



Měsíčník EU aktualit

číslo 93,
červen 2011

- | | |
|------------------|---|
| strana 2 | Polsko se během předsednictví zaměří na finanční rámec EU |
| strana 4 | Prognóza EK: obnova evropské ekonomiky pokračuje |
| strana 8 | Revize Schengenu bude, shodli se ministři vnitra |
| strana 13 | Hlavní téma:
Bílá kniha EU o dopravě II. |
| strana 19 | Výzva měsíce: Budování VT parků z programu Prosperita |



Česká spořitelna, a.s.
Olbrachtova 1929/62
140 00 Praha 4
tel.: +420 956 718 012
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

Petr Zahradník

+420 956 718 013, pzahradnik@csas.cz

Alena Smolíková

+420 956 718 012, asmolikova@csas.cz

EKONOMICKÉ A STRATEG. ANALÝZY

David Navrátil

hlavní ekonom České spořitelny
+420 224 995 439, dnavratil@csas.cz

KORPORÁTNÍ FINANCOVÁNÍ

Filip Husák

specialista EU Programu Business
+420 956 714 255, fhusak@csas.cz

FINANCOVÁNÍ VEŘEJNÉHO SEKTORU

Milan Kutnar

specialista EU Programu Region
+420 956 714 443, mkutnar@csas.cz

GRANTIKA ČESKÉ SPOŘITELNY

Richard Lev

ředitel odboru Projektové poradenství
+420 731 192 877, 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 a společnost Grantika ČS

 **GRANTIKA**
ČESKÉ SPOŘITELNY



Informace o evropské politice
v češtině
www.euractiv.cz

Vážený čtenáři,

je zajímavé, že Bruselské ekonomické fórum, jehož dvanácté pokračování se letos konalo v centru dění evropské integrace, nabylo na svém významu a reputaci především ve svých několika posledních pokračováních – včetně toho letošního, kdy jeho hlavním obsahovým předmětem se stalo nalézání účinných cest z ekonomické krize a korekce hospodářských politik takovým směrem, aby se ekonomické systémy v Evropě nestaly nadměrně náchylnými na možné příští krizové pokračování.

Letošní BEF bylo pravděpodobně v tomto ohledu zatím nejlepším a velmi autoritativním diskusním kolbištěm názorů jdoucích z nitra evropských institucí s myšlenkami představitelů podnikatelské sféry a zejména žádnými limity neomezenými návrhy lidí z akademického světa. Přestože právě osobnosti z businessu a univerzitní půdy mají daleko blíže k radikálnějším názorům na řešení nastalé situace než oficiální představitelé Unie, je z mého pohledu potěšitelné, že zavládla vzácná shoda na tom, že zesílená a koordinovaná hospodářská politika může napomoci ekonomickému systému v Evropě posílit a lépe čelit krizím budoucím.

Šestibodový balíček reformních opatření v oblasti hospodářské politiky, zaměřený na přísnější dodržování pravidel Paktu stability a růstu, zahrnutí sledování veřejného dluhu, zesílení a zpřísnění sankční složky při nedodržování těchto pravidel, zahrnutí dalších projevů makroekonomické nerovnováhy a nestability a nápravných opatření pro tento účel, je svědectvím toho, že život na dluh bez prokazatelné záruky toho, jak tento dluh splatím, by měl být v pojetí hospodářských politik EU minulostí. Sympatický je též důraz na posílení konkurenceschopnosti ekonomiky EU v dlouhém časovém horizontu, o čemž svědčí úzká propojenost právě zmíněných opatření s dvěma klíčovými platformami posílení konkurenceschopnosti: Strategii EU 2020 a zcela nově uzavřeným Paktem euro plus.

Jako noticku spíše z méně lichotivých rubrik sdělovacích prostředků lze uvést, že jedním z nejvíce očekávaných účastníků BEF měl být člověk, deklarující novou podobu silného partnerství mezi EU a MMF, jež se však z jistých důvodů dostavit nemohl: Dominique Strauss-Kahn.

V pasáži ke konkurenceschopnosti se však obloukem dostáváme k nám domů a k naší sílící přípravě na příští období Kohezní politiky EU po roce 2013; nyní se zdá být již nad slunce jasné, že právě rozvoj konkurenceschopnosti bude ústředním tématem intervencí v příštím období a především její potřeby formulované na úroveň jednotlivých regionů a nalezení optimálního sdílení kompetencí mezi regiony a centrem zřejmě představují klíčový moment diskusí o její podobě, na jejíž definitivní tvar si přeci jen ještě nějaký měsíc počkáme.

Z pohledu vnějších vztahů a dalšího rozšíření EU je podstatná jediná zpráva: fakt, že Ratko Mladić dlí v Scheveningenu, zásadně otevírá naděje viditelného přijetí pro Srbsko.

Petr Zahradník

Polsko představilo priority svého předsednictví, které se uskuteční v letošním druhém pololetí. Poláci se ve své funkci chtějí věnovat zejména podpoře hospodářského růstu. Státy eurozóny a MMF schválily půjčku Portugalsku ve výši 78 miliard eur. Z toho 12 miliard půjde na ozdravení tamějšího bankovního sektoru. Záchraného balíčku se účastní i Česko, které ručí za půjčku do výše 7,7 miliard korun. Špatná ekonomická situace Řecka vyvolala debatu o potřebě poskytnutí dodatečné hospodářské pomoci.

POLITIKA

Polsko se chce během svého předsednictví zaměřit na finanční rámec EU

Polsko zveřejnilo **priority svého šestiměsíčního předsednictví v Radě EU**. Štafetu převezme 1. července 2011 od Maďarska. Mezi hlavní témata předsednictví bude patřit příští víceletý rozpočet Evropské unie. Polsko chce s jeho pomocí podpořit hospodářský růst a netají se ani tím, že by z něj pro méně vyspělé členské země EU chtělo získat co nejvíce.

Zatímco v uplynulých letech Evropa soustředila svou pozornost na záchranu bankovního sektoru a řešení problémů spojených s veřejnými rozpočty, Poláci se v čele EU chtějí **věnovat především podpoře hospodářského růstu**. Připravovaný víceletý rozpočet na roky 2014–2020 považuje příští předsednická země v tomto ohledu za zcela zásadní.

„Pokud chce být Evropa konkurenceschopná v globálním měřítku, **nesmí se soustředit pouze na veřejné finance** a omezování rozpočtových deficitů. Zapotřebí jsou i další aktivity,“ píše budoucí předsednická země.

Z pohledu Polska to znamená především zachovat **vysokou míru přerozdělování směrem k méně vyspělým** členským zemím EU prostřednictvím kohezní (regionální) politiky a současně zajištění „spravedlivých“ dotací ze společné zemědělské politiky, které farmáři podle Poláků potřebují ke své „modernizaci“.

Rozpočet EU ovšem není jedinou prioritou nadcházejícího polského předsednictví. Kabinet polského premiéra Tuska počítá celkem se třemi hlavními oblastmi:

- **„Evropská integrace jako zdroj hospodářského růstu“** - do této kapitoly spadá rozpočet EU a jednotný vnitřní trh,
- **„Bezpečná Evropa“** - v této oblasti se Polsko chce soustředit na potravinovou a energetickou bezpečnost a obranu,
- **„Evropa těžící ze své otevřenosti“** - zde mezi priority patří jižní a Východní partnerství, Západní Balkán, Rusko a světová jednání o obchodu z Dauhá.

Diskuse nad příštím evropským rozpočtem bude zjevně bouřlivá. Francie, Německo a Velká Británie totiž již loni v říjnu daly najevo, že když své rozpočty musí kvůli nadměrným schodkům škrtnit většina členských zemí EU, měla by se Evropa zachovat stejně. V pragmatickém zájmu ČR, která **rovněž výrazně profituje z dotací z fondů EU**, by bylo prosazení polských priorit.

http://www.premier.gov.pl/en/press_centre/news/the_priorities_of_the_polish_p.6689/

<http://www.euractiv.cz/evropske-institute/clanek/polsko-se-chce-behem-sveho-predsednictvi-zamerit-na-rozpocet-eu-008831>

Logo polského předsednictví: inspirace v Solidaritě

Polské předsednictví, které od 1. července povede Evropskou unii, odhalilo své logo. Barevný obrázek, jenž se bude objevovat na všech oficiálních dokumentech a předmětech spojených s předsednictvím, **připomíná symboly legendárního polského protikomunistického hnutí Solidarita**.

Nové logo polského předsednictví, které oficiálně spatřilo světlo světa 10. května, je tvořeno šesti nahoru směřujícími šipkami, kdy se každá z nich pyšní jinou barvou: **červenou, oranžovou, modrou, zelenou, černou a žlutou**. První šipka, která je červená, symbolizuje samotné Polsko (svírá červenobílou vlajku).

Komu provedení loga připomíná symboly polského hnutí Solidarita, které vzniklo na začátku 80. let minulého století a postavilo se proti tehdejšímu komunistickému režimu, není daleko od pravdy.



Mikołaj Dowgiałewicz, polský ministr pro evropské záležitosti, který je za přípravu předsednictví zodpovědný, si uvědomuje, že **polské předsednictví nepřichází v lehké době**. V rozhovoru pro rozhlasovou stanici Polskie radio prohlásil, že před jeho zemí leží nelehké výzvy.

Polsko se tak bude muset například **poprat s problematikou unijní imigrační politiky** a dá se rovněž očekávat, že během doby, kdy povede Unii, budou vrcholit debaty o změnách ve fungování pravidel schengenského bezhraničního prostoru. K těm daly impuls Francie s Itálií poté, co se ukázalo, že Řím nezvládá masový příchod uprchlíků ze severní Afriky a posílá je dál do Evropy (viz níže v kapitole Justice a záležitosti vnitra).

Ministr Dowgiałewicz se ale nechal slyšet, že nepředpokládá, že by se podařilo celou záležitost vyřešit v nějaké dohledné době. On sám se řadí spíše k politikům, kteří se netají obavami, že větší revize schengenské dohody by mohla představovat **začátek konce myšlenky volného pohybu v Evropě**.

<http://prezydencjaue.gov.pl/en/what-is-the-presidency/419-the-logo-of-the-polish-presidency-unveiled>

<http://www.euractiv.cz/evropske-institute/clanek/logo-polskeho-predsednictvi-inspirace-v-solidarite-008754>

EKONOMIKA A EURO

Eurozóna schválila pomoc pro Portugalsko

V souladu s očekáváním ministři financí eurozóny **jednomyslně odsouhlasili půjčku pro zadlužené Portugalsko**. Její hodnota činí 52 miliard eur. Velkou neznámou byla do minulého týdne pozice Finska, ale poté, co v pátek tamní parlament záchraný plán podpořil, nestojí již uvolnění pomoci nic v cestě.

Portugalsko požádalo EU a MMF o pomoc poté, co se vládě Josého Sócratese nepodařilo prosadit balíček úsporných opatření a v březnu rezignovala. **Lisabon má získat půjčky v celkovém objemu 78 miliard eur** a Evropská unie se na nich bude rovnoměrně podílet prostřednictvím tzv. záchranného fondu eurozóny (EFSF) a Evropského mechanismu finanční stability (EFSM) celkem 52 miliardami eur. Zbývajících 26 miliard dodá Mezinárodní měnový fond. V rámci mechanismu EFSM se Češi se zaručí za půjčky ve výši 7,7 miliard korun.

Půjčky země použije k financování svých dluhů. Až 12 miliard eur má podle informací agentury Reuters **jít na rekapitalizaci portugalských bank**. Od bank dohoda navíc požaduje postupné zvyšování kapitálové přiměřenosti. Podíly v bankách, které by toho nebyly schopné, má dočasně převzít stát.

Podmínky, za kterých Portugalsko pomoc získá, jsou mírnější, než jaké si dříve vyjednalo Řecko a Irsko. Opatření, která mu nyní ordinuje EU a MMF, **jsou kombinací úspor** – má dojít ke zmrazení platů ve veřejném sektoru, mají být zdaněny sociální dávky a důchody a snížit se má podpora v nezaměstnanosti – a **reformních opatření**.

Konkrétně se očekávají reformy na trhu práce a portugalské politické strany uvažují o snížení odvodů na sociální pojištění zaměstnanců. Zatím ale není jasné, čím by výpadky příjmů státního rozpočtu, které s takovým krokem souvisejí, nahradily. Portugalsko má také prodat některé podíly ve státem vlastněných podnicích. V této souvislosti se mluví především o aerolinkách TAP nebo energetických a vysílacích společnostech. Celkem by měl privatizací stát získat 5,3 miliardy eur.

Navýšení Záchranného fondu eurozóny EFSF

Dobrou zprávou pro problémové členské země EU je dohoda šesti zemí eurozóny s nejvyšším ratingem, že zvýší garance v záchranném fondu (EFSF). Ten by tak mohl zemím eurozóny, které se ocitly v problémech, půjčit až 440 miliard eur namísto současných 250 miliard.

Ke zvýšení garancí se zavázaly Německo, Francie, Rakousko, Lucembursko, Finsko a Nizozemsko. Německo nese největší zátěž ze všech členských států, když do EFSF přispěje celkem 210 miliardami eur.

Státy eurozóny vytvořily záchranný fond již loni v květnu během řecké dluhové krize. Již tehdy slíbily, že poskytnou 440 miliard eur, ale 190 miliard eur z této částky musel fond použít jako záruky kvůli zisku nejvyššího možného ratingu AAA, reálně tak mohl poskytnout pouze úvěry v hodnotě 250 miliard eur. Od založení fondu ovšem eurozóna musela zachraňovat ještě Portugalsko a Irsko, dostupné finanční prostředky se tak začaly povážlivě tenčit.

Podle agentury Reuters rozhodnutí o zvýšení garancí v záchranném fondu nepadne na aktuálním jednání ministrů financí, ale bude součástí širší dohody o Evropském stabilizačním mechanismu (ESM), který má v roce 2013 současný EFSF nahradit.

http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ecofin/122011.pdf

<http://www.euractiv.cz/ekonomika-a-euro/clanek/eurozona-ma-dnes-schvalit-pomoc-pro-portugalsko-008765>

Připravuje se druhý záchranný balíček pro Řecko?

Horší než předpokládaný vývoj veřejných financí v Řecku vyvolal v posledních dvou měsících **spekulace o potřebě dalšího záchranného balíčku pro balkánskou zemi**.

Zdroje z EU uvedly, že by **nový záchranný balíček v celkovém objemu 65 miliard eur** měl obsahovat směs zajištěných půjček ze strany EU a MMF a dalších reformních kroků ze strany řecké vlády. Na průběh privatizací, k nimž se Athény v minulosti zavázaly, ale prozatím je nebyly schopné zrealizovat, by měla dohlížet EU.

„Vyžadovalo by to zajištění proti novým půjčkám a technickou pomoc ze strany EU, tj. **zapojení EU do procesu privatizace**,” uvedl pod podmínkou anonymity nejmenovaný unijní představitel.

Proti uvolňování nových půjček se ze zemí eurozóny **stavi především Finsko, Nizozemsko a Německo**. To prý svým požadavkem na zapojení soukromých investorů do záchrany Atén dohodu dlouho blokovalo, ale už od něj ustoupilo.

Mezinárodní měnový fond dal před několika týdny najevo nespokojenost s tím, jak Řecko plní program reforem, kterým **MMF a Evropská unie vloni v květnu podmínily uvolnění půjčky v celkovém objemu 110 miliard eur**. MMF prohlásil, že pokud jej Řecko nepřesvědčí o tom, že je schopné pokrýt své závazky i v příštích 12 měsících, neuvolní mu koncem června další 12miliardovou splátku, kterou země nutně potřebuje. Zablokovanou situaci se však podařilo vyřešit koncem května, když řecká opozice vyjádřila souhlas s dalšími úsporami výměnou za snížení DPH ze současných 23 % na 20 %.

Situace okolo řeckého dluhu je čím dál více zamotanější. Stále více představitelů EU (např. předseda euroskupiny Jean-Claude Juncker, který prosazuje myšlenku prodloužení splatnosti řeckých dluhopisů – tzv. reprofilaci dluhu) zmiňují jako vhodnou formu řešení „řecké krize“ nějakou **podobu restrukturalizace dluhové zátěže země**. Proti tomu se však silně staví ECB, která patrně patří mezi největší držitele řeckých bondů. Domníváme se, že Řecko nakonec svůj dluh nějakou formou bude restrukturalizovat a úplně bychom ani nevylučovali odchod Řecka z eurozóny.

Druhým balíčkem pro Řecko se budou ministři financí eurozóny zabývat na jednání, které proběhne 20. června 2011 v Lucemburku.

<http://www.euractiv.cz/ekonomika-a-euro/clanek/eu-pripravuje-druhy-zachranny-balicek-pro-recko-008825>

Hospodářská prognóza Evropské komise načrtla obrázek pozvolného odrážení se ode dna evropské ekonomiky. V obou sledovaných letech 2011 a 2012 vykáže HDP v EU růst o necelá dvě procenta. Evropská komise navrhla plán na zavedení celoevropských standardů pro poskytování služeb na vnitřním trhu EU. Experti na jadernou bezpečnost se s evropskou exekutivou dohodli na pravidlech konání zátěžových testů všech 143 jaderných elektráren, které se nachází na území EU.

Prognóza EK: obnova evropského hospodářství pokračuje

Evropská komise ve své pravidelné pololetní prognóze navzdory zhoršujícím se fiskálním problémům periferních zemí **mírně zvýšila vyhlídky ekonomické výkonnosti Unie**.

Její ekonomika se postupně zotavuje a **v letošním roce poroste HDP podle předpokladů přibližně o 1,8 %** a v roce 2012 pak dále nepatrně zrychlí. Tato předpověď je podpořena lepšími vyhlídkami světového hospodářství a celkovou pozitivní náladou v podnikatelské sféře.

Avšak stoupající ceny surovin způsobují **rychlejší růst inflace**. Očekává se, že celková průměrná inflace letos dosáhne téměř 3 % v EU a v roce 2012 by pak měla poklesnout na 2 %.

Podmínky na pracovním trhu by se v období, na které se vztahuje prognóza, měly postupně zlepšovat. **Nezaměstnanost by měla do roku 2012 poklesnout o 0,5 %** mírně nad hladinu 9 %. Probíhá konsolidace veřejných financí, přičemž schodek veřejných rozpočtů by měl do roku 2012 poklesnout na přibližně 3,8 % HDP z nynějších 4,7 %.

Rizikem pro nenaplnění prognózy jsou **politické změny na Středním východě a v severní Africe**, hospodářské dopady zemětřesení a tsunami v Japonsku a případná eskalace problémů Řecka či dalších zranitelných států.

Ze souhrnných údajů nejsou vidět rozdíly v očekávaném vývoji v jednotlivých členských státech. Některé země, obzvláště Německo, ale i menší na vývoz zaměřené ekonomiky, opět zaznamenají slušný hospodářský vzestup, zatímco jiné, **zejména některé okrajové země, zůstanou pozadu**.

Česká republika patří mezi první skupinu států, když z loňské hodnoty 2,3 % **růst HDP vyšplhá až na 2,9 %** v roce 2012. Vzestup ekonomiky srazí míru nezaměstnanosti na předpokládaných 6,4 % v cílovém roce prognózy. Inflace by neměla být vážným problémem, čeká se její vzestup do intervalu mezi 2 a 3 %.

Nejméně lichotivých výsledků dosáhneme dle Bruselu v tempu **snížení schodku veřejných financí**, který bude pomalejší než v celé EU (málo ambiciózních -4,1 % v roce 2012).

Podzimní ekonomická prognóza Evropské komise pro EU a ČR

v %	2010		2011		2012	
	EU	ČR	EU	ČR	EU	ČR
HDP	1,8	2,3	1,8	2,0	1,9	2,9
Nezaměstnanost	9,6	7,3	9,5	6,8	9,1	6,4
Inflace (HICP)	2,1	1,2	3,0	2,3	2,0	2,5
Deficit veř. rozp. *)	-6,4	-4,7	-4,7	-4,4	-3,8	-4,1
Veřejný dluh *)	80,2	38,5	82,3	41,3	83,3	42,9

Zdroj: Evropská komise, *) k HDP

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/565>

ZAHRANIČNÍ OBCHOD

Ukrajina a Rusko stojí o celní unii s EU

Ruští a ukrajinští představitelé v rámci diskuse na bruselském podnikatelském summitu (European Business Summit) uvedli, že v příštích patnácti až dvaceti letech by jejich vztahy s EU **mohly mít podobu celní unie či jiné formy společného hospodářského prostoru**.

Oleg Fomičev, náměstek ruského ministra pro hospodářský rozvoj, řekl, že Moskva hodnoty EU sdílí a s **prohlubováním vzájemných vztahů nemá žádný problém**, a to ani na politické úrovni.

Ale vzhledem k tomu, že Rusko je rozlohou třikrát větší než EU, Moskva **nemůže být v žádném případě považována za možného budoucího člena EU**.

Fomičev vidí ve vývoji vztahů mezi EU a Ruskem tři stádia. V krátkodobém horizontu by podle něj mělo **dojít k zavedení bezvízového režimu**. Ve středně dlouhém období by mohlo přijít uzavření dohody o volném obchodu a v dlouhém období, „možná za dvacet let“, by mohla přijít na řadu i celní unie.

Podle ukrajinského náměstka ministra pro hospodářský rozvoj Valerije Piatnitského patří vztahy s EU **mezi „klíčové priority“ ukrajinské vlády**. Náměstek připustil, že by ke zřízení celní unie mohlo dojít za patnáct let. Naznačil také, že v dlouhodobém horizontu by se teoreticky vztahy mezi EU a Ukrajinou mohly prohloubit ještě více.

Piatnitskij dále řekl, že **Ukrajina by ještě letos ráda uzavřela asociční dohodu s EU**, která by pokrývala široké spektrum: politickou dimenzi, spravedlnost a vnitra, meziodvětvovou spolupráci, vytvoření komplexní zóny volného obchodu, vízovou dohodu, sblížení legislativy, zvyšování kapacity ukrajinských institucí a schopnosti tamějších podnikatelů obstát na jednotném trhu EU.

Přestože věříme budoucímu zintenzivnění spolupráce mezi EU a Ukrajinou s Ruskem, domníváme se, že Ukrajina se **minimálně v následujících 15-20 letech nestane další členskou zemí**. Rusko pravděpodobně nikdy.

<http://www.ebsummit.eu/programme/details/50/session-6-eu-ru-sia-ukraine-towards-a-pan-european-market/>

<http://www.euractiv.cz/obchod-a-export/clanek/ukrajina-a-rusko-stoji-o-celni-unii-s-eu-008784>

JEDNOTNÝ VNITŘNÍ TRH

Evropská komise se pustí do standardizace služeb

Brusel na přelomu května a června zveřejnil plán **zavedení celoevropských standardů pro poskytování služeb** na jednotném vnitřním trhu EU.

Nové nařízení, které představil komisař pro průmysl Antonio Tajani, má Komisi dát právo „**udělovat mandáty k vypracování evropských standardů v oblasti služeb**“. Pravomoci Komise v oblasti standardizace se totiž dnes vztahují pouze na zboží určené k prodeji na jednotném vnitřním trhu. Nyní by se měly rozšířit i do oblasti poskytování služeb.

„Nařízení Komise umožní zasahovat do vytváření standardů **od cestovního ruchu až po služby v oblasti zelené ekonomiky**“, vysvětlil EurActivu zástupce Evropské komise.

Podle zástupce Komise mají do působnosti nařízení spadat i svobodná povolání, jako jsou například **právní služby nebo technické poradenství**, což „může vést dokonce až ke standardizaci sazeb“.

Standardizací služeb by pravděpodobně byly pověřeny stejné orgány, které mají dnes na starosti normalizaci materiálů a výrobků. Konkrétně se jedná o **Evropský výbor pro normalizaci (CEN) a specializované orgány**, které jsou zodpovědné za vytváření standardů v oblasti elektroniky (výbor CENELEC) a telekomunikací (institút ETSI).

Brusel je přesvědčen o tom, že společné **standards tvoří klíčovou podmínku hospodářského rozvoje**, neboť produkty, s nimiž pak firmy přicházejí na trh, jsou vzájemně kompatibilní a u investičního rozhodování snižují nejistotu.

Standardizace je dvojsečná zbraň s potenciálními velkými benefity, ale i negativy. Pozitivním učebnicovým příkladem je například **zavedení společného evropského standardu GSM pro mobilní telefony**, který pomohl nastartovat trh celosvětově. Nicméně tužší forma standardizace, která by vedla až ke standardizaci sazeb a cen, může být výraznou překážkou konkurence a svobodné tržní ekonomiky. O podobě nabízených služeb má rozhodovat zejména spotřebitel. Pokud se návrh setká s podporou, měl by začít platit od 1. ledna 2013.

http://ec.europa.eu/enterprise/policies/european-standards/standardisation-policy/index_en.htm

<http://www.euractiv.cz/podnikani-a-zamestnanost/clanek/brusel-se-pusti-do-standardizace-sluzeb-008828>

ENERGETIKA A DOPRAVA

Jaderné testy s útoky teroristů nepočítají

Evropští experti na jadernou bezpečnost se s Evropskou komisí dohodli na **parametrech zátěžových testů jaderných elektráren**, kterými by mělo projít všech 143 jaderných elektráren nacházejících se na území Evropské unie. S testy by 14 členských států, na jejichž území se jaderné elektrárny nacházejí, mělo začít v červnu. Jejich výsledky by měla mít Evropská rada k dispozici na konci roku.

Zátěžové testy nakonec nebudou obsahovat odolnost elektráren vůči útokům teroristů, ale **pouze vůči nepředvídatelným přírodním katastrofám**. Podle komisaře by se elektrárny měly testovat například na povodně, vlny tsunami, zemětřesení,

extrémní horka a extrémní zimy, ale také na jejich kombinaci. Součástí testů mají být nakonec i chyby zaviněné lidským faktorem včetně pádů letadel, ale ne útoky teroristů. Uvedl to evropský komisař Günther Oettinger.

Přísnější testy požadovalo hlavně tradičně protijaderné Rakousko, ale také Oettingerovo rodné Německo, kde se odpor proti jaderné technologii začal stupňovat ještě před událostmi v Japonsku. Proti byly však další členské země v čele s Francií, Velkou Británií a Českou republikou, jejichž vlády s rozvojem jaderné energetiky počítají i do budoucna.

Přestože odolnost elektráren proti teroristickým útokům součástí zátěžových testů nebude, podle komisaře má v nejbližší době na evropské úrovni vzniknout **zvláštní pracovní skupina, která se hrozbou terorismu bude zabývat**. Vedle expertů na jadernou bezpečnost do ní mají být přizváni zástupci dalších národních agentur, jejichž hlas by mohl být relevantní.

Souhlasíme s principem provádění celoevropských zátěžových testů spolehlivosti jaderných elektráren. Nicméně otázka volby nejhodnějšího energetického mixu, včetně rozhodnutí o (ne)využívání jaderné energetiky, by měla **nadále zůstat v kompetenci národních států**.

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/640>

<http://www.euractiv.cz/energetika/clanek/stress-testy-jadernych-elektren-s-utoky-teroristu-pocitat-nebudou-008805>

Distribuční společnosti budou mít na starost úspory energií

Distribuční společnosti a obchodníci s energiemi mají u svých koncových zákazníků **ušetřit energii odpovídající 1,5 % jejich podílu na trhu**. Vyplývá to z návrhu směrnice upravující energetické audity, registry s údaji o účinnosti všech provozů na výrobu elektřiny a tepla a závazky v oblasti energetické účinnosti.





Události

Evropská komise zveřejnila návrh nařízení, které by usnadnilo systém rezervací mezinárodních jízdének na vlakové spoje v celé Evropské unii. Zatčením bývalého velitele bosenskosrbské armády Ratka Mladiče a jeho vydáním před Mezinárodní soudní tribunál v Haagu učinilo Srbsko významný krok na své cestě do Evropské unie. Naopak šance na vstup do Unie již od příštího roku se rozplývá Chorvatsku. Nejpravděpodobnějším okamžikem vstupu je tak začátek roku 2013, případně průběh roku 2014.

Pokud návrh nových pravidel, který v těchto dnech připravuje Evropská komise, bude členskými státy a Evropským parlamentem schválen, **velké podniky budou muset jednou za tři roky projít energetickým auditem**. Zajišťovat je budou nezávislí akreditovaní experti. První audity by měly být podle návrhu hotové do konce června 2014.

U malých podniků a domácností nemají být audity povinné, ale každý členský stát EU bude mít povinnost vytvořit takové podmínky, které budou malé odběratele k jejich provedení motivovat.

Každý členský stát by měl podle návrhu dále zajistit, aby **u koncových odběratelů elektřiny, plynu, dálkového vytápění a dodávek teplé vody byly instalovány měřicí přístroje**, z nichž je možné odečíst aktuální spotřebu energie a dobu trvání odběru. V bytových domech a budovách s více odběrateli dálkového tepla má být měřicí zařízení umístěno u vstupu do budovy a ideálně i u každého jednotlivého odběratele.

Cílem návrhu směrnice je **příspěk k plnění unijního cíle, který počítá se zvýšením energetické účinnosti do roku 2020 o 20 %**.

Členské státy mají podle návrhu Evropskou komisi **informovat každý rok o pokroku** při plnění národních plánů energetické účinnosti a od roku 2014 mají tyto zprávy jednou za tři roky doplnit informacemi o politikách na podporu energetické účinnosti a opatřeních, která se za tímto účelem provádějí na národní, regionální a místní úrovni.

http://ec.europa.eu/energy/efficiency/action_plan/action_plan_en.htm

<http://www.euractiv.cz/zivotni-prostredi/clanek/distribucni-spolecnosti-ceka-novy-rezim-energeticke-ucinnosti-008753>

EU chce standardizovat systém rezervací vlakových jízdének

Lidé, kteří po Evropě chtějí cestovat vlakem, by měli **mít možnost rezervovat si mezinárodní jízdenku stejně snadno**, jako je to u vnitrostátních spojů nebo v případě letenek. Návrh příslušného celoevropského nařízení zveřejnila Evropská komise.

Každá ze 27 členských zemí Evropské unie má dnes svůj vlastní rezervační systém pro cestování na železnici a informace o spojích do vzdálenějších míst nebývají snadno dostupné. **Nové nařízení má ale rezervaci a nákup vlakových jízdének zjednodušit**. Údaje o rezervacích a jízdenkách by se podle něj měly v Evropě standardizovat, čímž by se zjednodušila výměna informací mezi národními dopravci a prodejci jízdének.

„Pokud to myslíme vážně a chceme lidi na železnici dostat a chceme, aby si železnice s leteckou dopravou na středně dlouhé vzdálenosti konkurovala, musíme cestujícím nabídnout

stejně bezproblémové plánování a **nabídku jízdének srovnatelnou s leteckou přepravou**,” uvedl komisař pro dopravu Siim Kallas.

Podle komisaře by měla být rezervace jízdenky mezi Barcelonou a Bruselům nebo mezi Berlínem a Bratislavou **stejně snadná, jako rezervace odpovídající letenky**.

Unijní nařízení dopravcům ukládá informace o jízdních řádech zveřejnit a vyžaduje, aby je společně sdílely. Podle Komise tak vzniknou kompatibilní systémy rezervací a prodeje jízdének a železniční společnosti a prodejci budou mít možnost si příslušné informace vyměňovat.



Příští rok Komise hodlá předložit druhé nařízení, které od dopravců bude vyžadovat přechod na standardizované počítačové systémy a postupy, které umožní vzájemnou výměnu dat. Na základě těchto opatření by v budoucnu mělo být možné rezervovat si (a zakoupit) jízdenku kamkoliv po Evropě.

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/534>

<http://www.euractiv.cz/ekonomika-a-euro/clanek/eu-chce-standardizovat-system-rezervaci-vlakovych-jizdenek-008742>

ROZŠÍŘENÍ

Šance Srbska na vstup do EU se po zatčení Mladiče zvýšily

Zatčení bývalého vrchního velitele bosenskosrbské armády Ratka Mladiče, kterého mezinárodní soudní tribunál viní ze spáchání nejvážnějších zločinů proti lidskosti, posunulo Srbsko **zase o krok blíž k branám EU**. Shodují se na tom vysokí představitelé Evropské unie, včetně českého zástupce v Komisi – eurokomisaře pro rozšíření Štefana Füleho.

Zatčení hledaného válečného zločince Ratka Mladiče srbskou policií oznámil 27. května prezident země Boris Tadić na rychle svolané tiskové konferenci v Bělehradu, kterou v přímém přenosu přenášela srbská televize. „**Mladić byl zadržen na srbském území dnes časně ráno,**“ oznámil prezident a bez dalších podrobností jen dodal: „Proces jeho vydání tím začal.“

V reakci na tuto převratnou událost svolal mimořádnou tiskovou konferenci i eurokomisař pro rozšíření Štefan Füle, který srbské úřady a bezpečnostní složky za dopadení hledaného zločince pochválil. Ocenil pak zejména prezidenta Tadiće, a to nejen za to, že pomohl k vydání Mladiče před haagský tribunál, ale i za to, že **tím přispěl ke smíření a stabilitě regionu.**

Jelikož byla obvinění proti Mladićovi vznesena již v roce 1995, a od té doby se jej nepodařilo vypátrat (poslední stopa vystydla v roce 2002), někteří představitelé Západu se domnívali, že **Srbsko není příliš ochotno bývalého vrchního velitele armády vydat.**

„Je dnes Srbsko blíže Evropské unii, než bylo včera? **Ano! Odpověď zní, že rozhodně ano,**“ neskryval optimismus komisař Füle. „Maže se tím seznam reforem, seznam kritérií, která musí být stále splněna před tím, než Komise učiní jakákoliv rozhodnutí? Ne. Seznam je pouze kratší o jediný bod,“ dodal.

Vydáním válečného zločince generála Mladiće haagskému tribunálu **odpadla nejvýznamnější překážka na cestě Srbska do Evropské unie.** Nicméně balkánská země dosud nemá ani oficiální statut kandidáta na vstup do EU, proto se podle našeho názoru Srbové občany EU do roku 2020 nestanou.

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/350>

<http://www.euractiv.cz/rozsirovani-eu/clanek/sance-srbska-na-vstup-do-eu-se-po-zatceni-mladice-zvysily-008811>

Nad brzkým vstupem Chorvatska do EU se možná stahují mraky

Ani po květnovém setkání ministrů zahraničí evropské sedmadvacítky není jasné, kdy se Chorvatsko, nejvýznamnější kandidát na vstup do Evropské unie, **jejím členem skutečně stane.**

Tisková konference po skončení ministerského jednání nevyzněla pro Chorvatsko, kandidátskou zemi na vstup do EU, příliš povzbudivě. Ze schůzky totiž ani **nevzešel žádný závěrečný dokument,** který by obsahoval společné stanovisko ministrů.

Jedním z účastníků setkání s novináři byl i šéf slovenské diplomacie, Mikuláš Dzurinda, který nedokázal odpovědět na otázku, **jak velké jsou šance Záhřebu na úspěšné uzavření**

přístupových jednání do konce maďarského předsednictví (30. června).

Jemu samotnému by „se to líbilo“, ale eurokomisař pro rozšíření Štefan Füle prý **obdržel od chorvatské vlády spoustu nových informací,** které si vyžádají hloubkovou analýzu, informoval tisk Dzurinda.

Celý proces přistupování Chorvatska do Evropské unie by mohlo výrazně protáhnout případné zavedení monitorovacího mechanismu, který v případě Chorvatska požadují některé členské země Evropské unie, **mezi nimi například Nizozemsko.**

Monitorovací mechanismus (**Mechanismus pro spolupráci a ověřování pokroku; CVM**) byl zaveden i v případě rozšíření Unie o Rumunsko a Bulharsko. Komise jeho prostřednictvím sleduje, jak si obě země vedou při provádění nezbytných reforem (např. v oblasti soudnictví), a pomáhá jim odstraňovat nedostatky.



Komisař Füle se ale v minulosti proti zavedení takového opatření i v případě Chorvatska bránil. Nyní se zdá, že bude muset přesvědčit i takové země jako je **Francie nebo Velká Británie, které mechanismus naopak podporují.**

Chorvatsko zahájilo přístupové rozhovory v roce 2006. Zatím se mu podařilo prozatímně uzavřít 30 kapitol z celkových 35. Přístupová smlouva, kterou budou muset ratifikovat všechny členské státy EU, by tak mohla být podepsána už letos na podzim. **Vlastní vstup Chorvatska do Unie se dá očekávat od začátku roku 2013 či poloviny 2014.**

http://ec.europa.eu/enlargement/candidate-countries/croatia/index_en.htm

<http://www.euractiv.cz/rozsirovani-eu/clanek/nad-brzkym-vstupem-chorvatska-do-eu-se-mozna-stahuji-mraky-008803>

Evropští poslanci kritizovali dosavadní pasivitu společné zahraniční a bezpečnostní politiky Evropské unie, kterou vede vysoká představitelka EU Catherine Ashton. Migrační vlna ze severní Afriky vyvolala hlasy po úpravě mechanismu fungování schengenského bezhraničního prostoru. Ministerstvo pro místní rozvoj ve vládě prosadilo realokaci prostředků z OP Technická pomoc a OP Vzdělávání pro konkurenceschopnost ve prospěch ROPů. Konečné stanovisko však bude mít Evropská komise.

VNĚJŠÍ VZTAHY

Poslanci požadují silnější roli EU na mezinárodním poli

Šest měsíců poté, co začala působit Evropská služba pro vnější činnost (EEAS), poslanci v diskusi s vysokou představitelkou Catherine Ashton **požadují silnější a lépe koordinovanou roli EU v mezinárodních konfliktech**, jakými jsou současné nepokoje v arabském světě.

V přijatých usneseních řekl Parlament vysoké představitelce pro zahraniční politiku EU Catherine Ashton, že je potřeba **vynaložit větší diplomatické úsilí k včasnému ukončení konfliktu v Libyi**. Poslanci také vyzývají EU k tvrdšímu postoji vůči Sýrii, Bahrajnu a Jemenu a požadují, aby místní činitelé byli předáni spravedlnosti.

Ve třech nelegislativních usneseních Parlament řekl, že **zahraniční, bezpečnostní a obranná politika EU potřebuje novou „roadmap“**.

Ministr zahraničí kritizuje vysokou představitelku pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku Catherine Ashton

Nedostatečnou aktivitu evropské zahraniční politiky, kterou prý doprovází ticho, kritizoval i belgický ministr zahraničí Steven Vanackere. Ten se veřejně obul do vysoké představitelky EU pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku Catherine Ashton. Prý nemá v zahraniční politice dlouhodobou strategii a nezvládá organizaci své agendy.

Podle ministra Vanackereho „evropská ministryně zahraničí“ selhala v tom, že se jí **nepodařilo zajistit, aby sedmadvacetičlenná Evropská unie hovořila na globální scéně jednotnou řečí**.

„V nepřítomnosti ústředního hráče, který reaguje na dění, rychle analyzuje situaci a vyvozuje závěry, to jsou dnes Němci a zítra Francouzi nebo Britové, kdo částečně přebírají tuto roli...“ postěžoval si Vanackere.

Jedním z klíčových požadavků prvních dvou usnesení Evropského parlamentu je požadavek na uvalení embarga na **vývoz zbraní z členských států EU do Sýrie, Jemenu a Bahrajnu**. Poslanci též vyzvali EU, aby zastavila probíhající jednání o dohodě se Sýrií a podpořila sankce proti syrskému režimu. Rada v pátek 6. května schválila zákaz vstupu třinácti vysokým syrským představitelům, sankce se však netýkají prezidenta Bašára Al-Assada.

Mandát udělený OSN na ochranu občanů Libye by neměl být překročen nepřiměřeným užitím síly, varovali europoslanci a **vyzvali vysokou představitelku Catherine Ashton k úzké spolupráci s libyjskou opozicí** – Dočasnou přechodnou národní radou – a k tomu, aby „hrála výraznou roli při prosazování politických iniciativ“ ve snaze dosáhnout ukončení konfliktu a krveprolití v zemi.

Mezi další požadavky poslanců **patří nátlak na Bělorusko, aby propustilo politické vězně** a vyšetřování obvinění z obchodování s orgány v Kosovu.

<http://www.europarl.europa.eu/cs/pressroom/content/20110510IPR19132/html/EEAS-pod-drobnohledem-poslanci-po%C5%BEadu%C3%AD-siln%C4%9Bj%C5%A1%C3%AD-rol-i-EU-na-mezin%C3%A1rodn%C3%ADm-poli>

JUSTICE A ZÁLEŽITOSTI VNITRA

Revize Schengenu bude, shodli se ministři vnitra

Ministři vnitra evropské sedmadvacítky se shodli na tom, že je nutné **upravit mechanismus fungování schengenského bezhraničního prostoru**. Právě možné změny v schengenské dohodě, která dala vznik volnému cestování po Evropě, byly hlavním tématem ministerského zasedání v Bruselu.

Za celou diskusí o revizi Schengenu, která trvá již několik týdnů, je třeba hledat **masový příchod imigrantů ze severní Afriky**, kteří od začátku roku připlouvají k břehům Itálie a Maltý. Berlusconiho vláda, která jejich nápor nezvládla, jim začala rozdávat dočasná víza a přistěhovalci se rozjeli především do Francie. Obě země, které se kvůli imigrantské otázce dostaly do sporu, se nakonec společně obrátily na Evropskou komisi a vyzvaly ostatní členské státy k úpravě schengenských pravidel.

Navíc před několika dny Dánsko oznámilo, že kvůli obavám z přistěhovalecké vlny a nárůstu přeshraniční kriminality **obnoví stálé kontroly (nikoliv však pasové) na jeho hranicích s Německem a Švédskem**.

Ministři se shodli na tom, že opětovné zavedení hraničních kontrol (i pasových) členskými zeměmi Schengenu **bude možné, ale pouze ve výjimečných případech a za přísných podmínek**. O jaké podmínky se bude jednat a jaké kompetence si v této otázce mezi sebe rozdělí členské státy a evropské instituce, rozhodne až bruselský summit, který je naplánován na 24. června.

S návrhem řešení přišla i Česká republika: v případě, že některý ze signatářů schengenské dohody nezvládne dostatečně zajistit bezpečnost vnějších hranic Evropské unie, **měl by být z celého schengenského mechanismu vyloučen**, byť třeba jen dočasně.

Jednání budou ale v každém případě náročná, a to zejména proto, že v případě vyloučení některé země by se **břemeno ochrany vnějších hranic Schengenu přeneslo na jeho sousedy**.

Schengenský bezhraniční prostor je jedním z nejviditelnějších symbolů evropské integrace. Jeho jakékoliv **omezení by bylo krokem zpět do minulosti**.



Události

<http://www.eu2011.hu/news/extraordinary-home-affairs-council-preserving-schengen>

<http://www.euractiv.cz/bezpecnost-a-spravedlnost0/clanek/revize-schengenu-bude-cr-chce-docasne-vylucovat-hrisniky-008761>

REGIONÁLNÍ POLITIKA

MMR navrhuje přesun prostředků mezi operačními programy

Rezort ministra pro místní rozvoj Kamila Jankovského navrhl **přesun 3,6 miliard korun mezi konkrétními operačními programy**, aby nedošlo k tomu, že je Česká republika nestihne vyčerpat do konce programovacího období. Nečasova vláda návrh následně na zasedání konaném dne 18. května schválila.

Přesunutí se týká tzv. rizikových operačních programů, u nichž hrozí, že prostředky, které jsou určeny na plnění jejich cílů, **nebudou včas vyčerpány**.

Přesun prostředků se tak bude týkat dvou operačních programů:

1. **OP Technická pomoc**, který pomáhá úředníkům k financování nástrojů podporujících čerpání evropských dotací a na něž bylo ve stávajícím programovacím období vyčleněno 290 milionů eur, a
2. **OP Vzdělávání pro konkurenceschopnost**, který se zaměřuje na zkvalitnění a modernizaci systémů vzdělávání. V programovacím období 2007-2013 má k dispozici 1,83 miliardy eur.

U prvního zmíněného ministerstvo navrhuje, aby byly tyto volné prostředky z velké části (800 milionů korun) **přesunuty do jednotlivých regionálních operačních programů** na financování technického vybavení škol a jejich modernizaci.

Dalších 600 milionů korun chce MMR přemístit do Integrovaného operačního programu, který se soustředí na řešení společných regionálních problémů v oblastech infrastruktury pro veřejnou správu, veřejné služby a územní rozvoj. Peníze tak putují například na rozvoj informačních technologií ve veřejné správě, na podporu cestovního ruchu, kulturního dědictví či zlepšování prostředí na sídlištích.

„Volné prostředky chceme využít pro ověřování nástroje finančního inženýrství JESSICA, který pro podporu zlepšení prostředí měst používá revolvingové nástroje,“ říká ministr Jankovský.

O konečné podobě tzv. realokací prostředků rozhodne Evropská komise, jejíž rozhodnutí se dá očekávat zhruba za rok.

<http://www.mmr.cz/Pro-media/Materialy-pro-vladu/Vlada-projed-na-presuny-mez-operacnimi-programy>

<http://www.euractiv.cz/regionalni-rozvoj/clanek/mmr-navrhuje-p-resun-prostredku-mez-operacnimi-programy-008775>

Zřízení nové kategorie regionů se europoslancům zamlouvá

Evropskému parlamentu se líbí myšlenka rozdělení evropských regionů na tři kategorie v závislosti na jejich HDP na hlavu. Koncem května to **schválil europoslanecký výbor pro regionální rozvoj**.

V současném programovacím období (2007-2013) se regiony, kterých je v EU celkem 271, dělí na kategorie dvě. Do první se řadí tzv. konvergenční regiony, jejichž HDP na hlavu nepřevyšuje 75 % průměru EU, a do druhé kategorie spadají všechny ostatní regiony. Členové europoslaneckého výboru pro regionální rozvoj (REGI) nyní vyzvali Komisi k navržení třetí, přechodné kategorie regionů. **Do ní by spadaly evropské regiony, jejichž HDP na hlavu tvoří 75-90 % unijního průměru.**

Podle oficiálních statistik Eurostatu zhruba 50 regionů, v nichž žije celkem 72 milionů obyvatel (14 % z celkové evropské populace), **by mohly splňovat kritéria zamýšlené třetí kategorie**.

Důvodem zavedení třetí kategorie je podle předsedkyně výboru REGI Danuty Hübnerové skutečnost, že **současné nastavení celého systému není férové** – často se stává, že stejně bohaté regiony (měřeno dle HDP na hlavu) dostávají z evropských fondů rozdílnou podporu.

Například regiony, které byly dříve považovány za chudé (konvergenční), a nyní jsou na tom o poznání lépe, **čerpají prostředky ještě několik let** poté, co se jejich ekonomická situace zlepšila (tzv. phasing-in regiony).

Návrh europoslanců z výboru REGI je **dalším příspěvkem do diskuse o podobě kohezní politiky v budoucím programovacím období 2014-2020**. Její konečný vzhled bude bezesporu kompromisem, stejně jako celý finanční rámec EU na tyto roky.

Češi proti přechodné kategorii regionů

Česká republika zřejmě nebude patřit ke státům, které zvednou ruku pro novou přechodnou kategorii regionů. Prostředky z evropských fondů by totiž měly i v dalším programovém období proudit hlavně na podporu nejzaostalejších regionů a členských států.

Kdyby Komise navrhla přechodný režim pro všechny regiony v rozmezí 75-90 % průměrného HDP na obyvatele EU, znamenalo by to sice podporu pro větší počet regionů, ale zároveň by to kohezní politiku velmi prodražilo, vysvětlil pozici České republiky 1. náměstek ministra pro místní rozvoj Daniel Braun.

http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/regi/pr/861/861909/861909en.pdf

<http://www.euractiv.cz/regionalni-rozvoj/clanek/zrizeni-nove-kategorie-regionu-se-europoslancum-zamlouva-008816>



Evropská komise spustila kampaň k pravidelné roční akci „Evropský týden malých a středních podniků“ (European SME Week), který se uskuteční od 3. do 9. října a jehož smyslem je propagovat a podporovat podnikavost v EU. Pod vlivem oživení hospodářského růstu v Unii se zvedly i emise CO₂ – za celý rok 2010 činil jejich růst 3,2 % oproti předcházejícímu období. Evropský antiglobalizační fond vyplatí téměř 324 milionů eur pomoci pro propuštěné zaměstnance Unileveru v Nelahozevsi.

2. KVĚTNA

Komise zveřejnila příjemce podpory z evropských fondů pro zemědělce:

http://ec.europa.eu/agriculture/newsroom/31_en.htm

Podnikatelské a spotřebitelské průzkumy: http://ec.europa.eu/economy_finance/db_indicators/surveys/index_en.htm

Rámcová smlouva o finančních auditech programů financovaných EU: http://ec.europa.eu/information_society/newsroom/cf/itemlongdetail.cfm?item_id=6805

3. KVĚTNA

Spuštěna kampaň pro evropský týden malých a středních podniků 2011: http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/itemlongdetail.cfm?item_id=5085&lang=cs&tpa=0&displayType=news#

Posílení konkurenceschopnosti pro malé podniky: http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/itemlongdetail.cfm?item_id=5084&lang=en&tpa=0&displayType=news

4. KVĚTNA

Evropský finanční systém stále měřen podle rizika: <http://www.europarl.europa.eu/en/pressroom/content/20110502IPR18524/html/EU-financial-system-still-weighed-down-by-risk>

Biologická rozmanitost – Komise oznamuje novou strategii zaměřenou na zastavení úbytku biologické rozmanitosti do deseti let: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/526>

Komise a evropský průmysl spojí síly na výstavbu internetu budoucnosti: http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/itemlongdetail.cfm?item_id=5087&lang=en&tpa=0&displayType=news

5. KVĚTNA

Přeshraniční transakce – Komise vydala studii expertní skupiny o proveditelnosti evropského smluvního práva: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/523>

Komise navrhuje lepší řízení migrace do EU: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/532>

6. KVĚTNA

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

9. KVĚTNA

Podpora podnikání a novým podnikům pro snížení nezaměstnanosti mladých lidí:

http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/itemlongdetail.cfm?item_id=5096&lang=en&tpa=168&displayType=news

Komise zdůrazňuje svůj závazek pomáhat nejméně rozvinutým zemím: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/546>

11. KVĚTNA

Pracovní skupina EU k podpoře elektronického zdravotnictví v zájmu pacientů a systémů zdravotní péče v Evropě:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/551>

EU obrací pozornost na úpravy dovozních režimů pro rozvojové země: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/553>

12. KVĚTNA

Závěry z jednání Rady EU k justici a záležitostem vnitra:

http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/jha/121967.pdf

Evropský parlament schválil nová pravidla pro označování textilních výrobků z kožešiny a kůže:

<http://www.europarl.europa.eu/en/pressroom/content/20110510IPR19126/html/Parliament-approves-new-textile-labeling-rules-for-fur-and-leather>

Právní předpisy EU mají otevřít více frekvencí pro mobilní internet: <http://www.europarl.europa.eu/en/pressroom/content/20110510IPR19123/html/More-frequencies-for-mobile-internet-by-2013>

13. KVĚTNA

Měsíční přehled trhu zaměstnanosti za květen 2011:

<http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=89&newsId=1024&furtherNews=yes>

16. KVĚTNA

Rada EU chce hladký přechod k novému systému dvoustranných investičních smluv na úrovni EU:

<http://www.consilium.europa.eu/showFocus.aspx?lang=EN&focusID=596>

Čtyři čínské zemědělské produkty získaly status ochrany:

http://ec.europa.eu/agriculture/newsroom/36_en.htm

Vzdělání – polovina mladých Evropanů je připravena pracovat v zahraničí: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/567>

17. KVĚTNA

Závěry z jednání Rady EU k hospodářským a finančním záležitostem: http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ecofin/122072.pdf

Závěry z jednání Rady EU k zemědělství a rybolovu:

http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/agricult/122074.pdf

18. KVĚTNA

Obchodování s emisemi - v roce 2010 se emise ze systému EU



Kalendárium

pro obchodování s emisemi zvýšily, ale zůstávají výrazně pod úrovní před krizí: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/581>

Ověřené emise CO₂ v členských státech v systému EU ETS v mil. tun

	2009	2010	Změna
Portugalsko	28,3	24,2	-14,5%
Španělsko	136,9	121,5	-11,3%
Řecko	63,7	59,9	-5,8%
Rumunsko	48,6	47,3	-2,6%
Malta	1,9	1,9	-1,0%
Dánsko	25,5	25,3	-0,8%
Slovensko	21,6	21,7	0,5%
Norsko	19,2	19,3	0,6%
Slovinsko	8,1	8,1	0,8%
Irsko	17,2	17,4	0,8%
UK	231,9	237,4	2,4%
Česká republika	73,8	75,6	2,5%
Maďarsko	22,4	23,0	2,7%
Celkem	1 873,2	1 932,5	3,2%
Lucembursko	2,2	2,3	3,3%
Francie	111,1	114,7	3,3%
Itálie	184,8	191,5	3,6%
Nizozemsko	81,1	84,4	4,1%
Polsko	191,0	199,7	4,6%
Bulharsko	32,0	33,5	4,7%
Německo	428,2	454,7	6,2%
Belgie	46,2	50,1	8,4%
Litva	5,8	6,4	10,5%
Rakousko	27,3	30,9	13,3%
Finsko	34,3	41,3	20,4%
Švédsko	17,5	22,7	29,6%
Lotyšsko	2,5	3,2	30,1%
Estonsko	10,3	14,4	39,7%

Zdroj: Evropská komise, data za Kypr nejsou pro rok 2010 k dispozici

19. KVĚTNA

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/122116.pdf

Evropská komise zveřejnila jarní zprávu o hospodářském programu přizpůsobení Irsku:

http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/governance/2011-05-18-ireland-review_en.htm

Mikro půjčky farmářům a malým podnikatelům v Rumunsku:

<http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=89&newsId=1027&furtherNews=yes>

Závěry z jednání Rady EU k vzdělávání, mládeži, kultuře a sportu: http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/educ/122118.pdf

Komise požaduje dodržování nejnovějších předpisů v oblasti kapitálových požadavků pro banky:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/612>

23. KVĚTNA

Závěry z jednání Rady EU k všeobecným záležitostem:

http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/genaff/122186.pdf

Závěry z jednání Rady EU k zahraničním záležitostem:

http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/foraff/122187.pdf

24. KVĚTNA

Přípravy na říjnové spuštění navigačního systému Galileo:

http://www.esa.int/esaNA/SEM9IVMSNNG_index_0.html

25. KVĚTNA

Další tři zemědělské produkty přidány na seznam registrovaných výrobců: http://ec.europa.eu/agriculture/newsroom/38_en.htm

777 mil. eur na pomoc přebytečným pracovníkům v ČR a Polsku: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=89&newsId=1030&furtherNews=yes>

Komise vypracovala koncepci práv duševního vlastnictví s cílem posílit tvořivost a inovace: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/630>

26. KVĚTNA

Vydané dluhopisy ve výši 4,75 mld. eur na pomoc Irsku a Portugalsku: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/336>

27. KVĚTNA

Závěry z jednání Rady EU k dopravě, telekomunikacím a energetice: http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/trans/122294.pdf

Komise se snaží prosadit přísnější pravidla na ochranu peněz daňových poplatníků před podvodny:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/644>

30. KVĚTNA

EU přijala ambiciózní opatření proti padělání léčiv:

http://ec.europa.eu/health/documents/latest_news/md_27052011_falsified_en.pdf

31. KVĚTNA

Boj proti tabáku v EU: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/349>

Červnová Rada EU pro záležitosti vnitra bude pokračovat „květnovým“ tématem, když bude projednávat zejména návrh na revizi legislativy upravující fungování Schengenského bezhraničního prostoru. Nicméně hlavní pozornost bude směřovat k Evropské radě. Ta se bude věnovat stejnému tématu, ale i některým dalším. Mezi nimi bude bezesporu vyčnívat ta, která se bude týkat případného dalšího záchranného balíčku Řecku.

Zasedání klíčových institucí EU

6. 6. 2011	Lucemburk, Lucembursko	- Zasedání Rady EU k zaměstnanosti, sociální politice, zdraví a ochraně spotřebitelů
6. – 8. 6. 2011	Eger, Maďarsko	- Neformální setkání ministrů pro místní rozvoj
6. – 9. 6. 2011	Štrasburk, Francie	- Plenární zasedání Evropského parlamentu
9. – 10. 6. 2011	Lucemburk, Lucembursko	- Zasedání Rady EU k justici a záležitostem vnitra
10. 6. 2011	Lucemburk, Lucembursko	- Zasedání Rady EU k dopravě, telekomunikacím a energetice
16. 6. 2011	Lucemburk, Lucembursko	- Zasedání Rady EU k dopravě, telekomunikacím a energetice
17. 6. 2011	Lucemburk, Lucembursko	- Zasedání Rady EU k zaměstnanosti, sociální politice, zdraví a ochraně spotřebitelů
20. 6. 2011	Lucemburk, Lucembursko	- Zasedání Rady EU k zahraničním záležitostem
21. 6. 2011	Lucemburk, Lucembursko	- Zasedání Rady EU k ekonomickým a finančním záležitostem
21. 6. 2011	Lucemburk, Lucembursko	- Zasedání Rady EU k životnímu prostředí
21. 6. 2011	Lucemburk, Lucembursko	- Zasedání Rady EU k všeobecným záležitostem
22. 6. 2011	Brusel, Belgie	- Plenární zasedání Evropského parlamentu
23. – 24. 6. 2011	Brusel, Belgie	- Zasedání Evropské rady
27. – 28. 6.	Lucemburk, Lucembursko	- Zasedání Rady EU k zemědělství a rybolovu

Nové technologie pro vozidla a dopravní management budou klíčem ke snížení emisí v EU, stejně jako ve zbytku světa. Cesta pro udržitelnou mobilitu je záležitostí globální. Zpožděná aktivita či váhavé zavádění nových technologií by mohly odsoudit dopravní odvětví v EU do fáze neodvratitelného poklesu. Dopravní sektor EU čelí rostoucí konkurenci na rychle se vyvíjejících dopravních trzích. Tato a další témata naleznete v hlavním tématu Měsíčníku, který se věnuje Bílé knize EU o dopravě.



BÍLÁ KNIHA EU O DOPRAVĚ II.

ÚVOD

Mnoho evropských společností a korporací jsou světovými leadery v infrastruktuře, logistice, dopravních řídicích systémech i ve zpracovatelském průmyslu zaměřeném na dopravní infrastrukturu a dopravní vybavení – ale jak další světové regiony zahajují rozsáhlé, ambiciózní dopravní modernizace a programy infrastrukturních investic, je zásadní a podstatné, aby evropská doprava pokračovala v rozvoji a investicích k udržení své konkurenční pozice.

Infrastruktura vytváří mobilitu

Žádná významná změna v dopravě nebude možná bez podpory odpovídající sítě a většího podílu vědecké, výzkumné a informační složky, která je v těchto systémech využívána. Celkově mají investice do dopravní infrastruktury pozitivní dopad na hospodářský růst, vytváření bohatství, prosperity a pracovních míst a posilování obchodu, geografické dostupnosti a mobility lidí. Tato infrastruktura musí být plánována a projektována způsobem, jež maximalizuje pozitivní dopad na hospodářský růst a minimalizuje negativní dopad na životní prostředí.

Dopravní zácpa představují hlavní obavu a riziko, zejména pak v silniční a letecké dopravě a zásadně ohrožují dostupnost. Navíc, dopravní infrastruktura je nerovnoměrně rozvinuta ve východní a západní části EU, jež potřebuje být vzájemně podstatně bližší a propojenější. Je zde zvýšený tlak na veřejné zdroje pro financování infrastruktury a nový přístup k financování se ukazuje být velmi žádoucí a potřebný.

Od předchozí Bílé knihy o dopravě z roku 2001 bylo na druhou stranu mnohé učiněno. Další otevření trhu se uskutečnilo v letecké dopravě, silniční dopravě a částečně též na železnici. Prostor Jednotného evropského nebe (Single European Sky) byl úspěšně spuštěn a zahájen. Významně se zvýšil bezpečnostní

rozměr dopravy napříč všemi jejími typy a prostředky. Nová pravidla k pracovním podmínkám a právům cestujících byla přijata. Transevropské dopravní systémy (financované přes TEN-T, strukturální fondy a Kohezní fond) významně přispěly teritoriální kohezi i budování vysokorychlostních železničních tratí. Mezinárodní vazby, spojení a kooperace byly zásadně zesíleny. A rovněž řada věcí byla provedena k zesílení a podpoře životního prostředí v souvislosti s dopadem dopravních systémů na něj.

Stále však není dopravní systém v dlouhém období udržitelný. Podíváme-li se na předpokládaný výhled následujících 40 let, je zřejmé, že doprava se nemůže rozvíjet stejným způsobem jako dosud. Pokud se zaměříme na podnikatelský sektor jako obvyklý průměr pro tuto ilustraci, ropná závislost dopravy může být stále mírně pod 90% (v tomto scénáři by ještě mohl být vzat v úvahu určitý nárůst biopaliv a elektronického pohonu v porovnání s dneškem), s obnovitelnými zdroji energie pouze mírně přesahujícími 10% cíl stanovený již pro rok 2020. Emise CO₂ z dopravy by zůstaly v roce 2050 stále o třetinu vyšší než jejich úroveň z roku 1990. Náklady spojené s existencí dopravních zácp se zvýší přibližně o 50% do roku 2050. Mezera v dostupnosti mezi centrálními a periferními oblastmi se dále rozšíří. A též sociální náklady nehod a hluchosti budou pokračovat v nárůstu. Deskripce toho, jak by se doprava mohla až do roku 2050 vyvíjet, pokud následné nové politiky nebudou působit směrem k modifikacím popsanych trendů, je znázorněno v závěrečné příloze Bílé knihy pod názvem „Referenční scénáře (2010 – 2050) ocenění dopadů Bílé knihy k dopravě“.

Pokud se opíráme o získaná ponaučení, Bílá kniha k dopravě zaujímá globální pohled na rozvoj v sektoru dopravy, na jeho budoucí výzvy a na politické iniciativy, jež vyžadují svého zvažení.

1. VIZE EVROPSKÉ KOMISE KE KONKURENCESCHOPNÉ A UDRŽITELNÉ DOPRAVĚ

1.1 Rostoucí doprava a podpora mobility při dosahování cíle 60 % redukce emisí

Je zde velký finanční a ekonomický rozměr celého problému. Dopravní odvětví samo o sobě představuje významnou část ekonomiky. V EU přímo zaměstnává přibližně 10 mil. lidí a podílí se zhruba 5% na tvorbě HDP.

EU a členské státy potřebují zajistit jasnost a transparentnost rámců budoucí politiky (spoléhající se na největší rozsah těchto nástrojů založený na tržně-konformních mechanismech) pro zpracovatele a odvětví tak, aby tyto byly schopny plánovat a

programovat své investice. Soulad a spojitost na úrovni EU je zcela zásadní – situace, kdy (například) jeden členský stát se rozhodl výlučně pro elektricky poháněná auta a další pouze pro biopaliva, by zničil či výrazně narušil koncept volného cestování a mobility napříč Evropou.

Výzvou tak je prolomit závislost dopravního systému na ropě bez toho, aby byla obětována jeho efektivnost a ohrožována mobilita. V souladu s vlajkovou iniciativou „Zdrojově efektivní Evropa“, založenou v rámci Strategie EU 2020 (COM(2010)2020) a Novým plánem energetické efektivnosti 2011 (COM(2011)109), prvořadým cílem evropské dopravní

politiky je napomoci založit systém, který podporuje evropský hospodářský pokrok, zesiluje konkurenceschopnost a nabízí vysokou kvalitu služeb mobility při efektivnějším využívání zdrojů. V praxi musí doprava využívat méně a čistší energii, lépe využívat moderní infrastrukturu a redukovat její negativní dopad na životní prostředí a klíčová přírodní aktiva jako voda, země a ekosystémy.

Na druhé straně řešením není omezování a potlačování mobility. Musejí se objevit nové dopravní modely, v rámci kterých větší objemy nákladu a vyšší počet cestujících může být připraven společně do jejich destinace prostřednictvím nejefektivnějších dopravních prostředků nebo jejich kombinací. Individuální doprava by měla být prioritně využívána pro závěrečné fáze cesty a zajišťována ekologicky čistými vozidly. Informační technologie by měly zajistit jednodušší a spolehlivější přepravní transfery. Uživatelé dopravy by pak měli platit úplné náklady na dopravu výměnou za menší rozsah dopravních zácp, více informací, lepší služby a vyšší bezpečnost. Budoucí rozvoj se v souladu s Bílou knihou o dopravě musí opírat o řadu oblastí:

- zlepšení energetické účinnosti vozidel ve všech druzích a typech dopravy; rozvoj a využití udržitelných paliv a pohonných systémů;
- optimalizace vývoje multimodálních logistických řetězců, včetně většího využití primárně těch typů dopravy, jež jsou zdrojově efektivnější, zvláště tam, kde další technologické inovace nemusejí být účinné (například přesun nákladu na dlouhé vzdálenosti);
- využívání dopravy a infrastruktury efektivněji, prostřednictvím použití zlepšených systémů řízení dopravy a dopravních informací (například ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), pokročilých logistických a tržních

opatření, například plný rozvoj integrovaného evropského trhu železniční dopravy, odstranění restrikcí pro kabotáž, odstranění bariér na krátké námořní cesty a přepravy, nezkreslované oceňování výstupů dopravních služeb atd.

Aktivita v těchto oblastech by se neměla zpožďovat. Infrastruktura zabere mnoho let fázemi její přípravy a budování, výstavby a vybavování – v případě železnic, letadel a lodí trvá tento proces i dekády. Volby, které budou učiněny dnes, tak budou přímo determinovat podobu dopravy v roce 2050. A jak řečeno, aktivity jsou potřebné na celoevropské úrovni k zajištění toho, aby transformace dopravy byla definována společně v rámci EU, než aby byla určena a vytvořena jinde ve světě.

Řešení problémů identifikovaných výše znamená splnění velmi složitých cílů do roku 2050 – a naplnění výzev do roku 2020, resp. 2030 k zajištění toho, že se EU vydává k naplňování dopravní politiky správným směrem. Rozsah pro změnu způsobů a cest fungování dopravy se liší napříč jednotlivými segmenty dopravy a v závislosti na tom, jak se liší technologické změny a možnosti pro každý jednotlivý dopravní segment. V dalším pojetí se i z tohoto pohledu náhled Evropské komise v rámci Bílé knihy o dopravě zaměřuje na tři hlavní dopravní segmenty:

- střední vzdálenosti;
- dlouhé vzdálenosti;
- městská doprava.

Naplnění této vize spočívá a závisí na mnoha aktérech a zdaleka jimi nejsou pouze evropské instituce a členské státy; vedle nich velmi klíčová role a zodpovědnost leží na regionech a jejich autoritách; totéž platí pro města a obce; dále rovněž na podnikatelském sektoru a jeho reprezentacích, na sociálních partnerech i aktivitách jednotlivých občanů.

2. POLITIKA EU VŮČI TŘEM KLÍČOVÝM DOPRAVNÍM SEGMENTŮM

2.1 Účinná páteřní síť pro multimodální meziměstské cestování a dopravu

Pro zprostředkování mobility na delší vzdálenosti, nové technologie a jejich aplikace nejsou tak četné a obvyklé a možnosti volby mezi jednotlivými dopravními módy tam nejsou tak různorodé jako v případě dopravy ve městech. Nicméně, právě toto je segment, kde aktivita EU může mít ten nejvíce bezprostřední dopad (méně překážek a limitů plynoucích ze subsidiarity nebo mezinárodních dohod).

Zdrojově efektivnější vozidla a čistší pohonné hmoty pravděpodobně nedosáhnou samy o sobě na nutné snížení emisí a nevyřešily by problém se zácpami. Potřebují být doprovázeny konsolidací velkých přepravovaných objemů při transferech na dlouhé vzdálenosti.

Lepší volba druhů dopravy bude vyplývat z větší integrace modálních sítí: letišť, přístavů, nádraží, stanic metra, autobusových nádraží – tyto by měly být stále silněji propojeny

a transformovány do multimodálních propojených platform pro cestující. On-line informace a elektronické rezervační a platební systémy integrující všechny prostředky dopravy by měly přispět k usnadnění multimodálního cestování. Vhodná a odpovídající sada práv cestujících musí doprovázet širší využívání těchto vzájemně propojených dopravních módů.

Přesun nákladu na krátké a střední vzdálenosti (přibližně méně než 300 km) bude ve významném rozsahu i nadále spočívat na nákladních automobilech a kamionech (více než polovina všeho zboží – měřeno v hmotnostních jednotkách – v silniční dopravě je přepravována na vzdálenosti do 50 km a více než tři čtvrtiny na vzdálenosti do 150 km – podle údajů Eurostatu). Je tedy důležité, vedle posílení alternativních dopravních řešení (železnice, páteřní lodní doprava), zlepšit účinnost kamionové dopravy, cestou rozvoje a zlepšení nových motorů a čistších pohonných hmot, využitím inteligentních dopravních systémů a dalšími opatřeními k posílení tržních mechanismů v dopravě.

Na dlouhé vzdálenosti jsou volby pro silniční dekarbonizaci daleko omezenější a nákladní multimodalita se musí stát ekonomicky atraktivní pro přepravce. Efektivní spolumodalita (co-modality) je potřebná. EU potřebuje speciálně rozvinuté koridory na přepravu nákladu, optimalizované ve smyslu energetické náročnosti a emisí, minimalizující dopady na životní prostředí, ale též atraktivní pro jejich spolehlivost, omezenou možnost zácp a nižší operační a administrativní náklady.

Železnice, zvláště pro nákladní přepravu, je občas viděna jako neatraktivní druh dopravy. Ale příklady v některých členských státech ukazují, že mohou nabídnout kvalitní služby. Výzvou je zajistit strukturální změnu, umožňující železnici efektivně soutěžit a převzít významně větší proporcii v přepravě nákladu na střední a dlouhé vzdálenosti (využitelné rovněž pro přepravu osob).

Významné investice budou potřeba k rozšíření nebo kvalitativnímu zlepšení kapacity železniční sítě. Nové technologické prvky v naznačeném směru jsou pozvolna zaváděny.

V případě námořní dopravy je zapotřebí vytvořit více a účinnějších vstupních bodů na evropské trhy, jež by umožnily vyhnout se ne vždy nutnému následnému křížování napříč Evropou. Mořské přístavy zaujímají hlavní roli v pozici logistických center a vyžadují efektivní zázemí v podobě odpovídajícího dalšího dopravního napojení. Jejich rozvoj je velmi dynamický a perspektivní, zajišťující zvýšené objemy nákladu jak v rámci námořní přepravy v EU, tak se zbytkem světa.

Vnitřní, říční vodní cesty, kde existuje nevyužitý potenciál, musejí hrát silnější a významnější roli zejména při přepravě zboží z námořních přístavů do vnitrozemí a při propojování těchto námořních přístavů mezi jednotlivými evropskými moři.



2.2 Globální prostor pro cestování na dlouhé vzdálenosti a mezikontinentální přepravu

Sektory námořní a letecké dopravy jsou inherentně globálními. Zlepšení efektivity operačního managementu v případě výroby letadel i letecké dopravy musí být především uskutečňováno v tomto dopravním segmentu. To zajistí konkurenční výhodu na hranici reálných technologických možností v případě redukce emisí; pozornost je nicméně potřebné věnovat vyvarování se zavedení a uplatnění nadměrných překážek pro fungování letecké dopravy v EU, což by mohlo ohrozit roli EU coby globálního leteckého rozvojového centra.

Kapacita letišť vyžaduje optimalizaci a tam, kde je to nutné i zvýšení s ohledem na rostoucí poptávku po cestování do a z třetích zemí i evropských teritorií, jež jsou jinak obtížně propojitelné a dosažitelné jinými druhy dopravy, což by mohlo vyústit ve více než zdvojnásobení aktivit v letecké dopravě v EU do roku 2050.

V dalších případech (vysoko-rychlostní) železnice by mohla absorbovat více dopravy na střední vzdálenost. Odvětví leteckého průmyslu v EU by se mělo stát určovatelem a průkopníkem ve využívání nízko-uhlíkových paliv pro dosažení cíle v roce 2050.

V námořní dopravě je potřeba být odpovídajícím hráčem na globálním hřišti stejně tak silná a zdůrazňovaná. EU by se měla snažit – ve spolupráci s IMO a dalšími mezinárodními organizacemi – o univerzální aplikaci a posílení vymáhání vysokých standardů bezpečnosti, ochrany životního prostředí a pracovních podmínek, a opatření k eliminaci pirátství. Výkonost v oblasti životního prostředí námořní dopravy může a musí být zlepšena jak technologií, tak lepšími pohonnými hmotami a operačními charakteristikami: celkově, emise CO₂ v EU v oblasti námořní dopravy by měly být sníženy o 40% (pokud bude možné a proveditelné, až o 50%) do roku 2050 v porovnání s hladinami roku 2005.

2.3 Čistá městská doprava a její vzájemná provázanost a zaměnitelnost

Ve městech je přechod k čisté dopravě usnadňován nižšími požadavky na rejstříkovou škálu vozidel a vyšší hustotou populace. Volby veřejné dopravy jsou v širším měřítku dostupnější, stejně jako možnosti volby pro chůzi a jízdu na kole. Města v oblasti dopravy nejvíce trpí zácpami, nízkou kvalitou ovzduší a vysokému vystavení hluku. Doprava ve městech je zodpovědná za přibližně jednu čtvrtinu emisí CO₂ z dopravy a 69% silničních nehod se stane ve městech. Pozvolné opouštění konvenčně poháněných vozidel z městského prostředí představuje hlavní příspěvek redukci závislosti na ropě, emisí skleníkových plynů a místního znečištění ovzduší a hlukem. Bude muset být završen rozvoj vhodné infrastruktury jak v oblasti nákupu ekologicky vstřícných pohonných hmot,

tak i infrastruktury pro účtování poplatků a dalšího omezování intenzity dopravy ve městech.

Vyšší podíl cestování a používání hromadné dopravy, kombinovaný s minimálními administrativními a provozními povinnostmi a překážkami během poskytování služby z pohledu pasažérů, umožní zvýšit hustotu a frekvenci služby hromadné dopravy, čímž se vytváří silný a vlivný okruh a systém pro intenzivnější využívání jednotlivých druhů veřejné dopravy.

Řízení poptávky a přesné územní plánování s detailní znalostí prostředí může též přispět ke snížení celkového objemu dopravy a přepravy ve městech. Usnadnění podmínek pro pěší a cyklisty by se mělo stát integrální součástí městské mobility a návrhů městské infrastruktury. Použití menších, lehčích a specializovanějších silničních osobních vozidel musí být též povzbuzováno a podporováno. Rozsáhlé flotily městských autobusů, vozidel taxi nebo dodávkových užitkových vozidel jsou zejména vhodné k zavedení alternativních pohonných systémů a paliva. To by mělo učinit podstatný příspěvek k redukcí karbonové intenzity městské dopravy, při zajišťování

testovací platformy pro nové technologie a příležitosti pro včasné uplatnění a využití na trhu. Ocenění a zpoplatnění silniční dopravy a odstranění distorzí ve zdanění může rovněž pomoci v posílení využití veřejné dopravy a v pozvolném zavádění alternativních pohonů.

Vazba mezi dopravou nákladu na dlouhé vzdálenosti a dopravou v konečné přepravní fázi by měla být organizována efektivněji. Smyslem je omezit individuální dodávky, nejneefektivnější část přepravní cesty, na nejkratší možnou trasu. Využití inteligentních dopravních systémů přispívá k dopravnímu managementu prováděnému v reálném čase, snižuje dobu dodávky i zácpy v oblastech distribuce blízko cílového místa. Tyto poslední úseky přepravy by mohly být prováděny městskými nákladními vozidly s nízkými emisemi. Využití elektrických, vodíkových a hybridních technologií by nejenom snížilo emise do ovzduší, ale rovněž hlučnost, a umožnilo větší podíl přepravy nákladu v rámci urbánních oblastí provádět v nočním čase. To by usnadnilo problém silničních zácp během ranních a odpoledních špiček.

3. DESET CÍLŮ PRO DOSAŽENÍ 60% CÍLE REDUKCE EMISÍ

Rozvoj a využití nových a udržitelných paliv a pohonných systémů

- 1) Zredukovat na polovinu používání konvenčně poháněných aut v dopravě ve městech do roku 2030; pozvolna je v městech vyměnit do roku 2050; dosáhnout podstatné úrovně městské logistiky bez emisí CO₂ v hlavních městských centrech do roku 2030.
- 2) Nízkokarbonová udržitelná paliva v letecké dopravě snížit na 40% do roku 2050; rovněž do roku 2050 zredukovat emise CO₂ z paliva v námořní dopravě o 40% (pokud je realistické a proveditelné i o 50%).

Optimalizace výkonů multi-modálních logistických řetězců, včetně širšího využívání energeticky efektivnějších módů dopravy

- 3) 30% silniční nákladní dopravy ve vzdálenosti přes 300 km by se mělo přesunout na jiné druhy dopravy – železnici nebo páteřní lodní dopravu – do roku 2030, a více než 50% do roku 2050; proces by měl být usnadněn efektivními a „zelenými“ nákladními přepravními koridory; naplnění tohoto cíle bude též vyžadovat rozvinutí vhodné infrastruktury.
- 4) Do roku 2050 završit a zkompletovat Evropskou síť vysokorychlostí železnice; ztrojnásobit délku existující vysokorychlostní železniční sítě do roku 2030 a udržet hustou železniční síť ve všech členských státech; do roku 2050 by měla většina cestujících na střední vzdálenosti používat železniční dopravu.
- 5) Plně funkční a celou EU pokrývající multimodální TEN-T „core network“ (jádrová páteřní síť) do roku 2030 s vysoce kvalitní a kapacitní sítí do roku 2050 a korespondující sada

informačních služeb.

- 6) Do roku 2050 propojit všechny letiště v rámci „core network“ na železniční síť, přičemž je dáována přednost vysoko-rychlostní železnici; zajistit, aby všechny klíčové mořské přístavy byly uspokojivě propojeny na železniční síť přepravy nákladu a tam, kde je to možné, na vnitrozemský říční lodní systém.

Zvýšení efektivnosti dopravy a infrastruktury a jejího využívání s informačními systémy a tržně-konformními pobídkami

- 7) Rozvinutí a využívání modernizované infrastruktury managementu letecké dopravy (SESAR) v Evropě do roku 2020 a završení společného evropského leteckého prostoru (ECAA); rozvinutí a využívání ekvivalentního pozemního a lodního systému řízení dopravy (ERTMS, ITS, SSN a LRIT, RIS); rozvinutí a využívání Evropského globálního navigačního satelitního systému (Galileo).
- 8) Do roku 2020 založit rámec pro Evropský multimodální dopravní informační, řídicí a platební systém.
- 9) Do roku 2050 posun směrem k nulové smrtelné nehodovosti v silniční dopravě; v souladu s tímto cílem se EU zaměřuje na snížení na polovinu počtu silničních nehod do roku 2020; potvrdit, že EU je světový leader v bezpečnosti dopravy ve všech jejích druzích.
- 10) Posun směrem k úplné aplikaci principů „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ a zahrnutí soukromého sektoru do procesu eliminace distorzí, včetně škodlivě alokovaných dotací, podpory příjmové stránky a zajištění financování pro budoucí dopravní investice.



Dotační výzvy

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

Operační program	(Pod)Oblast podpory/ Program	Vhodný žadatel	Uzávěrka
OP Podnikání a inovace	Program Školící střediska II (prodloužení)	Právnická nebo fyzická osoba, obecně prospěšná společnost nebo občanské sdružení, sdružení právnických osob nebo podnikatelské, oborové, odvětvové nebo profesní komory, příjemcem podpory nesmí být vzdělávací instituce působící v systému formálního vzdělávání (veřejná vysoká škola, střední škola, střední odborné učiliště apod.)	15.3.2012
	Program Marketing II	MSP	15.9.2011
OP Lidské zdroje a zaměstnanost	Oblast podpory 3.3: Integrace sociálně vyloučených skupin na trhu práce	Obce a organizace zřizované obcemi; místní a občanské iniciativy - jedná se především o místní partnerství - volná sdružení obcí, samospráv, sociálních partnerů či neziskového sektoru; nestátní neziskové organizace; vzdělávací a poradenské organizace	15.8.2011
	Oblast podpory 3.4: Rovné příležitosti žen a mužů na trhu práce a sladění pracovního a rodinného života	Územní samosprávné celky a úřady samosprávných celků, jejich orgány a jimi zřízené nebo založené organizace; nestátní neziskové organizace; školy a školská zařízení; vysoké školy; Svaz průmyslu a dopravy ČR, Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR, Českomoravská konfederace odborových svazů, Asociace samostatných odborů; Hospodářská komora, výrobní družstvo nebo osoba samostatně výdělečně činná; veřejná obchodní společnost, komanditní společnost, společnost s ručením omezeným a akciová společnost	31.8.2011
OP Vzděl. pro konkur.	Oblast podpory 2.2: Vysokoškolské vzdělávání	Vysoké školy	25.11.2011
7. rámcový program	Program Spolupráce – Iniciativa palivové články a vodík 2011	Minimálně 3 vzájemně nezávislé osoby s právní subjektivitou (fyzická nebo právnická osoba) ustanovené v různých členských státech nebo asociovaných zemích; alespoň jeden z účastníků musí být členem průmyslové nebo výzkumné skupiny; u dodávek služeb a materiálu, podpůrných akcí, školení a provádění studií stačí 1 osoba s právní subjektivitou	18.8.2011

Máte zájem získat více informací k jednotlivým výzvám? Prosim kontaktujte naše specialisty z EU Office ČS (EU_office@csas.cz; 956 718 014 nebo 956 718 012).

eDotace.cz

Připravované výzvy k předkládání žádostí o dotace z fondů EU

Operační program	Specifikace výzvy	Vyhlášení
OP Vzdělávání pro konkurenceschopnost	Oblast podpory 2.1: Vyšší odborné vzdělávání - Transformace vyšších odborných škol do vysokého školství	2Q - 3Q 2011
	Oblast podpory 2.2: Vysokoškolské vzdělávání - Podpora budoucích učitelů	2Q 2011
	Oblast podpory 2.3: Lidské zdroje ve výzkumu a vývoji - Synergické projekty s OP VaVpl - komplexní manažerské zajištění zejména velkých projektů	2Q - 4Q 2011
	Oblast podpory 2.3: Lidské zdroje ve výzkumu a vývoji - Popularizace VaV a výsledků VaV	2Q - 4Q 2011
	Oblast podpory 3.2: Podpora nabídky dalšího vzdělávání - GP - kraj Vysočina	VI/2011
	Oblast podpory 3.2: Podpora nabídky dalšího vzdělávání - GP - kraj Ústecký	IX/2011
	Oblast podpory 3.2: Podpora nabídky dalšího vzdělávání - GP - kraj Jihočeský a Středočeský	X/2011
	Oblast podpory 3.2: Podpora nabídky dalšího vzdělávání - GP - kraj Karlovarský	XI/2011



Dotační výzvy

OP LLZ	Oblast podpory 3.1: Podpora vybraných sociálních služeb a dalších činností a aktivit umožňujících prevenci sociálního vyloučení nebo přímou pomoc cílovým skupinám - GP	VI/2011
	Oblast podpory 3.4: Rovné příležitosti žen a mužů na trhu práce a sladění pracovního a rodinného života	2Q 2011
	Oblast podpory 5.1: Mezinárodní spolupráce - GP	2Q 2011
OPPI	Oblast podpory 6.1: Podpora poradenských služeb - Poradenství	VI/2011
ROP Střední Morava	Oblast podpory 2.1: Rozvoj regionálních center - IPRM Olomouc - Atraktivní a konkurenceschopná Olomouc	VI/2011
	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	VI-VII/2011
	Podoblast podpory 3.1.1: výzva k předkládání projektů naplňující IPRÚ Rožnovsko	VI-VII/2011
PRV	Podpora cestovního ruchu	7.-20.6.2011
	Přidávání hodnoty zemědělským a potravinářským produktům	7.-20.6.2011
	Diversifikace činností nezemědělské povahy	7.-20.6.2011
ROP Jihovýchod	Oblast podpory 1.2: Rozvoj dopravní obslužnosti a veřejné dopravy - Veškeré aktivity dle PD ROP JV mimo nákup vozidel, možnost PPP projektů	30.6.-30.9.2011
	Oblast podpory 3.2: Rozvoj regionálních středisek - Brownfields, sociální a zdravotní péče	30.6.-30.9.2011
	Oblast podpory 3.3: Rozvoj a stabilizace venkovských sídel - Brownfields, sociální a zdravotní péče. Možnost PPP projektů	30.6.-30.9.2011
ROP JZ	Oblast podpory 1.1: Modernizace regionální silniční sítě	2. pol. 2011
OPVpK	Oblast podpory 1.1: Zvyšování kvality ve vzdělávání - optimalizace SŠ	3Q 2011
	Oblast podpory 1.5: Zlepšení podmínek pro vzdělávání na středních školách - Šablony pro SŠ	3Q 2011
	Oblast podpory 1.6: Zlepšení podmínek pro vzdělávání na mateřských školách - Šablony pro MŠ	3Q 2011
ROP JV	Oblast podpory 3.3: Rozvoj a stabilizace venkovských sídel - Širokopásmové (broadband) ICT sítě	3Q - 4Q 2011
OP LZZ	Oblast podpory 3.1: Podpora transformace pobytových zařízení sociálních služeb pro osoby ZP (včetně vzdělávání) v návaznosti na výstupy IP v této oblasti - GP	VII/2011
ROP Severozápad	Oblast podpory 1.1: Podpora rozvojových pólů regionu - IPRM III.	VII-IX/2011
	Oblast podpory 3.2: Rozvoj dopravní obslužnosti regionu	VII-VIII/2011
	Oblast podpory 4.1: Budování a rozvoj atraktivit a infrastruktury CR	VII-IX/2011
	Oblast podpory 1.3: Infrastruktura v oblasti lidských zdrojů	7.7.-7.9.2011
	Oblast podpory 1.1: Podpora rozvojových pólů regionu - IPRM I. (Karlovy Vary, Ústí nad Labem)	15.7.-12.10.11
OPPI	Oblast podpory 2.2: Podpora nových výrobních technologií, ICT a vybraných strategických služeb	VIII/2011
OPŽP	Oblast podpory 4.2: Odstraňování starých ekologických zátěží (velké projekty)	VIII-XI/2011
ROP Střední Morava	Podoblast podpory 1.1.1: Silnice II. a III. třídy	VIII-IX/2011
	Podoblast podpory 3.1.1: Výzva k předkládání projektů naplňující IPRÚ Luhačovice	VIII-IX/2011
	Podoblast podpory 3.1.1: Výzva k předkládání projektů naplňující IPRÚ Šumpersko	VIII/2011
	Podoblast podpory 3.1.1: Výzva k předkládání projektů naplňující IPRÚ Olomouc	VIII/2011
	Podoblast podpory 3.1.1: Výzva k předkládání projektů naplňující IPRÚ Jesenicko	VIII/2011
	Podoblast podpory 3.3.1: Podnikatelská infrastruktura a služby na území - Olomouc	VIII/2011
	Podoblast podpory 3.3.1: Podnikatelská infrastruktura a služby na území - Jesenicko	VIII/2011
Podoblast podpory 3.3.1: Podnikatelská infrastruktura a služby na území - Šumpersko	VIII/2011	

Kompletní přehled připravovaných výzev naleznete zde:

http://www.edotace.cz/gallery/2/633-strucny_prehled_vybranych_dotacnich_vyzev_pripavovanych_od_cervna_2011.pdf

Rubrika Výzva měsíce je připravována ve spolupráci s Grantikou ČS, dceřinou společností České spořitelny. V tomto čísle Měsíčníku se zabýváme připravovanou výzvou programu Prosperita v rámci Operačního programu podnikání a inovace (OPPI), která podporuje vybudování a rozvoj vědecko-výzkumných kapacit podnikatelské sféry. Máte-li jakékoliv dotazy nebo o účasti ve výzvě přímo uvažujete, prosím neváhejte se obrátit na EU Office (kontakty viz na straně 1).



Výzva měsíce

PROGRAM PROSPERITA: POSLEDNÍ ŠANCE PRO PODNIKATELSKÉ INKUBÁTORY A VTP

- Přemýšlíte o rozvoji Vaší společnosti směrem k posílení vlastního výzkumu a vývoje?
- Chcete posílit své technologické zázemí a know-how?
- Chcete spolupracovat s malými inovačními firmami a rozvíjet tak ekonomický potenciál svůj i svých partnerů?
- Chcete své výzkumníky a technologie uplatnit více v praxi?
- Potřebujete užší spolupráci mezi univerzitním, výzkumným a výrobním prostředím?

Pokud Vaše odpověď zní ano, právě pro Vaše záměry je vhodné využít dotačních možností z programu Prosperita, II. výzva – pokračování. Program Prosperita, který realizuje Prioritní osu 5 “Prostředí pro podnikání a inovace” Operačního programu Podnikání a Inovace 2007–2013, podporuje zakládání a další rozvoj subjektů infrastruktury pro průmyslový výzkum, technologický vývoj a inovace zaměřených zejména na realizaci nových technologií a konkurenceschopných výrobků a služeb.

Program Vám tak umožní vybudovat nové nebo zrekonstruovat stávající nemovitosti pro Vaše výzkumné a vývojové záměry, pořídit stroje a zařízení pro Vaši výzkumnou a vývojovou činnost, včetně vybavení příslušným softwarem a hardwarem, licencí a know-how.

Tyto možnosti lze využít v rámci následujících aktivit:

- Zakládání a rozvoj vědeckotechnického parku (VTP)
- Zakládání a rozvoj podnikatelského inkubátoru (PI)
- Zakládání a rozvoj centra pro transfer technologií (CTT)
- Provoz stávajícího VTP, CTT nebo PI
- Zakládání a rozvoj sítí Business Angels (BAN)

Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky chce v roce 2011 výzkumné a vývojové činnosti vedoucí k podpoře rozvoje českého průmyslu přerozdělit 11 miliard Kč, přičemž na program Prosperita II. výzva - pokračování jsou vyčleněny 4 miliardy Kč. Za 1. čtvrtletí byly zatím z celkové alokace programů OPPI přerozděleny cca 3 miliardy Kč (k 30. 4. 2011).

Na co lze získat podporu?

Mezi tzv. způsobilé výdaje patří především pořízení strojů a zařízení, HW, nákup pozemků a jejich úprava, jakož i výstavba nebo modernizace budov určených pro výzkumnou a vývojovou činnost včetně jejich technického zhodnocení a projektové dokumentace. Z nehmotného dlouhodobého majetku lze čerpat na SW a práva duševního vlastnictví.

Způsobilé neinvestiční výdaje zahrnují služby poradců, expertů a studie, cestovné, nájem, tvorba webových stránek, povinná publicita, marketing a propagace, účast na veletrzích

a výstavách, semináře a workshopy apod. V této výzvě mezi způsobilé výdaje byla začleněna nová rozpočtová položka – Zvýhodněné poradenské služby pro MSP umístěné v PI či VTP.

Kdo může být žadatelem?

Žadatelé mohou být podnikatelské subjekty, sdružení podnikatelů, územní samosprávné celky a jejich svazky, veřejné výzkumné instituce, vysoké školy a ostatní vzdělávací instituce, stávající provozovatelé vědeckotechnických parků, podnikatelských inkubátorů a center pro transfer technologií.

Míra podpory se pak odvíjí od právní subjektivity žadatele, jeho velikosti a místa realizace projektu:

- Míra podpory činí až 75 % pro veřejné subjekty.
- Pro soukromé podniky, dle velikosti podniku a místa realizace projektu, činí míra podpory 30 - 60 %.

Rovněž závisí na typu projektu: v případě projektů, které obsahují stavební práce, může dotace činit 5 – 300 mil. Kč. V případě projektů neobsahujících stavební práce může dotace činit 1 – 30 mil. Kč.

Pokud hodláte využít finanční podpory na své projekty z programu Prosperita, II. výzva – pokračování, máte vzhledem ke končícímu programovacímu období 2007 – 2013 pravděpodobně poslední šanci!

Uzávěrka

Příjem registračních žádostí **končí 31. července 2011!**

Využit této příležitosti a získat tak finanční podporu pro Vaše projekty a zvýšit konkurenceschopnosti Vaší společnosti je Vám připravena pomoci GRANTIKA České spořitelny. Její aktivity jsou zaměřeny na zpracování vstupní dotační analýzy, na kompletní zpracování žádosti včetně zpracování a studie proveditelnosti (podnikatelského záměru) projektu. Rovněž je za Vás připravena administrovat výběrová řízení a po úspěšném schválení dotace zajistit bezproblémový průběh období udržitelnosti projektu.





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		
	2008	2009	2010	2007	2008	2009	II-11	III-11	IV-11	II-11	III-11	IV-11
Belgie	1,0	-2,8	2,2	2,2	-2,9	0,5	7,7	7,7	7,7	3,5	3,5	3,3
Bulharsko	6,2	-5,5	0,2	-26,8	-24,0	-9,4	11,5	11,4	11,4	4,6	4,6	3,3
ČR	2,5	-4,1	2,3	-3,2	-0,7	-1,1	7,0	6,9	6,8	1,9	1,9	1,6
Dánsko	-1,1	-5,2	2,1	1,5	2,2	4,0	7,5	7,5	7,2	2,6	2,5	2,8
Německo	1,0	-4,7	3,6	7,6	6,7	4,9	6,3	6,2	6,1	2,2	2,3	2,7
Estonsko	-5,1	-13,9	3,1	-17,8	-9,4	4,6	13,8	13,8	n/a	5,5	5,1	5,4
Irsko	-3,5	-7,6	-1,0	-5,3	-5,2	-2,9	14,8	14,7	14,7	0,9	1,2	1,5
Řecko	1,0	-2,0	-4,5	-14,4	-14,6	-11,2	n/a	n/a	n/a	4,2	4,3	3,7
Španělsko	0,9	-3,7	-0,1	-10,0	-9,7	-5,4	20,5	20,7	20,7	3,4	3,3	3,5
Francie	-0,1	-2,7	1,5	-1,0	-2,3	-2,2	9,5	9,5	9,4	1,8	2,2	2,2
Itálie	-1,3	-5,2	1,3	-2,4	-3,4	-3,2	8,2	8,3	8,1	2,1	2,8	2,9
Kypr	3,6	-1,7	1,0	-11,7	-17,5	-8,3	7,2	7,3	7,6	3,1	3,2	3,5
Lotyšsko	-4,2	-18,0	-0,3	-22,3	-13,0	9,4	n/a	n/a	n/a	3,8	4,1	4,3
Litva	2,9	-14,7	1,3	-14,5	-11,9	3,8	n/a	n/a	n/a	3,0	3,7	4,4
Lucembursko	1,4	-3,6	3,5	9,7	5,3	5,6	4,3	4,3	4,5	3,9	4,0	4,0
Maďarsko	0,8	-6,7	1,2	-6,6	-7,0	0,2	11,9	11,8	11,6	4,2	4,6	4,4
Malta	5,3	-3,4	3,7	-6,1	-5,6	-3,9	6,4	6,3	6,2	2,7	2,8	2,4
Nizozemí	1,9	-3,9	1,8	8,7	4,8	5,4	4,3	4,2	4,2	2,0	2,0	2,2
Rakousko	2,2	-3,9	2,0	3,6	n/a	n/a	4,6	4,4	4,2	3,1	3,3	3,7
Polsko	5,1	1,7	3,8	-4,7	-5,1	-1,6	9,3	9,3	9,3	3,3	4,0	4,1
Portugalsko	0,0	-2,5	1,3	-9,4	-12,0	-10,3	12,5	12,6	12,6	3,5	3,9	4,0
Rumunsko	7,3	-7,1	-1,3	-13,4	-11,6	-4,5	n/a	n/a	n/a	7,6	8,0	8,4
Slovinsko	3,7	-8,1	1,2	-4,8	-6,2	-1,0	8,1	8,1	8,2	2,0	2,4	2,0
Slovensko	5,8	-4,8	4,0	-5,7	-6,6	-3,2	14,0	14,0	13,9	3,5	3,8	3,9
Finsko	0,9	-8,2	3,1	4,3	3,1	1,3	8,0	8,0	8,0	3,5	3,5	3,4
Švédsko	-0,6	-5,3	5,7	8,4	9,5	7,3	7,6	7,7	7,4	1,2	1,4	1,8
Velká Británie	-0,1	-4,9	1,3	-2,7	-1,5	-1,3	7,6	n/a	n/a	4,4	4,0	n/a
EU	0,5	-4,2	1,8	-1,0	-1,9	-1,1	9,5	9,5	9,4	2,9	3,1	3,2

v %	Saldo veř. rozpočtů k HDP			Veřejný dluh k HDP			HDP per capita k ø EU			Cenová hladina k ø EU		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Belgie	-1,3	-5,9	-4,1	89,6	96,2	96,8	116,0	115,0	116,0	108,3	111,1	113,9
Bulharsko	1,7	-4,7	-3,2	13,7	14,6	16,2	40,0	44,0	n/a	46,2	50,2	52,7
ČR	-2,7	-5,9	-4,7	30,0	35,3	38,5	80,0	81,0	82,0	62,4	72,8	70,6
Dánsko	3,2	-2,7	-2,7	34,5	41,8	43,6	123,0	123,0	121,0	137,4	141,2	144,6
Německo	0,1	-3,0	-3,3	66,3	73,5	83,2	116,0	116,0	116,0	101,9	103,8	106,4
Estonsko	-2,8	-1,7	0,1	4,6	7,2	6,6	69,0	68,0	64,0	73,1	78,0	75,1
Irsko	-7,3	-14,3	-32,4	44,4	65,6	96,2	147,0	133,0	127,0	124,5	127,6	125,0
Řecko	-9,8	-15,4	-10,5	110,7	127,1	142,8	91,0	93,0	93,0	90,7	94,0	97,4
Španělsko	-4,2	-11,1	-9,2	39,8	53,3	60,1	105,0	103,0	103,0	92,8	95,4	97,4
Francie	-3,3	-7,5	-7,0	67,7	78,3	81,7	108,0	107,0	108,0	108,1	110,8	114,3
Itálie	-2,7	-5,4	-4,6	106,3	116,1	119,0	104,0	104,0	104,0	102,9	105,6	106,5
Kypr	0,9	-6,0	-5,3	48,3	58,0	60,8	93,0	97,0	98,0	88,1	90,5	91,2
Lotyšsko	-4,2	-9,7	-7,7	19,7	36,7	44,7	56,0	56,0	52,0	66,6	72,6	74,8
Litva	-3,3	-9,5	-7,1	15,6	29,5	38,2	59,0	61,0	55,0	60,0	64,7	67,8
Lucembursko	3,0	-0,9	-1,7	13,6	14,6	18,4	275,0	280,0	271,0	115,3	119,1	121,3
Maďarsko	-3,7	-4,5	-4,2	72,3	78,4	80,1	62,0	64,0	65,0	66,7	68,1	65,5
Malta	-4,5	-3,7	-3,6	61,5	67,6	68,0	77,0	78,0	81,0	75,5	78,8	81,4
Nizozemí	0,6	-5,5	-5,4	58,2	60,8	62,7	132,0	134,0	131,0	101,9	104,0	108,5
Rakousko	-0,9	-4,1	-4,6	63,8	69,6	72,3	123,0	124,0	124,0	102,2	105,1	107,9
Polsko	-3,7	-7,3	-7,9	47,1	50,9	55,0	54,0	56,0	61,0	62,0	69,1	58,6
Portugalsko	-3,5	-10,1	-9,1	71,6	83,0	93,0	78,0	78,0	80,0	85,7	87,0	89,3
Rumunsko	-5,7	-8,5	-6,4	13,4	23,6	30,8	42,0	47,0	46,0	63,8	60,9	57,5
Slovinsko	-1,8	-6,0	-5,6	21,9	35,2	38,0	88,0	91,0	88,0	79,0	82,3	85,5
Slovensko	-2,1	-8,0	-7,9	27,8	35,4	41,0	68,0	72,0	73,0	63,2	70,2	73,7
Finsko	4,2	-2,6	-2,5	34,1	43,8	48,4	117,0	118,0	113,0	119,9	124,3	126,4
Švédsko	2,2	-0,7	0,0	38,8	42,8	39,8	125,0	122,0	118,0	115,7	114,5	107,0
Velká Británie	-5,0	-11,4	-10,4	54,4	69,6	80,0	116,0	115,0	112,0	112,6	100,1	92,7
EU	-2,4	-6,8	-6,4	62,3	74,4	80,0	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.

