

Obsah

Události v EU:	Rozdělení portfolií v nové Evropské komisi	strana 4
Index prosperity Česka:	Česko má 10. nejhorší podmínky na pracovním trhu v EU	strana 5
Drobnohled:	Češi a jídlo, co říkají čísla?	strana 6
Téma:	Český automobilový průmysl a trh v kostce	strana 7
EU dotace a financování:	Nové mimopražské hotely, penziony, restaurace či muzea? Nově opět i s dotací	strana 10

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.



Říjen 2024

Milí čtenáři,

v aktuálním čísle našeho Měsíčníku vám přinášíme témata, která jsou v naší kotlině poměrně oblíbená (a přiznejme si, že jim většinou všichni dobře rozumíme :), je to jídlo (respektive stravovací návyky Čechů), automobilový průmysl v ČR a český trh práce. Jak moc zdravě či nezdravě jíme? Jak se to mění v čase? Víte kolik se v Česku vyrobí aut (a že patříme v EU ke špičce mezi producenty osobních aut)?

Z aktuálního vydání Měsíčníku EU aktualit vybíráme:

Události v EU:

• **Předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyenová předložila seznam kandidátů na komisaře a určila jejich portfolia** v souladu s ambicemi stanovenými v politických směrech. Má v ní usednout 16 mužů a 11 žen. Mezi šesti výkonnými místopředsedy budou čtyři ženy.

• **Evropská komise získala podporu pro definitivní zavedení dodatečných cel až ve výši 35,3 % na dovoz elektromobilů z Číny** kvůli obvinění, že Peking tyto vozy nepovoleně subvencuje. Pro návrh hlasovalo deset členských států EU, včetně Francie a Itálie, zatímco Německo a další čtyři země byly proti, a 12 států, včetně Česka, se zdrželo. EU bude nadále s Čínou jednat o alternativním řešení sporu, aby předešla eskalaci obchodního konfliktu.

Index prosperity Česka:

V aktuálním čísle našeho Měsíčníku se v Indexu prosperity, který zpracovávají naši analytici České spořitelny a také Evropy v datech, blíže podíváme na situaci na trhu práce. **Česká republika se v žebříčku pracovních podmínek v EU v roce 2023 umístila na 18. místě, což představuje zhoršení oproti roku 2022. Naopak nejlepší podmínky dle tohoto žebříčku mají Nizozemsko, Rakousko a severské státy, kde je běžná flexibilní pracovní doba a možnost práce z domova.** Česko má sice nejvyšší nezaměstnanost v EU (2,6 %), zároveň však ČR vykazuje vysokou míru neaktivity, zejména u vysokoškolsky vzdělaných žen, což je problém pro další ekonomický rozvoj. V Česku je stále velký rozdíl v odměňování mužů a žen (v rámci EU patří k nejvyšším).

Drobnohled:

Kolega Radek Novák zpracoval zajímavá data týkající se stravovacích návyků Čechů a spotřeby potravin, o kterých si můžete přečíst v rubrice Drobnohled. **Spotřeba ovoce a zeleniny v ČR se odvíjí od ekonomické situace – v období růstu konzumace stoupá, v období poklesu stagnuje. Zatímco ovoce konzumujeme nad doporučenou denní dávkou WHO, u spotřeby zeleniny bychom naopak měli přidat. Češi preferují vepřové a drůbeží maso, zaostáváme však v konzumaci ryb, která je podprůměrná ve srovnání s EU.** U pečiva se více zaměřujeme na pšeničné produkty, zatímco spotřeba chleba klesá. Konzumace piva a tvrdého alkoholu klesá. Více na straně 6.

Téma:

Již v úvodu jsem zmiňoval, že hlavní téma našeho Měsíčníku je automobilový průmysl v ČR. Nalistujte si strany 8 a 9.

Vážení čtenáři, užívejte si sluneční podzimní dny a příjemné čtení našeho Měsíčníku.



EKONOMICKÉ A STRATEGICKÉ ANALÝZY

David Navrátil
hlavní ekonom České spořitelny
+420 956 765 439, dnavratil@csas.cz

EU a sektorové analýzy:

Tomáš Kozelský
+420 956 718 013, tkozelsky@csas.cz

Tereza Hrtúsová
+420 956 718 012, thrtusova@csas.cz

Radek Novák
+420 956 718 015, radeknovak@csas.cz

Poradenství a strukturální analýzy:

Petr Zahradník
+420 956 765 213, pzahradnik@csas.cz

Česká spořitelna, a.s.
Budějovická 1518/13b
140 00 Praha 4
<http://www.csas.cz/research>

Sledujte nás na **Twitteru**:



@Research_sporka

Obsahovými partnery Měsíčníku EU aktualit jsou
Zastoupení Evropské komise v ČR a portál EurActiv.cz



EURACTIV.cz

Tomáš Kozelský

@Research_sporka

Události v EU



Rozdělení portfolií v nové Evropské komisi. - Europarlamentní „grilování“ kandidátů na komisaře začne pravděpodobně v listopadu. - EU otevřela první vyjednávací kapitoly přístupových rozhovorů s Albánií. - Zavedení cel na elektromobily z Číny: Komise má zelenou. - BMW: Zrušení zákazu spalovacích motorů po roce 2035 by snížilo závislost EU na Číně.

POLITIKA

Rozdělení portfolií v nové Evropské komisi

Ursula von der Leyen 17. září oznámila návrh složení nové Evropské komise na roky 2024-2029. Má v ní usednout 16 mužů a 11 žen. Mezi šesti výkonnými místopředsedy budou čtyři ženy. Jak jsou portfolia rozdělená?

Tzv. výkonnými místopředsedy mají být Estonka Kaja Kallas (zahraniční vztahy a bezpečnostní politika), Francouz Stéphane Sejourne (prosperita a průmyslová strategie), Španělka Teresa Ribera (čistá, spravedlivá a konkurenceschopná tranzice), Rumunka Roxana Minzatu (lidé, dovednosti a připravenost), Finka Henna Virkkunen (technologická suverenita, bezpečnost a demokracie) a Ital Rafaele Fitto (koheze a reformy).

„Klíčovými prioritami nové Evropské komise jsou prosperita, bezpečnost a demokracie,“ uvedla na úvod tiskové konference von der Leyen, která chvíli předtím složení Komise představila vedení Evropského parlamentu. Za další priority označila posilování konkurenceschopnosti EU a rovněž dekarbonizaci a digitalizaci unijních ekonomik.

V nové Evropské komisi má být za Česko dosavadní ministr průmyslu Jozef Síkela jako komisař pro mezinárodní partnerství.

Nové složení Evropské komise



Zdroj: Evropská komise

Dalšími „řadovými“ komisaři budou Slovák Maroš Šefčovič (obchod a ekonomická bezpečnost, meziinstitucionální vztahy a transparentnost), Lotyš Valdis Dombrovskis (ekonomika a produktivita, implementace a zjednodušení), Chorvatka Dubravka Šuica (Středozeemí), Maďar Olivér Várhelyi (zdraví

a práva zvířat), Nizozemec Wopke Hoekstra (klima, nulové emise a čistý růst), Litevec Andrius Kubilius (obrana a vesmír), Kypřan Kostas Kadis (rybolov a oceány), Portugalka Maria Luís Albuquerque (finanční služby a Unie úspor a investic), Belgičanka Hadja Lahbib (připravenost a krizový management, rovnost), Rakušan Magnus Brunner (vnitřní záležitosti a migrace), Švédka Jessika Roswall (životní prostředí, vodní odolnost a konkurenceschopná cirkulární ekonomika), Polák Piotr Serafin (rozpočet, boj proti podvodům, veřejná správa), Dán Dan Jørgensen (energetika a bydlení), Bulharka Ekaterina Zaharieva (start-upy, výzkum a inovace), Ir Michael McGrath (demokracie, spravedlnost a právní stát), Řek Apostolos Tzitzikostas (udržitelná doprava a cestovní ruch), Lucemburčan Christophe Hansen (zemědělství a potraviny), a Maltan Glenn Micallef (mezigenerační spravedlnost, mládež, kultura a sport). Slovinka Marta Kos má mít na starosti portfolio rozšíření.

<https://euractiv.cz/section/aktualne-v-eu/news/jak-jsou-rozdelena-portfolia-v-nove-evropske-komisi/>

https://commission.europa.eu/about-european-commission/towards-new-commission-2024-2029/commissioners-designate-2024-2029_en?prefLang=cs

Europarlamentní „grilování“ kandidátů na komisaře začne pravděpodobně v listopadu

Slyšení s kandidáty na eurokomisaře v jednotlivých parlamentních výborech by se podle zdrojů ČTK měla konat až v první polovině listopadu, konkrétně od 4. do 12. listopadu. Jestliže europoslanci nikoho neodmítnou, mohla by být nová Evropská komise schvalována na následném plenárním zasedání ve Štrasburku, které začíná od pondělí 25. listopadu. **Fungovat by pak Komise mohla začít od 1. prosince, pokud vše půjde hladce.**

Takzvaným grilováním ale i v minulosti vždy nejméně jeden komisař neprošel, naposledy v roce 2019 to byli dokonce eurokomisaři tři. **Proto je podle expertů možné, že nová unijní exekutiva nastoupí do funkce až 1. ledna příštího roku, možná ještě později.**

Evropský parlament oficiálně informoval, že obdržel potřebné dokumenty týkající se kandidátů na eurokomisaře jak od Evropské komise, tak od Rady EU, která zastupuje členské státy a která musela seznam rovněž formálně schválit. Schválení jednotlivými unijními státy se konalo písemnou procedurou. Rozdělením slyšení a jejich harmonogramem se začala zabývat takzvaná Konference předsedů výborů, která je složena z předsedů všech stálých a zvláštních výborů v EP.

Mezitím se očekává, že europarlamentní výbor pro právní záležitosti (JURI) obdrží od EK prohlášení kandidátů o jejich finančních a majetkových zájmech a začne je vyhodnocovat. Výbor sám o sobě nemá pravomoci jednotlivé kandidáty vyšetřovat, nicméně může je požádat o dodatečné informace nad rámec toho, co předložili, žádat vysvětlení.

Události v EU

Naplánovat harmonogram slyšení bude nejspíš logisticky velmi složité, mnozí eurokomisaři totiž spadají podle svého portfolia pod více europarlamentních výborů. **Každý z výborů nicméně nemusí eurokomisaře takzvaně grilovat sám, mohou se konat i společná „grilování“ několika výborů. Všichni kandidáti dostanou předem dvě stejné otázky a rovněž pět konkrétních dotazů, které se týkají jejich portfolia. Odpovědi na tyto otázky si mohou předem připravit, europoslanci se jich ale budou dál vyptávat i přímo při slyšení.**

Český kandidát na eurokomisaře Jozef Síkela, který dostal portfolio mezinárodního partnerství, by měl nejspíš předstoupit před europoslance z výboru pro rozvoj (DEVE).

O schválení či neschválení celé Komise rozhodují europoslanci až následně na plénu většinou odevzdaných hlasů.

V mezičase příprav na slyšení v europarlamentu neotálí ani kandidáti na eurokomisaře. Každý z nich dostal k dispozici provizorní kanceláře v budově Charlemagne hned naproti sídlu Evropské komise v evropské čtvrti Bruselu, mohou si tam vzít dva zaměstnance a i společně s nimi se připravovat na budoucí „grilování“ ve výborech EP. **Zároveň se konají intenzivní vyjednávání o budoucích členech kabinetů jednotlivých eurokomisařů. Kabinet tvoří celkem šest lidí, nejdůležitější funkcí je takzvaný šéf kabinetu. Pro kabinety dosud platila speciální pravidla, musely být vyvážené, pokud jde o počty mužů a žen a rovněž, pokud jde o národnosti. Například v kabinetu českého eurokomisaře mohli být dosud jen tři Češi, ostatní členové museli pocházet z jiných zemí.** Očekává se přitom, že současná šéfka EK Ursula von der Leyen tato pravidla ještě upraví a podle některých i zpřísní, zatím ale není jasné jak.

Český kandidát na eurokomisaře Síkela si tedy nyní vybírá členy svého kabinetu, zároveň ale Praha řeší, aby se případně čeští zástupci dostali i do jiných kabinetů. Snahou Česka je podle informací ČTK dostat Čecha či Češku také přímo do kabinetu Ursuly von der Leyen.

<https://euractiv.cz/section/aktualne-v-eu/news/europarlamentni-grilovani-kandidatu-na-komisare-zacne-zrejme-az-v-listopadu/>

https://commission.europa.eu/about-european-commission/towards-new-commission-2024-2029_en

ROZŠÍŘENÍ EU

EU otevřela první vyjednávací kapitoly přístupových rozhovorů s Albánií

Evropská unie s Albánií otevřela 15. října první vyjednávací kapitoly přístupových rozhovorů, stalo se tak na mezivládní konferenci EU a Albánie v Lucemburku. Maďarský ministr zahraničí Péter Szijjártó, jehož země nyní Unii předsedá, to označil za další významný milník na cestě Albánie do evropské

bloku. Kdy by se tento balkánský stát mohl stát součástí EU, není zatím jasné. Albánský premiér Edi Rama již loni vyjádřil pochybnosti, že se tak stane do roku 2030.

Albánie, která kandidátský status obdržela v roce 2014, sice přístupové rozhovory formálně vede již od loňska, první vyjednávací kapitoly ale otevřela až nyní. Tyto kapitoly, které EU řadí do souboru základů, se týkají mimo jiné reformy veřejné správy, funkčnosti demokratických institucí, justice, bezpečnosti či ekonomických měřítek.

Tento soubor kapitol je prvním, který EU během přijímacího procesu otevírá, a zároveň posledním, který uzavře. Souborů kapitol, takzvaných klastrů, je celkem šest. Zahrnují oblasti, jako jsou vnitřní trh, konkurenceschopnost, zelená agenda, zemědělství a vnější vztahy.

Albánie je nyní v klíčové fázi. Po dojednání kapitol vydá Evropská komise hodnocení, zda je země připravená se do Unie začlenit. Na základě tohoto hodnocení pak členské státy jednomyslně rozhodnou, zda přístupové rozhovory uzavřít. Souhlas musí vyslovit i Evropský parlament. Posledním krokem je podpis a ratifikace přístupové dohody, což zemi umožní stát se členem bloku.

<https://euractiv.cz/section/rozsireni-eu/news/albanie-je-o-krok-bliz-k-eu-unie-otevrela-prvni-vyjednavaci-kapitoly-pristupovych-rozhovoru/>

<https://www.consilium.europa.eu/cs/meetings/international-ministerial-meetings/2024/10/15/>

DOPRAVA

Zavedení cel na elektromobily z Číny: Komise má zelenou, proti nebylo dost členských zemí

Evropská komise má zelenou k definitivnímu zavedení dodatečných cel na dovoz elektromobilů z Číny. Proti návrhu zavést cla se totiž nepostavila dostatečná většina členských států Evropské unie, uvedli diplomaté. Výsledek jednání Komise následně zveřejnila v tiskové zprávě. Uvedla nicméně, že bude s Čínou dál jednat.

„Návrh Evropské komise na zavedení definitivních vyrovnávacích cel na dovoz bateriových elektrických vozidel (BEV) z Číny získal potřebnou podporu členských států EU,“ uvedla komise. **Dodala, že EU a Čína dál pracují na alternativním řešení sporu ohledně subvencování výroby elektromobilů.**

Komise se rozhodla uvalit dodatečná cla na dovoz elektromobilů z Číny, protože Peking výrobce těchto aut podle názoru Bruselu nedovoleně subvencuje. Navrhovaná dodatečná cla ve výši až 35,3 procenta jsou nad rámec standardního dovozního cla na automobily, které v EU činí deset procent.

Podle diplomatických zdrojů ČTK **pro dodatečná cla hlasovalo deset členských států EU, včetně Francie a Itálie.**

Události v EU

Pět zemí bylo proti clům a 12 zemí se hlasování zdrželo. K zablokování cel by bylo zapotřebí, aby se proti nim vyslovila kvalifikovaná většina 15 členů EU s 65% podílem na počtu obyvatel.

Proti clům hlasovalo Německo, Maďarsko, Slovensko, Slovinsko a Malta. Česká republika se hlasování zdržela.

Svaz německého průmyslu BDI vyjádřil naději, že pokračující jednání EU s Čínou odvrátí „eskalaci obchodního konfliktu“. Ke konstruktivním jednáním o řešení sporu vyzval i německý svaz automobilového průmyslu VDA.

Německý automobilový koncern Volkswagen zopakoval, že považuje dodatečná cla za špatný přístup, který by nezlepšil konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu. Upozornil, že **je stále čas na dosažení diplomatického řešení sporu**. Součástí koncernu je i Škoda Auto. Německý výrobce luxusních vozů Mercedes-Benz Evropskou komisi vyzval, aby zavedení cel odložila.

<https://euractiv.cz/section/doprava/news/komise-muze-zavest-dalsi-cla-na-elektromobily-z-ciny-proti-nebylo-dost-clenskych-zemi-eu/>

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/statement_24_5041

BMW: Zrušení zákazu spalovacích motorů po roce 2035 by snížilo závislost EU na Číně

Pokud chce Evropská unie zmírnit závislost na Číně, musí zrušit plán zakázat od roku 2035 nová auta se spalovacím motorem. Na mezinárodním autosalonu v Paříži to řekl šéf německé automobilky BMW Oliver Zipse. **Evropské země jsou mimo jiné značně závislé na čínském dodavatelském řetězci u baterií pro elektromobily.**

Změnit přístup k automobilovému průmyslu a zrušit avizovaný zákaz je důležité, pokud chce Evropa také podpořit své technologické přednosti, řekl Zipse. Ten dlouho prosazoval návrh, aby regulační orgány povolily různé technologie – včetně alternativních paliv, jako jsou e-paliva nebo biopaliva či auta s vodíkovými palivovými články. **Nálada v Evropě teď podle něj směřuje k pesimismu a region potřebuje nový regulační rámec, aby zůstal konkurenceschopný.**

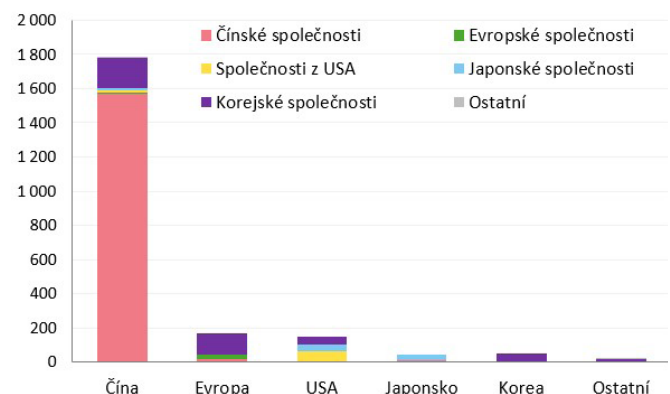
„Korekce toho cíle na rok 2035 mít ze 100 procent bateriové elektromobily jako součást komplexního balíčku pro snížení emisí CO₂ by evropským výrobcům také umožnila méně se spoléhat na Čínu, pokud jde o baterie,“ řekl Zipse, kterého cituje agentura Reuters. „Pokud chceme udržet úspěšný kurz, je nezbytná přísně technologicky agnostická cesta v rámci politického rámce,“ dodal.

Země EU loni v březnu schválily přelomový zákon, který by od roku 2035 vyžadoval, aby všechna nová auta měla nulové emise CO₂. Tím by se fakticky zakázala auta na benzin a naftu. Plán také předpokládá, aby od roku 2030 byly emise CO₂ o 55 procent nižší než v roce 2021.

Výrobci automobilů včetně BMW, Volkswagenu a Renaultu, stejně jako italská vláda, vyzývají k uvolnění nebo k odkladu cílů na snížení emisí CO₂. Obávají se totiž dopadů vysokých pokut kvůli nižšímu prodeji elektromobilů, než s jakým se počítalo dříve. Zájem o elektromobily v poslední době mezi lidmi klesá.

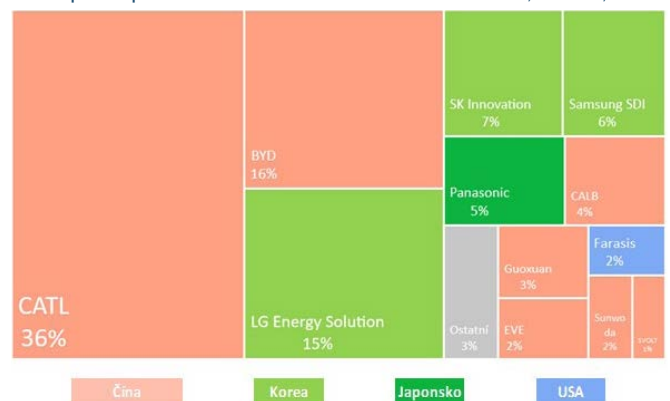
Německo, odkud je i BMW, přesto odmítlo brzké přezkoumání cílů. Je totiž nutné, aby odvětví mělo jasná pravidla, nehledě na to, že dopady změn klimatu je potřeba řešit neodkladně. **Podobně šéf francouzské automobilové asociace PFA na pařížském autosalonu nevyzval ke zrušení zákazu k roku 2035, ale řekl, že je nutné rychle se vrátit k jednacímu stolu a prodiskutovat přezkoumání cílů, který je v současnosti naplánován na rok 2026.**

Regionální kapacita výroby lithium-iontových baterií podle země sídla výrobní společnosti v roce 2023 (GWh/rok)



Zdroj: IEA

Tržní podíl producentů baterií do elektromobilů, 2023, %



Zdroj: SNE Research

<https://euractiv.cz/section/prumysl-a-inovace/news/sef-bmw-zruseni-zakazu-spalovacich-motoru-po-roce-2035-by-snizilo-zavislost-eu-na-cine/>

<https://www.reuters.com/business/autos-transportation/bmw-ceo-says-europe-must-cancel-ban-petrol-engines-reduce-reliance-china-2024-10-15/>

Index prosperity Česka



Česká republika má nejnižší nezaměstnanost v EU. Ani to jí ale nepomáhá vytvářet pro zaměstnance na pracovním trhu přívětivé podmínky. V rámci nejnovější analýzy Indexu prosperity a finančního zdraví proto patří Česku až 18. místo v žebříčku unijní sedmadvacítky. Na vině je například nízká flexibilita. Dobře si nevedeme ani v tzv. gender pay gapu.

ČESKO MÁ 10. NEJHORŠÍ PODMÍNKY NA PRACOVNÍM TRHU V EU

V Česku se již třetím rokem po sobě zhoršuje situace na trhu práce. Zatímco v roce 2022 podmínkám na pracovním trhu odpovídalo 15. nejlepší místo v evropské sedmadvacítce, podle letošní analýzy Indexu prosperity a finančního zdraví se jedná až o 18. místo.

Nejlepšími podmínkami pro zaměstnance se může pochlubit Nizozemsko, Rakousko a severské státy včetně Dánska. Tyto země spojuje mimo jiné vysoká flexibilita práce, kupříkladu ve zmíněném Nizozemsku si může 24 % zaměstnanců rozhodnout, kde a kdy budou pracovat (například v rámci klouzavé pracovní doby a práce z domova), zatímco v ČR tento podíl činí 14 %.

S horším stavem pracovního trhu se pak potýkají především země z východní a jižní části EU. Například Španělsko trápí nejvyšší nezaměstnanost v EU (12,2 %) či malý počet zkrácených úvazků a nízká flexibilita práce – stejně jako většinu zemí se špatným stavem trhu práce.

Česko má nejnižší nezaměstnanost v EU. Může to přispět k vyšší inflaci

Naopak Česko čelí opačnému „problému“ – nezaměstnanost v tuzemsku v roce 2023 dosahovala 2,6 %, což odpovídá nejnižší hodnotě v EU. To vyplývá z dlouhodobého stavu české ekonomiky. Výrazně k tomu přispívá rozvinutý průmysl s vyšší poptávkou pracovní síly. V roce 2021 český průmysl zaměstnával 35,8 % všech zaměstnanců v tuzemsku, což byl nejvyšší podíl napříč EU, vyplývá to z údajů Českého statistického úřadu.

Jakkoli má nízká nezaměstnanost svá pozitiva, může pro Česko představovat i problém. V současnosti se totiž pohybuje pod „zdravou mírou“, která představuje téměř dvojnásobek aktuální nezaměstnanosti. „Dlouhodobě nízká míra nezaměstnanosti v Česku sice má pozitivní dopad na spotřebu, zároveň ale působí proinflačně. Zdravá míra nezaměstnanosti by se v tuzemsku měla pohybovat okolo 4,5 %. Specifikem, které přispívá ke strnulosti trhu práce, je nízká míra potřeby Čechů měnit zaměstnavatele. S tím pak souvisí také nižší ohodnocení,“ vysvětluje Tereza Hrtusová, analytička České spořitelny.

Česko má třetí nejvyšší rozdíl v odměňování mužů a žen v EU

Nízká nezaměstnanost ke zdravému trhu práce nestačí, což lze pozorovat i na tuzemském případě. „Český trh práce totiž zaměstnancům neposkytuje dostatek flexibility. Například v Nizozemsku 42,8 % všech úvazků představují úvazky zkrácené oproti českému 6,9% podílu, který je 9. nejnižším v EU,“ říká Milan Mařík, analytik z projektu Evropa v datech.

Nízká flexibilita pak mimo jiné přispívá k nerovnosti na trhu mezi muži a ženami. Právě tzv. gender pay gap v Česku vzrostl o více než procentní bod na 17,9 %, což představuje třetí nejvyšší rozdíl v evropské sedmadvacítce. Flexibilita přitom představuje jedno z efektivních kroků vedoucích ke zmírnění, či vyrovnání tohoto rozdílu.

Česko se potýká s nejvyšší mírou neaktivity v OECD

Nízká flexibilita a nerovnosti v odměňování mají negativní dopad na českou ekonomiku a zpomalují její rozvoj. V Česku sice máme velmi nízkou nezaměstnanost, ale také se potýkáme s vysokou mírou neaktivity. „Míra neaktivity měří podíl osob, které nepracují ani aktivně nehledají práci. Průměr míry neaktivity v zemích OECD pro osoby ve věku 25–34 let s vysokoškolským vzděláním je na 9 %. V případě ČR je to 21 %. Ze zemí OECD je jen Itálie na tom stejně, nikdo nedosahuje vyššího podílu,“ srovnává David Navrátil, hlavní ekonom České spořitelny. Tato míra neaktivity je přitom v Česku výrazně vyšší u žen. „V případě osob s vysokoškolským vzděláním je průměrný rozdíl mezi neaktivitou mužů a žen v zemích OECD 6 procentních bodů. V ČR více než 25. Přitom platí, že vyšší vzdělání vede k vyšším příjmům. Když si uvědomíme, že podíl žen s vysokoškolským vzděláním je vyšší než u mužů, tak vysoký podíl neaktivity u žen je z makro pohledu velkým mrháním talentu, potenciálu, lidského kapitálu, který ve finále vede k nižší prosperitě celé společnosti,“ říká Navrátil.



indexprosperity.cz



Promítají se do stravování Čechů moderní zdravé stravovací trendy? Zatím jen spíše pomalu. Podívali jsme se na střednědobé statistiky Českého statistického úřadu o spotřebě různých druhů jídla v Česku v přepočtu na osobu za rok. Například jíme 2x více cukru, než je denní doporučená dávka. Jaké jsou výsledky u jednotlivých druhů potravin?

ČEŠI A JÍDLO, CO ŘÍKAJÍ ČÍSLA?

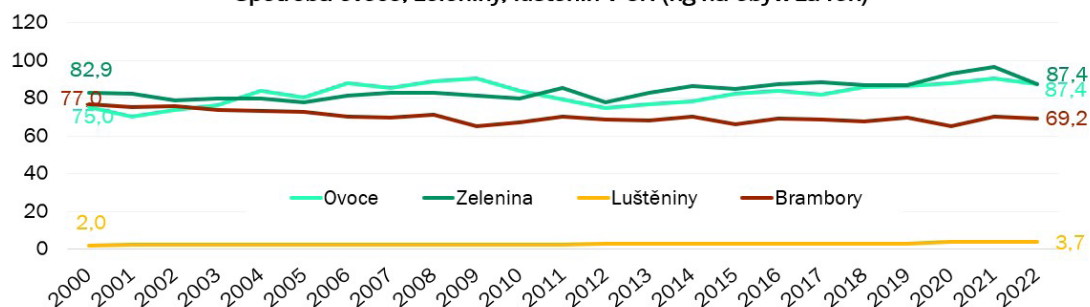
- Spotřeba **ovoce a zeleniny** se v ČR do velké míry odvíjí od toho, jak se daří ekonomice. Když hospodářství roste, stoupá i konzumace ovoce a zeleniny, když naopak klesá, tak se jejich spotřeba snižuje nebo stagnuje. Obecně je ale pozitivní, že ovoce jíme celkem dost, dokonce více, než je doporučená denní dávka Světové zdravotnické organizace (což je 140 g ovoce denně, v Česku je spotřeba 240 g). U zeleniny bychom měli přidat, tam je doporučená denní dávka 270 g, u nás spotřeba čítá jen 240 g zeleniny na osobu. Spotřeba brambor v ČR klesala zhruba do roku 2010, od té doby je spíše stabilní. Pozitivní je, že roste konzumace luštěnin.
- Celková spotřeba **masa** se v ČR dlouhodobě příliš nemění. Nejvíce jíme vepřového, a to až o třetinu více, než je průměr EU. Od roku 2000 u nás stoupá spotřeba drůbežního masa, naopak hovězího se snižuje. Výrazně pak zaostáváme v konzumaci ryb, kde jsme 4. nejhorší v EU a ročně sníme polovinu toho, co je unijní průměr.
- U **pečiva** došlo za posledních dvacet let k nahrazení velké části spotřeby chleba spotřebou pšeničného pečiva. Konzumace trvanlivého pečiva se zvyšovala zhruba do roku 2010, od té doby se ale o více než čtvrtinu snížila.
- Z **mléčných výrobků** pak stoupá konzumace másla, kterého se na osobu v ČR sní za rok více než je průměr v Evropě. Mléka pijeme dlouhodobě víceméně stejně, o šestinu více než činí průměr EU. Naopak zaostáváme ve spotřebě

přírodních sýrů. Od roku 2000 pak u nás poměrně výrazně klesla spotřeba tavených sýrů, a naopak vzrostla spotřeba tvarohu.

- **Olivového oleje** se zkonsumuje v Česku v průměru 0,5 kg ročně, na jihu Evropy je to více než 7 kg. Celková spotřeba tuků a olejů se jinak velmi mírně zvyšuje. Nejvíce přijímáme jedlých olejů, rostlinných olejů jíme ve srovnání se začátkem tisíciletí víceméně stejně. Příjem ztuženého pokrmového tuku se v posledních letech snižuje.
- Celková spotřeba **cukru** se v ČR snižovala do roku 2014, od té doby však soustavně stoupá. Poptávka po kakaových, výrobcích, nečokoládových cukrovinkách i cukrářských výrobcích se pak soustavně zvyšuje od začátku tisíciletí. Možná i právě proto jíme 2x více cukru, než je denní doporučená dávka. Spotřeba soli sice od roku 2000 klesla o necelou pětinu, i přesto bychom její příjem měli podle doporučených dávek snížit na polovinu. Pozitivnější alespoň je, že spotřeba medu se od roku 2000 zdvojnásobila.
- Spotřeba **piva a tvrdého alkoholu** se podle statistik ČSÚ snižuje, u vína naopak spotřeba až do roku 2021 stoupala a dostala se téměř na průměr EU, který je přes 21 litrů vína na osobu za rok. V posledních dvou letech ale spotřeba vína opět poklesla.

Radek Novák
celý report je k dispozici [zde](#).

Spotřeba ovoce, zeleniny, luštěnin v ČR (kg na obyv. za rok)



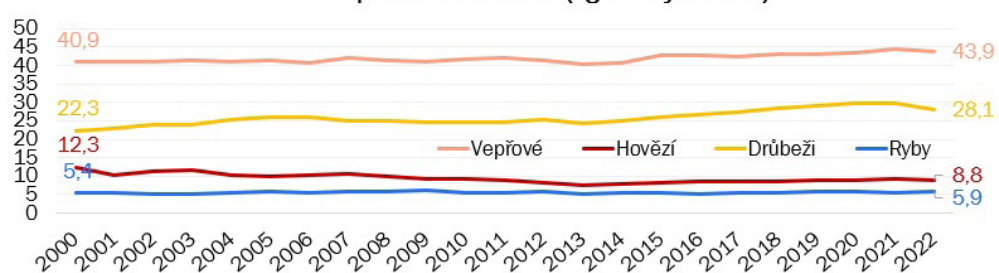
Zdroj: ČSÚ, Česká spořitelna; Pozn.: Ovoce a zelenina v hodnotě čerstvé

Průměrný Čech:

243 g ovoce a
243 g zeleniny denně

Doporučená dávka
(WHO):
140 g ovoce a
270 zeleniny

Spotřeba masa v ČR (kg na obyv. za rok)



Zdroj: ČSÚ, Evropská komise, Česká spořitelna; Pozn.: Ryby se neřadí do údaje o masu celkem

Průměr EU: Drůbeží: 24 kg
Maso celkem: 66 kg (ČR 83 kg) Hovězí: 10 kg
Vepřové: 30 kg Ryby živá váha: 24 kg (ČR 10 kg)

Téma



Česká republika se může pyšnit silným postavením v automobilovém průmyslu, kde se řadí mezi světové lídry ve výrobě vozů na obyvatele. V roce 2023 vyprodukovala 1,405 milionu automobilů, přičemž 92 % této produkce směřovalo na export. Nové registrace osobních aut v České republice rostou. Významný vliv na to však mají dotace na elektromobily.

ČESKÝ AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL A TRH V KOSTCE

SHRNUTÍ

- Česká republika je z relativního pohledu automobilovou velmocí. Ve světovém srovnání jí patří druhá příčka v počtu vyrobených vozů na počet obyvatel a první ve výrobě autobusů.
- Český automobilový sektor zaměstnává přímo šestinu celého zpracovatelského průmyslu a je odběratelem výrobků od řady dalších odvětví.
- Na tržbách zpracovatelského průmyslu se český automotive podílí 24 %, na jeho přidané hodnotě 17 % a na celkovém vývozu ČR 27 %.
- Výroba všech motorových vozidel v ČR se od roku 2005 do roku 2023 více než zdvojnásobila. V roce 2023 sjelo z českých linek 1,405 mil. vozů. Růst produkce meziročně o 5 % pokračoval i v prvním pololetí roku 2024.
- Naprostá většina tuzemské výroby motorových vozidel směřuje na export, v roce 2023 to bylo 92 % produkce.
- Výroba elektrických vozů se v ČR výrazněji rozjela v roce 2021. Za rok 2023 bylo v ČR celkem vyprodukováno 181 tisíc osobních aut na čistě bateriové pohony a plug-in hybridy. Ty se na celkové výrobě osobních aut podílely bezmála 13 %.
- Za první pololetí roku 2024 ale výroba osobních elektromobilů (bateriových elektrických vozidel i plug-in hybridů) v ČR výrazně poklesla, celkem meziročně o 32 %. A jejich podíl na celkové výrobě se snížil na 8 %.
- Celkový počet registrovaných osobních aut v ČR se od roku 2011 do roku 2023 zvýšil o 2 miliony na 6,6 milionů aut. Průměrné stáří dosáhlo v roce 2023 už 16,2 roku, ještě před pěti lety to bylo 14,8 let. V pololetí roku 2024 jezdilo na českých silnicích 27,7 tisíc čistě bateriových osobních aut (podíl 0,4 %) a 19,4 tisíc plug-in hybridů (0,3 %). Z hlediska značek je u nás nejvíce čistě bateriových aut značky Tesla, následují vozy Škoda a VW.
- Elektrovozy mohou v ČR nabíjet na 2,5 tisících veřejných dobíjecích stanic, na kterých je umístěno 4,5 tis. nabíjecích bodů. Jeden veřejný bod tak připadá na 6 čistě bateriových elektromobilů v provozu.
- Nové registrace nových osobních aut byly až do konce roku 2022 utlumené, významnější růst nastal až v roce 2023, a to meziročně o 15 % na 221 tis. vozů. Za leden až srpen 2024 se český trh zvyšoval meziročním tempem o další 2 %.
- K poměrně velkému nárůstu dochází letos u nových registrací čistě bateriových vozů. A to zejména díky dotacím ve výši až 300 tis. Kč, které formou úvěru poskytuje Národní rozvojová banka. Za leden až srpen bylo v ČR nově registrováno 5 768 čistě bateriových vozů, meziročně o 43 % více. Z toho nejvíce (37 %) připadalo na Teslu. Čínské značky mají zatím na českém trhu jen zanedbatelný podíl.

PRODUKČNÍ KAPACITA ČR

Produkční kapacita výroby motorových vozidel v České republice dosahuje od roku 2018 úrovně mezi 1,4 a 1,5 milionu motorových vozidel. Z toho 99,5 % připadá na osobní automobily. ČR se tak řadí na špičku zemí světa z hlediska intenzity výroby. V počtu vyrobených vozů na počet obyvatel zaujímá globálně 2. místo za Slovenskem, ve výrobě autobusů dokonce 1. místo. Výroba všech motorových vozidel v ČR se od roku 2005 do roku 2023 více než zdvojnásobila. Nic na tom nezměnila ani covidová a následující léta. V roce 2023 sjelo z českých linek 1,405 mil. motorových vozidel a růst produkce meziročně o 5 % pokračoval i v prvním pololetí roku 2024.

Kapacity finální výroby motorových vozidel se v ČR soustředí zejména ve středních a východních Čechách a na Severní Moravě. V těchto oblastech také působí nejvíce dodavatelů dílů a zařízení do automobilového průmyslu, i když rozsáhlá síť dodavatelů autoprůmyslu působí prakticky po celé ČR. Výroba motorových vozidel v ČR začala významně stoupat

od roku 2005 díky zahájení výroby v automobilce TMM CZ – Toyota Motor Manufacturing Czech Republic (do roku 2020 se jmenovala TPCA – Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech) v Kolíně (28. 2. 2005), dále od spuštění sériové výroby v závodě Hyundai Motor Manufacturing Czech (HMMC) v průmyslové zóně Nošovice (3. 11. 2008) a rozšiřování produkce v českých závodech Škody Auto v Mladé Boleslavi a v Kvasinách.

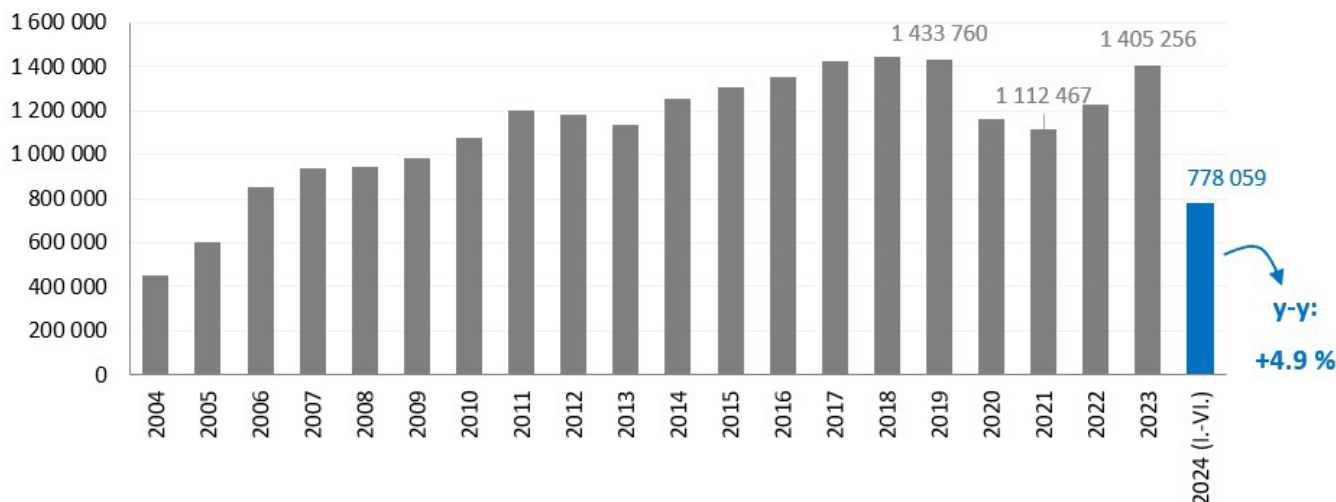
Česká republika je rovněž jedním z největších výrobců autobusů na světě v přepočtu na počet obyvatel. V roce 2023 se v ČR vyrobilo celkem 5 253 autobusů, což bylo jen o procento méně než v rekordním roce 2022. Z toho většina (4 741 vozů) připadala na společnost Iveco Bus z Vysokého Mýta. Následovala společnost SOR Libchavy (492 vozů), která rovněž vyrobila 23 autobusů na čistě bateriový pohon. Nákladní vozy vyrábí v současnosti v ČR pouze společnost Tatra Trucks (1 432 vyprodukovaných kusů v roce 2023) a motocykly Jawa Moto (755 motocyklů za rok 2023).



Naprostá většina tuzemské produkce motorových vozidel směřuje na export. Z celkově vyrobených 1,405 mil. motorových

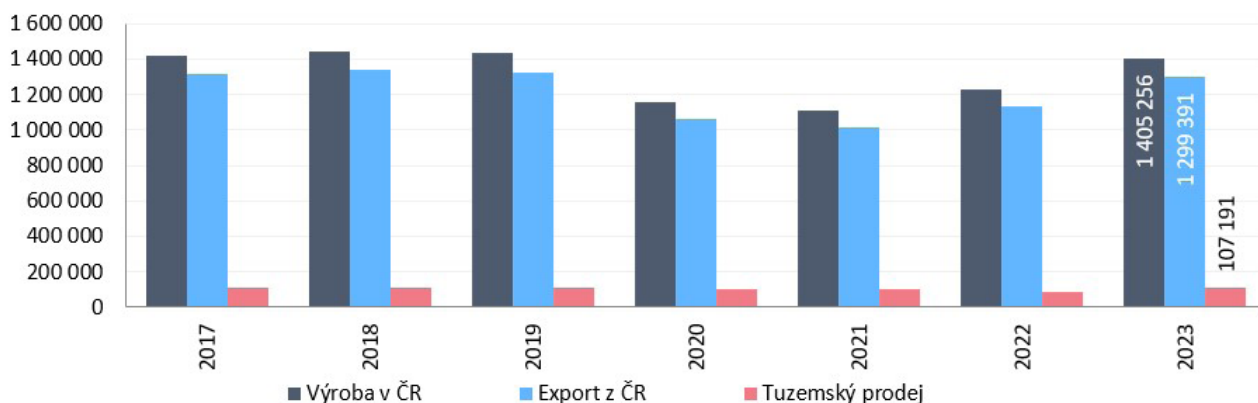
vozidel v ČR v roce 2023 se na českém trhu prodalo 8 %, tedy 107 tisíc. Na export putovalo 1,299 mil. vozů.

Výroba motorových a přípojných vozidel na území ČR



Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu

Výroba motorových vozidel v ČR, export a tuzemský prodej



Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu; Pozn.: **Výroba** – Škoda jen tuzemské závody; **Export** – pouze export vozidel vyrobených v ČR; **Prodej** – jedná se o výrobci vykázané domácí prodeje (rozdíl oproti prvním registracím)

Výroba osobních vozů v ČR

Do produkce osobních vozidel v ČR v roce 2020 výrazně zasáhla pandemie koronaviru. Výroba ve všech třech tuzemských automobilkách byla zhruba na měsíc přerušena, stejně tak došlo k uzavření prodejních míst. S komplikacemi se potýkali i všichni dodavatelé. Ve výsledku klesla produkce motorových vozidel v ČR v roce 2020 meziročně o 19 % na 1,16 mil. vozů. V roce 2021 ovšem vlivem narušených dodavatelsko-odběratelských řetězců a z toho pramenícím nedostatků dílů nedošlo k očekávanému nárůstu produkce. Výpadky ve výrobě zapříčinily další pokles výroby motorových vozidel v ČR meziročně o 4 % na 1,11 mil. vozů. V roce 2022

začala výroba osobních aut v ČR znovu stoupat a v roce 2023 vyjelo z tuzemských závodů téměř 1,4 milionu osobních aut, což bylo jen o 3 % méně než rekord z roku 2018.

Tuzemská produkce osobních vozů rostla dlouhodobě od roku 2005. Pozoruhodný je vývoj výroby v ČR během celosvětové hospodářské krize probíhající v letech 2008 a 2009. V této době totiž nedošlo k poklesu celkové výroby aut v ČR, ale naopak k jejímu růstu, jež pokračoval až do roku 2011. Pomohlo tomu zejména najždění výroby v závodě Hyundai a stabilní poptávka po malých vozech ze závodu TPCA. Tyto vlivy předčily pokles výroby ve Škodě Auto o téměř 100 tisíc vozů mezi lety 2007 až 2009.

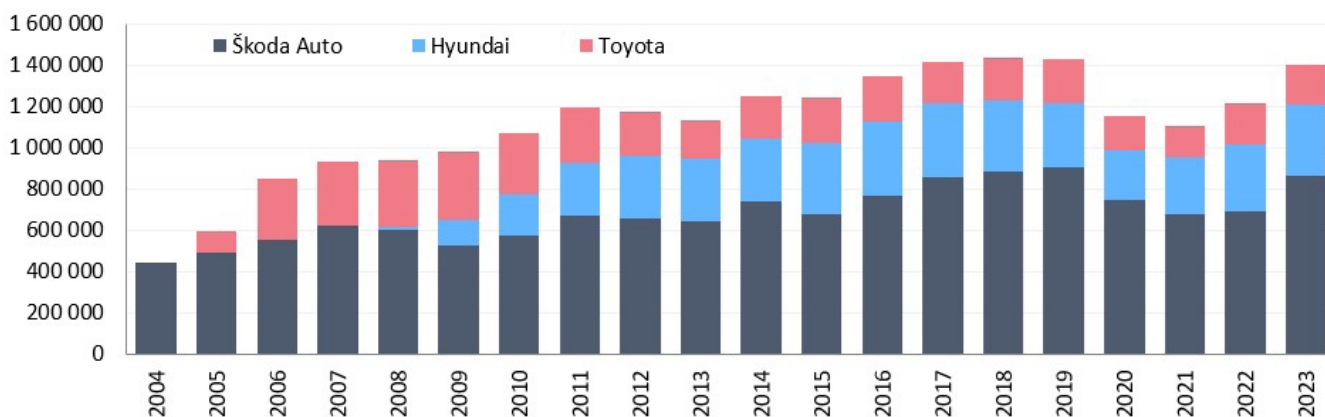


K menšímu propadu výroby aut v ČR došlo v letech 2012 a 2013, na čemž se podílel pokles výroby Škody Auto i TPCA a zastavení růstu produkce Hyundai v roce 2013. V covidovém roce 2020 se nejvíce snížila výroba v závodě Hyundai, a sice o 23 %. Následovala kolínská Toyota (-22 %), relativně

nejmenším poklesem skončil rok 2020 pro Škodu Auto, když její produkce poklesla proti roku 2019 o 17 %.

Proti předcovidovému roku 2019 se v roce 2023 výroba ve Škodě Auto nacházela stále o 5 % níže, u Toyoty to bylo o 8 % méně, naopak u závodu Hyundai o 10 % více.

Výroba osobních a malých užitkových automobilů v ČR podle výrobců



Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu; TPCA se od roku 2021 přejmenovala na TMMCZ

Produkce elektrických vozů se v ČR výrazněji rozjela v roce 2021. Za rok 2023 bylo v Česku celkem vyrobeno 180 887 osobních aut na čistě bateriové pohony a plug-in hybridy. Na celkové výrobě osobních aut v ČR se tak elektromobily podílely bezmála 13 %. 60 % výroby elektromobilů v ČR připadalo na

Škoda Auto, 40 % pak na Hyundai.

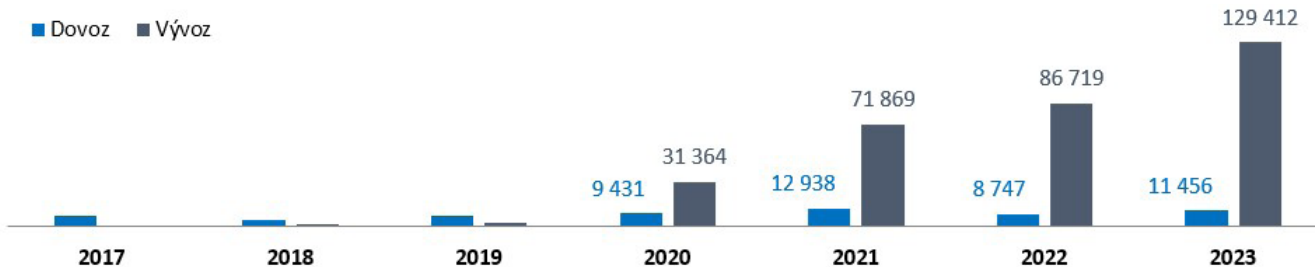
Za první pololetí roku 2024 ale výroba osobních elektromobilů (bateriových elektrických vozidel i plug-in hybridů) v ČR výrazně poklesla, celkem meziročně o 32 %. A jejich podíl na celkové výrobě se snížil na 8 %.

Výroba elektrických osobních automobilů v ČR



Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu; bateriová elektrická vozidla = BEV (Battery Electric Vehicle); Plug-in hybrid (PHEV)

Vývoz a dovoz nových osobních automobilů pouze s elektrickým pohonem z/do ČR – v kusech



Zdroj: ČSÚ, Pohyb zboží přes hranice; Pozn.: Klasifikace zboží – kombinovaná nomenklatura 87038010 = jedná se o nové osobní automobily a jiná motorová vozidla konstruovaná především pro přepravu < 10 osob včetně osobních dodávkových automobilů a závodních automobilů pouze s elektrickým hnacím motorem

Radek Novák, celý report najdete [zde](#)

Publikace k automobilovému průmyslu, které vytváříme ve spolupráci se ŠAVŠ najdete na webu instituce v sekci [Věda a výzkum](#)

EU dotace a financování



MPO připravuje novou výzvu s názvem „Renovace brownfieldů pro cestovní ruch“, spadající pod OP TAK. Ta je určena malým a středním podnikům působícím v ekonomických činnostech „Ubytování“, „Stravování a pohostinství“, případně „Činnosti muzeí, galerií, provozování historických a kulturních památek“, pokud realizací jejich projektu dojde k regeneraci brownfieldu mimo území hl. m. Prahy.

NOVÉ MIMOPRAŽSKÉ HOTELY, PENZIONY, RESTAURACE ČI MUZEA? NOVĚ OPĚT I S DOTACÍ

Vyhlášení výzvy je pracovně plánováno už na polovinu prosince tohoto roku, příjem žádostí bude pravděpodobně probíhat od února do října roku 2025.

Výzva cílí na oblast cestovního ruchu, která se stále vzpamatovává z následků pandemie Covid-19 a je v jejím důsledku dlouhodobě podfinancovaná, ačkoli se jedná o oblast velmi spjatou s rozvojem podnikatelské činnosti MSP.

Dvout miliardová alokace bude rovnoměrně rozdělena mezi dvě aktivity, které si přiblížíme níže.

Aktivita a)

Předmětem aktivity bude renovace brownfieldů a jejich přeměna na moderní podnikatelské objekty. Výstup projektu pak musí být využíván v rámci CZ NACE 55 – Ubytování nebo CZ NACE 56 – Stravování a pohostinství.

„Pokud je však nemovitost zároveň kulturní památkou, musí být žádost předložena do aktivity b). Důležité je opravdu zařazení objektu jako kulturní památky, pokud objekt leží pouze v památkové rezervaci, památkové zóně nebo ochranném pásmu nemovité kulturní památky, do aktivity a) být zařazen může. Pro kontrolu, zda vyhlášený objekt je kulturní památkou lze využít Památkový katalog Národního památkového ústavu (<https://pamatkovykatalog.cz/uskp>),“ doplňuje Petr Navařík, projektový manažer Erste Grantika Advisory.

Míra dotace bude závislá na velikosti žadatele a místu realizace. Například střední podnik v Jižomoravském kraji bude mít dotaci 25 % ze způsobilých výdajů, malý podnikatel v kraji Ústeckém může získat i 60 %. Samotná dotace pak musí být minimálně 3 mil. Kč, maximální může dosáhnout až 100 mil. Kč.

Aktivita b)

Jak již bylo zmíněno výše, předmětem aktivity je renovace brownfields, které jsou zapsány v seznamu kulturních památek. Kromě CZ NACE 55 a 56 pak může být renovovaný objekt využíván i v rámci CZ NACE 91.2 – Činnosti muzeí, galerií, provozování historických a kulturních památek.

Míra podpory bude stanovena na 60 % ze způsobilých výdajů, a to pro všechny malé a střední podniky bez ohledu na místo realizace. Minimální výše dotace je opět 3 mil. Kč, horní hranice pak může dosáhnout 50 mil. Kč.

„Pro obě aktivity pak bude omezena způsobilost výdajů prostřednictvím jednotkových cen na m³ obestavěného prostoru a minimální podpořitelné plochy,“ doplňuje Petr Navařík.

Jelikož je výzva zaměřena výhradně na nemovitosti typu brownfield, aby bylo možné o dotaci požádat, všechny nemovitosti v rámci předkládaného projektu musí být registrovány v Národní databázi brownfields, <https://brownfieldy-dotace.czechinvest.org/> v kategorii brownfield.

„Registrace není příliš složitá, postačuje vyplnit pár základních údajů, kontakt a dodat 5 fotografií exteriéru a 5 interiéru. Důležité je rovněž vybrat, že registrovaná nemovitost se bude ucházet o dotaci z programu OP TAK. Samozřejmě, prvním krokem by mělo být ověření, zda brownfield již není v databázi registrován, a pokud ano, zda pod správným dotačním programem, aby se předešlo případným komplikacím s duplicitou. Dle zatížení úředníků, kteří registrace schvalují, může proces trvat v řádu dnů, ale i měsíců. Doporučuji tedy tento krok neodkládat a registrovat svůj brownfield včas,“ čerpá ze zkušeností Petr Navařík.

Erste Grantika Advisory



Statistické okénko



Vybrané statistiky klíčových ukazatelů týkající se Zelené dohody pro Evropu. Emise skleníkových plynů, investice do VaV, Spotřeba primární energie, pokrytí vysokorychlostním internetem, podíl aut s nulovými emisemi na prodejích a produkce komunálního odpadu na obyvatele. Zdrojem dat je Eurostat. Pro více informací navštivte následující [odkaz](#).

Klíčové ekonomické ukazatele

	Emise skleníkových plynů (1990=100)				Investice do VaV (% HDP)				Spotřeba primární energie (TOE/obyv.)			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
Belgie	83,2	75,8	78,4	74,3	3,16	3,40	3,43	3,43	4,21	3,80	4,21	3,87
Německo	63,6	58,0	60,2	60,3	3,17	3,13	3,13	3,13	3,43	3,15	3,26	3,10
Estonsko	51,2	36,0	38,5	41,2	1,62	1,75	1,77	1,78	3,61	3,25	3,34	3,50
Irsko	111,7	106,1	110,4	110,3	1,16	1,15	1,11	0,96	2,98	2,70	2,75	2,80
Řecko	81,7	69,1	72,5	73,8	1,27	1,51	1,46	1,48	2,08	1,80	1,92	2,01
Španělsko	108,9	89,3	96,6	101,4	1,25	1,41	1,41	1,44	2,56	2,22	2,35	2,37
Francie	81,0	70,9	75,7	73,7	2,19	2,27	2,22	2,18	3,49	3,08	3,29	3,02
Chorvatsko	81,0	75,5	77,2	81,7	1,08	1,24	1,24	1,43	2,02	1,92	2,09	2,15
Itálie	74,8	67,9	75,2	76,1	1,46	1,51	1,43	1,33	2,44	2,23	2,46	2,36
Kypr	156,7	139,1	147,2	150,8	0,71	0,84	0,80	0,77	2,88	2,47	2,57	2,72
Lotyšsko	69,6	82,4	94,9	111,7	0,64	0,73	0,75	0,75	2,38	2,24	2,37	2,29
Litva	33,9	32,8	34,6	29,9	0,99	1,13	1,10	1,02	2,25	2,23	2,37	2,23
Lucembursko	92,7	78,0	81,2	72,3	1,18	1,10	1,04	0,98	7,26	6,25	6,55	5,82
Malta	93,9	81,4	83,4	94,1	0,56	0,65	0,65	0,65	1,73	1,44	1,48	1,68
Nizozemsko	84,9	75,4	76,8	72,2	2,18	2,32	2,27	2,30	3,68	3,35	3,46	3,17
Rakousko	125,1	101,4	98,9	103,0	3,13	3,20	3,26	3,20	3,63	3,35	3,53	3,34
Portugalsko	94,2	80,6	77,3	80,8	1,40	1,61	1,67	1,71	2,15	1,89	1,88	2,00
Slovinsko	114,6	107,5	109,0	107,2	2,04	2,14	2,13	2,11	3,12	2,93	3,00	2,93
Slovensko	54,3	46,5	52,7	46,4	0,82	0,90	0,92	0,98	2,93	2,78	3,02	2,85
Finsko	105,8	87,8	105,6	105,3	2,80	2,91	2,99	2,95	5,81	5,41	5,68	5,43
Bulharsko	55,1	47,4	54,9	60,4	0,83	0,85	0,77	0,77	2,59	2,46	2,70	2,93
Česko	68,5	64,2	65,5	63,1	1,93	1,99	2,00	1,96	3,72	3,51	3,76	3,62
Dánsko	62,3	56,0	56,2	54,8	2,94	2,97	2,76	2,89	2,90	2,65	2,79	2,71
Maďarsko	65,2	60,6	61,7	58,1	1,47	1,59	1,64	1,39	2,51	2,45	2,57	2,48
Polsko	81,9	78,0	84,2	77,6	1,32	1,39	1,43	1,46	2,64	2,56	2,75	2,67
Rumunsko	29,8	27,0	29,1	27,5	0,48	0,47	0,47	0,46	1,66	1,61	1,73	1,63
Švédsko	58,3	18,4	24,2	27,6	3,39	3,49	3,40	3,40	4,45	3,99	4,16	4,05
EU	73,9	66,1	69,9	69,0	2,22	2,30	2,27	2,24	3,03	2,76	2,93	2,81

	Vysokorychlostní internet (pokrytí v %)				Tržní podíl elektromobilů v EU v %				Produkce komun. odpadu (kg/ob.)			
	2019	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2023	2018	2019	2020	2021
Belgie	66,5	67,5	68,9	78,3	10,7	18,4	26,5	40,6	409	416	729	755
Německo	32,7	55,9	74,9	70,1	13,5	26,0	31,4	24,6	606	609	641	620
Estonsko	57,4	70,9	73,4	79,2	2,3	2,9	5,4	8,8	405	369	383	395
Irsko	35,4	66,7	78,3	83,8	7,4	15,8	22,2	27,1	598	625	644	n/a
Řecko	7,1	10,2	19,8	27,8	2,6	6,9	7,9	11,3	515	524	n/a	n/a
Španělsko	89,0	91,7	93,8	93,3	4,8	7,8	9,6	12,0	475	472	464	472
Francie	43,8	52,6	63,4	73,3	11,3	18,3	21,6	26,0	557	555	538	565
Chorvatsko	43,2	46,5	51,7	61,5	1,9	4,2	5,1	4,6	432	445	418	447
Itálie	30,0	33,7	44,2	53,7	4,3	9,4	8,7	8,6	499	503	487	495
Kypr	10,1	26,2	41,4	60,0	0,4	1,7	5,4	8,8	646	648	609	633
Lotyšsko	88,1	88,1	90,7	91,5	2,9	4,0	8,2	10,8	407	439	478	461
Litva	61,0	67,1	78,2	78,0	1,1	3,7	7,9	7,5	464	472	483	480
Lucembursko	90,7	91,7	92,6	93,3	11,4	20,5	24,3	32,3	803	791	790	793
Malta	100,0	100,0	100,0	100,0	n/a	n/a	n/a	30,5	672	697	643	611
Nizozemsko	88,6	89,8	90,6	97,8	25,1	29,5	34,6	43,6	511	508	533	515
Rakousko	13,8	39,3	45,4	54,8	9,5	20,0	22,1	27,0	579	588	834	835
Portugalsko	83,0	86,6	90,5	93,0	13,5	19,7	21,7	31,8	507	513	513	513
Slovinsko	63,8	65,6	72,4	75,5	3,1	3,5	6,2	11,0	486	504	487	511
Slovensko	45,5	50,2	66,7	71,3	1,9	3,0	3,7	6,1	414	421	478	497
Finsko	61,8	66,7	68,0	70,8	18,1	30,8	37,6	54,4	551	566	609	630
Bulharsko	65,2	75,2	81,4	85,6	n/a	1,7	4,0	5,8	407	442	408	445
Česko	29,3	33,3	52,5	53,2	2,6	3,2	3,9	5,4	494	500	543	570
Dánsko	93,0	93,8	94,9	96,3	16,4	35,3	38,6	46,3	814	844	814	769
Maďarsko	42,6	48,6	71,8	80,3	4,7	7,0	8,6	10,5	381	387	403	416
Polsko	60,3	64,6	70,0	70,7	1,9	3,7	5,0	6,4	329	336	346	362
Rumunsko	68,1	75,9	87,1	95,6	2,2	7,4	9,0	10,6	272	280	290	302
Švédsko	77,1	80,5	82,5	84,6	32,2	45,0	56,1	59,8	434	449	431	418
EU	50,1	59,6	69,9	73,4	10,5	18,0	21,6	22,3	500	504	521	527