

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
FILOZOFICKÁ FAKULTA

VLIV FRANCIE NA ROZVOJ EVROPSKÉ INTEGRACE
Bakalářská práce

Autor: Eliška Šmídová

Vedoucí práce: Ing. Jiří Klvač, CSc.

Olomouc 2015

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta
Akademický rok: 2013/2014

Studijní program: Filologie
Forma: Prezenční
Obor/komb.: Francouzština se zaměřením na aplikovanou ekonomii (APLEKF)

Podklad pro zadání BAKALÁŘSKÉ práce studenta

PŘEDKLÁDÁ:	ADRESA	OSOBNÍ ČÍSLO
ŠMÍDOVÁ Eliška	Divišova 1736, Pardubice - Bílé Předměstí	F12635

TÉMA ČESKY:

Vliv Francie na rozvoj evropské integrace

NÁZEV ANGLICKY:

Influence of France on the development of European integration

VEDOUCÍ PRÁCE:

Ing. Jiří Klvač, CSc. - KAE

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ:

- 1) Od Schumanovy deklarace po období eurosklerózy
- 2) Období eurosklerózy
- 3) Společná zemědělská politika

SEZNAM DOPORUČENÉ LITERATURY:

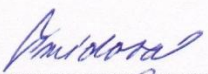
LACINA, Lubor a Jan OSTRŽÍZEK. Učebnice evropské integrace. 3., přeprac. a rozš. vyd. Brno: Barrister, 2011, 468 s. ISBN 978-80-87474-31-0.

LEJEUNE, René. Robert Schuman: (1886-1963), Otec Evropy : politika - cesta svátosti. 3., přeprac. a rozš. vyd. Prešov: Vydavateľstvo Michala Vaška, 2001, 221 s. ISBN 80-716-5323-3.

FOJTÍKOVÁ, Lenka. Společné politiky EU: historie a současnost se zaměřením na Českou republiku. Vyd. 1. Praha: C. H. Beck, 2001, xv, 179 s. ISBN 978-80-7179-939-9.

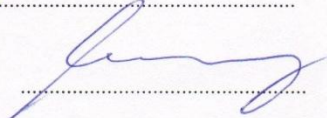
BOSSUAT, Gérard. Histoire de l'Union européenne: fondations, élargissements, avenir. Paris: Belin. ISBN 978-270-1152-509.

Podpis studenta:



Datum: 20. 5. 2014

Podpis vedoucího práce:



Datum: 20. 05. 2014

Čestné prohlášení

Prohlášení

Místopřísežně prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma: „Vliv Francie na rozvoj evropské integrace“ vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Olomouci dne 23. dubna 2015

Podpis

Poděkování

Chtěla bych poděkovat svému vedoucímu bakalářské práce, Ing. Jiřímu Klvačovi, CSc., za odborné vedení a za pomoc a rady při zpracování této práce.

Obsah

Úvod.....	7
1 Počátky evropské integrace.....	9
1.1 Vize sjednocené Evropy v průběhu dějin.....	9
1.2 Motivy vedoucí ke sjednocení.....	11
1.3 Příprava evropské integrace	12
1.3.1 Marshallův plán.....	13
1.3.2 Schumanova deklarace	13
1.4 ESUO, EHS, EURATOM	16
1.4.1 Evropské společenství uhlí a oceli.....	16
1.4.2 Evropské hospodářské společenství a Evropské společenství pro atomovou energii	17
1.5 Období eurosklerózy	18
1.5.1 Veta prezidenta de Gaulla.....	19
1.6 Od Jednotného evropského aktu po Lisabonskou smlouvu	21
1.6.1 Jednotný evropský akt	21
1.6.2 Smlouva o EU	22
1.6.3 Lisabonská smlouva	24
2 Hospodářské politiky.....	28
2.1 Společné politiky.....	29
2.2 Sdílené politiky.....	32
3 Společná dopravní politika	35
3.1 Charakteristika dopravního systému Francie	35
3.2 Charakteristika společné dopravní politiky.....	38
3.2.1 Transevropské sítě	40
3.2.2 Silniční doprava	41
3.2.3 Železniční doprava	42
3.2.4 Námořní doprava	43
3.2.5 Letecká doprava	44
3.3 Role Francie v dopravní politice	45
3.4 Budoucnost dopravní politiky	51
Závěr	53

Summary	55
Seznam pramenů a literatury	56
Seznam zkratk	62
Seznam schémat.....	62
Seznam tabulek	62
Seznam příloh.....	62
Přílohy.....	63

Úvod

Téma práce se zaměřuje na vývoj evropské integrace a analýzu postavení Francie v tomto spletitém procesu. Téma bylo zvoleno na základě mého zájmu pochopit příčiny a důsledky vzniku Evropské unie (dále jen EU), která je v poslední době velmi diskutovaným tématem v mediích. Postavení Francie bylo do práce začleněno díky zaměření mého studijního oboru, který podnítl můj zájem o tento stát.

Za cíl bakalářské práce si kladu představit čtenáři, jak Francie ovlivnila historický vývoj evropské integrace a jaké postavení zaujímá ve vybraných politikách EU. Pro lepší orientaci čtenáře v dané problematice jsou v práci zahrnuty pasáže, které popisují obecnou charakteristiku EU, jejíž znalost je nezbytná pro komplexní porozumění fungování Unie. V takových částech proto není primárním cílem postavení Francie, ale pochopení základních pojmů a souvislostí, neboť otázka celého integračního procesu je velmi složitá. Co se týče zdrojů, v části popisující historický vývoj EU jsem vycházela především z knižní formy. Stručný přehled dějin EU mi poskytla kniha Učebnice evropské integrace a pro rozšíření nabytých základních informací jsem využila publikaci Evropská unie od autorů Fiala a Pitrová. V této části jsem rovněž použila publikaci od francouzského autora Gerberta, s názvem Budování Evropy, která mi poskytla větší přehled o francouzské iniciativě v evropském integračním procesu. V dalších dvou částech práce jsem pracovala zejména s internetovými zdroji, jejichž výhodou je aktuálnost informací a jejich odborné zaměření. V tomto případě jsem se opírala zejména o publikace Evropské komise, která pravidelně vydává Bílé knihy, jejichž primárním účelem je vytyčit cíle nadcházejícího období v konkrétní oblasti spolupráce.

Práce je členěna do třech hlavních kapitol. V kapitolách je využívána nejen analytická metoda pro lepší porozumění faktům, ale i syntetická pro shrnutí některých částí práce. Konkrétně v první kapitole byla navíc využita kompilační metoda, jejíž princip spočívá ve studiu odborné literatury, její následné analýzy a zpracování jejích hlavních myšlenek v ucelený celek. Metoda byla využita na zpracování základního přehledu vývojové linie evropské integrace, kterou první kapitola popisuje. V kapitole jsou vyzdvíženy francouzské osobnosti, které v průběhu 90. let udávaly tempo vývoje integrace. Dále v ní jsou zahrnuty postoje a přístup Francie k problematickým otázkám jako byla např. otázka přístupu Spojeného království do EU, která svým způsobem

zapříčinila zastavení integračního procesu. První kapitola shrnuje historický vývoj Evropské unie s důrazem na francouzskou iniciativu v tomto procesu. Druhá kapitola je založena na stejných výzkumných metodách a přináší čtenáři přehled oblastí spolupráce členských států v EU a zároveň definuje, jaké podoby tato spolupráce nabývá. S důrazem na postavení Francie jsou vybrány tři konkrétní politiky, jejichž pilíře jsou postaveny na francouzské iniciativě. Hospodářská a měnová unie a zemědělská politika jsou předmětem druhé kapitoly. Předmětem třetí, poslední kapitoly, je politika dopravy. Demonstrování vlivu Francie v oblasti dopravní politiky je výsledkem jejího silného postavení v dopravě jak na národní, tak na nadnárodní úrovni. Úskali třetí kapitoly představují materiály k danému tématu. Zdroje, které by prokazovaly přímou souvislost Francie a jejího vlivu na dopravní politiku v rámci EU nejsou dostupné, a proto jsem v této části práce využila induktivní metodu. To znamená, že jsem se nejdříve zaměřila na konkrétní významné francouzské projekty v oblasti dopravy, které jsem následovně dala do souvislosti s jejich významem pro dopravní politiku v rámci EU. Kapitola rovněž obsahuje pasáže, které uvádějí celý koncept dopravní politiky EU pro lepší orientaci čtenáře v daném tématu.

Přínos mé bakalářské práce spočívá v komplexnosti zkoumaného tématu, které přináší průřez celou vývojovou etapou EU v paralele s vlivem Francie na tento proces.

1 Počátky evropské integrace

1.1 Vize sjednocené Evropy v průběhu dějin

Myšlenka sjednocené Evropy je stará sama o sobě. Můžeme mluvit o mnohých státnících či velkých osobnostech historie, kteří tuto ideu propagovali již na počátku středověku. Úplné prvopočátky evropského smýšlení můžeme datovat do roku 800, do období Karla Velikého. Karel Veliký byl franský král, později korunovaný na císaře, jehož hlavním cílem bylo prostřednictvím své výbojné politiky rozšířit dosavadní území Franské říše o další země a utvořit tak útvar podobný Římské říši. V jeho případě se jednalo spíše o vojenské zásahy, jejichž účelem byl zisk dalšího území, nikoliv ušlechtilá myšlenka sjednocených evropských národů. Zajímavostí je, že většina myšlenek týkajících se určité formy sjednocení evropských zemí pochází ve většině případů z řad francouzských osobností. Jako jejich zástupce můžeme dále uvést: Pierra Dubois, Maximilien de Béthune, Jeana Jacque Russeaua nebo dokonce i Victora Huga.¹ Victor Hugo, který ve stínu událostí své doby prahнул po nastolení míru v Evropě, v polovině 19. století na mírovém kongresu v Paříži prohlásil: *„Přijde den, kdy se Vy, Francie, Rusko, Itálie, Anglie, Německo a všechny národy kontinentu spojíte do vyššího společenství a bez ztráty zvláštností Vaší slavné jedinečnosti založíte mezi sebou velké evropské bratrství... Přijde den, kdy zmizí všechna bojiště a zůstanou jen trhy překypující volným obchodem a duch, který je otevřený novým myšlenkám. Přijde den, kdy volební lístky odstraní kulky a bomby a nahradí je všeobecné volební právo národů a rozhodnutí vynášená velkým suverénním senátem...“*²

Z citátu vyplývá, že myšlenky Huga se ubíraly směrem federativní Evropy, jejíž fungující model viděl ve Spojených státech amerických. Hlavním motivem jeho vize byla bezpečnostní otázka Evropy, která se později stala hlavním pilířem Evropského společenství (dále jen ES).

Před tím, než zmíníme další dvě významná jména francouzských státníků, je potřeba se pozastavit u modelu panevropské Evropy hraběte Coudenhovena-Kalergiho, na kterého tito státníci navazují.

¹ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 17. ISBN 978-80-87474-31-0.

² REDINGOVÁ, V. *Proč dnes potřebujeme Spojené státy evropské* [online]. europa.eu, 8. listopadu 2012 [cit. 2015-1-4]. Dostupné z: http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-12-796_cs.htm.

Rakouský hrabě Coudenhoven a jeho Panevropské hnutí je považováno za „...moderního předchůdce současného integračního procesu...“³ Hrabě v roce 1923 vydal knihu s názvem Panevropa, na jejímž základě bylo téhož roku vytvořeno Panevropské hnutí, které funguje dodnes. Cílem Panevropského hnutí bylo v období rozpínavosti Sovětského svazu a po následcích 1. světové války, dosáhnout mírového stavu prostřednictvím politické unie evropských států. V čele tohoto hnutí společně s hrabětem stáli Édouard Herriot, francouzský ministerský předseda, a Aristide Briand, francouzský ministr zahraničí. Vyvrcholením Coudenhovena úsilí bylo v roce 1930 předložení Návrhu Panevropského paktu, jehož obsahem byl konkrétní návrh modelu evropské federace, tak jak si ji představoval. Jeho idea se ovšem nesešla s mnoha příznivci a po vypuknutí 2. světové války se hnutí svými aktivitami soustředilo tímto směrem.⁴

Aristid Briand navázal na myšlenky hraběte Coudenhovea-Kalergiho a jako první státník představil veřejnosti návrh evropské federace, který se zaměřoval zejména na hospodářský sektor spojených evropských národů. Základy hospodářského sektoru vystavěl na společném trhu a jeho vize se dokonce už tehdy dotýkala potírání rozdílů jednotlivých regionů daných států, což dnes známe pod pojmem politika hospodářské, sociální a územní soudržnosti.⁵

Poslední dvě jména, která si uvedeme v souvislosti se sjednocováním evropských států, jsou Altiero Spinelli a Winston Churchill. Altiero Spinelli byl italský politik, který o budoucí Evropě mluvil jako o federaci s ústavou, soudním dvorem a společnou vojenskou silou, která by nahradila národní vojenské jednotky.⁶

Winston Churchill, své doby anglický ministerský předseda, patří k významným osobnostem nejen anglických, ale i světových dějin. Stal se předsedou Hnutí za spojenou Evropu, jehož hlavním smyslem bylo shromáždit dosavadní návrhy na sjednocení Evropy a jejího federativního uspořádání. Na základě seskupení všech potřebných podkladů sestavilo hnutí hlavní body, které by neměly na cestě ke společné

³ FIALA, P., PITROVÁ M. *Evropská unie*. 2. vydání. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010. s. 36. ISBN 978-80-7325-223-6.

⁴ FIALA, P., PITROVÁ M. *Evropská unie*. 2. vydání. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010. s. 36-38. ISBN 978-80-7325-223-6.

⁵ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 20. ISBN 978-80-87474-31-0.

⁶ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 21. ISBN 978-80-87474-31-0.

integraci chybět. V těchto bodech se zmiňovali o „...volném pohybu osob, myšlenek a zboží, o svobodě myšlení, shromažďování a vyjadřování, Soudním dvorem... apod.“⁷

V průběhu dějin se objevilo nespočet podpůrců vize evropského sjednocení, nicméně výše zmíněný seznam osobností představuje ty nejdůležitější zástupce této myšlenky.

1.2 Motivy vedoucí ke sjednocení

V této podkapitole se budeme zabývat zárodky samotné evropské integrace, a proto si definujeme motivy, které k ní vedly. Motivů je celá řada a jejich důležitost se mění v závislosti na jedinci. Níže uvedené motivy řadíme k nejdůležitějším.

▪ Mír

Mír je motiv ze všech nejdůležitější, na jehož základě jsou vybudovány pilíře Evropského společenství uhlí a oceli (dále jen ESUO). Evropa zmítaná otřesy a následky první a druhé světové války si nepřála nic jiného, než udržitelný mír pro evropské země. Hlavním východiskem byla integrace evropských států, jejíž hloubka a provázání jednotlivých ekonomik na sebe navzájem, by mohla přispět k znemožnění budoucího válečného konfliktu.

▪ Obava z rozpínavosti Sovětského svazu

Z druhé světové války vyšel Sovětský svaz jako jeden z vítězů a nejsilnějších mocností. Obecně panoval strach z jeho silného vlivu. Časté vítězství komunistických stran v jednotlivých evropských státech zejména střední a východní Evropy se nechalo snadno vysvětlit větším tíhnutím voličů k levici po následcích 2. světové války. Nicméně tato vítězství jen posilovala obavy ze Sovětského svazu a to nejen u západních zemí, ale rovněž u Spojených států. Vždyť i ve Francii, v roce 1945, se komunistická strana stala jasným vítězem voleb, což mnohé státy zneklidňovalo. Dále události z roku 1948, Berlínská blokáda⁸, jen posílily strach z rozpínavosti Sovětského svazu, který se postupně kumuloval. Ve stejném roce byl Spojenými státy americkými přednesen plán poválečné obnovy evropských států, známý pod názvem Marshallův plán, z jehož

⁷ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 21. ISBN 978-80-87474-31-0.

⁸ Berlínská blokáda = sovětská blokáda západního Berlína, kdy došlo v období od 23. června 1948 do 12. května 1949 k jeho odříznutí od okolního světa

jednání státy východní a střední Evropy odešly, jak jinak než na nátlak SSSR. Obavy z rozpínavosti SSSR byly tedy na místě.

- Vyřešení otázky Německa

Německo, jako iniciátor první a druhé světové války, mělo status agresora a mnozí si mysleli, že je potřeba ho vojensky neutralizovat. Jednou z příčin druhé světové války byly i nesplacitelné obrovské reparace, které byly na Německo uvaleny po první světové válce. Tím evropské státy zakořenily v Němcích pocit bezmoci a nespravedlnosti, který vedl k nárůstu nacionalismu v zemi. Proto se tentokrát evropské státy k této otázce postavily jinak a Německo nechaly „...činit svá politická a ekonomická rozhodnutí ve spolupráci se svými sousedy...“⁹ Situace Německa přímo vedla k vytvoření ESUA, jehož primárním cílem bylo vytvořit společný trh s uhlím a ocelí, za účelem kontroly trhu se surovinami nezbytnými jako materiál pro vojenské zbrojení. Tím se eliminovala reálná možnost vojenského zbrojení jednotlivých států tohoto Společenství, aniž by o tom ostatní státy věděly.

- Ekonomický růst

Ekonomický růst patří rovněž k nejdůležitějším motivům evropské integrace. Má ho být dosaženo prostřednictvím zóny volného obchodu, celní unie, jednotného vnitřního trhu a hospodářské a měnové unie.

Francie a Německo patřily vždy k největším rivalům na evropské půdě, a jejich výbojná politika vůči sobě i vůči ostatním se zapsala do dějin. Hrůzy první a druhé světové války vyděsily lidstvo natolik, že i skeptici evropské integrace v ní spatřovali východisko. Úplně tím prapůvodním a nejdůležitějším motivem evropské integrace je tedy udržitelný mír v Evropě.¹⁰

1.3 Příprava evropské integrace

V kapitole 1.1 byli jmenováni nejdůležitější francouzští předchůdci evropské integrace. Zastáncem integrace byly také Spojené státy. Spojené státy nabídly státům Evropy finanční a materiální pomoc v podobě Marshallova plánu. Níže uvedené kroky přímo vedly k následnému evropskému sblížení.

⁹ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 25. ISBN 978-80-87474-31-0.

¹⁰ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 22-27. ISBN 978-80-87474-31-0.

1.3.1 Marshallův plán

Marshallův plán byl plán obnovení poválečné Evropy prostřednictvím finanční a materiální pomoci USA. Byl představen veřejnosti v roce 1947 ministrem zahraničí USA, Georgem Marshalllem, který za tento projekt získal v roce 1953 Nobelovu cenu míru. Spojené státy se rozhodly poskytnout pomocnou ruku zničené a zdevastované Evropě. To ale nebyl zdaleka jediný důvod jejich počínání. Dalšími důvody Spojených států byl na jedné straně přístup na nový trh, na kterém najdou nová odbytiště a na straně druhé možnost rámcové kontroly mírové situace Evropy. Poskytnutí podpory bylo totiž podmíněno užší spoluprací evropských států, která měla vést k evropské integraci. „Plán se neopíral o žádnou ideologii, byl nabídnut všem evropským státům postiženým válkou. Mělo z něj tedy čerpat i Československo. Poté co ...SSSR na přelomu července a srpna 1947 prohlásil, že se programu nezúčastní, „vycouvaly“ z něj pod jeho tlakem i ostatní státy střední a východní Evropy.“¹¹ Suma, která byla Spojenými státy poskytnuta, byla ve výši 12,5 miliard dolarů a byla přerozdělena 17 evropským státům, přičemž největší podporu získaly Velká Británie, Francie, Spolková republika Německo a Itálie.¹²

Jak bylo zmíněno výše, jedním z důvodů vytvoření Marshallova plánu byla úzká spolupráce evropských států, která byla nastartována vytvořením Organizace pro evropskou hospodářskou spolupráci (dále jen OEEC). V čele OEEC stála Rada ministrů, která se skládala ze 17 ministrů členských států, kterým byla poskytnuta podpora z Marshallova plánu.

I USA stály po dvou světových válkách o uklidnění situace na evropském kontinentu a touto pomocí si nejenom otevřely dveře na evropské trhy, ale předpřipravily půdu pro rozvoj evropské integrace.

1.3.2 Schumanova deklarace

Dlouho se polemizovalo nad tím, která vláda z evropských států by měla převzít hlavní iniciativu a představit veřejnosti určitou formu evropské integrace. Podle autora Gerberta a citátu prezidenta Trumanna: „Pokud jde o Německo, jsem přesvědčen,

¹¹ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 22. ISBN 978-80-87474-31-0.

¹² FIALA, P., PITROVÁ M. *Evropská unie*. 2. vydání. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010. s. 34. ISBN 978-80-7325-223-6.

že musíme iniciativu přenechat Francii¹³, měla být základní struktura společných národů vytvořena Francií. Důležitou otázkou byla samozřejmě i zmíněná forma integrace, která byla diskutována po staletí. V období po 2. světové válce došlo k rozvoji užší spolupráce vlád evropských států. Spolupráce probíhala na úrovni diplomatické a vojenské zaštitěné Paktem atlantským, dále na úrovni hospodářské rozvinuté prostřednictvím OEEC a v neposlední řadě i v oblasti politické a parlamentní pod správou Rady Evropy.¹⁴ Vytvořením těchto organizací došlo k nastartování mezivládní spolupráce, ovšem žádná z nich nebyla do budoucna perspektivní v ohledu převzetí funkce hlavního orgánu budoucí integrace. Níže jsou uvedeny dva směry, kterými se forma evropské integrace mohla ubírat:

- Institucionalismus

Zastánci vytvoření federální evropské ústavy, na jejímž základě bude fungovat evropský parlament a evropská vláda.

- Funkcionalismus

Zastánci myšlenky budování sjednocené Evropy tzv. „odspoda“, to znamená započít užší spolupráci „...v určitém omezeném počtu sektorů, které však budou z hlediska hospodářství klíčové. V těchto hospodářských odvětví dojde ke splynutí zájmů a ke skutečné solidaritě, což by se mohlo postupně rozšiřovat na další oblasti.“¹⁵

Všichni byli nakloněni k funkcionalismu, neboť myšlenka budování evropských národů na základě evropské ústavy vyvolávala na národní úrovni států strach ze ztráty suverenity. Proto se další návrhy evropského uspořádání zabývaly konkrétními oblastmi spolupráce, na jejichž základech se později budou stavět pilíře evropské integrace. Jako dokonalá oblast pro rozvoj spolupráce se zdál být těžký průmysl, především konkrétní suroviny ocel a uhlí.

Nová, rozvíjející se forma spolupráce měla několik cílů. Prostřednictvím kontroly těžkého průmyslu monitorovat situaci Německa, neboť uhlí a ocel jsou nezbytné suroviny pro vojenské zbrojení. Dále vyřešení otázky Sárska, původně území Německa, které bylo po válce do roku 1956 pod správou Francie, a na jehož území se

¹³ GERBET, P. *Budování Evropy*. Praha: Karolinum, 2004. s. 73. ISBN 80-246-0111-7.

¹⁴ GERBET, P. *Budování Evropy*. Praha: Karolinum, 2004. s. 52-60. ISBN 80-246-0111-7.

¹⁵ GERBET, P. *Budování Evropy*. Praha: Karolinum, 2004. s. 71. ISBN 80-246-0111-7.

nalézaly velké zásoby uhlí a v neposlední řadě bylo potřeba vyřešit institucionální stránku vznikající formy integrace.¹⁶

Iniciativa Jeana Monneta

Důležitým jménem v období utváření formy evropské integrace je Jean Monnet. Jean Monnet byl francouzský politik a ekonom, který dal evropské integraci konkrétní podobu. Zaměřil se na hospodářské sjednocování Evropy. Bylo mu jasné, že sjednocování musí probíhat postupně „...neboť v cenách, mzdách, daňových systémech existovaly příliš velké rozdíly a otřesy by bývaly byly značné.“¹⁷ Jean Monnet využil jako základní pilíře nové evropské struktury suroviny uhlí a ocel.

▪ Uhlí

Francie měla po 2. světové válce přístup k uhlí v Porúří, které se nacházelo na území Německa, a do budoucna měla strach, že k tomuto uhlí ztratí přístup. Proto Francie v čele s Jeanem Monnetem stála o společné využívání této suroviny.

▪ Ocel

V případě oceli se jednalo o možné zabránění budoucímu konfliktu ze strany Německa. Ocel je všeobecně známa jako základní surovina pro výrobu zbraní a díky zmezinárodnění by došlo ke snadné kontrole množství výroby této suroviny. Základním kamenem pro Jeana Monneta bylo zřízení společného trhu uhlí a oceli mezi Francií a Německem. Chyběla institucionální stránka této formy integrace, kterou si Monnet představoval jako nadnárodní organizaci, která by řídila tento trh. Monnet počítal s tím, že trh se bude postupně rozrůstat. Návrh francouzského politika obsahoval všechny důležité body, které bylo třeba zahrnout do přípravy plánu pro evropskou integraci.¹⁸

Dalším důležitým jménem byl francouzský ministr zahraničí, Robert Schuman, který se již nějaký čas zabýval hledáním řešení evropské situace. Po bližším seznámení se s plánem Jeana Monneta se s ním ztotožnil a převzal za něj politickou odpovědnost. Tušil, že v případě přednesení plného znění Monnetova plánu francouzské vládě by pravděpodobně došlo k jeho odmítnutí, neboť tím by Francie ztratila část své suverenity ve prospěch Německa. Z těchto důvodů přednesl Schuman dne 9. května

¹⁶ GERBET, P. *Budování Evropy*. Praha: Karolinum, 2004. s. 74. ISBN 80-246-0111-7.

¹⁷ GERBET, P. *Budování Evropy*. Praha: Karolinum, 2004. s. 77. ISBN 80-246-0111-7.

¹⁸ GERBET, P. *Budování Evropy*. Praha: Karolinum, 2004. s. 78. ISBN 80-246-0111-7.

1950 francouzské vládě jen obecnou strukturu tohoto plánu, na kterou nakonec přistoupila.¹⁹

Schuman neotálel a ještě téhož dne představil plán, později známý pod jménem Schumanova deklarace, na tiskové konferenci široké veřejnosti. V textu této deklarace jsou shrnuty výše uvedené body. Novinkou je detailnější představení Vysokého úřadu jako nejvyššího orgánu budoucího uskupení, který bude „...*tvořen nezávislými osobami, které budou jmenovány vládami na principu rovného zastoupení.*“²⁰ Úřad „...*bude zajišťovat, a to v co nejkratší době: modernizaci výroby a zlepšení její kvality; dodávky, a to za stejných podmínek, uhlí a oceli na francouzský a německý trh.*“²¹ Schuman v deklaraci jasně uvedl, že Společenství bude otevřeno účasti dalších evropských států. Na základě této deklarace byly vypracovány návrhy smlouvy zakládající Evropské společenství uhlí a oceli.

1.4 ESUO, EHS, EURATOM

1.4.1 Evropské společenství uhlí a oceli

Členství v tomto Společenství bylo tedy nabídnuto všem evropským zemím, které o něj projevíly zájem. Rozdělením kontinentu na severní a východní, kvůli komunistickému bloku, vedlo k zúžení seznamu možných kandidátských zemí. Španělsko, Portugalsko a Řecko byly země ekonomicky slabé s nedemokratickými systémy. Skandinávský poloostrov společně s Islandem a Dánskem se rozhodly pro vlastní formu integrace. Rakousko, jako země ležící mezi východem a západem, zaujalo neutrální stanovisko a Spojené království nechtělo přijít o svého dlouhodobého ekonomicky i politicky silného partnera, USA. Země, které se přidružily k integraci do tohoto Společenství, byly: Německo, Itálie, Belgie, Nizozemí, Lucembursko a v čele stála Francie, jako iniciátor všeho dění. Smlouva zakládající ESUO byla podepsána

¹⁹ GERBET, P. *Budování Evropy*. Praha: Karolinum, 2004. s. 79-80. ISBN 80-246-0111-7.

²⁰ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 30. ISBN 978-80-87474-31-0.

²¹ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 30. ISBN 978-80-87474-31-0.

zástupci vlád výše zmíněných zemí, a to dne 18. 4. 1951 v Paříži, odtud nese název Pařížská smlouva, a v platnost vstoupila dne 23. 7. 1952.²²

1.4.2 Evropské hospodářské společenství a Evropské společenství pro atomovou energii

Státy jako Francie a Německo měly spíše politické důvody pro založení ESUO, čímž myslíme nastolení míru v Evropě. Co se týkalo států Beneluxu, ty v této integraci spatřovaly zejména ekonomický přínos, a proto v roce 1955 předložily návrh, ve kterém nastínily další možný vývoj sjednocování evropských států plynule navazující na současné uskupení. Jednalo se o oblasti dopravy, energetiky a atomové energie. O dva roky později došlo k podpisu smlouvy zakládající Evropské hospodářské společenství (dále jen EHS) a smlouvy zakládající Evropské společenství pro atomovou energii (dále jen EURATOM). Smlouvy byly podepsány všemi státy v Římě, odtud název Římské smlouvy, dne 27. 3. 1957 a vešly v platnost dne 1. 1. 1958.

Evropské hospodářské společenství

Smlouva o EHS stanovila konkrétní oblasti, kterými se Společenství bude zabývat. Jednalo se o oblasti: Společná zemědělská politika a politika rybolovu, Společná dopravní politika, Politika ochrany hospodářské soutěže, daňová ustanovení, sbližování právních předpisů, Hospodářská politika a Sociální politika. V této fázi integrace byla pozornost zaměřena především na Hospodářskou politiku, jejímž cílem byl hospodářský růst dosažený pomocí odstraňování překážek společného trhu. Rozpočet společenství byl poprvé tvořen příspěvky jednotlivých států na základě velikosti jejich území.²³

Evropské společenství pro atomovou energii

Vznik společenství byl formován několika motivy. Energetické zdroje jako uhlí či ropa mají velmi negativní dopad na životní prostředí, proto byl kladen důraz na najít nových zdrojů, více šetrných k životnímu prostředí. Důležitým faktorem byl stejný motiv jako u Společenství uhlí a oceli, kde hrála roli vzájemná provázanost ekonomik v daném odvětví, která zamezí budoucímu válečnému konfliktu. Ve smlouvě

²² LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 31-35. ISBN 978-80-87474-31-0.

²³ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 39-44. ISBN 978-80-87474-31-0.

o Společenství byly vymezeny společné oblasti spolupráce jako např. společný výzkum, bezpečnostní normy, podnícení podnikatelské iniciativy, volný pohyb kapitálu či společný trh s materiály.²⁴

Všechna tato tři společenství, která stála na počátku veškeré evropské integrace, měla své institucionální zázemí. Pro usnadnění tohoto systému byla zvolena varianta jejich sloučení a ke dni 8. 4. 1965 vstoupila v platnost slučovací smlouva. Tato smlouva slučovala pouze orgány, které koordinovaly a řídily činnost společenství nikoliv jednotlivé společenství jako organizace. Od tohoto okamžiku jsou tyto organizace často označovány pod pojmem Evropské společenství (dále jen ES).²⁵

1.5 Období eurosklerózy

Období tzv. eurosklerózy je vymezeno roky 1968 a 1986. Rok 1968 představuje vznik celní unie, po které se ekonomická integrace ocitla na mrtvém bodě. Rok 1986 pak představuje rok podpisu Jednotného evropského aktu (dále jen JEA), který vyvedl společenství z krize a ukotvil nové oblasti spolupráce.²⁶

Toto dvacetileté období považujeme za období stagnace evropské integrace. O stagnaci můžeme mluvit jak na úrovni hospodářské, tak na úrovni politické. Nicméně politická rovina byla kompenzována začleňováním nových zemí do evropského integračního procesu. Období můžeme charakterizovat několika faktory. Jedním z nich je podání žádosti o vstup do ES Spojeným královstvím, Irskem a Dánskem.²⁷ Tato událost předchází období eurosklerózy a můžeme ji považovat i za jeden z důvodů, proč státy ES nemohly na dlouhou dobu najít v dalším období společnou řeč. Spojené království se při zakládání jednotlivých evropských společenství vždy vyjádřilo negativně v otázce jejich přistoupení. Důvody byly zřejmé. Co se týče EHS, Spojenému království se nezamlouvala otázka zemědělské politiky, která byla součástí oblastí integrace, neboť zemědělství UK bylo na daleko vyšší úrovni než zemědělství zakládající

²⁴ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 45-47. ISBN 978-80-87474-31-0.

²⁵ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 49. ISBN 978-80-87474-31-0.

²⁶ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 60. ISBN 978-80-87474-31-0.

²⁷ Tyto státy si podaly žádost záměrně najednou, neboť sobě samým si byly obchodními partnery a tyto vazby by byly negativně ovlivněny, pokud by se k ES přidal jen některý ze nich.

šestky.²⁸ U atomové energie mělo UK opět navrch díky USA, s kterými se podílely na výzkumech. Proto se Spojené království rozhodlo k integraci prozatím nepřidávat. Cítilo se jako významný hráč na evropském poli. Nicméně kvůli ztrátě svých zámořských území, na nátlak USA a díky slibným výsledkům ES se UK rozhodlo dne 31. 7. 1961 podat přihlášku o vstup do ES.²⁹

1.5.1 Veta prezidenta de Gaulla

Charles de Gaulle, tehdejší francouzský prezident, měl ze vstupu Spojeného království strach. Doposud hrála Francie významnou roli v samotném procesu integrace a stavěla se do pozice evropského lídra, které se nechtěla vzdát. Obávala se, že vstupem silné země jako UK by její pozice byla ohrožena. Dalším důvodem bylo dlouhodobé partnerství UK a USA, skrze které vycítil prezident de Gaulle strach, že by bylo společenství ovlivňováno.³⁰ A v neposlední řadě se jednalo o obavu, jakou podobu by nabyla zemědělská politika po vstupu UK. Projekt zemědělské politiky vznikl jako francouzský protipól vůči německému průmyslu. Francie měla strach, že po otevření společného trhu dojde k jeho zahlcení německými průmyslovými výrobky, kterým by nemohla konkurovat, a proto se sama zaměřila na zemědělství, jako agrární velmoc Evropy, čímž si chtěla vytvořit vlastní výhodu. Vstup UK jí tento postup mohl zkomplikovat. Na základě těchto skutečností Charles de Gaulle jak v roce 1963, tak v roce 1967 odmítl Spojené království vpustit do Evropského společenství. Vzhledem k tomu, že fungoval princip jednomyslného hlasování, tak rozhodnutí o nepřijetí bylo definitivní.

Navíc v roce 1965 se v některých oblastech integrace mělo přejít k systému hlasování kvalifikovanou většinou³¹, což by v praxi znamenalo, že by mohlo dojít k přehlasování některých států v projednávaných otázkách. To se samozřejmě

²⁸ Zakládající šestka = šest států, které podepsaly Smlouvu o ESUO, Francie, Německo, Belgie, Nizozemí, Lucembursko a Itálie

²⁹ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 44, 47. ISBN 978-80-87474-31-0.

³⁰ Toto téma není předmět mé práce, nicméně na něj pěkně pojednává kniha *Budování Evropy* od Pierra Gerberta v kapitole VII. Úspěch a krize šestky v Evropě (1958-1969).

³¹ Hlasování kvalifikovanou většinou = typ hlasování, při kterém Rada pro přijetí rozhodnutí musí od 1. 11. 2014 hlasovat pro přijetí alespoň 55 % členů Rady a 65 % obyvatelstva Unie. Pokud Rada nerozhoduje na základě návrhu Komise či vysokého představitele EU pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku musí pro přijetí rozhodnutí hlasovat alespoň 72 % Rady a 65 % obyvatelstva EU.

prezidentovi de Gaullovi nelíbilo opět v souvislosti s jeho ochránářským postojem k zemědělské politice, a proto než se shodli na kompromisu, se neúčastnil jakýchkoliv jednání. Toto období, kdy absence Charlese de Gaulla znemožnila učinit jakákoliv rozhodnutí, nazýváme politika prázdné židle.

Pokud si uvědomíme, jak složité jsou vyjednávací procesy o přistoupení určité země, je naprosto pochopitelné, že ostatní státy šestky byly postojem Francie znechucené, neboť Francie zničila skoro šestileté úsilí dobrat se nějaké dohody. Tyto aspekty předcházely samotnému období stagnace evropské integrace, během kterého státy ztratily chuť vyjednávat s Francií.³²

Samotné období eurosklerózy je vymezeno nejen vnitřními rozpory mezi jednotlivými státy a jejich nechutí k další spolupráci, ale i děním na trhu s ropou. V roce 1973 se cena ropy za barel zvedla zhruba o 8 \$ a v roce 1980 jsme zaznamenali další navýšení o 20 \$. Vzhledem k tomu, že ropa je hlavní energetickou surovinou, která výrazně ovlivňuje náklady výroby, způsobil její náhlý nárůst ceny ekonomické problémy ve vyspělých ekonomikách. Ty tyto problémy chtěly řešit na národní úrovni nikoliv na nadnárodní v rámci Společenství. Proto v průběhu těchto dvaceti let se státy šestky nedopracovaly k žádnému výraznému integračnímu pokroku.³³

Rozšíření stávající šestky

Výše se zmiňujeme o politice prezidenta de Gaulla. Ten v roce 1969 abdikoval a na jeho úřad byl zvolen nový francouzský prezident, Georges Pompidou. Následoval Summit v belgickém Haagu ve dnech 1. - 2. 12. 1969, který mimo jiné nastartoval nový dialog o vstupu Spojeného království do ES společně s Irskem, Dánskem a Norskem. Jednání o podmínkách vstupu byla zahájena v roce 1970 a k prvnímu oficiálnímu rozšíření došlo v roce 1972, a to o státy Spojeného království, Irsko a Dánsko.³⁴

Druhé rozšíření stávající základny států připojilo ke Společenství Řecko. V Řecku v roce 1974 padl plukovnícký režim a začal se utvářet nový demokratický stát. Na podporu demokracie Evropské společenství ihned s Řeckem navázalo rozhovory o jeho vstupu, neboť přihlášku podalo už v 50. letech, kdy ho však Společenství

³² LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. Učebnice evropské integrace. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 49-51. ISBN 978-80-87474-31-0.

³³ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. Učebnice evropské integrace. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 52. ISBN 978-80-87474-31-0.

³⁴ FIALA, P., PITROVÁ M. *Evropská unie*. 2. vydání. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010. s. 99-100. ISBN 978-80-7325-223-6.

nemohlo akceptovat z důvodu tehdejšího režimu. Řecko tedy vstoupilo do Společenství 1. ledna roku 1981.³⁵

V tomto období se ke Společenství přidružily další dvě země, Španělsko a Portugalsko.³⁶ Vývoj vyjednávacího procesu byl podobný jako u předcházejícího Řecka. Tyto státy rovněž podaly přihlášku dříve, ale opět kvůli režimům vládnoucích v těchto zemích byly odmítnuty. A stejně jako s Řeckem byl i se Španělskem a Portugalskem navázán dialog ohledně vstupu do ES, a to po pádu diktátorských režimů se záměrem posílení vznikající demokracie. Španělsko a Portugalsko vstoupily do Společenství 1. ledna 1986.³⁷

1.6 Od Jednotného evropského aktu po Lisabonskou smlouvu

1.6.1 Jednotný evropský akt

Po období stagnace evropské integrace a po rozšíření zakládajících států o nové členy čelilo Společenství novým výzvám. V lednu roku 1985 se změnilo vedení Komise, v jejímž čele stanul francouzský ekonom a politik Jacques Delors. Jeho vizí bylo rozšíření integrace o nové oblasti spolupráce a jeho prioritou bylo vytvoření Hospodářské a měnové unie. Co však muselo nutně předcházet, bylo dokončení společného vnitřního trhu, který je definován čtyřmi svobodami: volný pohyb zboží, služeb, osob a kapitálu. Vybudování vnitřního trhu bylo zakotveno již zakládajícími smlouvami, nicméně v důsledku krize Společenství se tento cíl nijak nerozvíjel. Po období stagnace integrace to byl paradoxně právě francouzský politik a ekonom Jacques Delors, který dal Společenství novou dynamiku.

Dalším krokem ve společné spolupráci byla Schengenská dohoda. Tehdy se nejednalo o vytvoření schengenského prostoru tak, jak je tomu dnes. Byla to pouze mezivládní dohoda mimo ES, na základě které došlo ke zjednodušení kontrol

³⁵ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 56. ISBN 978-80-87474-31-0.

³⁶ V případě Řecka, Španělska a Portugalska byl jejich vstup spíše politické rozhodnutí. Státy byly přijaty, aby se tím podpořil jejich přechod k demokratickým systémům. Ovšem fakt, že Komise v některých případech nedoporučila vstup země do ES, z důvodu nedostatečné ekonomické připravenosti, ostatní státy ignorovaly.

³⁷ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 59. ISBN 978-80-87474-31-0.

na hranicích států Francie, Německa, Belgie, Lucemburska a Nizozemí. Později měly i ostatní státy zájem připojit se k této dohodě.³⁸

Po období eurosklerózy leželo před Společenstvím nespočet otázek, které čekaly na vyřešení. Jacques Delors se domníval, že cesta ke společnému dialogu vede skrze mezivládní konferenci, kde budou projednány aktuální problémy. Konference byla zahájena dne 9. 9. 1985 v Lucemburku. Výstupem konference se stal dokument Jednotný evropský akt. Ratifikací³⁹ tohoto dokumentu se státy zavázaly - hlasovat v některých oblastech spolupráce, zejména v otázkách vnitřního trhu, kvalifikovanou většinou, dále k posílení vlivu některých evropských institucí, např. evropského parlamentu, a došlo ke stanovení nových integračních oblastí. Prostřednictvím JEA byla nově formulovaná zahraničně politická spolupráce a dle Delorsova návrhu měnová unie. Dalším bodem JEA bylo navázání spolupráce v oblastech, které již byly zmíněny zakládajícími smlouvami, ale prozatím nebyly realizovány.

Pokud si uvědomíme, že Francie, byla státem, který blokoval v minulém období rozvoj další spolupráce, tak je až k neuvěření, že právě francouzský politik Jacques Delors dokázal tak rychle zformovat budoucí vývoj Společenství.⁴⁰

1.6.2 Smlouva o EU

Jednotný evropský akt stanovil nové cíle, na které by se mělo ES orientovat. Stanovil především oblasti Hospodářské a měnové a zahraničně politické unie. Navíc situace v Evropě se razantně změnila od podpisu JEA. Došlo k rozpadu komunistického bloku východní Evropy, k ukončení studené války, ke sjednocení Německa a válce v Jugoslávii. K tomu na počátku devadesátých let požádaly další státy o vstup do ES. Na základě těchto skutečností a pro jejich rezoluci bylo zapotřebí svolat další mezivládní konferenci v čele s Jacquesem Delorse, který byl ve funkci již druhé funkční období.⁴¹

Výsledkem konference bylo přijetí dokumentu s názvem Smlouva o Evropské unii, a to 7. 2. 1992. Smlouva byla přijata ve městě Maastricht v Nizozemí, odkud je

³⁸ FIALA, P., PITROVÁ M. *Evropská unie*. 2. vydání. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010. s. 119. ISBN 978-80-7325-223-6.

³⁹ Ratifikace=schválení mezinárodní dohody na národní úrovni státu

⁴⁰ FIALA, P., PITROVÁ M. *Evropská unie*. 2. vydání. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010. s. 120-124. ISBN 978-80-7325-223-6.

⁴¹ FIALA, P., PITROVÁ M. *Evropská unie*. 2. vydání. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010. s. 127. ISBN 978-80-7325-223-6.

někdy přezdívaná jako Maastrichtská smlouva. Název Evropská unie zastřešuje vše, co bylo v rámci ES doposud vybudováno a dále oblasti, které budou nově integrovány. Jde o nový název uskupení, který nahradil název Evropské společenství. Smlouva o EU byla rozdělena na tzv. pilíře, konkrétně na tři, přičemž každý pilíř se zaměřil na jiné oblasti spolupráce. První pilíř obsahoval oblasti společné spolupráce ze smluv o EHS, EURATOM a ESUO a další nové oblasti spolupráce⁴² jako Hospodářská a měnová unie (dále jen HMU). Druhý pilíř nově obsahoval Bezpečnostní a zahraniční politiku jako výsledek událostí v Evropě, vůči kterým bylo zapotřebí zaujmout společný postoj evropských států. A poslední, třetí pilíř, se zaměřoval na spolupráci v oblasti justice z důvodu větší nutnosti spolupráce v této oblasti po dokončení vnitřního trhu.⁴³

Francouzské potíže při přijetí

Po přijetí smlouvy o EU byla potřeba její ratifikace členskými státy. Pro Francii ratifikace představovala problém, neboť některé články smlouvy nekorespondovaly s francouzskou ústavou. Za tímto účelem byla přijata revize francouzské ústavy. Ve francouzské vládě se našlo mnoho odpůrců smlouvy o EU, a proto se francouzský prezident Mitterrand rozhodl smlouvu ratifikovat nikoliv v parlamentu, ale prostřednictvím referenda. Podle předběžných průzkumů bylo zjevné, že většina populace je pro přijetí smlouvy o EU, a z těchto důvodů si prezident Mitterrand myslel, že výsledek referenda je předem daný. Prostřednictvím jeho kladného výsledku chtěl Evropě dokázat, jak je Francie jednotná a proevropská. Později referendu předcházely nejrůznější debaty, duely a průzkumy, ze kterých se většina voličů vyjádřila spíše pro odmítnutí smlouvy o EU, které mohlo souviset s nedostatečnou propagací evropské politiky na úrovni členských států. Proto byly zahájeny kampaně ve prospěch přijetí smlouvy. Referendum proběhlo dne 20. 9. roku 1992 a z celkového počtu 69,68 % voličů zaškrtnulo 51,04 % odpověď ano, přijmeme Smlouvu o EU. Odpověď ne zaškrtnulo 48,95 % voličů. Při porovnání těchto čísel je patrné, že přijetí smlouvy o EU prošlo

⁴² Novými oblastmi jsou míněny následující politiky: hospodářská a měnová unie, průmyslová politika, transevropské sítě, veřejné zdraví, ochrana spotřebitele, všeobecné odborné vzdělání a mládež, kultura, rozvojová spolupráce, společná zahraniční a bezpečnostní politika a spolupráce v oblasti spravedlnosti a vnitřních věcí.

⁴³ FIALA, P., PITROVÁ M. *Evropská unie*. 2. vydání. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010. s. 128-132. ISBN 978-80-7325-223-6.

referendem s „odřenýma ušima“. Smlouva o EU nabyla platnosti ve všech členských státech k datu 1. 11. 1993.⁴⁴

1.6.3 Lisabonská smlouva

Ve spojitosti s rozpadem komunistického bloku mohly země jako Rakousko, Finsko a Švédsko podat na konci 80. a začátkem 90. let žádost o přistoupení k EU. Pokud si uvědomíme geografickou polohu Rakouska a Finska pochopíme, proč doposud zastávaly neutrální postoj, neboť jejich hranice buď přímo sousedily se Sovětským svazem, nebo se ocitaly na hranici mezi východním a západním blokem. K rozšíření o nové členy došlo k datu 1. 1. 1995 a Evropská unie čítala v této době 15 členů. Zároveň se už tehdy jednalo o budoucím, doposud největším rozšíření členské základny států EU. Mluvíme tu o státech východního bloku, které po rozpadu Sovětského svazu v roce 1991 nastolily cestu k demokracii. Za těchto okolností bylo nezbytné připravit revizi stávajících smluv EU, a to zejména revizi institucionálního zabezpečení.⁴⁵

Amsterodamská smlouva podepsána v roce 1997 nepřinesla v institucionální oblasti nic nového, pouze došlo k posunutí této otázky do období těsně před vstupem nových zemí. Co však přinesla nového, bylo rozšíření cílů EU o Společnou obrannou politiku a vymezila Unii jako prostor svobody, bezpečnosti a práva. Zároveň přesunula nejen Schengenskou dohodu, ale i vízovou, azylovou a přistěhovaleckou politiku do prvního pilíře, čímž tuto problematiku přenesla na rozhodování na nadnárodní úrovni a proces budování těchto politik mohl být urychlen. V souvislosti s přijetím Amsterodamské smlouvy mluvíme také o nových pojmech jako je konstruktivní neúčast při jednomyslném hlasování⁴⁶ a funkce Vysokého představitele⁴⁷ pro Společnou zahraniční a bezpečnostní politiku (dále jen SZBP).⁴⁸

⁴⁴ GERBET, P. *Budování Evropy*. Praha: Karolinum, 2004. s. 345-349. ISBN 80-246-0111-7.

⁴⁵ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 63. ISBN 978-80-87474-31-0.

⁴⁶ Tento pojem vyjadřuje možnost státu při jednomyslném hlasování v oblasti zahraniční a bezpečnostní politiky se zdržet hlasování. Pokud stát využije této možnosti, nezablokuje tak ostatní státy v dalším projednávání konkrétní otázky, ale sám nebude vázán konečným rozhodnutím v dané problematice.

⁴⁷ Tato funkce stanovuje představitele, který jedná se státy mimo EU v oblasti SZBP a který interpretuje stanoviska EU.

⁴⁸ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 73-76. ISBN 978-80-87474-31-0.

Smlouva, která svým obsahem upravuje počty členů jednotlivých institucionálních orgánů, nese název Smlouva z Nice. Byla podepsána dne 26. 2. 2001. Další aspekt, který upravuje je rozšíření oblastí, ve kterých bude hlasování probíhat kvalifikovanou většinou namísto jednomyslného hlasování. V případě, že k současnému uskupení přistoupí dalších deset zemí, celkový počet členské základny by byl navýšen na 25 států a je proto logické, že se současné státy shodly na formě hlasování kvalifikovanou většinou, neboť najít jednomyslnou shodu ve dvaceti 25 případech je velmi nepravděpodobné.⁴⁹

Předvstupní rozhovory se státy střední a východní Evropy započaly v roce 1998 a 1999. Mluvíme tady o následujících státech: Česká republika, Maďarsko, Polsko, Slovinsko, Estonsko, Kypr, Bulharsko, Rumunsko, Lotyšsko, Litva, Malta a Slovensko. Z těchto kandidátských zemí byly se všemi kromě Rumunska a Bulharska ukončeny předvstupní jednání a ke dni 16. 4. 2003 došlo v Aténách k podpisu smlouvy o přistoupení každého zmíněného státu. Dne 1. 5. 2004 došlo ke vstupu celé této desítky do Evropské unie. V roce 2007 se pak Unie rozšířila o další dva členy, Rumunsko a Bulharsko, jejichž předvstupní jednání započala ve stejném období jako jednání předchozí desítky. Prozatím poslední stát, který v roce 2013 přistoupil k Evropské unii je Chorvatsko. Současný počet členských států Evropské unie činí 28.⁵⁰

Po největším rozšíření EU v roce 2004 se připravoval projekt Ústavy Evropy. Jak říká Fiala „*Smlouva zakládající Ústavu pro Evropu se měla stát jednotícím dokumentem primárního práva.*“⁵¹ Tato smlouva však ve Francii a Nizozemí neprošla ratifikací a byla odmítnuta. Výsledek byl zdůvodňován nedostatečnou propagací Evropské unie na národní úrovni států, kdy se občané pravděpodobně zalekli názvu Ústava pro Evropu. Tento projekt tedy nebyl sice úspěšný, nicméně o dva roky později byla přijata Lisabonská smlouva, která představovala prakticky stejný dokument, jako v případě Smlouvy o Ústavě pro Evropu, jen nesla jiný název. I v tomto případě se tato

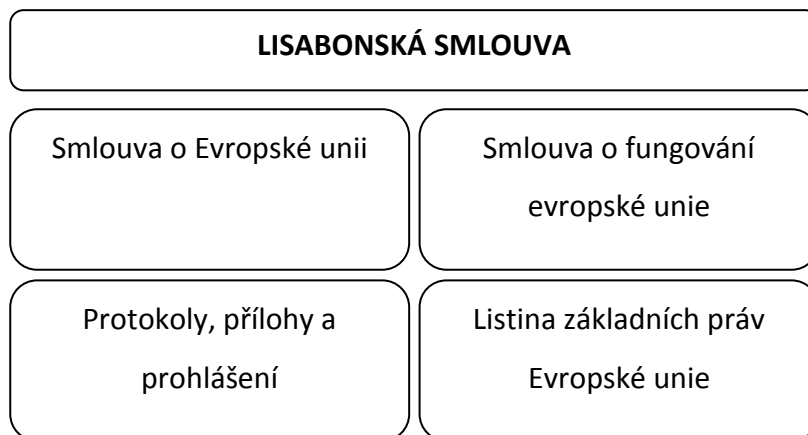
⁴⁹ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 78-79. ISBN 978-80-87474-31-0.

⁵⁰ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 79-82. ISBN 978-80-87474-31-0.

⁵¹ FIALA, P., PITROVÁ M. *Evropská unie*. 2. vydání. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010. s. 191. ISBN 978-80-7325-223-6.

smlouva neobešla bez problémů při ratifikaci. Následující schéma nám detailněji přibližuje obsah Lisabonské smlouvy.⁵²

Schéma 1⁵³ Obsah Lisabonské smlouvy



Zdroj: vlastní zpracování dle Učebnice evropské integrace

Lisabonská smlouva je tvořena čtyřmi dokumenty, kde každý z nich představuje určitou oblast spolupráce. U Smlouvy o EU se jedná o vyjádření základního principu fungování EU a zakotvení SZBP. Smlouva o fungování EU pak shrnuje veškeré politiky unie, které přešly na nadnárodní úroveň členských států. U posledních dvou dokumentů se jedná o přidružení Listiny základních práv a svobod k primárnímu právu a k podrobnému popisu fungování jednotlivých politik v případě protokolů. Další změna, kterou ustanovila Lisabonská smlouva, je zrušení pilířového systému zavedeného v Maastrichtské smlouvě.⁵⁴

Vývoj EU po roce 2009 byl poznamenán světovou hospodářskou krizí a evropské státy se dostaly do recese. Hospodářská krize se promítla i do oblasti veřejného zadlužení, kdy některé státy už nebyly nadále schopny splácet své narůstající dluhy. Hospodářská krize přešla do krize dluhové, které státy čelily v období 2010-2012. V Evropě byl zaveden Evropský mechanismus stability, který nejvíce

⁵² FIALA, P., PITROVÁ M. *Evropská unie*. 2. vydání. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010. s. 191-195. ISBN 978-80-7325-223-6.

⁵³ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 84. ISBN 978-80-87474-31-0.

⁵⁴ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 82-84. ISBN 978-80-87474-31-0.

postiženým státům, jako např. Řecku a Španělsku, poskytl půjčky. Po roce 2013 se evropské hospodářství začalo pomalu stabilizovat. V Řecku a Španělsku stále přetrvává vysoká míra nezaměstnanosti, která přesahuje 25 %. Proto se taky nová strategie EU, Evropa 2020, zaměřuje mimo jiné na zvýšení zaměstnanosti, vzdělávání, boj proti chudobě a sociálnímu vyloučení.⁵⁵

⁵⁵ EVROPSKÁ KOMISE. *Politiky Evropské unie: Hospodářská a měnová unie a euro* [online]. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2015. [cit. 2015-04-04]. s. 10. ISBN 978-92-79-41629-3. Dostupné z: <http://bookshop.europa.eu/cs/bundles/the-eu-explained-cbsciiep2OwkgkAAAE.xjhtLxJz/>.

2 Hospodářské politiky

V minulé kapitole jsme se seznámili s historickým vývojem Evropské unie. Blíže jsme se seznámili s významnými francouzskými osobnostmi, které přispěly k vývoji EU až do podoby, jak ji známe dnes a představili jsme si zásadní vliv Francie při prvotním formování Společenství. Rovněž jsme se obeznámili s klíčovými mezníky a cíli EU. V této kapitole se budeme podrobněji věnovat hospodářským politikám. Vymezíme si, v kterých oblastech spolu členské státy spolupracují a co více, řekneme si, na jakém integračním stupni tato spolupráce v současnosti funguje. Cílem této kapitoly je seznámit se s principy, na jejichž základě fungují hospodářské politiky a ve zkratce si představit takové zástupce politik, jejichž vývoj byl přímo ovlivněn Francií.

Dokument, který nově upravuje oblasti spolupráce je Lisabonská smlouva. Je nezbytné si definovat míru spolupráce v daných oblastech. Lisabonská smlouva definuje tři typy společných politik či oblastí. Jedná se o politiky společné, sdílené a doplňující. Co se týče politik společných, můžeme říct, že naprostá většina rozhodnutí se činí na nadnárodní úrovni, tedy pravomoci členských států jsou přeneseny na orgány EU. Politiky řazené do této oblasti jsou: „...*celní unie, stanovení pravidel hospodářské soutěže..., měnové politiky..., zachování biologických mořských zdrojů v rámci společné rybářské politiky, a oblast obchodní politiky.*“⁵⁶ Dalším typem jsou politiky sdílené. Sdílené jsou takové politiky, které potřebují definovat alespoň základní rámec fungování dané politiky, o němž se rozhoduje na nadnárodní úrovni, tudíž jsou rozhodnutí platná pro všechny členské státy. Zároveň se však jedná o oblasti, u kterých je potřeba zanechat určitou autonomii rozhodnutí na úrovni členských států. Lisabonská smlouva vymezuje následující sdílené oblasti spolupráce: „...*vnitřní trh, sociální politika, ..., hospodářská, sociální a územní soudržnost, zemědělství a rybolov, ..., životní prostředí, ochrana spotřebitele, doprava, transevropské sítě, energetika, prostor svobody, bezpečnosti a práva, a otázky bezpečnosti v oblasti veřejného zdraví.*“⁵⁷ Posledním typem politik definovaných Lisabonskou smlouvou jsou politiky doplňující. U těchto politik představuje EU pouze poradní či doporučující roli. V tomto případě se jedná zejména o politiky, jejichž sjednocení je prakticky nemožné nebo

⁵⁶ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 181-182. ISBN 978-80-87474-31-0.

⁵⁷ LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. s. 182. ISBN 978-80-87474-31-0.

nevhodné, ale i přes to existují některé prvky, které by měly být pro všechny státy stejné. Mluvíme tady např. o zdravotnických nebo vzdělávacích systémech. Do této kategorie řadíme: ochranu a zlepšování lidského zdraví, průmysl, kulturu, cestovní ruch, všeobecné vzdělávání, odborné vzdělávání, mládež a sport, civilní ochranu, správní spolupráci, další aktivity EU, společná bezpečnostní a zahraniční politika, výzkum, technologický rozvoj a vesmír, rozvojová spolupráce a humanitární pomoc, koordinace politik zaměstnanosti a sociálních politik členských států.

Oblasti, které jsou alespoň na minimální úrovni koordinované EU, jsme si již zmínili, nicméně existují i oblasti, kterých se rámec EU nijak nedotýká, a rozhodnutí členských států jsou naprosto autonomní. Jedná se např. o fiskální politiku, protože otázka veřejných financí je pro každý stát velice ožehavým tématem.

2.1 Společné politiky

Typickým představitelem společné politiky je Hospodářská a měnová unie. Počátky HMU můžeme hledat už ve Smlouvě zakládající EHS. Smlouva obsahuje body jako „...udržování platební bilance, zachování důvěry ve vlastní měnu, zajištění vysokého stupně zaměstnanosti a cenové stability.“⁵⁸

Pro nás je však důležitý francouzský ekonom a politik, Jacques Delors, který byl mezi lety 1985 a 1995 předsedou Evropské komise. Jeho předsednictví vyvedlo Společenství z krize a dalo směr novým oblastem integrace. Ve svém proslovu při zvolení podporoval sociální politiku ve smyslu podpory migrace pracovních sil. Zároveň byl francouzský předseda tvůrcem a podpůrcem HMU a rozpočtových reforem, neboť v tomto období výdaje na Společnou zemědělskou politiku (dále jen ZP) představovaly více jak polovinu rozpočtu Společenství. Aby mělo smysl vytvořit HMU bylo zapotřebí nejdříve dokončit projekt volného pohybu zboží, služeb, osob a kapitálu, tedy celkovou koncepci jednotného trhu. HMU byl vyšší integrační stupeň, který plynule a logicky navazoval právě na vytvoření jednotného evropského trhu. Tyto politiky by bez sebe

⁵⁸ FIALA, P., PITROVÁ M. *Evropská unie*. 2. vydání. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010. s. 549. ISBN 978-80-7325-223-6.

navzájem nedávaly smysl, neboť posílení konkurenceschopnosti států EU vycházelo právě z propojení projektu jednotného trhu a HMU.⁵⁹

Jak jsme již výše zmínili, bylo zapotřebí reformovat rozpočet ES, přičemž forma reformem byla představena prostřednictvím Delorsových balíčků. V osmdesátých letech byly řešeny otázky kohezní politiky⁶⁰, která pomocí přerozdělovaných peněz přispívá ke snižování hospodářských rozdílů členských států, což bylo žádoucí pro vytvoření společné měnové unie i pro jednotný trh. Ovšem kohezní politika naopak přispívala k navyšování rozpočtu ES, proto byla jeho korekce nezbytná.

Dne 12. dubna 1989 byla veřejnosti představena Delorsova zpráva, ve které jeho tým, složený z guvernérů národních bank, popisuje způsob zavedení měnové unie. Vytvoření měnové unie bylo zprávou rozděleno do třech fází. V první fázi se předpokládalo postupné sjednocování ekonomik členských států, v druhé se počítalo s legislativními úpravami a v poslední se zavedením jednotné evropské měny.⁶¹

Jednotná evropská měna, tedy euro, bylo fyzicky zavedeno v roce 2002 v 11 státech EU. V současnosti čítá eurozóna⁶² 19 členů. Počet obyvatel eurozóny se uvádí kolem 337 milionů, což znamená, že přes 65 % obyvatel EU platí eurem. *„Euro je vedle amerického dolaru měnou globálních transakcí: je druhou nejčastěji obchodovanou měnou na devizových trzích, kde představuje zhruba 40 % objem denních světových transakcí.“*⁶³

Měnová unie se už od počátku vyrovnává s různými problémy. Jedním z nich je míra udržitelnosti veřejných financí, která v období 2010-2012 vyústila v dluhovou krizi, které předcházela světová finanční krize. Dávno před tím byl v roce 1999 přijat Pakt stability a růstu, jehož dodržování přispívá k hospodářské stabilitě států. Jedná se o dokument, který stanovuje míru udržitelnosti veřejných financí států EU. Pakt stability a růstu žádá po státech udržení schodku veřejných financí pod 3 % jejich

⁵⁹ FIALA, P., PITROVÁ M. *Evropská unie*. 2. vydání. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010. s. 549. ISBN 978-80-7325-223-6.

⁶⁰ Koheze = v EU označení pro politiku posilování politické a hospodářské soudržnosti členů, zejména zmenšováním rozdílů mezi regiony

⁶¹ FIALA, P., PITROVÁ M. *Evropská unie*. 2. vydání. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010. s. 549-552. ISBN 978-80-7325-223-6.

⁶² Eurozóna = území států, na kterých je zavedena společná měna nazýváme eurozóna

⁶³ EVROPSKÁ KOMISE. *Politiky Evropské unie: Hospodářská a měnová unie a euro* [online]. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2015. [cit. 2015-04-04]. s. 6. ISBN 978-92-79-41629-3. Dostupné z: <http://bookshop.europa.eu/cs/bundles/the-eu-explained-cbsciep2OwkgkAAAE.xjhtLxJz/>.

HDP v daném roce. Zároveň po státech vyžaduje, aby jejich veřejné zadlužení nepřesáhlo 60 % jejich HDP. Dodržování Paktu stability by mělo přinést stabilnější a efektivnější měnový sektor. Z důvodu špatné vymahatelnosti dodržování těchto ustanovení byl Pakt stability dvakrát reformován a dnes je kontrola dodržování jeho pravidel propracovanější, ale i přes to často neúčinná. Pojďme se podívat na příklad Francie. S Francií jsou už od roku 2009 vedena řízení, kvůli výši deficitu státního rozpočtu. Jeho výše v tom samém roce činila 7,2 % HDP.⁶⁴ Evropská komise postupně Francii prodlužovala termín na vyrovnání deficitu státního rozpočtu⁶⁵ do požadované míry a v dubnu roku 2015 lhůtu pro vyrovnání míry schodku veřejných financí opět posunula, a to na rok 2017 bez nařízení jakýchkoliv sankcí.⁶⁶ Tabulka č. 1 nám ukazuje, jak se vyvíjela míra schodku veřejných financí Francie za poslední roky.

Tabulka 1⁶⁷ Vývoj stavu veřejných financí ve Francii v HDP

Vývoj stavu veřejných financí ve Francii v % HDP				
rok	2011	2012	2013	2014
schodek státního rozpočtu	- 5,10	- 4,80	- 4,10	- 4,00
veřejné zadlužení (hrubý)	85,20	89,60	92,30	95,00

Zdroj: vlastní zpracování dle Insee

Tato míra přesahuje tříprocentní cíl EU. Pokud se podíváme i na vývoj míry veřejného zadlužení, zjistíme, že ani tento parametr Francie nespĺňuje. Z těchto čísel a žádných uvalených sankcí můžeme odvodit, že Francie jako zakládající stát a druhá největší ekonomika EU představuje nedotknutelnost a výjimku z pravidla, která ovšem bude mít negativní dopad na ostatní státy eurozóny a EU. Samotný fakt, že stát nemusí

⁶⁴ EUROSTAT. *General government deficit/surplus* [online]. 11. prosince 2014. [cit. 2015-04-05]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?jsessionid=8jATzaXBZVakPb0Z3IwKUHDzssrzul0dwa7ysKX2YoGuOLZAjq!109820079?tab=table&plugin=1&language=en&pcode=tec00127>.

⁶⁵ HOUSKOVÁ, S. *Francie může dál porušovat evropská pravidla* [online]. 11. března 2015. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://archiv.ihned.cz/c1-63664010-francie-muze-dal-porusovat-evropska-pravidla>.

⁶⁶ HOLOPOVÁ, A. *EU opakovaně chybje: Francie nemusí plnit pravidla deficitů, rozhodla Evropská komise* [online]. 27. února 2015. [cit. 2015-04-03]. Dostupné z: <http://www.reflex.cz/clanek/zpravy/62557/eu-opakovane-chybje-francie-nemusi-plnit-pravidla-deficitu-rozhodla-evropska-komise.html>.

⁶⁷ INSEE. *Comptes nationaux des administrations publiques-Année 2014 (premiers résultats)*. Ratios de finance publique [online]. březen 2015. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://www.insee.fr/fr/themes/info-rapide.asp?id=37>.

dodržovat stanovená kritéria bez uvalení smluvených sankcí, nepřináší dobrý příklad ostatním, zejména u Francie jako silného evropského lídra.

2.2 Sdílené politiky

Mezi širokým spektrem sdílených politik se v rámci této práce zaměříme na dvě konkrétní, a to na ZP, kterou si ve zkratce představíme v této podkapitole za účelem analyzovat vliv Francie na její podobu a dále se zaměříme na dopravní politiku, které bude věnována samostatná kapitola, neboť Francie patří ke špičce v Evropě v oblasti dopravního sektoru.

Zemědělství tvoří významnou složku každého státu. Během období světových válek nebyl nedostatek potravin nic výjimečného, a proto je zcela pochopitelné, že se zemědělská politika stala součástí Smlouvy o EHS. O zařazení ZP do této smlouvy a o její následnou realizaci se také postarala Francie, která byla vždy považována za agrární velmoc. Příloha č. 1 nám umožňuje porovnat produkci zemědělského sektoru v milionech eur v jednotlivých členských státech EU za poslední čtyři roky. Co se týče rostlinné výroby, francouzská produkce dalekosáhle převažuje nad produkcí ostatních států a v oblasti živočišné výroby tomu není jinak. Pouze Německo může Francii v oblasti živočišné výroby konkurovat. Na tomto příkladu si můžeme odpovědět na otázku, proč pro Francii byla a je ZP tak důležitým aspektem. O významu ZP v období jejího vzniku nemělo zakládajících šest států žádné pochyby, lišily se však názory na to, jak by měl vypadat její koncept. ZP se nakonec stala takovým protipólem k vytvoření společného trhu s průmyslovými výrobky. Francie měla strach, že vytvořením společného trhu získá průmyslové Německo výhodu, na kterou Francie nebude schopna reagovat. Proto se zasadila o vytvoření společné zemědělské politiky.⁶⁸

Zemědělský trh byl budován ve třech etapách. Během prvních dvou byla využívána forma jednomyslného hlasování a v poslední etapě se mělo plynule přejít k hlasování kvalifikovanou většinou. Kvůli otázce soběstačnosti evropského zemědělství byl vytvořen systém dotovaných cen, který měl podpořit vyšší produkci zemědělců. Ceny zemědělských produktů byly stanovovány Radou právě na základě jednomyslného hlasování. Jelikož se Francie už tradičně snažila prosazovat své zájmy,

⁶⁸ KÖNIG, P. *Rozpočet a politiky Evropské unie: příležitost pro změnu*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009. s. 201-202. ISBN 978-80-7400-011-9.

a byly státy jako Německo a další, které s výší cen stanovených Francií nesouhlasily, dostaly se do konfliktu. V této době mělo přijít na řadu hlasování kvalifikovanou většinou, čímž by došlo k rezoluci problému. Ovšem samotný prezident de Gaulle řekl „...že trvá na přijetí jeho zemí prosazovaného cenového modelu, a pohrozil, že v opačném případě vystoupí Francie z EHS.“⁶⁹ Německu nezbylo nic jiného, než se pod francouzským nátlakem stáhnout.⁷⁰

Důležitým bodem prvotní koncepce ZP bylo výše zmíněné zvýšení efektivity práce v agrárním sektoru. V roce 1958, kdy ve Spojeném království pracovalo v zemědělském sektoru 5 % obyvatelstva, to u Francie činilo 23,7 %. Ostatní zakládající státy na tom nebyly o mnoho lépe. Německo mělo např. 15,7 % a Itálie dokonce 34,7 %.⁷¹ I toto byl jeden z důvodů, proč se Velká Británie nechtěla připojit k ES na jejich počátku. Dalšími body primární koncepce ZP bylo: „zajištění životní úrovně zemědělských výrobců..., stabilizace zemědělských trhů, zajištění plynulého zásobování, zajištění dodávek potravin pro spotřebitele za rozumné ceny...“⁷² ZP prošla během svého vývoje několika reformami. Zásadní změny však přišly až s devadesátými lety, kdy Komisi předsedal francouzský ekonom Jacques Delors, který ve svých balíčcích začal reformovat rozpočet ZP. Poslední reforma proběhla v roce 2013, která redefinovala cíle ZP a profiluje se na zemědělství ve spojení s ochranou životního prostředí.⁷³ V současné době se mění poptávka na zemědělském trhu a spotřebitelé projevují větší zájem o farmářské produkty často s označením bio. Reforma z roku 2013 podporuje přímý prodej potravin, jehož formou jsou např. právě farmářské trhy. Tato reforma rovněž přináší změnu v podpoře příjmů zemědělců. Nově budou mít zemědělci nárok na podporu příjmů v případě, že začnou využívat tzv. environmentálně udržitelné zemědělské metody.⁷⁴ Současným problémem agrárního sektoru je věk zemědělců.

⁶⁹ FIALA, P., PITROVÁ M. *Evropská unie*. 2. vydání. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010. s. 450. ISBN 978-80-7325-223-6.

⁷⁰ FIALA, P., PITROVÁ M. *Evropská unie*. 2. vydání. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010. s. 450. ISBN 978-80-7325-223-6.

⁷¹ EVROPSKÁ KOMISE. *50 years of figures on Europe: data 1952-2001*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2003. s. 66. ISBN 92-894-5261-7.

⁷² KÖNIG, P. *Rozpočet a politiky Evropské unie: příležitost pro změnu*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009. s. 200-201. ISBN 978-80-7400-011-9.

⁷³ FIALA, P., PITROVÁ M. *Evropská unie*. 2. vydání. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010. s. 442. ISBN 978-80-7325-223-6.

⁷⁴ Environmentálně udržitelné zemědělské metody = jedná se o zachovávání trvalých pastvin (tráva na nich dobře absorbuje oxid uhličitý, což napomáhá zpomalení změny klimatu). Dále musejí pěstovat

V roce 2010 činil počet zemědělců v zemědělském sektoru pod 35 let pouze 8 %. EU se tedy do budoucna bude potýkat s problémem stárnutí a bude muset čelit novým výzvám jako dalšímu zefektivnění tohoto sektoru s důrazem na životní prostředí.⁷⁵

Během let došlo k razantnímu snížení rozpočtu ZP, a to i přes to, že bylo potřeba integrovat do systému ZP nové státy, o které byla EU rozšířena. V roce 1970 představovaly výdaje na ZP 91,8 % na celkovém rozpočtu EU. Už v roce 1975 tento podíl představoval 74,4 % a v roce 2006 38,7 %⁷⁶ celkových výdajů rozpočtu EU. Jedním z důvodů, proč se agrární sektor těší takové podpoře je i skutečnost, že se jedná o oblast, která je z velké části ovlivněna klimatickými podmínkami a počasím.

minimální počet plodin a obdělávat 5 % orné půdy tak, aby podporovali biodiverzitu (plocha využívaná k ekologickému zájmu)

⁷⁵ EVROPSKÁ KOMISE. *Politiky evropské unie: Zemědělství* [online]. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2014 [cit. 2015-04-05]. s. 4, 7-12. ISBN 978-92-79-41386-5. Dostupné z: <http://bookshop.europa.eu/cs/bundles/the-eu-explained-cbsciep2OwkgkAAAE.xjhtLxJz/>.

⁷⁶ KÖNIG, P. *Rozpočet a politiky Evropské unie: příležitost pro změnu*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009. s. 246. ISBN 978-80-7400-011-9.

3 Společná dopravní politika

V této kapitole se budeme věnovat jedné z konkrétních politik EU, jejíž potenciál se začal rozvíjet až ke konci 80. let minulého století, nicméně její základy ukotvila již Římská smlouva v roce 1957. Jedná se o dopravní politiku, která byla nucena v 60. letech ustoupit do pozadí před důležitějšími aspekty budování společného vnitřního trhu.

Francie je a vždy byla evropskou jedničkou v dopravním odvětví, a proto se v této kapitole budeme soustředit právě na toto téma. Kapitola je koncipována do čtyř hlavních částí. V první části se zaměříme na dopravní systém samotné Francie, který si ve zkratce představíme. Další podkapitola je orientována na charakteristiku a postavení dopravní politiky v rámci EU. V následující a nejdůležitější podkapitole této kapitoly se zaměříme na otázku, jakou roli vlastně Francie v této politice hraje. Například v otázce Společné zemědělské politiky je velice snadné najít spojitost mezi Francií a zemědělskou politikou, neboť její angažovanost na tomto poli je nepřehlédnutelná. Otázka dopravy je ve srovnání se zemědělskou politikou podstatně složitější. Není snadné najít materiály, které by přímo spojovaly Francii s děním v dopravním sektoru na evropské úrovni, a proto si za cíl této kapitoly kladu najít souvislosti mezi těmito dvěma póly. Tyto souvislosti budeme analyzovat a uvedeme příklady, jak Francie přispěla k rozvoji a prohloubení evropské integrace v daném odvětví. Budeme se zejména soustředit na konkrétní případy či projekty. V poslední část této kapitoly bude věnována dopravní politice a jejímu budoucímu vývoji.

3.1 Charakteristika dopravního systému Francie

Francie disponuje jedním z nejvyspělejších dopravních sektorů v Evropě. Značky automobilového průmyslu jako Peugeot, Citroën či Renault jsou celosvětově známé. Dalším charakteristickým znakem francouzské dopravy jsou vysokorychlostní vlaky s francouzským označením train à grande vitesse (dále jen TGV), které byly vyvíjeny v 70. letech 20. století, kdy se Francie stala průkopníkem vysokorychlostních tratí v celé Evropě. Francie, jako technicky zaměřená země, se v rámci Evropy podílela na významných projektech, které na dlouhou dobu výrazně ovlivnily dopravní sektor. Jedná se např. o ambiciózní projekt Concorde, jehož výstupem byl nadzvukový dopravní letoun. Zhruba ve stejném období se Francie začala podílet na vývoji civilního

dopravního letadla Airbus. Společnost Airbus S.A.S. dnes představuje největšího konkurenta americké společnosti Boeing. Jak je patrné z příkladů, aviaický průmysl Francie je na velmi vysoké úrovni. Další ambiciózní projekt, kterého se Francie účastnila, byl projekt tunel La Manche, který dnes zajišťuje železniční spojení mezi Francií a Británií pomocí podmořského tunelu, který je označován jako druhý nejdelší tunel na světě.⁷⁷ Právě takovéto ambiciózní a výjimečné projekty utvářely a psaly historii dopravního sektoru a Francie byla součástí tohoto procesu.

V roce 2012 představovaly výdaje na dopravní politiku zhruba 18 % HDP země a z nich 77,4 % činily výdaje pouze na silniční dopravu. Ve stejném roce činil podíl silniční dopravy na celkovém objemu dopravy 80 %.⁷⁸ Pokud na základě přílohy č. 2 porovnáme silniční síť Francie a jejích sousedních států zjistíme, že počet kilometrů francouzské silniční infrastruktury na počet obyvatel značně převyšuje počet km silniční infrastruktury v sousedních zemích. V případě dálnic Francie naopak spíše zaostává za svými sousedy, i přes to, že její systém dálnic je velmi propracovaný.⁷⁹ Poměrná část dálničního sektoru byla zprivatizována za účelem financování schodku veřejného zadlužení.⁸⁰ V roce 2014 bylo v soukromém vlastnictví čtrnácti společností 9 048,1 km dálnic. Nepoměrná část je stále pod správou státu.⁸¹

Co se týče železnic, Francie má v Evropě druhou nejrozsáhlejší železniční síť, která v roce 2010 činila podle Eurostatu 29 273 km. V rámci EU ji předběhlo pouze Německo s celkovou délkou tratí 37 679 km.⁸² Francie je známa pro své vysokorychlostními vlaky TGV. V roce 1972 byl vytvořen první prototyp tohoto vlaku, a od té doby vznikly další typy jako např. TGV La Poste⁸³. Vlakové soupravy TGV

⁷⁷ FATUROVÁ, M. *Tunel pod kanálem La Manche poprvé v historii vydělal* [online]. 8. dubna 2008. [cit. 2015-04-08]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/tunel-pod-kanalem-la-manche-poprve-v-historii-vydela-p0v-/eko-zahranicni.aspx?c=A080408_124037_eko-zahranicni_maf.

⁷⁸ MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ. *Silniční doprava* [online]. 7. dubna 2014. [cit. 2015-04-08] Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/francie-ekonomicka-charakteristika-zeme-19015.html#sec7>.

⁷⁹ COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE. *Chiffres clés du transport, Édition 2015* [online]. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/p/2369/874/chiffres-cles-transport-edition-2015.html>.

⁸⁰ SLÁDEK, J. *Francouzská vláda privatizuje dálnice* [online]. ihned.cz, 11. srpna 2005 [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://archiv.ihned.cz/c1-16630310-francouzska-vlada-privatizuje-dalnice>.

⁸¹ ASFA. *Chiffres clés, 2014* [online]. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://www.autoroutes.fr/fr/publications/chiffres-cles.htm>.

⁸² EUROSTAT. *Total length of railway lines* [online]. 11. prosince 2014 [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=ttr00003&plugin=1>

⁸³ TGV La Poste=jedná se o nákladní poštovní rychlovlak z francouzského slova la poste=pošta.

jsou provozovány národním dopravcem Société national des chemins de fer fran ais (dále jen SNCF) na tratích LGV⁸⁴. Trat  LGV⁸⁵ jsou vyu iv ny pouze soupravami TGV, kter  na těchto tratích dosahují rychlosti až 320 km/h. Tyto  elezni n  trat  spojují zejména Pa i  a velk  francouzsk  m sta. První trať LGV, kter  byla vybudována v roce 1981, spojuje dodnes Pa i  a Lyon. Zajímavostí je, že vybudování železniční trati pro TGV mezi Pa i  a Bruselem zlikvidovalo konkurenceschopnost leteck  dopravy na této trase. V roce 2011 činila celkov  délka trat  LGV zhruba 2 000 km.⁸⁶ Pokud se pod iv me na vývoj železničních tratí ve Francii mezi lety 1995-2013 zjistíme, že železniční doprava zaznamenala v tomto období celkov  pokles železniční infrastruktury o 6 %, nicméně výstavba vysokorychlostních železnic zaznamenala naopak nárůst o cel ch 11 %. Na tomto p kladu je patrn , jak m směrem se bude dále orientovat železniční doprava nejen Francie, ale i EU.

Francie tvo r  díky velikosti sv  rozlohy a geografick  poloze uzal leteck  dopravy. Mezi nejd le it j sh francouzsk  letiště pat r : Nice, Marseille, Lyon, Strasbourg, Montpellier, Toulouse  i Bordeaux.⁸⁷ Nejv t sh francouzsk  letiště, Charles de Gaulle, je situováno v Pa i i a zaujímá  tvrt  m sto v  eb r cku evropských letiště v objemu přepraveného nákladu. Mezi roky 2012-2013 zaznamenalo pa i sk  letiště pokles přepravovaného nákladu o 1,2 %. Pro porovnání lond nsk  letiště Heathrow zaznamenalo ve stejn m období pokles o 2,8 %.⁸⁸ Francouzsk  leteck  společnost Air France byla založena v roce 1933 slou en m pěti leteckých společností. V roce 1945 byla zest tn n  a v roce 2004 došlo k fázi společnosti Air France a nizozemských aerolinií KLM. F z  vznikla společnost Air France-KLM, kter  byla před finanční krizí

⁸⁴ KAPLAN, L. *Vysokorychlostni-zeleznice*. Rychlovlaky-tgv [online]. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/rychlovlaky-tgv/>.

⁸⁵ LGV = zkratka slo en  z francouzských slov ligne   grande vitesse, v překladu vysokorychlostní trať. Jedná se o železniční trat , kter  jsou vyu iv ny pouze vysokorychlostními vlaky TGV a   dn mi jinými.

⁸⁶ KAPLAN, L. *Vysokorychlostni-zeleznice*. Vysokorychlostni-trate-francie [online]. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/rychlovlaky-tgv/>.

⁸⁷ COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE. *Chiffres cl es du transport, édition 2015* [online]. březen 2015. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/873.html>.

⁸⁸ INSEE. Principaux aéroports européens selon le volume de fret et de courrier traité en 2013 [online]. 29. R jna 2014. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z : http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=98&ref_id=CMPTF13610.

podle obratu společnosti jedničku na světovém trhu.⁸⁹ Další velká společnost francouzského leteckého průmyslu je společnost Airbus se sídlem v Toulouse.

Říční systém Francie zaznamenal od poloviny 90. let dynamický rozvoj. Francie disponuje s 6 700 km splavných řek. Pro porovnání Německo disponuje 7 354 km a Nizozemí 5 046 km. Oproti svým sousedům má sice Francie největší říční systém nicméně její loďstvo je ze zmíněných zemí nejmenší. Proto také přepravuje mnohonásobně méně zboží než její sousedi. Množství využívaných kilometrů říčních vod se ve Francii nepatrně snižuje.⁹⁰

3.2 Charakteristika společné dopravní politiky

„Efektivní dopravní propojení je předpokladem fungování evropského obchodu a podmínkou hospodářského růstu, vzniku pracovních míst a prosperity. Dopravní sítě jsou základem dodavatelského řetězce a stojí na nich ekonomika každé země.“⁹¹ Tato věta odráží podstatu dopravní politiky EU.

První snahy o vytvoření společného dopravního prostoru byly veřejnosti představeny již v roce 1957 ve smlouvě zakládající EHS. Hlavním důvodem začlenění dopravní politiky do smlouvy o EHS byl fakt, že si nelze představit vytvoření evropského jednotného prostoru bez neefektivního využití dopravního sektoru. Doprava se dotýká nejen volného pohybu zboží, ale i osob.⁹² Společná dopravní politika neměla dlouhou dobu příležitost se rozvíjet, neboť členské státy měly obavy ze ztráty suverenity v tomto sektoru. Prvním krokem ke zlepšení situace bylo podání žaloby Evropským parlamentem k Evropskému soudnímu dvoru z důvodu „*nevypracování společné dopravní politiky.*“⁹³ Rozsudek Soudního dvora byl vyhlášen v roce 1985 a ještě v tomtéž roce byla vydána Bílá kniha Dokončení vnitřního trhu, která se již

⁸⁹ DICHARRI, E. *Air France: retour sur 80 ans d'histoire* [online]. 7. října 2013. [cit. 2015-04-07]. Dostupné z: http://www.lesechos.fr/07/10/2013/lesechos.fr/0203033076268_air-france---retour-sur-80-ans-d-histoire.htm.

⁹⁰ MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT. *Évolution de l'activité du transport fluvial en France de 2000 à 2010*. [online]. [cit. 2015-04-04]. s. 6-15. Dostupné z: <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Evolution-de-l-activite-du.html>.

⁹¹ EVROPSKÁ KOMISE, *Politiky Evropské unie: Doprava* [online]. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2014 [cit. 2015-03-02]. s. 3. ISBN 978-92-79-42773-2. Dostupné z: <http://bookshop.europa.eu/cs/bundles/the-eu-explained-cbsciep2OwkgkAAAE.xjhtLxJz/>.

⁹² EUROPEUM. *Vývoj společné dopravní politiky* [online]. 4. září. 2000. [cit. 2015-03-03]. Dostupné z: <http://www.europeum.org/cz/integrace/26-integrace--4/582-vyvoj-spolecne-dopravni-politiky>.

⁹³ EVROPSKÁ KOMISE, *Politiky Evropské unie: Doprava* [online]. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2014 [cit. 2015-03-02]. s. 4. ISBN 978-92-79-42773-2. Dostupné z: <http://bookshop.europa.eu/cs/bundles/the-eu-explained-cbsciep2OwkgkAAAE.xjhtLxJz/>.

okrajově dotýkala dopravní politiky. Níže jsou uvedeny dokumenty⁹⁴, které se dotýkají vymezení dopravní politiky. Patří k těm nejdůležitějším, které Komise publikovala v oblasti dopravy. Dokumenty určují její koncepci a stanovují směr, jakým se bude ubírat její vývoj.

▪ **Bílá kniha Dokončení vnitřního trhu, 1985**

Kniha Dokončení vnitřního trhu byla první knihou vydanou v oblasti dopravní politiky a její obsah se týkal převážně liberalizace dopravního trhu.

▪ **Jednotný evropský akt, 1986**

Přijetím JEA se v některých oblastech změnila forma hlasování z jednomyslného na hlasování kvalifikovanou většinou. Tato změna se týkala i dopravní politiky, což zásadně usnadnilo průběh vyjednávání v této oblasti.

▪ **Maastrichtská smlouva, 1992**

Maastrichtskou smlouvou vstoupily v platnost nové oblasti integrace, jejichž součástí byl projekt Transevropské sítě, který úzce souvisí s politikou dopravy.⁹⁵ Více o transevropských sítích v podkapitole 3. 2. 1.

▪ **Bílá kniha o budoucím vývoji společné dopravní politiky, 1992**

Kniha definuje následující oblasti rozvoje:

- rozvoj dopravního systému Společenství s použitím nejlepších dostupných technologií
- posílení ekonomické a sociální pospolitosti prostřednictvím budování nové infrastruktury
- rozvoj dopravního systému bude přispívat k řešení environmentálních otázek
- zajištění bezpečného dopravního sektoru
- rozvoj vztahů se třetími zeměmi

▪ **Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout, 2001**

Kniha definuje následující oblasti rozvoje:

- změna disproporcí mezi jednotlivými druhy dopravy

⁹⁴ MARC, T. *Dopravní politika: obecné zásady*. Dosažené výsledky [online]. Duben 2014. [cit. 2015-03-03]. Dostupné z: http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/cs/displayFtu.html?ftulid=FTU_5.6.1.html.

⁹⁵ EUROPA. *Maastrichtská smlouva o Evropské unii* [online]. 15. října. 2010. [cit. 2015-03-04]. Dostupné z: http://europa.eu/legislation_summaries/institutional_affairs/treaties/treaties_maastricht_cs.htm.

- vzájemné propojení různých druhů dopravy
 - výstavba infrastruktury s cílem omezit dopravní zácpy
 - bezpečnost silnic
 - udržitelný rozvoj
 - konkurenceschopnost evropských společností⁹⁶
- **Bílá kniha Plán jednotného evropského dopravního prostoru-vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, 2011**⁹⁷

Cíle této knihy budou blíže specifikovány v podkapitole 3.4.1 Budoucí směřování dopravní politiky.

3.2.1 Transevropské sítě

Projekt Transevropské sítě se zaměřují na následující činnosti:

- dopravní transevropské sítě (TEN-T)
- energetické transevropské sítě (TEN-E)
- telekomunikační transevropské sítě (eTEN)

V oblasti transevropských sítí se zaměříme na jejich první segment, na projekt TEN-T. Realizace projektu byla podnícena přístupem nových států, především států z východní Evropy, jejichž infrastruktura není dostatečně rozvinuta. Tento projekt řeší modernizaci a propojení doposud izolovaných regionů členských států zejména pomocí takového druhu dopravy, který je šetrný k životnímu prostředí. Proto se projekt TEN-T zaměřuje mimo jiné na budování železničních koridorů a vnitřních vodních cest. Hlavní síť tohoto projektu má být vytvořena do konce roku 2030 a zahrnuje výstavbu devíti hlavních koridorů. Trajektorie těchto koridorů je vyznačena v příloze č. 3. Do roku 2050 by pak měl být hotový celý koncept tohoto projektu, který by v závěru měl obsahovat komplexní dopravní síť pro všechny druhy dopravy. Cílem celého konceptu projektu

⁹⁶ KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ. *Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*. Brusel: Nakladatelství dopravy a turistiky, spol. s r.o. - Nadatur, 2001. s. 5-11. 80-7270-015-4.

⁹⁷ EVROPSKÁ KOMISE, *Politiky Evropské unie: Doprava* [online]. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2014 [cit. 2015-03-02]. s. 5. ISBN 978-92-79-42773-2. Dostupné z: <http://bookshop.europa.eu/cs/bundles/the-eu-explained-cbsciep2OwkgkAAAE.xjhtLxJz/>

TEN-T je, aby „převážná většina evropských občanů a podniků se nacházela do 30 minut od této dopravní sítě.“⁹⁸

Hlavními důvody uplatňování politiky transevropských sítí, konkrétně projektu TEN-T, je prostřednictvím vytvoření komplexní dopravní sítě propojit východní a západní Evropu a především napojit okrajové regiony členských států na hlavní evropské koridory. Tím bude doprava plynulejší a rychlejší a povede k eliminaci dopravních zácp, které jsou označovány jako jedna z překážek dalšího rozvoje vnitřního trhu.⁹⁹

3.2.2 Silniční doprava

Osmdesátá a devadesátá léta byla charakteristická liberalizací dopravy. Liberalizací míníme odstraňování překážek vnitřního dopravního trhu např. v podobě umožnění provozování mezinárodní osobní dopravy po celém území EU, povolení kabotáže¹⁰⁰ či společné řešení otázky poplatků a mýtného. Liberalizace se dotkla i technických a administrativních předpisů, které stanovují např. jaká je povolená max. doba řízení u řidičů nákladní i osobní dopravy. Na první pohled se tento problém může jevit jako banální, ale pokud by byla taková pravidla stanovována na národní úrovni, došlo by k jejich diferenciaci, která by se projevila nerovnoměrnými podmínkami na dopravním trhu. Od 80. let ušla dopravní politika dlouhou cestu, nicméně silniční doprava ještě zdaleka nedosáhla svých limitů liberalizace.¹⁰¹

Velký problém silniční dopravy představuje nárůst jejího objemu. Silniční doprava je flexibilní a málo nákladná v měřítku jiných druhů dopravy, tudíž je nejvíce zatížena. U osobní dopravy v rámci EU se v období 1980-2010 počet osobních automobilů podle Bílé knihy ztrojnásobil. Bílá kniha z roku 2001 předpokládala stabilizaci počtu osobních aut v tehdejších státech EU relativně v krátkém horizontu. V roce 2004 ovšem došlo k podstatnému rozšíření Unie o nové státy, zejména státy

⁹⁸ EVROPSKÁ KOMISE, *Politiky Evropské unie: Doprava* [online]. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2014 [cit. 2015-03-02]. s. 7. ISBN 978-92-79-42773-2. Dostupné z: <http://bookshop.europa.eu/cs/bundles/the-eu-explained-cbsciep2OwkgkAAAE.xjhtLxJz/>.

⁹⁹ SEMRAU, J. *Transevropské sítě-hlavní směry* [online]. Duben 2014. [cit. 2015-03-05]. Dostupné z: http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/cs/FTU_5.8.1.pdf.

¹⁰⁰ Kabotážní přepravou se obecně rozumí silniční nákladní nebo osobní přeprava, kterou provádí dopravce usídlený v jednom státě, mezi dvěma místy ležícími v jiném státě.

¹⁰¹ EVROPSKÁ KOMISE, *Politiky Evropské unie: Doprava* [online]. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2014 [cit. 2015-04-10]. s. 13-14. ISBN 978-92-79-42773-2. Dostupné z: <http://bookshop.europa.eu/cs/bundles/the-eu-explained-cbsciep2OwkgkAAAE.xjhtLxJz/>.

východní Evropy, u kterých bude nárůst osobních aut daleko znatelnější, neboť se nepodílely na dosavadním vývoji dopravní politiky.

S nárůstem objemu silniční dopravy souvisí problém znečištění ovzduší. V roce 2001 představoval podíl silniční dopravy na celkovém množství emisí z dopravy 84 % CO₂. Nezbytným prvkem řešení tohoto problému je změna proporcí jednotlivých druhů dopravy. To znamená, že je zapotřebí snížit rychlost nárůstu silniční dopravy a podpořit růst ekologicky šetrnějších variant dopravy jako jsou železnice a vnitřní vodní cesty. K tomu přispívá i koncepce projektu TEN-T.¹⁰²

3.2.3 Železniční doprava

Problémem železniční dopravy jsou její rozdíly v oblasti technických norem a parametrů, bezpečnosti a dokonce i vlastnictví, neboť v některých státech jsou železniční společnosti stále ve vlastnictví státu, které nechtějí dovolit vstup novým subjektům na tento trh. Rozdílné technické normy způsobují potíže při přeshraniční výměně zboží, protože např. ne všechny typy kolejových vozidel kvůli technickým parametrům lze použít na všech území členských států.¹⁰³

Dalším problémem železniční dopravy je nízké procento jejího zastoupení v poměru k ostatním. Mezi roky 1990–1998, kdy mluvíme o první vývojové etapě dopravní politiky, došlo k poklesu využití nákladní železniční dopravy ve Společenství o 43,5 %. Tento propastný rozdíl způsobilo především zvýšení využití silniční nákladní dopravy, která ve stejném období zaznamenala nárůst o 19,4%. Proto Bílá kniha z roku 2001 uvádí jako jeden z cílů dopravy změnu podílů proporcí jednotlivých doprav na celku.¹⁰⁴

Železniční doprava produkuje nejméně emisí skleníkových plynů z jednotlivých odvětví dopravy, což můžeme pozorovat v příloze č. 4. Otázka ekologie a udržitelného rozvoje hraje významnou roli v dalším směřování železniční dopravy. Tím, že tento dopravní sektor je nejvíce šetrný k životnímu prostředí, usiluje se o jeho zásadní

¹⁰² KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ. *Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*. Brusel: Nakladatelství dopravy a turistiky, spol. s r.o. - Nadatur, 2001. s. 12. 80-7270-015-4.

¹⁰³ EVROPSKÁ KOMISE, *Politiky Evropské unie: Doprava* [online]. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2014 [cit. 2015-04-10]. s. 10-11. ISBN 978-92-79-42773-2. Dostupné z: <http://bookshop.europa.eu/cs/bundles/the-eu-explained-cbsciep2OwkkgAAAE.xjhtLxJz/>.

¹⁰⁴ KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ. *Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*. Brusel: Nakladatelství dopravy a turistiky, spol. s r.o. - Nadatur, 2001. s. 24-28. 80-7270-015-4.

posílení. V období 2001-2010, podstoupila Evropská unie největší rozšíření své členské základny. Noví členové Unie, kteří představovali především země východní Evropy, neměli zdaleka tak rozvinutý železniční sektor jako ostatní členské státy, a tudíž v celkovém měřítku zpomalovaly dosažení daného cíle. Tohle je však jen jeden faktor z mnoha.¹⁰⁵

Pro vytvoření vnitřního železničního trhu, byly Bílou knihou z roku 2001 definovány úkoly pro Společenství. Tyto úkoly zahrnovaly vytvoření kabotážního způsobu dopravy, zlepšení bezpečnostní otázky, zaktualizování směrnic o interoperabilitě¹⁰⁶, zaměření se na otázky mezinárodní osobní dopravy a s ní spojené zajištění kvalitních dopravních služeb pro cestující.¹⁰⁷

3.2.4 Námořní doprava

Toto odvětví je pro nás opravdu významné, neboť v číslech představuje 40 % vnitřní a 90 % vnější nákladní dopravy. První úprava ze strany Společenství přišla v roce 1986, která rozhodla o otevření společného trhu námořní dopravy. Dalším krokem byla legalizace kabotáže.

Na bezpečnost jsou v tomto druhu dopravy kladeny zvlášť vysoké nároky, které můžeme přisuzovat haváriím, které se staly v průběhu 90. let. Jednalo se především o tankery, u nichž došlo k únikům ropy do moře a které napáchaly ohromné škody na přírodním ekosystému. Na základě těchto nehod přijalo Společenství právní předpisy, na jejichž základě došlo k vyřazení plavidel, která nesplňovala normy. Jako v každé jiné dopravě se i toto odvětví, s přihlédnutím k závažným haváriím, zabývá otázkou životního prostředí. Tato otázka se týká především snížení emisí skleníkových plynů, ochrany mořského prostředí, akceptaci pravidel o lodním odpadu a samozřejmě plnění norem emisí.¹⁰⁸

Námořní doprava by mohla převzít část objemu pozemní dopravy. Jak uvádí Bílá kniha: „...jedná se o skutečnou konkurenceschopnou alternativu k pozemní dopravě.

¹⁰⁵ EVROPSKÁ KOMISE, *Politiky Evropské unie: Doprava* [online]. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2014 [cit. 2015-04-10]. s. 9. ISBN 978-92-79-42773-2. Dostupné z: <http://bookshop.europa.eu/cs/bundles/the-eu-explained-cbsciep2OwkgkAAAE.xjhtLxJz/>.

¹⁰⁶ Interoperabilita = schopnost vlaku jezdit na jakémkoliv úseku evropské železniční sítě

¹⁰⁷ KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ. *Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*. Brusel: Nakladatelství dopravy a turistiky, spol. s r.o. - Nadatur, 2001. s. 13. 80-7270-015-4.

¹⁰⁸ EVROPSKÁ KOMISE, *Politiky Evropské unie: Doprava* [online]. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2014 [cit. 2015-04-10]. s. 15. ISBN 978-92-79-42773-2. Dostupné z: <http://bookshop.europa.eu/cs/bundles/the-eu-explained-cbsciep2OwkgkAAAE.xjhtLxJz/>.

*Z tohoto důvodu by určité lodní spoje, zejména ty, které poskytují možnost obejít dopravně přetížená místa v Alpách a Pyrenejích, měly být součástí transevropské sítě, zrovna tak jako dálnice nebo železnice.*¹⁰⁹

3.2.5 Letecká doprava

Letecká doprava byla z počátku velice roztržštěná v kontextu celého Společenství. U jednotlivých dopravních sektorů se objevují stále stejné problémy. Po podpisu Římské smlouvy v roce 1957 byl letecký evropský prostor uspořádán na národních úrovních. Letecká doprava se řídila vnitrostátními předpisy a hlavním problémem byly národní monopolní společnosti, které těžily z absence konkurence v podobě dalších aerolinií, čímž hnaly ceny nahoru. S postupnou liberalizací trhu započal proces odstraňování překážek. Důležitým mezníkem v tomto sektoru bylo zavedení volného pohybu služeb, který přivedl na trh nové letecké společnosti.¹¹⁰

V letech 1980-2000 zaznamenala letecká doprava největší nárůst objemu dopravy oproti ostatním druhům dopravy, s čímž byly spojeny problémy, s jejichž řešením přišla Komise evropských společenství v Bílé knize z roku 2001. Mezi nejzávažnějšími problémy byl uveden neudržitelný růst letecké dopravy, míra kongescí¹¹¹ vzdušného prostoru, nedostatečná výše investic do modernizace, nutnost rozšiřování kapacit letišť či absence společného legislativního rámce. Vysoký nárůst letecké dopravy způsobil nadměrné zatížení kapacit jednotlivých letišť. Výsledkem tohoto efektu jsou kongesce, které vznikají neefektivním řízením letecké dopravy. Částečný problém je i v nesourodosti řídicích systémů členských států. Bílá kniha z roku 2001 uvádí následující příklad: „*Letadla letící z Velké Británie do Francie musí letět ve dvou různých výškách: nad britským územím letí ve výšce 8 300 m a poté musí sestoupit na výšku 6 000 m, jakmile vstoupí do francouzského vzdušného prostoru.*“¹¹² Výše uvedené body jsou zahrnuty v projektu s názvem Jednotné evropské nebe, který byl zahájen v roce 2004 a jehož primárním cílem je vytvoření jednotného vzdušného

¹⁰⁹ KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ. *Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*. Brusel: Nakladatelství dopravy a turistiky, spol. s r.o. - Nadatur, 2001. s. 36. 80-7270-015-4.

¹¹⁰ EVROPSKÁ KOMISE, *Politiky Evropské unie: Doprava* [online]. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2014 [cit. 2015-04-10]. s. 11. ISBN 978-92-79-42773-2. Dostupné z: <http://bookshop.europa.eu/cs/bundles/the-eu-explained-cbsciep2OwkkgkAAAE.xjhtLxJz/>.

¹¹¹ Kongesce = dopravní zácpa, dopravní zatížení, jehož důsledkem je zpomalení dopravy případně zácpy s negativním dopadem do životního prostředí (hluk, zvýšení emisí oxidu uhlíku a dusíku)

¹¹² KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ. *Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*. Brusel: Nakladatelství dopravy a turistiky, spol. s r.o. - Nadatur, 2001. s. 33. 80-7270-015-4.

prostoru. Jeho součástí je výzkumný program SESAR, který je zaměřen na efektivnější organizaci letového provozu a modernizaci základen.¹¹³

V roce 2009 byl vytvořen nový projekt, Jednotné evropské nebe II, který se zabývá environmentálními otázkami. Letecká doprava dle přílohy č. 4 je nejméně šetrný druh dopravy k životnímu prostředí vůbec. Způsobuje nejvíce emisí skleníkových plynů, nicméně v porovnání s ostatními sektory daného odvětví se v roce 2010 podílela pouhými 12,4 % na celkové emisi skleníkových plynů v sektoru dopravy. To je výsledkem různého poměru objemu jednotlivých typů dopravy.¹¹⁴

V závěru je nutno zmínit, že letecká doprava patří k nejbezpečnějším typům dopravy. V rámci EU se podřizuje velkému množství bezpečnostních pravidel a předpisů, díky kterým se řadí mezi elitu na světě v otázce bezpečnosti. EU se snaží reagovat na aktuální hrozby. Hrozba terorismu je bohužel všudypřítomná a z každého útoku se EU poučí a zavede nová opatření, aby se taková situace už neopakovala. Z toho důvodu byla např. zavedena omezení v oblasti tekutin, neboť v roce 2006 došlo k pokusu o zničení letadla pomocí kapalné výbušniny.¹¹⁵

3.3 Role Francie v dopravní politice

Concorde

Jak je výše popsáno, dopravní politika se začala rozvíjet až po roce 1985 na základě rozsudku Evropského soudního dvora. Do té doby koncepce této politiky neměla zásadní vliv na členské státy. Místo toho, aby se evropské státy spojily a daly se na cestu budování jednotné dopravní sítě v rámci Společenství, uchýlily se k ochranným tendencím a spolupracovaly především na národní úrovni se systémy národních dotací. V jiném případě fungovalo dočasné sloučení firem na dílčí projekty.

Takovým dílčím projektem ve spolupráci více států EU byl např. francouzsko-britský projekt Concorde. Jednalo se o projekt, jehož výstupem mělo být dopravní

¹¹³ KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ. *Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*. Brusel: Nakladatelství dopravy a turistiky, spol. s r.o. - Nadatur, 2001. s. 12. 80-7270-015-4.

¹¹⁴ EVROPSKÁ KOMISE, *Politiky Evropské unie: Doprava* [online]. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2014 [cit. 2015-04-10]. s. 12. ISBN 978-92-79-42773-2. Dostupné z: <http://bookshop.europa.eu/cs/bundles/the-eu-explained-cbsciep2OwkgkAAAE.xjhtLxJz/>.

¹¹⁵ EVROPSKÁ KOMISE, *Politiky Evropské unie: Doprava* [online]. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2014 [cit. 2015-04-10]. s. 12-13. ISBN 978-92-79-42773-2. Dostupné z: <http://bookshop.europa.eu/cs/bundles/the-eu-explained-cbsciep2OwkgkAAAE.xjhtLxJz/>.

nadzvukové letadlo. Proč vlastně Francie přistoupila na realizaci tohoto projektu ve spolupráci s Brity? V poválečné Evropě byl aviatický průmysl nerovnoměrně rozvinut a jeho hlavní centra tvořila Británie a Francie. Navíc v roce 1959 byl vytvořen konkurenční americký projekt nadzvukového dopravního letadla, jehož dokončení bylo plánováno kvůli technické, ale zejména finanční náročnosti projektu až na rok 1975. Primárními důvody francouzsko-britské spolupráce byly tedy technická vyspělost států a jejich přirozená soutěživost. Další výhody spatřovala Francie ve sdílení finančních nákladů a v uplatnění výsledků výzkumu spojeného s vývojem letounu v dalších odvětvích jako např. v metalurgii či elektronice. Dne 21. 11. 1961 francouzská vláda přijala návrh společného projektu a započala jednání s britskou stranou, která vyústily v podpis oficiální dohody dne 29. 11. 1962.¹¹⁶ Realizace projektu se samozřejmě neobešla bez obtíží. Problémy způsobovalo dosažení požadované rychlosti, 2 400 km/h a dále vývoj nových materiálů pro konstrukci letounu. V roce 1969 byly vytvořeny první prototypy letounu Concorde a první let byl uskutečněn 3. 3. 1969 ve Francii. Nárůst cen pohonných hmot ovlivněný ropnou krizí způsobil, že poptávka po Condordu byla prakticky nulová a Francie a Británie zůstaly jedinými státy, které zavedly letoun Concorde do provozu. Historicky první let s pasažéry na palubě byl na trase Londýn-Bahrajn dne 21. 1. 1979. Od tohoto data Concorde létal na pravidelných trasách až do osudné nehody dne 25. 7. 2000. I přes to, že se později zjistilo, že příčina nehody nebyla způsobena konstrukcí letounu, Concorde byl od roku 2003 stažen z provozu a dnes tvoří součást muzeí.¹¹⁷

Ambiciózní projekt nadzvukového letounu Concorde byl něčím výjimečným a nadčasovým ve své době. V této práci ho zmiňujeme jako jedinečný příklad toho, co může vzejít ze spolupráce států. Jeho úspěch na počátku 80. let pravděpodobně kladně ovlivnil vývoj dopravní politiky. Výsledek francouzsko-britské spolupráce mohl posloužit jako impulz pro evropský parlament, který se v roce 1982 rozhodl podat žalobu na Radu pro její nečinnost v oblasti dopravní politiky.

¹¹⁶ TOUSCOZ, J. *La coopération aéronautique franco-britannique: l'affaire Concorde* [online]. In: *Annuaire français de droit international*, 1965. s. 174-178. Dostupné z: http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/afdi_0066-3085_1965_num_11_1_1813.

¹¹⁷ MUSIL, L. *Encyklopedie letadel*. BAC/Aerospatiale Concorde [online]. 24. prosince. 2013 [cit. 2015-04-06]. Dostupné z: <http://www.czechairliners.net/index.php/encyklopedie-letadel/135-bac-aerospatiale-concorde.html>.

Airbus S.A.S.

Dalším významným dílčím projektem v Evropě byl projekt Airbus, tehdy známý pod názvem A300. Dějiny projektu se začaly psát podpisem smlouvy o mezivládní spolupráci Francie a Německa dne 29. 5. 1969. Jak je zmíněno výše, v 60. letech minulého století byl aviatický evropský průmysl velmi roztržštěn a na jeho trhu existovalo kolem patnácti menších aviatických společností. Ty samy o sobě neměly šanci konkurovat americkým gigantům jako je společnost Boeing.¹¹⁸

Za tímto účelem státy svolily ke spolupráci a jejich pilotním projektem byl velkokapacitní dvoumotorový dopravní letoun s označením A300. K původní základně dvou států se připojila Británie a v roce 1979 i Španělsko. Každá z těchto zemí přinesla do projektu svoje know how. Např. Francie se specializovala na kokpity, řízení a pohon letadla a v závěrečné fázi na jeho sestavení, které je až dodnes prováděno v mateřské fabrice v Toulouse ve Francii. První let Airbusu A300 byl uskutečněn v roce 1972 a první letadla tohoto typu odkoupily evropské letecké společnosti AirFrance a Lufthansa. V roce 1977 došlo k prvnímu odprodeji letadla A300 americké společnosti. V dalších letech přišel Airbus na trh s novými typy letadel a konkurenční výhoda, kterou měl v 60. letech americký Boeing, se začala postupně snižovat. Druhá největší americká aviatická společnost, McDonnell Douglas, byla odkoupena Boeingem, neboť by tento konkurenční boj mezi dvěma největšími leteckými společnostmi světa neustála. V roce 2000 poprvé dohnala společnost Airbus americký Boeing a letecký trh byl roztržštěn na dvě poloviny. Prozatím posledním projektem Airbusu byl projekt A380. Projekt s označením A380 reaguje na zvýšení poptávky v civilním letectví, které se stává jedním ze současných hlavních problémů. Letadlo je klasifikováno jako největší dopravní letadlo světa s kapacitou 550 cestujících a bylo zkonstruováno tak, aby byla snížena jeho hlučnost a zvýšena šetrnost k životnímu prostředí. Jeho nadstandardní velikost si dokonce vyžádala vybudování nové pozemní a přímořské infrastruktury, která byla uzpůsobena tak rozměrnému nákladu. V dnešní době představuje společnost Airbus S.A.S a Boeing dvě největší společnosti aviatického průmyslu, které spolu vedou

¹¹⁸ AIRBUS. *Early days (1967-1969)* [online]. [cit. 2015-04-17]. Dostupné z: <http://www.airbus.com/company/history/the-narrative/early-days-1967-1969/>.

konkurenční souboj.¹¹⁹ Tento souboj v posledních třech letech vyhrává americký Boeing.¹²⁰

Společnost Airbus S.A.S je dalším příkladem spolupráce několika států, ze které vzniklo něco výjimečného. Díky francouzsko-německé spolupráci se podařilo Evropě během 40 let zařadit na světový letecký trh jako rovnocenný a důstojný protivník největší americké aviatické společnosti Boeing.

Tunel La Manche

Jeden z dalších britsko-francouzských projektů, který se zapsal do dějin lidstva je druhý nejdelší tunel na světě, tunel La Manche. Výstavba tunelu s sebou přinesla mnoho výhod. Vytvořením spojení mezi Francií a Británií, konkrétně mezi městy Calais a Folkstone, se zvýšila mobilita pracovní síly, došlo ke zlepšení komunikačního spojení či navýšení míry turistického ruchu. Výhod je velké množství a přinášejí Evropanům nové příležitosti.¹²¹

Smlouva o vybudování tunelu byla podepsána státy Francie a Anglie v roce 1986. V roce 1988 započaly samotné páce. Trasa tunelu byla předem stanovená a na vybudování tunelu pracovaly dva týmy dělníků nezávisle na sobě. Jeden na francouzské straně a druhý na straně anglické. Soutěživost těchto dvou týmů dostat se na místo určení jako první byla pozoruhodná a hnala realizaci projektu vpřed. Po necelých dvou letech, v roce 1990, se týmy setkaly zhruba uprostřed tunelu pod mořským dnem kanálu La Manche, čímž oba jeho konce propojily. Technické provedení bylo složité a v průběhu projektu se oba týmy potýkaly s množstvím problémů. Jedním z nich byla např. unikající mořská voda z mořského dna skrze průrvy v podloží do tunelu. Za normálních okolností toto podloží vodu nepropustí, nicméně nikdo nepočítal s existencí trhlin.

Na vytvoření tunelu bylo použito 11 speciálních přístrojů TBM¹²² a na realizaci projektu se podílelo celkem 13 000 inženýrů, techniků a dělníků. Celková délka tunelu

¹¹⁹ FORGEARD, N., POCHE, F., 2005. Une brève histoire d'Airbus. *La jaune et la rouge* [online]. Paris: société amicales des anciens élèves de l'école polytechnique. [cit. 2015-04-11]. Dostupné z: <http://www.lajauneetlarouge.com/article/une-breve-histoire-dairbus#.VS6saaXb-M>.

¹²⁰ LIDOVKY. *Boeing loni dodal nejvíc letadel v historii. Potřetí porazil Airbus* [online]. 7. leden 2015. [cit. 2015-04-11]. Dostupné z: http://byznys.lidovky.cz/boeing-loni-dodal-nejvic-letadel-v-historii-potreti-porazil-airbus-1ds-/firmy-trhy.aspx?c=A150107_092551_firmy-trhy_pave.

¹²¹ FERRYTO. *Folkestone Eurotunnel History* [online]. [cit. 2015-04-12]. Dostupné z: <http://www.ferryto.cz/cs/ports/Folkestone.html>.

¹²² TBM = zkratka z anglických slov tunnel boring machine

čítá 50,5 km a ta část, která byla vybudována pod mořským dnem, tvoří 37,9 km. Japonský tunel Seikan je sice svojí celkovou délkou nejdelší na světě a ten evropský přesahuje o 3,35 km, ale evropskému tunelu pod kanálem La Manche zůstává stále jedno prvenství, a to délka tunelu, která se nachází pod mořským dnem. Tunel se skládá ze dvou samostatných tunelů a jednoho obslužného.¹²³

Tunel byl slavnostně otevřen k datu 6. 5. 1994 francouzským prezidentem F. Mitterandem a Královnou Alžbětou II. Celý projekt byl zrealizován za pouhých 6 let. Zajímavostí je, že tunel La Manche, dnes známý pod pojmem eurotunnel, byl financován pouze ze soukromých zdrojů společnosti Eurotunnel. Projekt byl až do roku 2006 ztrátový a jen díky restrukturalizaci společnosti došlo v roce 2007 k prvním ziskům společnosti. Vlaky, které jezdí na trasách tunelu, jsou provozovány nadnárodní společností Eurostar, která využívá souprav TGV, vyrobené francouzskou společností Alstom a dále využívá tzv. Shuttly, které převázejí auta. Tunel La Manche v současnosti navazuje na vysokorychlostní tratě, díky čemuž trvá vlaku TGV trasa Londýn-Paříž pouhé 2h 15min a trasa Londýn-Brusel 1h 15min.¹²⁴

Společným prvkem všech těchto projektů je francouzská účast na každém z nich, která jen podtrhuje důležitost a význam francouzského dopravního sektoru v Evropě. Projekt Concorede a vytvoření společnosti Airbus v průběhu 60. let napomohly k rozvoji evropského aviatického průmyslu. Concorde zaznamenal největší úspěch v 80. letech, kdy byl dopravní civilní nadzvukový letoun začleněn do provozu. První francouzská vysokorychlostní trať byla vybudována v roce 1981. Ambiciózní projekt vybudování nejdelšího tunelu na světě pod mořským dnem kanálu La Manche byl započat v roce 1986, ale už několik let předem se vědělo o realizaci projektu, neboť mu předcházely nejrůznější analýzy. Dalším společným prvkem je tedy období realizace těchto projektů, jejichž výsledky či započetí projektů spadá do období konce 70. A začátku 80. let. Do tohoto období nebyla dopravní politika nijak rozvíjena na úrovni Společenství, ale pouze na úrovni členských států, a právě v tom můžeme hledat

¹²³ EUROTUNNEL. *How the Channel Tunnel was Built* [online]. [cit. 2015-04-11]. Dostupné z: <http://www.eurotunnel.com/build/>.

¹²⁴ REDAKCE EKONOMIKA. *Vlaky Eurostar jezdí tunelem pod Lamanšským průlivem již 15 let* [online]. 13. listopadu 2009. [cit. 2015-04-11]. Dostupní z: <http://byznys.ihned.cz/c1-39053190-vlak-y-eurostar-jezdi-tunelem-pod-lamansskym-prulivem-jiz-15-let>.

příčinu, proč byla na Radu podána v roce 1983 evropským parlamentem žaloba pro nečinnost v oblasti dopravy. Můžeme předpokládat, že právě tyto velké, ambiciózní a ve své době nadčasové projekty daly podnět evropskému parlamentu pro podání zmíněné žaloby. Úspěch států jako Francie a Anglie určitě z velké části podnítl motivaci dalších států účastnit se dopravní politiky v rámci Společenství, která do té doby existovala v podstatě jen na papíře.

Francie dodnes patří k nejvýznamnějším hráčům v oblasti dopravní politiky. K nejvýznamnějším odvětvím dopravy Francie patří železniční a letecký průmysl, který se řadí ke špičce v mezinárodním měřítku. To dokládají výše zmíněné dílčí projekty. Francie se rovněž významnou měrou podílí na výzkumu v dopravním sektoru. Pokud se podíváme na procento vysoce kvalifikovaných vědeckých a technických pracovníků v roce 2006, které představují ve Francii 17,1 %¹²⁵ pracovní síly, zjistíme, že v porovnání s ostatními státy je toto číslo lehce nadprůměrné. Právě takoví pracovníci se podílejí na výzkumu. V souvislosti s leteckým průmyslem byl v roce 2008 spuštěn projekt Clean sky s rozpočtem 1,6 bilionu eur. Jedná se o významný letecký výzkumný program na úrovni státní i soukromé spolupráce, který bude ukončen ke konci roku 2017. Jeho cílem jsou pokrokové technologie zaměřené na snižování podílu znečištění životního prostředí letadly a leteckou dopravou se zaměřením na snížení hluku a na letadla s úspornou spotřebou paliva. Pro zvýšení efektivity projektu bylo civilní dopravní letectví rozděleno do 6 dílčích projektů, technologických oblastí, jež jsou vedeny vždy dvěma průmyslovými lídry v daném technologickém odvětví na evropském poli. Program s názvem „Smart fixed wings“ je přímo veden společností Airbus.¹²⁶ Po ustanovení programu Clean sky 2, který bude plynule navazovat na výsledky z předchozího programu, bylo zjevné, že Airbus opět převezme vedení jako přední světový výrobce letadel.¹²⁷ V tomto projektu bude alokováno 80 bilionů eur a jeho cílem bude navázat na předcházející výsledky výzkumu a reagovat na současné problémy letecké dopravy.¹²⁸

¹²⁵

¹²⁶ CLEANSKY. *About us* [online]. [cit. 2015-04-15]. Dostupné z: <http://www.cleansky.eu/content/page/sf-wa-members>.

¹²⁷ JULIAN, F. *Clean sky 2 : Les projets d'Airbus* [online]. 23. května 2014. [cit. 2015-04-14]. Dostupné z: <http://www.air-cosmos.com/2014/05/23/22614-clean-sky-2-les-projets-d-airbus>.

¹²⁸ CLEANSKY. *About Clean sky 2* [online]. [cit. 2015-04-15]. Dostupné z: <http://www.cleansky.eu/content/homepage/about-clean-sky-2>.

Z výše uvedeného výčtu příkladů je patrné, na jak vysoké úrovni se nachází francouzský dopravní sektor a jeho vliv v rámci EU je nepopiratelný. Projekty, na kterých se Francie podílela či podílí, udávají tempo leteckému průmyslu Evropy a příkládají tak Francii významnou roli v tomto procesu.

3.4 Budoucnost dopravní politiky

Francouzský předseda generální rady pro životní prostředí a udržitelný rozvoj, Claude Gressier, vydal ke konci roku 2014 dokument o strategii dopravy. Cílem dokumentu je analyzovat současné problémy a určit směr evropské dopravní politiky. Dokument byl vytvořen ve spolupráci s Evropskou komisí, což znamená, že dokument koresponduje s cíli evropské dopravní politiky. Francouzská strategie pro evropskou dopravu se týká následujících bodů:

- liberalizace dopravy
- ekonomický růst bez nárůstu skleníkových plynů
- snížení počtu nehod na silnicích
- čelit nárůstu objemu dopravy prostřednictvím budování infrastruktury¹²⁹

Pokud by se doprava rozrůstala tempem jako doteď, znamenalo by to do budoucna nárůst o 50 % cestujících do roku 2050. Nárůst nákladní dopravy by měl být ještě markantnější. Předpokládá se nárůst o 80 %. Abychom byli schopni čelit takovému přírůstku je potřeba dále liberalizovat dopravní trh, tak aby byl otevřený jakékoliv konkurenci a představoval efektivní a stabilní oblast. Další z cílů představuje snížení skleníkových plynů o 60 % do roku 2050. Odpověď na tuto otázku už částečně našel projekt Transevropských sítí, jehož primárním cílem je změnit podíl jednotlivých typů doprav. Projekt preferuje zaměření finančních zdrojů mimo jiné na budování vysokorychlostních železničních sítí a budování vnitrostátních vodních cest, které jsou k životnímu prostředí podstatně šetrnější. Podporou rozvoje tohoto typu dopravy chce EU docílit snížení tak rychlého nárůstu silniční dopravy, která způsobuje zdaleka největší procento znečištění v dopravním sektoru. Jedna z možností je také posílení výzkumu motorů. Nedílnou součástí vize je neustálé snižování počtu nehod na silnicích.

¹²⁹ GRESSIER, C. *La politique européenne des transports*. Quatre enjeux pour la nouvelle mandature [online]. prosinec 2014. [cit. 2015-04-07]. s. 3-4 Dostupné z: http://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/rapport_politique_europeenne_des_transports_17122014.pdf.

Příloha č. 5 uvádí, že úmrtnost na silnicích se mezi roky 1991 a 2010 snížila o více než 60 %. Podle statistik je většina nehod způsobena buď rychlou jízdou, nebo vlivem alkoholu. Z těchto důvodů vidí Francie reálnou možnost dalšího snižování nehodovosti na silnicích, neboť se jedná o ovlivnitelné faktory. Za tímto účelem navrhuje Francie vytvořit evropský úřad pro dopravu a silniční bezpečnost. Posledním bodem, který je zmíněn v dokumentu týkajícím se strategie dopravy Francie v rámci EU, jsou investice do infrastruktury. Nárůst objemu dopravy v takovém měřítku nemůže unést současná dopravní síť, a proto je nezbytné podporovat investice. Zároveň text zmiňuje možnost zaměřit se na alternativy jako je městská hromadná doprava či dokonce spolujízda¹³⁰ ¹³¹.

¹³⁰ Spolujízda = je označení druhu dopravy, kdy se cestující předem domluví s řidičem automobilu, který by jinak nebyl plně vytížen nebo jehož jízda s méně přepravovanými osobami by nebyla efektivní, na společné jízdě nebo pravidelném společném dojíždění. Příkladem může být i pravidelné dojíždění za prací.

¹³¹ GRESSIER, C. *La politique européenne des transports*. Quatre enjeux pour la nouvelle mandature [online]. prosinec 2014. [cit. 2015-04-07]. s. 3-4 Dostupné z: http://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/rapport_politique_europeenne_des_transports_17122014.pdf.

Závěr

Téma Evropské unie je velice široké, zajímavé a především aktuální. Tato bakalářská práce si v úvodu kladla za cíl, představit čtenáři význam Francie v evropském integračním procesu.

První kapitola se zaměřuje na základní pilíře a vývojové linie Společenství, bez kterých by práce postrádala nezbytné souvislosti. Pro demonstraci francouzského vlivu v samotných počátcích uskupení jsem se zaměřila na významné francouzské představitele, jejichž účast v integračním procesu dala Společenství jasnou formu a směr, jakým se ubírat. Významnou roli sehráli francouzští politici Jean Monnet a Robert Schuman, kteří dali svojí iniciativou vznik Evropskému společenství uhlí a oceli, jež představovalo základní kámen Společenství. Další významnou osobu představoval francouzský prezident Charles de Gaulle, který svým jednáním částečně zapříčinil krizi ES. Nově zvolený předseda Komise, francouzský ekonom Jacques Delors, se v dalším období postaral o opětovné nastartování evropského integračního procesu a nasměroval Společenství k novým oblastem spolupráce. Například hospodářská a měnová unie byla právě jeho projektem. Text první kapitoly nám tedy přináší výčet francouzských státníků, kteří do značné míry ovlivnili vývoj na evropském poli a zároveň nám přináší stručný přehled historického vývoje Evropské unie.

Další kapitola je koncipována o něco praktičtěji a zabývá se politikami Evropské unie. Definuje, jaké tři základní vymezení politik existují, a soustřeďuje se na dvě konkrétní hospodářské politiky, jejichž vliv můžeme dávat do přímé souvislosti s Francií. Jedná se o hospodářskou a měnovou unii, jejímž projektantem byl Jacques Delors a jejíž realizace představuje nejvyšší integrační stupeň jednotného evropského trhu. V sektoru zemědělství se už od počátku angažovala Francie, z důvodu její nejvyšší rostlinné produkce ze států EU. Jako agrární velmoc prosazovala své zájmy např. skrze dotační politiku v zemědělském sektoru, který se těší významné finanční podpoře. Francie se dobu bránila jakýmkoliv reformám v oblasti rozpočtu zemědělského sektoru. Dodnes hraje zásadní roli ve vývoji ZP.

Poslední, třetí kapitola, se soustředí na dopravní politiku jak v rámci Unie, tak v rámci Francie a obě tyto úrovně navzájem propojuje. Seznamuje nás s charakteristikou francouzského dopravního sektoru a s jeho významnými oblastmi jako jsou zejména železnice s vysokorychlostními vlaky TGV a to samé v případě

charakteristiky dopravní politiky v rámci EU. Podkapitolu 3.3 tvoří především výčet významných evropských projektů v oblasti dopravy, na kterých se Francie podílela jako plnohodnotný partner a které ovlivnily současnou podobu tohoto odvětví. Francie se řadí k nejvyspělejším státům Evropy a její význam v těchto dílčích projektech je nevyvratitelný. Díky její vyspělosti a pokročilým technologiím se řadí do čela výzkumných programů např. v oblasti leteckého průmyslu, kde udává směr budoucímu vývoji dopravy.

Komplexnost tématu pro mě představovala stěžejní překážku, neboť jsem se jádrem problematiky nemohla zabývat do značné hloubky a zároveň jsem ho musela dát do souvislostí tak, aby práce představovala ucelený a smysluplný text. Další problém, s kterým jsem se potýkala, představovalo nedostatečné množství zdrojů zejména ke třetí kapitole práce. Z tohoto důvodu jsem v této části pracovala převážně s cizojazyčnými internetovými zdroji, jejichž výhodou je jejich aktuálnost. Rovněž souvislost míry vlivu Francie na dopravní politiku v rámci EU není nikde v učebnicích popsána, a proto jsem v této fázi využila induktivní metody, která mi dovolila na základě francouzských úspěchů v dopravním sektoru vyvodit určité závěry.

Cíl mé bakalářské práce spočíval v představení čtenáři, do jaké míry se Francie podílela a nadále podílí na utváření evropského integračního procesu. Pokud si projdeme jednotlivé aspekty každé kapitoly, nemůžeme jí tento jednoznačný vliv upřít. Ať už integrační vývoj ovlivnila v kladném či záporném slova smyslu, Francie tvoří součást evropského uskupení, na jehož fungování se v průběhu let aktivně podílela. Toto zjištění představuje odpověď na otázku, zda byly cíle bakalářské práce naplněny.

Summary

This bachelor thesis focuses on the influence of France on the development of European integration. It tries to explain to a reader how this European process has progressed from its beginning, what are the basic pillars of the integration and how it was influenced by France.

The work is divided into three parts. The first one tries to clarify the historical development of the European integration and its main motives. It focuses on the French leading figures that have been participated on the progress of the integration. More specifically, we talk about the figures as Jean Monnet, Robert Schuman, Charles de Gaulle or Jacques Delors. The second part presents us the role of France in specific European policies. It contains the agricultural and monetary policy. The last chapter introduces us a transport policy more in detail than the previous ones. The French transport sector is said to be one of the most developed transports in the European Union and its impact on the transport policy in the community is large which is declared in several examples as the example of the Concorde, the tunnel La Manche or the Airbus S.A.S.

The goals that I have set at the beginning were met especially in the second and the third part of the thesis. The first chapter focuses a lot on the effort to explain to a reader the circumstances of the integration process which is very complicated. The real contribution of my bachelor thesis lies in its complexity. The sources which focus on this issue are not available so this complex summary of the influence of France on whole process of European integration is valuable.

Seznam pramenů a literatury

Knižní zdroje

FIALA, P., PITROVÁ M. *Evropská unie*. 2. vydání. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2010. ISBN 978-80-7325-223-6.

GERBET, P. *Budování Evropy*. Praha: Karolinum. ISBN 80-246-0111-7.

KÖNIG, P. *Rozpočet a politiky Evropské unie: příležitost pro změnu*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009. ISBN 978-80-7400-011-9.

LACINA, L., OSTŘÍŽEK, J. a kol. *Učebnice evropské integrace*. 3. vydání. Brno: Barrister & Principal, 2011. ISBN 978-80-87474-31-0.

Internetové zdroje

AIRBUS. *Early days (1967-1969)* [online]. [cit. 2015-04-17]. Dostupné z: <http://www.airbus.com/company/history/the-narrative/early-days-1967-1969/>.

ASFA. *Chiffres clés, 2014* [online]. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://www.autoroutes.fr/fr/publications/chiffres-cles.htm>.

CLEANSKY. *About Clean sky 2* [online]. [cit. 2015-04-15]. Dostupné z: <http://www.cleansky.eu/content/homepage/about-clean-sky-2>.

CLEANSKY. *About us* [online]. [cit. 2015-04-15]. Dostupné z: <http://www.cleansky.eu/content/page/sfwa-members>.

COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE. *Chiffres clés du transport, Édition 2015* [online]. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/p/2369/874/chiffres-cles-transport-edition-2015.html>.

DICHARRI, E. *Air France: retour sur 80 ans d'histoire* [online]. 7. října 2013. [cit. 2015-04-07]. Dostupné z: http://www.lesechos.fr/07/10/2013/lesechos.fr/0203033076268_air-france---retour-sur-80-ans-d-histoire.htm.

EUROPA. *Maastrichtská smlouva o Evropské unii* [online]. 15. října. 2010. [cit. 2015-03-04]. Dostupné z: http://europa.eu/legislation_summaries/institutional_affairs/treaties/treaties_maastricht_cs.htm.

EUROPEUM. *Vývoj společné dopravní politiky* [online]. 4. září. 2000. [cit. 2015-03-03]. Dostupné z: <http://www.europeum.org/cz/integrace/26-integrace--4/582-vyvoj-spolecne-dopravni-politiky>.

EUROSTAT. *General government deficit/surplus* [online]. 11. prosince 2014. [cit. 2015-04-05]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do;jsessionid=8jATzaXBZVakPb0Z3lwKUHDzssrzul0dwa7ysKX2YoGuOLZAjq!109820079?tab=table&plugin=1&language=en&pcode=tec00127>.

EUROSTAT. *Total length of railway lines* [online]. 11. prosince 2014 [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=ttr00003&plugin=1>.

EUROTUNNEL. *How the Channel Tunnel was Built* [online]. [cit. 2015-04-11]. Dostupné z: <http://www.eurotunnel.com/build/>.

EVROPSKÁ KOMISE, *Politiky Evropské unie: Doprava* [online]. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2014 [cit. 2015-03-02]. ISBN 978-92-79-42773-2. Dostupné z: <http://bookshop.europa.eu/cs/bundles/the-eu-explained-cbsciep2OwkgkAAAE.xjhtLxJz/>.

EVROPSKÁ KOMISE. *Politiky Evropské unie: Hospodářská a měnová unie a euro* [online]. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2015. [cit. 2015-04-04]. ISBN

978-92-79-41629-3. Dostupné z: <http://bookshop.europa.eu/cs/bundles/the-eu-explained-cbsciiep2OwkgkAAAE.xjhtLxJz/>.

EVROPSKÁ KOMISE. *50 years of figures on Europe: data 1952-2001*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2003. ISBN 92-894-5261-7.

EVROPSKÁ KOMISE. *Politiky evropské unie: Zemědělství* [online]. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2014 [cit. 2015-04-05]. ISBN 978-92-79-41386-5. Dostupné z: <http://bookshop.europa.eu/cs/bundles/the-eu-explained-cbsciiep2OwkgkAAAE.xjhtLxJz/>.

FATUROVÁ, M. *Tunel pod kanálem La Manche poprvé v historii vydělal* [online]. 8. dubna 2008. [cit. 2015-04-08]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/tunel-pod-kanalem-la-manche-poprve-v-historii-vydelal-p0v-/eko-zahranicni.aspx?c=A080408_124037_eko-zahranicni_maf.

FERRYTO. *Folkestone Eurotunnel History* [online]. [cit. 2015-04-12]. Dostupné z: <http://www.ferryto.cz/cs/ports/Folkestone.html>.

FORGEARD, N., POCHE, F, 2005. Une brève histoire d'Airbus. *La jaune et la rouge* [online]. Paris: société amicales des anciens élèves de l'école polytechnique. [cit. 2015-04-11]. Dostupné z: <http://www.lajauneetlarouge.com/article/une-breve-histoire-dairbus#.VSexsaaXb-M>.

GRESSIER, C. *La politique européenne des transports*. Quatre enjeux pour la nouvelle mandature [online]. prosinec 2014. [cit. 2015-04-07]. Dostupné z: http://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/rapport_politique_europeenne_des_transports_17122014.pdf.

HOLOPOVÁ, A. *EU opakovaně chybje: Francie nemusí plnit pravidla deficitů, rozhodla Evropská komise* [online]. 27. února 2015. [cit. 2015-04-03]. Dostupné z:

<http://www.reflex.cz/clanek/zpravy/62557/eu-opakovane-chybuje-francie-nemusi-plnit-pravidla-deficitu-rozhodla-evropska-komise.html>.

HOUSKOVÁ, S. *Francie může dál porušovat evropská pravidla* [online]. 11. března 2015. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://archiv.ihned.cz/c1-63664010-francie-muze-dal-porusovat-evropska-pravidla>.

INSEE. *Comptes nationaux des administrations publiques-Année 2014 (premiers résultats)*. Ratios de finance publique [online]. březen 2015. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://www.insee.fr/fr/themes/info-rapide.asp?id=37>.

INSEE. Principaux aéroports européens selon le volume de fret et de courrier traité en 2013 [online]. 29. října 2014. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=98&ref_id=CMPTF13610.

INSEE. *Production agricole de l'Union européenne en 2014* [online]. 7. ledna 2015. [cit. 2015-03-28]. Dostupné z: http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=98&ref_id=CMPTF10113.

JULIAN, F. *Clean sky 2 : Les projets d'Airbus* [online]. 23. května 2014. [cit. 2015-04-14]. Dostupné z: <http://www.air-cosmos.com/2014/05/23/22614-clean-sky-2-les-projets-d-airbus>.

KAPLAN, L. *Vysokorychlostni-zeleznice*. Rychlovlaky-tgv [online]. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/rychlovlaky-tgv/>.

KAPLAN, L. *Vysokorychlostni-zeleznice*. Vysokorychlostni-trate-francie [online]. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/rychlovlaky-tgv/>.

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ. *Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*. Brusel: Nakladatelství dopravy a turistiky, spol. s r.o. - Nadatur, 2001. s. 12. 80-7270-015-4.

LIDOVKY. *Boeing loni dodal nejvíc letadel v historii. Potřetí porazil Airbus* [online]. 7. leden 2015. [cit. 2015-04-11]. Dostupné z: http://byznys.lidovky.cz/boeing-loni-dodal-nejvic-letadel-v-historii-potreti-porazil-airbus-1ds-/firmy-trhy.aspx?c=A150107_092551_firmy-trhy_pave.

MARC, T. *Dopravní politika: obecné zásady. Dosažené výsledky* [online]. Duben 2014. [cit. 2015-03-03]. Dostupné z: http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/cs/displayFtu.html?ftuid=FTU_5.6.1.html.

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT. *Évolution de l'activité du transport fluvial en France de 2000 à 2010*. [online]. [cit. 2015-04-04]. s. 6-15. Dostupné z: <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Evolution-de-l-activite-du.html>.

MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ. *Silniční doprava* [online]. 7. dubna 2014. [cit. 2015-04-08] Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/francie-ekonomicka-charakteristika-zeme-19015.html#sec7>.

MUSIL, L. *Encyklopedie letadel. BAC/Aerospatiale Concorde* [online]. 24. prosince. 2013 [cit. 2015-04-06]. Dostupné z: <http://www.czechairliners.net/index.php/encyklopedie-letadel/135-bac-aerospatiale-concorde.html>.

REDAKCE EKONOMIKA. *Vlaky Eurostar jezdí tunelem pod Lamanšským průlivem již 15 let* [online]. 13. listopadu 2009. [cit. 2015-04-11]. Dostupní z: <http://byznys.ihned.cz/c1-39053190-vlaky-eurostar-jezdi-tunelem-pod-lamanskym-prulivem-jiz-15-let>.

REDINGOVÁ, V. *Proč dnes potřebujeme Spojené státy evropské* [online]. europa.eu, 8. listopadu 2012 [cit. 2015-1-4]. Dostupné z: http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-12-796_cs.htm.

SEMRAU, J. *Transevropské sítě-hlavní směry* [online]. Duben 2014. [cit. 2015-03-05]. Dostupné z: http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/cs/FTU_5.8.1.pdf.

SLÁDEK, J. *Francouzská vláda privatizuje dálnice* [online]. ihned.cz, 11. srpna 2005 [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://archiv.ihned.cz/c1-16630310-francouzska-vlada-privatizuje-dalnice>.

TOUSCOZ, J. *La coopération aéronautique franco-britannique: l'affaire Concorde* [online]. In: *Annuaire français de droit international*, 1965. Dostupné z: http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/afdi_0066-3085_1965_num_11_1_1813.

ÚSEK TECHNICKÝ MMB. *Evropský parlament potvrdil význam železničního uzlu* [online]. 15. ledna 2014. [cit. 2015-03-04]. Dostupné z: <http://www.ibrno.cz/brno/59700-evropsky-parlament-potvrdil-vyznam-zeleznicniho-uzlu-brno.html>.

Seznam zkratek

EHS	Evropské hospodářské společenství
ES	Evropské společenství
ESUO	Evropské společenství uhlí a oceli
EU	Evropská unie
EURATOM	Evropské společenství pro atomovou energii
HMU	Hospodářská a měnová unie
JEA	Jednotný evropský akt
OEEC	Organizace pro evropskou a hospodářskou spolupráci
SNCF	Société national des chemins de fer français
SZBP	Společná zahraniční a bezpečnostní politika
TGV	Train à grande vitesse
ZP	Zemědělská politika

Seznam schémat

Schéma 1 Obsah Lisabonské smlouvy	25
---	----

Seznam tabulek

Tabulka 1 Vývoj stavu veřejných financí ve Francii	30
--	----

Seznam příloh

Příloha 1 Zemědělská produkce ve státech EU mezi roky 2011-2014.....	63
Příloha 2 Hustota silniční dopravy v Evropě	64
Příloha 3 Síť TEN-T	65
Příloha 4 Emise skleníkových plynů v EU podle jednotlivých odvětví dopravy	66
Příloha 5 Počet úmrtí při dopravních nehodách na silnicích EU.....	66

Přílohy

Příloha 1¹³² Zemědělská produkce ve státech EU mezi roky 2011-2014

en millions d'euros

	Production végétale				Production animale			
	2011 (r)	2012 (r)	2013 (r)	2014 (p)	2011 (r)	2012 (r)	2013 (r)	2014 (p)
Allemagne	26 559	26 971	25 019	24 197	23 794	23 780	25 334	24 975
Autriche	3 267	3 240	2 900	2 875	3 188	3 308	3 428	3 441
Belgique	3 456	3 950	3 732	3 236	4 331	4 677	4 667	4 635
Bulgarie	2 505	2 626	2 621	2 485	1 179	1 145	1 091	1 050
Chypre	342	348	353	361	331	340	337	338
Croatie	1 499	1 446	1 400	1 238	868	861	763	792
Danemark	3 694	4 141	3 683	3 338	6 358	7 052	6 782	6 601
Espagne	23 753	23 754	26 106	24 212	14 882	15 971	15 774	15 895
Estonie	336	429	382	362	384	380	448	430
Finlande	1 746	1 842	1 514	1 493	2 103	2 265	2 424	2 075
France	41 368	44 303	40 424	39 089	24 540	25 244	25 736	26 116
Grèce	6 535	6 834	6 651	6 540	2 895	2 709	2 614	2 630
Hongrie	4 673	4 335	4 575	4 494	2 434	2 546	2 576	2 585
Irlande	1 764	1 915	1 965	1 813	4 537	4 786	5 287	5 215
Italie	26 922	26 949	28 983	26 267	15 823	16 830	16 987	16 602
Lettonie	549	750	665	540	412	451	495	496
Lituanie	1 284	1 654	1 409	1 263	911	917	988	925
Luxembourg	141	202	207	192	179	197	206	216
Malte	50	48	49	47	68	71	75	71
Pays-Bas	12 312	12 766	13 380	12 862	10 103	10 675	11 429	11 394
Pologne	11 140	11 290	11 405	10 296	9 956	10 497	10 967	11 493
Portugal	3 424	3 460	3 830	3 633	2 437	2 599	2 568	2 572
République tchèque	2 854	2 849	2 924	2 833	1 715	1 765	1 789	1 802
Roumanie	12 781	9 008	12 185	11 338	3 889	3 993	3 908	3 979
Royaume-Uni	10 346	11 043	11 067	11 623	14 148	15 875	16 472	17 593
Slovaquie	1 203	1 196	1 211	1 180	828	958	951	825
Slovénie	677	593	583	582	530	531	537	554
Suède	2 609	3 038	2 783	2 636	2 571	2 671	2 903	2 747
Union européenne à 28	207 788	210 977	212 004	201 025	155 394	163 093	167 535	168 047

p : données provisoires.

r : données révisées.

Note : production au prix du producteur (hors subventions).

Zdroj: Insee

¹³² INSEE. *Production agricole de l'Union européenne en 2014* [online]. 7. ledna 2015. [cit. 2015-03-28]. Dostupné z : http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=98&ref_id=CMPTF10113.

Příloha 2¹³³ Hustota silniční dopravy v Evropě

Pays	Densité réseau total		Densité réseau autoroutier	
	km par million d'habitants	km par 1 000 km ²	km par million d'habitants	km par 1 000 km ²
Allemagne	7 873	1,8	156,7	35,9
Espagne	14 503	1,3	310,1	28,3
France	16 050	1,9	176,0	20,8
Italie	4 122	0,8	110,5	22,1
Pays-Bas	7 762	3,1	158,7	63,4
Royaume-Uni	6 706	1,7	59,2	15,0

Zdroj: Vlastní zpracování dle Evropské komise

¹³³ COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE. *Chiffres clés du transport, Édition 2015* [online]. březen 2015. [cit. 2015-04-04]. Dostupné z: <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/873.html>.

Příloha 3¹³⁴ Síť TEN-T

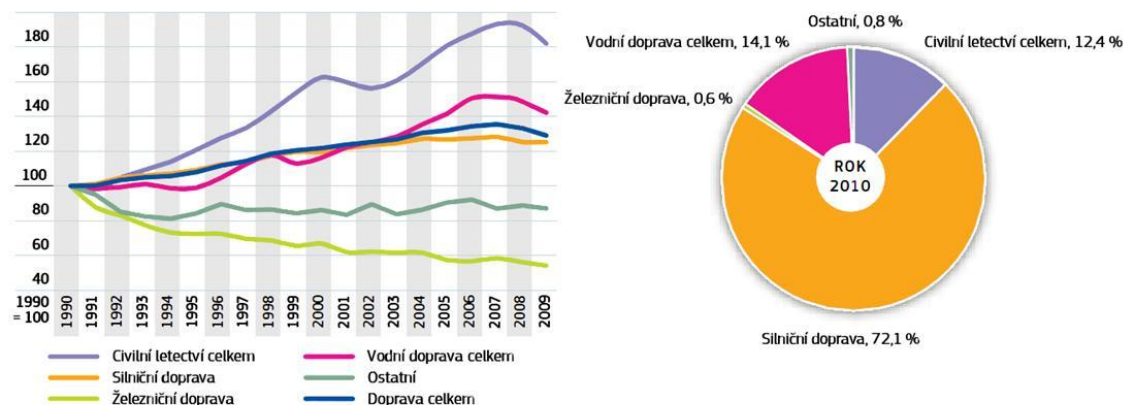


Zdroj: Brno business style

¹³⁴ ÚSEK TECHNICKÝ MMB. *Evropský parlament potvrdil význam železničního uzlu* [online]. 15. ledna 2014. [cit. 2015-03-04]. Dostupné z: <http://www.ibrno.cz/brno/59700-evropsky-parlament-potvrdil-vyznam-zeleznicniho-uzlu-brno.html>.

Příloha 4¹³⁵ Emise skleníkových plynů v EU podle jednotlivých odvětví dopravy

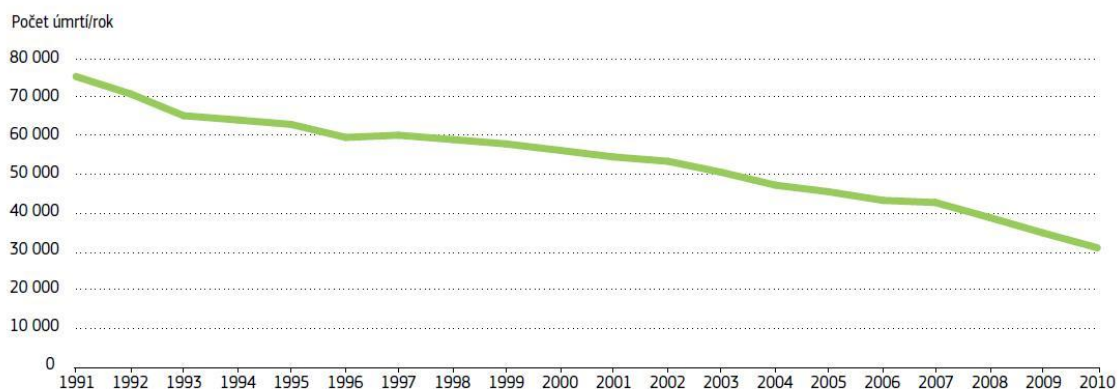
EMISE SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ V EU PODLE JEDNOTLIVÝCH ODVĚTVÍ DOPRAVY



Zdroj: Evropská komise

Příloha 5¹³⁶ Počet úmrtí při dopravních nehodách na silnicích EU

POČET ÚMRTÍ PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH NA SILNICÍCH V EU



Zdroj: Evropská komise

¹³⁵ EVROPSKÁ KOMISE, *Politiky Evropské unie: Doprava* [online]. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2014 [cit. 2015-04-10]. s. 13. ISBN 978-92-79-42773-2. Dostupné z: <http://bookshop.europa.eu/cs/bundles/the-eu-explained-cbsciep2OwkgkAAAE.xjhtLxJz/>.

¹³⁶ EVROPSKÁ KOMISE, *Politiky Evropské unie: Doprava* [online]. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2014 [cit. 2015-04-10]. s. 13. ISBN 978-92-79-42773-2. Dostupné z: <http://bookshop.europa.eu/cs/bundles/the-eu-explained-cbsciep2OwkgkAAAE.xjhtLxJz/>.