/364>

## 29. BŘEZNA

Výbor pro kontrolu rozpočtu Evropského parlamentu schválil výdaje Komise:  
<http://www.europarl.europa.eu/en/pressroom/content/20110328IPR16524/html/Budget-discharge-2009-Budgetary-Control-Committee-approves-Commission-spending>

## 30. BŘEZNA

Přes 19 mil. eur z Antiglobalizačního fondu na pomoc propuštěným pracovníkům:  
<http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=89&newsId=1005&furtherNews=yes>

Digitální agenda - Komise žádá od 16 členských států informace o provádění směrnice o audiovizuálních mediálních službách: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/373>

## 31. BŘEZNA

Komise rozhoduje o rozdělení prostředků z fondů EU pro 2011/2012 na program Ovoce do škol:  
[http://ec.europa.eu/agriculture/newsroom/27\\_en.htm](http://ec.europa.eu/agriculture/newsroom/27_en.htm)

Statistiky EU - počet registrovaných žádostí o azyl byl v roce 2010 kolem 260 tisíc: [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_PUBLIC/3-29032011-AP/EN/3-29032011-AP-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_PUBLIC/3-29032011-AP/EN/3-29032011-AP-EN.PDF)

Předmětem jednání neformálního zasedání ministrů financí EU bude nová architektura dohledu nad finančním trhem v EU, záchranné mechanismy EFSF, ESM a užší spolupráce v hospodářských a fiskálních politikách. Ministři členských států odpovědní za oblast justice a vnitra budou na příslušné Radě mimojiné řešit Eurozatykač, balíček na ochranu obětí trestných činů či směrnici o právech na informace v trestním řízení. Neformální Rada EU pro konkurenceschopnost se bude zabývat výzkumem a průmyslem.

## Zasedání klíčových institucí EU

<b>3. – 5. 4. 2011</b>	<b>Gödöllő, Maďarsko</b>	- Neformální zasedání Rady EU k zaměstnanosti, sociální politice, zdraví a ochraně spotřebitelů
<b>4. – 5. 4. 2011</b>	<b>Budapešť, Maďarsko</b>	- Neformální zasedání ministrů zdravotnictví
<b>4. – 7. 4. 2011</b>	<b>Štrasburk, Francie</b>	- Plenární zasedání Evropského parlamentu
<b>5. – 6. 4. 2011</b>	<b>Budapešť, Maďarsko</b>	- Neformální setkání Výboru pro zaměstnanost
<b>7. – 9. 4. 2011</b>	<b>Gödöllő, Maďarsko</b>	- Neformální zasedání Rady EU k hospodářským a finančním záležitostem
<b>11. – 12. 4. 2011</b>	<b>Lucemburk, Lucembursko</b>	- Zasedání Rady EU k justici a záležitostem vnitra
<b>11. – 13. 4. 2011</b>	<b>Gödöllő, Maďarsko</b>	- Neformální zasedání Rady EU pro konkurenceschopnost
<b>12. 4. 2011</b>	<b>Brusel, Belgie</b>	- Zasedání Rady EU k zahraničním záležitostem
<b>13. 4. 2011</b>	<b>Brusel, Belgie</b>	- Zasedání Rady EU k všeobecným záležitostem
<b>14. – 15. 4. 2011</b>	<b>Gödöllő, Maďarsko</b>	- Setkání ministrů spravedlnosti a záležitostí vnitra EU a USA
<b>14. 4. 2011</b>	<b>Lucemburk, Lucembursko</b>	- Zasedání Rady EU k zemědělství a rybolovu





Evropská komise na konci března publikovala svoji Strategii doprava 2050 a Bílou knihu k dopravě, v nichž nastiňuje základní strategické vize, jež by měly být v nadcházejícím období naplňovány v sektoru dopravy. Tento sektor je mimořádně významným odvětvím i pro Českou republiku a její regiony, jejichž geografická determinace přímo předjímá i vysokou intenzitu mezinárodní dopravy, uskutečňované přes naše teritorium.

## STRATEGIE EVROPSKÉ UNIE – DOPRAVA 2050

### DOPRAVA 2050 – ÚVOD

Evropská komise přijala na konci března komplexní strategii (Doprava 2050) pro konkurenceschopný dopravní systém, kterou se zvýší mobilita, odstraní se největší překážky v klíčových oblastech a podpoří se růst a zaměstnanost. Návrhy zároveň dramaticky sníží závislost Evropy na dovozu ropy a emise uhlíku v dopravě klesnou do roku 2050 o 60 %.

K dosažení tohoto cíle bude třeba transformovat současný dopravní systém v Evropě. Hlavní cíle, jichž je třeba dosáhnout do roku 2050, jsou tyto:

- žádná vozidla s konvenčním palivem ve městech;
- 40% využívání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě; nejméně 40% snížení emisí z lodní dopravy;
- 50% přesun cest na střední vzdálenosti v meziměstské osobní a nákladní dopravě ze silniční dopravy na železniční a vodní dopravu;
- uvedená opatření do roku 2050 přispějí k 60% snížení emisí z dopravy.

Místopředseda Evropské komise Siim Kallas, v jehož portfoliu se oblast dopravy nachází, v této souvislosti zdůraznil:

*„Doprava 2050 je itinerářem ke konkurenceschopnému odvětví dopravy, díky němuž se zvýší mobilita a sníží emise. Můžeme a musíme dosáhnout obou těchto cílů. Rozšířený názor, že k boji proti změně klimatu je třeba snížit mobilitu, prostě neodpovídá skutečnosti. Konkurenceschopné dopravní systémy mají klíčový význam pro to, aby byla Evropa schopna obstát v celosvětové hospodářské soutěži, pro podporu hospodářského růstu, vytváření pracovních míst a pro každodenní zabezpečení kvality života lidí. Omezení mobility nepřichází v úvahu; řešením však není ani pokračovat v dosavadním přístupu. Závislost dopravních systémů na ropě můžeme snížit, aniž bychom obětovali jejich efektivnost a ohrozili mobilitu. Může na tom získat každý.“*

**Itinerář Doprava 2050 k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru** se snaží odstranit hlavní překážky v mnoha klíčových oblastech, konkrétně v dopravní infrastruktuře a investicích, inovacích a na Jednotném vnitřním trhu. Cílem je vytvořit jednotný evropský dopravní prostor s intenzivnější hospodářskou soutěží a plně integrovanou dopravní sítí, která vychází z propojení různých druhů dopravy a umožňuje hloubkovou změnu dopravních modelů v osobní i nákladní dopravě. Za tímto účelem předkládá itinerář 40 konkrétních iniciativ pro příští desetiletí, jež tvoří obsahový základ zmíněné Bílé knihy.

V itineráři Doprava 2050 se pro různé druhy dopravy – ve městech, mezi městy a na dlouhé vzdálenosti – stanoví různé cíle.

### 1. Meziměstská doprava

V meziměstské dopravě: 50 % všech cest v osobní i nákladní dopravě na střední vzdálenost by se mělo převést ze silnic do železniční a vodní dopravy.

- Do roku 2050 by se většina cestujících na střední vzdálenost (tj. přibližně 300 km a více) měla přepravovat po železnici.
- Do roku 2030 by se mělo 30 % silniční nákladní dopravy nad 300 km převést na jiné druhy dopravy, jako jsou železniční a vodní doprava, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %.
- Do roku 2030 by se měla zprovoznit plně funkční základní síť dopravních koridorů po celé EU se zařízeními pro efektivní přesun mezi jednotlivými druhy dopravy (základní síť TEN-T) s vysoce kvalitní a vysoce kapacitní sítí do roku 2050 a s odpovídajícím souborem informačních služeb.
- Do roku 2050 by se měla všechna letiště základní sítě propojit se železniční sítí, pokud možno vysokorychlostní; mělo by se zajistit, aby všechny základní námořní přístavy byly v dostatečné míře propojeny s nákladní železniční dopravou a případně se systémem vnitrozemské vodní dopravy.
- Do roku 2020 by se měl vytvořit rámec pro informační, řídicí a platební systémy evropské multimodální dopravy, a to pro osobní i nákladní dopravu.
- Mělo by se směřovat k plnému uplatňování zásad „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ a k zapojení soukromého sektoru do odstraňování deformací, vytváření zisků a zabezpečení financování budoucích investic do dopravy.

### 2. Doprava na dlouhé vzdálenosti

V dopravě na dlouhé vzdálenosti a v mezikontinentální nákladní dopravě bude nadále převládat letecká a lodní doprava. Nové motory, nová paliva a systémy řízení dopravy umožní zvýšit efektivnost a snížit emise.

- Do roku 2050 by mělo používání nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě dosáhnout 40 %; do roku 2050 by se také měly na úrovni EU snížit emise CO<sub>2</sub> z námořních lodních paliv o 40 %.
- Zavedením jednotného evropského nebe dokončit do roku 2020 modernizaci evropského systému řízení letového provozu: rychlejší a bezpečnější cestování letadly, zvýšení kapacit. Do roku 2020 dokončit vytvoření společného evropského leteckého prostoru zahrnujícího 58 zemí a 1 miliardu obyvatel.

- Používání inteligentních systémů řízení pozemní a vodní dopravy (např. ERTMS, ITS, RIS, SafeSeaNet and LRIT).
- Spolupracovat s mezinárodními partnery a v mezinárodních organizacích, jako jsou ICAO a IMO, na podpoře evropské konkurenceschopnosti a klimatických cílů na světové úrovni.

### 3. Městská doprava

U městské dopravy výrazný posun k ekologičtějším vozidlům a ekologičtějším palivům. Do roku 2030 by mělo dojít k 50% snížení podílu automobilů na konvenční paliva, do roku 2050 k jejich postupnému vyřazení z měst.

- Do roku 2030 by se mělo používání vozidel na konvenční paliva v městské dopravě snížit na polovinu; do roku 2050 by mělo dojít k jejich postupnému vyřazení z měst; do roku 2030 by se mělo v centrech velkých měst dosáhnout zavedení dopravy zboží v podstatě prosté emisí CO<sub>2</sub>.
- Do roku 2050 by se měl v silniční dopravě počet smrtelných nehod snížit na úroveň blízkou nule. V souladu s tímto cílem usiluje EU o to, aby se do roku 2020 počet smrtelných dopravních nehod snížil na polovinu. EU by měla stát v čele v oblasti bezpečnosti a ochrany letecké, železniční i námořní dopravy.

## DOPRAVA 2050 – HLAVNÍ ÚKOLY

### Proč je důležitá?

Doprava má zásadní význam pro naše hospodářství a společnost. Mobilita je životně důležitá pro ekonomický růst a tvorbu pracovních příležitostí. Odvětví dopravy přímo zaměstnává zhruba 10 milionů lidí a přibližně 5 % se podílí na tvorbě hrubého domácího produktu (HDP). Účinné dopravní systémy mají rozhodující význam pro konkurenceschopnost evropských podniků ve světové ekonomice. Logistika, např. doprava a skladování, tvoří 10–15 % nákladů evropských podniků na konečný produkt. Kvalita dopravních služeb má velký vliv na kvalitu lidského života. Každá domácnost vydává v průměru 13,2 % svého rozpočtu na dopravní produkty a služby.

### Hlavní úkoly

Mobilita se bude dále rozvíjet. Evropská doprava je však na rozcestí. Před systémem dopravy v EU stojí řada úkolů:

- Ropy bude v příštích desetiletích stále větší nedostatek, protože se stále více těží v neklidných částech světa. Očekává se, že cena ropy se do roku 2050 oproti úrovni v roce 2005 více než zdvojnásobí (v roce 2005 stál barel ropy 59 USD). Ze současného vývoje je zřejmé, že ceny ropy extrémně kolísají.

- Doprava je již energeticky účinnější než v minulosti, pokud však jde o potřeby energie, je stále ještě z 96 % závislá na ropě.
- Přetížení dopravy stojí Evropu každoročně zhruba 1 % hrubého domácího produktu.
- Je třeba podstatně snížit světové emise skleníkových plynů, aby se omezila změna klimatu na 2 °C. Má-li být tohoto cíle dosaženo, musí EU do roku 2050 snížit emise celkem o 80–95 % pod úroveň roku 1990.
- Znepokojující je zejména přetížení dopravy, a to jak silniční, tak letecké. Předpokládá se, že v roce 2030 nákladní doprava v porovnání s rokem 2005 vzroste zhruba o 40 % a do roku 2050 o něco více než o 80 %. Osobní doprava by rostla poněkud pomaleji než nákladní: o 34 % do roku 2030 a o 51 % do roku 2050.
- Infrastruktura je ve východních a západních částech EU rozvinuta nerovnoměrně. V nových členských státech je v současné době pouze asi 4 800 km dálnic a žádné samostatné vysokorychlostní železniční tratě; klasické tratě jsou často ve špatném stavu.
- Odvětví dopravy v EU čelí silící konkurenci rychle se rozvíjejících světových trhů s dopravou.

## DOPRAVA 2050 – KLÍČOVÁ OPATŘENÍ

Cílem strategie stanovené v plánu rozvoje dopravy do roku 2050 směřujícím k vytvoření jednotného dopravního prostoru je zavést hluboké strukturální změny za účelem transformace odvětví dopravy.

Pro nejbližší roky (2011–2014) se plánují tato klíčová opatření:

- Zásadní přehodnocení regulačního rámce pro železniční dopravu (železniční balíček 2012–2013). Jádrem plánu rozvoje dopravy do roku 2050 je nutnost transformace odvětví železniční dopravy, aby se stalo atraktivnějším a aby se do roku 2050 podařilo velmi výrazně zvýšit jeho podíl

na trhu osobní i nákladní dopravy na střední vzdálenosti (do 300 km). Cílem je zároveň ztrojnásobit do roku 2030 délku stávající vysokorychlostní železniční sítě. To vše si vyžádá velké změny regulačního rámce pro železniční dopravu, mezi něž patří otevření trhu služeb vnitrostátní osobní dopravy, zavedení jednotných struktur řízení pro koridory nákladní železniční dopravy, strukturální oddělení správců infrastruktury od poskytovatelů služeb a zlepšení regulačního prostředí s cílem zatraktivnit železniční dopravu pro soukromé investice. Komise předloží ambiciózní soubor

legislativních iniciativ pro odvětví železniční dopravy v letech 2012–2013.

- Pro vytvoření skutečně jednotného evropského dopravního prostoru má zásadní význam páteří sítí strategické infrastruktury. V roce 2011 Komise předloží nové návrhy evropské páteří „multimodální“ sítě (zveřejní pokyny, mapy a návrhy financování transevropské sítě TEN-T). Finanční prostředky EU z fondů pro TEN-T, Fondu soudržnosti a strukturálních fondů by měly být využívány koncepčně, proto budou poskytovány prostřednictvím jediného rámce. Podmíněnost financování bude zárukou orientace na priority EU a zavádění nových technologií (dobjíjecí/čerpací stanice pro nová vozidla, nová technologie řízení dopravy).
- Vytvoření plně funkčního multimodálního dopravního systému vyžaduje, aby byly odstraněny nedostatky a překážky v ostatních klíčových částech sítě, např. prostřednictvím letištního balíčku, který má zlepšit výkonnost a kapacitu letišť (2011), sdělení o vnitrozemské vodní dopravě, které má odstranit překážky a zlepšit efektivnost využívání vnitrozemských vodních cest (2011), či iniciativy „e-maritime“ pro bezpapírovou a inteligentní námořní dopravu (2011), jež je součástí myšlenky vytvořit pro námořní dopravu prostor skutečného „modrého pásma“ bez překážek. Komise bude též pracovat na odstranění omezení silniční kobotáže (2012–2013).
- Vytvoření spravedlivého finančního prostředí: nová koncepce dopravních poplatků: poplatky z dopravy je nutno restrukturalizovat, aby bylo možné ve větší míře používat zásadu „platí znečišťovatel a uživatel“. Mezi hlavní opatření bude v nadcházejících letech patřit:
- Zveřejnění pokynů, jak vztáhnout náklady na infrastrukturu na osobní vozidla (2012). V druhé fázi bude předložen návrh rámce pro uplatňování internalizace nákladů na všechna silniční vozidla (kromě vozů s euroznámkou) se zahrnutím nákladů na infrastrukturu, jakož i společenských nákladů spojených s přetížením, místním znečištěním emisemi CO<sub>2</sub> (není-li zahrnuto v dani z pohonných hmot), hlučností a dopravními nehodami. Členské státy se budou moci samy rozhodnout o výběru těchto poplatků, ale pokud se pro výběr rozhodnou, budou moci postupovat podle společného unijního rámce.
- Pokračování v internalizaci externích nákladů u ostatních druhů dopravy.
- Zajištění stabilního financování dopravy uplatňováním zásady vyčlenění příjmů vybraných od uživatelů dopravních služeb na rozvoj integrované a účinné sítě (to znamená, že určitá část poplatků z dopravy musí být zpětně investována do dopravy, čímž budou zajištěny potřebné fondy na vysoce kvalitní dopravní infrastrukturu).
- Postupné zavedení evropských elektronických systémů výběru mýtného – např. od října 2012 začne fungovat

evropská služba elektronického mýtného pro nákladní vozidla a o dva roky později pro všechny druhy vozidel – a zajištění, aby řidiči nákladních vozidel mohli platit různé mýtné za využití dálnic elektronicky a prostřednictvím jediného poskytovatele služby pro celou Evropu. Mohly by tak být nahrazeny rozmanité systémy, které se nyní v 21 členských státech vybírajících mýtné používají. Princip je stejný jako u mobilních telefonů – poplatek plyne vnitrostátnímu operátorovi klienta / příslušnému orgánu, ať je tento kdekoli v Evropě. A s elektronickým výběrem mýtného mohou být sazby snadno upraveny podle měnících se podmínek (špička, vozy způsobující větší znečištění).

- Strategický plán EU pro dopravní technologie (2011). Pro snížení emisí z dopravy v EU, jakož i ve zbytku světa, budou mít klíčový význam výzkum a účinné zavádění nových technologií v městské, meziměstské a dálkové dopravě. V roce 2011 bude hlavní iniciativou strategický plán pro dopravní technologie, v rámci něhož by mělo dojít k přeskupení a změně zaměření evropské výzkumné a vývojové činnosti v dopravě.
  - Prioritou bude výroba čistých, bezpečných a tichých dopravních prostředků pro všechny druhy dopravy od silniční po lodní dopravu, od nákladních člunů přes kolejová vozidla až po letadla. Pozornost se zaměří na tyto oblasti: alternativní paliva, nové materiály, nové pohonné systémy, nástroje informačních technologií a řídicí nástroje pro řízení a integraci složitých dopravních systémů. Uvedení strategický plán stanoví, kam chceme směřovat peníze na výzkum, jakou strategii zavádění přijmout, abychom podnítili a zajistili nasazení nových technologií na trhu, a jak připravit nezbytné unijní normy k zabezpečení konzistentního postupu v celé Evropě.
  - V rámci tohoto celkového strategického plánu Evropské komise v roce 2012 zveřejní strategii pro čisté dopravní systémy s informacemi o konkrétních opatřeních, která by měla motivovat k zavádění čistých dopravních prostředků a též ho usnadnit, a o přípravě celounijních norem pro zavádění čistých dopravních prostředků, tedy např. pravidel pro interoperabilitu dojíjecí infrastruktury, pokynů a norem pro čerpací stanice apod.
  - Třístupňová strategie pro dopravu ve městech. Podstatnou součástí strategie Doprava 2050 je dosažení pokroku v postupném vyřazení vozidel na konvenční paliva z dopravy ve městech do roku 2050 a jejich nahrazení automobily na elektrický, vodíkový či hybridní pohon, veřejnou hromadnou dopravou, pěší chůzí nebo jízdou na kole. Odpovědnost za dopravu ve městech zůstává převážně na členských státech a jednotlivých městech, která musí zvolit vhodnou kombinaci dopravních prostředků na svém území.
- Aby však přechod k čistější dopravě ve městech usnadnila, zavede Evropská komise



- postupy a finanční pomoc pro audity mobility ve městech a plány pro mobilitu ve městech na základě dobrovolnosti. Dále zjistí, jaké jsou možnosti vyčlenění prostředků z fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti pro města a regiony, které předložily plány městské mobility.
- předloží návrhy rámce EU pro vybírání poplatků za užívání městských komunikací a režimy omezení vstupu, aby podpořila rostoucí počet členských států, které chtějí tyto režimy uplatňovat s cílem snížit přetížení a změnit současné zvyklosti v městské dopravě. Díky tomu budou různé systémy fungovat v soudržném celounijním rámci a na principu nediskriminace.
- pokud jde o technologická řešení pro čistší dopravní prostředky, žádné město nic nezmuže samo. EU proto do této oblasti zaměří své výzkumné úsilí, představí strategie pro celounijní zavádění nových technologií a podpoří tvorbu vhodných tržních podmínek k usnadnění využívání nových čistších vozidel ve městech, neboť přechod k čistším osobním dopravním prostředkům je jednou z hlavních priorit strategického plánu pro dopravní technologie (2011).
- v oblasti dálkové dopravy, kde bude nadále dominovat letecká a námořní doprava, bude pozornost věnována hlavně zvýšení konkurenceschopnosti a snížení emisí pomocí:
- kompletní modernizace evropského systému řízení letového provozu (SESAR1) do roku 2020, čímž bude dokončeno jednotné evropské nebe s rychlejším a bezpečnějším cestováním letadly a zvýšením kapacit. V rámci první fáze do konce roku 2012 členské státy spolupracují na vytvoření funkčních bloků vzdušného prostoru. Díky jednotnému nebi dojde k 10% omezení počtu letů, a tudíž k podstatnému snížení spotřeby paliva a emisí.
- k celkovému zefektivnění všech druhů dopravy a ke snížení emisí jsou nezbytná obdobně významná zlepšení v řízení dopravy. To znamená používání pokročilých systémů řízení pozemní a vodní dopravy (ERTMS, ITS, RIS, SafeSeaNet a LRIT).
- další zásadní opatření v oblasti letecké a námořní dopravy budou zahrnovat: zavádění čistších motorů, konstruktérství s environmentálními ohledy a přechod k udržitelným palivům (strategický plán pro dopravní technologie), dokončení společného evropského leteckého prostoru zahrnujícího 58 zemí a 1 miliardu obyvatel do roku 2020 a spolupráci s mezinárodními partnery a v mezinárodních organizacích, jako jsou ICAO (Mezinárodní organizace pro civilní letectví) a IMO (Mezinárodní námořní organizace), na podporu evropské konkurenceschopnosti a klimatických cílů na světové úrovni.
- především v námořní dopravě lze cíle snížení emisí z ropných paliv o alespoň 40 % dosáhnout operačními a technickými opatřeními včetně nových lodních konstrukcí a nízkouhlíkových paliv. Vzhledem ke globálnímu charakteru námořní dopravy lze na těchto opatřeních

pracovat pouze na mezinárodní úrovni v rámci IMO, jinak nebudou účinná.

- výrazná podpora plánování cest s využitím různých dopravních prostředků a integrovaného prodeje jízdenek. Vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru závisí na výkonných a interoperabilních celoevropských systémech plánování cest s využitím různých druhů dopravy a integrovaného prodeje jízdenek.
- v dohledné době bude výrazně podpořena příprava potřebných opatření EU, která mají usnadnit integrované plánování cest s využitím různých druhů dopravy, přičemž budou nejprve vypracovány hlavní normy, které usnadní plánování cestování po železnici v EU (2012), a nezbytná legislativní opatření, která zajistí, že poskytovatelé služeb budou mít přístup k cestovním a dopravním informacím v reálném čase.



Kvalitní služby ve všech odvětvích dopravy úzce souvisejí s konsolidací a prosazováním předpisů o právech cestujících ve všech druzích dopravy. Po dokončení legislativního rámce pro práva cestujících ve všech druzích dopravy zveřejní Komise zprávy o uplatňování práv cestujících v letecké dopravě a ke konci roku 2011 předloží návrh pokynů o společném výkladu práv cestujících pro všechny druhy dopravy.

Uvedený přehled opatření není vyčerpávajícím seznamem. Jeho cílem je upozornit na některá klíčová opatření, u nichž má být v období 2011–2014 dosaženo největšího pokroku, aby mohly být provedeny zásadní strukturální změny nezbytné k vytvoření integrovaného jednotného evropského dopravního prostoru.

Úplný seznam iniciativ zařazených do plánu rozvoje dopravy do roku 2050 – ve více než 40 oblastech silniční, železniční, letecké, námořní a vnitrozemské vodní dopravy – je k dispozici na adrese [http://ec.europa.eu/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm) nebo [http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/sesar\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/sesar_en.htm).



V rubrice Dotační výzvy sledujeme za přispění dceřiné společnosti České spořitelny konzultační firmy Grantika ČS a portálu eDotace.cz zajímavé aktuálně vyhlášené výzvy k předkládání žádostí o dotace ze strukturálních fondů a Kohezního fondu EU. V tabulce jsou monitorovány informace o operačním programu, v rámci kterého byla výzva vyhlášena, o konkrétních oblastech podpory daného programu, typu vhodného žadatele a datu uzávěrky předkládání žádostí o dotaci.

## Vyhlášené výzvy k předkládání žádostí o dotace z fondů EU

Program	(Pod)Oblast podpory	Vhodný žadatel	Uzávěrka
OP Podnikání a inovace	<a href="#">Prosperita II</a> - Část I	Veřejná vysoká škola, veřejná výzkumná instituce, kraj, obec, svazek obcí, příspěvková organizace, společnost s ručením omezeným nebo akciová společnost, jejímž zakladatelem a vlastníkem je veřejná vysoká škola, veřejná výzkumná instituce či jednotka územní samosprávy, obecně prospěšná společnost sdružení právnických osob	31.7.2011
OP Lidské zdroje a zaměstn.	<a href="#">Vzdělávejte se pro růst – adaptabilita</a>	Odbor implementace fondů EU MPSV ČR, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR	15.6.2011
	<a href="#">Vzdělávejte se pro růst – rekvalifikace</a>	Odbor implementace fondů EU MPSV ČR	15.6.2011
7. rámcový program	<a href="#">Evropské stáže pro profesní růst (IEF) – Síť Marie Curie</a>	Žádost předkládá společně hostitelská instituce a výzkumný pracovník	11.8.2011
	<a href="#">Stáže pro výzkumné pracovníky ze třetích zemí – Síť Marie Curie (IIF)</a>	Žádost předkládá společně hostitelská instituce a výzkumný pracovník, případně také návratová instituce	11.8.2011

Máte zájem získat více informací k jednotlivým výzvám? Prosím kontaktujte naše specialisty z EU Office ČS ([EU\\_office@csas.cz](mailto:EU_office@csas.cz); 956 718 014 nebo 956 718 012).

eDotace.cz

## Připravované výzvy k předkládání žádostí o dotace z fondů EU

Program	Specifikace výzvy	Vyhlášení
ROP Střední Morava	Oblast podpory 2.1. Rozvoj regionálních center - IPRM Olomouc - Městské parky	IV/2011
	Podoblast podpory 2.2.8: Rozvoj finančních nástrojů a pilotní projekty – jen Zlínský kraj	IV/2011
	Podoblast podpory 3.1.2: Integrovaný rozvoj cestovního ruchu pilotními aktivitami IPRÚ Bouzovsko a Staré Město (vazba na vyhlášení výzev do jiných podoblastí podpory - 2.3.1, 2.3.2, 3.3.1)	IV-V/2011
	Podoblast podpory 3.3.3: Specifická výzva na výstavbu či modernizaci aquaparků, golfových hřišť, výstavišť, kongresových a informačních center - jen pro OK: IPRÚ Olomouc (výstaviště)	IV-V/2011
ROP SZ	Oblast podpory 3.1: Rozvoj dopravní infrastruktury regionálního a nadregionálního významu	IV-VII/2011
	Oblast podpory 1.1: Podpora rozvojových pólů regionu - IPRM I. (Karlovy Vary, Ústí nad Labem)	6.4.-14.7.2011
ROP MS	Podoblast podpory 2.1.2: Rozvoj infrastruktury sociálních služeb - Infrastruktura rezidenčních služeb a transformace pobytových zařízení	15.4.-7.6.2011
OPŽP	Oblast podpory 5.1: Omezování průmyslového znečištění a snižování environmentálních rizik	V-VI/2011
OPPI	Oblast podpory 5.2: Infrastruktura pro rozvoj lidských zdrojů - Školící střediska	V/2011
	Oblast podpory 6.2: Podpora marketingových služeb - Marketing	V/2011
OPPA	Prioritní osa 1: Podpora rozvoje znalostní ekonomiky – 4. výzva	V-VII/2011
	Prioritní osa 2: Podpora vstupu na trh práce – 4. výzva	V-VII/2011
ROP SM	Podoblast podpory 1.1.1: Silnice II. a III. třídy	V-VI/2011
ROP MS	Podoblast podpory 2.1.1: Rozvoj infrastrukt. pro vzdělávání – Modernizace výuky (oborová centra)	16.5.-8.7.2011
OPPI	Oblast podpory 6.1: Podpora poradenských služeb - Poradenství	VII/2011
ROP Střední Morava	Oblast podpory 2.1: Rozvoj regionálních center - IPRM Olomouc - Atraktivní a konkurenceschopná Olomouc	VI/2011-bude upřesněno
	Podoblast podpory 2.2.9: Integrované projekty ve městech nad 5000 obyvatel – výzva pro kraje	VI-VIII/2011
	Podoblast podpory 3.1.1: Výzva k předkládání projektů naplňující IPRÚ Horní Vsacko a Rožnovsko	VI-VII/2011
	Podoblast podpory 3.3.1: Podnikatelská infrastruktura a služby na území Horního Vsacka	VI-VII/2011

Kompletní přehled připravovaných výzev naleznete zde:

[http://www.edotace.cz/gallery/1/578-strucny\\_prehled\\_vybranych\\_dotacnich\\_vyzev\\_pripavovanych\\_od\\_dubna\\_2011.pdf](http://www.edotace.cz/gallery/1/578-strucny_prehled_vybranych_dotacnich_vyzev_pripavovanych_od_dubna_2011.pdf)



# Statistické okénko

Statistické okénko zobrazuje důležité makroekonomické ukazatele všech 27 členských zemí Unie. Zahrnují ukazatele ekonomické výkonnosti (HDP per capita k průměru EU, růst HDP, míra nezaměstnanosti), vnější ekonomické stability (běžný účet k HDP), fiskální stability (veřejné rozpočty k HDP, veřejný dluh k HDP) či cenové charakteristiky (meziroční inflace na bázi indexu HICP, úroveň cenových hladin). Pro srovnání jsou v tabulce i stejné ukazatele pro celou EU. Zdrojem dat je Eurostat.

## Klíčové makroekonomické ukazatele

v %	Růst HDP			Saldo běžného účtu k HDP			Míra nezaměstnanosti			Meziroční inflace		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	XII-10	I-11	II-11	XII-10	I-11	II-11
Belgie	2,9	1,0	-3,1	2,2	-2,9	0,5	7,8	7,7	7,6	3,4	3,7	3,5
Bulharsko	6,2	6,0	-5,0	-26,8	-24,0	-9,4	11,5	11,6	11,6	4,4	4,3	4,6
ČR	6,1	2,5	-4,8	-3,2	-0,7	-1,1	7,2	7,1	7,0	2,3	1,9	1,9
Dánsko	1,7	-0,9	-4,9	1,5	2,2	4,0	7,7	7,9	7,9	2,8	2,6	2,6
Německo	2,5	1,3	-5,0	7,6	6,7	4,9	6,5	6,5	6,3	1,9	2,0	2,2
Estonsko	7,2	-3,6	-14,1	-17,8	-9,4	4,6	14,3	n/a	n/a	5,4	5,1	5,5
Irsko	6,0	-3,0	-7,5	-5,3	-5,2	-2,9	14,8	14,9	14,9	-0,2	0,2	0,9
Řecko	4,5	2,0	-2,0	-14,4	-14,6	-11,2	14,1	n/a	n/a	5,2	4,9	4,2
Španělsko	3,6	0,9	-3,6	-10,0	-9,7	-5,4	20,4	20,4	20,5	2,9	3,0	3,4
Francie	2,3	0,4	-2,2	-1,0	-2,3	-2,2	9,6	9,6	9,6	2,0	2,0	1,8
Itálie	1,5	-1,3	-5,0	-2,4	-3,4	-3,2	8,4	8,5	8,4	2,1	1,9	2,1
Kypr	5,1	3,6	-1,7	-11,7	-17,5	-8,3	6,9	7,0	7,2	1,9	3,0	3,1
Lotyšsko	10,0	-4,6	-18,0	-22,3	-13,0	9,4	17,3	n/a	n/a	2,4	3,5	3,8
Litva	9,8	2,8	-15,0	-14,5	-11,9	3,8	17,4	n/a	n/a	3,6	2,8	3,0
Lucembursko	6,5	0,0	-3,6	9,7	5,3	5,6	4,6	4,5	4,5	3,1	3,4	3,9
Maďarsko	1,0	0,6	-6,3	-6,6	-7,0	0,2	11,3	12,1	12,0	4,6	4,0	4,2
Malta	3,8	2,1	-1,9	-6,1	-5,6	-3,9	6,5	6,3	6,5	4,0	3,3	2,7
Nizozemí	3,6	2,0	-4,0	8,7	4,8	5,4	4,3	4,3	4,3	1,8	2,0	2,0
Rakousko	3,5	2,0	-3,6	3,6	n/a	n/a	4,2	4,5	4,8	2,2	2,5	3,1
Polsko	6,8	5,0	1,7	-4,7	-5,1	-1,6	9,7	9,7	9,7	2,9	3,5	3,3
Portugalsko	1,9	0,0	-2,7	-9,4	-12,0	-10,3	11,2	11,2	11,1	2,4	3,6	3,5
Rumunsko	6,3	7,3	-7,1	-13,4	-11,6	-4,5	7,4	n/a	n/a	7,9	7,0	7,6
Slovinsko	6,8	3,5	-7,8	-4,8	-6,2	-1,0	8,0	8,0	8,0	2,2	2,3	2,0
Slovensko	10,6	6,2	-4,7	-5,7	-6,6	-3,2	14,0	14,0	14,0	1,3	3,2	3,5
Finsko	4,9	1,2	-7,8	4,3	3,1	1,3	8,0	8,0	8,0	2,8	3,1	3,5
Švédsko	2,5	-0,2	-4,9	8,4	9,5	7,3	7,8	7,8	7,6	2,1	1,4	1,2
Velká Británie	2,6	0,5	-4,9	-2,7	-1,5	-1,3	7,9	n/a	n/a	3,7	4,0	n/a
EU	2,9	0,8	-4,2	-1,0	-1,9	-1,1	9,6	9,6	9,5	2,7	2,8	2,8

v %	Saldo veř. rozpočtů k HDP			Veřejný dluh k HDP			HDP per capita k ø EU			Cenová hladina k ø EU		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Belgie	-0,3	-1,3	-6,0	84,2	89,6	96,2	116,0	115,0	116,0	108,3	111,1	113,9
Bulharsko	1,1	1,7	-4,7	17,2	13,7	14,7	40,0	44,0	n/a	46,2	50,2	52,7
ČR	-0,7	-2,7	-5,8	29,0	30,0	35,3	80,0	81,0	82,0	62,4	72,8	70,6
Dánsko	4,8	3,4	-2,7	27,4	34,2	41,4	123,0	123,0	121,0	137,4	141,2	144,6
Německo	0,3	0,1	-3,0	64,9	66,3	73,4	116,0	116,0	116,0	101,9	103,8	106,4
Estonsko	2,5	-2,8	-1,7	3,7	4,6	7,2	69,0	68,0	64,0	73,1	78,0	75,1
Irsko	0,0	-7,3	-14,4	25,0	44,3	65,5	147,0	133,0	127,0	124,5	127,6	125,0
Řecko	-6,4	-9,4	-15,4	105,0	110,3	126,8	91,0	93,0	93,0	90,7	94,0	97,4
Španělsko	1,9	-4,2	-11,1	36,1	39,8	53,2	105,0	103,0	103,0	92,8	95,4	97,4
Francie	-2,7	-3,3	-7,5	63,8	67,5	78,1	108,0	107,0	108,0	108,1	110,8	114,3
Itálie	-1,5	-2,7	-5,3	103,6	106,3	116,0	104,0	104,0	104,0	102,9	105,6	106,5
Kypr	3,4	0,9	-6,0	58,3	48,3	58,0	93,0	97,0	98,0	88,1	90,5	91,2
Lotyšsko	-0,3	-4,2	-10,2	9,0	19,7	36,7	56,0	56,0	52,0	66,6	72,6	74,8
Litva	-1,0	-3,3	-9,2	16,9	15,6	29,5	59,0	61,0	55,0	60,0	64,7	67,8
Lucembursko	3,7	3,0	-0,7	6,7	13,6	14,5	275,0	280,0	271,0	115,3	119,1	121,3
Maďarsko	-5,0	-3,7	-4,4	66,1	72,3	78,4	62,0	64,0	65,0	66,7	68,1	65,5
Malta	-2,3	-4,8	-3,8	61,7	63,1	68,6	77,0	78,0	81,0	75,5	78,8	81,4
Nizozemí	0,2	0,6	-5,4	45,3	58,2	60,8	132,0	134,0	131,0	101,9	104,0	108,5
Rakousko	-0,4	-0,5	-3,5	59,3	62,5	67,5	123,0	124,0	124,0	102,2	105,1	107,9
Polsko	-1,9	-3,7	-7,2	45,0	47,1	50,9	54,0	56,0	61,0	62,0	69,1	58,6
Portugalsko	-2,8	-2,9	-9,3	62,7	65,3	76,1	78,0	78,0	80,0	85,7	87,0	89,3
Rumunsko	-2,6	-5,7	-8,6	12,6	13,4	23,9	42,0	47,0	46,0	63,8	60,9	57,5
Slovinsko	0,0	-1,8	-5,8	23,4	22,5	35,4	88,0	91,0	88,0	79,0	82,3	85,5
Slovensko	-1,8	-2,1	-7,9	29,6	27,8	35,4	68,0	72,0	73,0	63,2	70,2	73,7
Finsko	5,2	4,2	-2,5	35,2	34,1	43,8	117,0	118,0	113,0	119,9	124,3	126,4
Švédsko	3,6	2,2	-0,9	40,0	38,2	41,9	125,0	122,0	118,0	115,7	114,5	107,0
Velká Británie	-2,7	-5,0	-11,4	44,5	52,1	68,2	116,0	115,0	112,0	112,6	100,1	92,7
EU	-0,9	-2,3	-6,8	58,8	61,8	74,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0



Tato publikace je považována za doplňkový zdroj informací našim klientům i nejširší veřejnosti. Na informace uvedené v ní nelze pohlížet tak, jako by šlo o údaje nezvratné a nezměnitelné. Publikace je založena na nejlepších informačních zdrojích dostupných v době tisku. Použité informační zdroje jsou všeobecně považované za spolehlivé, avšak Česká spořitelna, a.s. ani její pobočky či zaměstnanci neručí za správnost a úplnost informací. Autoři považují za slušnost, že při použití jakékoliv části tohoto dokumentu, bude uživatelem tento zdroj uveden.

Některé obrázky použité v této publikaci pochází z audiovizuální knihovny Evropské komise.

Vydáváno pod evidenčním číslem Ministerstva kultury ČR: MK ČR E 16338, ISSN on-line: 1801-5042, ISSN tisk: 1801-5034.

