

# Kohezní politika EU 2014-2020 – nejvíce peněz do CEE

Jan Jedlička

EU Office České spořitelny

Katarzyna Rzentarzewska

Česká spořitelna Research

**EU OFFICE**

Česká spořitelna, a.s.  
Budějovická 1518/13a,b  
140 00 Praha 4

tel.: +420 956 718 012

fax: +420 224 641 301

[EU\\_office@csas.cz](mailto:EU_office@csas.cz)

<http://www.csas.cz/eu>

Jan Jedlička

+420 956 718 014

[jjedlicka@csas.cz](mailto:jjedlicka@csas.cz)

Iva Dlouhá

+420 956 718 015

[idlouha@csas.cz](mailto:idlouha@csas.cz)

Jana Majchráková

+420 956 718 012

[jmajchrakova@csas.cz](mailto:jmajchrakova@csas.cz)

Tomáš Kozelský

+420 956 718 013

[tkozelsky@csas.cz](mailto:tkozelsky@csas.cz)

## Obsah

Kohezní politika EU 2014-2020.....	3
Vítězové a poražení vyjednávacího souboje o peníze z fondů EU .....	3
Dopad fondů EU v období 2014-2020 na ekonomickou výkonnost .....	4
Přehled čerpání dotací z fondů EU v zemích CEE v letech 2007-2013 .....	5
Poučení z let 2007-2013 a návrhy na zlepšení.....	6
Preferované oblasti podpory z fondů EU v regionu CEE 2014-2020 .....	6
Polsko .....	7
Rumunsko .....	7
Česká republika.....	7
Maďarsko .....	7
Slovensko.....	8
Chorvatsko .....	8
CEF – podpora dopravy, energie a telekomunikací v letech 2014-2020.....	8
Nejvýznamnější projekty CEF pro CEE-6 .....	9
Česká republika .....	9
Slovensko .....	9
Maďarsko.....	9
Rumunsko .....	9
Chorvatsko .....	9
Polsko.....	9
Horizont 2020 – podpora vědy a výzkumu .....	10
Příloha č. 1: Přehled zemí – Projekty, které by měly získat finanční podporu z programu CEF .....	11
Česká republika .....	11
Slovensko .....	12
Maďarsko.....	13
Chorvatsko .....	14
Rumunsko .....	15
Polsko.....	16
Příloha č. 2: Celková alokace kohezní politiky EU na roky 2014-2020 .....	17
Příloha č. 3: Kumulativní čisté pozice členských států EU vůči společnému evropskému rozpočtu v letech 2004-2012.....	18

## Kohezní politika EU 2014-2020

Finanční podpora Evropské unie zemím střední a východní Evropy (CEE – Central & Eastern Europe) ve formě strukturálních a investičních fondů EU by mohla dosáhnout rozměrů pomoci poválečné Evropě - „**Marshallova plánu**“. Celková výše finančních prostředků ze strukturálních a investičních fondů určených pro kohezní politiku v letech 2014-2020 činí **351,9 mld. eur** a je tak o 1,3 % vyšší než byla ve finančním období 2007-2013.

Z toho šestice zemí střední a východní Evropy CEE-6 (Chorvatsko, Česká republika, Maďarsko, Polsko, Rumunsko a Slovensko) obdrží celkem **167,1 mld. eur**, tedy téměř polovinu všech finančních prostředků EU, což odpovídá **nárůstu o 11 % ve srovnání s obdobím 2007-13**. V případě efektivního využití této obrovské sumy peněz se zvýší ekonomický a sociální potenciál zemí střední a východní Evropy, a rozdíly mezi západními a východními členskými státy EU se tak budou dále snižovat.

Pokud by šestice zemí CEE efektivně vyčerpala 90 % nově přidělených finančních prostředků, zvýšil by se jejich průměrný **roční nárůst HDP o 0,3-0,8 procentního bodu**. Lze očekávat, že finanční prostředky EU by měly mít větší dopad na méně rozvinuté země (např. Rumunsko), než na vyspělejší státy z CEE (např. Česká republika).

Pokud jde o ekonomickou výkonnost zemí CEE-6, od roku 2012 pouze **Česká republika a Slovensko** překonaly reprezentanty starých členských států (Řecko a Portugalsko). Pokud bude plně využít potenciál prostředků z fondů EU, můžeme očekávat, že do roku 2020 i země jako Polsko či Maďarsko překonají či se minimálně přiblíží ekonomické výkonnosti jižních států eurozóny. Nejdlejší konvergenční cestu mají před sebou **Rumunsko a Chorvatsko**.

Jestli se jim podaří překonat všechny překážky v čerpání peněz z fondů EU (což je výzva zejména pro Rumunsko), mohou do roku 2020 dosáhnout stejné úrovně ekonomické výkonnosti, jakou dosahují současní lídři mezi zeměmi střední a východní Evropy.

Plné využití potenciálu peněz z evropských strukturálních a investičních fondů pro země střední a východní Evropy nebude vůbec jednoduché. **Mají před sebou mnoho bariér**.

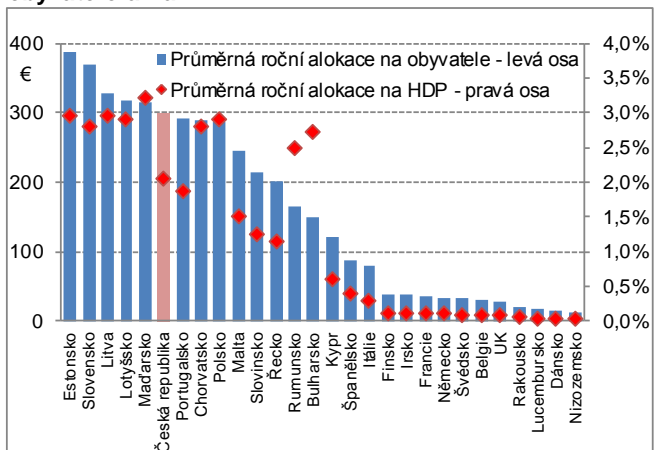
Za účelem zvýšení jejich stále ještě nízké schopnosti absorpce poskytnutých finančních prostředků doporučujeme několik opatření. Jedná se především o výraznou **redukcí byrokratických struktur**, zavedení transparentních postupů při výběru projektů s cílem vyhnout se podezřením z korupce, a užší spolupráci v rámci regionu.

## Vítězové a poražení vyjednávacího souboje o peníze z fondů EU

**Polsko** vyšlo z tvrdých vyjednávání o miliardy z EU jako vítěz. Největší ekonomika regionu zemí CEE obdrží **77,6 mld. eur**, což je téměř polovina veškerých finančních prostředků určených zemím CEE-6. Kromě toho je Polsko jednou z mála zemí, která může v rámci evropské kohezní politiky očekávat vyšší příděl finančních prostředků než v předchozím období.

Z pohledu průměrné roční alokace na obyvatele (což je vhodnější ukazatel měřící úspěšnost vyjednávání) vede **Estonsko s téměř 387 eur na obyvatele**, následované **Slovenskem (369 eur na obyvatele)**. Pokud se na finanční prostředky podíváme z pohledu průměrné roční alokace v procentech HDP, plyne největší část do **Maďarska (ročně 3,2 % HDP)**, po kterém následují **baltské státy (2,9-3,0 %)**.

**Průměrná roční alokace na roky 2014-2020 v přepočtu na obyvatele a na HDP**



Zdroj: EK, Eurostat; HDP za rok 2012, obyvatelstvo k 1. lednu 2013

Při porovnání alokace fondů EU v přepočtu na obyvatele a ekonomické vyspělosti vůči průměru EU (měřeno ukazatelem HDP per capita), můžeme ve všech 28 členských zemích buď potvrdit, nebo vyvrátit **základní zásady politiky soudržnosti**, která má nastartovat a urychlit proces konvergence v rámci rozvinutých členských států.

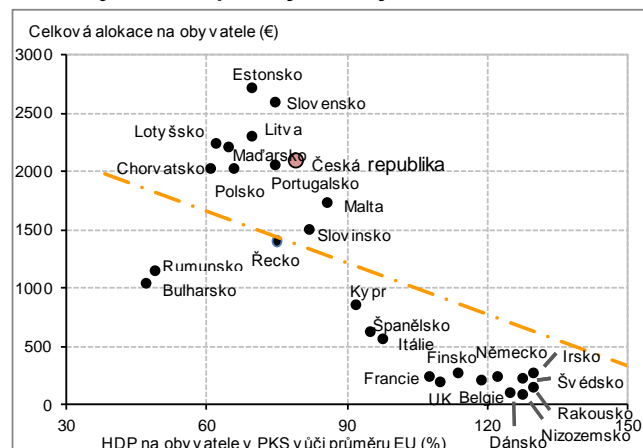
### Zlaté pravidlo: čím rozvinutější ekonomika, tím méně peněz

Všeobecně platí, že čím rozvinutější je ekonomika určité země, tím méně peněz obdrží tento stát ze strukturálních a investičních fondů EU. Avšak **Rumunsku a Bulharsku**, členským státům EU s nejméně rozvinutou ekonomikou, bylo celkově přiděleno méně finančních prostředků EU, než by jim podle tohoto pravidla příslušelo (naproti tomu např.

**Estonsku a Slovensku** bylo přiděleno více finančních prostředků, než odpovídá jejich ekonomické situaci.)

Toto můžeme zdůvodnit tím, že **Rumunsko s Bulharskem** získává významnou finanční podporu i z jiných evropských programů (např. ze Společné zemědělské politiky). Ve výsledku by tak oba tyto státy měly obdržet evropské podpůrné prostředky v dostatečné výši.

### Efektivita kohezní politiky na roky 2014-2020



Zdroj: Evropská komise, Eurostat

## Dopad fondů EU v období 2014-2020 na ekonomickou výkonnost

Od vstupu do EU zaznamenávají země střední a východní Evropy dynamický růst. Před krizí byl průměrný meziroční růst HDP **šesti zemí CEE 3,8 %**, zatímco v EU-15 pouze 2,3 %, a dochází tak k neustálému přibližování na evropskou úroveň.

Například **maďarská a polská úroveň HDP** na obyvatele se v polovině devadesátých let pohybovala okolo **50 % průměru ekonomické výkonnosti EU**, o dvacet let později už jsou téměř na 70 %. Česká republika a Slovensko jsou rovněž již zařazeny do kategorie vyspělých a rozvinutých ekonomik.

Navíc jsme přesvědčeni, že státy CEE mají v dlouhém horizontu potenciál překonat „**starou Evropu**“, a očekáváme, že letos tyto ekonomiky porostou dvakrát rychleji než eurozóna. Růst HDP by měl být tažen nejen čistými vývozy, ale také zvyšující se soukromou spotřebou a investicemi.

V letošním roce, poprvé od začátku krize, očekáváme pozitivní vývoj investic ve všech zemích střední a východní Evropy a vzestupný trend by měl pokračovat i v následujících letech. Podle našeho názoru je jeden z důvodů, proč být optimistický, i blížící se štědrý příliv prostředků z fondů EU.

Investice uskutečněné díky penězům z fondů EU totiž podporovaly hospodářský rozvoj po celé poslední desetiletí, a přispěly ke sblížení zemí střední a východní Evropy s vyspělejší západní Evropou. Z hlediska **struktury investic financovaných z fondů EU** se dá očekávat, že se nadcházející rozpočtové období nebude lišit od toho předchozího. Většina zemí CEE plánuje investovat značnou část přidělených prostředků EU na **rozvoj dopravní infrastruktury**.

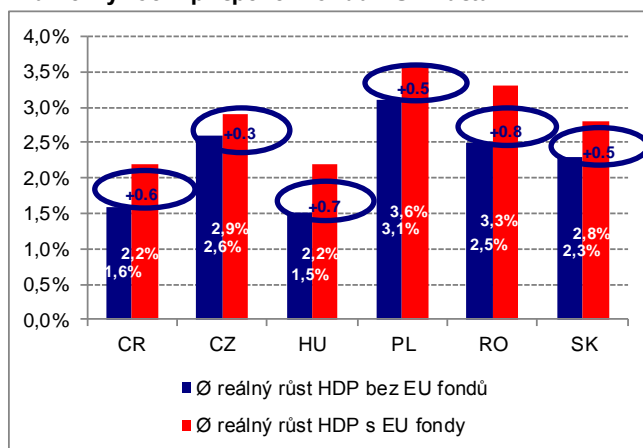
Budování silniční a železniční sítě by mělo mít pozitivní vliv nejen na okamžitý růst ekonomických ukazatelů (skrze vyšší úroveň investic), ale také na dlouhodobou atraktivitu země jako investičního cíle. Dobře rozvinuté spojení mezi nejvýznamnějšími městy přispěje k rozvoji regionů prostřednictvím zvýšením mobility pracovní síly i vyráběného zboží.

Dalším významným faktorem je, že země střední a východní Evropy budou moci fondy EU využít **k rozvoji výzkumu a vývoje a také vzdělávání**. Dlouhodobý a trvale udržitelný růst totiž nemůže být založen na levné pracovní síle, ale spíše na inovacích, konkurenceschopnosti a znalostech. Podpora ve formě fondů EU může být jedinečnou příležitostí, jak těmto zemím pomoci stát se více inovativními a zvyšovat jejich dlouhodobý růstový potenciál.

Efektivita úspěšnosti čerpání je však pro sledované členské státy rozdílná a s tím je spojen i vliv na potenciální růst dané země. **V ČR**, která patří mezi nejrozvinutější ekonomiky mezi zeměmi CEE, by měl do budoucna roční růst HDP v průměru zrychlit o **zhruba 0,3 p.b.** díky prostředkům z fondů EU. **V Polsku a na Slovensku** by to pak mělo být okolo **0,5 p.b.**

Příspěvek k růstu HDP v **Chorvatsku** činí 0,6 p.b. Největší pozitivní dopad na růst HDP by však měly mít finanční prostředky z fondů EU v případě **Maďarska a Rumunska**, kde se očekává zvýšení tempa růstu o 0,7 a 0,8 p.b.

Průměrný roční příspěvek fondů EU k růstu HDP



Zdroj: Evropská komise, Eurostat

## Přehled čerpání dotací z fondů EU v zemích CEE v letech 2007-2013

Jaká byla výše čerpání dotací z fondů EU u členských států CEE-12 v letech 2007-2013 nám ukazuje následující tabulka.

Ve využití evropských fondů jsou na špici **baltské státy**, které obsadily první dvě příčky. Z šestky zemí střední a východní Evropy se s koncem roku 2013 pouze **Polsku podařilo skutečně vyčerpat dvě třetiny (67,9 %)** peněžních prostředků Evropské unie přidělených pro předchozí programové období (2007-2013).

**Maďarsku** (59,3 %), **Slovensku** (52,6 %) a **České republice** (51,1 %) se podařilo vyčerpat více než polovinu přidělených finančních prostředků Evropské unie, zatímco **Rumunsku** se podařilo absorbovat pouze 37,8 % poskytnutých peněžních prostředků. Tato země však v EU patří mezi nováčkovské členy, jelikož do Evropské unie vstoupila až v roce 2007. Příčinou slabé absorpce v Rumunsku může být nedostatek zkušeností a slabá veřejná správa.

„**Pravidlo N+2**“ poskytuje zemím další dva roky (do konce roku 2015) na vynaložení finančních prostředků EU přidělených pro finanční období 2007-2013. Pouze v případě Slovenska a Rumunska platí až do roku 2012 „**pravidlo N+3**“.

### Stav čerpání prostředků z fondů EU alokovaných na období 2007-2013 v CEE-12

Členský stát	Alokace (mld. eur)	Přijaté platby (mld. eur)	Absorpční míra
1. Estonsko	3,4	2,8	81,3%
2. Litva	6,8	5,3	78,8%
3. Polsko	67,2	45,6	67,9%
4. Lotyšsko	4,5	3,0	66,0%
5. Slovinsko	4,1	2,6	62,9%
6. Kypr	0,6	0,4	61,3%
7. Maďarsko	24,9	14,8	59,3%
8. Slovensko	11,5	6,0	52,6%
9. Česká republika	26,5	13,6	51,1%
10. Malta	0,8	0,4	50,3%
11. Bulharsko	6,7	3,3	49,5%
12. Rumunsko	19,1	7,2	37,8%
<b>CELKEM</b>	<b>176,1</b>	<b>104,9</b>	<b>59,6%</b>

Zdroj: Evropská komise, údaje k prosinci 2013; absorpční míra je podíl mezi přijatými platbami a alokací

## Poučení z let 2007-2013 a návrhy na zlepšení

Aby byly státy střední a východní Evropy schopny v novém období 2014-2020 plně využívat potenciálu fondů, měly by se poučit z minulého programovacího období 2007-2013, a **přijmout některé změny a opatření**:

- **Větší povědomí o úspěšnosti čerpání** - Evropská komise by měla více informovat o úspěšnosti jednotlivých zemí při čerpání prostředků z fondů EU. Ačkoli Brusel shromažďuje všechny relevantní údaje o čerpání v jednotlivých členských státech, neexistuje žádná pravidelná hodnotící zpráva, která by byla zveřejňována. Pokud by Komise např. v měsíčních intervalech zveřejňovala absorpční kvóty ve všech členských státech EU, mohlo by to v zemích s nehoršími výsledky čerpání vést k vyvolání žádoucí veřejné diskuse a následně k odstranění překážek a zlepšení schopnosti čerpání.
- **Intenzivnější spolupráce** - Země střední a východní Evropy často řeší podobné problémy, tudíž by měly více využívat přeshraniční spolupráci v regionu. Například v podobě sdílení zkušeností v oblasti čerpání s ostatními státy, sdílení osvědčených postupů a benchmarkingu (tj. porovnávání jejich míry absorpce a výsledky s nejlepšími výsledky mezi zeměmi CEE).
- **Jednoduchý implementační systém** - Více někdy znamená méně. To platí v případě implementačního systému u některých zemí střední a východní Evropy (zejména v ČR). Příliš mnoho operačních programů realizovaných příliš mnoha řídicími orgány činí celý systém pro konečné příjemce dotací velmi komplikovaným a některé potenciální žadatele od podání žádosti o dotaci odrazuje.
- **Redukce byrokratických struktur** - Toto doporučení je úzce spojeno s předchozím, kdy se příliš složitý implementační systém často rovná vysoké a rozsáhlé byrokracii. Proto je v některých zemích nízká schopnost čerpání spojena s vysokou byrokratickou zátěží (týká se to např. Slovenska nebo Polska). Komplikované byrokratické postupy jsou pravděpodobně nejčastější překážkou při zahájení procesu podání žádosti o dotaci.
- **Zvýšení transparentnosti** - V některých zemích se objevily vážné pochybnosti o spravedlivosti přerozdělení dotací EU konečným příjemcům. Např. v případě ČR se objevily i některé případy zneužití související s rozdělováním prostředků z fondů EU. Pokud by byl proces tvorby a výběru projektů průhlednější a spravedlivější, vedlo by to ke zlepšení celkového obrázku o politice soudržnosti ve všech členských zemích a k realizaci jen těch nejlepších projektů.
- **Časové záležitosti** - Další výzvou v budoucím programovacím období 2014-2020 pro některé země CEE (především pro Rumunsko) je dlouhá doba strávená nad posuzováním projektu. Klíčovou podmínkou pro zkrácení doby je vyšší výkon příslušných státních orgánů, které mají posouzení projektů na starost.
- **Konzultace s bankami** - Banky hrají důležitou roli v celém procesu implementace, jelikož poskytují spolufinancování příjemcům dotací EU. Pokud banka z důvodu rizikovosti projektového záměru odmítne poskytnout spolufinancování (či předfinancování), projekty nelze realizovat. A to i když jim je schválena dotace z příslušného operačního programu. Proto by měly být banky jako zainteresované strany (stakeholders) začleněny již do fáze přípravy dotačního systému.

## Preferované oblasti podpory z fondů EU v regionu CEE 2014-2020

Po konečném schválení alokací v rámci kohezní politiky pro jednotlivé členské státy začínají vyjednávat s Evropskou komisí o tzv. **Dohodách o partnerstvích**. Ty by měly definovat, do jakých oblastí peníze z fondů EU potečou. V době uzávěrky tohoto reportu žádná popisovaná země neměla Dohodu o partnerství uzavřenu, stále se jednalo o více či méně pokročilé návrhy. Proto níže uvedené oblasti jsou výsledkem jednak návrhů Dohod o partnerství a jednak doporučení lokálních analytiků bank skupiny **Erste Group**, kam by bylo nejeefektivnější dané prostředky investovat.



## Polsko

Výše finančních prostředků přidělených z fondů EU činí **celkem 77,57 mld. eur**, což odpovídá ročním 288 eur na obyvatele, resp. 2,9 % HDP.

Velká část (o něco více než třetina) bude investována do projektů v oblasti infrastruktury a životního prostředí. Polsko bude pokračovat ve stavbě rychlostní komunikace S7 mezi Krakovem a Varšavou a dále směrem na Gdaňsk, na kterou byla již v minulosti **vyčleněna dotace ve výši 1,7 mld. eur**. Díky tomuto a dalším projektům v oblasti infrastruktury budou v konečném důsledku všechna velká polská města vzájemně propojena prostřednictvím sítě rychlostních komunikací a železnice.

Na dalším místě v potřebnosti stojí rozvoj a vzdělávání, na což by mělo být vydáno přibližně **15 % přidělených finančních prostředků**. Část dotací je kromě jiného určena na digitalizaci země a podporu rozvoje nejchudších regionů. Dalším stěžejním bodem bude pro období 2014-2020 zlepšení stavu zaměstnanosti, podpoření by měli být především mladiství nezaměstnaní (míra nezaměstnanosti mladých je vyšší než 25 %).

## Rumunsko

Výše finančních prostředků přidělených z fondů EU činí **celkem 22,99 mld. eur**, což odpovídá 164 eur na obyvatele ročně, resp. 2,5 % HDP.

Největší část prostředků by měla připadnout na životní prostředí a dopravu (vždy více než 20 %), zatímco **pro sektor vzdělání se počítá s méně než 8 %**. Dle analytiků Erste Group jsou vzdělávání a zdravotnictví dvě hlavní oblasti, které by měly těžit z většího objemu finančních prostředků, protože jejich financování je silně poddimenzované. Lékařská péče se kvůli odlivu kvalifikované pracovní síly a nedostatku lékařských přístrojů ve veřejných nemocnicích nachází v komplikované situaci. V oblasti vzdělávání dochází stále častěji k zavírání základních škol ve venkovských oblastech, což zvyšuje počet žáků s nedokončeným vzděláním.

Vyšší a efektivní financování zdravotnictví a oblasti vzdělávání by mělo být prioritou, protože Rumunsko musí do roku 2020 zvýšit své výdaje **v oblasti vědy a výzkumu z 0,5 % HDP v roce 2012 na 2 % HDP**.

## Česká republika

Výše finančních prostředků přidělených ze strukturálních a investičních fondů Evropské unie pro období 2014-2020 činí **celkem 21,98 mld. eur**, což odpovídá 299 eur na obyvatele ročně, resp. 2,1 % HDP.

Dle analytiků Erste Group by podstatná část dotací měla směřovat do **dopravní infrastruktury, vědy a výzkumu a do systému vzdělávání**. Pouze nepatrně menší částka by měla plynout do sektorů pro životní prostředí a hospodářství (především malé a střední podniky) a do projektů s důrazem na inovaci, znalostní ekonomiku a energetiku (úspory energií a zvyšování energetické účinnosti).

Přibližně **10 %** z celkového objemu přidělených finančních prostředků by mělo být investováno do **zlepšení situace na trhu práce, sociální inkluze a rovnováhy mezi pracovním a soukromým životem**. Více než 20 % finančních prostředků EU by mělo být vyčleněno na menší regionální projekty, především v oblasti dopravní infrastruktury, či veřejné správy.

## Maďarsko

Výše finančních prostředků přidělených z fondů EU činí **celkem 21,91 mld. eur**, což odpovídá 316 eur na obyvatele ročně, resp. 3,2 % HDP.

Príslušné odpovědné maďarské orgány hodlají tyto finanční prostředky použít především ke zlepšení situace ohledně **zaměstnanosti a mobility** a na posílení konkurenceschopnosti malých a středních podniků. Dle vyjádření vládního kabinetu by mělo být přibližně 60 % finančních prostředků z EU použito na přímou podporu hospodářského rozvoje a zaměstnanosti.

Pouze **7 %** je plánováno pro investice v oblasti **vzdělávání, zvyšování kvalifikace pracovních sil** a na podporu celoživotního vzdělávání. Jelikož má maďarské hospodářství nedostatky právě v těchto oblastech, měla by se dle analytiků Erste Group tomuto tématu věnovat dostatečná pozornost.

## Slovensko

Výše finančních prostředků přidělených z fondů EU činí **celkem 13,99 mld. eur**, což odpovídá 369 eur na obyvatele ročně, resp. 2,8 % HDP.

Očekává se, že počet operativních programů během příští periody klesne a přidělené prostředky se za účelem zlepšení spíše slabé absorpce přerozdělí. Ve finančním období 2014-2020 **bude mít nejvyšší prioritu infrastruktura**, jelikož dálniční síť ještě zdaleka není v plném měřítku dobudovaná, což je také hlavní překážkou pro příchod zahraničních investorů do východní části země. V zemi s šestou nejvyšší mírou nezaměstnanosti v Evropské unii budou preference směřovat i na projekty určené na podporu boje s dlouhodobou nezaměstnaností a s nezaměstnaností mladistvých.

## Chorvatsko

Výše finančních prostředků přidělených z fondů EU činí **celkem 8,61 mld. eur**, což odpovídá 289 eur na obyvatele ročně, resp. 2,8 % HDP.

Analytici Erste Group míní, že největší potenciál pro rozvoje se vyskytuje v oblasti **dopravní infrastruktury**, což se týká především železnic a přístavů. Dalším důležitým segmentem, kam by měly směřovat prostředky z fondů EU, jsou **úspory energií**, zvyšování účinnosti v energetice a obnovitelné zdroje. Evropské dotace by byly zapotřebí i při financování budování ICT infrastruktury, například do rozšíření území pokrytého širokopásmovým připojením k internetu, a projektů jako je e-healthcare nebo e-school, tj. financování modernizace veřejných služeb za účelem zvýšení konkurenceschopnosti.

## CEF – podpora dopravy, energie a telekomunikací v letech 2014-2020

Nástroj pro propojení Evropy je jedním z nejvýznamnějších nových programů, který je součástí víceletého finančního rámce EU pro období 2014-2020. Z rozpočtu tohoto nástroje budou podpořeny strategické **projekty v oblasti dopravní, energetické a telekomunikační infrastruktury**. V současné době jsou infrastrukturální sítě v Evropské unii neúplné, neefektivní nebo na některých důležitých místech ani neexistují. Celková schválená alokace programu CEF činí **33,3 mld. eur**.

Tato částka je financována z:

- a) **rozpočtového okruhu 1a:** Konkurenceschopnost pro růst a zaměstnanost ve výši 21,9 mld. eur, z toho
  - aa) 15,0 mld. eur na dopravu,
  - ab) 5,9 mld. eur na energetiku
  - ac) 1,1 mld. eur na digitalizaci
- b) **rozpočtového okruhu 1b:** Hospodářská, sociální a územní soudržnost (z Kohezního fondu) ve výši 11,3 mld. eur a celá tato částka je určena na dopravu

**Hlavní cíle nástroje CEF jsou:**

- podpora rozvoje výkonného, udržitelného a efektivního propojení transevropských sítí v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikací;
- budování chybějících přeshraničních vazeb a
- odstraňování dosavadních problémů podél hlavních trans-evropských dopravních koridorů.

CEF umožní realizaci řady významných projektů v jednotlivých státech **s přeshraničními dopady**. Prospěch z programu budou mít jak podniky, tak občané ve všech členských státech.

Úspěšné uskutečnění všech plánovaných projektů povede k podpoře další integrace, užší spolupráci mezi členskými státy a hlavně umožní Evropě plně využívat potenciálu vnitřního trhu, který vyloučí některé závažné překážky v dopravě



a energetické infrastruktúre. CEF usnadní také rozšíření **vysokorychlostního širokopásmového připojení** k internetu pro domácnosti.

## Nejvýznamnější projekty CEF pro CEE-6

### Česká republika

Analytici Erste Group spatřují nejvyšší potenciál CEF programu v projektech modernizace a zvýšení přepravní kapacity **železnice Nürberg – Praha a Mnichov – Praha**. Česká republika je exportně orientovaná ekonomika s hlavním exportním partnerem Německem, kam směřuje třetina českých vývozu. Zvýšení přepravní kapacity železničního propojení s Německem podpoří obchodní vztahy mezi těmito státy a potenciálně také objem českých vývozu do trhů největší evropské ekonomiky. Proto tyto dva projekty budou mít největší pozitivní dlouhodobý dopad na českou ekonomiku.

### Slovensko

**Ropovod JANAF-Adria** pokládají analytici Erste Group za nejdůležitější podporovaný projekt z CEF v roce 2014-2020. Rekonstrukce ropovodu a rozšíření má potenciál zvýšit energetickou ochranu Slovenska (které bylo tradičně velmi závislé na ruské ropě dovezené přes Ukrajinu skrz ropovod Družba). Kromě toho, že zvýšení kapacity bude vést velmi pravděpodobně ke zvýšení tranzitních objemů a tím zvýšení příjmů pro stát. Slovenské rafinérie by také mohly mít prospěch z pravděpodobně nižších nákladů na surovou ropu.

### Maďarsko

Při pohledu na dopravní, energetické a telekomunikační projekty programu CEF můžeme vyzdvihnout projekty přeshraniční infrastruktury na severu a jihu Maďarska. Například se jedná o projekt rekonstrukce cesty **Budapešť-Zvolen** nebo železnice propojující Budapešť s hranicí Srbské republiky. Řešení těchto nedostatků by mohlo posílit místní podniky, které snadněji získají přístup k většímu regionálnímu trhu. Zlepšení v energetické infrastruktúre mezi severem a jihem může podpořit další alternativní projekty v regionu.

### Rumunsko

Hlavní přínos pro ekonomický rozvoj Rumunska bude mít železniční **projekt Arad – Brasov – Bukurešť – Constanta**, který propojí západní hranici Rumunska s pobřežím Černého moře na východě. Snížení přepravní doby nákladní a osobní dopravy by mělo přimět zahraniční investory a místní podnikatele otevřít nové podniky v jižním a východním Rumunsku, podpořit tak zanedbané oblasti se slabou infrastrukturou. Zároveň by to mohlo být důležitým krokem ve strategii rumunské vlády a soukromého podnikatelského sektoru k oživení cestovního ruchu na pobřeží Černého moře.

### Chorvatsko

Železniční projekt **Rijeka – Záhřeb – Hranice Maďarska** bude nejvýznamnějším projektem pro zlepšení současné infrastruktury s cílem propojení severního Jadranu, zejména spojení přístavu Rijeky s Záhřebem. Projekt má potenciál mobilizovat upadající stavebnictví ve středně dlouhém období a bude mít pozitivní efekt na ostatní segmenty průmyslu. Tento železniční projekt by pomohl Rijece k výraznému rozmachu, vzhledem k její výhodné strategické poloze. Proto projekty v oblasti logistiky a dopravy jsou považovány za dlouhodobě profitující. Skutečnost, že Chorvatsko má již velmi dobře rozvinutou dálniční infrastrukturu s omezenými možnostmi dalších investic, poskytuje vládě významný manévrovací prostor na podporu tohoto projektu.

### Polsko

Další zlepšení v silniční a železniční dopravě je pro Polsko zásadní, jelikož povede ke zvýšení atraktivity země jako investičního cíle. Věříme, že spojení **Baltského a Jaderského moře** je jedním z nejdůležitějších projektů, protože povede nejen ke zlepšení domácí infrastruktury, ale i přeshraničního spojení. Kromě toho, že je koridor připojen k jiným důležitým dopravním cestám, má ještě potenciál stát se efektivním dopravním řetězcem pro střední Evropu a to nejen v oblasti osobní dopravy, ale také pro nákladní dopravu zboží. Věříme, že tento projekt bude mít pozitivní dopad na ekonomický rozvoj regionů podél koridoru.

## Horizont 2020 – podpora vědy a výzkumu

Program Horizont 2020 je největším programem pro výzkum a vývoj v rámci nového víceletého finančního rámce 2014-2020. Je financován z rozpočtového okruhu 1a: Konkurenceschopnost pro růst a zaměstnanost. Celkem je pro sedmileté období vyčleněno necelých 80 mld. eur.

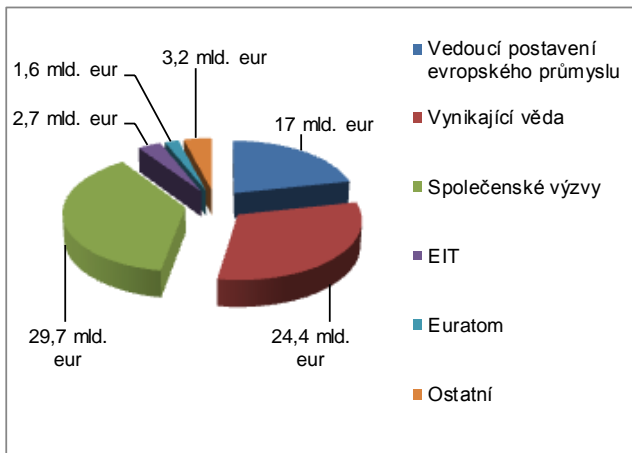
Cílem tohoto programu je zajistit, aby Evropa produkovala prvotřídní vědu, snažila se odstranit překážky pro inovace a usnadnila veřejnému a soukromému sektoru spolupráci v oblasti inovací.

Tento program je jedním z programů, které jsou distribuovány nikoliv na národní úrovni, ale na úrovni EU. Nejsou zde žádné předem definované národní alokace pro jednotlivé členské státy a jejich žadatele. Žadatelé ze všech zemí EU-28 a jejich projekty mohou získat finanční prostředky z programu Horizont na základě konkurenčních výzev.

### Horizont 2020 stojí na třech základních pilířích:

- Vynikající věda** – se zabývá zejména excelentním výzkumem, podporuje projekty hraničního výzkumu, nových technologií a rozvoj špičkových vědeckých pracovníků. V roce 2014 by z této priority měly být financovány granty Evropské výzkumné rady, stipendia pro mladé výzkumné pracovníky v rámci programu Marie Skłodowska-Curie, Budoucí a vznikající technologie či rozvoj evropské výzkumné infrastruktury (včetně e-infrastruktur)
- Vedoucí postavení evropského průmyslu** – cílem je zlepšit konkurenceschopnost evropského průmyslu a to zejména pomocí průmyslových a průlomových technologií v oblastech ICT, nanotechnologií, pokročilé výroby, robotiky, biotechnologie a výzkumu vesmíru. Dalším z cílů je podporovat inovace v malých a středních podnicích a zajistit snazší přístup k rizikovému financování
- Společenské výzvy** – prostředky jsou věnovány na podporu výzkumu v oblastech řešení společenských výzev, tzn.:
  - zdraví;
  - zemědělství;
  - námořní výzkum a biohospodářství;
  - energetika, doprava;
  - opatření v oblasti klimatu;
  - životní prostředí;
  - účinné využívání zdrojů a surovin nebo
  - bezpečnost.

Rozpočet Horizont 2020 (78,6 mld. eur\*)



Zdroj: Evropská komise; pozn.: \* v běžných cenách

## Příloha č. 1: Přehled zemí – Projekty, které by měly získat finanční podporu z programu CEF

### Česká republika

Dopravní projekty	
<b>Baltsko-jaderský koridor</b>	
• Bielsko Biala – Žilina	Silnice
• Katowice - Ostrava - Brno - Wien & Katowice - Žilina - Bratislava - Wien	Železnice
<b>Koridor Východ-východní Středomoří</b>	
• Dresden – Praha; Praha – Břeclav; Praha - Brno – Břeclav; Břeclav – Bratislava	Železnice
• Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice; Děčín zdymadla	Vnitrozemské vodní cesty
<b>Rýnsko-dunajský koridor</b>	
• Ostrava / Prerov – Žilina – Košice – hranice s Ukrajinou; München – Praha; Nürnberg – Praha	Železnice
• Zlín – Žilina	Silnice
<b>Ostatní přeshraniční projekty</b>	
• Wrocław – Praha; Praha – Linz	Železnice
• Nowa Sól – Hradec Králové; Brno – hranice s Rakouskem	Silnice
Energetické projekty	
• Vnitřní vedení mezi místy: Vernéřov a Vítkov, Vítkov a Přeštice, Přeštice a Kočín, Kočín a Mírovka, Mírovka a Čebín	Elektrina
• Propojení plynárenských sítí s Polskem (mezi místy Libhošť – Hať - Kedzierzyn); plynovod Lwowek-Odolanow; Odolanow; plynovod Czeszów-Wierzchowice; plynovod Czeszów-Kielczów; plynovod Zdieszowice-Wrocław; plynovod Zdieszowice-Kędzierzyn; plynovod Tworog-Tworzen; plynovod Tworóg-Kędzierzyn; plynovod Pogorska Wola-Tworzen; plynovod Strachocina – Pogórska Wola	Plyn
• Propojení plynárenských sítí s Rakouskem (mezi místy Baumgarten – Reinthal – Břeclav a také spojení jižní části českého přenosového systému v bodě Oberkappel)	
• Prodloužení trasy ropovodu z Litvínova do německé rafinérie ve Spergau	Dodávka ropy ve střední a východní Evropě

Zdroj: Evropská komise

## Slovensko

Dopravní projekty	
<b>Baltsko-jaderský koridor</b>	
• Bielsko Biala – Žilina	Silnice
• Katowice - Ostrava - Brno - Wien & Katowice - Žilina - Bratislava - Wien	Železnice
<b>Koridor Východ-východní Středomoří</b>	
• Breclav – Bratislava; Bratislava – Hegyeshalom	Železnice
<b>Rýnsko-dunajský koridor</b>	
• Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – hranice s Ukrajinou; Wien – Bratislava / Wien – Budapest / Bratislava – Budapest	Železnice
• Zlín – Žilina	Silnice
• Komárom – Komárno; Danube	Vnitrozemské vodní cesty
<b>Ostatní přeshraniční projekty</b>	
• Budapest – Zvolen	Silnice
Energetické projekty	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propojení sítí mezi Gőnyű (Maďarsko) and Gabčíkovo (Slovensko)</li> <li>• Vnitřní vedení mezi místy Velký Ďur a Gabčíkovo (Slovensko)</li> <li>• Rozšíření rozvodny Győr (Maďarsko)</li> <li>• Propojení sítí s Maďarskem mezi místy - Sajóvánka (Maďarsko) a Rimavská Sobota (Slovensko)</li> <li>• Propojení sítí s Maďarskem mezi místy - Kiszvárd (Maďarsko) a Velké Kapušany (Slovensko)</li> <li>• Vnitřní vedení mezi místy Lemešany a Velké Kapušany (Slovensko)</li> </ul>	Elektřina
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propojení sítí s Polskem; Rembelszczyzna; plynovod Rembelszczyzna-Wola Karczewska; plynovod Wola Karczewska-Wronów; plynovod Rozwadów-Końskowola-Wronów; plynovod Jarosław-Rozwadów; plynovod Hermanowice-Jarosław; plynovod Hermanowice-Strachocina</li> <li>• Propojení plynových sítí s Maďarskem mezi místy - Velké Zlieve (Slovensko) – Balassagyarmat border (Slovensko/Maďarsko) - Vecsés (Maďarsko)</li> </ul>	Plyn
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ropovod Bratislava-Schwechat: ropovod Schwechat (Rakousko) a Bratislava (Slovensko)</li> <li>• Ropovody JANAF-Adria: rekonstrukce, upgrading, údržba a navýšení kapacity dosavadního ropovodu JANAF a Adria (Chorvatsko, Maďarsko, Slovensko)</li> </ul>	Dodávka ropy ve střední a východní Evropě

Zdroj: Evropská komise

**Maďarsko**

<b>Dopravní projekty</b>	
<b>Středomořský koridor</b>	
• Rijeka – Zagreb – Budapest; Pragersko – Zalalövö; Boba- Székesfehérvár; Budapest-Miskolc-hranice s Ukrajinou	Železnice
• Lendava – Letenye; Vásárosnamény-hranice s Ukrajinou	Silnice
<b>Koridor Východ-východní Středomoří</b>	
• Bratislava – Hegyeshalom; Tata – Biatorbágy	Železnice
• Mosonmagyaróvár – hranice se Slovenskem	Silnice
<b>Rýnsko-dunajský koridor</b>	
• Wien – Bratislava / Wien – Budapest / Bratislava – Budapest; Budapest – Arad; Arad - Brašov - București - Constanta; Craiova – Bucharest	Železnice
• Komárom – Komárno; Danube (Kehlheim - Constanța/Midia/Sulina); Bucharest – Danube kanál	Vnitrozemské vodní cesty
<b>Ostatní přeshraniční projekty</b>	
• Budapest – Zvolen (Maďarsko-Slovensko)	Silnice
• Budapest – hranice se Srbskem	Železnice
<b>Energetické projekty</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propojení sítí: Žerjavenec (HR)/Heviz (HU) a Cirkovce (SI); Gőnyű (HU) a Gabčíkovo (SK); Kiszvárd (HU) a Velké Kapušany (SK)</li> <li>• Vnitřní vedení mezi místy Divača a Beričevo (SI); Beričevo a Podlog (SI), Podlog a Cirkovce (SI); Velký Ďur a Gabčíkovo (SK); Lemešany a Velké Kapušany (SK)</li> <li>• Rozšíření rozvodny Győr (Maďarsko)</li> <li>• Propojení sítí se Slovenskem mezi místy - Sajóvátka (Maďarsko) a Rimavská Sobota (Slovensko)</li> </ul>	Elektřina
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propojení plynárenských sítí se Slovenskem mezi místy - Velké Zlievce (Slovensko) – Balassagyarmat (Slovensko/Maďarsko) - Vecsés (Maďarsko)</li> <li>• Plynovod Városföld-Ercsi – Győr + rozšíření Városföld kompresorové stanice, plynovod Ercsi-Százhalombatt, Csanádpalota nebo Algyő kompresorová stanice</li> <li>• Rumunsko-maďarský zpětný tok v Csanádpalota nebo Algyő (Maďarsko)</li> <li>• Plynovod Constanta (Rumunsko) – Arad – Csanádpalota (Maďarsko) [v současné době známý jako AGRI], LNG terminál v Constanta (Rumunsko)</li> <li>• Maďarsko-slovenské propojení (Nagykanizsa – Tornyiszentmiklós (Maďarsko) – Lendava (Slovensko) – Kidričevo)</li> </ul>	Plyn
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plynovod z EU do Turkmenistánu přes Turecko, Gruzii, Ázerbájdžán a Kaspické moře</li> <li>• Rozšíření jihovýchodního kavkazského potrubí</li> <li>• Plynová kompresorová stanice v Kipi (EL)</li> <li>• Plynovod z Řecka do Itálie přes Albánii a Jaderské moře</li> </ul>	Jižní koridor - plyn

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plynovod z Bulharska do Rakouska přes Rumunsko a Maďarsko</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ropovody JANAF-Adria: rekonstrukce, upgrading, údržba a navýšení kapacity dosavadního ropovodu JANAF a Adria (Chorvatsko, Maďarsko, Slovensko)</li> </ul>	Dodávka ropy ve střední a východní Evropě

Zdroj: Evropská komise

## Chorvatsko

Dopravní projekty	
<b>Středomořský koridor</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rijeka – Zagreb – Budapest; Ljubljana – Zagreb</li> </ul>	Železnice
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rijeka</li> </ul>	Přístav
<b>Rýnsko-dunajský koridor</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Slavonski Brod</li> </ul>	Přístav
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Danube (Kehlheim - Constanța/Midia/Sulina); Sava</li> </ul>	Vnitrozemské vodní cesty
<b>Ostatní přeshraniční projekty</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dubrovnik – HR/ME hranice</li> </ul>	Silnice
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zagreb – SR hranice</li> </ul>	Železnice
<b>Energetické projekty</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propojení sítí mezi Banja Luka (BA) a Lika (HR); Žerjavenec (HR)/Heviz (HU) a Cirkovce (SI)</li> <li>• Vnitřní vedení mezi místy Brinje, Lika, Velebit a Konjsko (HR); Divača a Beričevo (SI); Beričevo a Podlog (SI); Podlog a Cirkovce (SI)</li> </ul>	Elektřina
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plynovod Zlobin – Bosiljevo – Sisak – Kozarac – Slobodnica (HR); LNG evakuace potrubí Omišalj – Zlobin (HR) – Rupa (HR) / Jelšane (SI) – Kalce (SI) nebo plynovod Omišalj (HR) – Casal Borsetti (IT)</li> <li>• Propojení mezi Chorvatskem a Slovinskem (Bosiljevo – Karlovac – Lučko – Zabok – Rogatec (SI))</li> <li>• Potrubí (Fieri (AB) – Split (HR))</li> </ul>	Plyn
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ropovody JANAF-Adria: rekonstrukce, upgrading, údržba a navýšení kapacity dosavadního ropovodu JANAF a Adria (Chorvatsko, Maďarsko, Slovensko)</li> </ul>	Dodávka ropy ve střední a východní Evropě

Zdroj: Evropská komise



**Rumunsko**

<b>Dopravní projekty</b>	
<b>Koridor Východ-východní Středomoří</b>	
• Budapest – Arad – Timișoara – Calafat; Vidin – Sofia – Burgas/TR hranice Sofia – Thessaloniki – Athens/Piraeus	Železnice
• Vidin – Craiova	Silnice
<b>Rýnsko-dunajský koridor</b>	
• Budapest – Arad; Arad - Brašov - București – Constanta; Craiova – Bucharest	Železnice
• Komárom – Komárno; Main – Main-Donau-Canal; Danube (Kehlheim - Constanța/Midia/Sulina); Bucharest – Danube kanál	Vnitrozemské vodní cesty
• Giurgiu, Galați	Přístav
• Constanta	Přístav, MoS
<b>Ostatní přeshraniční projekty</b>	
• Timișoara – Serbia hranice; Iasi-hranice s Moldavskou republikou; Suceava-hranice s Ukrajinou	Železnice
• TarguNeamt–Ungheni	Silnice
<b>Další hlavní síť</b>	
• Alba-Iulia – Turda – Dej – Suceava – Pașcani – Iași; Bucuresti – Buzau; Ploiesti-Suceava	Železnice
<b>Energetické projekty</b>	
• Vnitřní vedení mezi místy Dobrudja a Burgas (BG); Vidno a Svoboda (BG); Svoboda (BG) a rozdělení propojení Varna (BG) - Stupina (RO) v Bulharsku; Cernavoda a Stalpu (RO); Gutinas a Smardan (RO); Gadalin a Suceava (RO); Portile de Fier a Resita (RO); Resita a Timisoara/Sacalaz (RO); Arad a Timisoara/Sacalaz (RO)	Elektřina
• Propojení sítí mezi Resita (RO) a Pancevo (RS)	
• Integrace rumunské tranzitní a přenosové soustavy; zpětný tok v Isaccea	
• Výstavba nového skladu na území Bulharska; rozšíření Chiren UGS; sklad v Řecku	Plyn
• Plynovod Constanta (RO) – Arad – Csanádpalota (HU); LNG terminál v Constanta (RO)	
• Plynovod z EU do Turkmenistánu přes Turecko, Gruzii, Ázerbájdžán a Kaspické moře; plynová kompresorová stanice v Kipi (EL); plynovod z Bulharska do Rakouska přes Rumunsko a Maďarsko; plynovod z Řecka do Itálie přes Albánii a Jaderské moře	
• Podmořské potrubí v Kaspickém moři z Turkmenistánu do Ázerbájdžánu; Upgrade plynovodu mezi Ázerbájdžánem a Tureckem přes Gruzii; podmořské potrubí spojující Gruzii s Rumunskem	Jižní koridor - plyn

Zdroj: Evropská komise

**Polsko**

<b>Dopravní projekty</b>	
<b>Baltsko-jaderský koridor</b>	
• Gdynia – Katowice; Warszawa – Katowice; Wrocław – Poznań – Szczecin/Świnoujście; Katowice - Ostrava - Brno - Wien & Katowice - Žilina - Bratislava - Wien	Železnice
• Gdynia, Gdaňsk; Świnoujście, Szczecin (Přístav) + Bielsko Biala – Žilina (Silnice)	Přístav + Silnice
<b>Severomořsko-baltský koridor</b>	
• Tallinn - Riga - Kaunas – Warszawa; BY hranice - Warszawa - Poznań - DE hranice	Železnice
• Via Baltica koridor	Silnice
<b>Ostatní přeshraniční projekty</b>	
• Wrocław – Praha; Kędzierzyn Koźle – Chałupki-granica	Železnice
• Nowa Sól – Hradec Králové	Silnice
<b>Další hlavní síť</b>	
• Hranice s Ukrajinou – Kraków – Katowice – Wrocław – Dresden	Železnice
<b>Energetické projekty</b>	
• Propojení sítí mezi Eisenhüttenstadt (DE) a Plewiska (PL); Vierraden (DE) a Krajnik (PL)	Elektrina
• Vnitřní vedení mezi místy Krajnik a Baczyzna (PL); Mikulowa a Świebodzice (PL); koordinované instalace a provoz fáze přesunu transformátoru na propojení vedení Krajnik (PL) – Vierraden (DE) a Mikulowa (PL) – Hagenwerder (DE)	
• Propojení mezi Alytus (LT) a LT/PL hranice	Plán propojení baltského trhu elektřiny (energií)
• Vnitřní vedení mezi místy Stanisławów a Olsztyn Mątki (PL); Kozienice a Siedlce Ujrzanów (PL); Płock a Olsztyn Mątki (PL)	
• Propojení s Českou republikou mezi místy Libhošť – Hať (CZ/PL) – Kędzierzyn (PL); plynovod Lwowek-Odolanow; Odolanow kompresorová stanice; plynovod Czeszów-Wierzchowice; plynovod Czeszów-Kielczów; plynovod Zdzeszowice-Wrocław; plynovod Zdzeszowice-Kędzierzyn; plynovod Tworog-Tworzen; plynovod Tworóg-Kędzierzyn; plynovod Pogorska Wola-Tworzen; plynovod Strachocina – Pogórska Wola	Plyn
• Propojení se Slovenskem; Rembelszczyna kompresorová stanice; plynovod Rembelszczyna-Wola Karczewska; plynovod Wola Karczewska-Wronów; plynovod Rozwadów-Końskowola-Wronów; plynovod Jarosław-Rozwadów; plynovod Hermanowice-Jarosław; plynovod Hermanowice-Strachocina	
• Propojení s Dánskem "baltské potrubí"; Propojení s Litvou; rozšíření Swinoujscie LNG terminálu v Polsku	Plán propojení baltského trhu plynu (energií)
• Ropovod Adamowo-Brody	Dodávka ropy ve střední a východní Evropě
• Výstavba terminálu v Gdaňsku; rozšíření Pomerian potrubí	

Zdroj: Evropská komise

## Příloha č. 2: Celková alokace kohezní politiky EU na roky 2014-2020

	Celková alokace (mil. €)	Celková alokace na obyvatele* (€)	Průměrná roční alokace(mil. €)	Průměrná roční alokace na HDP**	HDP na obyvatele vůči průměru EU ***
Belgie	2 283,9	204,6	326,3	0,1 %	119 %
Bulharsko	7 588,4	1 041,7	1 084,1	2,7 %	47 %
Česká republika	21 982,9	2 090,4	3 140,4	2,1 %	79 %
Dánsko	553,4	98,8	79,1	0,0 %	125 %
Německo	19 234,9	234,5	2 747,8	0,1 %	122 %
Estonsko	3 590,0	2 709,8	512,9	2,9 %	70 %
Irsko	1 188,6	258,9	169,8	0,1 %	130 %
Řecko	15 521,9	1 403,1	2 217,4	1,1 %	75 %
Španělsko	28 559,5	611,5	4 079,9	0,4 %	95 %
Francie	15 852,5	241,5	2 264,6	0,1 %	108 %
Chorvatsko	8 609,4	2 020,0	1 229,9	2,8 %	61 %
Itálie	32 823,0	549,9	4 689,0	0,3 %	98 %
Kypr	735,6	849,6	105,1	0,6 %	92 %
Lotyšsko	4 511,8	2 229,4	644,5	2,9 %	62 %
Litva	6 823,1	2 295,9	974,7	3,0 %	70 %
Lucembursko	59,7	111,2	8,5	0,0 %	262 %
Maďarsko	21 905,9	2 210,8	3 129,4	3,2 %	65 %
Malta	725,0	1 720,6	103,6	1,5 %	86 %
Nizozemsko	1 404,3	83,7	200,6	0,0 %	128 %
Rakousko	1 235,6	146,2	176,5	0,1 %	130 %
Polsko	77 567,0	2 013,0	11 081,0	2,9 %	66 %
Portugalsko	21 465,0	2 046,8	3 066,4	1,9 %	75 %
Rumunsko	22 993,8	1 148,5	3 284,8	2,5 %	49 %
Slovinsko	3 074,8	1 493,5	439,3	1,2 %	82 %
Slovensko	13 991,7	2 585,9	1 998,8	2,8 %	75 %
Finsko	1 465,8	270,1	209,4	0,1 %	114 %
Švédsko	2 105,8	220,4	300,8	0,1 %	128 %
UK	11 839,9	185,3	1 691,4	0,1 %	110 %
<b>EU 28</b>	<b>351 854,2</b>	<b>693,7</b>	<b>50 264,9</b>	<b>0,4 %</b>	<b>100 %</b>
<b>CEE-6</b>	<b>167 050,6</b>	<b>1 884,4</b>	<b>23 864,4</b>	<b>2,7 %</b>	<b>n/a</b>

Zdroj: Evropská komise; \*) obyvatelstvo k 1. lednu 2013, \*\*) HDP za rok 2012, \*\*\*) HDP/obyvatele v roce 2012 v paritě kupní síly

## Příloha č. 3: Kumulativní čisté pozice členských států EU vůči společnému evropskému rozpočtu v letech 2004-2012

mil. eur	Čistá pozice	Příjmy z rozpočtu EU				Odvody do rozpočtu EU			
		Celkem	Zemědělství	Kohezní politika	Ostatní	Celkem	Odvod na bázi DPH	Odvod na bázi HND	Ostatní
<b>Polsko*</b>	<b>52 087,1</b>	78 732,2	25 489,5	46 421,0	6 821,7	26 645,0	4 059,3	17 783,2	4 802,6
<b>Řecko</b>	<b>46 710,8</b>	65 879,1	33 801,6	28 186,2	3 891,3	19 168,3	3 060,4	12 846,1	3 261,8
<b>Portugalsko</b>	<b>25 409,4</b>	39 557,8	10 509,5	27 406,7	1 641,7	14 148,4	2 258,4	9 668,4	2 221,6
<b>Španělsko</b>	<b>24 031,2</b>	114 551,8	56 649,4	52 026,4	5 876,0	90 520,6	13 434,7	59 916,1	17 169,7
<b>Maďarsko*</b>	<b>17 369,6</b>	25 069,4	8 971,7	14 000,7	2 097,1	7 699,8	1 029,6	5 186,4	1 483,7
<b>Belgie</b>	<b>13 044,7</b>	53 691,0	7 086,4	3 056,7	43 547,9	40 646,3	3 930,1	20 581,7	16 134,6
<b>Rumunsko**</b>	<b>10 066,5</b>	17 542,0	7 503,8	4 364,0	5 674,1	7 475,5	897,1	5 183,0	1 395,4
<b>Česká republika*</b>	<b>10 003,4</b>	21 305,4	6 640,0	12 597,1	2 068,3	11 302,0	1 582,5	7 361,4	2 358,0
<b>Lucembursko</b>	<b>9 806,5</b>	12 154,7	432,3	234,9	11 487,5	2 348,2	377,1	1 645,8	325,2
<b>Litva*</b>	<b>8 612,5</b>	11 008,8	3 480,8	5 669,5	1 858,5	2 396,3	312,6	1 540,3	543,4
<b>Slovensko*</b>	<b>6 297,8</b>	11 187,5	3 723,0	6 298,7	1 165,8	4 889,6	564,8	3 218,8	1 106,1
<b>Irsko</b>	<b>6 031,0</b>	19 074,7	14 555,0	2 818,7	1 701,0	13 043,7	1 972,7	8 386,2	2 684,8
<b>Bulharsko**</b>	<b>5 333,5</b>	7 542,3	2 547,0	2 420,0	2 575,2	2 208,7	299,8	1 416,3	492,7
<b>Lotyšsko*</b>	<b>4 415,4</b>	5 984,4	1 818,3	3 438,4	727,7	1 569,0	195,6	1 058,0	315,4
<b>Estonsko*</b>	<b>3 220,8</b>	4 479,2	1 154,8	2 740,3	584,1	1 258,4	180,1	782,9	295,4
<b>Slovinsko*</b>	<b>1 945,5</b>	5 051,5	1 503,7	2 517,4	1 030,4	3 106,0	443,9	1 917,1	745,0
<b>Chorvatsko***</b>	<b>796,8</b>	796,8	0,0	0,5	796,2	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Malta*</b>	<b>496,3</b>	1 007,5	100,7	392,6	514,2	511,1	72,1	312,1	126,9
<b>Kypr*</b>	<b>45,2</b>	1 547,6	486,0	379,5	682,1	1 502,4	209,2	905,0	388,3
<b>Finsko</b>	<b>-3 395,7</b>	11 885,1	7 711,3	2 403,9	1 769,8	15 280,8	2 179,7	10 672,7	2 428,4
<b>Rakousko</b>	<b>-5 403,2</b>	15 982,7	11 229,0	2 307,9	2 445,7	21 385,8	2 949,2	16 415,5	2 021,2
<b>Dánsko</b>	<b>-7 240,3</b>	13 419,2	10 156,6	982,3	2 280,3	20 659,5	2 536,2	13 795,8	4 327,5
<b>Švédsko</b>	<b>-12 226,1</b>	14 130,8	8 707,1	2 473,9	2 949,7	26 356,9	2 775,1	20 736,7	2 845,1
<b>Nizozemsko</b>	<b>-32 451,8</b>	18 766,7	10 060,9	3 160,0	5 545,9	51 218,5	5 172,4	34 291,8	11 754,3
<b>Itálie</b>	<b>-40 360,3</b>	93 019,9	50 252,7	31 692,0	11 075,2	133 380,1	17 737,0	91 191,3	24 451,8
<b>Francie</b>	<b>-44 197,7</b>	120 906,9	85 847,5	22 336,0	12 723,4	165 104,6	24 620,9	114 743,0	25 740,8
<b>UK</b>	<b>-49 212,6</b>	65 324,2	36 460,8	18 567,1	10 296,3	114 536,8	25 114,6	109 753,8	-20 331,7
<b>Německo</b>	<b>-90 549,8</b>	107 866,2	59 810,6	34 374,5	13 681,1	198 416,0	22 556,5	146 683,8	29 175,6

Zdroj: Evropská komise; \*) členem EU od května 2004, \*\*) členem EU od ledna 2007, \*\*\*) členem EU od července 2013