

**UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI**

**Filozofická fakulta**

**Katedra politologie a evropských studií**

**Bc. Adam Kabele**

**Evropeizace dopravní politiky v ČR a její dopady**

**Diplomová práce**

**Vedoucí diplomové práce: Doc. Marek Daniel Ph.D., M.A.**

**Olomouc 2015**

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracoval samostatně na základě uvedených pramenů a literatury.

V Olomouci dne 29. dubna 2015

-----

Adam Kabele

## Poděkování

Chtěl bych poděkovat především vedoucímu práce docentu Danielovi Markovi za věcné připomínky, rady a trpělivost. A také své rodině a přátelům za podporu.

## **OBSAH**

ABSTRAKT .....	5
ABSTRACT.....	5
1. TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE .....	2
1.1. Teorie evropeizace ve vztahu k dopravě.....	2
1.2. Problematika síťových odvětví .....	7
2. DOPRAVNÍ POLITIKA VE VZTAHU K EU .....	13
3. ČESKÁ ŽELEZNICE: KLIKATÁ CESTA TRANSFORMACE.....	18
3.1. Vývoj železniční dopravy v ČR.....	20
3.2. Liberalizace železničního sektoru v ČR .....	28
4. LETECKÁ PŘEPRAVA A JEJÍ LIBERALIZACE V ČR.....	32
5. VODNÍ DOPRAVA A JEJÍ ÚSKALÍ.....	37
6. PROBLEMATIKA TRANSEVROPSKÝCH SÍTÍ .....	46
6.1. Vznik a vývoj politiky TEN-T.....	47
6.2. Transevropské sítě a ČR .....	52
ZÁVĚR .....	59
SEZNAM LITERATURY .....	67
Prameny .....	67
Literatura.....	70

## **ABSTRAKT**

Tato práce pojednává o problematice evropeizace dopravy v České republice. Zejména řeší dopady evropské legislativy a evropských požadavků na vývoj dopravní politiky v ČR po roce 1989. Rovněž se zaměřuje na specifická síťová odvětví v dopravě a jejich transformace a to v podmínkách postkomunistické země. Pozornost je zde věnována zdrojům nesouladu mezi evropským a domácím přístupem. Práce analyzuje tyto interakce z pohledu teorie evropeizace. Pro účely této analýzy byla vybrána tři specifická síťová odvětví a jsou zde identifikovány ony zdroje nesouladu. Základní tezí je, že evropeizace se podílí na dynamických změnách v těchto sektorech, díky čemuž dochází ke změnám, které by bez ní byly obtížně realizovatelné.

*Klíčová slova:* Evropeizace, Dopravní politika, Evropská unie, Síťová odvětví, Železniční doprava, Transevropské sítě, Vodní doprava, Společná dopravní politika, Liberalizace, Transformace.

## **ABSTRACT**

This paper discusses the problems of Europeanization transport in the Czech Republic. Addressing in particular the impact of EU legislation and European requirements for the development of transport policy in the Czech Republic after 1989. It also focuses on specific network industries in the transport and transformation both in terms of post-communist countries. Attention is paid to the sources of mismatch between the European and domestic approach. The thesis analyzes these interactions from the perspective of the theory of Europeanization. For the purpose of this analysis was chosen three specific network industries and are they identified the source of the inconsistency. The basic thesis is that Europeanization is involved in the dynamic changes in these sectors, making changes occur that would not have been difficult to implement it.

*Keywords:* Europeanisation, Transport policy, European Union, Network industries, Railway transport, Transeuropean network, Inland navigation, Common transport policy, Liberalisation, Transformation.

## UVOD

Fungující doprava jakéhokoliv typu a určení je základním předpokladem pro správnou činnost prakticky každé vyspělé ekonomiky. Tržní prostředí se neobejde bez kvalitní dopravní infrastruktury a fungujících dopravních odvětví. Ve chvíli, kdy tyto předpoklady nejsou splněny, může docházet ke stagnaci ekonomik. Volný trh je pak přímo odkázán na přepravu a to už ze své charakteristiky pohybu čtyř svobod, tedy zboží, osob, kapitálu a služeb. Na základě těchto předpokladů můžeme definovat rovněž funkce státu či regionálního celku, který se opírá v první řadě o stabilní hospodářské a tak následně i politické prostředí. Doprava jako taková tak představuje moderní svět, který je založen na dynamice a pohybu. Ač bývají dopravní aspekty v akademických pracích, věnujících se zejména politice, často zanedbávány, její provázanost s politickými rozhodnutími a legislativou je nesporná. S procesem vytváření regionálních integrovaných organizací či v rámci politické a ekonomické mezivládní spolupráce se musí v první řadě počítat mimo jiné i s vytvořením společných pravidel či standardů pro dopravní odvětví. V ekonomické integraci, ať již probíhá jako negativní, či pozitivní,<sup>1</sup> je určitá spolupráce na této úrovni velmi důležitá. Právě v pozitivní integraci pak její význam značně stoupá. Přicházejí nové požadavky ohledně společných pravidel nastavovaných společnými orgány apod.

Výše zmíněné je i důvodem, proč je dopravní politika základní součástí jednotného volného trhu Evropské unie. Snahy o harmonizaci a jednotné standardy v legislativě se z historického hlediska vyskytují již před započítím samotné integrace. Kupříkladu Světová poštovní unie byla založena již v roce 1874 a Mezinárodní železniční unie (UIC) v roce 1922. Obě patří mezi nejstarší mezivládní organizace, jejichž cílem byla užší spolupráce a jednotné standardy. Zejména v druhé půli 19. století s tím, jak se rozšiřovala průmyslová revoluce po kontinentální Evropě, vzrůstá potřeba regulace těchto odvětví. Příkladů tohoto druhu by se dalo najít ještě mnohem více. V období po 2. světové válce počíná proces evropské integrace. Jednotná dopravní politika byla zavedena již v Římských smlouvách o založení EHS v roce 1957. Vývoj této politiky měl podobnou dynamiku jako rozvoj samotného volného trhu. Bez jednotných pravidel v přepravě zboží a osob by nemohl jednotný trh fakticky fungovat, zvláště ne ve

---

<sup>1</sup> Především jde o rozlišení, kdy negativní integrace znamená pouze odstranění bariér a zákaz diskriminace, kdežto pozitivní integrace označuje proces kdy dochází k aktivnímu vytváření nových institucí, zahrnujících regulaci a právních norem.(Pelkmans, 2009)

specifických dopravních odvětvích jako je železniční přeprava či telekomunikace. Jsou součástí širšího rámce postupující globalizace. Již v těchto základních dokumentech jsou především upravovány vztahy států a jejich integrovaných síťových odvětví, neboť v této době je charakteristická vysoká provázanost hospodářského sektoru se státem. S přibývajícím legislativou, kterou musely postupně implementovat členské státy, vznikaly později i rozpory typické pro jakékoliv integrační procesy. Jednalo se o kompatibilitu, ale také jednotlivá specifika státních aktérů a jejich zájmy. Již zde nehovoříme pouze o ryze technicistní sektorové integraci, jež by se netýkala i politických témat. Obzvláště citlivým se tento proces stal v rozvoji liberalizačních a tržních přístupů v evropském kontextu. I z hlediska dopravní politiky, vytvářené na evropské úrovni a postupné implementace do legislativ členských států, tedy můžeme hovořit o evropeizaci. Evropeizace je z širšího hlediska forma internacionalizace, jež vychází z fenoménu globalizace. Pro prostor EU je klíčové její pronikání skrze supranacionální orgány jejich organizací, jako je komise a rada. Především komise je dnes hlavním hybatelem v evropeizaci dopravní politiky. V této práci jsou všechny tyto aspekty zahrnuty.

Česká republika je členskou zemí teprve deset let. Přesto v oblasti dopravy je i ona dlouhodobě partnerem a signatářem mnohých regionálních organizací v oblasti dopravy. Již před vstupem tak jako u jiných členských států byla určující legislativa daná EU. V případě dopravních témat byla v mnohém i součástí přístupových podmínek. ČR reprezentuje příklad transformující se postkomunistické země a tedy i skupinu tzv. „nových členských států“, které přistoupily nejpozději, a proto mají teprve krátkou dobu možnost ovlivňovat legislativu a vývoj v EU<sup>2</sup>. ČR je tedy z hlediska výzkumného záměru zajímavým aktérem. Postihuje totiž více fenoménů, na které je možno se zaměřit ve výzkumu. V této práci je zohledněn především fenomén transformace a tranzice, čili přechodu z jedné formy hospodářského a politického uspořádání do jiné. To postihuje nejen hospodářskou, ale rovněž politickou sféru. Zvláště na tu je práce zaměřena.

Česká republika je pak také z hlediska dopadu evropských rozhodnutí a legislativy důležitá díky své geografické poloze uprostřed Evropy. Díky tomu bylo toto

---

<sup>2</sup> Sem, nejsou záměrně řazeny tzv. státy čtvrté vlny rozšíření z roku 1995 jako Rakousko, Švédsko a Finsko. Tyto státy jednak vstoupily a hlavně se nejedná o postkomunistické země, u nichž probíhá transformace

území již v dávné minulosti křižovatkou obchodních cest a významných přepravních proudů. Tato strategická poloha má o to větší význam dnes, v době jednotného trhu. Přes její území např. prochází hned tři proponované koridory TEN-T a o případné revizi dalších směrů ve prospěch ČR se jedná. ČR je navíc ekonomikou značně otevřenou a závislou na volném trhu. Většinu HDP tvoří export a i v rámci unijních struktur patří mezi země jednající ve prospěch těchto opatření. Přesto však vykazuje zároveň poměrně vysoké procento zpoždění a nedostatečné implementace evropských nařízení do své legislativy a vysokou míru ochránářských tendencí a nepřizpůsobivosti v těchto ohledech.

### **Výzkumné otázky a hypotézy**

Tato práce zkoumá vliv evropeizace v kontextu dopravní politiky ČR. Jedná se tedy o evropeizaci zaměřenou sektorově na konkrétní případ. Dopravní politika, hlavně co se týká síťových odvětví, pak představuje nejlépe uchopitelný příklad postupné transpozice evropské legislativy i tlak zde vyvíjený. Právě díky specifickým síťových odvětví je zde možno velmi přesně sledovat tyto vlivy, neboť regulace a reformy jsou přímo součástí liberalizačních směrnic EU, vzniklých právě z pocitovaných nedostatků těchto sektorů. Cílem je zjistit, jak tyto směrnice ovlivňují výsledné nastavení těchto odvětví a tím i příslušné politiky. Práce zkoumá především jejich dopad.

V rámci tohoto cíle si práce pokládá tyto dílčí výzkumné otázky:

*Hlavní výzkumnou otázkou je, jaký vliv má evropeizace na transformaci specifických síťových odvětví v zemi, jež prochází transformací?*

*K jakým dochází v daném kontextu interakcím?*

*Dochází k zlepšení některých standardů a norem, či naopak i k možným zhoršením, nebo snížením jejich dosavadní úrovně?*

Za těchto předpokladů můžeme definovat, že se jedná především o interakci mezi úrovní evropskou a úrovní nacionální, státní. Nesoulad (*misfit*) a potřeba nastavení stejných podmínek k vyrovnání těchto vztahů jsou zde hlavním hybatelem. Především v počátečních fázích transformace české ekonomiky tedy bylo nutné odstranit nesoulad mezi nedostatečnou úrovní síťových odvětví a dalších ekonomických parametrů ve vztahu nejen k vyspělejšími tržně orientovaným zemím západní Evropy, ale především



vůči samotným institucím EU. Evropeizace tu představuje významný prvek pro urychlení těchto procesů a často je přímo podmiňuje. Právě v transformující se zemi, kde základní ekonomické činnosti spadaly pod mechanismy plánování a centralizovaného řízení, je potřebná určitá míra deregulace a nastavení nových pravidel pro podmínky liberalizovaného trhu. Zvláště pro transformující se ekonomiky bývalého východního bloku, jež prodělaly či prodělávají tranzici, je integrace do evropského společenství a přijímání norem, vzniklých na evropské úrovni, prostředkem k modernizaci ekonomik a zvýšení jejich výkonnosti. Na základě toho je možné formulovat hlavní hypotézu, která zní:

*Prostřednictvím evropeizace je urychlena transformace síťových odvětví v postkomunistických státech.*

Dalším faktem, se kterým hypotéza pracuje, je specifčnost mnohých síťových odvětví, ke kterým je doprava řazena. Evropeizace především urychluje v transformujících se zemích potřebné reformy těchto odvětví. Doprava, resp. dopravní politika je, jak už bylo v úvodu řečeno, klíčovým odvětvím pro základní funkce ekonomiky. To vše z hlediska konkurenceschopnosti. Práce bude tuto tezi ověřovat prostřednictvím analýzy případové studie, zaměřené právě na dopravní sektor. Tato studie je založená na komparaci stavu jednotlivých odvětví dopravy a jejich legislativy před a po vstupu do EU, v kontextu postupné evropeizace. Vzhledem k případu ČR, jakožto nového členského státu, se jedná o využití konceptu *top down*, neboť během transformace neměla ČR coby nečlenský stát mnoho možností, jak ovlivnit tyto procesy přímo na evropské úrovni. Jedná se tedy do značné míry o jednosměrný proces.

Nicméně je potřeba zohlednit i současný vývoj, kdy již může ČR působit jako rovnocennější aktér nejen při přijímání, ale také vytváření potřebné legislativy a to na různých úrovních tohoto procesu. Zde se uplatňuje rovněž koncept „multilevel governance“ (MLG). V tomto modelu je nutné zohlednit více proměnných v procesu, a proto je už v obsahu práce rozdělena na dvě části. Zohledňující dění před a po vstupu, tedy dvě časově odlišitelné etapy. V analýze při využití konceptu MLG je tak důležité zmínit, že v druhé etapě přibyla dimenze samotného rozhodování zkoumaného subjektu i na evropské úrovni, tedy již nejde pouze o jednosměrný proces (*Top Down*), ale i obousměrný (*bottom up*). Tyto skutečnosti analýza zohledňuje.

Přínos práce by měl spočívat v objasnění některých procesů v transformujících se ekonomikách evropského prostoru. Evropeizace se jako koncept uplatňuje poměrně nově. Je spojen zejména s pokračujícím vývojem ve studiu integrace. Velká část prací, zabývajících se evropeizací politik či zájmů, je zaměřena sektorově. V českém akademickém prostředí se již vyskytují práce, které aplikují teorii evropeizace ohledně dopravních témat. Nejde však o koherentní rozbor dopravní politiky jako celku. Evropeizace je využívána jako koncept zatím poměrně málo a v omezené míře. Pro české prostředí jde přitom o dominantní formu internacionalizace (Fiala, 2009). Výzkum, zabývajících se dopady na hospodářské sektory, tak má velký význam nejen pro studia transformace, ale i integračního procesu.

### **Obsahové, geografické a časové vymezení práce**

Práce je vymezena obdobím, kdy počala v ČR a obecně v zemích bývalého východního bloku transformace přechodu od řízené ekonomiky k tržnímu modelu. Postihuje tedy období od roku 1990 až do současnosti. Významným milníkem na této ose pak představuje vstup ČR do EU v roce 2004. Tak je možné postihnout změny přístupu v období před vstupem a po vstupu, přičemž liberalizační a ekonomické vlivy reprezentované především EHS se projevují víceméně konstantě během celého tohoto časového úseku. Kvalitativní změna nastává pouze v možnosti, ovlivňovat je více skrze instituce.

Geograficky se práce vymezuje, jak je patrné již z názvu, především na území ČR. Vzhledem k tématu evropeizace je však nutné podotknout, že je zohledněna i evropská dimenze, beroucí v potaz ČR jako otevřenou ekonomiku uprostřed Evropy. Tato strategická poloha je rovněž možným motivem rozhodnutí politických aktérů a akcentování zájmů na evropské úrovni, a je proto třeba jí brát v úvahu.

Obsahově práce zahrnuje především tematiku síťových odvětví. Postihuje problematiku jejich vývoje a specifika, která ovlivňují sektor dopravy. Mezi síťová odvětví můžeme zařadit, železniční, leteckou a vodní dopravu. Patří zde rovněž energetika, telekomunikace či poštovní a zásilkové služby. Těmi se ovšem práce nezabývá. Ačkoliv je analyzována dopravní politika, není zde kapitola věnující se silniční dopravě, což by základní složce takové politiky. Důvodem je, že jí jen stěží můžeme zařadit mezi síťová odvětví. Ta jsou totiž zpravována buď státem či

monopolním podnikem (viz. teorie přirozeného monopolu). U silniční dopravy, však takovou monopolní strukturu postrádáme. Není tedy pro účely práce relevantní. Místo ní se práce zaměřuje na vytváření infrastruktury, tedy vlastní sítě a to v kontextu evropském. Zde je již zahrnuta i infrastruktura pro silniční dopravu. V práci je rovněž z tohoto pohledu hodnocena výstavba důležitých silničních spojení v kontextu evropské politiky Transevropských sítí. (TEN-T). Vodní a letecká doprava pak představuje odvětví sice liberalizované, avšak na státních zásadách velmi závislé. Proto je zařazena do práce.

### **Analýza literatury**

Výzkum evropeizace, ač je poměrně mladý, zahrnuje širokou škálu prací a zdrojů. Nejvýznamnějšími autory na tomto poli jsou Claudio Radaeli, Tanja Borzell, James Caporaso, Thomas Rise, Robert Ladrech, Simon Bulmer, a jiní. Více ke konceptualizaci a základnímu přehledu výzkumu např. článek Štěpánky Zemanové (Zemanová 2007) Jen tento základní výčet nejvýznamnějších autorů poskytuje přehled o rozsáhlosti evropeizačních studií a výzkumu. Souhrn této literatury představuje základní rámec pro pochopení samotného konceptu evropeizace a přístupů k jeho výzkumu. Evropeizace postihuje rovněž velmi rozsáhlé množství témat a oborů. Nejčastěji se řeší evropeizace politických systémů, evropeizace zájmů, práva a legislativních otázek apod. Často se jedná o multidisciplinární zaměření a je obtížné se tomuto vyhnout i přes sektorové zaměření výzkumu. V sektorové úrovni pak zahrnuje literatura, věnující se evropeizaci, opět značné množství témat. Dopravní politika je však v rámci výzkumů sektorové evropeizace poměrně ojedinělá a to i v oblasti, jež se dotýká zahraničních zdrojů. Mezi autory, kteří se takto věnují evropeizaci, lze v tomto kontextu zmínit Michaela Kaedinga či Christopa Knilla a Dirka Lehmkuhla. Přínosem jsou především práce Michaela Kaedinga, který se specializuje na procesy transpozice evropské legislativy. Jeho disertační práce *Lost in Translation of Full Steam Ahead? The transposition of EU transport directives across member states*, je rozsáhlou analýzou, zaměřenou na efektivitu přijímání a dopadu evropského práva na členské země v oblasti dopravní politiky. Zkoumá především důvody vedoucí ke zpoždění přijímání směrnic a další evropské legislativy. To je v kontextu této práce velmi důležité, neboť právě ČR patří ke

státům, kde dochází k častým odkladům a zpožděním při transpozici evropské legislativy. Navíc je tato práce zaměřena přímo na dopravní sektor.

Z dalších přínosných prací v kontextu evropeizace je rovněž studie *Harmonisation and Convergence? National response to the Common European Transport Policy* Dirka Lehmkuhla, jež zkoumá rozdílnou odezvu na společnou dopravní politiku prostřednictvím případové analýzy pěti zemí. Mezi těmito zeměmi bohužel není ani jedna z transformujících se ekonomik nových členských států, což může být pro předmět této práce problematické. Avšak mnohé transformující se ekonomiky rovněž přebírají vzory ze zahraničí včetně ČR. Tedy i tato studie má svůj význam, hlavně na případu německého modelu<sup>3</sup>. V podobném duchu je i starší práce Knilla a Lehmkuhla *How Europe Matters* zaměřující se opět na dopravu, avšak s důrazem na mechanismy evropeizace. Evropeizaci v dopravních tématech zmiňuje rovněž dvojice autorů Kerver a Teutsch v práci *Elusive Europeanization: liberalizing road haulage in the European Union*. Tato práce rovněž zkoumá přístup vybraných zemí k dopravní politice EU, tentokrát zaměřených na silniční dopravu. Všechny zde zmíněné práce byly použity především z důvodu uplatnění výzkumu evropeizace v dopravním sektoru a jeho politiky. Jsou pro tuto práci i do značné míry inspirací. Jejich společným nedostatkem však je přílišná zaměřenost na země západní Evropy a to navíc ty nejvýznamnější, jež mohou reálně uplatnit svůj vliv i na půdě evropských orgánů, což se ovšem nedá příliš využít v analýze zaměřené na ČR. Obecně je zájem zahraničních autorů, specializujících se na tyto oblasti, bohužel malý.

V českém prostředí je obecně výzkum evropeizace poměrně nový a v porovnání se zahraničím zatím relativně málo rozvinutý. Prozatím se nejvíce rozšířil v kvantitativní a komparativní politologii či právní vědě a je často zaměřen na evropeizace jednotlivých zájmů. Specializovaných zdrojů, zaměřených sektorově na konkrétní téma, je zatím málo. Ohledně dopravní politiky pak zde existují především ojedinělé bakalářské či diplomové práce, zaměřené často jen na jeden aspekt z oboru. Z významnějších akademických příspěvků na toto téma je tak třeba vyzdvihnout práce, které se primárně nezaměřují na evropeizaci, ale často na jiné téma, jež je však s procesem evropské integrace spojeno. Ač to bývá často ošemetné, neboť jak upozorňuje např. Zemanová, „evropeizace“ neznamená explicitně evropskou integraci

---

<sup>3</sup> To platí hlavně u liberalizace železnice, kde je možné vidět patrné zdroje inspirace. Rovněž vzhledem k tomu, že Německo je největší obchodní partner ČR.

jako takovou (Zemanová 2007). Pro potřeby této práce je však cílem analýza vlivu evropské legislativy a evropského vlivu na konkrétní politiku, proto jsou tyto práce zcela nezbytné pro doplnění celkového obrazu. Patří mezi ně např. Studie o železniční dopravě kolektivu autorů Matina Kvizdy a Daniela Seidenglanze, Pospíšila a Tomeše z Národohospodářské fakulty v Brně. Ač se již jedná o projekt z roku 2006, svou vypovídací hodnotu má zejména v postižení vlivu na železniční dopravu v ČR a to v širším rozsahu, tedy i z hlediska evropské legislativy. Z hlediska prací, jež jsou zaměřeny na železniční dopravu, patří momentálně k nejkompexnějším pracím tohoto oboru v domácím akademickém prostředí. Obzvláště téma transformace Českých drah je zde často akcentováno. Ohledně tohoto tématu je důležitá ještě databáze DATIS-ODIS, kterou spravovalo přímo výpočetní středisko ČD. Dnes již je bohužel nefunkční, přesto je na internetu ještě možné dohledat velké množství odborně zaměřených textů, často zahraničních, přeložených do češtiny. Všechny práce jsou zaměřeny na železniční dopravu a to nejen v ČR. Mnohé z nich jsou přínosné, avšak je třeba počítat i s promítnutím vlastních názorů či představ autorů těchto studií, což je důležité vzhledem k tomu, že DATIS fungoval v době, kdy začala samotná transformace. Takovým příkladem mohou být např. práce Carla Pfunda, kritizující proces liberalizace železnic. Z hlediska železnic se rozhodl autor citovat rovněž z vlastní bakalářské práce, kde se již zabývá problematikou železnic a to i v ČR. Rovněž některé zdroje, použité zde pro kapitulu zabývající se železniční dopravou, byli již použity v této práci. Zde patří za zmínku zejména různá odborná periodika, jako je *Železniční magazín* či studie provedená Humboldtovou univerzitou ve spolupráci se společností IBM tzv. liberalizační index, jež bývá v pracích věnovaných železnicím a rovněž v materiálech samotné komise a dalších orgánů EU hojně citovaná.

Celkově se dá říci, že z hlediska dopravy dominuje v odborných kruzích zaměření na železnici a železniční dopravu. Je to dáno především jejími specifiky, která budou dále rozebrána v práci. Z obecnějších publikací o dopravní politice v evropském kontextu lze ze zahraničních zdrojů zmínit publikaci Handleyho Stevense *Transport policy in the European Union* i když ta má pro práci spíše rámcový charakter. Síťová odvětví, na něž se práce zaměřuje především, jsou postihnuta např. v pracích Ali-Al Agry či Pelkmanse, obě v kapitolách věnovaných síťovým odvětvím a společné dopravní politice. V práci je v poměrně velké míře užito tiskových zpráv a článků z médií především odborných, jako jsou již zmíněný *Železniční magazín* či periodikum

*Dopravním noviny*. Rovněž jsou využity portály jako Eulex, Euractiv. Rovněž jsou použity i zdroje oficiálních odpovědných orgánů, zejména Ministerstva dopravy ČR, vlády a parlamentu. Analyzovány jsou příslušně materiály a dokumenty EU, Bílé knihy apod. Taktéž v tuzemsku působících zájmových organizací a svazů jako, svaz průmyslu a dopravy, Českomoravská odborová konfederace apod.

### **Metodologické postupy a struktura práce**

Pro ověření dané hypotézy je využita jednopřípadová studie. Dle typologie případových studií se v této práci jedná o analýzu institucí a organizací nikoliv jedinců či skupin, byť ti mají v daných celcích vliv. Můžeme je však považovat za tvůrce samotných institucionálních nastavení. Ambice této práce není analýza osobních rozhodnutí jednotlivých aktérů. Tento typ studie se hodí pro zkoumání implementace daných opatření a jejich interakcí. Pro danou práci je nejvhodnější užití interpretující, či též explanatorní (dle R.K. Yina) případové studie. Ta se snaží podrobně vysvětlit daný jev prostřednictvím zvolené teorie. Podobnou charakteristiku má též testovací případová studie, tak se ovšem snaží ověřit danou teorii na případu. (Kouba, 2011:97). Interpretující studie tak podrobně zkoumá jednotlivé kauzální vztahy a snaží se odkrýt nové souvislosti. Její užití na případu dopravní politiky v transformující se zemi má logické konotace, neboť transformace probíhá na základě vlivů různých aktérů na různých úrovních. Evropeizace je jedním z vlivů, který slouží k transformaci. Pokud chceme prokázat, že ovlivňuje dynamiku tohoto procesu, je třeba případ podrobně interpretovat. Teorie evropeizace předkládá soubor vztahů mezi aktéry na různých úrovních. Zejména jde o kauzální vztah mezi aktéry, kteří si nejsou z principu zcela rovnocenní. Pouze explanace nám umožní, těmto vztahům porozumět. Evropeizace je zde chápána jednak jako zkoumaný proces a zároveň jako teorie popisující jak tyto procesy probíhají. V dopravní politice ke spoustě interakcí, které je třeba objasnit.

Práce je rozdělena na šest kapitol. První kapitola vymezuje teoretický koncept evropeizace a jeho vhodnost pro tuto práci. V první kapitole je rovněž definována problematika síťových odvětví, což je klíčové pro pochopení jejich specifčnosti i vlivu evropeizace. Druhá kapitola se zabývá samotnou dopravní politikou a jejím strategickým ukotvením v legislativě České republiky. Tato kapitola postihuje časový úsek od roku 1990 do současnosti, neboť práce je vymezena obdobím transformace ČR coby postkomunistického státu. Zde je analyzovaná nejen legislativa, ale i dokumenty

strategické povahy a to v kontextu politického vývoje, stejně tak jako vývoje samotného odvětví. Třetí kapitola již analyzuje konkrétní případy v síťových odvětvích v dopravní struktuře ČR a to železniční dopravu. Ta je velmi specifická ve svém vztahu k evropeizaci i z hlediska liberalizace síťových odvětví, proto je jí věnován poměrně velký prostor. Čtvrtá kapitola se zaměřuje na méně exponovanou leteckou dopravu. Nepoměr mezi těmito dvěma kapitolami co se rozsahu týče, je dán tím, že letecká přeprava nepředstavuje z hlediska liberalizaci tak zásadní problém. Je zde uvedena především proto, aby bylo možné porovnat mezi rozdílnými druhy síťových sektorů. Čtvrtá kapitola se týká vodní dopravy, která je z hlediska evropeizace specifická a to zejména svým charakterem daným environmentálními podmínkami. I proto je zde opět nepoměr mezi v porovnání s železniční. V oblasti jednotlivých druhů dopravy tato práce opomíjí silniční dopravu. Ta totiž nemá pro výzkumný účel této práce žádný zvláštní význam. To je dáno tím, že se fakticky nejedná o síťové odvětví, kde by existoval jeden výrazný aktér navázaný na stát. V případě postkomunistických zemích byl tento sektor deregulován prakticky ihned a pro další výzkum je pak irelevantní. Dá se tedy řešit pouze z hlediska výstavby a rozvoje infrastruktury. Což je doména poslední kapitoly, která se věnuje rozvoji tzv. transevropských sítí. Zde je hodnocena výstavba sítí relevantních ke všem zde zkoumaným druhům dopravy. I proto není třeba kapitoly o silniční dopravě. Politika Transevropských sítí má především velkou relevanci k novým členským zemím i proto se opět jedná o obsahově rozsáhlou kapitolu. V závěru dochází k vyhodnocení těchto analýz a předložení odpovědí na uvedené výzkumné otázky a hypotézu.

## 1. TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE

V této kapitole je konceptualizován samotný pojem evropeizace, jež je teoreticky vymezen s ohledem na dopravní politiku a její specifika. Rovněž je zde v druhé subkapitole vymezen pojem síťová odvětví a jejich role v dopravní politice jako takové.

### 1.1. Teorie evropeizace ve vztahu k dopravě

Evropeizace je široký pojem, jenž může značit celou škálu témat a procesů. Evropeizace v důsledku není nijak primárně spjatá se samotnou Evropskou unií či s evropskou integrací. Významově je tento pojem stejný jako kupříkladu internacionalizace, globalizace či westernizace. Z hlediska sémantického bychom našli ještě mnohem více výkladů např. amerikanizace, sovětizace, komunizace, balkanizace apod. (Fiala 2009). Tyto pojmy slouží obecně k popisu přijímání určitých vzorů a jejich vliv či vymezení vůči nim ze strany přijímajícího, nebo jako snaha popsat nějaký jev na základě již popsaného a definovaného vzoru. Např. američtí antropologové Fowler a Borneman tvrdí, že evropeizace je především reakcí na vývoj Evropy po 2. sv. válce, kdy díky tlaku sovětizace a amerikanizace a po rozpadu bipolárního světa začala Evropa hledat znova sebe samu. (Fiala). Konotací je tedy mnoho. Teprve od 90. let se evropeizace začíná stávat díky zájmu teoretiků mezinárodních vztahů a výzkumníků integrace jedním z nových pohledů na evropskou integraci. Vedle funkcionalismu, neofuncionalismu, liberálního intergovernmetalismu a dalších teorií si tak postupně získává pozici i studie evropeizace (Zemanová, 2007).

Objevují se však mnohá úskalí a to především proto, že neexistuje jednotná definice a její hranice jsou poměrně rozostřené. Nejznámějším autorem, jenž počal tento koncept užívat je Claudio Radaeli. Ten je rovněž autorem asi nejobecnější a nejúplnější definice. Evropeizace je dle něho: „*Proces utváření, rozšiřování a institucionalizace, formálních a neformálních pravidel, procedur a paradigmat politiky, stylů, způsobů jak dělat věci a sdílených hodnot, které jsou nejprve definovány a konsolidovány v rámci utváření rozhodnutí EU a poté inkorporovány do logiky domácího diskursu identit, politických struktur a veřejných politik.*“ (Radaeli 2000). Tato definice patří rovněž k nejpoužívanějším. Radaeli rovněž definuje evropeizaci jako obousměrný proces. Vytváření politik a norem na evropské úrovni je především proces ovlivňován či i přímo řízen aktéry na úrovni členských zemí, jež mají vliv i přímo na supranacionální instituce. Hovoříme zde tak o uplatnění přístupu „zdola-nahoru“ – *bottom-up*. Avšak



k státy jsou pak ovlivněny zdola, kdy je navíc vyžadována adaptace takto vzniklých norem, čili jejich transpozice (Kaeding, 2007). To je definováno jako ovlivnění „shora-dolů“ – *top down*. Evropeizace je tak závislou proměnnou. (Fiala). Toto pojetí evropeizace se dá znázornit jako koloběh, kdy jednotliví aktéři dole ovlivňují struktury supranacionální, aby ty zpětně ovlivnily je. Pouze přijetí modelu *top-down* by se dalo chápat jako pouhá adaptace a přizpůsobení se těmto normám, což ovšem málo odpovídá realitě. Tento proces koloběhu vystihuje realitu evropeizace nejvýrazněji. Existují ale i jiné přístupy. Jedná se o koncept nesouladu (*misfit*) jako hlavního hybatele evropeizace. Tento předpoklad představila v roce 1995 Adrienne Heritier. Nesoulad či též inkongruence nebo mismatch představuje primárně rozdíl mezi nastavením národních států a evropské úrovni. Rozdíl mezi nimi vede ke snaze vyrovnat je, resp. přizpůsobit se dominantnímu evropskému diskursu. Heritier rovněž vycházela z institucionalismu, kdy pracuje zejména s institucemi jako samostatnými jednotkami, jež si chtějí zachovat svůj status quo. Instituce jedná vlastně sama za sebe a klade vlastní požadavky.

Nesoulad mezi institucemi pak má být hlavní motiv k přizpůsobení se, vyžadovaný jimi samotnými. Heritier předpokládá, že tam, kde je nesoulad menší či malý, je vyšší pravděpodobnost přizpůsobení se, neboť to vyžaduje jen malé transakční náklady (Zemanová 2007). Naopak tam, kde jsou rozdíly příliš velké, hrozí, že k souladu nedojde, protože transakční náklady jsou příliš vysoké. Toto pojetí, ale málo vystihuje skutečnou realitu evropské transformace, neboť k transformaci a přizpůsobení se dochází i přes vysoké transakční náklady. Typické je to v případě zemí z postkomunistického východu, které patří k novým členským státům EU. Zde je potřeba souladu (*godness of fit*) motivovaná již politicky a obzvláště to platí v období před vstupem. Předpoklad Heritier tak byl v tomto bodu empiricky vyvrácen, nicméně pro potřeby analytického popisu právě evropeizace těchto zemí je koncept nesouladu velmi cenný. Zde totiž i přes existenci vysokých transakčních nákladů je právě často nutné překonat tento nesoulad (Balík, Císař, 2009). To platí nejen ve vztahu k EU, ale i

k ostatním rozvinutějším zemím, jež mají vyšší standardy a transformující se země se tedy snaží vyrovnat v první řadě jim<sup>4</sup>.

Další výklad evropeizace je prohlubování. K němu se hlásí zejména autoři Thomas Rise, Maria Green Cowles a James Caporaso (Fiala, 2009). To je ovšem jen jiný pohled na stále rostoucí úroveň závislosti a míře přizpůsobení členských států evropským strukturám. Vychází z toho, že hlubší integrací se vytváří nové instituce na evropské rovině a tyto spolu více kooperují, čili vytváří sítě (*policy networks*). To ovšem na první pohled nesouvisí s integrací, ale spíše s institucionálním vývojem, jenž však zpětně nutí státy k přizpůsobení se, neboť jejich suverenita je omezená a velká část rozhodování se již děje v rámci těchto sítí na supranacionální úrovni. Toto ovlivňování či přizpůsobení se, je založené na interakci mezi původními (národními) institucemi a těmi novými (evropskými). Výsledkem této interakce může být konvergence či divergence (Rise, Caporaso 2001). Tento proces ovlivnění a interakce je znám jako *Europe matters*. Je užit i v pracích zabývajících se společnou dopravní politikou viz. (Knull, Lehmkuhl, 1999). Rise a Caporaso znázorňují tyto jevy pomocí tzv. třístupňového modelu. Evropeizace v něm nejprve způsobí nutnost přizpůsobení se (adaptační tlak) na poli domácích struktur, což vede k jejich změnám (konvergenci či divergenci) a to následně vede k zprostředkování této praxe. V druhém kroku je posléze také míra kompatibility mezi praxí domácích institucí a evropeizačními tlaky. Míra této kompatibility určuje míru adaptace těchto institucí, aby byly v souladu s evropskou úrovní. (Fiala: 29).

Zde se opět dostáváme ke konceptu Heritiérové, ač v propracovanějším modu. Důležitou roli zde totiž opět hraje nesoulad (*misfit*). Třetí krok sumarizuje jak velký je adaptační tlak a na základě toho opět dochází k posouzení, jak moc proběhne změna struktur. Je to dáno především rozhodnutím a počtem aktérů. Caporaso a Rise vypočítávají, že např. velký počet aktérů s rozdílnými zájmy, kteří mají rozhodnout, komplikují přijetí strukturální změny. Dále hrají roli formální instituce, umožňující zprostředkování změny (Fiala 2009). A v neposlední řadě je to též vliv kultury či tradice, jejíž charakter zvyšuje či snižuje možnost změny. Např. země s federální tradicí jsou více schopné konsensu už kvůli svému institucionálnímu nastavení apod. Právě institucím přikládají Rise a Caporaso velký význam. Zde je však opět patrná reminiscence

---

<sup>4</sup> To bychom mohli charakterizovat jako modernizační snahy. Neboť evropeizace je v těchto zemích chápána především jako modernizace.

na závěry Heritiérové. Adaptační tlak, který nutí struktury ke změnám, je podobná kategorie jako míra nesouladu. Zatímco Heritiérová definuje přijetí či nepřijetí změny podle výše transakčních nákladů, zde je koncept opět propracovanější, protože počítá s více proměnnými. Více tak vysvětluje onu možnost přijetí změny domácích struktur i přes vysoké transakční náklady, čímž toto pojetí významně rozšiřuje.

Knill a Lehmkuhl ve své práci *How europe Matters* považují tuto evropskou politiku jako „spouštěcí mechanismus“ pro změny domácích struktur.(Knill, Lehmkuhl 1999). Tito autoři rovněž pracují s třístupňovým modelem evropeizace. Koncept *misfit* lze také chápat čistě z hlediska jednosměrného pohledu, existuje tedy přímá úměra mezi mírou nekompatibility a mírou adaptačního tlaku. Čili čím je kompatibilita větší, tím je adaptační tlak větší. (Fiala 2009 30). Tento přístup, jež uplatňují Tanja Börzel a Thomas Risse, opět variuje téma nesouladu, resp. zjednodušuje ho na úroveň mechanistního procesu (Fiala). Sami autoři jsou si však vědomi těchto nedostatků a proto se rozhodli především rozpracovat možné scénáře domácích dopadů evropeizace v tomto schématu. Domácí vliv se podle nich dá chápat jako redistribuce zdrojů, a také jako proces socializace, zejména přeneseno na instituce, kdy hovoříme o přizpůsobení se, vzniku nových neformálních pravidel a spolupráce.

Zde se dostáváme do sféry modelových příkladů organizační teorie. Nové struktury a procesy mohou jednoduše nahradit ty stávající. Teorie organizace je i klíčová pro pochopení, jakým způsobem a v kterých konkrétních odvětvích dochází k integraci, neboť v daném kontextu je evropeizace vnímána především jako proces evropské integrace jednotlivých odvětví ekonomiky (Fojtiková, Lebedzik, 2008). Doprava je jedním z těchto odvětví. Její fungování v evropském hospodářském prostoru je závislé na společných pravidlech a integraci. V rámci jednotlivých politik existují různé přístupy integrace i vlastní způsob managementu daného odvětví – *governance*. Je tedy třeba si uvědomit, že zmíněný adaptační tlak, s nímž v různých variacích pracují zmíněné modely, má více podob a nelze jednoduše zredukovat na jedinou proměnnou (Balík, Císař 2009). Evropeizace může mít různorodé dopady. Zde je třeba se ptát i na to, zda zmíněné změny ve struktuře dané politiky či státu jsou pouze výsledkem působení EU a její integrační politiky, popř. zda se vůbec jedná o formu evropeizace ve smyslu napodobování či přejímání vzorů pouze v rámci evropských zemí, resp. přenosu zvyklostí či vzorů z jedné evropské země na jiné, coby modelový příklad, čili zda nejde např. o působení procesů, jež jsou na EU nezávislé.

Tento problém se objevuje zejména v dopravní politice, neboť ta je v globalizovaném světě čím dál více formovaná také trendy liberalizace a mezinárodních norem (Knill, Lehmkuhl). Liberalizace sama je paradigmatickým jevem, jež se později promítl i do evropské politiky a následně začal být uplatňován na supranacionální úrovni. V mnohých případech pokračoval nezávisle na teprve se formující integrační politice evropského společenství a ta naopak začala přejímat jako vzory právě tyto státy a organizace, jež daná schémata uplatňovaly. Evropeizační procesy mají tedy více aktérů než jen státy a evropské organizace. Do systému vstupují i podněty třetích stran, zejména mezinárodních organizací apod. (Knill, Lehmkuhl). V rámci dopravy mohou takovými aktéry být třeba režimy nebo mezinárodní organizace, snažíce se standardizovat pravidla a normy v daných sektorech (Chabalier, 2006). Většina těchto mezinárodních režimů přitom vychází z paradigmatu liberalizace a ekonomické deregulace. Dále může být problémem samotný nesoulad. Dle mnohých výzkumů nebyl nesoulad často empiricky potvrzen jako hlavní hybatel změn. (Hloušek, Pitrová 2009). Je třeba se více zaměřit i na další zdroje, vedoucí k adaptaci.

V této práci je prioritou oblast *policy* a mnohém méně pak *politics*, tedy nesoulad jako hybatel zůstává základní proměnná. Bude určovat jak velký je rozdíl mezi modelovou zemí postkomunistického typu v tranzici (Balík, Císař 2009). Základním referenčním rámcem přitom budou země západní Evropy, souhrnně označované jako původní „patnáctka“ nebo také staré či zakládající členské země. A následně zastřešující rámec má samotná EU jako nadstátní entita, jež je ovlivňována a zpětně ovlivňuje její členské země. Míra nesouladu tedy vychází právě z rozdílu v tomto rámci. ČR jako nová členská země je už deset let rovněž členem, přitom míra nesouladu se zmíněnými zeměmi a požadovanou legislativou EU však zůstává stále poměrně vysoká, zatímco možnosti ovlivňovat dění na evropské úrovni stále ČR nevyužívá v plné míře.

Zde vyvstává samozřejmě širší problém, jak konceptualizovat modernizační či transformační změny v těchto zemích. Mezi zeměmi, které jsou vystaveny adaptačnímu tlaku, nejsou řazeny pouze postkomunistické ekonomiky, ale také jiné země z periferních oblastí Evropy, které si rovněž v minulosti prošly jistou tranziční fází a jejichž ekonomický, výkon, institucionální kapacity apod. jsou rovněž značně odlišné

od zemí vyspělého jádra<sup>5</sup>. Je nutné konceptualizovat tento výzkum s ohledem na daná specifika. Evropeizace zde má specifický ráz. Dle autorů Schimmelfenniga a Sedelmeiera se jedná o přijímání pravidel hry (*rule adoption*). Toto pojetí vychází z předpokladu, že EU může dané procesy řídit. Existuje tzv. model externích podnětů, kdy EU stanoví pravidla hry a stanoví podmínky adaptability (Hloušek, Pitrová 2009). Adaptabilita je měřítko podle něž EU aktéry hodnotí, může za adoptování pravidel odměňovat a za jejich nepřijetí či porušení naopak uvalovat sankce. Je zde však ještě jeden model, a to sociální učení. Státy zde naopak pravidla a normy přijímají dle logiky vhodnosti *goodness of fit*, a to na základě přesvědčení, že tato pravidla jsou pro ně legitimní. Předpokládá se tak hlavně role domácích aktérů.

Posledním schématem je model braní lekcí. Je podobný modelu sociálního učení v tom smyslu, že hlavní je opět domácí aktér (Hloušek, Pitrová). Ten přijímá daná pravidla proto, že tím chce řešit domácí problémy. Tento přístup je obdobný klasické westernizaci, coby nejjednodušší možné řešení. Hnacím momentem je v každém směru cíl přizpůsobit se požadavkům EU, tzv. externí transformace (Hloušek, Pitrová). Evropeizace tak urychluje změny v rámci tranzice. V českém prostředí toto bylo patrně prakticky po celá 90. léta. V oblasti dopravní politiky pak zjevně převažuje externí transformace. Vzhledem již k výše naznačeným skutečnostem ohledně omezených možností proces evropeizace ovlivňovat zdola, pak ČR jednoznačně odpovídá modelu *Top-down*. V oblasti dopravy je toto schéma ještě zjevnější. Mnohé z problému transformující se ekonomiky bylo nasnadě vyřešit v souladu s evropskými normami (Balík, Císař).

Rozdílní aktéři, a tedy různé druhy adaptačních tlaků vedou i k různým způsobům integrace jednotlivých odvětví. Jejich vzájemná interakce či např. obranné reakce na dané tlaky formují pak nejen danou formu integrace a spolupráce, ale i specifickou politiku. Jen v rámci evropské integrace rozlišujeme nejméně tři druhy. Jedná se negativní integraci, pozitivní integraci a rámcovou (Pelkmans, 2009). Negativní integrace značí především první fázi budování evropských institucí. Je založena na pouhém odstraňování stávajících bariér, jež kupříkladu brání volnému pohybu zboží. Typickým příkladem negativní integrace tak je kupříkladu celní unie. To

---

<sup>5</sup> Tím jsou myšleny ekonomicky rozvinuté země, především západní Evropy. Tato analogie by se dala chápat ještě jako rozpor mezi globálním severem (průmyslovým) a globálním jihem (převážně nerozvinutý, agrární), používané často v ekonomické terminologii.

odpovídá budování jednotného volného trhu. V evropském kontextu však brzy došlo k vytváření společných pravidel, jež by se dala uplatnit v tomto prostoru. Tato fáze je právě pozitivní integrace (Pelkmans 2009). Zahrnuje již i vytváření norem a institucí, jež by byly zúčastněným společné a na jejichž provozu by se i tito zúčastňovali. Již nejde o pouhé odstraňování nevyhovujícího nastavení, ale širší proces, na němž je ostatně založena i sama EU, což s sebou nese i širší důsledky. Především je to otázka postupné supranacionalizace, a tedy přenášení jistých pravomocí dříve plně suverénních států na tuto úroveň (Balík, Císař, 2009). Vytváření měnové unie např. nese nutnost nejen vzdát se svých jednotlivých měn, ale rovněž přizpůsobení své fiskální politiky centrálně regulovaným orgánům. Toto pojetí se označuje jako nové regulační politiky. Je ho možné široce pozorovat v EU.

Přístup nových regulačních politik se plně projevil v 80. letech. Čistě negativní integrace vychází z předpokladu, že velká část aktivit nepotřebuje přílišnou regulaci (Kerwer, Teutsch 2001). Odstraněním překážek, jež brání rozvoji, jako např. netarifních bariér, je učiněno minimum možného. Další rozvoj je především záležitostí mechanismu volného trhu. Deregulace související s liberalizací, představuje především co nejjednodušší pravidla a právní rámec, tak aby byl umožněn ničím nerušený rozvoj (Kerwer, Teutsch). Tento přístup však neřeší mnohé problémy, jež mohou během plné liberalizace vyvstat. Především jsou to negativní externality. V případě dopravy jsou nasnadě např. kongesce během příliš rozvinuté automobilové dopravy, jež nesou další vlivy na okolí, zejména životní prostředí apod (Kvizda, Seidenglanz). Rovněž zde lze zařadit sociální dopady. Celý soubor těchto negativních externalit musí být brán v úvahu. Při první generaci regulačních politik, založené na čistě tržním přístupu, nebyly však brány v potaz, a rovněž neexistuje legislativa, která by mohla tyto externality eliminovat. Nová regulační politika tak spočívá především ve stanovení těchto pravidel. K vytvoření jednotného evropského prostoru musela být adekvátně přijata i nová pravidla. Celní unie a zóna volného trhu bere zúčastněným státům možnost samotného určování pravidel pro jednotlivý pohyb zboží a stanovování účelových omezení. V pozitivní integraci však tato pravidla a omezení stanovuje arbitrární organizace. Přejímá tak částečně roli, kterou měly předtím, v gesci samotné členské státy (Šrein, 2008). Rámcová integrace je pro změnu chápána jako jakýsi vzorec, dle něhož probíhá spolupráce a koordinace jednotlivých složek. Centrální

orgány nejsou primárně ty, kde se o daných věcech rozhoduje. Jde spíše o koordinaci (Šrein).

V případě dopravní politiky je tato již od Římské smlouvy klasifikována jako hierarchická, pokud jde o způsob vládnutí a hlavním principem integrace v ní je právě negativní. Jsou vytvářena pravidla pro trh, ale schází vzorce závazné politiky na úrovni EU. Podle Bulmera a Radaeliho jsou hlavní mechanismy uplatňované v sektoru dopravní politiky (a dalších zahrnujících síťová odvětví jako energetika, telekomunikace apod) horizontální, normotvorná soutěž (Bulmer, Radaeli 2004). Zde jde o různé tradice regulace, jež se historicky prosadily. V tomto modelu tedy můžeme uplatnit opět perspektivu *top-down* i *bottom-up*. Dochází totiž k vzájemnému ovlivňování ze strany členských států a jejich tradic regulace, z nichž může Komise a další orgány, např. specializované agentury EU, vybrat ty nejvhodnější pro dané odvětví. Příkladem může být např. liberalizace železnice započatá v 90. letech, kdy jako nejvhodnější byl uznán švédský model separace (Vaughan. 2007). Pokud se prosadí některý z daných vzorců na nadnárodní úrovni, je následně formou nařízení distribuován mezi členské státy s tím, že jej musí přebrat (*top-down*).

## **1.2. Problematika síťových odvětví**

K tomu aby bylo porozuměno specifikům dopravy a dopravních odvětví, je třeba konceptualizovat problematiku tzv. *Network Industries* (Pelkmans) – tedy síťových odvětví či jednoduše dopravních sítí. Konkrétní dopravní politika musí vycházet z regulace a plánování rozvoje právě těchto odvětví. V čem tedy tkví jejich specifika? Především se jedná o odvětví, která mají charakteristiku tzv. přirozeného monopolu (Kunová, Nováčková, et al. 2014). Zjednodušeně řečeno, zřizování dopravních sítí, zejména dálnic a železnic, je příliš nákladné a jejich návratnost v čase velmi dlouhá a nejistá, než aby se jednalo o jistou investici pro soukromoprávní subjekty, jež očekávají profit. Není možné tak činit při nedostatečné finanční síle subjektu a bez odpovídajících záruk. Dalším omezením je fyzické. Jde přímo o to, jak jsou sítě uspořádány v prostoru (Kvizda, Tomeš 2006). Přímou tak hrají významnou roli v rozvoji státu jako takového. Tvar a umístění sítě může ve výsledku formovat ekonomický rozvoj celého regionu, či je naopak formována přímo jím. Nutno mít na paměti, že ne vždy je dopravní obslužnost regionu slučitelná s možnostmi generování zisku (Kvizda, Tomeš 2006). Mnohé sítě byly v minulosti vybudovány za účelem ekonomického profitu, avšak v čase ztratily svou funkci s tím jak se měnily samotné regiony, zejména po demografické

stránce (Vaughan 2007). Mnoho z těchto spojení bylo také vybudováno čistě účelově, např. pro převoz určité suroviny či zboží, jež se buď přestalo produkovat, nebo přestalo být potřebné v souvislosti s vývojem průmyslu a společnosti. Tato úskalí ve zkratce vysvětlují, jakým problémům musí zřizovatel či investor čelit (Kvizda, Seidenglanz).

Velmi záhy tak v takových případech převzal iniciativu větší aktér s jistějším zázemím apod. To vedlo později k plánovitému rozvoji infrastruktury a nelze si nevšimnout, že tento přístup má i jistá pozitiva. Především v klasické ekonomické teorii bylo zdůrazňováno, jak může jeden monopolní dopravce přispět k efektivitě. Zejména by mělo docházet ke snižování cen za použití infrastruktury. Čím vyšší je četnost používání a čím větší je monopolní aktér, tím nižší by měla být i koncová cena pro uživatele. Zároveň to umožňuje eliminovat vysoké fixní náklady, které se v takto velkém trhu prakticky „rozpouštějí.“ S tímto pohledem polemizují v ekonomické teorii někteří ekonomové a to zejména z tzv. Chicagské školy či z klasické ekonomie a poukazují na to, že monopol naopak udržuje ceny vysoké či je navyšuje, protože eliminuje konkurenci (Kunová, Nováčková, et al 2014). Někteří autoři dokonce argumentují, že koncept přirozeného monopolu byl vytvořen na „objednávku“ společnostmi, jež chtěly monopolizovat určitá odvětví <sup>6</sup>(Šenoltová, 2010). Ač ekonomické spory podstatně rozšiřují debatu o tomto jevu, faktem je a to často i empiricky doložitelným, že takto geograficky rozsáhlá síťová odvětví měla vždy tendenci k vytváření monopolů a to právě z důvodů výše zmíněných. Přesto však od počátku existovala i v tomto sektoru určitá konkurence, která odvětví i formovala svým způsobem a přinášela pozitivní efekt pro uživatele (.

Koncept přirozeného monopolu nelze zcela zaměňovat s termínem „státní monopol, ale existují logické důvody k následnému vývoji k této formě trhu. Právě forma a obtížná prosazování konkurence na těchto trzích je klíčová. Významnou roli zde hrají socio-kulturní podmínky a politická situace (Hamilton, 1990). Už v minulosti můžeme sledovat některé tendence vycházejících z politického vývoje. Evropa se dá dělit z hlediska rozdílného vývoje v anglosaském světě a v přístupech převládajících hlavně v kontinentální části. Anglosaské pojetí práva i politiky je založeno na liberálních principech, kde stát je ochránce práva a základních svobod, jež však příliš

---

<sup>6</sup> Tento názor prosazuje Di Lorenzo (1996), který tvrdí, že model vymysleli v roce 1920 ekonomové R.T. Ely, G.T. Brown, aby byla obhájena monopolní postavení několik firem na americkém trhu, avšak neuspěly. (Šenoltová, 2010)



neintervenuje do ekonomických záležitostí a ty se tak vyvíjejí pokud možno nezávisle a relativně svobodně (Jovanovič, 1997). Stát pouze vytváří prostor pro jejich uplatnění. Z toho následně vznikly ekonomické směry tento přístup prosazující a následné paradigma ekonomického liberalismu, který je společný nejen těmto zemím, ale coby koncept se následně uplatnit v globální ekonomice a je vydáván jako pozitivní příklad. V kontinentální Evropě z mnoho historických důvodů byl vývoj tržního prostředí poměrně zpomalen a velmi často ovlivněn zásahy vyšších státních celků (Stevens, 2004). Jedním z příkladů může být merkantilismus či teorie ordoliberalismu (Šenoltová, 2010). Relativně méně svobodné uspořádání pro tržní přístup i spíše rozvoj korporativního uspořádání a sdružení a později přesah především na sociální otázky dal vytvořit odlišnému paradigmatu.

Zatímco v anglosaském světě bylo možné, aby se i síťová odvětví navzdory problémům<sup>7</sup>, které plynou z jejich charakteru, vyvíjela víceméně v souladu s volnou soutěží a ekonomickým liberalismem, v kontinentálním paradigmatu více podléhala státní kontrole a regulaci. Význam měly např. železnice pro rozvoj moderního státu ve smyslu zajišťování jeho funkcí a proto vyžadovaly dle těchto představ kontrolu. Jednou z funkcí byla i ta vojenská (Seidenglanz 2006). Totéž do jisté míry platilo třeba i o pozdějším rozvoji telekomunikací, cest, vodní dopravě apod. Po druhé světové válce a pod vlivem sociálních třesů v Evropě v třicátých letech byl tento stav ještě upevněn v konceptu silného státu<sup>8</sup>, který rozšiřuje své funkce pro své obyvatelstvo a ty jsou vnímány jako služba (Mikušová 2010). Tento koncept se krátkodobě projevil i v anglosaském světě. Zde můžeme tedy hledat kořeny státního monopolu, jehož vznik byl často motivován posilováním funkce státu a později jinými než ekonomickými otázkami (Mikušová). V návaznosti na tyto skutečnosti můžeme zmínit také plánování a snahy co nejvíce daná odvětví řídit, stimulovat poptávku apod. Mnohé z těchto základních premis byly určující zejména pro Evropu a její uspořádání (Stevens, 2004).

S touto logikou se museli vypořádat i tvůrci poválečné evropské integrace. Ta představuje jakýsi hybridní přístup, kdy na jedné straně má být zajištěna snaha o co nejpríznivější podmínky na trhu přístupné pro konkurenci, což je nutné pro onen volný trh. Již od samého počátku ale definuje tento trh také kontrola a regulace. Jednak je to

---

<sup>7</sup> Můžeme definovat právě jistou zastaralost, nízkou dynamiku změn, apod.

<sup>8</sup> Či taky tzv. velkého státu, či sociálního státu. Existuje poměrně rozsáhlá avšak nekonherntní terminologie.

dohled nad dodržением těchto podmínek a také snaha o eliminaci negativního působení trhu (Pelkmans, 2009). V té době ještě nešlo o negativní externalitu ve smyslu environmentálním, ale spíše v sociálním. Ekonomiky poválečné Evropy byly čím dál tím více profilovány a budovány jako tzv. sociálně tržní, což mělo představovat syntézu výhod trhu a výkonnosti takto zařízeného hospodářství s výhodami sociálního státu, zaopatřující své občany (Jovanovič 1997). Primárním jevem tak byly tzv. služby „Obecného hospodářského významu“. Protože ne vždy se kryjí zájmy trhu se zájmy společnosti, je třeba v nich udělat občasně výjimky. Tak je sice trh narušen, ale děje se v rámci regulačních opatření a v těch případech, kde je shledáno, že se jedná o oprávněnou intervenci. K tomuto de facto evropskému specifiku se váže i komunitární právo EU. Již v Římské smlouvě je zakotveno v článku 86. odst. 2. Smlouvy o ES, že: „Podniky pověřené poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu, nebo ty, které mají povahu fiskálního monopolu, podléhají pravidlům obsaženým v této smlouvě, zejména pravidlům hospodářské soutěže, pokud uplatnění těchto pravidel nebrání právně nebo fakticky plnění zvláštních úkolů, které jim byly svěřeny. Rozvoj obchodu nesmí být dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem Společenství“ (Římská smlouva, 1958)

Taková formulace vychází právě z existence oněch výjimek z tržního prostředí, jehož se nechtěly zakládající státy ES vzdát. Administrativně je uloženo společnostem poskytovat zcela specifické služby a opatření, která by se jim ekonomicky nevyplácela (Pelkmans, 2009). Je to svým způsobem nucené vyjmutí z tržních pravidel. Typickým příkladem takové služby ve veřejném zájmu je např. ve veřejné dopravě obsluha území či regionu s poměrně slabými přepravními proudy, nacházejícími se ve vzdálené lokalitě. Za normálních tržních podmínek je tato činnost nerentabilní (Kunová, Nováčková, 2014). Pokud ji však ukládá zákon ve smyslu veřejné služby a v souladu s tímto zákonem je ztráta plynoucí dopravci z této činnosti plně kompenzována nejčastěji z veřejných prostředků<sup>9</sup>.

Tento jev platí obecně u síťových odvětví v Evropě, tedy rovněž v telekomunikacích, železniční a městské dopravě (Mikušová). V anglosaském světě se však koncept veřejné služby příliš neuplatnil<sup>10</sup>. Převážně ekonomové klasické školy kritizují tento koncept jako deformaci trhu. V Evropě však přetrvává dodnes a v tomto

---

<sup>9</sup> Nejen rozpočet státu, ale též regionální rozpočty, či speciální fondy na financování infrastruktury či dopravy.

<sup>10</sup> Fakticky největší vzmach bychom mohli zpozorovat ve velké Británii v období pro 2. sv. válce, kdy proběhla i vůbec největší regulace síťových odvětví. Částečně se to projevilo i v USA.

ohledu není omezen pouze na její západní část. Rozdíl je ten, že ve východním bloku, byly podniky čistě státem řízeny po celou dobu trvání socialistického režimu, zatímco na západě existovaly v tomto výjimky, dané uspořádáním společností a častějšími reformami, zejména kapitalizací (Schimmelfenning, Sedelmeier, 2005).

V 80. letech se navíc projevila nová regulační politika a postupná liberalizace. Služeb ve veřejném zájmu se týká ještě jeden aspekt, a to křížové financování (Wilks, 2010). Část trhu, jež je vyjmuta pro účely veřejné služby, musí být nutně dotována. Bylo již uvedeno, že se tak děje z veřejných zdrojů, tedy především ze státního rozpočtu či financí samospráv. V podnicích síťového charakteru ale mnohem významnější zdroj bylo křížové financování. To spočívá v mechanismu, kdy zisk z výdělečných činností či části podniku je použit na subvencování těch ztrátových. V případě sítí to je např. dotování roznášky pošty na lokální úrovni s malou návratností, prostředky získanými z výdělečnější expresní či kurýrní roznáškové služby (Wilks, 2010). To o to více platilo v dopravním sektoru, jako je železniční či autobusové doprava. Křížové dotace může monopol uplatňovat i bez administrativních zásahů, z vlastní potřeby, pokud takovou má. Ale častěji je tento prvek typický pro státní monopoly, kde je třeba zajistit dostatek financí, což je u veřejných zdrojů často problém.

S postupnou liberalizací byl i mechanismus křížových dotací kritizován a postupně se objevovaly snahy, vytěsnit ho z veřejných státních podniků, jež se staly předmětem deregulace (Mikušová, 2010). Výjimky služeb z obecného veřejného zájmu se tak začaly vykládat čím dál úžeji. To se projevilo i v judikátech ESD. Např. spor *Air Inter* z roku 1997, kdy Francouzský stát musel umožnit provoz zmíněné společnosti na rentabilních trasách. Zde neobstál argument, že zde působící státní *Air France* zajišťuje také služby na nerentabilních vnitrostátních linkách, jež dotuje křížově a tedy by se ztráty z těchto lukrativních tras podepsaly i na výkonu služeb ve veřejném zájmu (Šenoltová, 2010).

Judikát však stanovil, že tato argumentace podléhá úzkému výkladu a tedy pokud zmíněné skutečnosti přímo nebrání výkonu, pouze ho ztěžují, není důvod k nevpuštění konkurence, protože by se pak jednalo o porušování hospodářské soutěže. Další podobné judikáty jen předurčily budoucí evropskou legislativu v tom smyslu, že křížové dotace jsou víceméně nepřípustné<sup>11</sup> a existují i jiné zdroje financování. V železniční dopravě bylo např. uplatněno oddělení provozu tratí od provozovatelů a

---

<sup>11</sup> Tedy fakticky prosazení liberálního pohledu na věc. Na tomto případě je se dá celý problém velmi dobře ilustrovat.

drážní podniky rozděleny na divize, mezi nimiž bylo křížové dotování prakticky zakázáno. Plnění služeb obecného významu je pochopitelně v rozporu s liberální politikou. S postupující liberalizací však v Evropě nedošlo k úplnému vytěsnění tohoto principu, ačkoliv aplikace rozhodnutí o těchto službách není plně ponechána na členských státech (Mikušová).

Síťová odvětví v Evropě nebyla ještě plně liberalizována právě pro svůj charakter. Jsou často velmi provázána se státem a mnohdy také s politickou mocí. V minulosti byly utvářeny jako státní monopol, což s sebou nese i specifika v podobě obtížné liberalizace, neboť zde nerozhodují pouze tržní zájmy. Tyto podniky mají zátěž v podobě odborových organizací, které často spolurozhodují o dalším směřování podniku, případně zpomalují změny (Lábusová, 2010). Je zde velká byrokratická zátěž a často v některých státech panovala přezaměstnanost. Monopolní charakter v síťových odvětvích byl dán často i přirozenými vlivy, ale zejména v Evropě postupně nabyl podobu státního podniku spjatého s rozhodováním i řízením státu, takže jeho směřování a budoucnost formovala politická rozhodnutí a to jak přímo, tak později zejména díky reformám i nepřímo (dozorčí rady apod.). Tato specifika ukazují, proč je tak těžké dosáhnout v těchto odvětvích smysluplných reforem (Schimmelfenning, Sedelmeier). Otázkou je také, nakolik silné propojení se státem může být oslabeno či zrušeno prostřednictvím liberalizace<sup>12</sup>. V Evropě má významný vliv právě politické a kulturní prostředí, které jak se ukazuje i z empirických studií v mnoha ohledech neoslabilo či nevymizelo ani po provedení některých účelových reforem v souladu s novou regulační politikou (Schimmelfenning, Sedelmeier 2005). Naopak tento charakter se promítl i do evropské politiky, která de facto přebrala v mnohém role států a postupnou koordinací supluje i jejich tradiční funkce v oblasti dopravních politik. Pro tuto práci je stěžejní právě evropeizace těchto odvětví v kontextu nových členských zemí z řad bývalého východního bloku, kde se dá předpokládat jistá opozdilost v provádění reforem, resp. nutnost čelit dramatickým změnám ve velmi krátkém časovém průběhu, což je s ohledem na specifičnost síťových odvětví značně problematické.

---

<sup>12</sup> Myšlena je samozřejmě liberalizace hospodářského sektoru, nikoliv z hlediska politického.

## **2. DOPRAVNÍ POLITIKA VE VZTAHU K EU**

V této kapitole se práce snaží nastínit základní vývojové schéma dopravní politiky v ČR po roce 1989. Především jde o porovnání dopravních koncepcí s koncepcemi EU. Je dbáno na to, že z pochopitelných důvodů mají státy mnohé priority rozdílné.

Dopravní politika je svébytnou kategorií. Málokdy je jí přikládán velký význam v řadě portofilií, avšak právě ten je značný. Moderní stát a vyspělá ekonomiky na dopravě závisí. Stát proto musí mít jasnou koncepci rozvoje a řízení své dopravní politiky a musí mít rovněž adekvátní nástroje pro dosažení svých cílů v tomto směru (Šaradín, Drahotský 2003). V podmínkách volného trhu je prosazování státních regulací ještě důležitější, neboť čistě tržní prostředí již z principu nemůže vyřešit vše. Kupříkladu řada negativních externalit má významný vliv nejen na sociokulturní a environmentální záležitosti, ale také na samotnou ekonomiku (Seidenglanz, 2006). Znečištěné ovzduší, kongesce na dopravních sítích apod., jsou jasné důvody, pro nutnou regulaci a stanovování pravidel. Dopravní politika musí optimalizovat a rozvíjet služby obslužnosti. Jedná se o politiku s přesahujícím krátkodobým horizont (Kyloušek, 2009). Rozhodnutí učiněná v jejím rámci jsou dlouhodobá. Nelze zde uvažovat pouze z hlediska přítomnosti. Zároveň jsou koncepce rozvoje dopravy průběžně konfrontovány se změnami, jež vyvstávají časem.

Po roce 1989 přibylo v českém prostředí aktérů zapojených do rozhodování ohledně dopravy jako takové. Díky liberalizaci vzrostl počet dopravců, jež jsou nyní sdruženi do zájmových organizací, zvýšila se role odborů (Kyloušek, 2009). Otevřená ekonomika začala být více závislá na podněty zvenčí, mezinárodní smlouvy atd. Postupně se stala aktérem také občanská společnost, vyžadující podíl na rozhodování ohledně velkých staveb či kontroverzních rozhodnutí. Mnohé z těchto vlivů bylo patrné již za socialismu, ale teprve s tranzicí se projevila jejich relevantnost naplno. ČR stálo před mnoha prioritami z minulosti, především dobudování dálniční sítě, nebo novými požadavky (modernizace železnic). Po roce 1989 předně chyběla ucelenější koncepce. Evropská legislativa byla jednou z forem, jež poskytovaly určitý směr v dalším rozvoji, neboť již v rámci podepsání asociační dohody byly tyto prosazovány v českém právním řádu. Nelze však tvrdit, že u tak důležitého dokumentu, jako je dopravní politika státu, jsou externí aktéři těmi nejpodstatnějšími. Bylo předně nutné dokončit mnohé investice

z minulého režimu a přehodnotit mnohé plánované, což ovšem mohlo být někdy kontraproduktivní v souvislosti s určitým ideologickým obratem v jednání aktérů (Kyloušek, 2009). Mnohé z těchto investic či priorit však muselo být vyřešeno i přes určité výhrady. Především pak zmíněná dálniční síť. Jedním z prvních nezávazných dokumentů ještě v rámci Československa bylo usnesení vlády ČSFR č. 592 z 26. září 1991. Předložená strategie upřednostňovala zásady volného trhu v dopravě. Zrovnoprávnila vlastnické formy, protože se chystala privatizace a na trh vstupovali první malí dopravci (Hanzal 2011). Hlavně však bylo nutné zabezpečit vazby na přepravní trh v Evropském společenství. Především zde byl největší deficit postkomunistického Československa. Chybělo kvalitní dálniční a železniční spojení ve směru na západní sousedy a problémem byla také letiště, která vyžadovala modernizaci a zkapacitnění, neboť zaznamenala nárůst přepravy. Rozšířeny měly být i možnosti vodní dopravy na splavněných úsecích řek a rozvoj kombinované dopravy. Železniční přeprava měla být modernizována.

Všechny tyto základní cíle měly být splněny do roku 2000. Snaha o propojení naší sítě s evropskou pak nemusela být podmínkou samotného ES, vycházela z přirozených potřeb o propojení se západem. Obecně by se tato strategie dala shrnout jako návrat k tržním principům. V porovnání se společnou dopravní politikou (SDP) EHS se nejednalo o výrazně rozdílnou či disparitní strategii. Míra nesouladu byla malá, protože SDP teprve fakticky začala fungovat. Od jejího vzniku byly jednotlivé záměry a priority definovány poměrně vágně a v omezeném výseku, přičemž se prakticky nezměnily od svého ustanovení v Římských smlouvách. I proto byla v roce 1983 podána žaloba EP na Radu ministrů za nečinnost v této oblasti (EP, 2010). Teprve kolem roku 1985 mluvíme o první Bílé knize, jež se snažila nastínit další směřování evropského volného trhu, jež nebyl dokončen. Vše bylo v souladu s trendem 80. let jednoznačně cestou liberalizace síťových odvětví. Od roku 1988 dochází k liberalizaci silniční přepravy, od roku 1987 pak letecké a železniční přichází na scénu teprve v roce 1991 (Seidenglanz). Ve všech případech se jedná o první nástiny, často vágní a kompromisní. Bílá kniha, týkající se pouze dopravy, byla přijata Komisí v roce 1992. Ve všech ohledech se počítalo s další liberalizací. To nebylo příliš odlišné od politiky nových postkomunistických vlád, které prakticky všechny počítaly s určitou formou privatizace a otevření trhu i na svých dopravních sítích. Rozdílná byla pochopitelně míra tržních pravidel a jejich kvalita v západních zemích oproti zemím

s centralizovaným hospodářstvím. Z pragmatického hlediska však můžeme říci, že v oblasti síťových odvětví se země ES lišily prakticky jen tím, že potřebné reformy započaly mnohem dříve a to v prostředí volného trhu na rozdíl od bývalých zemí RVHP<sup>13</sup>.

Po rozpadu Československa bylo třeba i nově definovat cíle a rozvoj dopravní politiky. Mnohé ze stanovených priorit pochopitelně zůstalo a i nadále se muselo počítat s nedostatečně rozvinutou sítí směrem na západ. Vláda dne 18. srpna 1993 v usnesení č. 882 schválila Dopravní politiku pro devadesátá léta (Hulán, 2006). Fakticky se však jednalo o novelizaci již stávající dopravní politiky z roku 1991. Od roku 1994 rovněž bere na vědomí řadu koncepčních dokumentů. Jedním z nich je i dopravní strategie ČR na léta 1997-2000. V ní je hodnocen nejen postup od roku 1993, ale také stanoveno dobudování koridorů, zkapacitnění letišť a jejich odstátnění. Důležitá je podpora veřejné dopravy a další aspekty. Tato koncepce již zaměřuje pozornost na budoucí vstup do EU. K tomu má pomoci co nejrychlejší odstranění nejen technických barrier, ale i právních a technických norem. ČR již musí mnohé z evropské legislativy přijmout a plnit. Nicméně chybí řádná koncepce pro širší časový horizont. Tu prakticky přijala až úřednická vláda Josefa Tošovského (Hulán, 2006). Jednalo se o usnesení vlády č. 413 ze dne 17. června 1998 o Dopravní politice České republiky. Tento dokument byl stanoven na sedm let. Byl podrobně vypracován kolektivem odborníků různých zaměření a politických proudů (Hanzal).

Je klíčový právě pro vstup do EU a i nadále byla důležitá politika privatizace a liberalizace jak na železnici, tak v letecké, automobilové či vodní dopravě a v telekomunikacích. V 90. letech postoupila liberalizační politika EU. Byla např. plně liberalizována letecká doprava<sup>14</sup>. V železniční dopravě se právě chystal první liberalizační balíček. Veškeré normy a směrnice, jež nastínila nová koncepce dopravní politiky již byly do jisté míry kompatibilní s těmi evropskými. Tento dokument byl v roce 1999 doplněn ještě o akční plán – program rozvoje dopravy a spojů – etapa 1999 a dokumentem Střednědobá strategie o rozvoji spojů a pošty (Šaradín 2003). Ani nástup levicové vlády Miloše Zemana neznamenal, ústup od těchto priorit či „anti-evropský“ kurz (Hulán, 2006). Celkově se hlavní relevantní strany v politickém systému soustředily na brzký vstup do EU.

---

<sup>13</sup> Rozdíl tkvěl v uspořádání ekonomik, kdy ty západní byly pod tlakem volného trhu.

<sup>14</sup> Především přijetím tří základních liberalizačních balíčků, které upravují vztah leteckých přepravců.

Zatím předposlední koncepce dopravní politiky byla schválena usnesením vlády č. 882 dne 13. července 2005 jako Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013. Tato koncepce již plně reflektuje zásady společné dopravní politiky. Vychází i z Bílé knihy EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout. Koncepce také řeší dlouhodobě financování infrastruktury a to s velkým využitím evropských strukturálních a kohezních fondů (Kyloušek). Ostatně i horizont, na kterém byla stanovena, odpovídá programovacímu období. Pro stanovení financování je klíčový tzv. Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI). Jeho cílem je detailní zpracování plánu rozvoje infrastruktury, včetně návrhu finančního modelu, který bude optimálně využívat veřejných zdrojů rozpočtu ČR při maximálním využití finančních zdrojů EU (Kyloušek: 117). Jeho prognózy jsou zpracovány každé dva roky a vycházejí z analýz SFDI, SŽDC, ŘSD. Především evropské fondy počaly hrát klíčovou roli při dalším rozvoji dopravy. V 90. letech vznikl i základní právní rámec pro jednotlivé druhy dopravy. Je to Zákon o drahách č. 266/1994 Sb., Zákon o silniční dopravě č. 111/1994 Sb., Zákon o civilním letectví č. 49/1997 Sb. a Zákon o vnitrozemské plavbě č. 114/1995 Sb (Kyloušek). Ve všech těchto legislativních aktech jsou rovněž zdůrazněny principy liberalizace a postupného začlenění evropských norem.

Celkově vývoj dopravní politiky od roku 1989 sleduje coby základní cíl dobudování infrastruktury a postupnou integraci do evropské sítě i začlenění do jednotného evropského trhu (Hanzal). Toto je podstatná součást probíhající transformace, bez níž by nemohla otevřená ekonomika fungovat. Prakticky všechny dopravní koncepce sledují tento cíl a takřka nikdo o jejich základním směřování nepochybuje (Kocourek, 2003). Zásadní problém se jeví pouze realizace, kterou výrazně stěžuje nedostatek financí i námitky z hlediska dalších aktérů, např. ohledně privatizací či zavedení tržních principů do všech druhů dopravy, o čemž pojednávají následující podkapitoly.

I přes deklarované cíle totiž dochází ke zpoždění v jejich plnění a to někdy i záměrně na základě ovlivnění některých aktérů, zejména politických, kteří sledují svůj zájem<sup>15</sup> Pokud bychom hodnotili míru nesouladu, je třeba si uvědomit, že i přes odlišný koncept ekonomiky zemí východního bloku, se dá považovat ČR za zemi poměrně

---

<sup>15</sup> Jedná se např. o odborové hnutí, ve velkých odvětvích jako železnice, letecká doprava apod.



rozvinutou, s bohatou průmyslovou minulostí, s rozvinutou železniční sítí apod<sup>16</sup>. Tedy s určitými aspekty, které spolu se snahou mnohých domácích aktérů mají patřičnou motivaci o začlenění do evropských struktur. To jsou významné faktory pro evropeizaci. Hlavní nesoulad tak nevyplývá z nerozvinutosti, ale z míry této nerozvinutosti. Kupříkladu v dálniční síti je ČR výrazně pozadu oproti západním zemím. Železniční síť se pro změnu zase rozvíjet přestala. Rovněž vodní doprava je v podobné pozici, neboť nedochází k výstavbě nových vodních cest apod. (Čabelka, Dynybyl, 2004). Samotná právní úprava a změna formy vlastnictví u dopravní společnosti tak neřeší tyto problémy, ale za to má dopad na spory mezi domácími aktéry. Zpoždění a potíže při přejímání evropské legislativy tak nepochází z odmítání řešit tyto aspekty. Samotný právní rámec řeší formu, aniž by vždy bylo toto řešení správné či vhodné.

---

<sup>16</sup> Existuje tu tak základ pro rozvoj a velký potenciál, což se prokázalo i přes jistou devalvaci plánovaným hospodářstvím v letech 1949-1989.

### 3. ČESKÁ ŽELEZNICE: KLIKATÁ CESTA TRANSFORMACE

V této kapitole je popsán a vývoj a změny, ke kterým prošlo odvětví železniční dopravy. První částí je obecně vymezeno, jak probíhá proces evropeizace v evropské železnici. Je popsán obecně vývoj v Evropě. V další části shrnuté v první subkapitole je tento vývoj popsán v ČR, včetně historie samotného období. V této kapitole je pak klíčové období po roce 1989, kdy je popsán proces transformace v návaznosti na evropskou politiku. V druhé subkapitole, je již nastíněn hlavní proces liberalizace v gesci EU v podmínkách ČR. V této části, jsou nakonec shrnutý dopady evropeizace na železniční sektor v ČR.

Jedním z nejdůležitějších sektorů v rámci české dopravy je ten železniční. Pro tuto práci má navíc klíčový význam, protože právě železnice se stala v uplynulých dvaceti letech předmětem velmi výrazného a komplikovaného snažení o reformu z evropské pozice. Železnice je v celoevropském měřítku považována za prioritu. S ohledem na nové regulační politiky, je chápána, coby perspektivní alternativa silniční a letecké přepravy, jež zatěžují životní prostředí celou řadou negativních externalit. Právě železniční odvětví přitom v uplynulých třiceti letech poměrně výrazně stagnovalo ve prospěch konkurenčních způsobů dopravy<sup>17</sup>. Snažení Evropské komise a dalších orgánů tak směřuje ke zvýšení efektivnosti a konkurenceschopnosti tohoto odvětví (Stevens 2008).

Proces evropeizace se zde podobně jako u jiných druhů přepravy dá popsat jako implementace liberalizačních opatření. Na evropské úrovni převládá přístup *top-down*, kdy nejvýraznější reformy prosazuje prostřednictvím souborů směrnic, tzv. balíčků, Evropská komise (Knill, Lehmkuhl. 1999). Ovlivnění ve smyslu *Bottom-up* však přišlo již na konci 80. let, kdy to byly především samy členské státy, jež se rozhodly, či spíše byly nuceny přijmout výrazná reformní opatření. Výsledkem tohoto snažení, jež se promítlo až na supranacionální úroveň, je politika oddělování. Spočívá v tom, že dříve jednotné (unitární) železniční podniky budou rozděleny na část či divizi provozní, tedy zajišťující pouze vlastní přepravu a část spravující infrastrukturu (Seidenglanz 2006). Obě části mají být na sobě nezávislé.

---

<sup>17</sup> Markantní je zejména pokles je zaznamenán hlavně v nákladní dopravě, který nyní činí podíl pouhých 10,5 % zatímco v silniční dopravě je to již více než 40% (Eurostat, 2009)

Cílem této politiky je jednak průhlednější struktura financování, štihlejší management, ale zejména umožnění tzv. intra-modální, čili vnitřní konkurence<sup>18</sup>. Pokud možno nezávislý správce infrastruktury by totiž neměl bránit v přístupu na tuto síť i jiným dopravcům než státním, jako tomu bylo doposud. Tím by mělo dojít k hospodářskému oživení železnice prostřednictvím konkurence mezi více dopravci na jedné síti. Tzv. vertikální separace je do jisté míry evropské specifikum (Seidenglanz, 2006). V globálním měřítku je totiž běžnější model, kdy si konkurují navzájem vertikálně integrované podniky (tedy takové, jež vlastní i infrastrukturu, kterou používají) a povětšinou jde o dopravce nestátní. Též míra regulace a zásahů nejen na státní úrovni, ale i v rámci Evropského společenství, je v daném kontextu ojedinělá.

V Evropě je tento přístup bezpochyby odpověď na liberalizační paradigma 80. let, kdy se ukázalo zejména ve Velké Británii jisté omezení klasické formy privatizace v evropských podmínkách (Stevens 2004). Nelze opomenout také tradiční evropský charakter železniční sítě, jež zde začala vznikat již od poloviny 19. století a prošla řadou zestátnění a regulačních opatření. Svou roli hraje i evropský model, postavený spíše na sociálně-tržním základě. To platí především pro kontinentální Evropu. Anglosaský či transatlantický model se zde příliš neuplatnil (Stevens, 2004). Daný přístup se prve objevil zejména ve Švédsku, VB a Nizozemí.

Mnohé jiné země se naopak i takto modifikované transformaci snažily vyhnout (Monami 2000), především Francie, Itálie, Španělsko apod. Filozofie oddělování se promítla do evropské legislativy jako směrnice Rady 91/440 ES o rozvoji železnic společenství z 29. července 1991. V této době byly podmínky definovány ještě poměrně vágně a sama směrnice vyžadovala řadu novelizací (ECMT 1998). Přesto však byl nastaven základní směr liberalizace. Až o deset let později vstoupil v platnost tzv. první železniční balík, označovaný jako infrastrukturní, jenž prostřednictvím hned tří směrnic: 2001/12/ES, 2001/13/ES a 2001/14/ES doplňuje a rozšiřuje nejen působnost původní směrnice 91/440 (požadavek oddělené infrastruktury), ale taky přináší další důležité normy (Kaeding 2007).

Tento balík byl klíčový i pro nové členské země, neboť ty aniž by se mohly výrazněji podílet na vzniku těchto norem, musely přijmout tato opatření již v rámci

---

<sup>18</sup> Intra-modální je opakem Inter-modální, tedy konkurence mezi jednotlivými druhy dopravy, (Seidenglanz 2006).

přístupových jednání. Proto právě na léta 2001-2003 připadá největší podíl reforem v těchto zemích (Kvizda, 2006). První balíček je tak z hlediska evropeizace železniční přepravy v nových členských zemích nejdůležitější, neboť fakticky začal, či urychlil transformaci jejich železničních odvětví (Kaeding, 2007). Další balíčky již byly přejímány v době, kdy tyto země byly již součástí EU. V současnosti není stále proces liberalizace evropské železnice ukončen a i vzhledem k rozmanitým problémům tohoto odvětví se nedá očekávat, že v dohledné době se tomu tak stane.

### **3.1. Vývoj železniční dopravy v ČR.**

Česká republika, tak jako ostatní postkomunistické země, měla železnici organizovanou jako unitární a centralisticky vedený státní podnik. V historii české, resp. československé železnice jde o poměrně často se opakující vzorec. Železnice se na území českých zemí objevila již v roce 1828. Již poměrně záhy, tedy ve 40. letech 19. století, došlo k prvnímu zestátnění, jež bylo vyvoláno tehdejší hospodářskou krizí (Kvizda, Tomeš, 2007). Rakouský stát počal železnice sám stavět a rozvíjet mimo jiné i ze strategických důvodů. V průběhu druhé půle 19. století pak byly železnice znovu privatizovány a ještě jednou zestátněny na počátku 20. století, byť ne všechny (Kvizda, Tomeš, 2007). V evropském měřítku byly tehdy takové státní zásahy poměrně ojedinělé, byť i jinde probíhala podobná politika. Během této doby, byla zároveň dobudována celá základní síť drah. Od vzniku samostatného Československa existovala dráha jako státem vlastněný podnik (Seidenglanz, 2006). Po druhé sv. válce byly dekretem prezidenta Beneše znárodněny i ty společnosti, jež dosud všem takovým pokusům unikly a roku 1949 vznikly Československé státní dráhy jako národní podnik (Kvizda, Tomeš, 2007). Začala tak zároveň orientace na Sovětský svaz a železnice byla především prostředkem pro přepravu velkých objemů surovin a materiálu v rámci nucené orientace na těžký průmysl. Již od 70. let se i v Československu, podobně jako u západních států, objevují snahy o racionalizaci železniční dopravy a redukci sítě z důvodu nerentabilnosti a slabého dopravního zatížení (Kvizda, 2006). Od roku 1972 tak byly mnohé tratě na základě vládního nařízení uzavřeny. Dopravní výkony v této době poměrně kolísaly, ale vzhledem k absenci opravdové silniční konkurence a nutnosti přeprav velkých objemů pro průmysl byl celkově přepravní výkon mnohem vyšší než dnes (Kvizda, Tomeš 2007). Z tohoto krátkého historického exkurzu je patrné, že v ČR byla železnice vždy určitým způsobem navázána na stát a jeho zásahy, tedy i předtím než podobně jako ostatní státy východního bloku musely být zdejší železnice

zestátněny. Zároveň však nelze nevidět paralelně jistý vliv západní politiky v tomto odvětví vzhledem k již zmíněné redukci sítě, která sice neprobíhala v takovém měřítku jako na západě, nicméně byla tomu vždy blízka. Ze západu, především z Německa, pak zde vznikla možnost častého přebírání vzorů (Chabalier, 2006:4).

Bezprostředně po roce 1989 zatím nedocházelo k žádné transformaci ani k předložení transformačního plánu<sup>19</sup>. A i to i přesto, že ČSD byly jako podnik zatíženy celou řadou vážných problémů (Kvizda, Tomeš). Převážný výkon byl poměrně nízký a nadále klesal. S liberalizací automobilové nákladní přepravy a pozdějším postupným zlepšováním silniční infrastruktury začal klesat i podíl ziskové nákladní přepravy. Právě zisk z nákladní přepravy byl metodou křížových dotací použit k vyrovnání ztrát ve vesměs nerentabilní dopravě osobní (Seidenglanz, 2006). Nerentabilní pak byla velká část sítě, zejména tratě lokálního a regionálního charakteru<sup>20</sup>. Bylo zřejmé, že mnohé z nich budou zrušeny, či zde stát omezi provoz. Ostatně tak, jak se mnohdy dělo již za minulého režimu (Hanzal, 2010).

Tento trend byl, jak je zmíněno již výše, vlastní celé Evropě (Seidenglanz 2006), byť v té západní části se tak často stávalo již dříve. V dějinách československé železnice se ostatně taktéž nejednalo o zcela nový stav, neboť podobná situace byla již po vzniku samostatného státu. Železnice v celém východním bloku byla zatížena vysokým dluhem a to vedlo v sérii mnoha reforem především k útlumu této dopravy (Kvizda, Tomeš, 2006). V sousedním Polsku např. došlo k radikálnímu rušení řady vedlejších a lokálních tratí (Łaszkiewicz, 2006). Rovněž bylo nutné stanovit priority ohledně dalšího rozvoje sítě. Především co se týká v minulosti z politických důvodů přerušovaných spojení se západními zeměmi. Tam, kde spojení přerušeno nebylo, se zároveň do rozvoje sítě mnoho neinvestovalo, což platí především v jižním směru na Rakousko a směrem k západnímu Německu do Bavorska, kde ostatně kvalitní železniční spojení chybí dodnes.

Bylo jasné, že bude nutné investovat velké prostředky i do rychlé dálkové dopravy, která představuje všude jistou záruku růstu a rentabilnosti. Údržba tratí před rokem 89 byla často jen na úrovni nejnútnejších oprav. Rychlá doprava tehdy nebyla prioritní, jízdní řád byl konstruován s ohledem na potřeby přepravy zaměstnanců

---

<sup>19</sup> Existují různé vládní ujednání i z poloviny 80. let. Tato práce však nemá ambice analyzovat toto období.

<sup>20</sup> Nerentabilita je vyjádřena jako potřeba příliš velkých nákladů na údržbu a rozvoj sítě, která však postrádá potřebné přepravní výkony a tím se stává prodělečnou. Náklady do ní vložené se nevrací.

velkého průmyslu a v nákladní dopravě dominovaly těžké a pomalé vlaky, rovněž především pro těžký průmysl (Seidenglanz). Rozvoj infrastruktury byl minimalizován, jediná nová trať v tomto období byla postavena v 50. letech. Zásadní investicí pak byla elektrifikace. Nejvyšší maximální rychlost na hlavních tazích byla 140 km/h, a to jen málokdy. Vozový park byl naopak obnovován celkem průběžně a bylo do něho i hodně investováno. V plánovaném hospodářství, se vyráběly velké série unifikovaných vozidel, přesně dle potřeb drah, a to ve velkém množství (Kvizda 2006). To však po nástupu tržního hospodářství skončilo, přestože mnohý vozový park byl již na hraně životnosti, nebo se jí blížil<sup>21</sup>. Přitom byl znát nedostatek financí. Mnohé z posledních dodávek vozidel musely být zrušeny, nebo zpožděny, či výrazně zredukovány. Během 90. let se prakticky obnova zastavila až na některé výjimky. Samotnou kapitolou pak bylo postavení ČSD, později ČD, coby státního podniku, jež představoval do budoucna nejen zátěž státního rozpočtu, ale i velký administrativní a často netransparentní komplex s více jak sto tisíci zaměstnanci (Lábusová 2010).

Tento výčet ukazuje, že reformy byly nutné a to i bez vnějšího tlaku Evropského společenství, kde ostatně právě v tomto období byl směrnicí 91/440ES zahájen proces liberalizace a snahy o zvýšení celkové efektivity železnice. Evropeizace se tak zprvu týkala železnic původní patnáctky tzv. starých členů. Paradoxně totiž, ač se jednalo o politicky a často kulturně odlišné země oproti východnímu bloku, měly společné některé ze symptomů vedoucích k úpadku železnice (ECMT 1998). Např. právě rozsáhlé státem řízené, nebo na něm závislé drážní podniky, pokles přeprav, nerentabilnosti sítě, nekonkurenceschopnost. Na počátku 90. let byla hlavním rysem nesouladu s evropským prostředím prakticky jen rozdílnost v ekonomice řízení, větší důraz na osobní dálkovou přepravu a snaha konkurovat silniční a letecké dopravě, jež byla v západní Evropě rozvinutější než na východě (ECMT 1998). Západní železniční podniky tak často financovaly rozsáhlé projekty nových a rychlých železničních spojení, avšak často na úkor zbývající sítě, která trpěla podobnými problémy jako na východě (Tanczos, 2000).

Hlavní adaptační tlak by se tak tehdy dal zredukovat právě na potřebu obnovení a oživení sítě ve směru na západ a rozvoj páteřní rychlé sítě, která bude později

---

<sup>21</sup> Z hlediska tržního hospodářství i pozdějších předpisů EU týkajících se soutěžní politiky je nepřipustné zadávat bez soutěže velké zakázky. V Československu přitom existoval velmi rozvinutý železniční průmysl a tak bylo běžné, že při definování nové řady vozidel běžně probíhala těsná spolupráce drah a výrobce, který byl určen.

zařazena i do evropského projektu TEN-T (Kvizda, 2006). Zásadním rozhodnutím v tomto směru tedy bylo zahájení výstavby tzv. železničních koridorů a zavedení rychlých vlaků vyšší kvality v evropském systému EC v roce 1991 a IC v roce 1994. V roce 1991 dokonce federální vláda probírala možnost budoucího záměru výstavby rychlodrah, byť zde můžeme hovořit pouze o deklaracích bez většího významu (Seidenglanz, 2006). Evropeizace se tak omezovala v případě postkomunistických zemí na otevření své sítě západní Evropě a k usnadnění mezinárodní dopravy. Do jisté míry se tak opět paralelně dělo i ve zbytku Evropy. Železnice v minulosti sloužila jako systém uspokojující potřeby státu a i proto byly státní podniky považovány za národní dopravce a do jisté míry na tom závisely funkce celého státu (Lehmkuhl). S počátkem integrace a vznikem společné dopravní politiky se v Evropě nutně museli otevřít více pro přepravu mezinárodní. Železnice nyní funguje na volném evropském trhu a i to mělo dopady na její pozdější problémy, neboť narazila na bariéry s rozdílnými technickými standardy v různých zemích, což se opět podepsalo na její konkurenceschopnosti (Chabalier, 2006). Musel být nutně zahájen proces integrace národních systémů a to již před projektem jednotného trhu, neboť to byla doména jiných mezinárodních institucí. I přesto však tento proces probíhal a probíhá velmi pomalu. V době, kdy začaly postkomunistické země svou snahu o vstup do evropských struktur, byl tento ještě stále jen na začátku (Knill, Lehmkuhl). V tomto smyslu naopak otevření další velké části Evropy s perspektivou budoucího členství, bylo impulzem pro rozvoj této integrace. Jistým způsobem je možné hovořit až o jakési vedlejší či slabé linii nesouladu, který se zvětšil s tím, jak se objevila možnost přístupu nové entity, jež doposud stála mimo integrující se struktury, respektive byla jim opozicí. Bylo by však přehnané mluvit v tomto případě o *bottom-up* přístupu, protože samy tyto země, neměly ještě žádnou možnost, jak proces aktivně ovlivnit na evropské úrovni. Staly se pouze další položkou v systému (Pfund, 2003).

Zásadním impulzem, který de facto transformaci české železnice začal, bylo až rozdělení Československa a tedy nutnost dělit i majetek předchozích ČSD na dvě samostatné společnosti České dráhy a Slovenské železnice<sup>22</sup>. Při této příležitosti vznikly v roce 1993 České dráhy s.o.(státní organizace) a to podle zákona č. 9/1993 Sb. Nový podnik měl celkem devět obchodně-provozních pracovišť a byl rozdělen do divizí, které

---

<sup>22</sup> Svým způsobem je to podobné jako nutnost urychlit transformaci v Německu z důvodu znovusjednocení dvou států.

měly zjednodušit administrativní strukturu (Hulán, 2006). Jednalo se o divizi dopravní cesty, divizi obchodně provozní a divizi majetkového podnikání a privatizace. V tomto organizačním schématu lze už najít náznak požadavků ze směrnice 91/440 ES. Právě v roce 1993 došlo k účetnímu oddělení na okruh dopravní cesty a okruh přepravních výkonů, což byl požadavek samotné Komise, která chtěla docílit souladu s reformami na západě. Samotný podnik ovšem zůstal unitární, protože toto dělení mělo pouze zlepšit hospodaření uvnitř. Divizní dělení je spíše inspirací ze západních zemí, které podobné reformní kroky činily přibližně o dekádu později (Pfund, 2003). Dráhy byly jednorázově oddluženy a tak mohl být nastartován proces další transformace. Vláda Václava Klause především zahájila privatizační projekt. Celý tento proces měl vést právě tímto směrem. Mělo začít docházet k privatizacím i na železnici. Již v onom zákoně o drahách se počítá s další transformací. Vypracování projektu bylo uloženo správní radě ČD.(Hulán 2006).

Tento návrh právě počítal již otevřeně s rozdělením na dva podniky, z nichž jeden by měl na starost dopravní cestu a druhý by na komerční bázi provozoval vozový park. Vláda však návrh zamítla. Ministerstvo dopravy rovněž předložilo návrh, který se opět týkal rozdělení na čtyři subjekty, provozující dopravu dálkovou, nákladní, regionální a konečně samotnou dopravní cestu (Hulán, 2006). V různé míře tak dochází k variaci na rozdělování podniku, tedy podobný liberalizační krok, který vyžadovala i EU. Vláda však chtěla prioritně řešit problém nerentabilních lokálních tratí a to jejich privatizací a rušením. Privatizace měla odlehčit státnímu rozpočtu a dle představ i případně nastartovat tržní prostředí. Vystává tak jistý rozdíl mezi přístupem Komise, která prosazuje zejména organizační změny, jež mají teprve vést k liberalizaci (Pfund, 2003), a postojem české vlády, která by naopak urychlila samotnou privatizaci. Vzory pro tehdejší politickou reprezentaci, zvláště v osobě Václava Klause, bylo v tomto ohledu liberální a čistě tržní prostředí. V tom je možná vidět snahu o radikálnější vyznění reforem, než by možná bývala chtěla samotná Komise a další instituce EU.

To byl postoj většiny nových vlád v těchto zemích, jež se snažil západním standardům přiblížit skrze bezprecedentní liberalizaci ekonomiky. Záhy však narazili tito aktéři na vnitřní poměry a novou distribuci zdrojů, především odpor ze strany odborů a politické opozice, která spolu s jistým zhoršením poměrů začala získávat na svou stranu veřejnost. To se projevilo s přijetím zákona o drahách č. 266/94 Sb., který vstoupil v platnost 1.1 1995. Zákon ruší dominantní postavení ČD, které naopak coby



provozovatel dráhy musí umožnit vstup a činnosti ostatním dopravcům, pokud vlastní licenci a platné osvědčení. Fakticky se tak jedná o liberalizaci, a to v míře, která by mohla být unikátní i v kontextu jiných postkomunistických zemí (Hulán). Zákon také umožnil privatizace vedlejších drah. Nicméně ČD i přes tyto zásadní změny zůstaly nadále unitární, rozdělené pouze uvnitř, tedy účetně. Nový zákon záhy vyvolal odpor železničních odborářů, kteří požadovali zrušení těchto kroků a především pokračující privatizace drážních podniků. Ta se soustředila na rušení podnikových výhod a bylo již privatizováno mnoho z pomocných provozů, zejména železničních oprav a pod. V roce 1995 uspořádaly odbory stávkou a vláda ustoupila. Plánovaná privatizace zhruba 29,4% tratí byla zrušena (Hulán), ale zároveň byla tak zmrazena i možnost další transformace. Byl odvolán proreformní generální ředitel ČD ing. Emanuel Šíp. Vláda již nechtěla dále riskovat, protože i přes dohodu pokračovala stávková pohotovost a tak zrušila i další plány transformace a místo toho fakticky vyhověla odborářům a potvrdila ČD jako unitární železniční podnik. Další privatizaci odložila do budoucna (Seidenglanz, 2006).

Jistou kličku však provedla s vyčleněním regionálních tratí ze sítě celostátních drah. U těch i nadále zůstala možnost privatizace, zatímco celostátní dráhy z ní byly zcela vyloučeny. Krok měl uklidnit odboráře a zároveň i nadále řešit palčivý problém nerentability lokální železnice. Následující období se projevilo střídáním vlád a změnami na postu ministra dopravy. Tak došlo i ke střídavému uplatňování obou koncepcí, tedy pokračující privatizace a unitární železnice s privatizací pouze lokálních drah (de facto minimalistický model). Samotné privatizace se však ani nová vláda nevzdala. Byla nadále prioritou, protože stav drah se musel nutně řešit. V roce 1996 byl předložen další návrh transformace, vycházející z návrhu Ministerstva dopravy. Návrh počítal s ozdravením rozpočtů drah a to v horizontu čtyř let. V roce 2000 již měly ČD hospodařit s vyrovnaným rozpočtem (Hulán), kde základem byla opět privatizace části regionálních tratí. Podnik se rovněž měl postupně zbavit majetku, který byl pro něj nepotřebný. Obdobně jako se už zčásti stalo během první a druhé vlny privatizace. Nehovořilo se zde o rozdělování podniku ani o změně jeho formy.

Nicméně v témže roce nastoupil na post ministra dopravy Martin Říman a přišel s vlastním, daleko radikálnějším návrhem. Rozsah privatizace měl být větší a mnohé tratě měly zaniknout, což se později začalo i realizovat (Hulán). Rovněž cena se měla zvýšit, takže došlo ke zvýšení tarifů, především aby byly pokryty náklady. Důležitým

krokem byl záměr transformovat ČD ze státní organizace, jež je přímo závislá na státu a příslušném ministerstvu, na akciovou společnost, byť by i nadále zůstala v držení státu (Seindenglanz, 2006), nemělo však již docházet k přímým finančním podporám ze státního rozpočtu. Možnost přístupu dalších dopravců na síť zůstala zachována, museli se však smířit s poměrně vysokými poplatky za její použití. Do jisté míry se tu promítl vliv samotného managementu drah, který si přál eliminovat konkurenci. V této době se dalo hovořit o nákladní dopravě, která se pomalu začínala otevírat, avšak s velkými obtížemi, díky přetrvávajícímu monopolu ČD. Je jistou ironií, že s tímto neměl problém pravicový ministr Říman. Avšak i přes tyto omezující kroky byla koncepce pro odborový svaz opět zcela nepřijatelná. V roce 1997 došlo k největší stávce v dějinách novodobé české železnice. Druhá Klausová vláda ani tentokrát nechtěla mnoho riskovat a nakonec tlaku ustoupila (Rusek, 1997).

Další návrh byl představen již jako součást ucelené koncepce, která byla vypracovaná předními odborníky, předložená v roce 1998 a následně schválená dne 17.6.1998 úřednickou vládou Josefa Tošovského. Nicméně mnoho nového nepřinášela (Hulán 2006). I nadále bylo nutné konsolidovat dráhy, privatizovat některé jejich části a do značné míry je liberalizovat. Všechny dosavadní návrhy, ať je předložilo ministerstvo, správní rada či kolektiv nezávislých odborníků, měly jeden cíl - vyhovět do značné míry požadavkům EU, více liberalizovat železnici a konečně dokončit transformaci drah, které stále setrvaly ve formě státní organizace, což je s evropskou legislativou již prakticky neslučitelné.

V roce 1996 vydala Komise Bílou knihu, nazvanou „Strategie oživení železnic Společenství“. V ní se doporučovala komercializace železnice, větší nezávislost na státu, finanční efektivita (Bílá kniha 2001), ale třeba i zachování služeb v obecně veřejném zájmu, které vyžadují dotace ztráty železničním podnikům za provozování nekomerčních a tedy ztrátových služeb. V roce 1995 navíc začaly platit dvě nové směrnice 95/18 ES a 95/19 ES, které upřesňovaly, jakým způsobem bude přidělována kapacita dopravní sítě a stanovení poplatků za její použití. Bylo umožněno získávání celoevropské licence pro dopravce. Obě směrnice byly přínosné pro nákladní dopravu, jež se liberalizovala dříve než osobní (ECMT, 1998). ČR již byla v procesu přístupových jednání do EU, mnohé z toho tedy pro ni bylo rovněž závazné. Tlak na transformaci železnic byl zvýšen, avšak prakticky po celou druhou půli 90. let se tyto požadavky nedařilo naplnit. Odpůrci liberalizace jim dokázali účinně čelit, odbory se

staly na tomto poli výrazným aktérem a i mezi politiky měla unitární železnice své zastánce. Ostatně v tomto směru šlo o vývoj celoevropský (Rail liberalization index 2011).

Zde patrně vyvstala obranná reakce vůči evropeizaci. Faktem je, že aktéři již nebyli v tomto odmítnutí izolování jen na jednu zemi, ale jejich protireakce se internacionalizovala. Zde můžeme pozorovat evropeizaci aktérů, kdy reformy získaly napříč Evropou své odpůrce i zastánce a ty pak byli schopni spolupracovat nebo se aspoň podporovat. Jíž v této fázi se značně rozostřily rozdíly mezi postkomunistickými zeměmi a členy EU (Rail liberalization index, 2011. I v drážním odvětví počaly hrát důležitou roli vzory, a to jak pozitivní, tak negativní. Především mnozí odpůrci politiky EU dávali za vzor železniční reformu v Německu, která de facto zachovala jeden železniční podnik, protože jeho rozdělení nešlo cestou jednotlivých a nezávislých společností, ale jako holdingová struktura, kdy tyto společnosti jsou dceřinými firmami. Negativním příkladem se naopak stala privatizace železnic ve Velké Británii, kdy kritici poukazovali na zvýšení cen a také na snížení bezpečnosti<sup>23</sup>. Politika EU však i při tomto odporu zůstala u koncepce postupné liberalizace a kandidátské země ji musely přijat jako nutnou podmínku pro vstup. V roce 2001 vstoupil v platnost první železniční balík, a jak již bylo zmíněno, stal se do jisté míry závazný i pro přistupující země (Seidenglanz, 2006). Drážní podniky se měly rozdělit na provozovatele infrastruktury a samotného dopravce. Termín byl pro všechny členské země stanoven do března 2003. V ČR to znamenalo dokončit zatím stále neúspěšný reformní proces a to i přes nevoli odborářů (Rusek, 1997).

Výsledkem byl v podstatě kompromis, i když se jednalo od přijetí zákona č. 266/94 Sb. o největší zásah do železniční struktury. ČD byly konečně ustanoveny jako akciová společnost vlastněná 100% státem. Došlo tedy k oné zmíněné kapitalizaci. Byly stejně jako v roce 1993 oddluženy a veškeré finanční operace a hospodaření již mělo být pouze záležitostí drah coby samostatného podniku. Tím byl naplněn požadavek EU o nezávislém podniku. Druhý významný krok byl vznik SŽDC, čili Správce železniční dopravní cesty, státní organizace. Tím byl naplněn druhý požadavek, tedy ono vertikální rozdělení, kdy SŽDC měla spravovat infrastrukturu a ČD pouze provozovat přepravu osob a zboží (Hulán, 2006).

---

<sup>23</sup> Především případ společnosti Railtrack, který měla mít na starosti infrastrukturu, avšak, většinu svého kapitálu věnovala spíše na burzu. Její hlavní činnost, přitom byla zanedbána. (Knill, Lehmkuhl)

Zde je však onen kompromis, který fakticky uklidnil zastánce unitární železnice. SŽDC totiž i přes vlastnictví infrastruktury nemohla tuto zatím spravovat zcela, protože provozní část byla i nadále vykonávána ČD. Rovněž velká část nemovitého majetku nadále zůstávala v rukách ČD. Především jde o drážní budovy. Nové vzniklá akciová společnost tak již od počátku disponovala velkým majetkem, který se však mohl stát i nepřijatelnou konkurenční výhodou. To byl bezpochyby zastírací manévr. Opticky se zdálo, že ČR splnila podmínky Komise a vyhověla liteře směrnic z prvního balíčku. Nicméně ve skutečnosti byl víceméně zachován velmi podobný stav jako před transformací<sup>24</sup>. Odbory tentokrát reformě nezabránily i přes velký tlak. Transformace skrze tyto důvody však stále nebyla dokončena, pouze došlo k výraznému posunu.

### **3.2. Liberalizace železničního sektoru v ČR**

V době, kdy již ČR byla členem EU, došlo k vydání dalších železničních balíčků. Druhý, s platností od roku 2004, fakticky dokončující liberalizaci nákladní přepravy a zavádějící Evropskou železniční agenturu ERA a pak velmi důležitý třetí, s platností od roku 2007. Tento již zasahoval poměrně podstatně do domácí legislativy. Předně započal hlubší liberalizaci domácí osobní přepravy a přinášel i podmínky o právech pasažérů na evropské úrovni (Rail liberalization index, 2011). Vzbudil tak velké kontroverze ze strany národních dopravců a to nejen v ČR. I nadále pokračovala transformace, tentokrát již pod větším tlakem evropských institucí. Nyní však existovala i možnost ovlivňovat evropskou úroveň a to předně přes Evropský parlament, jehož důležitost v evropském institucionálním systému roste. Přesto však ČR v liberalizaci i v přijímání příslušných direktiv a jejich transpozic do domácího práva zaostávala a to v porovnání s ostatními zeměmi bývalého východního bloku (Rail liberalization index 2011). Např. Polsko provedlo důsledné rozdělení původního unitárního podniku PKP již v roce 2001. Na Slovensku i v Maďarsku došlo poměrně brzy k oddělení nákladní dopravy do samostatného podniku. V případě Maďarska byl tento podnik už i zprivatizován a v tomto smyslu se dá mluvit o plné liberalizaci nákladní přepravy, čímž se blíží i mnohým západním zemím.

V ČR vznikl samostatný podnik ČD Cargo v roce 2007 prakticky nejpozději ze všech „nových členských zemí“ a to opět přes značnou nevoli odborů. Od druhé

---

<sup>24</sup> ČR rozhodně není jediná, která se pokusila vyhnout přesnému plnění evropských směrnic. Podobným případem je Francie, kde sice vznikl samostatný správce infrastruktury RFF, na něhož dokonce přešel dluh od dopravce SNCF, nicméně záhy bylo provozování této infrastruktury pronajato zpět na dopravce. Fakticky tak nedošlo k téměř žádné změně.

poloviny první dekády 21. století se i v Česku objevují první pokusy o soukromého dopravce v dálkové přepravě osob, tzv. Open Access, tedy nezávislého na dotacích a provozujícího svou činnost pouze na vlastní riziko. Tak poprvé i v tomto sektoru začíná být naplněna možnost dána zákonem č. 266/94 Sb. Dá se předpokládat, že jistou roli sehrály právě liberalizační směrnice, neboť i přes teoretickou a de iure možnost danou tímto zákonem, se na české síti objevovali pouze nákladní dopravci a to ještě v malé míře. Přitom naráželi na poměrně značný odpor drah, jež vstup na svou síť stěžovaly. Od vzniku SŽDC však již zřizovatelem drah není ČD. To je značný rozdíl.

První open access dopravci však stále naráželi na limity. V roce 2006 měl vyjet na trasu Ostrava- Praha nový dopravce RT Express, ale protože se mu nepodařilo do dané doby schválit potřebné hnací vozidlo<sup>25</sup>, projekt skončil (Želpage, 2007). Od roku 2007 ohlašuje svůj zájem o provozování nedotované dálkové dopravy český podnikatel Radim Jančura se svým projektem Highjet (HN, 2008). Do procesu tak vstupují noví aktéři a jejich vliv postupně otevírá systém. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se však dá předpokládat, že bez daných reforem v evropském kontextu by pro tyto subjekty byly možné podmínky vstupu natolik nevýhodné, že by se o ně s největší pravděpodobností ani neucházely. Podnikatelské aktivity Radima Jančury později akcelerovaly liberalizaci železnice. V tomto smyslu jde o aktéra, který těží z evropského práva a snaží se ho i aktivně propagovat a využívat, např. kampaní proti rozhodnutí krajů jednorázově a bez veřejné soutěže zadat dopravní obslužnost ČD a to na dobu deseti let, či přímou žalobou u evropského soudního dvora ohledně podezření z nepřímé podpory ČD poté, co byl schválen převod majetku z ČD na SŽDC za finanční obnos v hodnotě 12 miliard Kč<sup>26</sup>. Aktivity, později vzniklé společnosti Regiojet, jež nyní jezdí na trase Praha-Ostrava, podnítily vznik dalších podobných projektů a zvýšený zájem o český železniční trh. Následný tlak těchto aktérů spolu s tlakem Komise urychluje i rozhodnutí vládních orgánů. Vláda Petra Nečase rozhoduje o možnosti soutěže dopravce na dotovaných rychlíkových trasách. V roce 2012 dochází k přesunu živé dopravní cesty pod SŽDC. Proces převodu nádraží pod tuto organizaci zatím probíhá. Některé kraje se rozhodly otevřít aspoň část svých tratí k veřejné soutěži.

---

<sup>25</sup> Tu vyvstal problém čistě technické povahy, fakticky tak nelze primárně vinit dráhy za zneužití svého postavení, případně to není doložitelné, neb autority schvalující drážní vozidla jsou nezávislé instituce. (Želpage, 2007)

<sup>26</sup> Tento převod se uskutečnil jako součást transformace. Šlo o plnění prvního balíku, kdy musí být uskutečněna separace viz. text. Převod nemovitého majetku je fakticky první část transformace jejíž vyvrcholením by mělo být úplné oddělení.

I přes značný pokrok v uplynulých pěti letech však nelze nevidět jistá úskalí tohoto vývoje. Především pozornost prvních soukromých dopravců se zatím zaměřuje jen na jednu z páteřních tras. Jelikož se jedná o Open Access, musí nutně své snažení zaměřit pouze na výdělečné trasy, nebo musí mít na dané trase monopol (což je však za současných podmínek nemožné), jinak se jim provoz nevyplatí (Kvizda, 2006). Na trati Praha-Ostrava tak v současnosti působí hned tři dopravci<sup>27</sup>, kteří v první řadě ubírají potřebnou kapacitu na této velmi vytižené spojnici. Nutnost preferovat tyto rychlé spoje, jež staví jen ve význačných stanicích, zhoršuje obslužnost místních spojů regionální dopravy, provozovaných v režimu ZDO<sup>28</sup>. Všichni tři dopravci jsou z důvodů konkurence nuceni jezdit za podnákladové ceny, ačkoliv úroveň služeb nepatří do kategorie low cost. To s sebou nese značné ztráty.

Konkurence je navíc asymetrická a je soustředěna pouze na jednu trasu, zatímco ostatní linky jsou Open Access dopravcem fakticky ignorovány a veřejné soutěže na výběr dotované přepravy zatím neprobíhají příliš úspěšně. Navíc na ně stále neexistují ustálená pravidla a jsou značně závislé na aktuální politické situaci (Seidenglanz, 2006)). Daný stav poukázal na systémové nedostatky české železnice. Především chybí instituce nezávislého regulátora, tedy orgánu, jež by měl stanovovat podmínky provozu a přístupu na síť a regulovat její rozvoj, stanovovat minimální ceny apod. Takový institut zatím chybí i v dalších zemích EU a to i přesto, že navrhované směrnice s ním počítají. ČR se tak stává unikátním případem, který nastolil diskuzi o problematice liberalizace a může rovněž do budoucna přinést v tomto ohledu precedent (Rail liberalization index, 2011).

Železniční doprava je z hlediska sítí specifické odvětví. I proto můžeme konstatovat, že míra nesouladu mezi železniční dopravou a jejím managementem v ČR, jakožto postkomunistické ekonomiky a západních států, není až tak značná (Lehmkuhl, 2002), resp. byla snížena během poměrně krátké doby. Problémy, s nimiž se potýká železnice v transformující se ekonomice, nejsou zase tak odlišné od tržně a institucionálně rozvinutějších zemí z toho důvodu, že samotná železniční doprava potřebovala projít nutnými a hlubokými transformačními změnami bez ohledu na politický systém a uspořádání. Veškeré změny na ní probíhají poměrně pomalu a její

---

<sup>27</sup> Regiojet, České dráhy a Leoexpress. U ČD se jedná o spoj SC Pendolino, neboť je provozován na vlastní podnikatelské riziko. Je to tedy komerční produkt srovnatelný s Open Access operátory.

<sup>28</sup> Základní dopravní obslužnost.

flexibilita je na rozdíl od ostatních druhů dopravy nízká (Kvizda, Tomeš, 2007). I proto je zatím neukončena liberalizace rovněž na evropské úrovni (Stevens, 2004). Dokladem toho je např. fakt, že v roce 2010 zažalovala Komise celkem 13 států EU za nedostatečnou či špatnou transpozici železničních směrnic (Evropská komise 2010). Skladba těchto zemí je velmi různorodá. Vedle transformujících se ekonomik jako je ČR či Maďarsko (Tanczos, 2006), je možné najít také Francii, Německo, Rakousko či Itálii. Evropeizace železnice zde naráží na limity právě tohoto odvětví. Přesto však v českém prostředí byla znatelným spouštěčem pokroku. Transformace probíhá což je veskrze pozitivní jev, třebaže pomalu a nedostatečně.

#### **4. LETECKÁ PŘEPRAVA A JEJÍ LIBERALIZACE V ČR**

Tato kapitola popisuje transformaci letecké dopravy v ČR po roce 1989 s ohledem na požadavky EU. Především se zaměřuje na fungování českých aerolinií a jejich fungování ve vztahu k evropské liberalizační politice.

Letecká doprava má své specifické postavení. V současnosti je jednou z nejmladších a také nejrychleji rostoucích druhů přeprav (Kassim, Stevens 2004). Nemalou měrou se na tom podílí rovněž liberalizace a postupující globalizace. Předně, ač je charakterizována jako síťové odvětví, nemá žádnou fyzicky existující síť. Nejpodstatnější infrastrukturou jsou letiště a řízení letového provozu. Letecká doprava je již ze samotné podstaty mezinárodní. Již od svých počátků v meziválečném období muselo být řešeno její právní zakotvení v mezinárodním řádu a mechanismy spolupráce. Zprvu byly tyto náležitosti řešeny prostřednictvím smluv a mezinárodních úmluv.

Jedny z prvních jsou např. Pařížská úmluva z roku 1919 a Havanská z roku 1928. V roce 1944 byla v Chicagu zřízena Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO)<sup>29</sup>. Sjednání norem se zase řešilo ve Varšavské úmluvě z roku 1929, která je od té doby novelizovaná (Kassim, Stevens, 2004). Všechny tyto úmluvy byly multilaterální a postupem času se k nim připojovali další noví členové v souladu s tím, jak toto odvětví rostlo. Letecká doprava nabývala na významu a dnes již si nelze představit svět bez ní. I ona však zprvu vykazovala typické rysy uzavřeného monopolního systému, do kterého je těžké proniknout<sup>30</sup>. První zemí, která zahájila liberalizaci letecké přepravy, se staly USA, kde její podíl rychle rostl. Došlo k tomu v roce 1978 Zákonem o deregulaci vnitrostátní letecké přepravy (Kassim, Stevens 2004). V té době byl silně regulován letecký sektor i v celé Evropě. SDP zprvu leteckou dopravu neřešila, pouze v 70. letech se snažila o jistá doporučení a koordinaci.

Letecká doprava byla záležitostí velkých, státem vlastněných leteckých společností, operujících z letiště opět ve státním vlastnictví. Vztahy mezi jednotlivými zeměmi byly upravovány bilaterálními smlouvami (Průša, 2002). Konkurence prakticky neexistovala a státy si především svůj vnitřní trh velmi chránily, a rovněž podobně jako

---

<sup>29</sup> International Civil Aviation Organization.

<sup>30</sup> Jelikož si letecké společnosti hlídali svůj trh a místo konkurence tak panovala mezi státy kooperace, viz. bilaterální smlouvy.



u železnice a dalších, letecké společnosti dotovala. Tento stav trval prakticky až do poloviny 80. let. V roce 1986 byla totiž letecká doprava zahrnuta do Společné dopravní politiky (Průša, 2002). Souviselo to se snahou dokončit jednotný volný trh společenství. Tehdejší nastavení leteckého sektoru ve společenství bylo pro urychlené dokončení klíčové a reformy se jevíly jako nutné. První liberalizační směrnice byly vydány v roce 1987. První liberalizační balík stanovil volný přístup na mezinárodní trasy pro více dopravců a dále omezil členské státy ve stanovování svých tarifů, které by mohly být diskriminační. Umožnil vstup menších přepravců i na vnitrostátní trhy apod. Další dva balíky byly přijaty v letech 1990 a 1993 (Kassim, Stevens 2004). Právě tyto normy umožnily vznik nového fenoménu této dopravy, totiž nízkonákladové aerolinky. Pozitivním efektem bylo stlačení cen a tím pádem rychlejší růst letectví. Při porovnávání letecké přepravy v ES a v zemích RVHP můžeme najít nesoulad hlavně v míře přepravy a technického vybavení, kdy v socialistickém bloku nebyla právě letecká přeprava tak rychle rostoucím odvětvím (Havlíčková, 2008). Infrastruktura na západě taktéž nedosahovala požadované úrovně. Rozdíly ohledně leteckých společenství a regulací však nebyly tak velké (Giorgi, 2001). Na obou stranách bloku byly letecké společnosti vlastněny státem a rozdíl byl často pouze ve formě vlastnictví. Státy si udržovaly své národní letecké podniky coby „národní šampiony“. Liberalizace započala teprve v období rozpadu východního bloku, takže vzniklý adaptační tlak už kvůli výše zmíněné internacionální povaze umožňoval dané rozdíly poměrně rychle překonat<sup>31</sup>.

V ČR má letecká doprava historii už od první republiky. V roce 1923 vznikly Československé státní aerolinie (ČSA), což z nich tak činí jednu z nejstarších a stále fungujících společností na světě ((Průša, 2002). V téže době přitom vznikl i první soukromý letecký podnik Československá letecká společnost, zřízená pomocí kapitálu Škodových závodů, jež zanikla až v důsledku poválečného zestátnění. Letecký průmysl byl už v Československu na vysoké úrovni. Už v první republice existovali hned tři výrobci letadel. Letiště Ruzyně pak bylo založeno v roce 1937. Po válce začaly ČSA létat i na mezikontinentálních trasách a v 70. letech dochází v tomto směru k nárůstu. Po rozpadu východního bloku čelila letecká doprava v především nárůstu přepravy, jež však byl v přímém kontrastu se stavem infrastruktury. Už v první přijaté dopravní

---

<sup>31</sup> Resp. těsně před ním, počítáme-li období z konce 80. let. V tomto směru existuje paralela s liberalizací železnice v EU. Která začala ještě později.

strategii z roku 1991 je definován závazek dobudování kvalitního spojení se západoevropskými zeměmi, a tak mezi prvními prioritami v oblasti letectví byla urychlena výstavba nových terminálů na mezinárodním letišti Ruzyně (Kyloušek 2009). Tehdejší vláda schválila tento krok ve vládním usnesení. Tento krok byl posléze i poměrně rychle realizován a to s dokončením v roce 1998.

Dalším klíčovým problémem byla privatizace, či změna formy u státních aerolinií. Ta sleduje pro-tržní směřování země (Kyloušek). V téže době již platily nové směrnice EU, otevírající letecký trh více společností. Je třeba opět zmínit, jak bylo uvedeno výše, že v té době byl ještě letecký trh silně regulovaný a v držení prakticky monopolním státem vlastněných společností, což platilo i v západní Evropě. ČR a další postkomunistické země tak nebyly v tomto ohledu výjimkou. Nicméně nevyhovovala forma společnosti coby státního podniku. V rámci transformace tak byla nutná kapitalizace společnosti a její převedení na akciovou společnost, umožňující vlastnictví více subjekty i pozdější privatizaci. V roce 1992 tak byly ČSA transformovány na akciovou společnost (Havlíčková, 2008). Poměrně záhy začala vláda řešit privatizaci. Existovala snaha společnost prodat. Proto byl přizván investor v podobě Air France. Ten měl již od transformace podíl v ČSA. Nicméně finančně se nedařilo tak, jak by si firma přála. Už po dvou letech v roce 1994 je tento podíl odkoupen českou konsolidační agenturou. Další pokusy o privatizaci se pak dlouho nekonalý. V roce 2001 se ČSA stávají součástí aliance Sky Team (Havlíčková, 2008). Vznik aliancí je často kritizovaný krok ze strany především nízkonákladových nebo menších leteckých společností, jež je vidí coby kartelové dohody, které monopolizují trh a posilují si svou pozici<sup>32</sup>.

Přesto již v roce 1997 vznikl v Česku první soukromý dopravce Travel Service. Nyní se jedná o největšího soukromého dopravce v Česku. Letecký trh byl i zde poměrně záhy otevřen novému fenoménu liberalizované letecké dopravy a totiž nízkonákladovým společností. Ostatně, i Travel Service zakládá v roce 2004 svou nízkonákladovou dceřinou firmu Smart Wings. V 90. letech se objevuje i tuzemská konkurence v charterových letech v podobě společnosti Fischer Air. ČSA se později i vinou špatného managementu, finanční krize a dalších faktorů, jako byly např. vysoké ceny paliva, dostává do finančních potíží (Průša, 2002). Opět byla nastolena otázka

---

<sup>32</sup> Jde o klasický spor ohledně majority na trhu. Nízkonákladový dopravci argumentují tím, že se fakticky jedná o kartelové dohody, jež trh poškozují v jejich neprospěch.

privatizace. Firma se dostala do špatné kondice, a proto se stát rozhodl o poskytnutí finanční podpory z prostředků státní firmy Osinek (Dopravní noviny, 2012). Ta byla v roce 2009 i schválena Komisí coby povolená podpora (HN, 2012). V téže době se snaží vláda opět o privatizaci podniku. Nicméně tento pokus se opět nezdařil. V roce 2010 naopak nový ministr dopravy Vít Barta prosazuje návrh na Aeroholding (Idnes 2010). Podobné směřování nastavil tehdejší ministr i na železnici, ačkoliv holding se jeví zrovna tam problematicky. Směřování k holdingu je však určitým způsobem vítaný odbory. Aeroholding opět spojil samostatně fungující společnosti, jako je letiště a aerolinky a prakticky zahrnul celý státem zpravovaný letecký sektor. V podmínkách EU bylo důležité prošetřit, nakolik se jedná o porušení hospodářské soutěže. Ohrožení však nebylo shledáno. Samotný nový podnik vznikl k 11. 3. 2011 (Idnes, 2011), .

V tomto ohledu se nejedná až tak o záležitost dopravní. U síťových je však tato otázka velmi důležitá z pohledu evropské liberalizační politiky. Evropa se totiž potýká s problémem monopolizace trhu neustále, což je důsledek předchozího nastavení v daných odvětvích. V letecké přepravě platí tento jev obzvláště. Společnosti zakládají aliance a účelové kartely rovněž prostřednictvím programů, jako je Frequent Flyer, zacílené na pravidelné zákazníky a snaží se oslabit pozice malých charterových nebo nízkonákladových dopravců (Havlíčková, 2008). V případě ČR se dá hovořit o liberalizovaném trhu. Od vzniku Aeroholdingu následně klesá podíl států v této akciové společnosti. Postupně byl prodán podíl např. Korean Air kapitálově silnému partnerovi, jež byl nedávno ještě zvýšen a svůj podíl nakonec získala i společnost Travel Service (Dopravní noviny, 2015).

Nyní se jedná o kompletním odkoupení státních akcií, které již tvoří menšinu. Obecně jsou České aerolinie ve špatném finančním stavu a restrukturalizace je nutná (Ihned, 2012). V současnosti ztrácí trhy a bylo již několikrát nutné je subvencovat, což není z hlediska volného trhu ideální stav. Zmíněné problémy se však týkají legislativních a dalších norem EU jen okrajově (Průša, 2002). Z právního hlediska proběhla transformace leteckého sektoru bez větších problémů a je zcela kompatibilní se standardy EU, a to již od 90. let. Letecká doprava nepředstavuje na rozdíl od železniční či vodní dopravy v ČR zásadní problém s ohledem na evropeizaci. Letecký sektor obecně již díky svému charakteru nebylo příliš obtížné liberalizovat<sup>33</sup>. Podíl

---

<sup>33</sup> Tento charakter by se dal označit jako mezinárodní přeprava. Již do počátku byla letecká přeprava určena pro dálkové lety, protože u těch lokálních není rentabilní.

nízkonákladových společností navíc přibývá, i když je otázkou, nakolik bude tento trend pokračovat do budoucna. Z pohledu transformujících se postkomunistických zemí pak neexistují významnější výjimky, ani větší potíže při liberalizaci. Fakticky byl tento proces plně srovnatelný se situací ve starých členských zemích. Problematické jsou pouze finanční potíže státních aerolinií. Ty však nejsou hlavním předmětem výzkumu této práce. Dá se říci, že začlenění do evropské letecké politiky proběhlo úspěšně.

## 5. VODNÍ DOPRAVA A JEJÍ ÚSKALÍ

V této kapitole je nastíněn vývoj vodní dopravy v ČR s ohledem na EU a její požadavky a normy v tomto směru. Je zde předestřeno a hodnoceno plnění vzájemných umluv a úskalí, která z nich plynou. Vodní doprava je analyzována s ohledem na její environmentální charakter a potenciál, který v ní spatřuje EU a způsob jakým je naplňován z jejího pohledu v ČR.

Vnitrozemská vodní doprava bývá často označována za neperspektivní či ekonomicky nevýhodnou. Často je řešena jen okrajově. Problematické je rovněž její postavení z hlediska environmentálního. Je taktéž velmi limitovány environmentálními, geografickými a technickými podmínkami. Klíčová je pro ni splavnost řek, i budování poměrně nákladné infrastruktury v podobně vodních průplavů a kanálů s náročnými technickými díly I přes mnohé rozpory však tvoří i ona poměrně významnou část dopravního trhu v Evropské unii. Jedním z důvodů je vyspělá a relativně rozsáhlá síť v západní Evropě. Především v Německu, Francii a Nizozemí (Kubec, Podzimek 2007). To je dané hlavně díky mohutným tokům Dunaje, Rýna, Labe, Scheldy, Maasy a jiných. Rovněž v této části Evropy byla v minulých desetiletích věnována pozornost neustálému zkvalitňování a rozšiřování sítě především co se týká výstavby vodních kanálů, zdymadel, jezů apod. Další aspekt je pro mnohé paradoxně právě environmentální.

Vodní doprava patří k těm nejekologičtějším v rámci síťových odvětví. Dokáže při poměrně nízkých nákladech a energetické náročnosti přepravit velké množství nákladu (Čabelka, Dynybyl, et al 2004). Byla tak prokázána nízká uhlíková stopa. Právě ekologický přínos dává vodní dopravě značný prostor i ve strategických dokumentech EU. Je snaha upřednostnit ji spolu s železniční dopravou před silniční. Odpovídá tomu strategie intermodální přepravy, kde by se mohla vodní nákladní doprava vhodně doplňovat s železniční a silniční. Výsledným efektem by mělo být výrazné kapacitní ulehčení přetížené silniční a dálniční síti. Proto vznikají v západní Evropě v souladu s touto politikou např. terminály kombinované dopravy umožňující překládku loď-vlak, jsou budována napojení velkých průmyslových podniků a síť vodních cest apod. Již v první Bílé knize týkající se dopravy z roku 1992 byla vodní doprava zahrnuta mezi priority (Kubec, Podzimek, 2007). V rámci rozvoje evropské dopravní sítě byly některé

významné projekty zahrnutý i do Transevropských vodních sítí. Nutno říci, že na rozdíl od letecké či železniční dopravy prakticky nemusela být řešena liberalizace a výrazná restrukturalizace ze strany EU. Vodní doprava je v tomto postavena prakticky na roveň silniční.

Vodní doprava má v české republice poměrně problematické postavení. Toto odvětví velmi závisí na geografických a přírodních podmínkách. V ČR je v současnosti splavný a tudíž z hlediska komerční dopravy využitelný pouze jeden úsek a to na řece Labe . Abychom lépe pochopili kontext a také porovnali evropeizační tlak z hlediska vodní dopravy na ČR je třeba provést exkurz do historického vývoje. Politika EU v této oblasti je především politikou vodních koridorů a tedy infrastruktury. V ČR je tento problém patrný právě v souvislosti s tímto faktem a totiž nedostatečnou vodní sítí. Ta brání jakémukoliv dalšímu rozvoji tohoto druhu dopravy.

Vodní dopravy má na našem území své počátky již od 16. století. Už v raných dobách se řešil nedostatek místních sítí. Postupně v porovnání s ostatními druhy dopravy nebyla příliš preferována. Jedním z problémů na českém území vždy bylo splavnění řek, zejména směrem k Odře a pak Labe. V roce 1901 kupříkladu byl vydán zákon o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek, obecně známý jako „Vodocestný zákon“. Díky němu byla později vybudována i část infrastruktury dle tehdejších parametrů (Kubec, Podzimek 2007). Takřka esenciální se však od té doby stala potřeba propojení Dunaje s Labem a později i Odrou. Byly tak položeny základy projektů dnes známého jako Průplav Dunaj-Odra-Labe. Zkráceně D-O-L. Nutno dodat, že práce týkající se tohoto díla se na území českých zemí omezovali především na Labe. Nejinak tomu bylo v období první republiky. V průběžích let se především neustále měnila koncepce a způsob výstavby. Ze začátku např. byl průplav plánován s využitím již stávajících toků Moravy a Odry, později za první republiky naopak převažovala teze o plně umělém průplavu vedoucím mimo tyto toky (Kubec, Podzimek, 2007). Pokračovalo rovněž splavňování Vltavy a dalších toků. Jedním z aktérů, který se snažil o realizaci tohoto projektu, byl i známý podnikatel Tomáš Baťa. Díky němuž byl v letech 1934-1938 zřízen i malogabaritní<sup>34</sup> průplav v úseku Otrokovice-Rohatec, známý dodnes jako Baťův kanál, jež však žádný větší význam pro dnešní lodní dopravu nemá<sup>35</sup>. V tomto období byla nicméně vybudována velká část dnešního splavnění Labe a tak poležen

---

<sup>34</sup> V tomto smyslu se jedná o nízkokapacitní.

<sup>35</sup> Již od počátku fungoval jako zavlažovací kanál a to měla být i jeho hlavní funkce.

základ pro současnou vodní dopravu. V období 2. sv. války byla oficiálně zahájena výstavba průplavu D-O-L. Po snahách a dokonce zahájení výstavby v období německé okupace, byly poválečné snahy o výstavbu díla utlumeny a prakticky zastaveny (Kubec, Podzimek). Výstavba vodních cest v Československu tak měla paradoxně podobný osud jako výstavba dálniční sítě. Komunistická vláda nejevila o ně větší zájem. V roce 1949 bylo např. zrušeno Ředitelství pro stavbu vodních cest a v roce 1952 zastaveny přípravné práce na průplavu (Kubec, Podzimek). Jedním z mála výjimek tohoto období byla pouze studie z roku 1966 nazvaná „Generální řešení 1968“. I tento projekt však byl nakonec utlumen. Od roku 1971 na základě usnesení vlády č. 169/1971 bylo stanoveno, uzemní chránění budoucí trasy kanálu, aby nekolidovalo s dalšími projekty. Fakticky to bylo odložení celého projektu „ad acta“. V daném období bylo na českém území realizováno především další splavnění Labe a modernizace již stávajících plavebních stupňů a jezů na této řece (Kubec, Podzimek, 2007). Jinak se využití vodních toků soustředilo spíše na energetické a zemědělské a jiné účely. V důsledku toho dodnes nemá ČR adekvátní spojení s evropskými vodními cestami, resp. její vnitrozemská vodní síť není kompletní a jediné propojení na Vltavsko-Labské vodní cesty má značná omezení jak bude popsáno níže. Na evropské úrovni se přitom o vytvoření jednotné sítě vodních cest začíná hovořit už v roce 1959, kdy byl Evropskou hospodářskou komisí při OSN v Ženevě vytyčen smělý cíl integrace a vodních sítí, sjednocení systémů v jihovýchodní a západní Evropě apod. Vznikla tak mezinárodní klasifikace z roku 1961, která po novelizaci v roce 1992 platí dodnes (Čabelka, Dynybyl, 2004). Zmíněná komise stanovila, že k dokončení vodní sítě těchto parametrů se musí realizovat mimo jiné i propojení Dunaje, Odry a Labe. Tak byl vytvořen základ pro pozdější priority evropského společenství a území dnešní ČR při tom mělo klíčový význam, právě díky své geografické poloze a hydrologii. Avšak i přes rozsáhlé plány nedošlo k realizaci.

O evropeizace v otázce vodní přepravy tak můžeme zde mluvit už v obdobích dlouho předcházejících samotnému vstupu. Hlavní nesoulad byl dán zpočátku nedostatečnou infrastrukturou. V tomto směru byla internacionalizace potřebných impulzem, neboť daný problém nemálo zatěžuje vývoj plavebního sektoru v ČR. Po roce 1989 byl největší změnou rozpad Československa, čímž nástupnická ČR přišla o perspektivní a velmi kapacitní vodní cestu na Dunaji.

S uvolněním režimu počíná vzrůstat ekologické podvědomí a nových environmentálně zaměřených organizací, které se projeví už při výstavbě

kontroverzního<sup>36</sup> vodního díla Gabčíkovo-Nagymaros, pak znamenal dalšího aktéra výrazně brzdícího jakékoliv snahy o rozvoj vodních cest. Naopak na straně zájmových organizací se také objevují nové nátlakové skupiny navazující na obdobné před rokem 1948. Jedna se např. o akciovou společnost ETMAS, propagující zpočátku výstavbu průplavu DOL, sdružení Dunaj-Odra-Labe či sdružení „Porta Bohemica“. Dne 1. října 1995 vstoupil v platnost nový zákon č. 114/1995 o vnitrozemské plavbě (Čabelka, Dinybyl, 2004). Ten ustanovil podmínky provozování vodní dopravy a především oddělil působnost na vodní dopravy od vodohospodářských a energetických institucí. Vše již v prvotním souladu s legislativou EU. Tím navíc vznikla Státní plavební správa, Tato organizace spadá pod ministerstvo dopravy, a již ne pod rezorty energetiky či životního prostředí. V roce 1998 byla navíc zřízena témtéž ministerstvem státní organizace Ředitelství vodních cest české republiky, což byl de facto návrat k podobné instituce zrušené právě v roce 1949 (Kubec, Podzimek, 2007). V polovině 90. let také počala vznikat nová koncepce rozvoje vodních cest. Byl zpracován tzv. Program podpory rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2005. V tomto dokumentu se opět akcentoval projekt D-O-L což bylo vyplývalo i z priorit evropské unie a její koncepce vodních cest a především již dříve zmíněné Hospodářské komise při OSN (ECE/UNO). Nové poměry a nová situace v sektoru vodní dopravy přinášela tak opět nastolila otázku neuspokojivého stavu v ČR. Tato strategie se stala následně pokladem pro vládní usnesení č. 635/1996. V něm byla opět nastolena potřeba splavnit Moravu, Odru a tedy realizovat projekt D-O-L. Celé znění však nebylo formulováno nikterak konkrétně či přesvědčivě. V dokumentu se praví: *„Investiční náročnost tohoto projektu na jedné straně a jeho nepřesvědčivá dopravní potřeba v současné době na straně druhé předurčují možnost jeho realizace (jako celku) ve vzdálenějším horizontu, až po postupném splavnění vodních toků Odry a Moravy.“* (usnesení vlády České republiky č. 635/1996). Onen dlouhodobý časový horizont byl stanoven až po roce 2005. Ačkoliv usnesení vycházelo rovněž ze závěrů ECE/UNO a EU. Dá se vyčíst určitá neochota ke skutečné realizaci i přes tlak zájmových uskupení. Tato otázka jednoduše nebyla shledána jako priorita. V 90. letech ostatně museli vlády řešit celou řadu naléhavých problémů transformující se ekonomiky, tudíž podobných projektům nebylo i přes určitý tlak zvenčí i skrze domácí aktéry věnováno příliš pozornosti. Ve stejném roce vznikl ještě jeden zásadní dokument z evropského hlediska. Jednalo se o

---

<sup>36</sup> Především z environmentální příčin argumentovalo se, že stavby naruší unikátní lužní lesy a poškodí ekosystém. Na druhou stranu, mělo být zabráněno povodním.



mezinárodní dohodu AGN. Tato byla vypracována skupinou expertů ECE/UNO a přijata v Ženevě 19. ledna 1996. (Kubec, Podzimek:74). Česká republika smlouvu podepsala 23. 6. 1997 a v platnost vstoupila 26.7.1999. Smluvní strany zde stvrdili záměr uskutečnit v rámci svého území a svých programů realizaci příslušných vodních cest. Byl stanoven základní rámec evropských vodních cest. Vodní koridory označované jako E 20 (Severní moře-Dunaj) a E30 (Baltické moře- Dunaj) se týkali právě ČR<sup>37</sup>. Největší část těchto cest je ostatně právě realizace onoho průplavu. Právě tyto trasy byly rovněž začleněny do Transevropských sítí TEN-T. Evropeizace vnitrozemské vodní dopravy tak má v ČR jasně danou podobu infrastrukturního rozvoje. Přičemž míra nesouladu tkví právě v neexistenci (missing links) těchto spojení pro něž je území ČR klíčové. Už v roce 1993 se ujímá ES/EU výrazněji této agendy probíhající prozatím na mezivládním rámci mimo její struktury. Tehdy byl zpracován základní plán vodních cest ve státech společenství (Outline plan of European Inland Waterways Network). Pozoruhodné na tomto dokumentu je, že prosazuje jasně chybějící spojení Dunaje, Odry a Labe, ačkoliv se to tehdy týkalo pouze států, jež v té době nebyly členy společenství tedy ČR, Polsko a Rakousko. Již to spolu se sice vágní, formulací v bílé knize svědčí o prioritě tohoto projektu na evropské úrovni. I když tedy při analýze těchto dokumentů můžeme narazit na jistou neurčitost až vágnost, důležité propojení zůstalo prioritou avšak přímo v ČR, které se to týká nejvíce, nebyla a dosud není vyvíjena potřebná aktivita a vůle k realizaci.

V průběhu dvaceti let, nedošlo k výraznějšímu posunu v modernizaci a výstavbě nové infrastruktury (RHSD 2014). Došlo pouze k dokončení modernizace některých plavebních stupňů na Labi a prodloužení splavného úseku až do Přelouče. Důležitá investice, počítající s dalším prodloužením až do Pardubic, kde by se v budoucnu měla vodní cesta napojit právě na D-O-L, se neuskutečnila v důsledku rozhodnutí ministerstva životního prostředí v roce 2007 (Kubec, Podzimek, 2007). Rejdařství a zájmová sdružení přitom poukazují na dlouhodobě neudržitelný stav, kdy se plavba po Labi nevyplácí. V některých obdobích dokonce hladina poklesne natolik, že musí být přeprava zcela zastavena (RHSD, 2014). Není možné provozovat těžší lodě kvůli omezení ponoru. Tím nedochází ke generování zisku potřebného k obnově čím dál zastaralejšího lodního parku. Rejdaři dlouhodobě kritizují stát, že jim nekompensuje tyto ztráty tak jako se děje v západních zemích. Kritizováno je rovněž velké množství

---

<sup>37</sup> Tyto i když pod jiným značením jsou zahrnuty do TEN jako multimodální koridory.

administrativních překážek, které jsou odstraňovány jen velmi pozvolna. Do úpadku se dostává i český loďařský průmysl, který své produkty přitom vyváží hlavně do zahraničí, avšak je omezována právě plavebními poměry, kdy často lodě s větším ponorem nemohou vodní cestu využít. Česká vnitrozemská plavba je fakticky v permanentní krizi, kterou by pomohlo vyřešit pouze systematické a nutné investice do infrastruktury, především vybudování koridoru D-O-L a zlepšení plavebních poměrů na Labi.

Před rokem 1989 byla i vodní doprava pod patronací státem řízené ekonomiky. Hlavní podnik pod něhož spadala veškerá vodní přeprava byla Československá plavba labská (ČSPL n.p.)<sup>38</sup>. Tato společnost byla založen ještě za první republiky a to státem a tehdejšími bankami jako ČSPL a.s. se sídlem v Děčíně od roku 1922. Základ pro toto síťové odvětví tak byl v česku stejný jako v případě aerolinií, železnice či i autobusové či automobilové dopravy. Velký vliv zde měl od počátku stát, což se později muselo promítnout i do poměrů v celém sektoru. Dne 1.1. 1949 byla ČSPL zestátněna(ČSPL). V průběhu minulého režimu se stala velkým podnikem, jež obstarával veškerou lodní dopravu, jak vnitrozemskou tak zahraniční i služby s ní spojené. Od 70. let byl nejdůležitějším úkolem přeprava hnědého uhlí ze severních Čech do tepelné elektrárny Chvaletice, což představovalo vůbec největší výkon vodní dopravy na našem území (Čabelka, Dynybyl, 2004). Na konci této éry se ČSPL nikterak nelišil od podobných velkých státních společností. V roce 1988 měla např. 4195 zaměstnanců a přes 700 plavidel různých druhů. Podnik vlastnil rovněž opravy a loděnice a patřil mezi jednoznačné monopoly. Bylo jasné, že budou nutná restrukturalizační opatření. Po změně režimu, se zpočátku snížil zaměstnanecký stav jen málo a společnost převedená na akciovou měla ještě do poloviny 90. let takřka 95 % trhu. První opatření bylo snížení počtu plavidel, neboť mnohá přebývala a ukončení nákupu dalších. Byla zahájena privatizace. Ta probíhala kuponovou formou a dokončena byla k 5.5. 1992. ČSPL a.s. již nevlastnila přístavy v Ústí nad Labem, Mělníce, Kolíně apod. Už v roce 1991 byl stav plavidel kolem 560 kusů a nadále klesal (ČSPL, 2015).

Privatizací a umožněním vstupu soukromých podniku do plavebního sektoru byly umožněny podmínky obdobné jako v západní Evropě. Ostatně právě u sektoru vodní dopravy na rozdíl od jiných zde nikdy nepanoval stav monopolního postavení

---

<sup>38</sup> Národní podnik, dle tehdejšího práva.

jako v postkomunistických zemích s centrálním plánováním. Vzhledem k tomu, že lodní doprava měla u nás vždy i mezinárodní charakter, proběhla liberalizace na poli přepravce celkem hladce a obešla se i bez výrazných protestů např. z řad odborů a dalších aktérů. Po této stránce tak začala říční plavba brzy odpovídat evropským poměrům i bez souvislého talku evropského společenství či dalších organizací. Již na počátku se také objevili první soukromý rejdaři jako např. Evropská vodní plavba (EVP). Restrukturalizace v odvětví znamenala především přeorientování se více na mezinárodní přepravu místo vnitrozemské dopravy surovina a substrátů. To umožnili i bilaterální smlouvy se SRN, Belgií či Nizozemskem. V roce 1996 došlo k vybudování železniční vlečky v elektrárně Chvaletice a tím i převedení veškeré uhelné přepravy na železnici (Čabelka, Dynybyl, 2004). V roce 1997 tak definitivně končí tato přeprava přes Chvaletický kanál, jež do té doby znamenala nejvýznamnější položku vnitrozemské plavby. Rejdaři se museli umět vypořádat hlavně s legislativními překážkami. Jednou z nich byla struktura na pracovním trhu. Na rozdíl od západních provozovatelů nebyli najímání jako sezonní pracovní síla, dle podmínek ale byli zaměstnání jako trvalá pracovní síla. ČSPL stále zůstávala velkým zaměstnavatelem jako např. ČD a musela navíc podepisovat kolektivní smlouvu, jelikož měla i odborovou organizaci. Už to činilo české rejdaře málo konkurenceschopně v porovnání se západními. Po technické stránce začala už působit evropeizace. Zejména v rámci předvstupního vyjednávání, kdy se museli přizpůsobit. Je např. zaveden jednotný systém radiotelefonního povozu stejný jako v zemích EU. Od vstupu do EU je česká plavba považována za součást rýnské plavby a může zde provádět kabotáž. Plavební správa vystavuje rovněž v souladu s předpisy průkaz kapitána I. třídy. Již není problém s rozdílným posuzováním kvalifikace, jako tomu bylo zejména v Německu. Je zaveden jednotný říční systém apod (Pažourek). Celá řada této legislativy je však technického původu. Je poměrně snadné tyto normy sladit. Hlavní problém pro českou plavbu však vyvstává jinde. Je to, jak již bylo na počátku této kapitoly zmíněno především v nedostatečné infrastruktuře.

Kritický stav na Labi je v nesouladu např. s rozhodnutím Rady ES č. 93/630/ES z roku 1993 o likvidaci kritických míst na síti vodních cest s termínem dokončení v roce 2006. Jak víme, toto se navíc nepodařilo splnit dodnes (RHSD, 2014). Na Labi stále zůstávají ona kritická místa a úzká hrdla omezující provoz. Neutěšena situace přímo existenčně omezuje rejdaře. Kupříkladu v letech 1999 a 2000 způsobilo sucho velmi

nízké stavy ponoru a tím omezení resp. úplné zastavení vodní dopravy a tím i nemalé škody (Pažourek). V roce 2002 navíc došlo k povodním, které opět zastavili dopravu a škody jimi způsobené např. na přístavech a dalších infrastruktuře se nedařilo odstranit velmi dlouho. Tyto zmíněné události se výrazně podepsali na stavu odvětví. ČSPL dosud největší rejdář musel vyhlásit konkurz (Čabelka, Dynybyl, 2004). Tato byla rozprodána a nyní má celkem 205 zaměstnanců a 75 lodí. O některé jiné společnosti dokonce v konkurzu ani nebyl zájem a museli ukončit svou činnost zcela. Na základě usnesení vlády v roce 2001 byla přece jenom jistá podpora za způsobenou újmu přiznaná. Avšak rejdařství si stěžují na nedostatečnou podporu (E15, 2009). Špatná hydrologická situace na Labi ovlivňuje sektor dodnes. Rejdaři mluví o likvidačních podmínkách<sup>39</sup>. Přeprava i nadále klesá a tím se potvrzují i některé prognózy a studie z téže doby. Jedno z úzkých hrdel zůstává u hranic s Německem. Výstavba vodního jezu v Děčíně by neměla začít dříve než v roce 2019 (Dopravní noviny, ).

Neutěšený stav ohledně splavnosti přitom jak na základě požadavků EU či z vlastní iniciativy pod tlakem domácích aktérů slíbila řešit vláda a to již celou řadou usnesení (Čapek 2010). Jedno z prvních bylo již zmiňované usnesení č. 635/1996, řešící i výstavbu D-O-L. Dále se promítl do usnesení č. 385/1999, či do „Návrhu rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010“ coby usnesení č. 741/1999. Usnesení vlády č. 993/2000 zase pojednává o převedení významné části kamionové dopravy z dálnice D 8<sup>40</sup> na železniční a vodní dopravu. Usnesení č. 1319/2001 k návrhu řešení současné situace ve vnitrozemské a námořní plavbě ČR, si klade za cíl aktualizovat program rozvoje vnitrozemské vodní dopravy (Čabelka, Dynybyl, 2004). V roce předešlém dokonce vláda vydala usnesení č. 1267/2000 o zmírnění následků katastrofálního sucha z let 1999 a 2000, o němž bylo pojednáno výše. Tolik jen stručný výčet usnesení týkajících se vodní dopravy za 90. léta. Většina z nich byla přijímána i z důvodu přípravy na vstup do EU a z povahy dokumentů jako byla dohoda AGN (Kubec, Podzimek). V této době jsou využity i předvstupní fondy EU jako je ISPA a PHARE i pro vodní dopravu. Byl spuštěn projekt „Obnova starých a historických vodních cest. Programy byly koordinovaný pracovní skupinou VNE pod DG VII-TREN. Přesto však

---

<sup>39</sup> V roce 2011 se proto rozhodli podat stížnost u Evropské komise ohledně finančních ztrát, které jim plynou z nedostavěné sítě, protože u českých soudů neuspěli. Podle jejich výkladu odporují tyto skutečnosti přístupové smlouvě mezi ČR a EU, neboť by nemělo docházet k preferenci, některých odvětví. (I dnes 2012).

<sup>40</sup> Dálnice D8 je projektovaná ve směru na Drážďany, čili prakticky supluje vodní cestu Labe a I. tranzitní železniční koridor. Ačkoliv není doposud hotová, je její zatížení kamionovou dopravou enormní. Převedení části dopravy z takto exponovaných sítí na vodní a železniční dopravu je v dlouhodobé strategii EU.

zájem o skutečné řešení situace nepůsobil přesvědčivě a byl silně ovlivněn i působením nevládních skupin ekologického zaměření (Čabelka, Dynybyl). Tyto ostatně působily již dlouhodobě i v západních zemích, zejména v Německu což má význam i pro ČR. Jedním z míst, na něž jsou tato hnutí zaměřena je totiž právě splavnění Labe a z toho plyne jistá liknavost i v samotné NSR (Dopravní noviny). Díky tomu nebyl zatím vyvinut adekvátní tlak na splavnění německého Labe. U německých hranic přitom stále zůstává zhruba 40 kilometrový úsek, jež je pouze regulován, nikoliv splavněn či kanalizován, tak aby po něm bylo možné provozovat dopravy po většinu roku.

Celková situace ve vodní dopravě tedy představuje nesoulad, ovšem nikoliv po stránce právní či normotvorné ale z důvodu nevyhovění některých klíčových smluv a ustanovení ohledně podpory vodní dopravě z pohledu EU a z pohledu ČR. Nicméně tento spor se nezdá být z hlediska aktéru jako významný a tak je situace ve vodní dopravě i nadále neuspokojivá.

## 6. PROBLEMATIKA TRANSEVROPSKÝCH SÍTÍ

Tato kapitola pojednává o procesu vzniku a geneze tzv. transevropských sítí. V krátkém historickém přehledu je nastíněno teoretické vysvětlení evropeizace této politiky a důvody, jež k ní vedou. Postupně je popsán vznik a vytváření těchto sítí s důrazem na Českou republiku a jsou zde zvýrazněny některé projekty související s TEN. Dále je zhodnocen dopad na ČR v této oblasti a zdroje nesouladu vzhledem k požadavkům EU. Závěr této kapitoly se zabývá posouzením vývoje a dosaženými výsledky politiky TEN ve vztahu k České republice.

Jednou z nejviditelnějších činností dopravní politiky každého státu je koncepce i rozvoj jeho dopravních sítí. Doprava je záležitostí sítí a jako taková bez nich nemůže existovat. Jak zde bylo již vysvětleno, síťová odvětví mají svá specifika, mezi něž určitě patří právě závislost v prostorově definované a dopravními funkcemi podmíněné infrastruktuře. Prakticky každá dopravní činnost potřebuje svou infrastrukturu, což platí první řadě i u nezřetelných případů, jako je letecká přeprava (letišť, řízení provozu, letové koridory apod.) Právě sítě jsou tím, co definuje tato odvětví a jejich specifika. Stát jako takový je na své infrastruktuře závislý. Její tvar a její rozvoj určuje i další rozmach státu (Seidenglanz, 2006). Doprava může být definovaná uspořádáním sítí, či naopak. Plánování rozvoje infrastruktury je navíc nákladný a dlouhodobý proces. Z většiny je právě v gesci státu, jakožto přinejmenším garanta její výstavby. S postupným rozvojem globalizace a mezinárodních přeprav se však stává tento proces čím dál tím více i záležitostí větších celků než jen jednotlivých států<sup>41</sup>. Obzvláště důležité je to při projektování páteřních sítí. Území dnešní ČR je geografickým středem Evropy, jež má již od počátku významný vliv na podobu nejen místní, ale především evropské dopravní infrastruktury.

Hlavní sítě směřovaly už při svém vzniku do centra<sup>42</sup>, ať už se jednalo o silniční či železniční spojení. České země zdědily svou infrastrukturu v tomto ohledu ještě z dob Rakousko - Uherska. Vznik Československa zase vyvolal potřebu vybudovat kvalitní spojení na východ země<sup>43</sup>. To mělo důležitost i po válce, s orientací ekonomiky na Sovětský svaz. Teprve vývoj po roce 1989 a rozpad Československa určil coby prioritu rychlé dobudování sítě západním směrem, především do SRN, Rakouska a dalších.

---

<sup>41</sup> Většími celky jsou myšleny především nadnárodní či mezinárodní organizace.

<sup>42</sup> Myšleno tím bývalé centrum habsburské říše.

<sup>43</sup> Především proto, že tímto směrem vedla nejzažší hranice, a již na slovensku byla poměrně malá hustota sítí.

Zaostalá byla zejména infrastruktura dálniční, nutná byla rekonstrukce páteřních železničních spojení. I jen tento stručný přehled ukazuje, jak důležitá je internacionalizace a propojení s evropskou sítí. ČR je otevřenou ekonomikou, tudíž se předpokládá i tomu odpovídající trasování hlavních přepravních proudů. Tento fakt má svůj význam i v procesu evropeizace.

### **6.1. Vznik a vývoj politiky TEN-T**

Transevropské sítě jsou myšlenkou, která se zrodila již v 80. letech s dokončením jednotného volného trhu (ODIS, 2000). Otevírání a liberalizace dopravních odvětví a nový dynamický vývoj v Evropském společenství přinesl velké množství podobných iniciativ. Bylo jasné, že volný trh, kde bude fungovat doprava v celoevropském měřítku, bude potřebovat také kvalitní a rychlou infrastrukturu. Zřejmé bylo i to, že tato infrastruktura musí odpovídat snaze převést co nejvíce nákladní i osobní dopravy z přetížených silnic a dálnic na alternativní a životní prostředí, které by méně zatěžovalo vodní a železniční dopravu (Sedmidubský, Vančura 2009). Počítalo se již od začátku také s dostavbou a modernizací i stávající silniční sítě a rovněž se zlepšením parametru letecké dopravy.<sup>44</sup> Evropská komise i celé EHS tak projevilo snahu k větší integraci. Jednalo se o rozšíření působnosti společenství o agendu, kterou měly ve své gesci převážně státy. Mezinárodní rozměr plánování sítí byl vždy řešen prostřednictvím jiných mezivládních organizací nebo jednoduše bilaterálními či multilaterálními úmluvami mezi předmětnými státy, jimiž měla daná přepravní síť procházet (Sedmidubský, Vančura).

Evropeizace této činnosti tedy spočívá v podpoře klíčových projektů rozvoje evropské infrastruktury na evropské nadnárodní i mezivládní úrovni. Společenství se tak stává významným aktérem. Poskytuje zprvu fórum pro koordinaci takových projektů mezi státy a stále více je i hnací silou stanovující podmínky a jasné priority. Přebírá tak podstatnou část funkcí národních dopravních politik. Evropa však byla, a v mnoha ohledech stále je, dopravně roztržštěná (Seidenglanz, 2006). Stupeň této roztržštěnosti je dán tím, čím je druh dopravy starší. Původní vodní kanály se třeba rozvíjely různě, avšak často byly rozdílné přístupy nebo doba výstavby v jednotlivých zemích. Pokud se vyloženě nejednalo o splavnou řeku, tedy přirozenou vodní cestu, protékající územím více států. Např. vodní kanály, budované ve Francii, byly dlouho určeny pouze pro

---

<sup>44</sup> Výstavba nových letišť, jako např. Malapensa v Itálii. I zlepšení technického zajištění provozu, pro větší kompatibilitu apod.

obsahu vnitřního území a nebyly zprvu kompatibilní s podobnými kanály třeba v Nizozemí (Kubec, Podzimek 2007).

S železniční přepravou přišly rozdíly ještě mnohem větší, a to díky rozdílnému druhu rozchodů, rozdílným přístupům k zabezpečení trati i k administrativním a legislativním otázkám. Dodnes např. existuje v Evropě kolem 17 drážních zabezpečovacích zařízení. Ve Španělsku například v průběhu 19. století bylo při výstavbě železniční sítě rozhodnuto o zcela jiném rozchodu kolejí než ve Francii, což byl patrně důsledek vzpomínek na Napoleonské války (ODIS, 2000). Tento stav trvá dodnes a pouze výstavba rychlodrážní sítě usnadňuje kompatibilitu<sup>45</sup>. Další tříštění přišlo s elektrifikací, kde vzniklo z technických důvodů hned několik základních elektrifikačních soustav.

Většina těchto rozdílů a nekompatibility tak vychází, jak vidíme, z politických a historických důvodů a i díky tomu patří železnice v Evropě k nejméně interoperabilním dopravním systémům! U pozdější automobilové a letecké přepravy už takové rozdíly nepanují. Je snazší budovat velké dálniční sítě i napříč státy. Letecká doprava je pak internacionální již ve svém základu. Všechny tyto znaky evropské infrastruktury, které jsou zde zmíněny, vyžadují v postupně se integrující a globalizaci čelící Evropě nápravu, jež je možná hlavně z vyšších integračních celků. I proto je vznik výrazné evropské iniciativy velmi důležitý a jeho naléhavost vzrůstá s potřebou dokončení jednotného trhu. S urychlením integračního procesu 80. let byla do popředí vyzvednuta i tato aktivita, jež počala získávat konkrétní obrysy (ODIS, 2000).

Dobry legislativni zaklad byl dan ve Smlouvě o Evropské unii z roku 1992. Podle podmínek kapitoly XXII (články 154, 155 a 156) této smlouvy, musí EU zaměřit své úsilí na podporu „propojení a interoperability národních sítí a přístupu na takové sítě“ Za tímto účelem může Unie podporovat vybrané projekty společného zájmu financované členskými státy“ (Smlouva o EU). Výstavba transevropských sítí a rovněž i energetických a telekomunikačních je zmiňovaná rovněž ve strategii pro zaměstnanost a růst, jež byla přijata Komisí v roce 1993. Tuto strategii podporoval především tehdejší předseda Komise Jacques Delors. Postupně se rýsovaly hlavní prioritní projekty (ODIS). Již v roce 1991 se konala první, tzv. panevropská konference o evropských dopravních sítích. Už tehdy vstupuje do ambiciózního návrhu Československo

---

<sup>45</sup> Rychlodrážní spojení je totiž ve Španělsku od počátku realizováno s normálním rozchodem.



(Sedmidubský, Vančura, 2009). Na konferenci totiž byl definován požadavek o rozšíření budoucích TEN-T sítí i na území zemí střední a východní Evropy, tedy dle tehdejší terminologie zemí CEEC (Central and East European Countries). Počet těchto zemí a projektů, jež měly být realizovány na jejich území, ještě nebyl úplný ani přesně definovaný. Kolísal mezi deseti až třinácti zeměmi (Sedmidubský, Vančura). Tehdejší ČSFR však byla vždy součástí díky unikátní geografické poloze. Její vlastní dopravní politika od počátku navrhovala propojení a dostavbu vyspělých sítí především směrem k západním zemím. Nicméně k rozšíření mělo teprve dojít, a i proto byli dopravní experti na evropské úrovni opatrní s širším rozvojem. Na této konferenci se nakonec počítalo s prvotním návrhem asi 13 koridorů. Na zasedání Evropské rady v Essenu v prosinci 1994 určily evropské státy čtrnáct základních prioritních projektů transevropských sítí. Většina z nich byla zaměřena na rozvoj železnic a to hlavně vysokorychlostních. Tyto projekty se ještě netýkaly tehdy nečlenských zemí. ČR a další země teprve začaly podávat přihlášky do EU. Projekty byly definovány s ohledem na tehdejších 12 členských zemí + 3 nově přistupující<sup>46</sup>. Těchto 14 projektů mělo být dokončeno v roce 2010.

Také byla Komisí a příslušným DG iniciována Christophersonova pracovní skupina, která měla vypracovat podklady pro budoucí legislativní akt (Sedmidubský, Vančura, 2009). Ve stejném roce se také konala druhá panevropská konference na Krétě, kde byl počet prioritních projektů upřesněn. O samotném vzniku TEN-T však můžeme hovořit v souladu s Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady (1692/96/ES) o obecných postupech Společenství pro rozvoj transevropské sítě. Cílem bylo vytvoření evropské multimodální sítě, která bude, jak již z názvu plyne, spojovat možnosti více druhů dopravy<sup>47</sup>. Byla stanovena pravidla pro financování a to ze strukturálních fondů a z Kohezního fondu EU pro méně rozvinuté země EU. Úvěry pro financování měla přinést i Evropská investiční banka (EIB). V roce 1997 se navíc koná v Helsinkách třetí panevropská konference, která dává základní koncepci definitivní podoby. Počet základních projektů byl nakonec stanoven na deset. Do procesu zasahuje celá řada dopravních expertů a odborníků. Komise si např. nechává vypracovat odbornou studii od dánské firmy COWI-Consult. Tak bylo detailně stanoveno jakými

---

<sup>46</sup> Rakousko, Švédsko a Finsko, jež přistoupily teprve v roce 1995.

<sup>47</sup> Především je to mix, základních druhů přepravy tedy: silniční, vodní, a železniční. Letecká je zahrnuta v pobně navazných tras typu spojení na letiště apod.

postupy se má výstavba sítí provádět, jaké technické parametry splňovat a jaké jsou priority (Sedmidubský, Vančura, 2009).

Předně mělo dojít aspoň na stávajících dopravních cestách k odstranění úzkých hrdel (Bottlenecks) a chybějících spojení (Missing links). Byly stanoveny přesné ekonomické studie proveditelnosti a financování v dotčených státech. Přibylo také tzv. doplňkových koridorů (Additional lines). Tím se z původních prioritních projektů stává páteří síť (Backbone network) či také základní „Core network“ (Sosna). Postup v těchto pracích byl pravidelně kontrolován, například v červnu 1998 na zasedání Evropské rady v Cardiffu (ODIS, 2000). Podmínky stanovené v rozhodnutí z roku 1996 hovoří o projektech ať již plánovaných do výstavby, tak těch, co budou modernizovány jako o „Objektech společného zájmu“ To značí výrazný posun v plánování dopravních sítí v Evropě. Vzniká určitá páteří síť, která je koordinována z nadnárodní úrovně. S TEN de facto počala další fáze integrace v EU. Technicky vzato, nadnárodní orgány jako Komise, i ty pracující spíše na mezivládním principu, jako Rada adaptují další z pravomocí států, týkajících se jejich dopravní politiky (Sosna). Kladen je důraz nejen na výstavbu zcela nové sítě a její financování, ale i na modernizaci stávající infrastruktury, což často může znamenat jen lepší organizaci dopravy a rozvoj tzv. inteligentních sítí, telematiky apod.

Po zbytek devadesátých let se tento nový projekt evropské integrace mohl zdát, že se kandidátských zemí týká jen okrajově, avšak do značné míry tomu tak nebylo. Projekty transevropských sítí musí od počátku počítat s charakterem i mimo rámec vlastní EU (Sedmidubský, Vančura, 2009). Navíc funguje rámec nesouladu, protože infrastruktura v zemích původní „patnáctky“ je pochopitelně více rozvinutá a často modernější, než ve střední a východní Evropě. Funguje tu jistý druh technického rozdělení Evropy, které často nekoreluje s tím politickým<sup>48</sup>. Je to především báze předchozích projektů koordinace sítí na mezinárodní úrovni. Např. některé z projektů jsou převzaty již z dřívějších podobně strategicky formovaných dokumentů, jako je např. dohoda o vodních cestách AGN, kde jsou zařazeny i projekty mimo tehdejší členské země (Kubec, Podzimek, 2007).

Některá dřívější nařízení a stanoviska EHS a později EU jsou rovněž zaměřena na tyto země. Dotčené země pak často samy počínají budovat či modernizovat svou

---

<sup>48</sup> Opět se jedná o rozdílnost železniční sítě a to především. To vše z důvodu zde výše jmenovaných.

infrastrukturu s ohledem na napojení na evropské síť. V ČR může být příkladem výstavba tranzitních železničních koridorů, zahájená v roce 1993. Komise už v roce 1996 spustila proces zvaný TINA, čili proces posuzování dopravní infrastruktury (Sedmidubský, Vančura, 2009). Celý smysl tkvěl v monitorování a koordinaci rozvoje integrované dopravní sítě v jedenácti žadatelských zemích, tedy včetně ČR.

Koordinace je důležitá pro budoucí přistoupení těchto zemí k EU. TINA nakonec zahrnovala 26 států (15 členských + 11 kandidátských) a k dispozici měla i sekretariát ve Vídni. O dva roky později se již shodla na výstavbě nových projektů za celkem 90. mld. eur a rovněž vznikla možnost tyto projekty financovat z předvstupních fondů, jako byla ISPA a SAPARD. Už v této fázi tak probíhá evropeizace výstavby sítí v ČR. Nově jsou tyto fondy použity právě na železniční koridory a jejich výstavba je koordinována přes TINA. S novou dopravní strategií, prezentovanou poprvé v „Bílé knize“ z roku 2001, je věnovaná kandidátským zemím pozornost ještě větší (Bílá kniha 2001). Pokročilo se tedy v integraci, a to z iniciativy tehdejší komisařky pro dopravu Loyloly de Palacio, která ustanovila novou pracovní skupinu, vedenou bývalým komisařem Karlem Van Miertem, tzv. Van Miertova skupina (Sedmidubský, Vančura, 2009). Její úkol byla revize TEN-T a její rozšíření o nové projekty právě z kandidátských zemí. Skupina pracovala za účasti jak původních patnácti členů, tak nově deseti kandidátských zemí, jež nyní měly statut pozorovatele. Již před samotným vstupem tak dochází k rozšíření pouhé volné spolupráce a koordinace, jako tomu bylo v rámci skupiny TINA ke společnému postupu. To je kvalitativně vyšší stupeň spolupráce rozšíření projektů a stává se i součástí přístupových jednání.

Ještě před rozšířením navíc byla schválena revize původního Rozhodnutí č. 1962/96/ES Evropským parlamentem a Radou dne 29. dubna 2004 jako Rozhodnutí 884/2004/ES. Tato revize je reakcí na očekávaný růst provozu po rozšíření, zejména v oblasti nákladní dopravy a tedy prioritu jejího transferu na jiné druhy dopravy. Jsou přijaty revidované řídicí zásady a díky výše jmenovaným důvodům také preference zejména železniční dopravy (Sedmidubský, 2009). Spolu se vstupem ČR došlo k inkorporování základní sítě v rámci skupiny TINA do sítě TEN-T. Již předtím státní orgány těchto zemí vypracovaly své dopravní potřeby a ty byly pak s podporou Komise zaváděny do těchto dokumentů. Hlavní směry vytyčené politikou TEN-T jsou i nadále stejné. Skládají se ze dvou úrovní plánování – první je úroveň globální sítě, počítající v obecném rámci s vodní, železniční, silniční, leteckou a kombinovanou dopravou a

druhá je úroveň vybraných projektů společného zájmu, zahrnující nově 30 projektů tzv. „Core Network“. O tolik byla síť rozšířena díky novým členským zemím.

## **6.2. Transevropské sítě a ČR**

Po vstupu ČR do EU se tedy v tomto směru mnoho zásadních změn neděje, neboť již díky koordinaci v rámci TINA a pozdější spolupraci ve Van Miertově skupině, je ČR de facto integrovaná v politice TEN. Následující období představuje pro nové členské země mnoho výhod v podobě financování kohezními projekty (Sedmidubský, Vančura, 2009). Tyto země tak nyní mohou využít i řadově větších finančních prostředků do financování své infrastruktury<sup>49</sup>, než je tomu u „starých“ členských zemí původní „patnáctky“. Přínos pro ČR je jednoznačně pozitivní, jelikož již od přelomu století používá na financování zejména prioritních železničních koridorů předstupních fondů ISPA. Jak již bylo několikrát zmíněno, ČR může těžit ze své geografické polohy, díky níž bylo toto teritorium pomyslnou křižovatkou. Mezi Core network tak patří hned tři multimodální koridory, procházející českým územím. Jedná se o Baltsko – jadranský koridor (úsek Katowice-Ostrava-Brno-Vídeň), Východní a východostředomořský koridor (úsek Drážďany – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Kolín – Pardubice – Brno – Vídeň) a Rýnsko –dunajský koridor (úsek Mnichov/Norimberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – hranice Ukrajiny). Všechny tyto koridory jsou multimodální, to znamená, že zahrnují všechny hlavní druhy dopravy – silniční (dálnice), železniční (tranzitní železniční koridory – TŽK) a vodní vnitrozemské cesty (řeky, kanály). Každý z nich tedy zahrnuje vlastně soubor projektů, které mají vytvořit rychlou a kvalitní páteřní síť, bez toho, aniž by docházelo kupříkladu k přetížení jedné z jeho složek.

V ČR jsou dva koridory (Baltsko- jadranský a východostředomořský) s podílem silniční a železniční dopravy a jeden (Rýnsko-dunajský), rovněž s majoritním podílem vodní dopravy (základ pro průplav D-O-L). Každý z koridorů má svého koordinátora, který musí projekt podporovat, vést dialog s dotčeným státem a spolupracovat s poradním orgánem, což je tzv. Fórum pro koridor a co je nejdůležitější, řídit činnost pracovních skupin, jež mají na starosti jednotlivé aspekty plnění v souladu s politikou TEN, jako je interoperabilita, integrovaná doprava apod (Sedmidubský, Vančura). V Česku se tyto koridory přesně kryjí s páteřní sítí, jež má prioritu i dle domácích

---

<sup>49</sup> Z důvodů použití strukturálních fondů, jejichž určení je především pro méně rozvinuté regiony.

dokumentů (Seidenglanz). Všechny tři koridory se kryjí s TŽK, jež jsou čtyři, a také s dálniční sítí.

TEN politika bohužel nemá přílišný dopad na délku a rychlost realizace, třebaže předpokládá i jisté sankce a výhledové termíny plnění. Tuto činnost pouze koordinuje. V českém prostředí je dlouhodobě problém s administrativní zátěží a financováním velkých liniových staveb. Zatímco na železniční síti i díky tomu, že byla do jisté míry preferována, se dá hovořit prakticky o dokončení, u dálniční sítě k tomu zatím ještě nedošlo a to prakticky v ani jednom směru. Nejproblematictější je v tomto směru koridor Rýnsko-dunajský. Zde ve směru na Norimberk a Mnichov kupříkladu stále není dokončen třetí tranzitní koridor. Jedná se tu o obtížnou koordinaci záměrů mezi ČR a SRN, kdy prakticky německá strana zatím stále nemá výraznější zájem na dokončení své strany koridoru, zatímco na české bylo již investováno několik miliard (Seidenglanz, 2006). Zhodnocení této investice je tak díky tomu velmi problematické, neboť nejkvalitnější infrastruktura se po dokončení této fáze stavby prozatím nachází pouze v úseku Beroun – Plzeň. Veškeré tyto práce na zatím nejmladším koridoru byly přitom financovány ze strukturálních fondů (Kvizda, Tomeš). V současnosti existuje dokonce možnost, že právě budovaná část trati se stane základem pro budoucí rychlodráhu směřující z Německa. V tomto směru by chtěla pokračovat po letech stagnace právě SRN. Otázkou ovšem je, nakolik se jedná o reálný příslib. Železniční doprava má jinak výsadní postavení v rámci EU. V roce 2008 uvažovala Komise v návaznosti na TEN o vybudování speciálních koridorů, týkajících se výhradně železniční nákladní dopravy. Tento krok je nutný, neboť dle posledních statistik představuje železniční doprava v Evropě kolem 8-9% přepravního výkonu v porovnání s ostatním druhem dopravy.

Je nasnadě, že situace se musí řešit. Smyslem těchto opatření je dostat do roku 2030 až 30% objemu silniční nákladní dopravy na železnici. S takto výraznými strukturálními změnami počítá i Bílá kniha z roku 2011. Z tohoto důvodu vzniklo 22.9. 2010 Nařízení EP a Rady č. 913/2010 O evropské síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (EP 2010). Cílem je usnadnit zejména administrativně přechod z jedné země do druhé, což je na železnici i přes volný trh ještě stále velký problém. Dále standardizovat podmínky a zabezpečit organizaci řízení provozu tak, aby doprava mohla pružněji reagovat na stávající podmínky a přiblížit se ve své flexibilitě silniční dopravě (Kvizda, Tomeš, 2007).

Nemělo by již docházet ke zbytečným prodlévám při odbavení vlaků apod. Tak vznikl projekt železničních nákladních koridorů (Rail Freight Corridor – RFC). Dokument předpokládá celkem devět projektů, které většinou kopírují stávající TEN koridory (Kadeřávek, 2014). Dá se říct, že je to v jistém slova smyslu i dublování, protože stávající koridory jsou navrženy jako multimodální. Tato síť je však zcela specializovaná a řeší specifické problémy jednoho sektoru dopravy. Díky dublování se opět tři z RFC koridorů týkají i ČR. Konkrétně jde o koridory s označením č. 7. (Orient East-Med), č. 9 (Česko-slovenský, od roku 2020 má být součástí Rýnsko-dunajského koridoru TEN) a konečně č. 5 (Balticko-adriatický).

Vzhledem k postupnému budování sítě TEN, jež zejména v železniční části významně pokročila i v ČR, lze říci, že jde o zlepšení podmínek na již vybudovaných trasách (TŽK 1 a 2). ČR pak má ze zemí, jimiž trasy procházejí, dokonce nejlepší podmínky, pokud jde o zatížitelnost trati<sup>50</sup>. Naopak nevyhovuje třeba délkou vlaků, která hraje roli při kontejnerové přepravě (kde hmotnost není až tak důležitá). Investice do již vybudovaných koridorů tak budou třeba i zde (Kadeřávek). Prvních šest RFC koridorů začalo oficiálně fungovat 10.11.2013. Ministerstvo dopravy a SŽDC již jedná o prodloužení koridoru RFC 8 do Prahy, čímž by ČR získala institucionalizovaný přístup do přístavu Rotterdam a Antwerpy (Kadeřávek). O takové řešení mají zájem i Belgie a Nizozemí. Revize TEN ovšem předpokládá jiné rozšíření koridoru na území ČR a to RFC 7 pro trasu do Hamburгу, což značí souběh a musí být řešen. V oblasti železniční dopravy a jejího vztahu k TEN tak docházíme k celkem pozitivním výsledkům, kdy sice existují významné „Missing links“ a úzká hrdla, avšak zároveň přispěla evropská politika k vybudování celkem kvalitní infrastruktury v ČR, jež snese mnohá srovnání s evropskými normami a nadále jsou řešeny pouze dílčí úpravy a vylepšení (evropský zabezpečovač, atd).

V kapitole o vodní dopravě jsou již popsána úskalí související především s nedokončenou sítí, což je v důsledku dokonce neplnění některých evropských ustanovení. Jedná se fakticky o všechny tři koridory, pokud vezmeme v úvahu plánovaný vodní koridor D-O-L. Ten je ostatně zanesen i v již několikrát zde zmíněné dohodě AGN. Jeho realizace naráží na odpor nejen českých zájmových, ale i

---

<sup>50</sup> Zatížitelnost je nejdůležitější parametr pro nákladní dopravu po železnici. Určuje zjednodušeně řečeno, kolik svršek trati unese a tedy i maximální danou hmotnost vlaku, jež přes něj může projet. Určuje se dle mezinárodního systému tzv. traťových tříd. ČR, SR a Bulharsko jsou např. jediné země na trase RFC č. 7 umožňující zatížení dle D4 (22,5 t na nápravu.).

evropských ekologických organizací (Čabelka, Dynybyl). Patrný je rovněž nezájem politický. Kontroverze ohledně projektu je obecně příliš dlouhá a nejistá, takže realizace způsobuje poměrně neurčitý dojem i na evropské úrovni, ačkoliv je v jednání hned několik variant a na celou plánovanou trasu koridoru existuje stavební uzávěra. V dohledné době se nedá očekávat větší posun v této záležitosti, byť zatím poslední vládní ustanovení počítá i nadále s projekčními pracemi a dalšími výhledovými studii. Problém je však i na již provozované trase splavněného Labe.

Proti pokračování splavnění kritického úseku na horním toku Labe až po německý Magdeburg protestují opěr jak české, tak německé organizace. Na české straně je dlouhodobý problém s derealizací dvou klíčových staveb na Labi. (více viz. kapitola o vodní dopravě), což je prakticky likvidační pro českou vodní dopravu. V NSR pak stavbu aktivně blokuje současná vláda Saské spolkové země (Idnes). Nyní tak stavba de facto naráží na obdobné problémy, jaké jsou u čtvrtého tranzitního koridoru. Opět můžeme konstatovat slabou míru koordinace, resp. její obtížnost, kdy u projektu, jež není stanoven autoritativně ze supranacionální úrovně, neexistují výraznější sankce pro neplnění, a tím existuje riziko nejen opožděné realizace, ale dokonce i nerealizace, neboť doba stanovená může být překročena několikanásobně a ve výsledku může daný projekt přestat vyhovovat současným normám i požadavkům z hlediska dopravního plánování (Čabelka, Dynybyl, 2004). Situace se v tomto smyslu projevuje i v případě dálničních spojení, ovšem ne v takové míře. Zde je problematický především vývoj na české straně. Výstavba dálniční sítě v Česku byla několikrát zpožděna, až zcela zastavena, ačkoliv se začala plánovat a budovat již před druhou sv. válkou. Za minulého režimu bylo vybudováno jen jakési torzo ve směru předpokládaných hlavních tahů. Toto uspořádání ztratilo částečně odůvodnění s rozpadem ČSFR a orientací na západní trhy (Hanzal, 2011). Přepravní proudy se tedy změnily. Prioritní se opět staly tahy, jež jsou i součástí všech tří uvedených koridorů. Nicméně právě zde je pokrok nejmenší. Stále chybí např. kvalitní dálniční spojení ze směru Praha-Linz, (Dálnice D3), spojení Praha- Drážďany (D 8) je rovněž nedokončeno. Chybí takřka kompletní trasa Brno - Vídeň. (Baltsko-jadranský koridor)<sup>51</sup>.

Dálniční síť má již několikanásobné opoždění z důvodu vysokých nákladů jak stavební, tak administrativní. Poukazují na vysokou míru nesouladu zejména v právním

---

<sup>51</sup> Zde se týká rychlostní silnice R 56.

směru, kdy Česko zaostává v zákonech na výkupy pozemků a dlouhodobém plánování. Další aktéři vstupující do sporu jsou opět ekologické organizace a také korupce. Zavádění patřičné legislativy přitom probíhá velmi pomalu a naráží na protichůdné zájmy. Příkladem může být výstavba posledního úseku dálnice D8 z Prahy do Drážďan, konkrétně úsek Lovosice – Řehlovice. Tato stavba, jež je součástí právě mulimodálního koridoru, je poznamenána, podobně jako splavnění Labe, spory s ekologickými organizacemi. I když plány na výstavbu pochází z poloviny 90. let, ekologové upozorňují především na fakt, že trasa prochází chráněnou oblastí Českého středohoří. Navrhovali proto dražší variantu v podobě dlouhého tříkilometrového tunelu (Enviweb, 2005), nicméně Ředitelství silnic a dálnic trvalo na původním trasování. Spor vyvrcholil zastavením stavby na základě odvolání ekologických organizací u krajského soudu v roce 2012 (ŘSD 2015).

Ačkoliv původní plán byl zprovoznit celou stavbu do roku 2010, není dostavěná dodnes<sup>52</sup>. Tento případ je jeden z mnoha názorných ukázek nevyhovující činnosti úředních orgánů a legislativy. ČR má v souvislosti s TEN problémy i ohledně zařadování některých projektů do celkové sítě. Jedná se o chybějící spojení dálnice D 3 kvůli nesouladu s metodikou TEN a rovněž nesouhlasu rakouské strany. Totéž platí v tomto směru i o čtvrtém železničním koridoru. ČR se snaží prostřednictvím prioritních projektů TEN řešit i nedostatky vlastní sítě, jako je přetížená dálnice D1 a její alternativní varianta v podobě dosud nedokončené rychlostní komunikace R 35 (tzv. severní varianta). Ani tento návrh neodpovídá plně metodice TEN. Naopak se podařilo prosadit spojení mezi Prahou a Košicemi a dálniční spojení Zlín-Žilina. Důležitým poznatkem z těchto aktivit však je, že prioritizace vybraných chybějících spojení je pro členskou zemi velmi vítanou možností, kterou se snaží využít. V tomto smyslu je evropeizace výstavby páteřních sítí spojena s velkými benefity v podobě financování a lepší koordinace.

Problémy však má i samotná TEN. V roce 2008 při kontrole a revizi byly zjištěny nedostatky plynoucí z malého postupu při výstavbě sítě, přestože bylo již za dobou od spuštění projektu investováno přes 400 mld. eur (Folbrecht, 2010). Zásadním se ukázal být příliš velký počet podporovaných prioritních projektů, jež od roku 2004 narostl na třicet. Mnohé z těchto projektů na sebe nenavazují a tím je ztížená i

---

<sup>52</sup> Svůj díl na nedokončení mají ovšem také přírodní podmínky v podobě sesuvu půdy na nedostavěnou vozovku, který se musí řešit jako havarijní situace.



koordinace. Bylo nutné přehodnotit financování, aby bylo dosaženo efektivnějšího postupu při výstavbě. Patrná je velká byrokratická zátěž. Tyto připomínky se promítly do Zelené knihy o transevropských sítích z roku 2009. Racionalizací byla nakonec z původních třiceti projektů vyčleněna základní síť – Core Network (Folbrecht). Zbývající projekty tvoří tzv. globální síť – Comprehensive Network s menší důležitostí a tedy s menšími možnostmi financování<sup>53</sup>. Celkově byl počet i mírně redukován.

Velkou otázkou se stala možnost vytvoření speciálního fondu jen pro financování základní sítě. To byl problém právě pro ČR, která využívá i benefity z kohezních fondů. Tyto fondy by pak nebylo možné použít pro financování infrastruktury. Přesto byl nový fond CEF ustanoven. Pro ČR je však krajně nevýhodný i z důvodu spolufinancovatelnosti pouhých 10%. I nadále bude rozvíjet financování z kohezních fondů (Folbrecht, 2010). CEF navíc lze využít pouze pro Core Network, ze které nakonec na českém území prochází pouze dvě trasy. ČR mohla proces ovlivnit pouze částečně, konzultací s Komisí. V současnosti se tak zaměřuje především na dobudování sítě, která je vedená jako globální a financovat ji převážně z tradičních kohezních fondů (Folbrecht). V tomto ohledu je zde velké množství missing links. Nová revize stanovuje také časové rozvrhy pro dokončení infrastruktury. Core Network by měly být hotovy již v roce 2030 a Comprehensive Network v roce 2050 (Sosna). V případě ČR některé projekty i přibyly. Dle nové metodiky např. spadá do základní sítě i realizace spojení na letiště, pokud zde provoz přesáhne 1,7 mil přeprav, což odpovídá jedině letišti v Ruzyni. Ostatní infrastruktura však zůstala součástí druhé vrstvy, nebo-li globální sítě.

ČR patří mezi země, jejichž infrastruktura je poměrně rozvinutá, avšak nedokončená a zastaralá. Je potřeba nutná modernizace a také dokončení oněch chybějících spojení „missing links“ V porovnání s jinými postkomunistickými zeměmi však můžeme mluvit o poměrně velké rozvinutosti (Kvizda, Tomeš, 2007). Hlavní nedostatky jsou administrativního rázu. Finanční nedostatky právě efektivně řeší strukturální fondy. Je potřeba v mnoha ohledech důsledné inkorporace evropské legislativy, která by pomohla odstranit největší nedostatky. Obecným problémem je doba realizace, kdy mnohé projekty jsou plánovány i více jak padesát let, přesto díky dějinným zvratům, finančním a legislativním nedostatkům dochází k neustálému

---

<sup>53</sup> Jedná se o různé vedlejší tratě a přivaděče na hlavní síť.

prodlužování doby realizace. EU může být v tomto ohledu výrazným partnerem v dokončení a financování infrastruktury, ačkoliv TEN-T má především podobu koordinačního a finančního nástroje.

V případě ČR je její význam především ve stanovení pevných priorit a managementu projektů, které mají navíc poměrně jistou finanční podporu. Nevýhodou je, že se některé projekty ČR a její regionální potřeby (viz spojení s Rakouskem) nedaří vládními představiteli vyjednat v rámci evropských struktur (Sosna, 2012). Z hlediska EU vidíme snahu zlepšit především sítě, jež budou mít strategický význam a jsou z hlediska globálního nejrentabilnější. To ne vždy musí korespondovat s potřebami jednotlivých států. Na některé vyspělé členské země s velmi rozvinutou a kvalitní infrastrukturou tak musí orgány EU apelovat více, pokud chtějí prosadit z tohoto globálního hlediska důležitý projekt, jež však není příliš prioritou pro vládu ani rozvoj země jako takové<sup>54</sup> (Kadeřávek, 2014). V případě ČR je naopak snaha často opačná, chtěla by především zahrnout projektů co nejvíce, a především si zajistit financování, které již dnes představuje výraznou část nákladů. I ČR však má problém s tím, že koridory TEN-T se obvykle kryjí s již vybudovanou důležitou sítí. Z tohoto důvodu je vidět opakovaná snaha prakticky všech vlád od vstupu do EU o pokrytí co největší části sítě dle evropské iniciativy. Z obecného hlediska lze říci, že rozvoj a výstavba infrastruktury je nejdůležitější součástí dopravní politiky v postkomunistických zemích a proto je její podpora a koordinace v evropském měřítku pro tyto země velmi důležitá a to mnohem více než pro staré členské země s již vybudovanou, nebo obecně lepší infrastrukturou. I proto se dá považovat z hlediska těchto zemí za přínos s převážně pozitivním dopadem.

---

<sup>54</sup> Např. ve Francii se jedná o dokončení středomořského železničního spojení mezi Paříží a Barcelonou, jehož francouzská část, však není prioritou pro francouzskou vládu.

## ZÁVĚR

Tato diplomová práce se věnovala procesu evropeizace české dopravní politiky a jejím dopadům na síťová odvětví v dopravě. Práce měla získat především odpověď na otázky týkající se možného posunu v těchto specifických, až rigidních odvětvích, právě prostřednictvím evropeizace, jakožto nástroje dynamických změn. V případě ČR šlo právě o zemi s transformující se ekonomikou. Dochází zde k přechodu od čistě plánovaného uzavřeného hospodářství s víceméně uzavřeným trhem, k otevřené liberální ekonomice, založené na principech volného trhu. Tyto procesy jsou do jisté míry ovlivňovány mnoha faktory. Právě evropeizace, jakožto mnohoznačný proces, je jedním z nich. Představuje kumulaci aktérů a vlivů, které specificky interreagují. Hlavním principem je tlak provádění nutných změn a reforem celého daného odvětví, či jevu daného jeho nesouladem s aktuálním vzorem. Tento tlak má navíc v konkrétním případě České republiky zcela jasně vymezenou podobu, danou integrací do evropských struktur a je často vynucen či případně i sankcionován. Nicméně hlavním cílem práce je zjistit, do jaké míry tento proces ovlivnil konkrétní politiky ČR a počítá s premisou, že tento proces má pozitivní konotace, protože dochází k potřebným reformám i objektivnímu zlepšení stávajícího a často i nevyhovujícího stavu žádaným směrem. Jde tedy o čistě hodnotící analýzu.

Z hlediska evropeizace probíhá transformace dopravní politiky v souladu s evropskými normami již od roku 1990. Základním problémem byly v tomto ohledu vždy síťová odvětví. V ČR byl a je v některých případech poměrně malý progres při zavádění těchto změn. Je poměrně obtížné některé sektory srovnávat s vyspělou západní Evropou, protože v daném období byly paradoxně některé ukazatele podobné. Hovoříme o nízké míře nesouladu především v otázce letecké a automobilové dopravy, která i z tohoto důvodu nebyla do práce zařazena. Nejproblémovějšími jsou vodní a železniční přeprava. Míra nesouladu je však u obou dána z rozdílných důvodů.

Železniční doprava je silně regulované a na státu závislé odvětví. Její liberalizace začala v EU nejpozději a stále není v mnoha ohledech zcela dokončena. Postkomunistické země mají obecně problém se svými, státem vlastněnými podniky, které musely být v tomto smyslu liberalizovány. V případě ČR byla transformace brzděna ze strany odborů a navíc byla projektována de facto nad rámec liberalizační politiky EU směrem k privatizaci, která byla odmítána. Stát považuje železnici za přítěž. V důsledku nejasných koncepcí a výrazného zpomalení proběhla transformace až se

zpožděním, a rovněž není dokončena. Stále neproběhlo kompletní oddělení správy infrastruktury od dopravce, jak požadují směrnice již v prvním železničním balíčku. K očekávané změně by mělo dojít až v letošním roce. Z tohoto hlediska panuje s nastavenými standardy EU a ČR výrazný nesoulad. Nesoulad je možné zpozorovat i v přístupu na trh, kde se teprve rozbíhají soutěže na regionální tratě, byť z evropského hlediska nejde o tak exponovaný systém, protože ho zatím uplatňují jen některé země. Uplatnit by se měl na evropské úrovni právě až přijetím nejnovějšího, čtvrtého železničního balíčku. Nicméně ČR přesto nepatří k zemím, kde by stupeň liberalizace byl až tak nízký.

Z postkomunistických zemí patří naopak k těm poměrně pokrokovým. V mnoha ohledech dokonce překonává staré členské země, zejména Francii či Španělsko. Transformace byla evidentně velmi ovlivněna příslušnými evropskými směrnicemi, čímž se podařilo překonat i odpor odborů, což i přes pomalý postup je opět viditelný progres v porovnání s dalšími členskými zeměmi. Dá se říci, že opravdový impuls ke změnám byl počat s přijetím prvního balíčku, takže i když dosud není jeho litera přísně vzato naplněna, posloužil ke skutečnému otevření trhu. S přijetím dalších legislativ v podobě druhého a třetího balíčku můžeme registrovat významný posun, který vyvrcholil zatím tím, že se v ČR objevili i první Open Access operátoři v dálkové osobní přepravě. V tomto ohledu ČR opět překonává většinu starých i nových členských zemí. ČR tedy zaostává v parametrech, jako je důsledné oddělení drah od provozovatelů, stále přetrvávají problémy plynoucí s monopolního postavení drah, ale rovněž zde můžeme vidět postupující liberalizaci, která je často na vyšší úrovni než u jiných členských zemích (v případě Open Acces).

Letecká doprava nepředstavuje z hlediska evropeizace v ČR výrazný problém. Veškeré změny zde proběhly relativně rychle i přes odpor některých zájmových organizací. EU nestanovuje v tomto ohledu zcela přesně podnikatelské prostředí, to je záležitostí daného státu. Upravuje pouze pravidla volného trhu. Zde se dá identifikovat jediný výraznější problém, jímž je transformace českých aerolinií, které byly několikrát sanovány z veřejných prostředků. Ačkoliv Komise tuto finanční pomoc schválila, z dlouhodobého hlediska se jedná o problematické řešení. Míra nesouladu je ze všech síťových odvětví jednoznačně nejnižší. Důvodem je samotný charakter letecké přepravy, jež je dán tím, že tento druh dopravy není limitován geograficky.

Vodní doprava představuje problém. Na území ČR se sice nachází hlavní evropské rozvodí, ale samotná podpora vodní dopravy je nízká, a to i přes deklarace EU o převedení podstatné části nákladní dopravy na železniční, a právě vnitrozemskou vodní dopravu. Zásadní nedostatek představuje nedostatečné splavněnění jediné použitelné vodní cesty, která je rovněž spojnici na evropskou síť vodních cest a dodnes nerealizované spojení s Dunajem a Odrou, čímž by byla fakticky dokončena evropská síť vodních cest. Ani směrnice a nařízení, týkající se těchto Missing Links, prozatím nijak výrazně neurychlily výstavbu či potřebu investic do vodní dopravy. ČR se sice zavázala k plnění dohod AGN a AGTC, z nichž vychází i evropská dopravní politika, nicméně sama ve skutečnosti plnohodnotnou realizaci odkládá díky tlaku nevládních aktérů. Tento problém v důsledku způsobuje, že v oblasti vodní přepravy je v ČR, co se plnění závazků vůči EU týká, největší nesoulad. Neustále se horšící podmínky jsou navíc likvidační pro české rejdaře i českou plavbu jako takovou.

Zdá se, že zde největšího pokroku bylo dosaženo pouze přijetím příslušné evropské legislativy a zahrnutím vodních cest od evropské sítě, což však samo o sobě nemá vliv na kvalitu vodní dopravy v ČR. EU i zde, podobně jako v případě letecké dopravy, příliš nezasahuje do podnikatelského prostředí a uspořádání provozovatelů. Tyto náležitosti jsou opět v gesci členského státu a na evropské úrovni se řeší pouze z hlediska obchodní politiky a dohledu na případnou nedovolenou státní podporu, která je však v případě ČR rejdaři často vynucována z důvodu likvidačních poměrů a velkých ztrát. Vliv evropeizace se v českých legislativních aktech ohledně vodní dopravy a její infrastruktury prakticky projevilo pouze tím, že byly zpracovány studie ohledně proveditelnosti výstavby důležité spojnice kanálu D-O-L a i další vlády s ním počítají. Nesoulad s požadavky EU je však trvalý a do budoucna neexistuje velká perspektiva, že by se tato situace měla změnit. Avšak můžeme říci, že jistý tlak z hlediska orgánu EU umožňuje aspoň rámcové udržení projektů na podporu vodní dopravy. Z hlediska domácích aktérů jsou nejaktivnější právě lobbistické a zájmové organizace, jež vytvářejí určitý vliv i na půdě EU. Dá se předpokládat, že bez tohoto tlaku by situace ve vodní dopravě v ČR mohla být horší. EU tak určitým způsobem koordinuje a kultivuje tyto aktivity.

Politika Transevropských sítí má v ČR významný vliv na dobudování vlastní infrastruktury. Tato část evropské dopravní politiky se dá zhodnotit jako nejvýznamnější ze všech jejich koordinačních činností. Na úrovni Komise jí byla

přířknuta důležitá role coby stimulantu pracovních míst a ekonomického růstu, který má Evropu posunout k vyšší konkurenceschopnosti, i když je TEN-T především záležitostí koordinační politiky, kde tedy existuje relativně malý tlak na vykonávání takto daných požadavků. Nicméně realizace těchto požadavků je rovněž spojena s finanční podporou, která je zvláště v transformujících se ekonomikách velmi potřebná a žádaná. V tomto smyslu možná nemůžeme ani hovořit o *top down* perspektivě. Samy členské země se často aktivně zasazují o zařazení, pro ně prioritních projektů, do sítě TEN-T, neboť to s sebou přináší určité benefity. V této oblasti jsou mnohdy postkomunistické země i aktivnější než ty západní. Jejich infrastruktura často vyžaduje poměrně velké investice. V případě ČR se to týká především páteřních sítí, jež je nutné dobudovat nejen pro mezinárodní, ale též lokální význam.

V této oblasti byly zde učiněny pokroky. Velká část infrastruktury byla vybudována, či se buduje s finanční spoluúčastí z kohezních fondů. Dá se předpokládat, že bez této podpory by se nejspíše mnohé projekty sice uskutečnily, protože mají prvořadý význam pro ekonomiky států, avšak mnohem pomaleji, případně by byla jejich realizace odložena, nebo by se musely hledat alternativní zdroje financování. Transformující se ekonomika potřebuje vydávat značné finanční prostředky na velkou řadu záležitostí. Tlak „*misfit*“ by i tak nutil, vyrovnávat se vyspělejšími ekonomikami, takže evropeizace takových aspektů, jako je výstavba infrastruktury, je pro tyto ekonomiky výrazný impuls. Nemusí být často ani vytvářen příliš velký adaptační tlak. Sama ČR se účastní mnohých jednání, jejichž cílem je zařadit do rámce TEN-T všechny své důležité trasy. Prakticky se dá hovořit o snaze urychlit a zkvalitnit výstavbu vlastní nedostatečné páteřní sítě, ať již jde o železniční či v první řadě dálniční síť. Zde jsou vidět i velké rozdíly. V ČR se podařilo v uplynulých dvaceti letech relativně více zmodernizovat železniční síť prostřednictvím koridorizace.

Prakticky hlavní železniční tahy jsou součástí multimodálních koridorů. Finanční podporu z fondů EU na ně navíc bylo možné čerpat i v krátkém období před vstupem. Jedním z aspektů je i to, že v ČR existuje už z dřívějších dob velmi rozvinutá, třebaže zastaralá infrastruktura. Rozhodnutí vlády bylo z důvodů finančních úspor tuto síť pouze zmodernizovat, čímž sice nebylo vždy dosaženo parametrů běžných v západní Evropě jako např. rychlost, ale vznikla poměrně kvalitní páteřní síť. Tu můžeme hodnotit z pohledu postkomunistické země jako velmi dobrou a v porovnání s jinými transformujícími se zeměmi východního bloku jako jednu z nejlepších. I díky tomu

může být prakticky ihned aplikovatelná nová politika nákladních koridorů, v nichž stav sítě vyhovuje hned v několika parametrech již nyní.

ČR v současnosti i nadále vylepšuje tuto síť s ohledem na požadavky EU, jako je systém mobilního rádia a evropský jednotný zabezpečovací systém, v čemž opět pomáhají finance ze strukturálních fondů, ale i tak však identifikuje problémy, jež plynou z rozdílných zájmů mezi členskými zeměmi, kdy např. neexistuje zatím jiné spojení s Německem než prostřednictvím prvního tranzitního koridoru, který je již velmi přetížen a o vybudování tolik potřebné rychlé trasy směrem na jih zatím více usiluje pouze ČR, nikoliv však SRN, která má jiné priority. Zde se zatím jeví koordinace jako nedostatečná, ale i přesto již bylo na české straně poměrně významně investováno do koridoru a dle nejnovějších jednání je možné považovat tuto trasu za zárodek budoucí vysokorychlostní sítě. Právě ta je prioritou do budoucna, neboť hlavní tratě již jsou prakticky dokončeny. Situace je horší v oblasti dálniční sítě. Zde panuje od počátku stav nedokončené infrastruktury. I její výstavbu výrazně urychlily strukturální fondy, přesto je situace neuspokojivá. Zde je to však dáno převážně vnitřními problémy ČR. I zde můžeme předpokládat horší stav v případě, že by neexistoval adaptační tlak EU. Nicméně i bez něho je ČR motivována větším objemem automobilové dopravy ke zlepšování dálniční a silniční sítě. ČR je motivována i ekonomicky. Evropeizace se projevuje zejména potřebou kvalitního spojení se západní Evropou, tedy starými členskými zeměmi, na jejichž ekonomice nyní ČR do značné míry závisí. Ve vodní dopravě, jak již bylo řečeno, panuje v ČR dlouhodobě neuspokojivý stav. Důvodem je zřejmě slabý adaptační tlak a fakt, že domácí aktéři nepovažují vodní dopravu za prioritu, ačkoliv na evropské úrovni je tento pohled odlišný. V rámci TEN-T je tedy největší přínos pro domácí dopravní politiku. Komplementárně k ní tento přínos tkví hlavně ve finanční stránce věci.

Bez vlivu této politiky bychom mohli očekávat podstatně menší progres v této oblasti, jež je pro otevřenou ekonomiku typu ČR velmi důležitá. Absence kvalitní infrastruktury může mít totiž na celou ekonomiku velmi negativní vliv. Již nyní je to vidět na chybějících spojeních nebo úzkých hrdlech, kde nedostatek jedněch a přetíženost druhých vyvolává ztrátu zájmů investorů a ekonomický pokles. Aktuálně hrozí ČR např. vyhybaní se železničních přepravců z důvodu jediného kapacitního spojení skrze první koridor, termínovaného navíc administrativními překážkami v podobě vysokých poplatků za užití infrastruktury, či ztráty plynoucí z nedokončeného

splavnění Labe, zejména pro strojírenské firmy, které by mohly převážet těžké výrobky mimo nedostatečnou silniční síť. Zde plyne pro české hospodářství jednoznačně pozitivní vliv, který je navíc oboustranně výhodný. ČR může těžit ze své pozice a pokud bude koordinace a financování pokračovat, dá se očekávat další zlepšení. V tomto je možné empiricky upozorovat řadu multiplikačních efektů.

Interakce, k nimž dochází v rámci evropské integrace, mají nadmíru pozitivní efekt, i když se prozatím v některých odvětvích neprojevují dostatečně. Zhodnotíme-li dosavadní působení evropeizačního tlaku, vidíme rozdílné výsledky s ohledem na sektor síťového odvětví. Byly shledány poměrně velké rozdíly mezi transformací letecké, železniční a vodní dopravy. Tyto tři typy mají odlišný charakter, z čehož vyplývá, že vliv reforem je tedy různý. Z hlediska analýzy je možná obtížné popsat právě vliv evropeizace na vodní a leteckou dopravu. Tento je zde určován především stanovením rovných podmínek pro fungování ve volném trhu. Liberalizace ve vodní i letecké dopravě již proběhla a v případě ČR nebyl problém s implementací. Můžeme ji hodnotit jako úspěch. Míra nesouladu –*Misfit*, však byla v daných odvětvích vždy malá. Překonat zde monopolní prostředí nepředstavovalo větší problém. Po deregulaci ze strany EU bylo požadovaného stavu dosaženo poměrně rychle a velká část problematiky se pak stala spíše záležitostí hospodářské politiky než dopravní. V případě ČR se pak problém transformace omezil již jen na infrastrukturní záležitosti, o to však výrazněji, neboť byly v minulosti za plánované ekonomiky často zanedbávány. Domácí aktéři pak vyvinuli rozdílnou snahu v souladu s tím, které odvětví bylo prioritní. V pořadí priorit je to pak vodní doprava, jež je prakticky mimo větší zájem politických činitelů. Letecká doprava má výrazné autoregulační prvky a již dlouho funguje v režimu volného trhu. Na ztrátových státních aeroliniích je vidět přístup státu. To znamená sice poskytovat finanční injekce, ale fakticky ponechat problém trhu – privatizace. Není zde totiž takový tlak ze strany zájmových aktérů typu odbory. Aerolinii nepatří mezi největší zaměstnavatele a vlastně byl jejich dopad na dopravní politiku vždy marginální. Kvalitní letecké spojení s okolními státy je dáno soutěží a rozvojem letišť.

Zachování ČSA je tak možná vidět ve světle jakési prestiže z důvodu nejstarších národních aerolinek, ale zde jinak důvody pro větší angažovanost státu končí. Jiná situace je u lokálních aktérů jako kraje, které se snaží rozvíjet regionální letiště i přes nedostatečné vytížení. Pokud ovšem jde o liberalizaci, pak v ČR neexistuje zásadní spor např. ohledně konkurenčního boje mezi dopravci, jako je tomu např. ve Francii či



Německu. ČR nepatří k velkým hráčům na tomto poli. Její trh je malý a otevřený prostor umožňuje velmi rozmanitou soutěž, takže ani letecká doprava nepatří mezi výrazné priority. V případě železniční dopravy lze však pozorovat největší politický vliv, a to jak ze strany EU (Top Down), tak i samotného státu. Transformace Českých drah je i nadále politicky velmi citlivý proces. Jedná se o stále velkého zaměstnavatele a samozřejmě velkou roli zde hraje síťový charakter, protože ČR patří k zemím s největší hustotou železniční sítě.

Dosavadní snahy o redukci této sítě pro dosažení větší efektivity se ukázaly být problematické. Viditelným problémem je liberalizace, kdy ČD mají monopolní postavení, a tak vstup dalších dopravců je obtížný. ČR i přes velký tlak ze strany EU tak provádí reformy velmi pomalu a často kompromisně, výsledkem čehož je často neefektivita či minimální změny. ČR patří mezi malý počet členských zemí, které dodnes zcela neprovedly úplnou separaci dopravní cesty od provozovatele dle znění prvního liberalizačního balíčku. Naopak je zde snaha tento proces obejít. Přesto však v porovnání s ostatními členskými zeměmi jak starými, tak novými, nalezneme pouze malý nesoulad. Důvodem je specifická železničního sektoru v Evropě. Existuje zde volná soutěž v přejímání vzorů a ČR stejně jako další postkomunistické země fakticky přebírají inspiraci k transformaci ze západních zemí. V tomto ohledu je arbitrární aktér pouze EU. Existuje sice nesoulad často technického a institucionálního charakteru, ovšem to již neplatí pro samotnou formu transformace. V případě železnice je totiž velmi podobný napříč členskými zeměmi. Evropeizace železniční dopravy je složitý proces i v zemích s rozdílnou politickou minulostí a ekonomickým vývoje.

Dá se říci, že v tomto ohledu tedy charakter transformace nehraje roli. Pouze dynamika změn je rozdílná. Vzhledem ke specifčnosti tedy můžeme říci, že ke změnám v důsledku evropeizace dochází, byť obtížně, i v ČR bez rozdílů. Naopak bez onoho tlaku ze supranacionálních institucí i motivace dané vstupem a sankcemi (viz. žaloby ze strany společenství), by možná nedošlo k takovým změnám. Patrně by sice k transformaci tak jako tak dojít muselo, ale je otázkou, nakolik by byla směrodatná a jak dlouho by trvala. Je možné předpokládat koncept minimálních změn s negativními důsledky do budoucna. Vliv EU zatím prokazatelně nasměroval českou železnici k větší otevřenosti, což dokazuje i působení soukromých dopravců. Z rozborů těchto interakcí vychází, že změny způsobené adaptačními tlaky jsou nesporné a viditelné. Jejich dopad se projevuje urychlením výstavby nutné infrastruktury i sjednocením s evropskými

standardy. K zhoršení norem a standardů nedochází. V případě např. vodní dopravy apod. naopak došlo k významnému zjednodušení legislativy a usnadnění pro uživatele. Nové předpisy umožňují překonat některé nevyhovující aspekty a jsou plně v souladu s tržním hospodářstvím.

Hlavní hypotéza této práce zněla:

*Prostřednictvím evropeizace je urychlena transformace síťových odvětví v postkomunistických státech.*

Analýzou tří hlavních síťových odvětví v ČR a rozborem vlivu na českou dopravní politiku můžeme i přes úskalí prokázat pozitivní vliv. Jelikož dochází k financování významných staveb ze strukturálních fondů, transformaci železnic s prvními pozitivními výsledky apod. Odpověď tedy je, že evropeizace významným podílem přispěla k transformaci v českém prostředí. Kritické nedostatky byly překonány nebo zlepšeny. Dynamika, kterou vnesla do tohoto procesu evropeizace, je značná. Jde především o výstavbu infrastruktury z evropských prostředků a liberalizaci státních podniků. Díky evropeizaci se podařilo překonat některé domácí problémy a její vliv tak můžeme hodnotit jako převážně pozitivní.

Budoucí vývoj lze předvídat na základě čím dál větší angažovanosti EU v domácích záležitostech států. Evropeizace probíhá mnoha směry a v rozličných formách. V případě dopravní politiky má hierarchický základ. Fakticky na základě koordinace politiky s rostoucí razancí supluje národní státy. Pokud dojde k větší centralizaci těchto aktivit, zejména z hlediska budování evropské infrastruktury, může to mít opět pozitivní multiplikační efekt. Ve specifických odvětvích by však mělo dojít k určitému přehodnocení dosavadní praxe, zejména s ohledem na železniční politiku, kde nedochází často ke kýženým výsledkům. Další výzkum by se měl ubírat srovnávací analýzou, neboť tak je možné prokázat některé jevy, díky nimž je možno více zhodnotit rozdílné přístupy transformace.

## SEZNAM LITERATURY

### Prameny

Brusel dá zelenou restrukturalizaci ČSA. Půjčka od státní firmy nenaruší soutěž, 2012. *Hospodářské noviny* (online), Dostupné z: <http://byznys.ihned.cz/c1-57538630-brusel-da-zelenou-restrukturalizaci-csa-pujcka-od-statni-firmy-nenarusi-soutez> (31. 3. 2015)

Čabelka, Jan, Jiří Dynybyl, Pavel Hamalčík a kol. 2004 „Podrobné zhodnocení trendů vývoje vodní dopravy ve vazbě na legislativu EU“ *Svaz dopravy České republiky*, (online, pdf). Dostupné z: <http://www.svazdopravy.cz/html/cz/in051026.pdf> (31. 3. 2015)

Doucha, Pavel. 2005. Vznikla petice za tunel Kubačk na dálnici D8, *Enviweb*. (online) Dostupné z: <http://www.enviweb.cz/clanek/priroda/51862/vznikla-petice-za-tunel-kubacka-na-dalnici-d8> (28.3.2015)

European Conference of Ministers of Transport. 1998. *Rail restructuring in Europe*. Paris: OECD.

European Comission. 2001. *Whit paper: European transport policy for 2010: time to decide*. (online,pdf). Dostupné z: [http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001\\_white\\_paper/lb\\_com\\_2001\\_03\\_70\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_03_70_en.pdf) (29.3.2015)

Evropská komise. 2010. *Komise zažaluje 13 členských států, včetně ČR, kvůli nedostatečnému provedení železničního balíčku*, (online). Dostupné z: [http://ec.europa.eu/ceskarepublika/press/press\\_releases/10\\_807\\_cs.htm](http://ec.europa.eu/ceskarepublika/press/press_releases/10_807_cs.htm) (31.3. 2015)

Folbrecht, Lukáš. 2010. „Zemětřesení v Transevropské síti“ In: *Euroskop*.(online) Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/9047/16542/clanek/zemetreseni-v-transevropske-dopravni-siti/> (29.3.2015)

„Historie společnosti“. 2015. *Československá plavba labská*. (online). Dostupné z.: <http://www.argogroup.cz/skupina-argo/spolecnosti-ve-skupine/csplas/historie-spolecnosti-5.htm> (29.3.2015)

Chabalier, Delphine. 2006 „The europeanization of the Railway sector“, *ECPR Bilgi University*. (online, pdf) Dostupné z: <http://www.jhubc.it/ecpr-istanbul/virtualpaperroom/043.pdf> (25.3. 2015).

„Jančura chce provozovat vlaky Highjet přes slovenskou firmu!“ *Hospodářské noviny*, 2008, (online) Dostupné z: <http://archiv.ihned.cz/c1-26489910-jancura-chce-provozovat-vlakly-highjet-pres-slovenskou-firmu> (25.3. 2015).

Kadeřávek, Petr 2014. „Rail Freight Corridory zahájily činnost“ *Železniční magazín*, 21, (1) 2014. 19-22

Łaszkiwicz, Rafał. 2006. *Polské dráhy v pátém roce reformy*. (online;pdf) Dostupné z: [http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd19\\_06/POLSKE.pdf](http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd19_06/POLSKE.pdf) (31.3. 2015)

„Lodní dopravě v Česku hrozí při změna splavnosti Labe zánik, varují rejdaři. *E15* 2011. (online). Dostupné z: <http://zpravy.e15.cz/domaci/ekonomika/lodni-doprave-v-cesku-hrozi-pri-zmene-splavnosti-labe-zanik-varuji-rejdari> (29.3. 2015)

Německo odmítá spekulace na svém území splavnění zajistí *Dopravní noviny*. 2012. (online). Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/nemecko-odmita-spekulace-na-svem-uzemi-splavnost-labe-zajisti> (31.3. 2015)

„Panorama of Transport“ *Eurostat*, 2009. (on-line, pdf) Dostupné z: [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-DA-09-001/EN/KS-DA-09-001-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DA-09-001/EN/KS-DA-09-001-EN.PDF) (31.3. 2015)

Pažourek, V. „Bílá kniha lodní dopravy v ČR: Česká republika a lodní doprava v novém tisíciletí“ *Sdružení přátel plavby*. (Online). Dostupné z: [www.nuov.cz/uploads/STU/rozhledy/.../2009\\_10\\_WP05\\_1.docx](http://www.nuov.cz/uploads/STU/rozhledy/.../2009_10_WP05_1.docx) (29.3.2015)

Pokladový materiál pro jednání plenární schůze RHSD Vodní doprava v České republice. *RHSD* (online, pdf). Dostupné z: <http://www.ospzv-aso.cz/addons/111%20RHSD/Podkladovy-material-Vodni-doprava-v-CR.pdf> (31.3.2015)

Pfund, Carlo: *Filozofie oddělování Evropské unie – požehnání nebo prokletí?* 2003, (online;pdf) Dostupné z: [http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd1\\_03.pdf](http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd1_03.pdf) (31.3. 2015)

Projekt RT Express Praha-Ostrava končí. 2007. *Želpage*. 19.9.2007. (online), Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/zpravy/5270> (28.3.2015)

„Rail liberalisation index 2011“ *Deutsche Bahn* (online;pdf) Dostupné z: [http://www.deutschebahn.com/site/shared/en/file\\_attachments/position\\_papers/study\\_rail\\_liberalisation\\_index\\_2011\\_complete\\_version.pdf](http://www.deutschebahn.com/site/shared/en/file_attachments/position_papers/study_rail_liberalisation_index_2011_complete_version.pdf) (28.3.2015)

Rejdaři si stěžují na stát v Bruselu, chtějí si vymoci až šest miliard *Idnes*. 2012. (online) Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/rejdari-si-stezuj-i-v-bruselu-po-statu-chteji-az-6-miliard-kc-pof-/ekonomika.aspx?c=A120711\\_170359\\_ekonomika\\_spi](http://ekonomika.idnes.cz/rejdari-si-stezuj-i-v-bruselu-po-statu-chteji-az-6-miliard-kc-pof-/ekonomika.aspx?c=A120711_170359_ekonomika_spi) (31.3.2015)

Ředitelství silnic a dálnic ČR. 2015. *Dálnice D8 Lovosice-Řehlovice*. (online, pdf) Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/A0ADC39071D83E02C125745F00385A5D/\\$file/d8-lovo-rehlo.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/A0ADC39071D83E02C125745F00385A5D/$file/d8-lovo-rehlo.pdf) (5.4.2015)

Rusek, Martin, 1997 „Železnice více práce, to je naše agitace: „aneb pojďme stávkovat“ In: *Železniční magazín*. 4, (5). 1997. 17-20.

Sedmidubský, Vít, Miroslav Vančura. 2009. „Rozvoj Transevropských dopravních sítí“ In: *Silnice železnice* (online) Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/rozvoj-transevropskych-dopravnich-siti/> (28.3.2015)

Smlouva o založení Evropského společenství ES, 1957. *Euroskop*. (online, pdf) Dostupné z: [http://www.euroskop.cz/gallery/2/754-smlouva\\_o\\_es.pdf](http://www.euroskop.cz/gallery/2/754-smlouva_o_es.pdf) (29.3.2015)

Sosna, Luděk 2012. „ČR a Transevropská síť TEN-T. *Ministerstvo Dopravy ČR*. (online, pdf). Dostupné z: [http://www.top-expo.cz/domain/top-expo/files/ted-2012/prednasky/sosna\\_ludek.pdf](http://www.top-expo.cz/domain/top-expo/files/ted-2012/prednasky/sosna_ludek.pdf) (28.3.2015)

Stát prodá ČSA později, než plánoval. Možná až za pět let. 2010. *Idnes* (online) Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/stat-proda-csa-pozdeji-nez-planoval-mozna-az-za-pet-let-p1z-/ekonomika.aspx?c=A101125\\_214300\\_ekonomika\\_brm](http://ekonomika.idnes.cz/stat-proda-csa-pozdeji-nez-planoval-mozna-az-za-pet-let-p1z-/ekonomika.aspx?c=A101125_214300_ekonomika_brm) (28.3.2015)

Tanczos, Katalin: *Restrukturalizace Maďarských státních drah*, 2000 (online;pdf) Dostupné z: [http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd2000/izd25\\_00/mav.pdf](http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd2000/izd25_00/mav.pdf) (28.3.2015)

Transevropské sítě 2000. *DATIS-ODIS*. (online, pdf), Dostupné z: [http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd4\\_01/TENsite.pdf](http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd4_01/TENsite.pdf) (31.3.2015)

Travel Service dokončil nákup 34 procent akcií ČSA, 2015. *Dopravní noviny*. (online), Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/letecka-doprava/travel-service-dokoncil-nakup-34-procent-akcii-csa> (28.3.2015)

Usnesení vlády České republiky č. 635/1996. (online, pdf) Dostupné z: [www.d-o-l.cz/index.php/cs/kestazeni/category/16-?download=52%3A](http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/kestazeni/category/16-?download=52%3A) (28.3.2015)

## Literatura

Bauer, Michael, Knill, Christoph, Pitschell, Diana. 2007 „Differential Europeanization in Eastern Europe: The Impact of Diverse EU Regulatory Governance Patterns.“ *Journal of European Integration* 29: 405-423.

Bulmer, Simon, Radaeli, Claudio. 2004. “ The Europeanisation of National Policy? “ *Queen’s Papers on Europeanisation*,

Čapek, Jaroslav, 2010. „Víceúčelový vodní koridor Dunaj – Odra –Labe právním závazkem členských států Evropské unie. *Vodní cesty a plavba*. 2. 1-6.

Dieter, Kerwer, Teutsch, Michael. 2001. „ Elusive Europeization: liberalizing road haulage in the European Union. “ *Journal of European Public Policy*, 8(1): 124-143.

Drahotský, Ivo, Pavel Šaradín. 2003. *Dopravní politika*. Pardubice: Univerzita Pardubice.

Hamilton, Kerry. 1990, *Transport policy*. New York: Routledge.

Fojtíková, Lenka, Marian Lebiedzik. 2008. *Společné politiky EU: historie a současnost se zaměřením na Českou republiku*. Praha: C.H. Beck.

Giorgi, Liana, Smith, Michael: European transport policy – A Historical and Forward looking perspective. Vienna, *The interdisciplinary Centre for Comparative Research in the Social Sciences* 2001, 19 s.

- Handley, Stevens. 2004. *Transport policy in the European Union*. New York: Palgrave Macmillian.
- Hanzal, Michal 2011. „Vývoj dopravní politiky a kritické faktory ovlivňující naplnění vytyčených cílů“ Univerzita Pardubice. (diplomová práce).
- Havlíčková, Klára. 2008. *Osobní letecká doprava v České republice*. Jindřichův Hradec: Vysoká škola ekonomická v Praze.
- Hellwig, Martin 2009. „Competition Policy and Sector-specific Regulation for Network Industries“ Pp. 203. In Vives, Xavier. *Competition Policy in the EU*. Oxford: Oxford University Press.
- Hloušek, Vít, Markéta Pitrová. 2009 „Pojem evropeizace a jeho konceptualizace“ pp. 15. In Fiala, Petr (ed). *Evropeizace zájmů: Politické strany a zájmové skupiny v České republice*. Brno: Masarykova univerzita.
- Hulán, Michal, 2006. *Analýza transformace českých drah*. Brn: Masarykova univerzita. (diplomová práce).
- Jovanovič, Miroslav N. 1997. *European economic integration : Limits and prospects*. New York, Routledge.
- Kaeding, Michael. 2007. *Better regulation in the European Union: Lost in Translation or Full Steam Ahead?* Leiden: Leiden University press.
- Kassim, Hussein, Handley Stevens. 2010. *Air transport and the European Union*. New Yor: Palgrave Macmillian.
- Knill, Christoph, Lehmkuhl, Dirk. 1999." How Europe Matters Mechanism of Europeanization." *European integration online papers*. 3 (7).
- Knill, Christoph, Lehmkuhl, Dirk. 2002. "The national impact of European Union regulatory policy: Three Europeanization mechanisms". *European Journal of Political Research*. 41, 255-280.
- Kouba, Karel. 2011. *Metody příčinného vysvětlení v kvalitativní politologickém výzkumu*. Olomouc: Univerzita Palackého.
- Kubec, Jaroslav, Josef Podzimek. 2007. *Křižovatka tří moří*. Praha: Hejkal.

Kunová, Vlasta, Daniela Nováčková, Daniela Zemanovičová. 2014. *Vnútorné politiky a činnosti Európskej únie*. Plzeň: Aleš Čeněk.

Kvizda, Martin 2006. *Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky – mýty, omyly a iluze v hospodářské politice a path dependence železných drah*. Brno: Masarykova Univerzita.

Kvizda, Tomeš et al. 2007. *Železniční doprava: institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. Brno: Masarykova univerzita.

Kyloušek, Jakub. 2009. „Dopravní politika.“ Pp. 114 in Balík, Stanislav, Ondřej Císař, Petr Fiala. (ed.). *Veřejné politiky v České republice v letech 1989-2009*. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury.

Lábusová, Barbora 2010. „Vliv odborů na zaměstnanost a vývoj mezd. *Masarykova univerzita Brno*. (Bakalářská práce).

Lehmkuhl, Dirk: *Harmonisation and Convergence? National responses to the Common European Transport policy*. Institute for Political Sciences, Zurich , 25s.

Mikušová, Jana . 2010. „Služby obecného hospodářského zájmu v rámci rozhodovací praxe soudu EU“ *Masarykova univerzita Brno*.

Monami, Eric 2000. „European passenger rail reforms: a comparative assessment of the emerging models“ *Belgian Ministry of Mobility of Transport*, 20, (1). 91-112.

Pelkmans, Jacques 2006. *The European Integration: Methods and Economic Analysis*. Cambridge: Cambridge University Press.

Průša, Jiří et al. 2002. *Letecká doprava*. Hradec Králové: Univerzita Hradec Králové.

Rogers, Vaughan. 2007. „Europeanization through Regionalization? Reforming the French Railways“ *Journal of Contemporary European Studies* 15 (2): 215-230.

Seidenglanz, Daniel. 2006. *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. Brno: Masarykova univerzita.

Seidenglanz, Daniel. 2006. „Evropská dopravní politika - Kritika a geografické hodnocení“ *Národohospodářský obzor*. 6 (4) : 84-96.



Schimmelfenning, Frank, Sedelmeier, Ulrich. 2005. *The Europeanization of Central and Eastern Europe*. New York: Cornell University Press.

Šenoltová, Zuzana. 2010. *Právní otázky trhu elektronických komunikací* Praha: Vysoká škola ekonomická. (Diplomová práce).

Šrein, Zdeněk. 2008. *Mechanismy hospodářské politiky Evropské unie*. Ústí nad Labem: FSE UJEP.

Teutsch, Michael. 1998 „Liberalisation or Deregulation? The EU’s Transport policy and the Environment.“ In: COLLIER, Ute (ed) *Deregulation in the European Union . Environmental perspectives*. New York, Routledge.

Wilks, Joseph 2010. „Competition policy: Towards an Economic Constitution? „ Pp.135. In Wallace, Helen et al. (eds.) *Policy-making in the European Union*. Oxford: Oxford University Press.

Zemanová, Štěpánka. 2007. „Výzkum evropeizace – aktuální problémy a perspektivy“ *Mezinárodní vztahy*, 4. 29-51.