

Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici



Doc. Ing. Lubor Hruška, Ph.D. a kolektiv
PROCES – Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s.r.o.
2014

Dokument *Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici* je výstupem projektu „EUREGIO PL-CZ“, reg. č. projektu PL.3.22/3.1.00/11.02546. Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií – Evropským fondem pro regionální rozvoj z Operačního programu přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika v období 2007 – 2013.

Dokument zpracovala společnost:

PROCES

PROCES – Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s.r.o.

Švabinského 1749/19, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava

IČO: 28576217

Tel.: +420 595 136 023, <http://rozvoj-obce.cz>, e-mail: info@rozvoj-obce.cz

Autoři:

Doc. Ing. Lubor Hruška, Ph.D.

Ing. Michal Samiec

Ing. Radek Fujak

a kolektiv

Objednatel projektu byl:



Euroregion Pomezí Čech, Moravy a Kladska – Euroregion Glacensis

Panská 1492, 516 01 Rychnov nad Kněžnou

IČO: 64224619

Tel.: +420 494 531 054, <http://www.euro-glacensis.cz>,

e-mail: info@euro-glacensis.cz

Verze aktuální k: 30. 9. 2014

OBSAH

ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ	2
1. VYMEZENÍ ÚZEMÍ.....	2
2. OBYVATELSTVO	3
3. OBCHOD, HOSPODÁŘSTVÍ.....	4
4. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	5
5. DOPRAVA	5
6. OCHRANA ZDRAVÍ A BEZPEČNOST	6
ETAPA 1: VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ	7
1. METODOLOGIE PRŮZKUMU.....	7
1.1. Dotazníkové šetření	7
1.2. Osobní expertní rozhovory	9
2. DEFINICE PROBLÉMOVÝCH OBLASTÍ NA ZÁKLADĚ PRŮZKUMU	12
2.1. Administrace mikroprojektů, přeshraniční spolupráce, ESÚS	12
2.2. Doprava a obchod.....	18
2.3. Životní prostředí.....	25
2.4. Ochrana zdraví, bezpečnost a práce cizinců.....	29
2.5. Další identifikované problémy.....	34
ETAPA 2: SYSTEMATIZACE PROBLÉMŮ	34
OBLAST A: ADMINISTRATIVNÍ PROBLÉMY	35
A 1. ADMINISTRATIVNÍ ZÁTĚŽ	35
A 1.1. Administrativní zátěž žadatelů a příjemců	35
A 2. FINANCOVÁNÍ PROJEKTŮ	38
A 2.1. Nutnost předfinancování aktivit.....	38
A 2.2. Chybějící rozpis výdajů zohledňující vyšší osobních výdajů v závislosti na místě realizace	39
A 3. ESÚS	39
A 4. OSTATNÍ PROBLÉMY	40
OBLAST B: DOPRAVA	41
B 1. SILNICE.....	41
B 1.1. Omezení na hraničních přechodech, disproporce silnic.....	41
B 1.2. Napojení komunikací na vnitrozemí ČR	43
B 2. ŽELEZNICE	44
B 2.1. Peážní trať	44
B 2.2. Hustota železniční sítě	45
B 3. VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA.....	47
B 3.1. Množství VHD linek na přeshraničním území, společný tarif.....	47
OBLAST C: OBCHOD	49
C 1. LEGISLATIVA V PODNIKÁNÍ	51
C 1.1. Zakládání společností, omezení v přeshraniční spolupráci	51
C 2. ÚČETNICTVÍ.....	52
C 2.1. Daňový systém	52
OBLAST D: ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	56
D 1. OVZDUŠÍ.....	56
D 1.1. Rozdílné limity	57
D 2. TĚŽBA NEROSTNÝCH SUROVIN, LIKVIDACE ODPADŮ.....	57
D 2.1. Negativní dopad na životní prostředí	57
D 3. NEGATIVNÍ VLIVY NA KRAJINU.....	58
D 3.1. Negativní vlivy	58
OBLAST E: OCHRANA ZDRAVÍ A BEZPEČNOST	59
E 1. SPOLUPRÁCE SLOŽEK IZS	59
E 1.1. Přeshraniční smlouvy a spolupráce	59
E 1.2. Vybavení IZS	60
E 2. DROGY A NELEGÁLNÍ PŘEVOZ LÁTEK	60
E 2.1. Převoz léčiv, nelegální převoz látek	60
OBLAST F: OSTATNÍ PROBLÉMY	61

ÚVOD

V rámci Česko-polské mezivládní komise pro přeshraniční spolupráci působí několik pracovních skupin. Jednou z nich je také pracovní skupina pro euroregionální spolupráci, kterou tvoří zástupci šesti česko-polských euroregionů. Tato pracovní skupina se dlouhodobě aktivně zabývá děním na česko-polské hranici s cílem dosažení rozvoje přeshraničních vztahů a spolupráce v různých oblastech. Euroregiony jsou sdružení místních samospráv a zastřešují jednotlivé přeshraniční aktivity subjektů na místní a regionální úrovni. Při jednotlivých činnostech se často naráží na různé problémy, které následně brání rozvoji přeshraniční spolupráce. Proto se představitelé pracovní skupiny pro euroregionální spolupráci rozhodli zpracovat dokument s názvem „Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici“.

Zpracování Analýzy systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici (dále Analýza) je součástí projektu EUREGIO PL-CZ, který je spolufinancován Evropskou unií – Evropským fondem pro regionální rozvoj z Operačního programu přeshraniční spolupráce ČR – PR 2007-2013.

Analýza mapuje vybrané systémové překážky a problémy, které brání rozvoji přeshraniční spolupráce v různých oblastech dění. Slouží jako podklad k následné inicializaci změn zákonů, vyhlášek a norem s cílem zlepšení podmínek pro přeshraniční spolupráci. Místem zkoumání analýzy je podporované území Operačního programu přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika v letech 2007 – 2013, což je území příhraničních krajů Libereckého, Královéhradeckého, Pardubického, Olomouckého a Moravskoslezského a dále území příhraničních vojvodství Opolského, část Dolnoslezského a část Slezského.

Mezi jednotlivé analyzované oblasti patří problémy spojené s administrací fondu mikroprojektů jako součástí programů přeshraniční spolupráce, spolupráce společenství, zefektivnění programů přeshraniční spolupráce, dále vliv národních legislativ na právní podmínky založení ESÚS, stav a efektivita využívání přeshraniční dopravní infrastruktury, oblast hospodářství a obchodu, problémy ochrany životního prostředí, likvidace odpadů, kvalita ovzduší, problémy integrovaného záchranného systému a prevence rizik a problémy policejních a celních orgánů, zaměstnávání cizinců, pracovněprávní vztahy a kriminalita těchto cizinců.

Celková analýza je rozdělena na dvě etapy.

První etapa „Vyhodnocení dotazníkového šetření“ shrnuje první fázi projektu, kdy byl proveden výzkum, který tvořilo dotazníkové šetření a expertní rozhovory v definovaných oblastech.

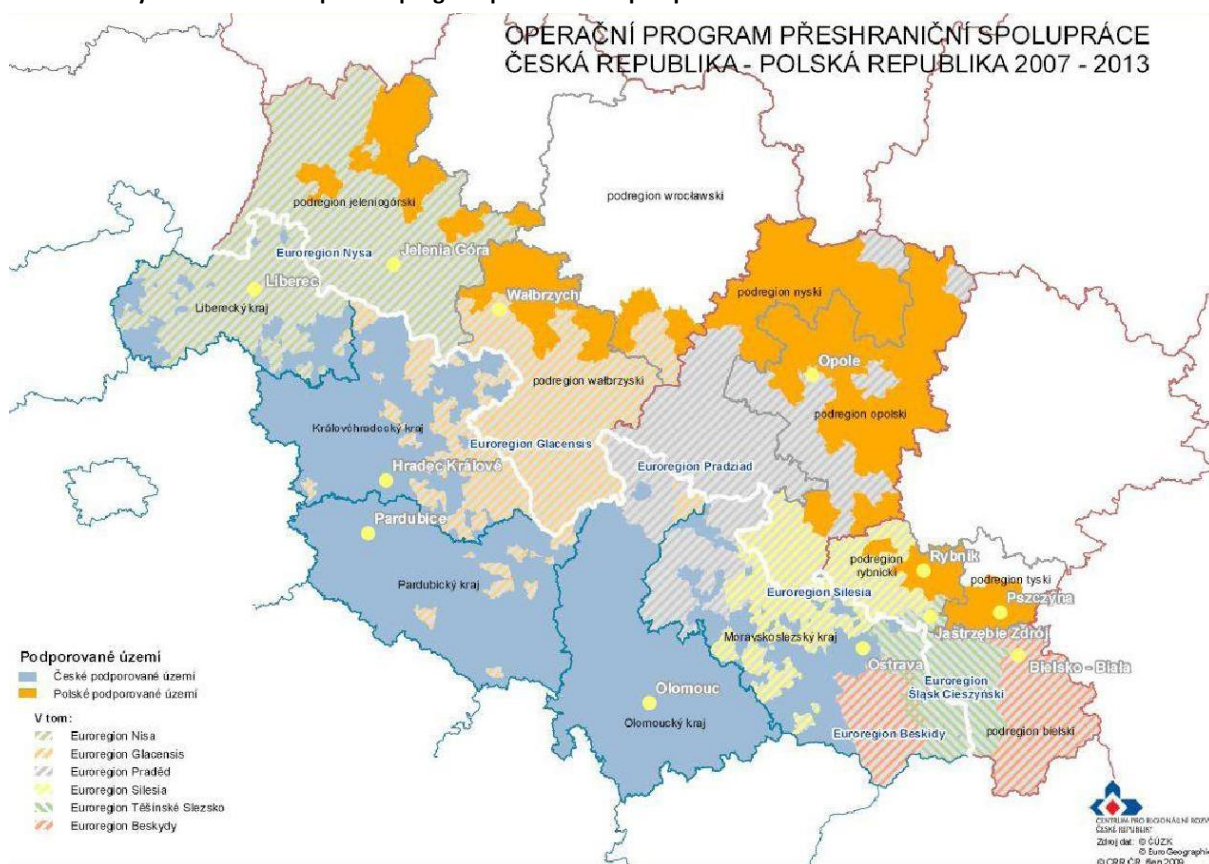
Druhá etapa „Systematizace problémů“ vychází z první etapy analýzy a jsou zde popsány jednotlivé problémové oblasti. Jedná se tak o zpracování uceleného dokumentu mapujícího systémové překážky a problémy bránící rozvoji přeshraniční spolupráce v různých oblastech dění.

ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

1. VYMEZENÍ ÚZEMÍ

Délka hranice mezi Českou a Polskou republikou činí 796 km a jedná se pro oba státy o nejdelší vnější hranici. Programové území ležící v česko-polském pohraničí je tvořeno regiony NUTS 3, které představuje 5 českých krajů: Liberecký, Královéhradecký, Pardubický, Olomoucký a Moravskoslezský a 6 polských podregionů (podregion je jednotka NUTS III v Polské republice). Na polské straně k podporovanému území patří podregiony NUTS 3: bielski a rybnicki (*slezské vojvodství*), jeleniogórski a wałbrzyski (*dolnoslezské vojvodství*), nyski a opolski (*opolské vojvodství*). Do řešeného území na polské straně dále spadá okres strzeliński (*podregion wrocławski, dolnoslezské vojvodství*) a okres pszczyński (*podregion tyski, slezské vojvodství*).

Obrázek 1: Vymezení území - Operační program přeshraniční spolupráce ČR - PR 2007 - 2013



Zdroj: Centrum pro regionální rozvoj ČR, 2009

Celková rozloha podporovaného území programu představuje 47 097 km². Na české straně hranice je to 23 135 km², což tvoří jednu třetinu rozlohy České republiky. Polská část programového území zaujímá 23 962 km², což je okolo 8 % rozlohy PR.

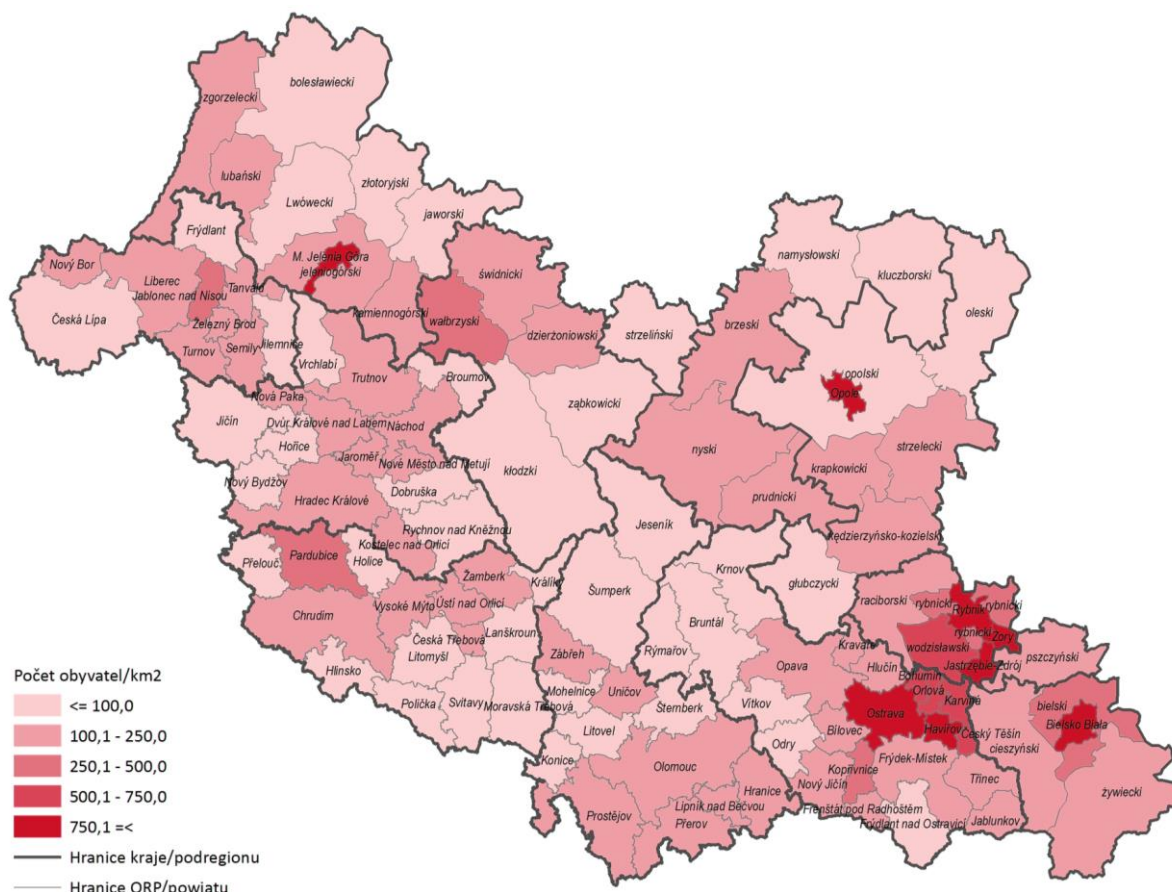
Co se týče struktury osídlení v programovém území, převažuje venkovské osídlení, které je dominantní v periferních oblastech jednotlivých regionů NUTS 3 a v zázemí větších měst v polské části programového území. Městský typ osídlení je typický pro hustě zalidněnou východní část, kterou tvoří na české straně ostravská aglomerace a na straně polské části podregionů rybnického a bielského. (MMR, 2013)¹

¹ MMR, Socioekonomická analýza programového území Operačního programu přeshraniční spolupráce Česká republika – Polsko v období 2014 - 2020

2. OBYVATELSTVO

V programovém území žije okolo 7,1 mil. obyvatel (31. 12. 2011). Z toho 3,4 mil. připadá na území ČR a 3,7 mil. na území PR. Je zde výrazná nadprůměrná hustota zalidnění jednotlivých částí území jak oproti celorepublikovým průměrům, tak průměru EU. Celková hustota zalidnění programového území je 151 obyvatel/km². Vysokou míru zalidnění vykazuje východní část území, průmyslová a vysoce urbanizovaná oblast Moravskoslezského kraje a obou přilehlých podregionů Slezského vojvodství, ve kterých hustota zalidnění místy převyšuje 1000 obyvatel/km². Naopak nejnižší hustotu vykazují příhraniční horské oblasti Jeseníků na území ČR a oblast Klodzka a okresů na severu Opolského a Dolnoslezského vojvodství na území PR. (MMR, 2013)

Obrázek 2: Hustota zalidnění v programovém území v roce 2011



Zdroj: Český statistický úřad, Główny urząd statystyczny w Polsce, Ústav územního rozvoje, 2011

Z pohledu demografického vývoje se zkoumané území výrazně neliší od obecných charakteristik obou států. Významný problém je celorepublikový trend, především stárnutí populace a zvýšený úbytek obyvatel z regionů. Programové území můžeme označit za emigrační oblasti, které se dlouhodobě potýkají s procesy nejen vnější ale i vnitřní migrace. Hlavním důvodem zvýšené migrace z programového území jsou ekonomické faktory, především úbytek pracovních příležitostí v periferních oblastech se špatnou dopravní dostupností (Jesenicko, Bruntálsko) a ve strukturálně postižených regionech na východě území způsobený útlumem tradičních odvětví, např. těžebním průmyslem (Ostravsko, region rybnicki). Co se týče zvýšené vnitřní emigrace, na tu mají vliv především environmentální důvody a proces suburbanizace, který se odráží ve výměně obyvatel mezi velkými městy a jejich předměstími.

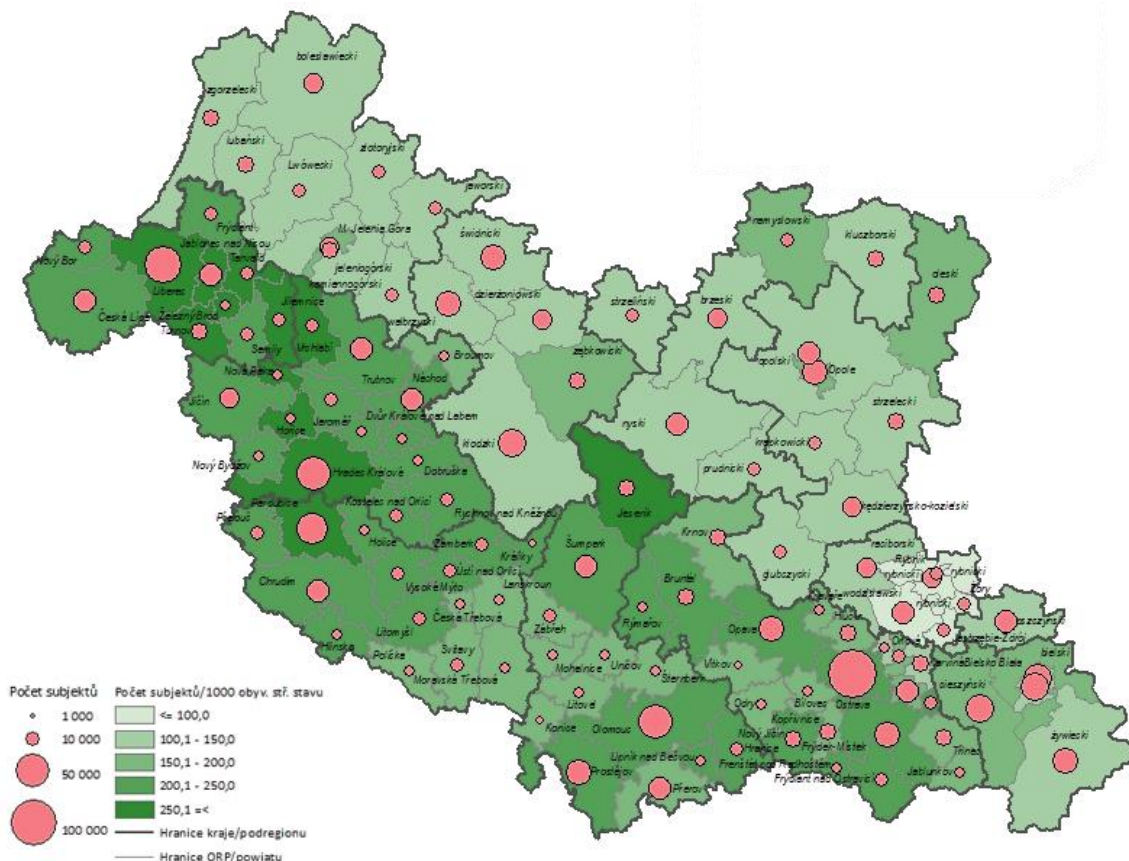
3. OBCHOD, HOSPODÁŘSTVÍ

Programové území můžeme zařadit v rámci obou států k důležitým hospodářským oblastem. Potýká se však s úpadkem tradičních odvětví, kterými jsou těžební, hutnický, textilní, sklářský, papírenský průmysl. Z čehož vyplývají přetrvávající strukturální problémy, které mají negativní vliv na trh práce. Problematickou oblastí je také vysoká míra dlouhodobé nezaměstnanosti především v regionech se silnou pozicí průmyslu (Moravskoslezský kraj, Slezské vojvodství) a zemědělství (Opolské vojvodství). Z hlediska struktury hospodářství jsou významným sektorem služby, které se zhruba jednou polovinou podílejí na zaměstnanosti.

Na území PR byly zaznamenány největší poklesy HDP v Dolnoslezském vojvodství z důvodu oslabení těžby uhlí a keramického průmyslu a v Opolském vojvodství kvůli úpadku primárního sektoru. Na území ČR se jedná o úpadek především tradičních odvětví, jakými jsou textilní průmysl, sklářství a bižuterie.

Velikostní struktura podniků ve sledovaném území poukazuje na vyšší koncentraci velkých ekonomických subjektů především v Moravskoslezském, Pardubickém kraji a podregionech Slezského vojvodství, které jsou tradičními regiony těžebního a chemického průmyslu. Velké podniky vykazují v obou zemích i ve společném pohraničí vyšší produktivitu, což je jednou z příčin relativně vysoké úrovně produkce na obyvatele v Moravskoslezském kraji a podregionech Slezského vojvodství, při současně vysoké nezaměstnanosti (především na území PR). K 31. 12. 2013 činila průměrná míra nezaměstnanosti podle regionů NUTS 3 v české části 8,7 % a v polské části programového území 14,9 %. (MMR, 2013)

Obrázek 3: Počet ekonomických subjektů a počet ekonomických subjektů/1000 obyv. stří. stavu



Zdroj: Český statistický úřad, Główny urząd statystyczny w Polsce, Ústav územního rozvoje

Rozvojový potenciál poskytuje také především oblast služeb v návaznosti na cestovní ruch a lázeňství. Česko – polské příhraničí je charakteristické svou rozmanitostí přírodního bohatství, dobrou kvalitou životního prostředí a rozsáhlými plochami chráněných oblastí.

4. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Převážná část území státní hranice ČR a PR představují přírodně cenné horské systémy, které jsou chráněny v rámci velkoplošných chráněných území. Ekologicky nejceněnější oblasti jsou na obou stranách hranice předmětem ochrany v rámci národních parků (*Krkonošský národní park, Karkonoski park narodowy, Národní park stolových hor*).

S ohledem na velikost programového území a přírodní a socioekonomické podmínky je stav ovzduší v jeho jednotlivých částech území značně různorodý. Sídlní struktura bezprostředně ovlivňuje prostorové rozložení kvality ovzduší a výskyt hlavních znečišťujících látek. S tím souvisí lokalizace hlavních stacionárních zdrojů, především průmyslových podniků (těžký a chemický průmysl, výroba energie a další), ale i domácností. Hlavní dopravní trasy navazující na sídelní strukturu pak určují největší výskyt znečištění z mobilních zdrojů.

Co se týče hodnocení kvality vod lze poukázat na trend postupného zlepšování jakosti vody ve vodních tocích v základních sledovaných ukazatelích, kdy došlo v celém programovém území ke snížení jejich průměrných ročních koncentrací. Většina hodnocených úseků vodních toků v celém sledovaném území je tak v současnosti hodnocena v nejnižších třídách znečištění.

Obecně mezi komplikované oblasti také patří čištění odpadních vod v menších obcích, kde je vlivem roztroušenosti zástavby připojení na kanalizaci s ČOV časově i finančně náročné. Z čehož vyplývá, že podíly odkanalizovaných domácností v těchto oblastech nižší než v oblastech urbanizovaných, s městským typem osídlení.

Čištění odpadních vod jak z komunálních, tak průmyslových zdrojů vede ke snižování množství vypouštěného znečištění a jedná se o zásadní nástroj pro zlepšování jakosti povrchových vod. V posledních letech je ve sledovaném území jasný trend zvyšování podílu čištění odpadních vod. Oblast česko-polského příhraničí patří k tradičně industrializovaným a z velké části k hustě osídleným územím. Největšími znečišťovateli vod jsou především Ostravská, Hradecko-pardubická a Liberecká aglomerace na české straně a GOP (Górnośląski Okręg Przemysłowy) na straně polské, ve kterých se nacházejí největší zdroje komunálního a průmyslového znečištění.

Mimo produkci komunálních a průmyslových odpadů představují problém také staré ekologické zátěže (SEZ). Jedná se o závažné kontaminace horninového prostředí, podzemních nebo povrchových vod, ke kterým došlo nevhodným nakládáním s nebezpečnými látkami v minulosti. S ohledem na způsob zacházení s nebezpečnými látkami v minulosti a koncentraci průmyslových odvětví, které s těmito látkami pracovaly nebo je produkovaly, je zkoumané území SEZ významně zatížen. Typy jednotlivých SEZ se především liší dle typů dříve (nebo i do současnosti) lokalizované činnosti.

V Libereckém kraji ohrožují SEZ zejména kvalitu podzemní vody. Vedle nejvýznamnější zátěže, již je bývalý vojenský prostor Ralsko a odkaliště z těžby a úpravy uranu ve Stráži pod Ralskem, se zde nachází menší zátěže v areálech průmyslových podniků v největších městech regionu. Řada skládek průmyslového i komunálního odpadu ohrožuje životní prostředí výluhy s obsahem těžkých kovů. Obdobně v Královéhradeckém kraji představují největší zátěž staré skládky a kontaminované průmyslové objekty a v Pardubickém kraji pak představují stále nejzávažnější problém sanace areálů chemického průmyslu. Staré zátěže v Olomouckém kraji se koncentrují zejména v okolí krajského města. V rámci Moravskoslezského kraje je s ohledem na jeho vývoj a lokalizaci těžkého průmyslu v minulosti koncentrován vůbec největší počet zátěží v rámci sledovaného území. Jednu z největších ekologických zátěží v programovém území představují laguny po bývalé chemičce Ostramo (odpady z rafinérské výroby, mazacích olejů apod.). (MMR, 2013)

5. DOPRAVA

Výrazné rozdíly určeny zejména přírodními podmínkami jsou v programovém území zejména z hlediska napojenosti na dopravní síť a propojenosti přes hranici. Což se týká jak dopravy silniční, tak také železniční.

Nejvýznamnější dopravní osy, které zkoumaným územím procházejí, jsou dálnice A4 vedoucí západovýchodním směrem v severní (polské) části programového území a dále severojižní spojení představované na polské straně dálnicí A1, na kterou na české straně navazuje dálnice D1. První z těchto dopravních os je součástí 3. Panevropského dopravního koridoru vedoucího z Drážďan do Kyjeva, která na území PR zajišťuje propojení center všech tří vojvodství. Druhá dopravní osa je součástí 6. Panevropského dopravního koridoru (*Gdaňsk – Varšava – Katowice – Brno/Bratislava*). V programovém území spojuje Katowickou a Ostravskou aglomeraci a dále pokračuje jihozápadním směrem na Olomouc.

Co se týká regionálních a lokálních silnic, je jejich síť poměrně hustá. Velká část těchto silnic není v uspokojivém technickém stavu a to i silnice s přeshraničním významem zajišťujících spojení mezi oběma částmi společného pohraničí a dostupnost periferních regionů.

Programovým územím rovněž prochází několik významných železničních tratí. Z celoevropského hlediska jsou významné zejména trasy, které jsou součástí IV. multimodálního koridoru TEN-T (*Drážďany – Bukurešť/Sofia*) a větve VI. B multimodálního koridoru TEN-T (*Gdaňsk – Vídeň*). Propojením těchto dvou koridorů mezi městy Česká Třebová a Přerov vzniká důležité spojení mezi Prahou a Ostravou. Významná železniční dopravní osa se také nachází v severní části programového území, kde zajišťuje propojení center všech 3 vojvodství, jež jsou součástí programového území. (MMR, 2013)

6. OCHRANA ZDRAVÍ A BEZPEČNOST

Ve zkoumaném území probíhá spolupráce v rámci všech složek integrovaného záchranného systému. Na národní úrovni jsou řešeny především systémové otázky fungování spolupráce, na regionální a lokální úrovni to jsou již konkrétní opatření. Ty jsou představovány v nejrůznější podobě jako uzavírání dohod, pořizování odpovídající techniky nebo realizace jazykového vzdělávání a společných cvičení zajišťujících koordinaci v případě ohrožení.

Největší spolupráce probíhá na úrovni hasičských záchranných sborů v rámci celé česko-polské hranice. Zaměřuje se jak na profesionální hasiče, tak i na jednotky sboru dobrovolných hasičů. Rámcové podmínky spolupráce vytváří Smlouva mezi Polskou republikou a Českou republikou o spolupráci a vzájemné pomoci při katastrofách, živelných pohromách a jiných mimořádných událostech (podepsána 8. června 2000 ve Varšavě). Smlouva umožňuje provádění společných zásahů, která je dále upřesněna dohody uzavřené mezi jednotlivými kraji v ČR a vojvodstvími v PR.

Na základě Smlouvy mezi ČR a PR o spolupráci v boji proti trestné činnosti, při ochraně veřejného pořádku a spolupráci v příhraničních oblastech č. 62/2007 Sb., probíhá přeshraniční spolupráce policie ČR a PR. Samotná spolupráce probíhá především formou společných cvičení a porad, společným plánovaným výkonem služby (*společné policejní hlídky*) a neplánované spolupráce v případě aktuální potřeby.

Přeshraniční spolupráci v oblasti zdravotnických záchranných služeb upravuje, stejně jako v předchozích případech, Smlouva mezi Českou republikou a Polskou republikou o spolupráci a vzájemné pomoci při katastrofách, živelných pohromách a jiných mimořádných událostech ze dne 8. června 2000. Smlouva v obecně rovině upravuje spolupráci při katastrofách a mimořádných událostech, ale neupravuje každodenní běžnou přeshraniční spolupráci zdravotnických záchranných služeb. Pro realizaci zásahů na území druhého státu je zaznamenána potřeba sepsání mezivládní smlouvy upravující, konkrétní pravidla pro přeshraniční spolupráci. Zmiňována potřebná smlouva je ve stadiu přípravy. Spolupráce v současné době probíhá především formou společných cvičení pracovníků záchranných služeb, pořádáním společných konferencí a hledání cesty pro odstranění legislativních bariér bránících plnému rozvinutí přeshraniční spolupráce. (MMR, 2013)

ETAPA 1: VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

Kapitola shrnuje první fázi projektu – sběr dat. Byl proveden výzkum v nadefinovaných oblastech dění na české i polské straně společné hranice. Výzkum je základem pro další fáze projektu – tedy definování problémových oblastí společně s odkazem na jednotlivé právní předpisy, které brání přeshraniční spolupráci.

Výzkum tvořilo dotazníkové šetření a expertní rozhovory v oblastech administrace mikroprojektů, přeshraniční spolupráce, ESÚS; dopravy a obchodu; životního prostředí; ochrany zdraví, bezpečnosti a práce cizinců. V rámci dotazníkového šetření a expertních rozhovorů bylo osloveno široké spektrum respondentů včetně řady expertů na úrovni ministerstev, krajských a městských úřadů, euroregionů či akademických pracovišť.

1. METODOLOGIE PRŮZKUMU

1.1. DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Dotazníkové šetření bylo provedeno v termínu 9. září 2013 – 11. října 2013.

V první fázi byl respondentům zaslán emailovou cestou dotazník (odkaz na online verzi dotazníku i dotazník v elektronické podobě ve formátu MS Word).

Od 16. září 2013, po první vlně zpětné vazby ze strany respondentů, byl proveden telefonický kontakt respondentů prostřednictvím CATI studia po obou stranách hranice za účelem zvýšení návratnosti vyplněných dotazníků.

Obrázek 4: Náhled online verze dotazníku

BLOK 1

Všeobecný blok otázek

Tento blok je určen všem respondentům. V případě, že na otázky neznáte odpověď, otázky prosím přeskočte.

1. Jak hodnotíte stav v následujících oblastech ve Vašem Euroregionu/správním území? (Ohodnotte níže uvedené dílčí oblasti na škále, kde 1 je nejhorší stav, 3 je nejlepší stav; -1 nedokážete posoudit)

	nejhorší stav	2	nejlepší stav	nedokážete posoudit
Silniční přeshraniční spojení	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Železniční přeshraniční spojení	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
návaznost dopravní infrastruktury při překročení hranic	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
možnosti přeshraniční hospodářské spolupráce	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
administrativní prostředí (byrokracie) přeshraničního obchodu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

2. Jaká vidíte ve Výše uvedených oblastech Vašeho Euroregionu/správním území největší pozitivita/negativa?

Zdroj: PROCES – Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici, 2013

Respondenti dle analyzovaných oblastí

Struktura respondentů byla navržena v dokumentu *Návrh způsobu zpracování výzkumu*, který byl projednán pracovními skupinami na jednání dne 12. srpna 2013. Na základě připomínek ze strany členů pracovních skupin byl zfinalizován seznam respondentů – bylo rovněž upřesněno, kteří respondenti jsou vhodní pro expertní rozhovory v další fázi výzkumu.

Oblast administrace mikroprojektů, přeshraniční spolupráce, ESÚS

- Představitelé česko-polských euroregionů,
- představitelé vybraných měst a obcí na české straně a gmin na polské straně,
- příjemci v rámci projektů podpořených z Fondu mikroprojektů (zejména obce a města),
- představitelé krajů a vojvodství,
- vybraní experti pro zhodnocení významu a funkce ESÚS TRITIA.

Oblast dopravy a obchodu

- Představitelé česko-polských euroregionů,
- představitelé vybraných měst a obcí na české straně a gmin na polské straně,
- představitelé krajů a vojvodství,
- hospodářské komory, klub byznysu, dopravní společnosti,
- honorární konzuláty,
- další organizace (správa silnic atd.).

Oblast životního prostředí

- Představitelé česko-polských euroregionů,
- představitelé vybraných měst a obcí na české straně a gmin na polské straně,
- představitelé krajů a vojvodství,
- představitelé WFOŚiW (Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej),
- představitelé národních parků (KRNAP, Karkonoski Park Narodowy, Park Narodowy Gór Stołowych),
- pracovníci vybraných CHKO v ČR a parków krajobrazowych v PR.

Oblast ochrany zdraví, bezpečnosti a práce cizinců

- Představitelé česko-polských euroregionů,
- představitelé vybraných měst a obcí na české straně a gmin na polské straně,
- představitelé krajů a vojvodství,
- představitelé policie a celních úřadů, hasičských záchranných sborů, integrovaných záchranných systémů.

Návratnost a zhodnocení dotazníkového šetření

V rámci dotazníkového průzkumu bylo osloveno celkem **911 respondentů**, kterým bylo rozesláno **1410 dotazníků** (struktura dle analyzovaných oblastí v tabulce níže). Českým respondentům bylo odesláno zhruba 48 % dotazníků, polským 52 %.

Návratnost dotazníků byla rovněž díky telefonické urgenci respondentů zhruba **12 %**, což odpovídá zkušenostem zpracovatele s výzkumy podobného typu. Z oslovených respondentů výzkumu byla telefonicky kontaktována s žádostí o vyplnění dotazníku přibližně polovina.

Ochota respondentů odpovídat byla vyšší na české straně (zhruba tři pětiny vyplněných dotazníků bylo od českých respondentů), někteří respondenti na polské straně nechtěli odpovídat, aniž by byla předložena oficiální žádost směrem k úřadu o informace.

Tabulka 1: Návratnost vyplněných dotazníků dle jednotlivých analyzovaných oblastí

Analyzovaná oblast	Počet rozeslaných dotazníků	Počet vyplněných dotazníků	Návratnost (%)
Administrace projektů, přeshraniční spolupráce, ESÚS	444	58	13
Doprava a obchod	338	31	9
Životní prostředí	337	33	10
Ochrana zdraví, bezpečnost, práce cizinců	291	43	15
Celkem	1410	165	12

Zdroj: PROCES – Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici, 2013

Největší počet dotazníků byl vyplněn v oblasti *administrace mikroprojektů, přeshraniční spolupráce a ESÚS*, kde se většina respondentů nejdříve vyjádřila k otázkám směřujícím k projektům, které v rámci česko-polské spolupráce řešili. V ostatních oblastech ne vždy byli

oslovení ochotni odpovídat. Byli vyzváni k tomu, aby zformulovali vlastní názor na problematiku česko-polské spolupráce v dané oblasti, avšak často odpovídali, že žádný projekt neřešili, proto nebudou odpovídat.

1.2. OSOBNÍ EXPERTNÍ ROZHOVORY

Druhou fází výzkumu bylo provedení expertních rozhovorů. Tato fáze probíhala v období 23. září 2013 – 21. října 2013.

Po prezentaci výstupů byly provedeny dodatkové expertní rozhovory s tím cílem, aby bylo zajištěno co nejrovnoměrnější pokrytí respondentů zastupujících jednotlivé euroregiony (českou i polskou část) v analyzovaných oblastech.

V rámci každé analyzované oblasti bylo na české i polské straně realizováno minimálně 10 expertních rozhovorů tak, aby celkový počet rozhovorů v dané oblasti byl nejméně 25.

Expertní rozhovory byly vedeny částečně rovněž s respondenty dotazníkového šetření za účelem doplnění jejich odpovědí v dotazníku, rozvedení problémů, které v dotazníku nadefinovali.

Respondenti dle analyzovaných oblastí

V níže uvedených tabulkách jsou uvedeny instituce, které byly v rámci expertních rozhovorů osloveny. Podrobnější kontaktní údaje respondentů není možné v rámci prezentace výsledků uvádět, z důvodu ochrany osobních dat ve smyslu zákona č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů, kterým se společnost PROCES – Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s.r.o. řídí.

V rámci okruhu *administrace projektů, přeshraniční spolupráce, ESÚS* bylo provedeno celkem **51 rozhovorů** (24 respondentů bylo z ČR, 27 z Polska).

Tabulka 2: Seznam oslovených institucí v okruhu administrace projektů, přeshraniční spolupráce, ESÚS

Oslovené instituce v České republice	Oslovené instituce v Polské republice
MěÚ Andělská Hora	Biblioteka Miejska w Cieszynie
MěÚ Krnov – 2 rozhovory	Gmina Istebna
MěÚ Náchod	Gminne Centrum Kultury Sportu i Turystyki w Godowie
MěÚ Dobruška	Książnica Cieszyńska
ÚMOb Moravská Ostrava a Přívoz	Gminny Ośrodek Kultury w Jasienicy
Magistrát města Opavy	Ośrodek Promocji Gminy Jaworze
Krajský úřad Olomoucký kraj	GZOKSiT Krzyżanowice zs/ Tworków
MěÚ Bohumín	Miejska i Powiatowa Biblioteka Publiczna im. Ryszarda Kincla w Raciborzu
MěÚ Králíky	Jastrzębski Klub Hokejowy
Euroregion Silesia - CZ	Muzeum Śląska Cieszyńskiego
MěÚ Nový Bor	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego
Krajský úřad Královéhradeckého kraje	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego RPK w Bielsku- Białej
HZS MSK stanice Český Těšín / Obec Petrovice u Karviné	Urząd Miejski w Ustroniu
Obecní úřad Osoblaha	Komórka Funduszy Wewnętrznych i Promocji Gminy Krzyżanowice
ENVIRTA CZ	Gmina Węgierska Górká
Vysoká škola podnikání, a.s.	Urząd Miasta i Gminy Strzelin
Krajský úřad Moravskoslezského kraje – 4 rozhovory	Bolesławskie Towarzystwo Gospodarki
Dobrovolný svazek obcí Olešná	Gmina Walce
Euroregion Nisa CZ	Miasto Ustroń
MěÚ Letohrad	Gmina Cieszyn

Oslovené instituce v České republice	Oslovené instituce v Polské republice
	Gmina Jasienica
	Uczniowski Klub Sportowy „Pionier” Jastrzębie Zdrój
	Gmina Godów
	GOK Jastrzębie Zdrój
	Komenda Powiatowa Policji W Katowicach
	Ognisko TUKF „Ogniwo” Cieszyn
	Miasto Jastrzębie Zdrój

Zdroj: PROCES – Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici, 2013

V rámci okruhu *doprava a obchod* bylo provedeno **35 rozhovorů** (21 respondentů bylo z ČR, 14 z Polska).

Tabulka 3: Seznam oslovených institucí v okruhu *doprava a obchod*

Oslovené instituce v České republice	Oslovené instituce v Polské republice
Krajský úřad Olomouckého kraje	Urząd Gminy Istebna
MěÚ Dobruška	Gmina Marklowice
MěÚ Krnov – 2 rozhovory	Wójt gminy Tułowice
Magistrát města Opavy	Zastępca wójta gminy Komprachcice
Krajská hospodářská komora Královéhradeckého kraje	Gmina Branice
ČD, a.s.	Wójt Gminy Lubrza
Euroregion Silesia - CZ	Gmina Dąbrowa
Olomoucký kraj	Zastępca wójta gminy Chybie
MěÚ Náchod	Gmina Kornowac
KORID LK, spol. s r.o.	Gmina Wisła
Ministerstvo dopravy ČR	Gmina Krzyżanowice
Obecní úřad Osoblaha	Regionalny Punkt Kontaktowy Bielsko-Biała
Ministerstvo dopravy ČR	Bolesławskie Towarzystwo Gospodarki
ENVIRTA CZ	Gmina Polska Cerkiew
Vysoká škola podnikání, a.s.	
Slezská univerzita v Opavě	
MěÚ Český Těšín	
Sdružení obcí povodí Stonávky	
Okresní hospodářská komora Liberec	
MěÚ Rýmařov	

Zdroj: PROCES – Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici, 2013

V rámci okruhu *životní prostředí* bylo provedeno **33 rozhovorů** (20 respondentů bylo z ČR, 13 z Polska).

Tabulka 4: Seznam oslovených institucí v okruhu životní prostředí

Oslovené instituce v České republice	Oslovené instituce v Polské republice
MěÚ Náchod	Gmina Istebna
MěÚ Dobruška	Gmina Marklowice
MěÚ Krnov	Zastępca wójta gminy Komprachcice
Správa Krkonošského národního parku	Gmina Branice
Ústav pro hospodářskou úpravu lesů (ÚHÚL)	Wójt Gminy Lubrza
MěÚ Žamberk	Gmina Dąbrowa
Správa CHKO Broumovsko	Gmina Kornowac
MěÚ Broumov	Zastępca wójta gminy Chybie
MěÚ Jablunkov	Wójt Gminy Tułowice
Krajský úřad Olomouckého kraje	Gmina Krzyżanowice
MěÚ Železný Brod	Zespół Szkół Bujaków
Magistrát města Havířov – 2 rozhovory	Urząd Miasta Bystrzyca Kłodzka
Krajský úřad Moravskoslezského kraje	Dyrektor Nadleśnictwa „Świerardów”
Obecní úřad Osoblaha	
Ministerstvo životního prostředí ČR	
ENVIRTA CZ	
Vysoká škola podnikání, a.s.	
Sdružení obcí povodí Stonávky	
MěÚ Hradec nad Moravicí	

Zdroj: PROCES – Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici, 2013

V rámci okruhu *ochrana zdraví, bezpečnost a práce cizinců* bylo provedeno **33 rozhovorů** (18 respondentů bylo z ČR, 15 z Polska).

Tabulka 5: Seznam oslovených institucí v okruhu ochrana zdraví, bezpečnost a práce cizinců

Oslovené instituce v České republice	Oslovené instituce v Polské republice
Krajský úřad Olomouckého kraje	Gmina Marklowice
MěÚ Krnov – 2 rozhovory	Zastępca wójta gminy Komprachcice
MěÚ Náchod	Gmina Branice
Obecní úřad Osoblaha	Wójt gminy Lubrza
Celní úřad pro Olomoucký kraj	Gmina Dąbrowa
Městský úřad Žamberk	Gmina Kornowac
Celní úřad pro Liberecký kraj	Gmina Łyski
KROK, územní odbor Jeseník	Gmina Krzyżanowice
HZS Libereckého kraje	KW PSP Wrocław
Ministerstvo vnitra ČR, Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR – 2 rozhovory	DUW Wrocław
HZS Moravskoslezského kraje	KW PSP Katowice
Krizový štáb Špindlerův mlýn	Komenda Powiatowa Policji w Cieszynie
KÚ Libereckého kraje	OSP Rybarzowice
Ředitel odboru operačního řízení, IZS ČR	Urząd Miasta i Gminy Strzelin
Obecní úřad Chotěbuz	PSP Komenda Miejska Jelenia Góra
Krajské ředitelství policie Moravskoslezského kraje	

Zdroj: PROCES – Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici, 2013

Zhodnocení expertních rozhovorů

Podobně jako v případě dotazníkového šetření byla vyšší míra ochoty spolupracovat a odpovídat na otázky scénáře expertního rozhovoru identifikována u respondentů na české straně hranice. Z toho také plyne vyšší podíl českých respondentů na celkovém počtu rozhovorů. Čeští experti byli vesměs ochotni spolupracovat, ti, kteří vyplňovali rovněž dotazník, své odpovědi rádi rozvedli a okomentovali.

Na polské straně s těmi experty, kteří byli ochotni stát se součástí výzkumu, byla také kvalitní spolupráce. Nicméně bylo třeba oslovit větší množství polských respondentů na jeden realizovaný rozhovor, než tomu bylo na české straně. Oslovení nechtěli v dané problematice vyjádřit svůj názor a pohled experta vyplývající ze zkušeností ze zastávané pozice v rámci své instituce. Někteří oslovení nebyli ochotni bez oficiálního pověření vůbec komunikovat, přičemž pověřovací dopis podepsaný předsedou sdružení Euroregion Glacensis nepovažovali za dokument, který by je nutil ke komunikaci za úřad s tazatelem.

2. DEFINICE PROBLÉMOVÝCH OBLASTÍ NA ZÁKLADĚ PRŮZKUMU

Z dotazníkového šetření vyplynuly odpovědi respondentů, na základě kterých lze definovat problémové oblasti. V případě, že se stejným respondentem byl proveden rovněž i expertní rozhovor, odpovědi jednotlivých respondentů jsou následně rozvedeny a tázaným expertem šířeji okomentovány. Na základě expertních rozhovorů byly následně vytýčeny problémy za každou z analyzovaných oblastí.

2.1. ADMINISTRACE MIKROPROJEKTŮ, PŘESHRAŇIČNÍ SPOLUPRÁCE, ESÚS

V této části průzkumu jsou rozebrány výsledky průzkumu týkající se česko-polské spolupráce všeobecně, administrace projektů podpořených z Operačního programu přeshraniční spolupráce ČR-PR 2007-2013 se zaměřením na Fond mikroprojektů, který je jeho součástí.

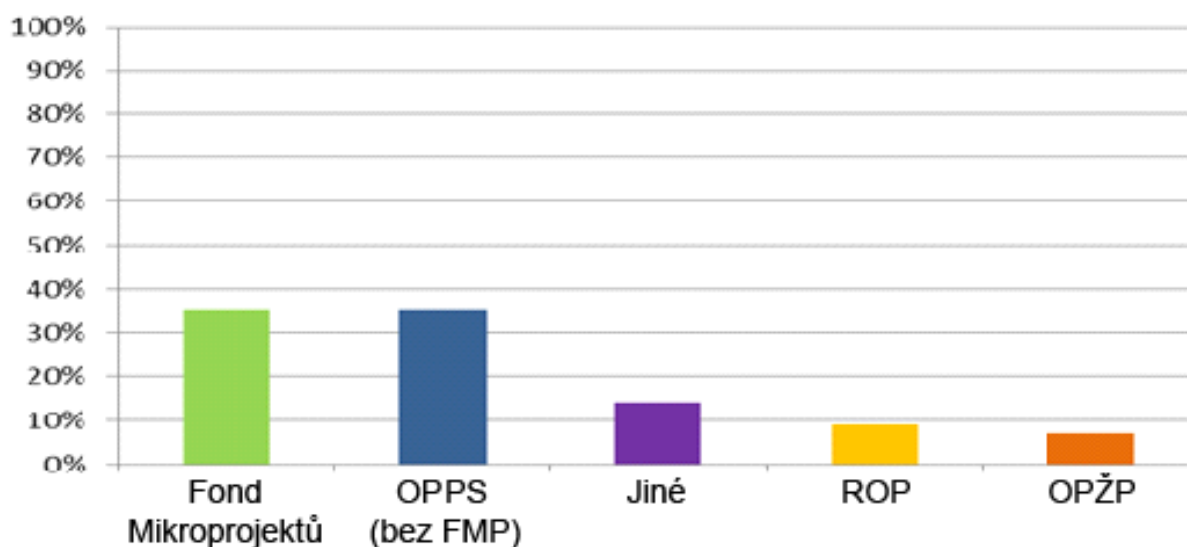
VÝSTUPY Z PRŮZKUMU

Zhodnocení přínosu přeshraniční spolupráce podporované z OPPS ČR-PR

V rámci dotazníkového šetření byl potvrzen význam přeshraniční spolupráce podporované z operačního programu přeshraniční spolupráce. Na otázku, kde měli respondenti zhodnotit přínos takto podporované přeshraniční spolupráce, odpovědělo 95 % dotazovaných, že přínos vidí jako *maximální* nebo *průměrný*, přičemž možnost „maximální přínos“ vybrala zhruba polovina dotazovaných.

U zhruba dvou pětín respondentů tvoří projekty podporované z OPPS ČR-PR (příp. z Fondu mikroprojektů, který je jeho součástí a tvoří 20 % celého OPPS ČR-PR) nadpoloviční většinu všech realizovaných projektů. Největšími zdroji pro financování projektů jsou OPPS ČR-PR a Fond mikroprojektů a to ze 70 %.

Obrázek 5: Podíl zdrojů financování v oblasti česko-polské přeshraniční spolupráce dle odpovědí respondentů dotazníkového šetření



Zdroj: PROCES – Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici, 2013

V následující tabulce je znázorněn podíl realizovaných projektů financovaných z OPPS ČR-PR. Téměř pětina respondentů realizovala své projekty právě s přispěním tohoto operačního programu.

Tabulka 6: Procento z realizovaných projektů spolufinancovaných v rámci přeshraniční spolupráce (OPPS ČR-PR, FMP)

Podíl realizovaných projektů z OPPS ČR-PR, FMP	Počet odpovědí
0-10 %	28
11-40 %	6
41-60 %	4
61-80 %	5
81-100 %	11
Neudaný přesný údaj	4
Počet respondentů	58

Zdroj: PROCES – Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici, 2013

Rozdíly a bariéry česko-polské přeshraniční spolupráce

Při identifikaci rozdílů mezi českou a polskou stranou při realizaci projektu se opakovaly se zejména následující body:

- Vyšší administrativní náročnost (a tím pádem časová zátěž při realizaci projektu) na polské straně,
- rozdíly v legislativě,
- byrokracie a formální kontroly,
- nedostatek financí a způsob proplácení projektů,
- větší přísnost kontrolních orgánů na české straně,
- jazykové bariéry,
- nedostatečná informační a poradenská činnost,
- často se objevovala odpověď, že neexistují rozdíly natolik významné, aby ovlivňovaly úspěšnost realizace projektu (u 46 % odpovědí).

Jako stěžejní problém uvedla většina respondentů dotazníkového šetření i expertních rozhovorů *vysokou administrativní zátěž*. A to již ve *fázi vytvoření projektové žádosti* – některé obce nebo subjekty nemají kapacity (projektové manažery), nejsou schopny napsat projektovou žádost a tím pádem nedosáhnou na dotace.

Při kontrolách realizace projektů je nutno předkládat řadu dokumentů (včetně fotografií, prezenčních listin), u kterých se kontrolují formální náležitosti (správné umístění a velikost log atd.). *Byrokratický přístup* byl identifikován zejména u kontrolních orgánů polské strany. Tento problém spatřovalo 10 % respondentů.

Přílišný důraz na formální stránku – jak při hodnocení projektových žádostí, zda budou schváleny, tak při kontrolách projektů (viz výše). Systém kontroly projektů je tím neefektivní – unikají podstatné problémy (zejména naplnění plánovaného dopadu projektu).

I když jsou obě země členy EU a základní *legislativa* je shodná, existují rozdíly, které zabezpečují suverenitu státu. Jedná se především o zákon o veřejných zakázkách a o rozdílném přístupu k této problematice v obou zemích. Také existují rozdíly v prováděcích předpisech při podávání žádostí o dotace, zákon o DPH, apod.

Také *finance* patří mezi významné bariéry rozvoje přeshraniční spolupráce, a to nejen při realizaci projektu jako takového, ale lhůty na proplácení nákladů a celkové vyúčtování. Problematika *financování projektů* - týká se především čerpání z fondu mikroprojektů, kdy je nutno celý projekt předfinancovat z vlastních zdrojů a až následně a po ukončení všech náležitostí (např. po schválení závěrečné správy a závěrečného vyúčtování) jsou náklady proplaceny, také nutnost nést část nákladů (v ČR 15 %, v PR 5 %) je pro některé uchazeče limitující až diskvalifikační.

Dlouhé lhůty v rámci financování projektů, problematický proces – nutnost předfinancování projektů (neexistuje možnost získání záloh), tím dojde k zadlužení projektového partnera do doby, než mu bude dotace na realizaci projektu proplacena. Někteří respondenti rovněž upozorňují na nemožnost *operativního využití financí v rámci projektu* (neexistuje možnost využití financí na jiný účel, než bylo původně plánováno, pokud došlo v rámci projektu k úsporám).

Někteří respondenti uvedli jako problém *jazykové bariéry* (takto odpovědělo 14 % respondentů) *či zátěž při tvorbě jazykových mutací výstupů* (zejména při realizaci zrcadlových projektů v rámci Fondu mikroprojektů).

Nedostatečná informační a poradenská činnost – dle některých respondentů by právě pro vyhnutí se formálním pochybení a z toho plynoucím potížím měly existovat vzory správně vyplněných dokumentů „vítězných projektů“. Někteří žadatelé nebo realizátoři projektů upozorňují na problematickou práci se stávajícími metodickými materiály (např. při zadávání údajů do systému BENEFIT7).

Rozdílné možnosti získání dotací na české a polské straně – z hlediska různých administrativních procedur byla identifikována jednodušší možnost získání dotace u obcí na polské straně (zejm. z Fondu mikroprojektů).

Jako problém vidí respondenti rovněž *různé kompetence obcí na české a polské straně*. Dalším zmiňovaným problémem je *neexistence databáze partnerů pro realizaci přeshraničního projektu*, v některých případech je totiž výrazně problematické získat vhodného partnera na druhé straně hranice.

Vzhledem k proplácení projektů v eurech na sebe berou účastníci projektu i riziko *kurzovních rozdílů*.

Administrace Fondu mikroprojektů

Tento fond je nástrojem pro podporu projektů menšího rozsahu na místní úrovni. Fond mikroprojektů je zaměřen především na oblast rozvoje mezilidských přeshraničních vztahů,

společenských, osvětových a kulturních aktivit, na zlepšení infrastruktury daného území, zejména v oblasti městské a turistické vybavenosti s příhraničním dopadem.

Administrace projektů probíhá v několika krocích: předkládání a přijímání projektové žádosti, hodnocení a výběr projektů (zde projektoví partneři neparticipují), realizace projektů, závěrečná zpráva a vyúčtování projektu.

Na otázku směřující ke specifikaci *systému přijímání projektu* byly ze tří čtvrtin odpovědi charakteru, že nebyly identifikovány žádné významné problémy v této oblasti.

Z hlediska zhodnocení *procedury schvalování projektů* byly identifikovány tyto problémy:

- při schvalování projektů – přílišná administrativa, žadatelé se zaměřují na splnění formální stránky žádosti a z nedostatku času nevěnují dostatečnou pozornost metodické stránce,
- ovlivnitelnost výběru projektů jinými aspekty než jejich kvalitou – pouze minimálně, jedná se zejména o finanční nastavení projektů (tzn. nadhodnocené výdaje, nehospodárnost).

Problémy nebyly identifikovány respondenty v práci s Monitorovacím systémem strukturálních fondů (MONIT) – dle 83 % odpovídajících bez problémů. Jako zcela bezproblémový (dle 95 % odpovídajících) byl zhodnocen také *průběh kontroly projektů*.

Čerpání z Fondu mikroprojektů

Systém realizace projektů z Fondu mikroprojektů je obecně příjemci dotací hodnocen rozporuplně. 50 % vybralo odpověď *dobrý dojem, systém se zlepšuje*; naopak 46 % vybralo možnost *administrativně náročné, složité*; a zbylá 4 % *nepřipravený systém, měnící se pravidla*.

Poněkud v rozporu s těmito zjištěními jsou odpovědi respondentů na další otázky v rámci tohoto bloku, kde většinou nepopsali konkrétní potíže, které při čerpání dotací z Fondu mikroprojektů mají.

Dle 78 % respondentů jsou *časové lhůty* na jednotlivé úkony v rámci žádání o dotaci na projekt a jeho následné realizace nastaveny bez významných problémů. Objevilo se pouze několik konkrétních připomínek:

- v rámci projektů, které chtějí realizovat školy, by měla rozhodnutí o schválení či neschválení žádosti padnout do konce prázdnin, aby projekty mohly běžet od začátku školního roku,
- jsou nastaveny krátké doby na zpracování projektové žádosti a naopak dlouhé lhůty na kontrolu závěrečných zpráv a vyúčtování projektů a proplácení dotací (mnohdy 1-1,5 roku).

V tabulce níže jsou uvedeny nejvýznamnější negativní faktory *ohrožující úspěšnou realizaci a dopady projektu*:

Tabulka 7: Identifikace nejdůležitějších negativních faktorů

Hlavní negativní faktory	Podíl odpovědí respondentů (%)
Přílišná administrativa	50
Změny požadovaných dokumentů	19
Změny pravidel pro realizaci projektů	24
Dlouhé časové lhůty	26
Legislativní bariéry	10
Nevhodně nastavený systém financování	29

Zdroj: PROCES – Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici, 2013

Pozitivně byla hodnocena *transparentnost a včasnost jednotlivých kroků ze strany administrátora fondu v procesu realizace projektů*. Jako maximálně nebo průměrně transparentní byly ohodnoceny kroky administrátora Fondu mikroprojektů v rámci

rozhodování o změnách v projektu ze strany 87 % odpovídajících, resp. v rámci informovanosti o rozhodovacích procesech administrátora fondu ze strany 76 % respondentů.

Dále byla kladně hodnocena rovněž *spolupráce s administrátorem Fondu mikroprojektů*. 73 % respondentů ji hodnotilo jako výbornou. Naopak negativně byla hodnocena *spolupráce s kontrolory* (CRR v ČR, vojvodské úřady v Polsku) – 77 % respondentů tuto spolupráci vyhodnotilo jako velmi špatnou nebo průměrnou.

Čerpání ze systému programu přeshraniční spolupráce

Nízký počet respondentů (cca 10 %) se vyjádřil k zhodnocení specifík pozice krajských úřadů, resp. maršálovských úřadů v rámci operačního programu. Představitelé těchto institucí se rovněž vyjádřili k problematice *negativních faktorů ovlivňujících úspěšnou realizaci a dopady projektů*, kde byly jako nejproblematictější vyhodnoceny *legislativní bariéry, nevhodně nastavený systém financování a přílišná administrativa*.

Transparentnost a včasnost kroků ze strany Řídícího orgánu byla většinou respondentů zhodnocena jako *maximální, příp. průměrná*.

Význam ESÚS

K problematice ESÚS se v rámci dotazníkového šetření vyjádřili pouze jednotlivci, více informací bylo získáno prostřednictvím expertních rozhovorů. Respondenti, kteří se k ESÚS vyjádřili, ocenili možnost legálního vytvoření podobného uskupení, jež má za cíl rozvíjet regionální integraci s využitím vnějších zdrojů.

Respondenti se vyjadřovali vzhledem k novosti Evropského seskupení pro územní spolupráci TRITIA (první zasedání valného shromáždění proběhlo 17. dubna 2013 v Cieszyne) velmi omezeně, měli většinou pouze kusé nebo obecné informace. Většina respondentů viděla v existenci ESÚS TRITIA *velký význam pro další evropskou integraci mezi Českou republikou, Polskem a Slovenskem* (spojuje osoby a instituce, které mají k sobě blízko zaměřením své činnosti i oblastí, kde působí).

Přestože respondenti oceňují vznik ESÚS a vidí to jako nutný krok k rozvoji přeshraniční spolupráce, bylo vysloveno upozornění, aby tento krok nebyl pouze prestižním krokem. Velmi důležitá je i propagace ESÚS TRITIA, která je nyní v podstatě nulová a mnozí z respondentů o jeho existenci neměli povědomí.

SHRNUTÍ

Stěžejním problémem, který vyplynul jak z dotazníkového šetření, tak i expertních rozhovorů, je *administrativní zátěž*, která může být v některých případech až limitující. Některé malé obce nebo neziskové organizace nejsou kapacitně schopné tuto zátěž zvládnout, a proto se ani o realizaci projektů nepokouší. Z toho může také pramenit názor, že na české straně není o realizaci přeshraničních projektů takový zájem, jaký by mohl být očekáván. Také tlak na dodržování formálních náležitostí, trvání na umístění vlaječek, log, měření jejich velikostí téměř na mm a také změny těchto standardů během projektů způsobují žadatelům nemalé problémy. Spolupráce s administrátorem Fondu mikroprojektů, což jsou jednotlivé euroregiony, byla většinou respondentů zhodnocena jako bezproblémová, výraznější potíže na této linii bránící realizaci projektů nebyly identifikovány.

Dále z obou způsobů získávání informací vyvstal jako velmi důležitý problém *systém financování projektů*, a to především z Fondu mikroprojektů. Nutnost celý projekt předfinancovat z vlastních zdrojů, absence záloh, dlouhé lhůty na proplácení projektů (často až 1 - 1,5 roku) mnohdy potenciální žadatele odradí od podání žádosti. Existuje nejednotnost v parametrech hodnocení uznatelnosti nákladů. Často vznikají paradoxy, kdy náklad na jedné straně uznaný je, avšak na druhé straně hranice je vyškrtnut jako neuznatelný.

Přestože obě země jsou členy EU, existují rozdíly v *legislativách* obou zemí. Jedná se především o rozdíly v zákoně o veřejných zakázkách. Ale tento fakt je nutno akceptovat, protože není možné dokonale sjednotit tuto problematiku v celé EU.

Jazyková bariéra se při běžném styku může zdát minimální, ale při realizaci projektů a nutnosti používání odborných výrazů narůstá. Na tomto základě vyvstává potřeba existence dvojjazyčných příruček, slovníků, eventuálně postupů při tvorbě a realizaci projektů.

Dalším významným krokem pro rozvoj přeshraniční spolupráce je vznik ESÚS TRITIA. Tuto skutečnost respondenti vnímají jako velmi pozitivní krok. Problémem však je jeho malá propagace a nízká informovanost o jeho existenci a činnosti.

Identifikace problémů v oblasti administrace mikroprojektů, přeshraniční spolupráce a ESÚS

- Vysoká administrativní zátěž – pro předložení projektové žádosti i při kontrolách je nutno předkládat řadu dokumentů, některé obce nebo subjekty nemají kapacity na to vůbec projektovou žádost předložit,
- časová náročnost přípravy dokumentace k projektům a jeho dokladování,
- přílišný důraz je kladen na formální stránku – a to jak při hodnocení projektových žádostí, tak při kontrolách projektů,
- nedostatečná informační a poradenská činnost – byl identifikován problém práce se současnými metodickými materiály,
- rozdílné možnosti získání dotací na polské a na české straně,
- polští respondenti identifikovali nízký zájem o realizaci projektů přeshraniční spolupráce na české straně,
- problémy s financováním projektů – nutnost předfinancování, nemožnost získání záloh, nemožnost operativního využití financí ušetřených v rámci projektu, dlouhé lhůty na vyúčtování projektů (1-1,5 roku),
- neexistence databáze potenciálních partnerů pro realizaci přeshraničního projektu,
- jazykové bariéry,
- riziko kurzových rozdílů.

V této tabulce je přehled nejvýznamnějších identifikovaných problémů, na které se bude průzkum zaměřovat v další části projektu včetně návrhu na jejich řešení.

Tabulka 8: Tabulka identifikovaných problémů v oblasti administrace mikroprojektů, přeshraniční spolupráce a ESÚS

Problém	Popis problému/řešení
Složitý proces podávání žádostí	Zjednodušit dokladování, propojit systém
Financování projektů	Nemožnost zálohových plateb, průběžného financování (Fond mikroprojektů)
Nejednotnost při posuzování nákladů	Sjednotit postupy při posuzování uznatelnosti jednotlivých nákladů
Lhůty proplácení	Jsou stanoveny základní lhůty pro schvalování a proplácení nákladů projektů, ale ne vždy jsou dodržovány, což přivádí příjemce dotace do potíží.
Nutná finanční spoluúčast	Upravit nutnou spoluúčast partnerů v projektu na jednotnou a co nejnižší mez

Zdroj: PROCES – Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici, 2013

2.2. DOPRAVA A OBCHOD

Další zkoumanou částí přeshraniční spolupráce byla oblast dopravy, hospodářství a obchodu. Tato dvě témata mají na sebe velice úzké vazby. Pro rozvoj hospodářství a obchodu je existence kvalitního dopravního napojení stěžejní, a to nejen pro přepravu zboží, ale i obyvatel a pracovních sil.

VÝSTUPY Z PRŮZKUMU

V obou zkoumaných oblastech byly zjištěny obdobné všeobecné problémy týkající se *administrace projektů, byrokracie a nedostatku financí*, které byly podrobně popsány v předchozí podkapitole.

Stav konkrétních oblastí v euroregionu/správním území respondentů

Respondenti při hodnocení stavu konkrétních oblastí v jejich euroregionu, resp. správním území uvedli jako nejvíce problematický *stav železničního přeshraničního spojení*. Více než 50 % tázaných zhodnotilo stav železničního přeshraničního spojení za velmi špatný (resp. „nejhorší stav“ dle struktury dotazníku).

Druhou nejvíce problematickou oblastí v regionech respondentů je označena *administrativní prostředí, resp. byrokracie přeshraničního obchodu*. Respondenti hodnotí stav byrokratického aparátu přeshraničního obchodu za velmi špatný až průměrný.

Naopak za vyhovující označili respondenti oblast *silničního přeshraničního spojení* (71 % dotázaných označilo stav v této oblasti za průměrný) a *možnosti přeshraniční hospodářské spolupráce* (76 % dotázaných označilo stav v této oblasti za průměrný nebo velmi dobrý).

Vliv určitých faktorů na přeshraniční spolupráci v oblasti dopravy a obchodu

Při hodnocení vlivu různých faktorů na přeshraniční spolupráci uvádělo nejvíce respondentů jako stěžejní faktor úspěšné spolupráce osobní angažovanost aktérů přeshraniční spolupráce. Při tvorbě žádostí a dokumentace k žádostem je často nutno jít nad rámec pracovní doby, věnovat tomu i svůj volný čas. Tuto odpověď uvedlo 63 % dotázaných

Dále má důležitý vliv na přeshraniční spolupráci *politická podpora na regionální úrovni, územní lokalizace partnerů přeshraniční spolupráce (blízkost hranice) a politická podpora na místní úrovni* (viz následující tabulka).

Tabulka 9: Odpovědi respondentů na otázku "Do jaké míry je přeshraniční spolupráce v oblasti dopravy a obchodu ovlivněna následujícími faktory"?

Analyzovaná oblast	Maximálně ovlivňuje (%)	Průměrně ovlivňuje (%)	Minimálně ovlivňuje (%)	Nedokážu posoudit (%)
Veřejné povědomí	17	63	7	13
Politická podpora na místní úrovni	50	40	7	3
Zkušenosti partnera v přeshraniční spolupráci	47	37	7	9
Politická podpora na regionální úrovni	53	43	0	4
Osobní angažovanost aktérů přeshraniční spolupráce	63	20	10	7
Územní lokalizace partnerů přeshraniční spolupráce (blízkost hranice)	53	37	3	7
Politická podpora na národní úrovni	37	33	20	10

Zdroj: PROCES – Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici, 2013

Je důležitá *maximální podpora rozvoje dopravy*, protože právě dostatečně rozvinutá doprava a dopravní infrastruktura dokáže způsobit dostatečný rozvoj ostatních oblastí, převážně obchodu a podnikání.

Bariéry při přeshraniční spolupráci v oblasti dopravy a obchodu

V česko-polském pohraničí existuje spousta faktorů, které působí jako bariéry při přeshraniční spolupráci v oblasti dopravy a obchodu. Jako nejzávažnější a nejčastější působící bariéry označili respondenti *finanční problémy*.

Mezi další problémové oblasti, které působí jako bariéry při přeshraniční spolupráci v oblasti dopravy a obchodu, označili respondenti administrativní a byrokratickou náročnost – mezi frekventované odpovědi patřily *přílišná byrokracie spojená s žádostmi a řízením projektů v rámci přeshraniční spolupráce, legislativní bariéry a velká administrativní zátěž v souvislosti s řešením přeshraniční spolupráce*.

Jako problémy v oblasti dopravy a obchodu také respondenti uvedli chybějící *společný tarif* na přeshraničních linkách a chybějící vozový park, který by umožnil provoz železniční regionální dopravy v ČR a Polsku. Problematická je *nenávaznost linek* veřejné hromadné dopravy na jedné a druhé straně hranice, což znemožňuje nebo velmi ztěžuje cestu za prací příp. obchodními zájmy do druhé země.

Respondenti nepovažují za problém hledání partnerů přeshraniční spolupráce na druhé straně hranice, dohody o spolupráci mezi partnery přeshraniční spolupráce a ochranu dat. Rovněž v případě otázky *jazykové bariéry* 67 % respondentů odpovědělo, že nedochází k problémům.

Tabulka 10: Odpovědi respondentů na otázku: „Které faktory působí jako bariéry při přeshraniční spolupráci v oblasti dopravy a obchodu?“

Faktor	Maximálně ovlivňuje (%)	Průměrně ovlivňuje (%)	Minimálně ovlivňuje (%)	Nedokážu posoudit (%)
Chybějící dohody	20	27	37	16
Finanční problémy	50	34	3	13
Administrativa	37	33	10	20
Střet zájmů	20	20	33	27
Personální změny	7	43	20	30
Problémy při paralelním žádání z různých zdrojů EU	13	53	17	17
Legislativní bariéry	33	44	3	20
Problémy při hledání partnerů spolupráce	3	33	44	20
Byrokracie	40	33	13	14
Jazykové bariéry	3	27	67	3
Rozdíly v organizaci veřejné správy	10	47	23	20
Ochrana dat	3	23	50	24

Zdroj: PROCES – Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici, 2013

Dalším významným nástrojem rozvoje přeshraniční spolupráce jsou pracovní skupiny nebo kulaté stoly zabývající se touto problematikou (např. pracovní skupiny v rámci Česko-polské mezivládní komise pro přeshraniční spolupráci.). Především probíhá spolupráce okresních hospodářských komor. Pouze méně než třetina respondentů má o těchto aktivitách povědomí.

Zhodnocení přeshraniční spolupráce v oblasti dopravy

Železniční síť

Některá vlaková spojení v příhraničí jsou vedena přes území druhého státu. Jedná se o tratě Jeseník-Krnov (přes Gluchořazy) a Hrádek nad Nisou – Zittau (přes polský Porajów) – vlakové spojení Liberec-Varnsdorf. Tratě na polském území jsou provozovány polskou stranou, ale uživatelé těchto spojů jsou z české strany.

Respondenti při hodnocení stavu konkrétních oblastí v jejich euroregionu, resp. správním území uvedli jako nejvíce problematický právě *stav železniční přeshraničního spojení*. Více než 50 % tázaných zhodnotilo tento stav za velmi špatný (resp. „nejhorší stav“ dle struktury dotazníku). Nevyhovující technický stav kolejí, nízká provozní rychlost, staré zabezpečovací zařízení.

Za velmi závažný problém shledává řada dotazovaných *nedostatečně rozvinuté železniční napojení České republiky na Polsko*. Je nutné zavedení železniční dopravy na česko-polské hranici, což by přineslo rozvojový potenciál zejména pro nákladní dopravu. V oblasti osobní dopravy existuje smlouva o peáži (pronájmu tratě českou stranou v Polsku – využívají téměř výhradně Češi). Problémem je špatný technický stav této trati a nízké investice z polské strany do oprav (především trať přes Gluchořazy). Jedná se o všeobecný problém podél celé česko-polské hranice.

Silniční síť

Odpovědi týkající se silničního spojení z dotazníkového šetření a expertních rozhovorů se diametrálně liší.

Dle odpovědí v dotazníku označili respondenti oblast silničního přeshraničního spojení za vyhovující (71 % dotázaných označilo stav v této oblasti za průměrný) a možnosti přeshraniční hospodářské spolupráce (76 % dotázaných) označilo stav v této oblasti za průměrný nebo velmi dobrý.

Z expertních rozhovorů, ale vyplývá velmi problematický *technický stav* silniční sítě a rozdílná kategorizace silnic a především omezení průjezdů vozidel s vyšší tonáží přes hraniční přejezdy, špatné nebo neexistující napojení na síť komunikací ve vnitrozemí. Tento problém je shledán jako velmi závažný, neboť v důsledku špatného stavu silnic dochází ke snížení bezpečnosti a prodloužení doby dojezdu na druhou stranu hranice. Daná skutečnost vede k zvyšování nákladů jak obchodních přepravců, tak občanů.

Neexistence kvalitního *napojení na síť dopravních komunikací* do vnitrozemí České republiky. Zásadním problémem podnikatelské infrastruktury v příhraniční oblasti je léta se táhnoucí dobudování tunelu pod Červenohorským sedlem. V této souvislosti je sice řešena problematika zahájení stavebního řízení na opravu silnice I/44 na jižní straně Červenohorského sedla, avšak investorem (Ředitelství silnic a dálnic ČR) navrhovaný způsob realizace stavby by znamenal celoroční uzavření jediné silnice první třídy spojující okres Jeseník s vnitrozemím a faktické znemožnění průjezdu velkých nákladních automobilů. To by mělo samozřejmě výrazné negativní dopady na průmyslové podniky v této příhraniční oblasti. Krajská hospodářská komora Olomouckého kraje usiluje o to, aby byl zvolen operativnější způsob realizace stavby, umožňující zachování provozu na komunikaci i po dobu výstavby.

Na některých hraničních přechodech dochází k *disproporcím spojeným s rozdílnou kategorizací silnic*. Chybí společná koordinace silniční infrastruktury s polskou stranou, existuje často *odlišný technický stav přeshraničních silnic* na obou stranách území. To znemožňuje tranzitní dopravu a také dopravu nákladních vozů, které nemohou přes tyto hraniční přechody přejíždět a musí hledat jinou alternativu přejezdu. Nákladní vozy musí objíždět neprůjezdná místa, což zvyšuje náklady, snižuje konkurenceschopnost firem na obou stranách hranice a oslabuje pozici měst a obcí, které by se eventuálně mohly nacházet na trase průjezdu. Dochází tedy k omezení

možností rozvoje podniků a navazování nových obchodních kontaktů – příkladem je hraniční přechod Velké Kunětic/Sławniowice (rozdílná kategorizace silnic na obou stranách hranic přechodu).

Z expertních rozhovorů vyplynula nejen pozitivní reakce na navázání D1 na A1 u Bohumína (i když zde ještě chybí krátký úsek na polské straně těsně za hranicemi), ale i nutnost *dobudování návaznosti R11 na S3* a především vybudování *přejezdu Královec-Lubavka*. V tuto chvíli probíhá veškerý tranzit přes Harrachov nebo Náchod a tím dochází k velké zátěži pro okolní obce a prodražování dopravy.

Z důvodu neexistence obchvatu města Náchod dochází k přílišnému zatěžování tohoto města tranzitní automobilovou dopravou. Je *nutná výstavba obchvatu města Náchod*.

Problém s *dokončením smlouvy mezi ČR a PR o výstavbě a údržbě společných úseků silnic a hraničních mostů*. Je nutné uzavřít dohodu, aby docházelo ke zkvalitnění silničního spojení mezi ČR a PR, což by byl další z rozvojových aspektů česko-polského příhraničí.

Nedostatek hraničních přejezdů, popřípadě nedostatečná kapacita (maximálně do 3,5 t). Nemožnost průjezdu vozidel nad 3,5 t přes přejezd v Krnově. Těžší nákladní automobily musí zajíždět o 30 km dále, na přejezd Bartultovice. Dochází tak k zbytečnému navyšování nákladů podniků, které mají přejezd v Krnově blízko.

Veřejná doprava osob

Nedostatečná veřejná hromadná doprava, v důsledku čehož dochází k omezení cestovního ruchu a omezení dojezdu za prací či obchodními záležitostmi na druhé straně hranice. Bez vlastního osobního automobilu je návštěva pohraničních měst nemožná či velmi ztížena. Jedná se o velmi závažný problém. Na obou stranách hranice nedochází k rovnoměrnému rozvoji železniční, resp. autobusové dopravy (k obnově infrastruktury, vozového parku). Dochází tedy k nemožnosti propojení přes hranici. Chybí *pravidelné přeshraniční spojení*, nejen železnicí, ale i autobusy, např. formou přeshraniční PHD (příměstská hromadná doprava). Neexistuje společný tarif na přeshraničních autobusových linkách. Cestující jsou nuceni mít dvě jízdenky a platit v obou měnách (jak v korunách, tak ve zlotých).

Ke komickým situacím dochází i v případě, kdy jsou obyvatelé jedné země zaměstnáni na druhé straně hranice. Poblíž státní hranice je doveze např. autobus, ze kterého musí vystoupit, přes hranici přejít pěšky a následně pokračovat jiným spojem dané země do práce. Tento problém je na obou stranách.

Zhodnocení přeshraniční spolupráce v oblasti hospodářství a obchodu

Z průzkumu vyplývá, že oblast hospodářství a obchodu je úzce spjata s dopravou. Pokud nebude existovat kvalitní a propojená silniční, eventuálně železniční síť nebude se oblast obchodu moci rozvíjet.

V této oblasti je malá možnost se zapojit do konkrétních projektů, chybí nabídka. Také podmínky financování projektů jsou pro podnikatele velmi limitující. V rámci OPPS ČR-PR není možnost přímé podpory projektů podnikatelských subjektů, projekty z oblasti rozvoje podnikatelského prostředí mohou předkládat pouze nepodnikatelské subjekty (např. hospodářské komory apod.).

Dalšími problémy, které vyvstaly z odpovědí respondentů jak dotazníkového šetření, tak expertních rozhovorů, jsou rozdíly v legislativě obou států a jejich nejednotnost. Existují *omezení a bariéry v oblasti legislativy*, tedy problematika týkající se mezinárodních úmluv mezi oběma státy. Tyto *mezinárodní úmluvy mnohdy brání většímu přeshraničnímu sdílení*. Při poskytování služeb je nutné přihlášení firmy k platbě DPH/VAT v Praze nebo Varšavě (podle místa výkonu služby), a to i v jednorázových případech, problematická je možnost získání povolení kabotáže. Podnikatelé (obchodníci) nemají jistotu, že povolení platná v jedné zemi jsou platná i v druhé zemi. Mnohdy se stává, že v České republice je určitý druh obchodování

bez licence, ale v Polsku je licence nutná, anebo naopak. Tento problém je označen za *maximálně důležitý* a je potřeba jeho řešení a sjednocení legislativy. Dále respondentům chybí *propagace* možností spolupráce se zahraničními partnery, informace o potencionálních partnerech spolupráce. Také se respondenti někdy setkávají s předsudky při komunikaci s partnery z Polské republiky, především na české straně.

Druhou nejvíce problematickou oblastí v regionech respondentů je označena *administrativní prostředí, resp. byrokracie přeshraničního obchodu*. Respondenti hodnotí stav byrokratického aparátu přeshraničního obchodu za velmi špatný až průměrný. Při některých projektech je nutno dokládat spousty povinných příloh, i když jsou dané informace k dispozici jiným způsobem (např. IČO).

Problémem je *neexistence výjimek pro firmy a podnikatele z příhraničí pro povolení přejezdu hranice*. Existuje totiž omezení průjezdu hranic pro místní firmy a podnikatele, v důsledku čehož vzniká omezení výměny služeb a zboží v příhraničí, kde tato omezení platí. Komunikace existují, ale průjezd pro nákladní automobily není povolen. V případě, že by existovala *dohoda mezi Polskou republikou a Českou republikou o udělování výjimek pro firmy a podnikatele z příhraničí* zvýšila by se konkurenceschopnost firem.

Dalším problémem je nedostatek *financí*, v důsledku čehož *není možné realizování některých projektů*. Většina projektů musí být předfinancována a do velké míry i spolufinancována z rozpočtů měst a obcí. Existuje *malá podpora organizacím podporujícím podnikání*. U větších projektů je to problém, jelikož obce nemají dostatečné množství financí na odstartování daných projektů, proto si berou úvěry a musí kalkulovat, zda jsou schopny splácet. Jedná se o velmi závažný problém, který razantně omezuje počet zájemců o přeshraniční spolupráci, polsko-české projekty. V případě, že by bylo možné získání zálohy, bylo by tak realizováno mnohem více projektů.

Existují *problémy při paralelním žádání o dotace z různých zdrojů EU*. Některé projekty nemohou být realizovány, protože získaná dotace nepokryje jeho rozsah a již není možno žádat o dofinancování z jiného zdroje. Nelze tedy žádat o dotaci z více zdrojů.

Nejednotnost posuzování výdajů na české a polské straně. Dochází k vyřazování některých výdajů na jedné straně (na straně České republiky), ale na druhé straně jsou schválené jako odůvodněné (na straně Polské republiky či naopak).

Existuje rozdílná situace v průmyslu obou zemí. V České republice je výrazný útlum průmyslu, jsou vysoké požadavky na investice v oblasti ochrany životního prostředí. Na druhé straně je v Polsku velký boj o zachování průmyslu, o zachování pracovních míst. Vzniká tím *nebezpečná stěhování velkých podniků za hranice*.

Neexistence dostupné databáze, která by vedla seznam potencionálních partnerů pro přeshraniční projekty. Hledání partnerů z druhého státu je velmi obtížné a zdlouhavé.

SHRNUTÍ

Mezi nejdůležitější poznatky, které vyplynuly z průzkumu, patří zjištění, že velmi problematické je přeshraniční *propojení dopravní infrastruktury* (a to zejména železniční sítě), *finanční problémy* spojené převážně s předfinancováním projektů z vlastních zdrojů (neexistence zálohového čerpání) a *administrativní a byrokratické zatížení*.

Celkový stav dopravní infrastruktury má přímý dopad nejen na rozvoj hospodářství, ale i na rozvoj turistického ruchu, který s rozvojem hospodářství úzce souvisí.

Stěžejním problémem v rámci dopravy v přeshraniční spolupráci se jeví *špatná návaznost silnic*, a to především jejich *rozdílná kategorizace*, která znemožňuje průjezd vozidlům s vyšší tonáží. To se samozřejmě odráží i v omezení rozvoje podnikání – viz výše. Prodlužuje se doba dojezdu, zvyšují se náklady za dopravu a v neposlední řadě je zde i snížení bezpečnosti.

Nemalou roli hraje i problematické nebo úplně chybějící napojení na vnitrostátní silniční síť. Také neexistence možností výjimek pro přejezd hranice je omezující.

Přesto se u silniční sítě situace postupně zlepšuje, dálniční napojení D1 na A1 u Bohumína je již dobudováno. Avšak existují oblasti, kdy je přejezd hranic problematický, především pro automobily s vyšší tonáží. Jedná se o rozdílnou kategorizaci silnic, nemožnost přejezdu těchto vozidel přes hraniční přejezdy. Toto je významná překážka rozvoje nejen přeshraničního dopravního spojení, ale hospodářství a obchodu.

Další velký problém je ve fungování *železničního spojení* na česko-polské hranici. Příhraniční železnici provozuje polská strana, Česká republika má s Polskem podepsanou smlouvu o peáži. Tuto trať téměř výhradně využívají Češi. Všeobecně se dá říci, že je ve velmi špatném technickém stavu, jezdí pouze nízkou provozní rychlostí, zastaralý je i vozový park. I když polské straně platíme nemalé peníze, do obnovy a údržby je investováno velice málo.

Jeden z dalších významných problémů je *neexistence pravidelného přeshraničního spojení*, ať autobusového nebo železničního v návaznosti na dopravní spojení do vnitrozemí obou států. Nebo neexistence obdoby PHD (příměstská hromadná doprava) fungující přes hranici mezi oběma zeměmi.

Jako stěžním problémem přeshraniční spolupráce v oblasti obchodu a hospodářství je rozdílná *legislativa* obou států. Rozdílnost v přístupu k jednotlivým službám. Nutnost přihlášení k platbě DPH/VAT, a to až v hlavních městech. Nejednotnost předpisů obou států při stejném druhu podnikání. Např. v ČR není plátcem DPH, ale v PR se k platbě VAT musí přihlásit a naopak. Jedná se především o oblast služeb.

Také nedostatek *financí, systém financování projektů*, neexistence možností záloh a nutnost nést alespoň část nákladů je pro mnohé podnikatele limitující, o dotaci z OPPS ČR-PR podnikatelé vůbec nemohou žádat. Některé projekty nemohou být realizovány, protože získaná dotace nepokryje jejich rozsah a nelze žádat na tentýž projekt z více zdrojů. Projekty jsou zatíženy velkou administrativou, byrokracií, existuje nejednotnost při posuzování oprávněnosti nákladů.

Neexistence dostupné databáze potenciálních partnerů spolupráce na přeshraničních projektech.

Identifikace problémů v oblasti dopravy

- Špatný stav silnic v pohraničí,
- odlišný technický stav přeshraničních silnic,
- rozdílná kategorizace silnic,
- nedostatečná železniční síť s napojením na Polsko,
- neexistence kvalitního napojení na síť dopravních komunikací vnitrozemí České republiky,
- nedostatečná veřejná hromadná doprava – chybí pravidelné přeshraniční spojení (jak železniční, tak autobusové),
- neexistuje společný tarif na přeshraničních autobusových linkách,
- potřebné dokončení smlouvy mezi ČR a PR o výstavbě a údržbě silnic a mostů,
- nedostatek hraničních přejezdů, popřípadě nedostatečná kapacita (maximálně do 3,5 t),
- nemožnost průjezdu vozidel nad 3,5 t přes přejezd v Krnově,
- nutnost vybudování hraničního přejezdu a komunikace R11 – S3,
- nutná výstavba obchvatu města Náchod.

Identifikace problémů v oblasti podnikání a obchodu

- Neexistence výjimek pro firmy a podnikatele z příhraničí pro povolení přejezdu přes hraniční přechody s omezenou kapacitou (neexistence dohody mezi Polskem a Českou republikou),
- rozdílnost legislativy v oblasti obchodu,
- existence mezinárodních úmluv bránící dalšímu rozvoji přeshraniční spolupráce,
- rozdílnost legislativy v oblasti služeb,
- malá podpora organizací podporující podnikání,
- problémy při paralelním žádání o dotace z různých zdrojů EU,
- nejednotnost posuzování výdajů na české a polské straně v rámci společných projektů,
- vysoká administrativa při žádosti a realizaci projektů,
- nebezpečná stěhování velkých podniků za hranice z důvodů rozdílných nákladů na provoz,
- neexistence dostupné databáze, která by vedla seznam potenciálních partnerů pro přeshraniční projekty.

V této tabulce je přehled nejvýznamnějších identifikovaných problémů, na které se bude průzkum zaměřovat v další části projektu včetně návrhu na jejich řešení.

Tabulka 11: Tabulka identifikovaných problémů v oblasti dopravy, hospodářství a obchodu

Problém	Popis problému
Napojení R11-S3 a přejezd Královec - Lubavka	Prozatím není, stávající přejezd nemá potřebnou kapacitu
Tunel pod Červenohorským sedlem	Nutnost dořešit stávající situaci a plány výstavby
Přeshraniční železniční spojení	Jeseník-Krnov (přes Gluchořazy) a Hrádek nad Nisou – Zittau (přes polský Porajów) – vlakové spojení Liberec-Varnsdorf. Náchod - Kudowa Zdrój, Meziměstí – Wałbrzych - nevyhovující stav železnice
Přejezdy v Krnově, na Osoblažsku	Nemožný průjezd vozidel nad 3,5 t
Neexistující obchvat Náchoda	Nutnost vybudování obchvatu
Rozdílná kategorizace silnic	Omezení tranzitní dopravy
Smlouva mezi ČR a PR o výstavbě a údržbě silnic a mostů	Podpis a uvedení do praxe
Společný tarif na přeshraničních linkách	Neexistuje, nutnost zavedení jednotného tarifu
Neexistence autobusového spojení do PR	Např. Osoblažsko
Rozdílná legislativa v oblasti obchodu	Nejsou jednotná pravidla pro tento druh podnikání
Rozdílná legislativa v oblasti služeb	Nutnost přihlášení k platbě DPH/VAT, i když v domovské zemi plátce není

Zdroj: PROCES – Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici, 2013

2.3. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Další z oblastí, kterou se zabýval tento průzkum, byla spolupráce v souvislosti s ochranou životního prostředí, ochranou ovzduší a nakládání s odpady. Přeshraniční spolupráce v této oblasti není na tak rozvinuté úrovni, jak by se dalo očekávat, vzhledem k důležitosti a dopadům na jednotlivce i celou společnost. Jedná se o citlivé téma, které se může stát jádrem sporu mezi občany, orgány samosprávy i státní správou.

VÝSTUP Z VÝZKUMU

Zhodnocení stavu aspektů životního prostředí

Většina respondentů zhodnotila v rámci dotazníkového šetření stav oblastí v rámci životního prostředí (např. ochrana ovzduší, vodních toků a vodních ploch, stav v problematice likvidace odpadů) jako průměrný bez významných identifikovaných problémů.

Výjimku tvoří *problematika zátěží po těžbě nerostných surovin a problematika brownfields, starých zátěží a znehodnocených ploch v území*, kde 25 % respondentů zhodnotilo stav v této oblasti za velmi špatný. Naopak v rámci často diskutované otázky *poškození životního prostředí zátěží ze zahraničí* se pouze 52 % respondentů vyjádřilo tak, že stav v této oblasti je velmi špatný nebo průměrný.

Tabulka 12: Podíl odpovědí respondentů na otázku: "Jak hodnotíte stav v následujících oblastech ve vašem Euroregionu/správním území?"

	Nejhorší stav (%)	Průměrný stav (%)	Nejlepší stav (%)	Nedokážu posoudit (%)
Stav a ochrana ovzduší	9	79	6	6
Ochrana spodních vod a vodních zdrojů	0	55	27	18
Ochrana vodních toků a ploch	9	67	15	9
Problematika likvidace odpadů	9	76	12	3
Problematika brownfields, starých zátěží a znehodnocených ploch v území	21	61	6	12
Problematika zátěží po těžbě nerostných surovin	24	33	9	34
Problematika poškození životního prostředí (ovzduší, vod) zátěží ze zahraničí	12	40	12	36

Zdroj: PROCES – Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici, 2013

Ovlivnění přeshraniční spolupráce v oblasti životního prostředí

V rámci otázky „Do jaké míry je, dle Vašeho názoru, přeshraniční spolupráce v oblasti životního prostředí určena následujícími faktory?“ byly identifikovány čtyři stěžejní faktory, které tuto oblast ovlivňují dle minimálně dvou třetin respondentů. Viz níže uvedená tabulka.

Tabulka 13: Hlavní faktory, které ovlivňují přeshraniční spolupráci v oblasti životního prostředí v maximální nebo průměrné míře

Hlavní faktory určující přeshraniční spolupráci v oblasti životního prostředí	Podíl odpovědí respondentů
Politická podpora na místní úrovni	79
Politická podpora na regionální úrovni	73
Osobní angažovanost aktérů přeshraniční spolupráce	67
Územní lokalizace partnerů přeshraniční spolupráce (blízkost hranice)	76

Zdroj: PROCES – Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici, 2013

Naopak význam přeshraničních pracovních skupin („kulatých stolů“, akčních skupin), pokud vůbec existují, se jeví jako nepříliš velký a jejich přínos – dle odpovědí respondentů – je minimální. Jako největší přínos 45 % respondentů uvedlo *výměnu informací mezi členy skupin*.

Dalších aktivit v rámci přeshraniční spolupráce v oblasti životního prostředí probíhá dle odpovědí respondentů minimum. Pokud se nějaké organizují, jedná se zejména o vzájemné návštěvy, organizování společných akcí, neperiodicky se setkávají orgány některých krajů.

Bariéry přeshraniční spolupráce v oblasti životního prostředí

Mezi nejvýznamnější faktory, které působí jako *bariéry při přeshraniční spolupráci v oblasti životního prostředí*, uvedlo 54 % respondentů *chybějící dohody o spolupráci mezi partnery přeshraniční spolupráce*, 67 % respondentů *velkou administrativní zátěž v souvislosti s realizací přeshraniční spolupráce* a stejný podíl respondentů uvedlo rovněž možnost *legislativních bariér*.

Naopak jako marginální považují respondenti problém *jazykových bariér* (58 % respondentů uvedlo tento faktor jako minimálně ovlivňující přeshraniční spolupráci).

Tabulka 14: Podíl odpovědí respondentů na otázku „Které faktory působí jako bariéry při přeshraniční spolupráci v oblasti ochrany životního prostředí?“

	Maximální vliv (%)	Střední vliv (%)	Minimální vliv (%)	Nedokázu posoudit (%)
Chybějící dohody o spolupráci	18	36	15	31
Finanční problémy	49	24	3	24
Administrativa	40	24	9	27
Střet zájmů mezi partnery	6	46	18	30
Personální změny	6	49	18	27
Problémy při paralelním žádání	12	33	18	37
Legislativní bariéry	37	30	9	24
Problémy při hledání partnerů spolupráce	3	52	18	27
Přílišná byrokracie	37	24	9	30
Jazyková bariéra	6	21	58	15
Rozdíly v organizaci veřejné správy	3	37	24	36
Problémy s ochranou dat	12	12	30	46

Zdroj: PROCES – Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici, 2013

Zhodnocení situace v oblastech se zvýšeným stupněm ochrany přírody a krajiny (NP, CHKO)

Pracovníci národních parků (resp. parków narodowych) a chráněných krajinných oblastí (resp. parków krajobrazowych) uvedlo mezi *konkrétními problémy souvisejícími s ochranou životního prostředí v jejich území*: stav ovzduší (souvisí s tranzitní dopravou), divoké skládky, neperiodický nárůst počtu turistů v období, kdy je na druhé straně hranice státní svátek.

Uvedení respondenti rovněž hodnotí velmi negativně *problém poškozování chráněného území návštěvníky*. Respondenti z obou stran státní hranice si stěžují na nízkou kulturu návštěvníků a jejich chování v chráněném území.

Zhodnocení přeshraniční spolupráce v oblasti životního prostředí

Jedním z největších problémů je legislativa, která ne vždy umožňuje přeshraniční aktivity. Příkladem může být vybudování čistírny odpadních vod na jedné straně hranice a třídičky odpadu na druhé straně hranice s tím, že by je využívali obyvatelé obou států. Legislativa toto znemožňuje, příp. výrazným způsobem ztěžuje (zejm. v případě odpadu – kromě kompostovatelného není možno vyvážet mimo území státu).

Další skupina problémů se kryje s oblastí *čerpání z operačního programu přeshraniční spolupráce* (včetně Fondu mikroprojektů) – týká se:

- administrativní zátěže,
- financování projektů,
- při schvalování je důraz kladen z pohledu respondentů na finanční náročnost projektů, ne na předpokládané přínosy projektů (Zákon o veřejných zakázkách),
- problematické hledání vhodného partnera pro realizaci projektu s přeshraničním dopadem
- lhůty na schvalování a proplácení projektů
- chybí nabídka projektů v rámci ochrany životního prostředí.

Vytváření *nelegálních skládek komunálního odpadu* (v lese, v blízkosti vodních zdrojů, v blízkosti lidských obydlí) souvisí s kulturou obyvatelstva a objevuje se na obou stranách státní hranice.

Chování *návštěvníků lesních porostů* – nelegální pohyb motorových vozidel, zvýšený pohyb návštěvníků lesů v době sezóny hub a lesních plodů s následkem poškození porostů. Zejména na české straně chybí spolupráce lesní stráže s policií, resp. je zde nutnost zvýšení kompetencí lesní stráže, která má na české straně výrazně omezené kompetence.

Zatížení území *těžební a průmyslovou činností z druhé strany hranice*. Špatné posuzování přeshraničního vlivu touto činností – nutno spolupracovat při vypracovávání posouzení vlivu na životní prostředí (EIA). Různé požadavky na plnění limitů na obou stranách hranice – hrozí odchod některých producentů v oblasti průmyslu do Polska (ušetří za investice). V ČR máme přísnější limity na znečištění ovzduší než PR (přísnější než EU). Tyto předpisy nutí české provozovatele průmyslu do investic na odprášení a vůbec eliminaci znečištění životního prostředí.

Zatížení území *tranzitní dopravou*. Problém zejména v případě, že si přepravci zkracují cestu (příp. se chtějí vyhnout placeným úsekům) přes chráněné území. Chybí v některých úsecích dobudování a navázání rychlostních komunikací na obou stranách hranice.

Kvalita ovzduší – kromě zatížení dopravou je zde problém lokálních topenišť. S tím souvisí různé požadavky na plnění imisních limitů na obou stranách hranice, zejména na polské straně existuje řada výjimek. V Polsku rovněž jako v ČR funguje systém dotací na kotle v rodinných domech, ale v menší míře.

Narušení krajinného rázu nejen důlní nebo průmyslovou činností, ale i výstavbou např. *větrných elektráren*. A to i velmi blízko státní hranice a chráněných území. Výstavba větrných farem má významný vliv na kvalitu života a životního prostředí v jejich bezprostředním okolí. Omezení výhledu, hluk, zvýšený pohyb stavebních strojů apod.

Jeden z polských respondentů expertních rozhovorů identifikoval na polské straně problém *chybějící vědomí o nutnosti ochrany životního prostředí*, které pramení z nízké úrovně toho, jak obyvatelé území dbají o životní prostředí. Chybí větší množství akcí, které by na tento problém upozornily a které by měly za cíl čisté životní prostředí.

Problém *povrchového dolu Turów* – problémy se splachy z hald, vznikají lokální povodně, *důsledkem těžby dochází k poklesu hladiny spodních vod v okolí*.

Nutnost *sjednocení metodik přístupu k životnímu prostředí v obou zemích*, tak aby byli jednodušeji dohledatelní jednotliví znečišťovatelé a aby existovala možnost zaměřit se na ně. Neexistuje jednotný způsob evidence zdrojů znečištění.

SHRNUTÍ

V oblasti ochrany životního prostředí není česko-polská spolupráce tak rozvinutá jako v jiných oblastech, které jsme v rámci našeho výzkumu zkoumali. Přesto je mnoho oblastí, ve kterých by se spolupráce dala budovat. Poměrně významné rozdíly v legislativních předpisech, nebo naopak mezistátní úmluvy, této spolupráci brání.

V rámci dotazníkového šetření oslovení respondenti ve většině případů ohodnotili *stav životního prostředí* ve svém území za průměrný, výjimkou je oblast řešení starých zátěží a brownfields, resp. zátěží po těžbě nerostných surovin, kde byly identifikovány potíže. Naopak vliv zátěže zpoza státní hranice na stav životního prostředí nebyl dotazníkovým šetřením identifikován jako významný.

Přeshraniční spolupráce v oblasti životního prostředí je dle respondentů určena zejména politickou podporou a osobní angažovaností jednotlivých aktérů. Podobně jako v ostatních oblastech i při řešení problematiky životního prostředí je bariérou administrativa.

Jednou ze stěžejních oblastí v rámci ochrany životního prostředí, ve které respondenti narážejí na problémy je *stav a ochrana ovzduší* – sjednocení imisních limitů a celkově eliminace emisí, zajištění dotací na výměnu kotlů lokálních topenišť a podobně, by pravděpodobně vedlo k významnému zlepšení stavu ovzduší v celém pohraničí.

Také ochrana *vodních zdrojů a celkově krajiny* hraje významnou roli v životě všech obyvatel příhraniční oblasti. Obě tyto oblasti mají přímou návaznost na činnosti obyvatel. Důlní činnost poblíž hranice, stavba větrných farem a podobně mají vliv nejen v bezprostřední blízkosti, ale jejich důsledky přesahují i za hranice a měly by se řešit komplexně a na mezinárodní úrovni.

Jako stěžejní problém, který byl vydefinován z expertních rozhovorů ohledně česko-polské spolupráce, vzešla rozdílná *legislativa* obou států. Obě země jsou členy Evropské unie a rámcově mají velmi podobné legislativní předpisy, přece jenom se v něčem liší.

Nejvíce je pocítují občané v oblasti ochrany a kvality ovzduší. Česká republika má přísnější normy než požaduje EU a to má přímou návaznost na další oblasti života a to i ekonomické. Podniky na území ČR jsou nuceny investovat do eliminace dopadů své činnosti na životní prostředí – konkrétně odprášení provozů a eliminace vypouštění emisí do ovzduší. Tyto investice mají přímý vliv na rozvoj průmyslu a zvyšuje se i pravděpodobnost přesunu jejich činností na území jiného státu třeba i do PR, kde jsou normy mírnější.

Také paradoxy při udělování dotací a jejich nenavázání na evropské předpisy mohou být překážkou pro rozvoj spolupráce mezi oběma zeměmi. Na obou stranách hranice byly realizovány projekty, které počítali i s využitím kapacit v druhém státě: kompostárny, čistička odpadních vod a podobně. Po realizaci projektu, ale autoři narazili na legislativní problém, který zamezuje převozu odpadů do zahraničí a tím pádem není kapacita zařízení využita.

Dalším z velmi významných faktorů, které ovlivňují česko-polskou spolupráci, je velká *administrativní zátěž* při žádání o projekty, při jejich realizaci a následné dokladování a vyúčtování. Také *financování projektů* je velmi významné. Oba tyto problémy a jejich důsledky byly popsány v kapitole 1.

Nemalým problémem při realizaci společných projektů po obou stranách hranice je neznalost a následně i složitost nalezení vhodného partnera na realizaci společného projektu.

V neposlední řadě je potřeba zlepšit *osvětu, informovanost a povědomí* o ochraně životního prostředí široké veřejnosti. Eliminovaly by se problémy s „nálety“ návštěvníků na lesní plody, nezákonného vjezdu motorových vozidel do lesů, snížilo by se pálení plastů a různých jiných odpadů v lokálních topeništích.

Identifikace problémů v oblasti životního prostředí

- Legislativní předpisy – komplikace navázání přeshraniční spolupráce,
- rozdílné priority v přístupu k životnímu prostředí, nejednotná metodika,
- problémy s čerpáním dotací z programu přeshraniční spolupráce (včetně administrativní zátěže a hledání vhodného partnera pro realizaci projektů),
- zatížení území těžební, průmyslovou a dopravní činností,
- dopad znečištění ovzduší na území druhého státu (dálkový přenos vyprodukovaných emisí) včetně lokálních topenišť,
- nedisciplinovanost návštěvníků lesů, hor, CHKO (pohyb motorových vozidel, kompetence lesní stráže apod.),
- narušení krajinného rázu – povrchové doly (Turów), větrné elektrárny.

V této tabulce je přehled nejvýznamnějších identifikovaných problémů, na které se bude průzkum zaměřovat v další části projektu včetně návrhu na jejich řešení.

Tabulka 15: Tabulka identifikovaných problémů v oblasti životního prostředí

Problém	Popis problému
Ochrana ovzduší	Rozdílný přístup k průmyslu, v ČR přísnější limity, v PR existují výjimky
Dohody mezi státy	Nemožnost vývozu odpadů, nevyužití kapacit ČOV, kompostárny
Dohoda o posuzování vlivu těžby nevyhrazených surovin	Není, ohrožení prachem, světelným smogem, vliv na hladinu spodních vod, splachy z hald, např. důl Turów
Větrné elektrárny	Narušení krajinného rázu, hluk, narušení letových drah ptáků, migrace netopýrů (např. Osoblažsko, Svitavsko)
Kompetence lesní stráže	Chování návštěvníků lesů, turistů

Zdroj: PROCES – Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici, 2013

2.4. OCHRANA ZDRAVÍ, BEZPEČNOST A PRÁCE CIZINCŮ

Další oblast, kterou tento výzkum zkoumal, byla ochrana zdraví, bezpečnost a práce cizinců. V této oblasti je vzájemná spolupráce na poměrně vysoké úrovni, a to především u složek integrovaného záchranného systému. U ostatních oblastí této části je spolupráce poněkud problematická, protože naráží na legislativní předpisy, které zabezpečují vlastní suverenitu státu.

VÝSTUPY Z PRŮZKUMU

Zhodnocení stavu v euroregionu, resp. správním území

Většina respondentů hodnotila stav ve vytyčených oblastech – *vybavenost a akceschopnost složek integrovaného záchranného systému, přeshraniční spolupráce a koordinace složek integrovaného záchranného systému, návaznost bezpečnostních opatření* po obou stranách hranice, spolupráce složek celní správy atd. – jako průměrný.

Výjimku tvoří *spolupráce složek integrovaného záchranného systému*, kde dvě třetiny respondentů hodnotí tuto spolupráce výrazně pozitivně. U žádné z uvedených oblastí nebylo zjištěno, že by minimálně desetina respondentů označila stav v této oblasti za velmi špatný.

Tabulka 16: Podíl odpovědí respondentů na otázku „Jak hodnotíte stav v následujících oblastech ve Vašem Euroregionu/správním území?“

	Nejhorší stav (%)	Střední stav (%)	Nejlepší stav (%)	Nedokážu posoudit (%)
Vybavenost a akceschopnost složek IZS	2	51	20	27
Spolupráce složek IZS	2	27	44	27
Přeshraniční spolupráce složek IZS	5	49	15	31
Koordinace spolupráce IZS	7	39	12	42
Návaznost bezpečnostních opatření proti extrémním přírodním jevům a katastrofám	7	49	7	37
Spolupráce policejních složek	0	22	17	61
Spolupráce složek celní správy	2	22	5	71
Komplikovanost zaměstnávání cizinců	7	20	10	63
Problematika kriminality cizích státních příslušníků	7	25	5	63

Zdroj: PROCES – Analýza problémů česko-polské spolupráce, 2013

Bariéry přeshraniční spolupráce

V níže uvedené tabulce jsou uvedeny hlavní faktory, které byly respondenty v maximální míře identifikovány jako bariéry přeshraniční spolupráce. Nadpoloviční většina respondentů uvedla jako stěžejní bariéru rozvoje spolupráce *legislativu, přílišnou byrokracii a administrativní zátěž a finanční problémy*.

Tabulka 17: Hlavní bariéry ovlivňující přeshraniční spolupráci v oblasti ochrany zdraví, bezpečnosti a práce cizinců

	Odpovědi respondentů (%)
Chybějící dohody o spolupráci mezi partnery přeshraniční spolupráce	37
Finanční problémy	61
Velká administrativní zátěž v souvislosti s realizací přeshraniční spolupráce	42
Legislativní bariéry	64
Přílišná byrokracie spojená se žádostmi a řízením projektů v rámci přeshraniční spolupráce	58

Zdroj: PROCES – Analýza problémů česko-polské spolupráce, 2013

Význam přeshraničních pracovních skupin a dalších způsobů přeshraniční spolupráce

Respondenti dotazníkového šetření neměli povědomí o aktivitě přeshraničních pracovních skupin v oblasti spolupráce integrovaných záchranných systémů, prevence rizik, práce policejních a celních orgánů, případně jejich aktivity nepovažují za významné z hlediska zlepšení přeshraniční spolupráce. Dle 40 % respondentů je nejvýznamnějším přínosem takovýchto skupin *výměna informací mezi členy*. Mezi další aktivity patří *společná námětová cvičení, cvičení taktických postupů při zásazích, záchranné práce při mimořádných událostech*.

Konkrétní problémy související s přestupky a kriminalitou cizinců

Oslovení pracovníci policie a celní správy nadefinovali následující základní problémy s přestupky a kriminalitou cizinců, na které při své běžné praxi narážejí:

- dopravní přestupky (zejména vysoká rychlost) – v případě Čechů na polské straně i Poláků na české straně,
- krádeže a další přestupky – rovněž recipročně případ obou států a jejich státních příslušníků,

- drogová problematika – stěžejní problém liberálních předpisů PR umožňující bezproblémové nabytí velkého množství léků s obsahem pseudoefedrinu, které se používají pro výrobu pervitinu.

Konkrétní problémy související s praxí hasičských záchranných sborů

Respondenti z řad hasičských záchranných sborů uvedli následující problémy:

- nedostatečná úroveň vybavení jednotek požární ochrany,
- absence vzájemné dohody o spolupráci na úrovni kraj – vojvodství (konkrétní případ Libereckého kraje a Dolnoslezského vojvodství).

Problematika zaměstnávání cizinců

- K problematice zaměstnávání cizinců se v dotazníkovém šetření i v expertních rozhovorech vyslovil zlomek respondentů. Vyplynuly z toho pouze všeobecně známé skutečnosti.
- Daleko větší je podíl polských občanů, kteří pracují v České republice než opačně. Důvodem jsou především finance. Pro polského občana je výhodnější pracovat v ČR než pro českého občana v PR. Má to bohužel i negativní důsledky – nezaměstnanost českých občanů v příhraničí stagnuje nebo roste. Poláci jsou všeobecně ochotnější pracovat v méně lukrativních pozicích a také za nižší mzdu. Práci polským občanům sjednávají pracovní agentury, které jsou ochotné je i do práce vozit, na mnohých místech v pohraničí existují pravidelné spoje, zřízené pro tyto účely.

Zhodnocení stavu přeshraniční spolupráce v oblasti ochrany zdraví, bezpečnosti a práce cizinců

Jako ve všech výše zmiňovaných oblastech i v oblasti zdraví, bezpečnosti a práce cizinců je jedním z limitujících faktorů vzájemné spolupráce a tvorbě projektů jejich *administrativní náročnost, velká byrokracie a časová náročnost* především při přípravě projektů.

Dále jsou to *legislativní problémy*. Mnohé z obecných předpisů platí v celé EU, ale každý stát disponuje svou vlastní suverenitou a to ztěžuje práci všech složek IZS, policie i celníků. Problémy z toho vyplývající jsou popsány níže.

V některých oblastech *neexistuje na úrovni obcí žádná spolupráce složek integrovaného záchranného systému*. Tím vzniká na lokální úrovni problém, ztížená spolupráce, vzniká požadavek na vytvoření společné platformy propojující izolované integrované systémy fungující v obou zemích.

Někteří experti označili za problematickou rovněž *jazykovou bariéru*. Jsou pořádána společná školení, které směřují rovněž k posílení komunikačních schopností s druhou stranou (včetně jazykových kurzů). Také byl vysloven požadavek na vytvoření česko-polského slovníku odborných výrazů a slovních spojení, které mohou být využity při společném zásahu.

Jako problematické také respondenti ohodnotili problémy *výtržností, drobné kriminality, krádeží a vandalství*, na nichž mají podíl v příhraničních oblastech i cizí státní příslušníci (Češi v Polsku a Poláci v ČR). Nicméně tyto problémy byly označeny spíše za marginální, žádný z oslovených expertů jej neoznačil za významný z hlediska ochrany osob a majetku. Problém spolupráce policejních složek. V mnohých příhraničních oblastech existují společné česko-polské hlídky, nicméně kompetence policistů na území druhého státu jsou velmi omezené.

Významným problémem je *drogová problematika* související s rozdílnou legislativou v ČR a v PR. V Polsku jsou liberálnější předpisy související s možností nákupu velkého množství léku s obsahem pseudoefedrinu, který se používá na výrobu pervitinu. Tento je pak převážen přes hranice do ČR a následně je z něj droga vyráběna.

Problematika *daňových úniků (krácení daně) při dovozu komodit* – minerální oleje, tabákové a lihu, lihových výrobků a jejich náhražek. Rozdílná výbava i kompetence celní správy na české a polské straně. Tyto problémy se ale postupně řeší. Zákon o značení lihu, kauce pro obchodníky s palivou apod.

Toto má úzkou návaznost na kompetence celní správy a hlavně na rozdíly v těchto kompetencích mezi oběma zeměmi. Zároveň z expertních rozhovorů vyplynulo, že v této oblasti chybí nabídka vhodných projektů.

Z hlediska fungování integrovaných záchranných systémů se jeví jako problematický *pohyb vozidel IZS (hasičských vozů, sanitek) po placených úsecích komunikací na polské straně* (nutnost placení mýta i vozidly jedoucích k zásahu).

Nízký počet společných setkání (cvičení, školení), což má za následek horší spolupráci mezi jednotkami na obou stranách.

Další problémy společného fungování *integrovaných záchranných systémů*:

- nedostatečná infrastruktura a zázemí (požární stanice, policejní služebny),
- špatné vybavení jednotek požární ochrany (zejm. dobrovolných hasičů obcí),
- špatné vybavení pro zásah v nepřístupném terénu,
- absence kompatibilních zařízení pro rádiovou komunikaci české a polské strany,
- rozdílná legislativa pro používání výstražných zařízení („majáků“) na české a polské straně,
- vzájemná neznalost taktických postupů při zásazích,
- nutnost sjednocení mapových podkladů pro všechny složky IZS,
- zdroje požární vody a jejich vzájemné použití – např. při požáru v ČR možnost využití zdrojů vody v Polsku a obráceně
- dojezdové časy – především v horských oblastech. Způsobeno hlavně špatnou kvalitou cest a jejich problematická návaznost na druhou stranu hranice.

Neexistující *přeshraniční informační systém krizového řízení*, který by používaly kraje i obce pro prevenci rizik. Problematické jsou v této oblasti následující body:

- nedostatečná znalost systému krizového řízení na druhé straně hranice,
- absence komunikačních a informačních kanálů mezi obcemi a kraji na české a polské straně v oblasti krizového řízení (včetně prevence povodní a dalších přírodních katastrof),
- absence prostředí pro vzájemnou výměnu informací v příhraničních oblastech (webové stránky, databáze s informacemi o předpovědi počasí, pohybech vodní hladiny, uzávěrek komunikací apod.).
- nedostatek financí na školení, prevenci a osvětu široké veřejnosti.

Dobrá připravenost složek IZS a krizového řízení obou zemí na základní situace jako dopravní nehoda a požár, kde je plánovací dokumentace podrobně připravena a propojena, avšak *chybí propojení v oblasti připravenosti na řešení krizových situací většího rozsahu* (rozsáhlé povodně, úniky nebezpečných látek apod.)

Dalším nemalým problémem, který vyplynul z expertních rozhovorů je v podstatě nemožnost *vyúčtování zásahů IZS* (hlavně hasičů). Toto má přímo návaznost i na čerpání financí ze zdrojů EU. Pokud bylo vybavení nakoupeno z financí EU na podporu přeshraniční spolupráce, musí být také ta spolupráce doložena. Toto ale v podstatě není možné. Více méně se to řeší drobnými korekturami v dokumentaci. Podobná je situace i s pojištěním zasahujících osob a techniky. Toto má úzkou návaznost na omezení možnosti žádání o dotace na vybavení v následujícím plánovacím období.

Problematika *úhrady léčebných výloh cizinců* – vznikají těžko vymahatelné pohledávky nemocnic a zdravotnických zařízení u pojišťoven jiného státu.

SHRNUTÍ

V podstatě lze konstatovat, že v oblasti ochrany zdraví, bezpečnosti a práce cizinců jsou nastaveny systémy komunikace a spolupráce na poměrně vysoké úrovni. Respondenti zhodnotili spolupráci složek integrovaného záchranného systému jako velmi dobrou, když výrazně pozitivně ji hodnotilo 67 % dotázaných. Přesto z výzkumu vyplynulo, že existují problematické oblasti, které tuto spolupráci velice omezují a znesnadňují.

První jsou problémy *legislativní*. Rozdílné přístupy k obchodování s některými léčivými (pseudefedrin), předpisy při používání majáků, kompetence příslušníků celní správy, jejich omezení kompetencí na území druhého státu. Dále to jsou chybějící dohody mezi kraji a vojvodstvími o vzájemných zásazích na obou stranách hranice. Jedná se především o kraj Liberecký a vojvodství Dolnoslezské, využití místních vodních zdrojů na hašení. Problematické, ne-li nemožné vyúčtování zásahů na druhé straně hranice, nemožnost pojištění zasahujících osob a techniky.

Další jsou problémy *provozní*. Vybavenost jednotek IZS především hasičů SDH, nekompatibilní zařízení na komunikaci mezi jednotkami obou států. Řeší se to buď půjčením zařízení druhé straně anebo drobným technickým zásahem. Toto ale není systémovým řešením. Neznalost taktických postupů v oblasti krizového řízení, omezení možnosti zásahů na druhé straně hranice.

Malá výměna vzájemných zkušeností, chybí dohody o spolupráci, a to zejména mezi rychlou zdravotní službou. U hasičů je tato situace již poměrně dobře podchycena. Na mnohých místech existují fungující dohody o spolupráci a např. naše jednotky jsou jako první u zásahu (D1-A1 u Bohumína).

U ostatních jednotek se jedná především o problémy *legislativního* rázu, které zajišťují suverenitu jednotlivých států anebo jiné dílčí předpisy. Kompetence Celní správy, kompetence policie na území jiného státu apod.

Problémové jsou dojezdové časy v horských oblastech a nedostatečné vybavení jednotek na zásahy v extrémních situacích a terénech.

Další z oblastí, které se řeší při spolupráci složek IZS jsou zásahy při nebezpečí živelných pohrom. Zde je třeba zoptimalizovat a nastavit fungující systém výměny informací, dat a varování v dostatečném předstihu před vzniklou situací. Sjednocení mapových podkladů pro složky IZS z obou stran hranice.

Chybí nabídka projektů pro celní správu, při tom dopady řešení problémů, které má celní správa v kompetenci jsou značné.

Poměrně významným problémem je *jazyková bariéra*. V běžné komunikaci k nejasnostem takřka nedochází, ale v případě společných zásahů je znalost přesných termínů v druhém jazyce nutná. Probíhají sice různé společné jazykové kurzy a podobně, ale bylo by potřeba vytvořit funkční slovník a tato školení či kurzy konat v pravidelných intervalech a kontinuálně.

Také nedostatek *finančních prostředků* je nemalým problémem při vzájemné spolupráci a to především prostředků na preventivní činnost. Jedná o např. vzdělávání dětí, dospělých či seniorů o chování se při mimořádných situacích a o jejich předcházení.

Dalšími problémy při rozvoji česko-polské spolupráce jsou administrativní a byrokratické překážky při žádání o podporu projektů z fondů EU a také jejich nedostatečná nabídky v této oblasti. Např. pro oblast celní správy, prevence, vzdělávání obyvatelstva apod.

Identifikace problémů v oblasti ochrany zdraví, bezpečnosti a práce cizinců

- Administrativa, byrokracie, finanční problémy,
- neexistence spolupráce složek integrovaného záchranného systému na úrovni obcí v některých oblastech,
- jazyková bariéra,

- problémy výtržností, drobné kriminality, krádeží a vandalství,
- drogová problematika související s rozdílnou legislativou v ČR a PR,
- nízká frekvence společných setkávání představitelů IZS a krizového řízení (cvičení, školení),
- nedostatečná infrastruktura a vybavení jednotek integrovaných záchranných systémů,
- neexistující přeshraniční informační systém krizového řízení pro prevenci rizik, nedostatečná znalost krizového řízení na druhé straně hranice,
- absence komunikačních kanálů a prostředí pro vzájemnou výměnu informací v příhraničních oblastech,
- absence propojení jednotek krizového řízení při řešení krizových situací většího rozsahu,
- problematika daňových úniků a kompetencí celních orgánů.

V této tabulce je přehled nejvýznamnějších identifikovaných problémů, na které se bude průzkum zaměřovat v další části projektu včetně návrhu na jejich řešení.

Tabulka 18: Tabulka identifikovaných problémů v oblasti ochrany zdraví, bezpečnosti a práce cizinců

Problém	Popis řešení/opatření
Neexistence kompatibilního rádiového spojení	Sjednocení rádiového spojení pro celý IZS, řeší vzájemným půjčováním vybavení při zásazích nebo neprofesionální úpravou
Léčiva s pseudoefedrinem	Sjednocení legislativy
Vyúčtování zásahů na druhé straně hranice	Úprava legislativy, řeší se úpravami dokumentace zásahů
Pojištění účastníků zásahu	Úprava legislativy, řeší se úpravami dokumentace zásahů
Neexistují smlouva o spolupráci IZS Libereckého kraje a Opolského vojvodství	Snaha uzavření smlouvy pro celý IZS, polská strana se brání, chce jen pro HZS
Jazykové bariéry	Nutnost kurzů, školení, dvojjazyčných příruček

Zdroj: PROCES – Analýza problémů česko-polské spolupráce, 2013

2.5. DALŠÍ IDENTIFIKOVANÉ PROBLÉMY

Experti, se kterými byly provedeny rozhovory, identifikovali také další problémy česko-polské přeshraniční spolupráce, příp. problémy, které rozvoj této spolupráce znesnadňují. Tyto problémy se nedají zařadit do čtyř výše popsaných oblastí, proto jsou uvedeny na tomto místě:

- Problematika česko-polského územního vyrovnání a nalezení vhodných pozemků
Tento problém vznikl již v 50. letech minulého století při tzv. narovnání hranice mezi Polskem a Českou republikou. Nelze dohledat vlastníka daných pozemků, jsou narušeny majetkoprávní vztahy. Při realizaci projektu na opravu silnic v pohraničí na toto realizátoři narazili a znemožnilo to projekt realizovat.
- Problematika přístupu k běžné zdravotní péči (stomatologické, dermatologické či oční ambulantní vyšetření apod.) na druhé straně hranice (zejména Poláky v ČR).
V rámci EU má občan nárok na ošetření v jiné zemi, ale vznikají tím pohledávky nemocnic a zdravotnických zařízení u pojišťoven jiného státu, které jsou problematičtěly vymahatelné.

ETAPA 2: SYSTEMATIZACE PROBLÉMŮ

Na základě etapy „Vyhodnocení dotazníkového šetření“, která tvoří výchozí podklad analýzy, byly jednotlivé definované oblasti posouzeny a vybrány následující uvedené problémové oblasti mapující

systémové překážky a problémy bránící rozvoji přeshraniční spolupráce ve stanovených oblastech dění.

OBLAST A: ADMINISTRATIVNÍ PROBLÉMY

Jedná se o problematiku průřezovou všemi tématy česko-polské přeshraniční spolupráce. V případě, že existuje potřeba nebo zájem řešit společné aktivity, je ve většině případů nutné najít zdroj financování těchto aktivit. V rámci strukturálních fondů EU je možno čerpat mj. z Operačního programu přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika (dále také PPS ČR-PR), který je určen primárně na rozvoj česko-polské přeshraniční spolupráce. Dále je možno čerpat i z národních programů (např. OP Doprava, OP Zaměstnanost, Integrovaný regionální OP), kde však není požadován přeshraniční dopad aktivit. Řešení společných projektů přináší problémy spojené zejména se zvýšenou administrativní zátěží a s financováním aktivit.

VÝCHOZÍ DOKUMENTY A LEGISLATIVA

Operační program přeshraniční spolupráce Česká republika - Polská republika pro období 2007-2013 charakterizuje především příručka pro žadatele. Dokument stanovuje detailní metodické postupy pro přípravu projektových žádostí a obsahuje veškeré relevantní informace pro žadatele. Příručka vychází z programového dokumentu „Operační program přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika na období 2007 – 2013“, dále z jeho Programového dodatku, který je schválen Monitorovacím výborem a je v souladu se všemi nařízeními ES, legislativou ČR i PR a dalšími předpisy souvisejícími s poskytováním dotace ze strukturálních fondů.

Níže jsou popsány specifické problémy vznikající při řešení projektů spolu s návrhem možného řešení v návaznosti na výchozí dokumenty a legislativu.

A 1. ADMINISTRATIVNÍ ZÁTĚŽ

Administrativní zátěž je součástí administrativních nákladů způsobených dané organizací a zahrnuje náklady na administrativní činnosti, které organizace vykonává jen vzhledem k legislativní povinnosti. Tuto definici vytvořilo Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR pro podnikatelské prostředí. Pro příjemce dotace z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF), z něhož se vyplácí podpora v rámci PPS ČR-PR, se tudíž jedná o dodatečnou administrativní práci nutnou k získání a užívání dotace z ERDF.

Cíl snižování nákladů na administraci programů evropských politik a snižování související administrativní zátěže příjemců nabývá stále více na významu, zvláště v době dlouhodobé ekonomické a finanční krize. Ta totiž snižuje dosažitelné zdroje jednotlivých podnikatelů i jednotlivců. Principy hospodárnosti, účelnosti a účinnosti (economy, effectiveness, efficiency) jsou základními principy i v nadcházejícím období.

Problémy spojené s neúměrnou administrativní zátěží při řešení projektů je možno identifikovat zvláště u předkládání projektových žádostí a u realizace projektů.

A 1.1. ADMINISTRATIVNÍ ZÁTĚŽ ŽADATELŮ A PŘÍJEMCŮ

Subjekt z česko-polského příhraničí, který chce realizovat aktivitu s přeshraničním dopadem v oblastech, jež patří mezi aktivity podporované programem přeshraniční spolupráce a splní veškeré podmínky operačního programu (např. patří mezi skupinu příjemců jednotlivých prioritních os, má partnera pro realizaci projektu z druhé strany hranice), může podat žádost o financování projektu z programu přeshraniční spolupráce.

V programovém období 2007 – 2013 byly podporovány hlavně aktivity:

- *posilování dostupnosti,*
- *ochrana životního prostředí,*
- *prevence rizik,*

- *podpora rozvoje podnikatelského prostředí a cestovního ruchu,*
- *podpora spolupráce místních společenství.*

V nadcházejícím programovém období 2014 – 2020 bude program zaměřen zejména na aktivity v oblasti:

- *bezpečnosti, společného řešení rizik,*
- *využití potenciálu česko-polského příhraničí v oblasti přírodního a kulturního dědictví,*
- *dopravní dostupnost regionu,*
- *vzdělávání,*
- *spolupráce vládních a nevládních institucí.*

Neúměrná administrativa v průběhu realizace projektu je ze strany většiny příjemců dotace (zhruba dvou třetin) identifikována jako jeden z hlavních negativních faktorů, které působí na zdárný průběh projektu. Jedná se zejména o administrativní zátěž při přípravě projektové žádosti. K negativním faktorům dále patří dlouhé časové lhůty (mezi vystavením Žádosti o platbu, její kontrolou a proplacením) a změny pravidel pro realizaci projektů (změny příruček a metodických pokynů).

V celém projektovém životním cyklu (tedy od podání projektové žádosti až po finální odevzdání projektu) je možno identifikovat několik problematických míst²:

- *Povinnost předkládání příloh a originálů dokumentů ve fázi projektové žádosti – Odevzdání originálů povinných příloh není podstatné z hlediska hodnocení kvality projektu. Povinnost předložení některých povinných příloh (např. výpis z katastru nemovitostí, výpisy z rejstříku, výkazy příjmů), které nejsou pro podepsání Rozhodnutí/Smlouvy o poskytnutí podpory s žadatelem podstatné, vytváří významnou administrativní zátěž žadatelů.*
- *Nepřehlednost, uživatelská nepřívětivost projektové žádosti – U projektové žádosti je problém zejména s chybějícím vysvětlením způsobu vyplnění jednotlivých položek žadatelem v projektové žádosti (chybějící příklady způsobu vyplnění harmonogramu, způsob řešení publicity projektu, rozpočtu projektu, pracovních pozic, soulad s politikou EU apod.). Postrádáno bylo také více intuitivně zpracované prostředí elektronického formuláře projektové žádosti.*
- *Nereálný harmonogram projektových aktivit – Projektoví žadatelé nekladou důraz na nastavení harmonogramu, který je tak často v rámci projektů nastaven nereálně a projekty je nutné prodlužovat.*
- *Malý počet konzultačních setkání – Regionální subjekty (krajské úřady), JTS pořádají konzultační dny, semináře, avšak nejsou plně vytěžovány jejich kapacity ze strany projektových žadatelů.*
- *Prodlevy a další problémy v kontrolách, certifikaci výdajů a platbách – Existují významné (až několikaměsíční) prodlevy mezi ukončením realizace projektu, procesem kontroly a realizací fyzického proplacení podpory. Příjemci se potýkají s rozdílným hodnocením uznatelnosti nákladů ve fázi předložení žádosti a ve fázi kontroly vyúčtování výdajů.*

MOŽNÁ ŘEŠENÍ A DOPORUČENÍ

Problémy spojené s neúměrnou administrativou je možné řešit v rámci formování podmínek nového programovacího období (2014 – 2020), poněvadž v průběhu období bude možnost

² Zpracovatel vychází z poznatků zjištěných v rámci vyhodnocení administrativní zátěže příjemců OP PS ČR-PR v programovém období 2007 – 2013 zpracovaným jako součást ex-ante hodnocení PPS ČR-PR pro programové období 2014 – 2020.

implementace změn do programu omezena. Dále jsou také uvedeny problémy/možná řešení, kdy jejich uvedení do praxe v rámci nového programového období není zcela realizovatelné, přesto jsou vnímány jako velmi důležité.

- Posunutí předkládání povinných příloh do fáze po výběru žádostí k podpoře a před podepsáním Smlouvy/vydáním Rozhodnutí o podpoře projektu. V odůvodněných případech (zejména v případě povinných příloh Čestné prohlášení partnerů z ČR a PR; Podklady u projektů vytvářejících příjmy a u projektů zakládajících veřejnou podporu; Doklad opravňující provádět stavební práce) bylo doporučeno zvážit možnost předložení prosté kopie nebo skenu těchto dokumentů. Pokud by žadatel požadované dokumenty nepředložil v termínu uvedeném v programové dokumentaci, Rozhodnutí/Smlouva by s ním nebyla podepsána. Výsledným efektem by mělo být zvýšení kvality projektů z hlediska metodiky vybraných k podpoře. Povinnost předložení některých příloh a originálů dokumentů může být nahrazena předložením čestného prohlášení, že žadatel tyto přílohy zajistí před podepsáním Smlouvy/Rozhodnutí.
- V elektronickém formuláři projektové žádosti provést změny, které přispějí ke zvětšení jeho přehlednosti a uživatelské přívětivosti. Uvést k jednotlivým položkám příklady vyplnění. Zejména u položek:
 - *Harmonogram projektu* – doporučeno zaměřit se více na hodnocení reálnosti nastaveného harmonogramu projektu. V rámci tohoto kroku lze odstranit nedostatky, které by jinak vedly ke komplikacím při realizaci projektu.
 - *Rozpočet projektu* – uvést bližší specifikaci s uvedením typových příkladů výdajů, které mohou být považovány za konkrétních podmínek za způsobitelné (vytvořit „rukověť žadatele“ s konkrétními příklady).
- Projektovou žádost upravit tak, aby byly úzce provázány sekce popisu projektových aktivit, harmonogramu, milníků a etap projektu. Na reálnost nastavení harmonogramu dbát i při kontrole a hodnocení projektových záměrů a žádostí, informativní harmonogram projektu předložit již ve fázi povinného předložení projektových žádostí. Upravit rovněž elektronickou verzi, aby nehrozilo překliknutí u důležitých tlačítek „zrušit“, „kontrola“, „finalizace žádosti“, které jsou příliš blízko sebe.
- Doporučit žadatelům a příjemcům konzultace s jejich regionálními subjekty, s JTS a kontrolory konzultace formálních náležitostí. Žadatelé/příjemci by měli využívat pomoci příslušných regionálních subjektů (zejména ve fázi přípravy projektové žádosti) a kontrolorů, resp. JTS (ve fázi kontrol v průběhu nebo po skončení projektu) pro řešení případných nesrovnalostí a nejasností při zpracování projektové žádosti a dalších dokumentů ke kontrole s cílem předcházet problémům a požadavkům na přepracování. Regionální subjekty, příp. JTS jsou dostupné žadatelům v průběhu přípravy projektové žádosti a realizace projektu (nejen prostřednictvím osobních konzultací, seminářů, ale i telefonických a e-mailových dotazů). Konzultování připravovaných dokumentů umožňuje odstranit nejasnosti a vyhnout se např. vyřazení projektové žádosti z důvodu nesplnění formalit.
- Snížit maximální lhůty jednotlivých kroků procesu od ukončení projektu k proplacení příspěvku na účet projektových partnerů natolik, aby celková maximální doba byla zkrácena ze současných 185 (resp. 195) dnů na zhruba 100 – 130 dnů (tedy přibližně takový počet dnů jako v případě jiného programu přeshraniční spolupráce Polsko – Slovensko). Časové úspory ve lhůtách vytvořit jak na straně projektových partnerů, tak na straně kontrolních systémů, kdy některé úkony na straně kontrolorů mohou běžet paralelně (např. kontrola zprávy a žádosti o platbu).

- Nutnost dbát na to, aby byly v rámci programové dokumentace nastavené rovné a srovnatelné podmínky pro žadatele/příjemce z obou stran hranice a aby byly jazykové verze programové dokumentace shodné (rozdílnosti pouze tehdy, kdy daná skutečnost je jinak řešena dle české a jinak dle polské legislativy).
- Zaměření školení žadatelů/příjemců konkrétně na rozšíření povědomí o specifických systémových vlastnostech programu (přeshraniční spolupráce, přeshraniční dopad realizovaných aktivit). Realizovat individuální konzultace s každým potenciálním žadatelem v jakékoliv fázi přípravy projektové žádosti a s příjemci v jakékoliv fázi realizace projektu.

Operační program přeshraniční spolupráce ČR-PR v období 2007 – 2013 byl efektivním nástrojem pro rozvoj příhraničního prostoru obou zemí. Úspěšní projektoví žadatelé³, kteří v období 2007 – 2013 realizovali projekt v rámci programu přeshraniční spolupráce, velmi pozitivně hodnotili jeho příspěvek pro pozvednutí úrovně oblasti, která je v určitých částech vnímána jako periferní oblast obou zemí.

A 2. FINANCOVÁNÍ PROJEKTŮ

A 2.1. NUTNOST PŘEDFINANCOVÁNÍ AKTIVIT

Program přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika se vyznačuje tím, že část podpory je vyplácená českým příjemcům a část podpory polským příjemcům. V rámci programu nejsou poskytovány žádné zálohové platby, proplácení dotace probíhá vždy ex post – průběžně (u velkých individuálních projektů) nebo až po ukončení celého projektu (u mikroprojektů). Pro průběžné proplácení u individuálních projektů jsou nastaveny nepříznivé podmínky – dlouhá monitorovací období, v kterých je možné žádat o proplácení části dotace (pro většinu projektů 6 měsíců), vysoká minimální výše výdajů pro možnost předložení žádosti (7 tisíc EUR), dvojitý systém kontroly ze strany kontrolorů (samostatně na národní úrovni partnerů a pak znovu na úrovni vedoucího partnera) a tímto daná dlouhá lhůta pro úhradu průběžné platby/průběžných plateb. To vytváří žadatelům a posléze příjemcům zásadní problémy – musejí mít projekty zčásti nebo zcela předfinancovány. Tato situace může odradit některé potencionální žadatele, neboť nemají finanční prostředky, jak realizaci pokrýt, nebo nemají kapacitu dosáhnout na zástupný zdroj financování.

Je třeba mít na vědomí rozdíly ve finančních mechanismech mezi programy EU financovanými z ESF, národními programy a dalšími mechanismy podpory z národních rozpočtů a zavést taková opatření, která pomohou příjemcům a zároveň jsou ve shodě se specifiky ERDF.

Systém realizace projektů bez možnosti získání zálohového nebo rychlého průběžného financování znemožňuje některým žadatelům přístup k dotacím. Jedná se zejména o menší subjekty bez přístupu k produktům zabezpečujícím průběžné financování aktivit na projektu. Důsledkem této situace může být v některých případech nepodpoření dobrých projektových záměrů pro česko-polskou územní spolupráci z důvodu slabé finanční situace žadatelů a jejich partnerů.

V případě výše uvedeného problému nutnosti předfinancování aktivit v rámci projektu programu přeshraniční spolupráce není navrženo řešení, neboť se jedná o specifickou situaci programu, u níž je rozhodnuto, že v programovém období (2014 – 2020) nedojde ke změně.

³ Zjištěno dotazníkovým průzkumem administrativní zátěže příjemců OP PS ČR-PR v programovém období 2007 – 2013 zpracovaným v rámci ex-ante hodnocení PPS ČR-PR pro programové období 2014 – 2020. Respondenty byli všichni úspěšní žadatelé o podporu (projektoví partneři 219 „velkých“ projektů).

A 2.2. CHYBĚJÍCÍ ROZPIS VÝDAJŮ ZOHLEDŇUJÍCÍ VÝŠI OSOBNÍCH VÝDAJŮ V ZÁVISLOSTI NA MÍSTĚ REALIZACE

Zavedení rozpisu výdajů s cílem odhadu položek osobních výdajů v návrhu rozpočtu projektu, který by bral v úvahu výši navrženého výdaje v daném území, by zjednodušilo přípravu rozpočtu.

Projektoví žadatelé se často potýkají s tím, že v rámci projektu nastaví nereálné osobní ohodnocení a z tohoto důvodu jim je projektová žádost vrácena nebo zamítnuta.

V rámci některých operačních programů (např. OP VK, OP VaVpl) jsou připraveny metodické pokyny, které upravují výši obvyklých osobních nákladů, obvyklých cen za vybavení, jsou stanovené limity pro různé rozpočtové položky apod. Tento metodický pokyn pomáhá příjemci/žadateli k hospodárnému nákupu, správnému nastavení rozpočtu projektu, jako pomůcka při kontrole přiměřenosti rozpočtu. Projektoví partneři by však nebyli zproštěni povinnosti dodržovat zásady způsobilosti výdajů, které jsou v Programu používány.

MOŽNÁ ŘEŠENÍ A DOPORUČENÍ

Zavedením rozpisu výdajů v oblasti osobních výdajů, příp. dalších nákladů, který by stanovil maximální hodnotu jednotlivých rozpočtových položek a zamezil tak nadhodnocení těchto výdajů. Ceník by zohlednil náklady v místě obvyklé a byl by vypracován pro českou a polskou část zvlášť.

Vytvořený ceník by tvořil žadatelům oporu, která by jim pomohla efektivněji, tedy s menší časovou zátěží, nastavit rozpočet projektu. Navržené doporučení směřuje k nastavení projektů tak, aby byly hospodárné, jejich rozpočet byl nastaven reálně a byl v místě a čase obvyklý. Navíc bude vytvořeno vodítko pro hodnocení nastavení rozpočtu při hodnocení projektových žádostí. Výše popsaný problém reprezentuje konkrétní potíže projektových žadatelů při sestavení rozpočtu projektu do projektové žádosti.

V oblasti financování projektů je nutné zachovat možnost zpětného proplácení nákladů, které žadateli vzniknou v souvislosti s vypracováním projektové žádosti. Tento přístup je aplikován již ve stávajícím OP PS ČR-PR 2007-2013, kde mohou být vykázány tzv. výdaje přípravného charakteru do výše 5 % celkových způsobilých výdajů projektu. Zde mohou být vykázány výdaje spojené s přípravou projektové žádosti včetně povinných příloh žádosti a další dokumentace nezbytné pro předložení projektové žádosti. Podobný mechanismus funguje i v jiných nástrojích finanční podpory.

A 3. ESÚS

Evropská seskupení pro územní spolupráci, jejich vznik, fungování a případný zánik jsou upraveny Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1302/2013 ze dne 17. prosince 2013. Toto Nařízení mění Nařízení č. 1082/2006 za účelem vyjasnění, zjednodušení a zlepšení zřizování a fungování těchto společenství. Všechny členské státy, tedy i ČR a PR, mají následně za úkol dané nařízení implementovat do svého právního rámce.

Členské státy mají při implementaci prostor na vlastní úpravy a nemají při přijímání těchto předpisů povinnost spolupracovat. Mezi českou a polskou stranou existuje nesoulad v tom, jakým způsobem je výše uvedené nařízení implementováno do české, resp. polské legislativy.

Z výše uvedeného Nařízení vyplývá, že „ESÚS odpovídá za veškeré své dluhy“. Zároveň je polským prováděcím předpisem (Zákon ze dne 7. 11. 2008 o ESÚS⁴, čl. 19, odst. 2) řečeno, že „samosprávné územní celky, státní právnické osoby a samosprávné právnické osoby nenesou odpovědnost za závazky seskupení, jehož jsou členem“. Dále český prováděcí předpis (Zákon č. 248/2000 v platném znění, § 18a, odst. 2) říká, že „nelze (na území ČR) zřídit seskupení s účastí člena s omezenou odpovědností“. Dle českého práva však není nijak omezen vstup českých subjektů do ESÚS registrovaných v Polsku.

⁴ Polsky *Ustawa z dnia 7 listopada 2008 r. o europejskim ugrupowaniu współpracy terytorialnej*.

Z výše uvedeného vyplývá, že polský subjekt nemůže vstoupit do ESÚS, který má jinou právní formu než s omezenou odpovědností. Naopak v ČR není možné zřídit ESÚS s účastní člena s omezenou odpovědností. Na česko-polské hranici je tedy možné vytvořit ESÚS pouze se sídlem v Polsku. Z tohoto důvodu má ESÚS TRITIA sídlo na území Polské republiky (Těšín) a podobně se uvažuje v případě nově vznikajícího ESÚS NOVUM (Jelení Hora).

V současné době neexistuje žádná jiná forma spolupráce, která by byla podobného charakteru. Přes výše uvedená omezení je tedy možno předpokládat, že mezi subjekty v příhraničí bude o možnost zapojení do ESÚS zájem.

A 4. OSTATNÍ PROBLÉMY

Mezi další problémy v oblasti administrativy je možné zařadit také **jazykové bariéry**. Jedná se zejména o bariéry při komunikaci s úřady nebo s partnerem projektu na druhé straně hranice. Komunikační bariéry při řešení projektů mezi projektovými partnery navzájem a mezi projektovými partnery a subjekty začleněnými do implementační struktury programu (JTS, kontrola, auditní orgán, regionální subjekty) jsou způsobeny také nejednotností jazykových verzí programové dokumentace. Na odstraňování mj. také jazykových bariér bude v programovacím období 2014 – 2020 vyčleněna alokace v rámci prioritních os vzdělávání a spolupráce institucí.

Řada aktivit má takový charakter, že projektoví partneři jsou známí a domluvení na realizaci již dlouho před projektem (např. se jedná o spolupracující instituce nebo to vychází z povahy aktivit). V některých případech je však nutné pro své aktivity **najít partnera na druhé straně hranice**. V těchto případech není vždy snadné partnera najít (nijak se nikde „neinzerují“). Pro zlepšení situace v navazování partnerství se subjektem na druhé straně hranice je potřebné rozšířit dostupné možnosti žadatelů získat kontakty na potenciálního projektového partnera prostřednictvím regionálního subjektu, rovněž zvýšit využití stávajících databází hospodářských komor, klubů byznysu apod. Zde bylo doporučeno vytvořit databázi potenciálních partnerů, která by byla veřejně dostupná např. na stránkách krajských úřadů, jež jsou regionálními subjekty v programu přeshraniční spolupráce. Možným řešením je také vytvoření databáze existujících projektových záměrů. Podobná praxe probíhá v jiných dotačních programech (např. Česko-norský výzkumný program nebo v Operačním programu přeshraniční spolupráce Polská republika – Slovenská republika).

OBLAST B: DOPRAVA

Dopravní infrastruktura je jedním z důležitých faktorů pro rozvoj konkurenceschopnosti regionů. Z hlediska přeshraniční spolupráce je dostatečně rozvinutá dopravní infrastruktura jedním ze základních předpokladů pro rozvoj území a přilákání potencionálních investorů. V sledovaném území můžeme identifikovat značné problémy (jak v dopravě silniční, tak železniční) především z hlediska napojení na dopravní síť a propojenosti přes hranici.

VÝCHOZÍ DOKUMENTY A LEGISLATIVA

Dnem 21. prosince 2007 jsou v České republice plně uplatňována ustanovení schengenského acquis. Od tohoto data je možné překračovat státní hranice kdekoliv, pokud to není v rozporu s vnitrostátními právními předpisy. Hraničním přechodem se rozumí místo vymezené mezinárodní smlouvou, již je Česká republika vázána, určené pro překračování státních hranic České republiky za podmínek stanovených mezinárodní smlouvou nebo zákonem č. 326/1999 Sb., o pobytu cizinců na území České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Se vstupem ČR do Schengenského prostoru přešla správa hraničních přechodů pod příslušné Krajské úřady.

Udělování časových výjimek pro překročení tonáže je možné pouze z české strany. Postup při udělování výjimek ze zákazu jízdy některých vozidel vychází z § 43 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Přejezd českých vlaků přes polské území umožňuje mezistátní smlouva o peážní trati z roku 1948. Mezi hlavní nástroje pro plánování a řízení veřejné dopravy v obou zemích patří také plány mobility nebo dopravní plány (Plany Transportowe).

Jako podkladový dokument byla také využita Socioekonomická analýza programového území Programu přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika v období 2014 – 2020.

Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Polské republiky o hraničních přechodech, přechodech na turistických stezkách protínajících státní hranice a zásadách překračování státních hranic mimo hraniční přechody, podepsaná ve Varšavě dne 22. listopadu 1996. (PL)

Zákon ze dne 29. června 2007, kterým se mění zákon o ochraně státních hranic a zákon o pohraniční stráží a některé další zákony Sb. z r. 2007, č. 140, poz. 982. (PL)

Prohlášení Ministra vnitra a správy ze dne 17. prosince 2008 ve věci oznámení o hraničních přechodech, druhu povoleného provozu a době otevření (M.P. z r. 2008, č. 97, poz. 854). (PL)

B 1. SILNICE

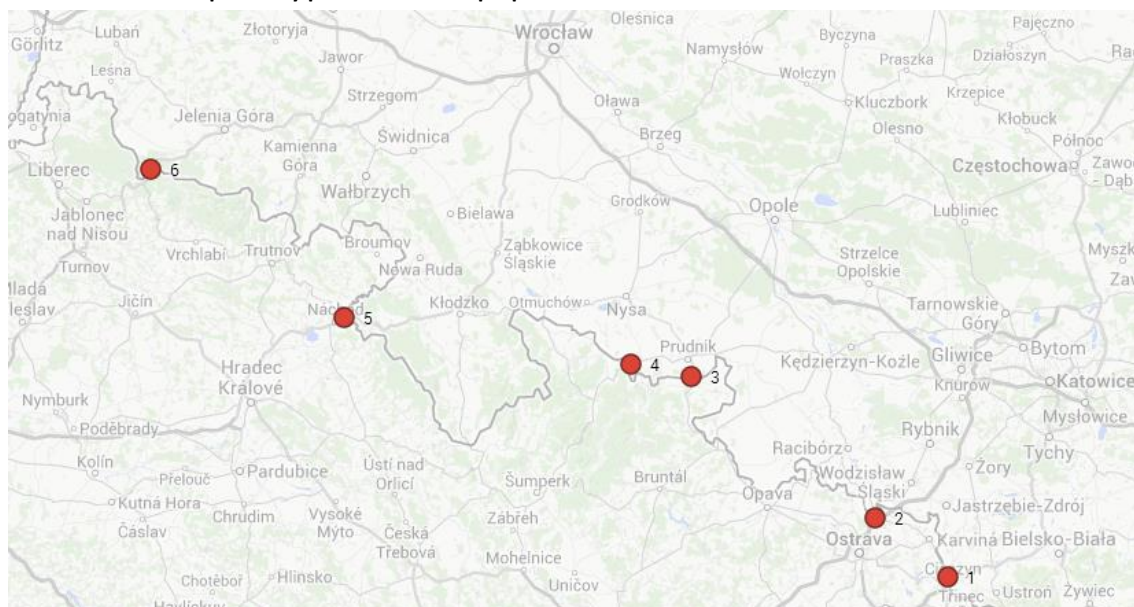
V současné době je problematický zejména technický stav silniční sítě, rozdílná kategorizace silnic a především omezení průjezdů vozidel s vyšší tonáží přes hraniční přejezdy, špatné nebo neexistující napojení na síť dopravních komunikací ve vnitrozemí. Tento problém je sledován jako velmi závažný, neboť v důsledku špatného stavu silnic dochází ke snížení bezpečnosti a prodloužení doby dojezdu na druhou stranu hranice. Daná skutečnost vede k zvyšování nákladů jak obchodních přepravců, tak občanů.

B 1.1. OMEZENÍ NA HRANIČNÍCH PŘECHODECH, DISPROPORCE SILNIC

Na česko-polské hranici existuje v současné době celkem 66 silničních hraničních přechodů, jejichž stav umožňuje přejezd osobního automobilu a neexistují na nich jiná omezení než omezení ohledně max. hmotnosti vozidla. Z toho polovina přechodů (34) je na hranici mezi Moravskoslezským krajem a Slezským a Opolským vojvodstvím. Problémem je v této oblasti především jejich **omezení z hlediska max. možného zatížení**.

Na 42 přechodech je provoz omezen na vozidla do 3,5 t, pouze u některých z nich je umožněn přejezd také autobusů, zemědělské techniky apod. Naopak přechodů využitelných i pro kamionovou přepravu (neexistuje žádné omezení z hlediska možného zatížení) je pouze 6, viz níže uvedená tabulka.

Obrázek 6: Hraniční přechody pro kamionovou přepravu



Tabulka 19: Hraniční přechody pro kamionovou přepravu

	Obec ČR	Obec PR
1	Chotěbuz	Cieszyn – Boguszowice
2	Bohumín	Chałupki
3	Bartultovice - Vysoká	Trzebina
4	Mikulovice	Głuchołazy
5	Náchod	Kudowa-Zdrój - Słone
6	Harrachov	Jakuszyce

Z hlediska téměř 800 km dlouhé česko-polské hranice se jeví tento počet jako nedostačující, a také je problémem, že část přechodů je koncentrována na severní hranici Jesenického výběžku, kde převládá venkovský typ osídlení. Zbylé přechody (18) umožňují průjezd i vozidel nad 3,5 t, nicméně s limitem max. zatížení (převážně 6, 9 či 12 t). Dovolují tak průjezd lehkých či středních nákladních vozidel, ale ne kamionů.

Jedním z příkladů je např. nemožnost průjezdu vozidel nad 3,5 t přes přejezd v Krnově. Těžší nákladní automobily musí zajíždět o 30 km dále, na přejezd Bartultovice. Dochází tak k zbytečnému navyšování nákladů podniků, které mají přejezd v Krnově blízko.

Zmíněná problematika také ovlivňuje oblast Orlických hor (přechod Orlické Záhoří – omezení do 3,5 t; přechod Bartošovice v Orlických horách – omezení do 9 t), kde z těchto důvodů nejsou optimální podmínky pro regionální dopravu a tím pádem také pro podnikání.

Negativní vliv má také **rozdílná kategorizace silnic** na obou stranách hranice. Silnice na obou stranách mají rozdílnou klasifikaci, případně nejsou dostavěny vhodné mostní úseky a mohou na ně různé tonáže automobilů. Disproporce spojená s rozdílnou kategorizací silnic na obou stranách hranic je na přechodu Velké Kunětice - Sławniowice a také na hraničním přechodu v Krnově. Potom dochází k nemožnosti tranzitní dopravy i pro nákladní dopravu a nutnosti hledat nejbližší možný přechod. To znamená větší náklady, menší konkurenceschopnost pohraničních firem a oslabuje pozici měst a obcí, které by se eventuálně mohly nacházet na trase průjezdu.

Dále je v současné době také např. na hraničních přechodech Meziměstí-Golińsk a Otovice-Tlumaczów z české strany omezen provoz motorových vozidel z hlediska hmotnosti. Naopak na polské straně jsou zpravidla místo značek omezující celkovou hmotnost značky max. povolené

tonáže na jednu nápravu, což je velký rozdíl. Na přechodu Meziměstí-Golińsk je na české straně povolen vjezd vozidel max. do 9 tun celkové hmotnosti, na polské straně je max. povolená tonáž na jednu nápravu 8 tun. Na přechodu Otovice-Tlumaczów je omezená tonáž na 6 tun celkové hmotnosti. Tonáž na polské straně je omezena obecně na 8 tun na jednu nápravu.

Udělování časových výjimek pro překročení tonáže je možné pouze z české strany, na polské straně není udělování výjimek zákonem možné (mimo jednorázového povolení) a povolení vjezdu se tak řídí aktuálně stanoveným značením. Při udělování výjimek z české strany tak dopravce musí respektovat aktuální stanovení tonáže na polské straně. Česká legislativa umožňuje vydávat výjimky (na 1 rok) pro potřeby místních autodopravců. V § 43 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb. je stanoveno: „Ze zákazu jízdy podle odstavců 1 a 2 může místně příslušný krajský úřad z důvodu hodného zvláštního zřetele povolit výjimku. Výjimky přesahující působnost kraje povoluje Ministerstvo dopravy a spojů (dále jen „ministerstvo“). Povolení musí být časově omezeno, nejdéle však na dobu jednoho roku.“ V Polsku jsou výjimky možné pouze pro jednorázový přejezd nadměrných nákladů. Rozdílná legislativa tak brání většímu rozvoji podnikatelských aktivit, na což dlouhodobě upozorňují představitelé hospodářských komor.

MOŽNÁ ŘEŠENÍ A DOPORUČENÍ

Je nutné uzavřít dohodu, aby docházelo ke zkvalitnění silničního spojení mezi ČR a PR, což by byl další z rozvojových aspektů česko-polského příhraničí. S tím souvisí vytipování a úprava dalších hraničních přechodů pro kamionovou dopravu bez omezení tonáže.

Zlepšení technického stavu silnic s nižší kategorizací na české straně a dostavba silnice dané kategorie na polské straně (Velké Kunědice - Sławniowice) a výstavba obchvatu kolem některých zastavěných míst, kde není možné projet nákladní dopravou (Krnov).

Sjednocení legislativy při udělování časových výjimek pro překročení tonáže na hraničních přechodech.

B 1.2. NAPOJENÍ KOMUNIKACÍ NA VNITROZEMÍ ČR

Přeshraniční komunikace na české straně nejsou kvalitně ani kvantitativně napojeny na vnitrozemní silniční síť, což je problém při přepravě nákladů přes dané území. Zvyšují se náklady i doba převozu. Kvalitní napojení na síť dopravních komunikací vnitrozemí ČR je problémem zejména v okrese Jeseník. **Silnice I/44** je hlavním dopravním spojením mezi Polskem a vnitrozemím ČR v této oblasti, ale vede přes masiv Hrubého Jeseníku. V současné době je automobilová doprava vedena přes Červenohorské sedlo, kde je však jižní strana silně chatrná a nutně vyžaduje opravu. Mimo jiné v oblasti Jeseníků je také vnímán problém týkající se nedostatečné šířky komunikací.

V jiné části hranice, na Trutnovsku, je klíčový projekt dobudování návaznosti **R11 na S3** a především vybudování přejezdu Královec - Lubawka. Na polské straně bude realizován úsek Legnica – Bolków, polská strana má rezervovány finance na dostavění úseku Bolków – státní hranice, pokud česká strana začne s realizací úseku z Trutnova ke státní hranici. V současnosti probíhá veškerý tranzit přes Harrachov nebo Náchod a tím dochází k velké zátěži pro hodnotnou krajinu.

Dále je to také špatný stav komunikací v Bystřických horách, kdy polská strana dosud nezapočala rekonstrukci silnic směrem na Międzyzylesie.

Problematickou oblastí je také špatný stav řady přeshraničních mostů, nebo k nim/od nich nevede komunikace. Např. se jedná o most v Orlickém Záhoří (k. ú. Bedřichovka) – na české straně bude připravena silnice k mostu, ale na polské straně na most nenavazuje komunikace.

MOŽNÁ ŘEŠENÍ A DOPORUČENÍ

V této souvislosti je přípravná fáze opravy silnice I/44 na jižní straně Červenohorského sedla hotova. Kudy povedou objížďky, zatím sice ještě není stanoveno, neboť jejich vyřizování bude na vítězi výběrového řízení, je ale pravděpodobné, že vše bude fungovat podobně jako při opravě a rozšíření severní strany silnice. Případné vybudování tunelu pod Červenohorským sedlem bylo již několikrát zamítnuto kvůli možnému růstu ekologického znečištění a především kvůli extrémně vysokým finančním nákladům.

Vybudování nového hraničního přechodu mezi Královcem - Lubawkou a k tomu dobudování silnice R11-S3. Dobudování úseku dálnice D11 od Hradce Králové na hranici s Polskem (pod označením rychlostní silnice R11).

Návrh přeshraniční smlouvy řešící údržbu přeshraničních mostů byl schválen polskou stranou, ale ČR zatím nikoliv. Je nutné pracovat na projektech dle smlouvy o údržbě a výstavbě přeshraničních mostů a komunikací pro zvýšení počtu míst pro překračování státní hranice.

B 2. ŽELEZNICE

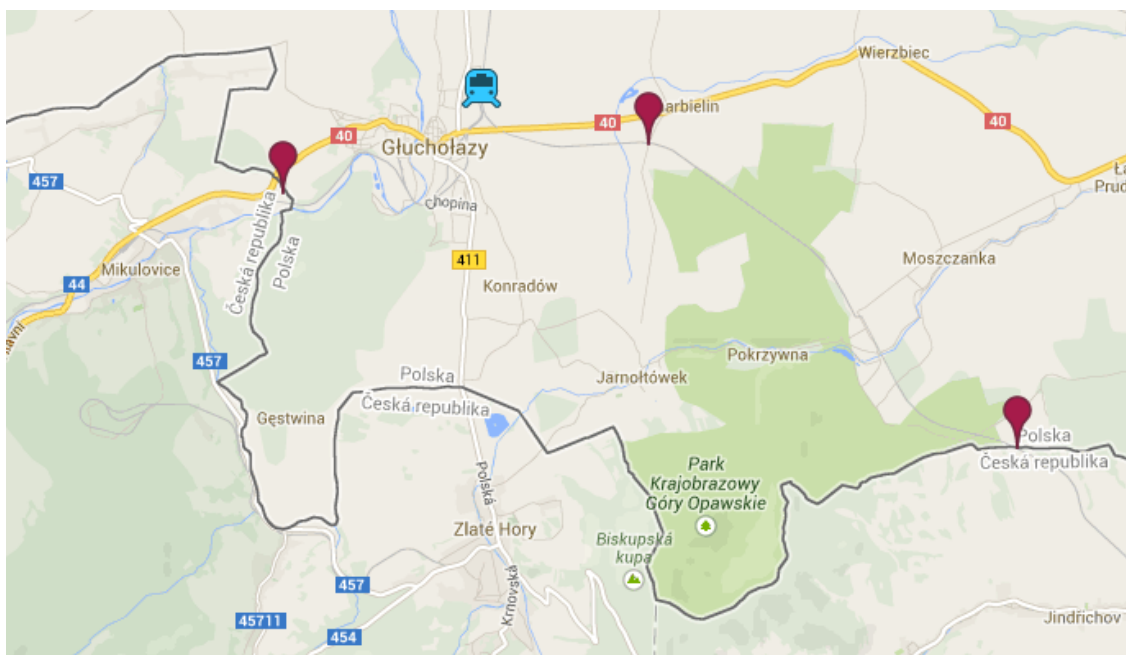
Za velmi závažný problém je považováno nedostatečně rozvinuté železniční napojení České republiky na Polsko. Je nutné zavedení železniční dopravy na česko-polské hranici, což by přineslo rozvojový potenciál zejména pro nákladní dopravu.

B 2.1. PEÁŽNÍ TRATĚ

Za využívané železniční tratě na polské straně je vybírána vysoká (a stále se zvyšující) peáž. Obzvláště alarmující je stav železniční sítě z pohledu technické situace, kdy využívané polské úseky tratí jsou nevyhovující (chátrají) a je nutnost snížit cestovní rychlost vlaků kvůli bezpečnosti. Díky nízké možnosti železniční přeshraniční dopravy (jak osobní, tak i nákladní) pak vzniká větší tlak na dopravu silniční.

Nejvíce problematická se jeví železniční vnitrostátní linka **Krnov - Jeseník**, která vede (cca 17 km) přes území Polska, ale je využívána pouze českými vlaky. Využívají ji turisté, lidé dojíždějící do zaměstnání, ale především studenti k dopravě do škol. Jedná se tak o klíčové spojení mezi Jesenickem a Krnovskem. Vzhledem ke zhoršujícímu se technickému stavu však musí vlaky s označením „rychlík“ zpomalovat na 30 - 40 km/h.

Obrázek 7: Železniční vnitrostátní linka Krnov - Jeseník



Přejezd českých vlaků přes polské území umožňuje mezistátní smlouva o peážní trati z roku 1948. Doprava na této trati je vyhrazena pouze pro českou stranu a nenavazuje na další železniční tratě v Polsku. Chybí zde tak napojení tratě do vnitrozemí Polska (na polské straně neexistuje spojení Głuchołazy – Nysa), z čehož vyplývá i neochota polské strany investovat do této tratě. Vlaky by tak mohly vozit např. cestující z měst Nysa, Opole a Wrocław.

Problémem peáže je, že v případě nákladní dopravy jsou poplatky natolik velké, že pro dopravce je výhodnější se zvýšenými náklady převézt náklad přes Ramzovské sedlo a zajistit tak dopravu kompletně po české straně.

Železniční spoje mezi Jeseníkem a Krnovem objednával až do konce roku 2012 stát. Poté je platit odmítl a objednávku musely převzít Olomoucký a Moravskoslezský kraj. Náklady na zajištění dopravy zvyšují peážní poplatky polské straně. Za průjezd polským územím musejí Češi Polákům platit ročně 5 mil. Kč. Moravskoslezský kraj v únoru 2014 avizoval, že od poloviny června svůj díl nákladů hradit přestane. Nyní však od toho upustil a potvrdil, že vlaky bude platit dál. Prozatím do konce roku 2014. Ve všech krajích je zatím doprava objednána ve stejném rozsahu jako v letošním roce 2014.

Nejde však o jediný problematický úsek ve vztahu k železnici. Obdobná situace je i na trati Liberec - Varnsdorf v úseku Hrádek nad Nisou - Zittau. I tam na polské straně musejí vlaky jezdit nízkou rychlostí vzhledem k technickému stavu trati.

MOŽNÁ ŘEŠENÍ A DOPORUČENÍ

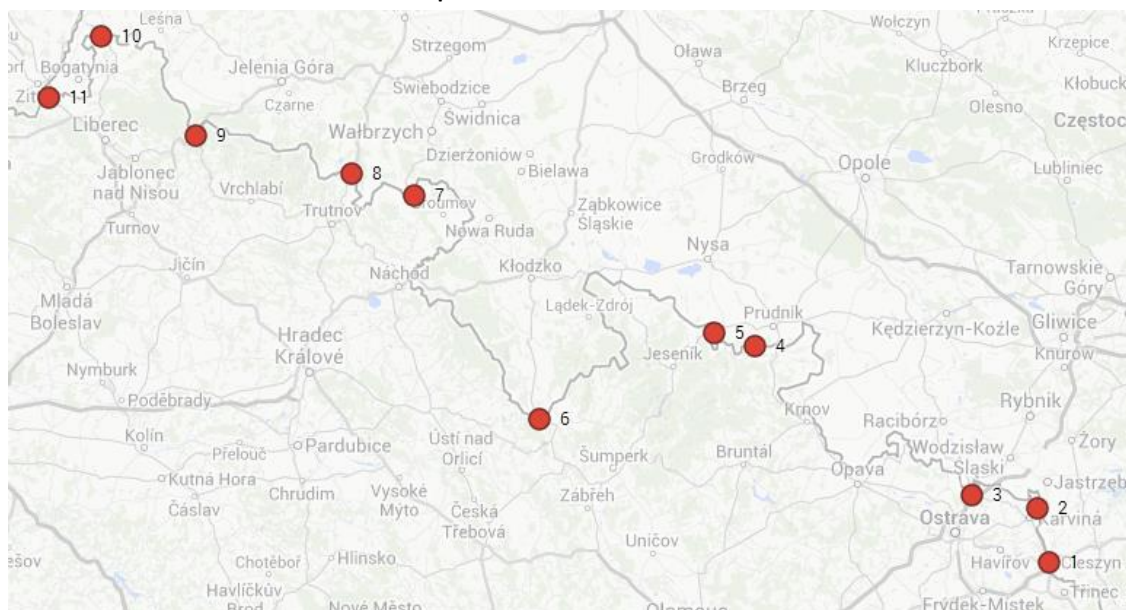
Trať přitom potřebuje nejen opravit, ale prospělo by ji také změnit zastávku v Głuchołazech, kde původní historické nádraží leží mimo centrum města, kam Češi z Jesenicka často míří.

Náhradních variant včetně zrušení tratě je několik. V případě zrušení peážní dopravy je variantou rekonstrukce trati z Mikulovic do Zlatých Hor a zavedení autobusové linky Zlaté Hory-Jindřichov ve Slezsku přes území ČR. Pokud bude realizováno spojení Wrocław – Mikulovice, pravděpodobně by to pomohlo také i řešení problému peáže. Ideální situací je změna nájemní smlouvy z roku 1948, kdy by ČR mohla spravovat i trať v Polsku. Varianty rekonstrukcí tratě či nové vybudování celé železnice jsou však finančně nákladné.

Potenciál řešení zmíněných problémů je ve vytvoření dopravní koncepce státu. Do konce roku 2014 vznikne takzvaná bílá kniha v rámci připravované koncepce veřejné dopravy, která bude představovat novou politiku státu ve veřejné dopravě.

B 2.2. HUSTOTA ŽELEZNIČNÍ SÍŤE

Na území celého česko-polského pohraničí je minimální počet železničních tratí a koridorů spojujících ČR a PR, což značně omezuje možnosti přepravy jak osob, tak i nákladů přes hranice. Na česko-polské hranici se nachází 11 železničních hraničních přechodů. Z toho 1 železniční přechod zajišťuje spojení s Německem, kdy přes Polsko prochází pouze část úseku.

Obrázek 8: Přehled železničních hraničních přechodů

Tabulka 20: Přehled železničních hraničních přechodů

	Obec ČR	Obec PR	Provoz
1	Český Těšín	Cieszyn	Pouze nákladní doprava
2	Petrovice u Karviné	Zebrzydowice	Dálková osobní a nákladní doprava
3	Bohumín	Chałupki	Dálková osobní a nákladní doprava
4	Jindřichov ve Slezsku	Głuchołazy	Regionální osobní a nákladní doprava
5	Mikulovice	Głuchołazy	Regionální osobní a nákladní doprava
6	Lichkov	Międzyzlesie	Regionální osobní a nákladní doprava
7	Meziměstí	Mieroszków	Pouze nákladní doprava
8	Královec	Lubawka	Pouze sezónní regionální osobní doprava
9	Harrachov	Szklarska Poręba	Pouze regionální osobní doprava
10	Černousy	Zawidów	Pouze nákladní doprava
11	Hrádek nad Nisou	Porajów (Zittau)	Spojení s Německem přes Polsko

Malá četnost hraničních přechodů, tak jejich nízké využívání ukazuje, že železniční doprava nehraje z hlediska přeshraniční přepravy osob a zboží zásadní význam. Výjimku představují pouze hraniční přechody v blízkosti hlavních dálkových železničních tras ve východní části česko-polské hranice. Jde o přechod Petrovice u Karviné/Zebrzydowice, přes který prochází veškerá dálková osobní doprava mezi ČR - PR a také velká část dálkové nákladní dopravy. Přechody Bohumín/Chałupki a Český Těšín/Cieszyn jsou významné zejména z hlediska nákladní dopravy. Důvodem je především fakt, že toto území se nachází na významné mezinárodní dopravní cestě a že propojuje Ostravskou a Katowickou aglomeraci. Intenzivněji využívaným je také železniční přechod Lichkov/Międzyzlesie, kde procházející trať je zařazena do sítě TEN-T a zajišťuje propojení koridoru Praha – Ostrava s Wrocławí.

Ostatní železniční hraniční přechody jsou využívány pouze pro nákladní dopravu a některé pouze pro osobní dopravu. Přechod Královec – Lubawka je využíván navíc pouze sezónně (víkendový provoz během letních měsíců). V případě přechodů Jindřichov ve Slezsku – Głuchołazy – Mikulovice je trať na polském území využívána jako tranzitní spojení a většina cestujících polským územím jen projíždí.

Nedostatečný počet tratí železniční dopravy se projevuje také na Osoblažsku, kde přeshraniční tratě neexistují. Zde je právě tento problém naprosto klíčový, protože ekonomická aktivita regionu je založena na turismu a bez kvalitní dostupnosti ji není možné rozvíjet.

MOŽNÁ ŘEŠENÍ A DOPORUČENÍ

Na Náchodsku je problém s osobní dopravou, kdy by vybudování osobní železniční sítě znamenalo větší rozvoj přeshraničního cestovního ruchu, který je momentálně dostupný pouze osobním automobilem. Tato síť by také pomohla zmenšení objemu automobilové dopravy mezi úseky Náchod - Kudowa-Zdrój. Situaci na Osoblažsku lze řešit protažením úzkokolejní trati za hranice Polska pro zvýšení přílivu polských turistů.

Z hlediska lázeňství je oblast Kudowa-Zdrój (spojení Náchod – Kudowa-Zdrój) považována polskou stranou za stejně významnou, jako je český lázeňský trojúhelník v západních Čechách. V tomto případě chybí dostavět cca 2 km dříve zničené trati. V současné době se o tomto návrhu neuvažuje.

Dalším projektem, který se v souvislosti s udržitelným životem v polském příhraničí diskutuje, je revitalizace dráhy z Broumova přes Otovice do polské Nowe Rudy, Wałbrzychu a zpět na Broumov, čímž by došlo k vytvoření uzavřeného železničního okruhu, který zajistí zrychlenou mobilitu obyvatelstva mezi oblastí Broumova a přilehlé oblasti Wałbrzychu. Projekt je pro budoucí rozvoj regionu klíčová otázka.

Projekt dráhy Orlických hor – systém lze výhledově rozšířit na území Polska (Olešnice v Orlických horách – Lewin Klodzki – Kudowa Zdrój – Náchod jeden směr a Lewin Klodzki – Klodzko druhý směr) a tak vybudovat v předstihu velmi atraktivní a ekologický dopravní systém v této příhraniční oblasti, kde oboustranně značný turistický potenciál bude velmi rychle expandovat a zvyšovat požadavky na úroveň infrastruktury.

B 3. VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Počet osob přepravených VHD dlouhodobě jak v ČR, tak PR stále klesá. Koordinace a spolupráce v oblasti veřejné dopravy mezi sousedními regiony přes hranici probíhá minimálně. Pokud však spolupráce probíhá, omezuje se spíše na železniční dopravu. Téměř vůbec nefunguje ve veřejné autobusové dopravě. Chybí tak pravidelné přeshraniční spoje a neexistuje společný tarif na přeshraničních autobusových linkách, čímž se komplikuje pravidelné přeshraniční cestování, např. za prací či turistikou.

B 3.1. MNOŽSTVÍ VHD LINEK NA PŘEŠHRANIČNÍM ÚZEMÍ, SPOLEČNÝ TARIF

Na celé délce pohraničí ČR-PR se vyskytuje závažný problém s téměř neexistující přeshraniční veřejnou hromadnou dopravou či společným tarifem na přeshraničních linkách. Chybí pravidelné přeshraniční spojení, nejen železnicí, ale i autobusy, např. formou přeshraniční PHD (příměstská hromadná doprava). Konkrétně na Náchodsku je tímto značně limitován cestovní ruch a osobní doprava (do zaměstnání), kdy jsou cestující nuceni mít dvě jízdenky a platit v obou měnách, případně jsou nuceni jezdit vlastním automobilem, což zase zvyšuje hustotu silniční sítě a zatěžuje více životní prostředí.

Možnosti rozvoje přeshraniční železniční dopravy jsou především omezeny infrastrukturou. S větší mírou využívání železniční dopravy souvisí také zajištění návaznosti příhraničních spojení na vnitrostátní spoje, které je s ohledem na limity infrastruktury a různý objem veřejných prostředků věnovaných na veřejnou dopravu obtížnější.

Co se týče spolupráce v oblasti provozování společných linek autobusové dopravy, tak prakticky neprobíhá. Hlavním důvodem je fakt, že v ČR a v PR je autobusová doprava v závazku veřejné služby zajišťována na různých správních úrovních.

Na rok 2016 je v Polsku plánována novelizace zákona, který plně předá kompetence v oblasti integrované veřejné dopravy (jako organizátor dopravy) na úroveň okresní správy, což by mohlo zvýšit potenciál pro efektivní řešení přeshraniční integrované dopravy.

V celém pohraničí tak fungují pouze 3 přeshraniční autobusové linky (z Liberce do Bogatynie, Zgorzelce a Sieniawky). Tyto linky jsou provozovány ovšem pouze českým dopravcem a dotovány pouze Libereckým krajem. Linky slouží především pro dojížděku do zaměstnání (polských pracovníků do průmyslových zón v Liberci), návaznost na jiné linky není řešena. Z dalších autobusových spojení pak přeshraničně funguje pouze spoj městské hromadné dopravy v Náchodě, který zajíždí do lázní Kudowa-Zdrój. Další linky, které dříve fungovaly (např. spoj Jablunkov – Český Těšín – Cieszyn – Wisła), již nadále nejsou provozovány.

MOŽNÁ ŘEŠENÍ A DOPORUČENÍ

Zavedení autobusových linek, případně zavedení jednotného přeshraničního tarifu. Obecně je problém zejména se silniční daní. Obce i kraje mohou uzavírat s polskou stranou smlouvy, které by podobné spoje zajišťovaly a podpořit tuto formu dopravy. Naopak v případě, kdy je problematické zřídit přeshraniční spojení, nabízí se možnost přeshraniční spolupráce. Což znamená koordinaci jízdních řádů, kdy cestující přecházejí hranici mezi nejbližšími zastávkami v daném státě.

Prakticky po celé hranici se však z obou stran nejeví ochota o vytvoření fungujícího systému VHD. To může být způsobeno tím, že zatímco u nás kraje podporují autobusové dopravce, polská samospráva to pokládá za privátní byznys a tuto dopravu nedotuje. Polská strana spíše naopak obnovuje regionální tratě.

Možná návaznost na zpracovávané Plany Transportowe (PT) v PR, které jsou tvořeny na regionální a okresní úrovni. Při plánování nových linek, nového dopravce mohou být zařazeny do Planu Transportowego v rámci jeho aktualizace. PT je zpracován na určitou dobu a to 10 let (aktuálně zpracovány v roce 2014). V průběhu trvání plánu může být změněn a doplněn. Nicméně proces revize je přesně stejný jako přijetí. To znamená, že implementace změn není snadná a je dlouhotrvající. Potřeba změny PT je možná, pokud bude plán pro města schválen dříve než pro vojvodství.

OBLAST C: OBCHOD

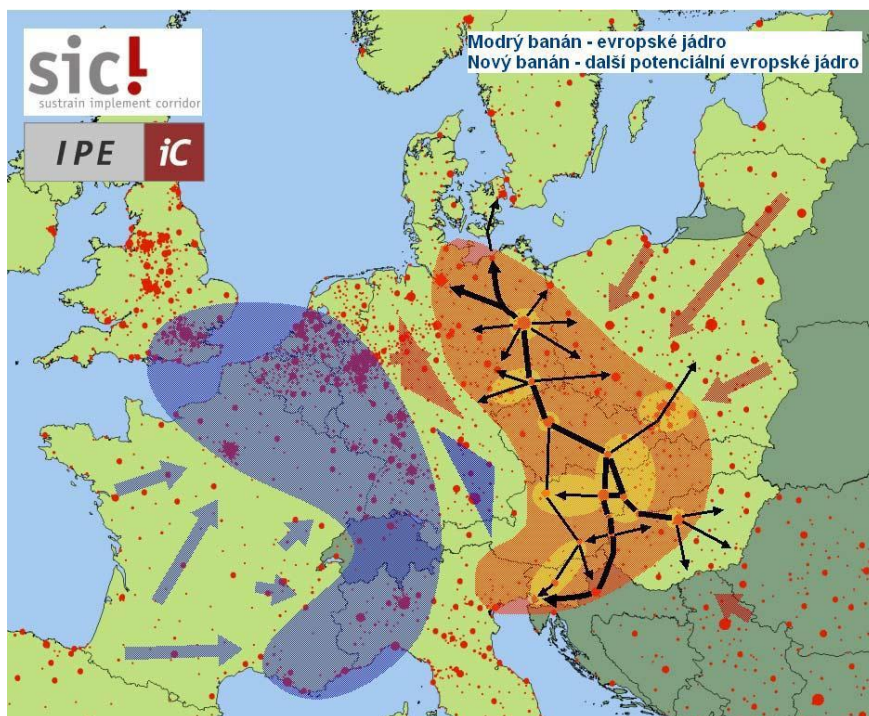
Problémy v oblasti „obchod a podnikatelská spolupráce“ jsou úzce spjaty s problémy finančními, administrativní zátěží projektů na podporu přeshraniční spolupráce, s oblastí infrastruktury, s problematikou životního prostředí apod. Všechny tyto oblasti problémů se prolínají a ovlivňují přeshraniční obchod a přeshraniční podnikatelskou spolupráci. Jelikož jsou definovány v ostatních kapitolách, tak v rámci této kapitoly jsou vytyčeny pouze problémy čistě podnikatelské. Při přeshraniční spolupráci se potencionální partneři setkávají převážně s rozdílnou legislativou a rozdílnými předpisy obou zemí. Mezi problémové oblasti, které působí jako bariéry při přeshraniční spolupráci v oblasti obchodu, se tedy řadí také legislativní bariéry. Podnikatelé (obchodníci) nemají jistotu, že povolení platná v jedné zemi jsou platná i v druhé zemi. Mnohdy se stává, že v České republice je určitý druh obchodování bez licence, ale v Polsku je licence nutná, anebo naopak. V některých případech existuje rozdílnost v legislativě obou zemí.

V současné době je v PR zaznamenán výrazný odliv zejména malých živnostníků a menších firem z Polska na českou stranu, kde jsou výhodnější podmínky pro podnikatele.

Současný stav česko-polské spolupráce v oblasti obchodu a hospodářství⁵

Vedle tradiční městské osy (tzv. Modrého banánu) se hovoří i o alternativních rozvojových osách evropského sídelního systému, vycházejících z nového geo-ekonomického uspořádání Evropy a aktivit tzv. nové ekonomiky – jde např. o tzv. Nový banán (viz obr.), do kterého spadají i oba zkoumané regiony, tj. další potenciální evropské jádro táhnoucí se od severu Německa přes západní a jihozápadní Polsko, Českou republiku, Slovenskou republiku, Rakousko, severozápadní Maďarsko, Slovinsko a sever Chorvatska zahrnující města jako Hamburk, Berlín, Drážďany, Praha, Brno, Ostrava, Vratislav, Opole, Katowice, Bratislava, Vídeň, Budapešť, Graz, Záhřeb nebo Lublaň.

Obrázek 9: Jádrové oblasti Evropy



Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2008

V jedné z rozvojových os tzv. Nového banánu se nachází i česko-polská příhraniční oblast, která má v oblasti podnikání a trhu práce obrovský hospodářský potenciál, jelikož obě země spojuje mnoho společných oblastí, mezi něž patří především podobnost jazyků, kulturního a historického dědictví,

⁵ Analýza stávajících přeshraničních hospodářských aktivit na území Moravskoslezského kraje a Opolského vojvodství, PROCES – Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s.r.o., 2014

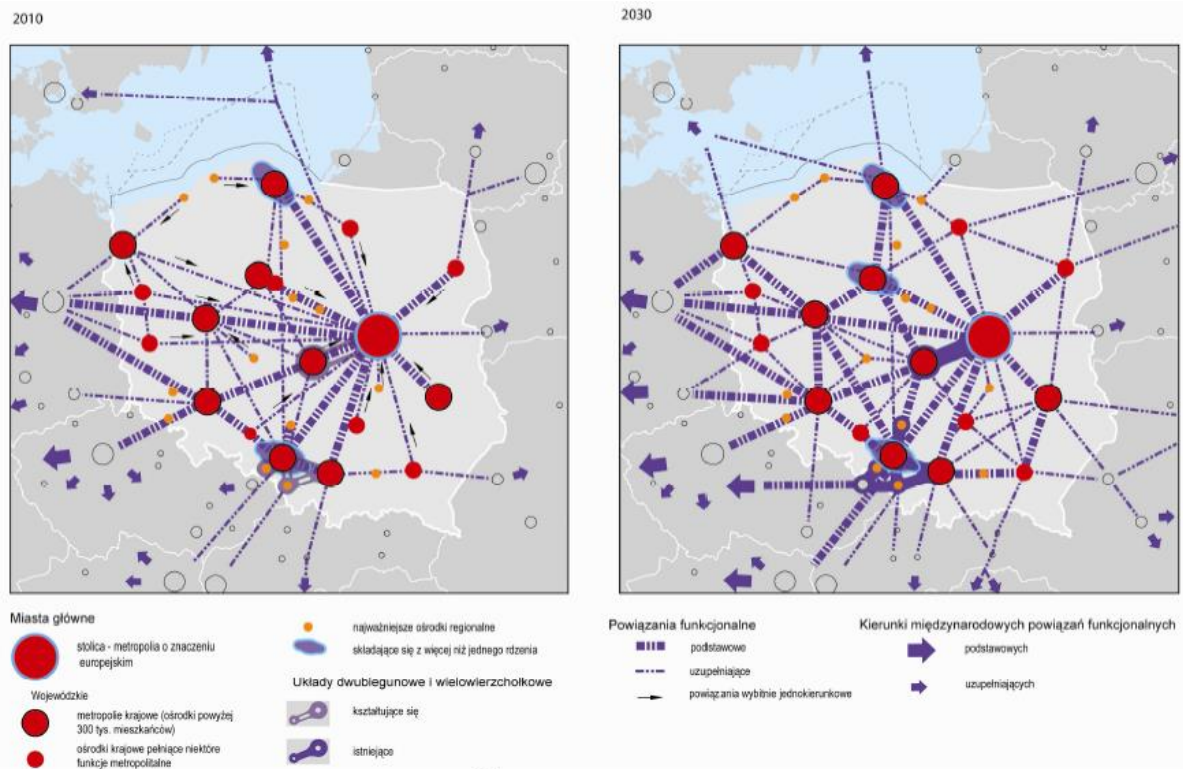
konkurenceschopná průmyslová odvětví (dřevařství, stavebnictví) apod. Obě země v současnosti vyvíjí velké úsilí k posílení vzájemných podnikatelských a obchodních vazeb, což by přispělo k výraznému ekonomickému rozvoji tohoto regionu.

Polsko je v součtu třetím nejvýznamnějším obchodním partnerem České republiky po Německu a Slovensku. Stejně tak Česká republika patří po mnoho let k největším obchodním partnerům Polska. V roce 2012 byla v pořadí 3. nejvýznamnější destinací pro polský export (6,3 %) za Německem (25,1 %), Velkou Británií (6,7 %) a před Francií (5,8 %), Ruskem (5,4 %), Itálií (4,9 %) a Nizozemskem (4,5 %). Ve stejném období byla Česká republika 7. nejdůležitější zemí pro polský import (3,7 %) za Německem (21,1 %), Ruskem (14,3 %), Čínou (9,0 %), Itálií (5,1 %), Francií (4,0 %) a Nizozemskem (3,8 %). (Polsko-česká obchodní spolupráce, 2013)

Hospodářské komory z česko-polské příhraniční oblasti mají za cíl dále podporovat hospodářskou a obchodní spolupráci včetně posilování příhraničního trhu. Toho chtějí zainteresované hospodářské komory na obou stranách hranice dosáhnout plným využitím potenciálu místních podniků a zvýšením jejich konkurenční schopnosti v rámci EU. Jako prioritní se jeví oblasti výměny informací a podpory podniků a podnikatelů. V rámci rozvoje podnikání je podporována aktivita malých a středních podniků rozšiřováním a usnadňováním přístupu k právním a daňovým předpisům sousedního státu, zvláště v příhraniční oblasti. Dalšími podporovanými aktivitami je snižování poplatků za transhraniční bankovní převody a rozhovory v sítích mobilních operátorů, snaha o provázání vzdělávacího systému s podnikatelským včetně spolupráce podniků s výzkumnými pracovišti a školami po obou stranách hranic (Memorandum o česko-polské hospodářské a obchodní spolupráci v pohraniční oblasti, 2011).

Do budoucna polské Ministerstvo infrastruktury a rozvoje předpokládá posilování vazeb mezi sídly v česko-polském příhraničí (obr. 1.2). V roce 2030 lze oproti roku 2010 očekávat posílení ekonomických vazeb zejména mezi Moravskoslezským krajem, Slezským a Opolským vojvodstvím. Zejména posílí vazby mezi hustě zalidněnými aglomeracemi Ostravy a Katowic. Tato oblast patří k potenciálně nejlépe integrovaným přeshraničním prostorům Česka.

Obrázek 10: Funkční provázání struktury osídlení



Zdroj: Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

C 1. LEGISLATIVA V PODNIKÁNÍ

Mnoho předpisů a zákonů týkajících se podnikání a trhu práce je dnes již v kompetenci Evropské unie a její členské státy se jimi musí řídit. Stále však existuje hodně oblastí legislativy, kde platí svrchovaná pravidla národních států. Proto může docházet k nejednotnosti mezi dvěma zeměmi, což může způsobovat značné problémy při navázání vzájemné přeshraniční spolupráce, či při navázání jiných obchodních kontaktů. Právě legislativa a s ní spojená administrativní náročnost je hlavním faktorem, který brzdí jak české, tak polské podnikatele v rozvoji intenzivnější přeshraniční spolupráce.

V roce 2008 vstoupila v České republice v platnost takzvaná „velká novela“ živnostenského zákona, která výrazně zjednodušila jak zahájení, tak samotný výkon podnikání (Zákon č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání). Mezi hlavní novinky patří snížení počtu živností z dosavadních 261 na 95 a změna dokladu živnostenského oprávnění. Dosavadní živnostenské listy, které byly vydávány ke každé živnosti zvlášť, nahradil jediný dokument, a to výpis z živnostenského rejstříku. S počátkem roku 2014 došlo k zásadní změně české legislativy, s čímž souvisí zrušení obchodního zákoníku, a to bez náhrady. Část jeho úpravy je přesunuta do nového občanského zákoníku, část je zrušena úplně. Úpravu obchodního rejstříku nově obsahuje zákon o veřejných rejstřících právnických a fyzických osob (tzv. rejstříkový zákon). Nový zákon o obchodních korporacích přebírá pouze část věnující se obchodním společnostem a družstvům. Není nástupcem obchodního zákoníku, ale pouze úzce zaměřeným předpisem zabývajícím se specifickou oblastí právnických osob – obchodními korporacemi (Zákon č. 90/2012 o obchodních společnostech a družstvech).

V Polské republice vstoupil v roce 2004 v platnost zákon o svobodě podnikání (Sb. Polské republiky z r. 2004, č. 173, pol. 1807 ve znění pozdějších změn). Stejně jako novela v Česku, zavádí i zákon v Polsku řadu zjednodušení pro podnikatele jak při zahajování hospodářské činnosti, tak v jejím průběhu. Bylo nastaveno kvalitnější právní prostředí umožňující účinnější ochranu podnikatelských zájmů a zároveň byl snížen počet dokumentů souvisejících se zahájením hospodářské činnosti (Podnikání v Polsku 2013, 2012a).

C 1.1. ZAKLÁDÁNÍ SPOLEČNOSTI, OMEZENÍ V PŘESHRANIČNÍ SPOLUPRÁCI

V případě **zakládání společnosti** v zahraničí musí podnikatel dbát pravidel a předpisů dané zahraniční země. Podnikatel se musí přizpůsobit dané zemi. Přestože v České i Polské republice existují stejné typy podnikání (osobní a kapitálové společnosti), rozdílů v jejich založení je celá řada. A právě tyto rozdíly musí podnikatel zakládající společnost v zahraničí brát v potaz. Liší se například minimální kapitál při založení společnosti s ručením omezeným, kdy v České republice je potřeba pouze 1 Kč, zatímco v Polsku se dá společnost s ručením omezeným založit minimálně za 5 000 PLN, což je v přepočtu asi 32 500 Kč. Minimální kapitál se liší i u akciové společnosti. V České republice je potřeba pro založení minimálně 2 milionů Kč. V Polsku alespoň 100 tisíc PLN (650 tisíc Kč), což je naopak významně nižší částka než v ČR. Mezi bariéry nemusíme řadit založení poboček zahraničních společností, jelikož to funguje v obou zemích stejně, jelikož se v tomto případě jedná o společné nařízení Evropské unie.

Podnikatel působící v zahraničí musí brát také v potaz místní pracovní právo. Nejčastější rozdíly mezi Českou a Polskou republikou jsou v oblasti **stanovování mezd**. Existuje zde rozdílný způsob výpočtu mzdy a také složky mzdy se mnohdy liší, stejně tak sazby jednotlivých složek mzdy. Rozdílná je výše minimální mzdy, kterou podnikatelé zaměstnávající pracovníky v dané zemi musí dodržovat. V České republice je minimální mzda 8500 Kč měsíčně, tj. cca 308,8 EUR a v Polské republice je minimální mzda 1680 PLN, což je cca 397,7 EUR. Minimální mzda v Polské republice je tedy vyšší než v České republice.

Existují legislativní předpisy a dohody mezi státy, které **omezují přeshraniční spolupráci a rozvoj**. Existuje zákaz vyvážení odpadů přes hranice. Jedná se o Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 ze dne 14. června 2006 o přepravě odpadů. Cílem tohoto nařízení je posílit, zjednodušit a upřesnit postupy kontroly přepravy odpadu za účelem lepší

ochrany životního prostředí. Tím se snižuje riziko nekontrolované přepravy. Tento cíl je jasný, ale v některých případech toto nařízení omezuje vzájemnou přeshraniční spolupráci. Příkladem takového omezení může být právě existence předpisu zakazující vývoz odpadů přes hranice za účelem jeho likvidace. Potenciální přeshraniční partneři by mohli plánovat na jedné straně hranice vybudovat čistírnu odpadních vod a na druhé straně třídíčku odpadů s tím, že by obě strany vzájemně spolupracovaly. Toto však nelze. Jedná se pouze o jeden z mnoha příkladů, kdy by bylo vhodné, aby spolupráce přes hranice byla povolena. Došlo by tak především k ekonomickým úsporám.

MOŽNÁ ŘEŠENÍ A DOPORUČENÍ

V rámci omezené přeshraniční spolupráce zvážit povolení spolupráce alespoň v odůvodněných případech.

C 2. ÚČETNICTVÍ

Mezi další bariéry, které působí na přeshraniční spolupráci, patří také účetní rozdíly, které vznikají na obou stranách hranice. V případě, že podnikatelé chtějí provádět svou podnikatelskou činnost v zahraničí, musí se řídit také daňovými a účetními předpisy dané země. To následně zvyšuje nejen administrativní zátěž, ale může odradit také potencionální podnikatelé od jejich působení v zahraničí.

C 2.1. DAŇOVÝ SYSTÉM

Daňový systém v ČR a PR je ve většině případů podobný. K častým rozdílům dochází u **sazeb daně**. Pro poplatníky daně z příjmů fyzických osob v ČR platí jednotná daňová sazba a to ve výši 15 %. Kdežto v PR je daňová sazba rozdílná v závislosti na výši příjmu fyzické osoby, tj. mají povahu stupňovité progresse. Do ročního příjmu 85 528 PLN (cca 513 168 Kč) je příjem zdaněn 18 %. Nad 85 528 PLN potom 32 %. Právě tento rozdíl můžeme považovat za bariéru přeshraničního obchodu a podnikání.

Výraznější rozdíly mezi ČR a PR republikou jsou v případě **sazby daně z přidané hodnoty**. V ČR se u zdanitelného plnění nebo přijaté úplaty uplatňuje základní sazba daně ve výši 21 %, nebo snížená sazba daně ve výši 15 %. V PR se u zdanitelného plnění nebo přijaté úplaty uplatňuje základní sazba daně ve výši 23 %, nebo snížená sazba daně ve výši 8 % a 5 %.

V Polské republice je daleko více daní a daňová soustava je tedy rozsáhlejší než v ČR. Polsko se dostává do povědomí jako daňově náročnější země, což může působit na podnikatele z ČR jako bariéra při vstupu na tento trh.

K dalším bariérám, které mohou bránit přeshraniční spolupráci a mohou odrazovat potencionální obchodní partnery od započetí své činnosti, patří, že při poskytování služeb v zahraničí musí být firma přihlášena k platbě **DPH/VAT** v Praze nebo Varšavě v závislosti na místě výkonu služeb a to i v jednorázových případech.

Přehled účetních rozdílů v legislativě:

Níže jsou v tabulkových přehledech zpracovány základní legislativní rozdíly v daňových systémech České republiky a Polské republiky. Je uveden seznam daní, náležitosti daní z příjmů fyzických osob a právnických osob.

Tabulka 21: Porovnání přímých a nepřímých daní v České republice a Polské republice

PŘÍMÉ DANĚ	
Česká republika	Polská republika
Daň z příjmu fyzických osob	Podatek dochodowy od osób fizycznych – PIT
Daň z příjmu právnických osob	Podatek dochodowy od osób prawnych – CIT
Daň z nemovitostí	Podatek od nieruchomości
Daň silniční	Podatek od środków transportu
Daň dědická, darovací a z převodu nemovitostí	Podatek od spadków i darowizn
	Podatek leśny (Lesní daň)
	Podatek rolny (Zemědělská daň)
	Podatek tonażowy (Daň z tonáže)
	Podatek od czynności cywilnoprawnych (Daň z občanskoprávních úkonů)
	Podatek od wydobycia niektórych kopalin (Daň z těžby některých nerostů)
NEPŘÍMÉ DANĚ	
Česká republika	Polská republika
Daň z přidané hodnoty	Podatek od towarów i usług – VAT
Spotřební daň	Podatek akcyzowy
Ekologická daň	Podatek ekologiczny
	Podatek od gier (Herní daň)

Zdroj: www.businessinfo.cz

Tabulka 22: Porovnání legislativy v oblasti daní z příjmu fyzických osob

	DAŇ Z PŘÍJMU FYZICKÝCH OSOB*	
	Česká republika	Polská republika
Poplatníci daně z příjmů fyzických osob	Povinnost platby daně z příjmů fyzických osob je založena na pravidlech rezidence. Poplatníci jsou buď daňovými rezidenty (pokud mají bydliště na území ČR nebo se zde obvykle zdržují), nebo daňovými nerezidenty (daňová povinnost jen na příjmy plynoucí ze zdrojů v ČR).	Zvláštním způsobem se určuje existence daňové povinnosti poplatníka vzhledem k příjmům mimo území státu. Pravidlo rezidence – osoba mající bydliště na území Polské republiky platí daň z celkové výše svých tuzemských a zahraničních příjmů, bez ohledu na umístění zdrojů příjmů. Pravidlo zdroje – pokud není možné přidělení daňové povinnosti na základě rezidence, uplatňuje se přidělení dle pravidla zdroje, tzn. podle místa dosahování příjmů a konstrukce tzv. omezené daňové povinnosti. Daňovými poplatníky daně z příjmů mohou být tedy i fyzické osoby, které nemají místo bydliště ani trvalý pobyt na území Polské republiky, ale dosahují tam příjmů.

	DAŇ Z PŘÍJMU FYZICKÝCH OSOB*	
	Česká republika	Polská republika
Předmět daně z příjmů fyzických osob	Příjmy ze závislé činnosti (reguluje §6, Zákon o daních z příjmů č. 586/1992 Sb.), příjmy ze samostatné činnosti (§7), příjmy z kapitálového majetku (§8), příjmy z nájmu (§9) a ostatní příjmy (např. příležitostné příjmy, příjmy z prodeje nemovitých a movitých věcí, výhry - §10).	Předmětem daně z příjmů fyzických osob jsou příjmy z pracovněprávního, služebního nebo členského poměru, příjmy za práci členů družstev, důchody a renty; činnosti vykonávané na základě smlouvy o dílo, manažerských smluv, příjmy z činnosti znalců, příjmy členů statutárních orgánů a dalších orgánů právnických osob, likvidátorů; příjmy z nezemědělské hospodářské činnosti, výkon svobodného povolání, speciální (zvláštní) odvětví zemědělské produkce, např. chov drůbeže, včelařství, chov kožehřívavých zvířat; příjem z nemovitostí anebo jejich částí; nájmy, podnájem, pronájem, pronájem 3. osobě; kapitálové příjmy peněžní i majetkové a další.
Základ daně z příjmů fyzických osob	Základem daně je částka, o kterou příjmy plynoucí poplatníkovi ve zdaňovacím období, za které se pro účely daně z příjmů fyzických osob považuje kalendářní rok, přesahují výdaje prokazatelně vynaložené na jejich dosažení, zajištění a udržení.	Daňovým základem u daně z příjmů fyzických osob je příjem zásadně chápáný jako hrubé příjmy dosahované fyzickou osobou po případném odečtení nákladů souvisejících s fungováním zdrojů příjmů. Příjem tedy zákonodárce definuje jako kladný rozdíl mezi součtem příjmů a nákladů na jejich dosažení v daném daňovém roce.
Sazba daně a výpočet daně	Daň ze základu daně sníženého o nezdanitelnou část základu daně (§ 15) a o odčitatelné položky od základu daně (§ 34) zaokrouhleného na celá sta Kč dolů činí 15 %.	Daňové sazby určují výši daně vůči daňovému základu a mají u této daně povahu progresivních sazeb (celková progres, stupňovitá). V letech 2010 – 2014 tyto sazby činí: 18 % a 32 %. Do ročního příjmu 85 528 PLN (cca 513 168 Kč) je příjem zdaněn 18 %. Nad 85 528 PLN potom 32 %.
Termín podání daňového přiznání	Přiznání k dani z příjmů fyzických osob jsou poplatníci povinni podat nejpozději 31. března následujícího roku.	Daňoví poplatníci mají také povinnost v termínu do dne 30. dubna následujícího roku podat na finančním úřadě přiznání na příslušném tiskopisu týkajícím se výše dosaženého příjmu (ztráty) v daňovém roce.

* Pozn.: V tabulce jsou uvedeny pouze hlavní/nejdůležitější atributy.

Tabulka 23: Porovnání legislativy v oblasti daní z příjmu právnických osob

	DAŇ Z PŘÍJMU PRÁVNICKÝCH OSOB	
	Česká republika	Polská republika
Poplatníci daně z příjmů právnických osob	Poplatníkem daně z příjmů právnických osob je právnická osoba, organizační složka státu, podílový fond podle zákona upravujícího investiční společnosti a investiční fondy, podfond akciové společnosti s proměnným základním kapitálem podle zákona upravujícího investiční společnosti a investiční fondy, fond penzijní společnosti, svěřenecký fond podle občanského zákoníku a jednotka, která je podle právního řádu státu, podle kterého je založena nebo zřízena poplatníkem. Poplatníci jsou daňovými rezidenty České republiky, nebo daňovými nerezidenty (vysvětlení viz výše).	Daňovými poplatníky daně z příjmů právnických osob jsou veškeré právnické osoby a také kapitálové společnosti v organizaci. Zásadní význam pro stanovení existence daňové povinnosti a jejího rozsahu má skutečnost, zda daňový poplatník nebo představenstvo mají své sídlo na území Polské republiky. Daňovými poplatníky daně z příjmů právnických osob jsou veškeré právnické osoby a také kapitálové společnosti v organizaci. Zásadní význam pro stanovení existence daňové povinnosti a jejího rozsahu má skutečnost, zda daňový poplatník nebo představenstvo mají své sídlo na území Polské republiky.
Základ daně z příjmů právnických osob	Základem daně je rozdíl, o který příjmy převyšují výdaje. Pro zjištění základu daně se vychází z výsledku hospodaření (zisk nebo ztráta) a to vždy bez vlivu Mezinárodních účetních standardů, u poplatníků, kteří vedou účetnictví.	Základem daně z příjmů právnických osob je příjem dosažený právnickou osobou (jsou to výnosy snížené o náklady na jejich dosažení) v daném daňovém roce. Existuje zde možnost uskutečnění určitých odpočtů, např. darů ve prospěch veřejně prospěšných organizací do celkové výše nepřesahující 10 %, dále 20 % částky odepsaných úvěrů v bankách v souvislosti s realizací programu restrukturalizace, nebo také odpočtů za dary na účely náboženského kultu do celkové výše nepřesahující 10 % příjmů.
Sazba daně	Sazba daně z příjmů právnických osob v České republice činí 19 %. Tato sazba daně se vztahuje na základ daně snížený o odčitatelné položky (položky podle § 34 a § 20), který se zaokrouhluje na celé tisícoruny dolů. Sazba daně činí 5 % ze základu daně investičního fondu, podílového fondu, zahraničního fondu kolektivního investování, penzijního fondu.	Sazba daně z příjmů právnických osob činí v Polské republice 19%. Daň se odvádí z příjmu a z kapitálových výnosů. V Polské republice jsou také zdaňovány dividendy a to 19% sazbou. Zákon v Polské republice stanovuje také 50% sankční sazbu v případě podhodnocení výše daňové povinnosti provázanými subjekty (tzv. převodní ceny).
Termín podání daňového přiznání	Daňové přiznání k dani z příjmů právnických osob se podává i v případě, kdy je vykázán základ daně ve výši nula nebo je vykázána daňová ztráta. Daňové přiznání se podává nejpozději do konce třetího měsíce následujícího roku.	Daňové přiznání k dani z příjmů právnických osob se podává i v případě, kdy je vykázán základ daně ve výši nula nebo je vykázána daňová ztráta. Daň z příjmů právnických osob se zúčtovává po ukončení daňového roku. Po ukončení daňového roku pak tedy daňoví poplatníci podávají předběžné daňové přiznání ve výši dosaženého příjmu. Toto daňové přiznání se podává do konce třetího měsíce následujícího roku a ve stejném termínu se hradí vypočtená daň neboli rozdíl mezi vypočtenou daní a součtem již uhrazených záloh.

OBLAST D: ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Přeshraniční spolupráce v této oblasti není na tak rozvinuté úrovni, jak by se dalo očekávat vzhledem k důležitosti a dopadům na jednotlivce i celou společnost. Mezi významné faktory, které působí jako bariéry při přeshraniční spolupráci v oblasti životního prostředí, jsou chybějící dohody o spolupráci mezi partnery přeshraniční spolupráce, administrativní zátěž v souvislosti s realizací přeshraniční spolupráce a legislativní bariéry.

VÝCHOZÍ DOKUMENTY A LEGISLATIVA

Nařízení vlády č. 597/2006 Sb., o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší.

Vyhláška Ministerstva životního prostředí č. 553/2002 Sb., kterou se stanoví hodnoty zvláštních imisních limitů znečišťujících látek, ústřední regulační řád a způsob jeho provozování včetně seznamu stacionárních zdrojů podléhajících regulaci, zásady pro vypracování a provozování krajských a místních regulačních řádů a způsob a rozsah zpřístupňování informací o úrovni znečištění ovzduší veřejnosti.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/81/ES ze dne 23. října 2001 o národních emisních stopech pro některé látky znečišťující ovzduší.

Státní politika životního prostředí 2012 – 2020 vymezující plán ochrany životního prostředí.

Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 282/1991 Sb., o České inspekci životního prostředí a její působnosti v ochraně lesa, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon ze dne 27. dubna 2001 - Zákon na ochranu životního prostředí (Sb. č. 25 poz. 150, ve znění pozdějších předpisů) (PL)

Směrnice 2001/81/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 23. října 2001 o národních emisních stopech pro některé látky znečišťující ovzduší (PL)

Nařízení Ministra životního prostředí ze dne 26. ledna 2010 o referenčních hodnotách některých látek v ovzduší (PL)

Zákon ze dne 16. dubna 2004 o ochraně přírody (Sb. č. 92, poz. 880). (PL)

Zákon ze dne 27. dubna 2001, o odpadech, Zákon o nakládání s těžebním odpadem (PL)

Zákon o lesích (PL)

D 1. OVZDUŠÍ

S ohledem na velikost programového území a přírodní a socioekonomické podmínky je stav ovzduší v jeho jednotlivých částech značně různorodý. Významným problémem je rozdílná legislativa obou států v oblasti ochrany a kvality ovzduší. Česká republika má přísnější normy, než požaduje EU, a to má přímou návaznost na další oblasti života, a to i ekonomické.

V současné době je také realizována v Euroregionu Těšínské Slezsko aktivita „Ovzduší bez hranic“ (zapojeny obě strany euroregionu, města Český Těšín a Cieszyn, Powiat Cieszyński, místní samosprávy a školy). Cílem projektu je sjednotit a posílit informovanost v obou regionech v dané problematice.

D 1.1. ROZDÍLNÉ LIMITY

Vzhledem k přísným normám oproti požadavkům EU jsou podniky na území ČR nuceny investovat do eliminace dopadů své činnosti na životní prostředí – konkrétně odprášení provozů a eliminace vypouštění emisí do ovzduší. Tyto investice tak mají přímý vliv na rozvoj průmyslu a zvyšuje se i pravděpodobnost přesunu jejich činností na území jiného státu, třeba i do PR, kde jsou normy mírnější. Nejvíce postižené území se omezuje především na východní polovinu Moravskoslezského kraje, kde mohou mít tato omezení velký vliv na průmyslovou výrobu, která převládá v Ostravské aglomeraci. Velké zdroje škodlivin z Hornoslezské aglomerace nemusí dodržovat tak přísné limity jako podniky na české straně.

Pro srovnání: ArcelorMittal Poland má pro nejprašnější provoz aglomerace „spékání rud“ stanoven emisní limit pro prach ve výši 100 miligramů na metr krychlový vypouštěných spalin. ArcelorMittal Ostrava má limit na stejném provozu dvojnásobně přísnější, od roku 2012 mu ho pak Moravskoslezský kraj stanovil na 20 miligramů na metr krychlový vypouštěných spalin.

V PR neplatí během smogových situací žádná regulační opatření jako v ČR. V ČR jakmile hodnoty polévatého prachu v ovzduší třikrát překročí povolený limit, který je 50 mikrogramů na metr krychlový, vydávají meteorologové takzvaný signál regulace. Pro velké průmyslové podniky to znamená, že musí dodržovat takzvané regulační řády, tedy omezit výrobu tak, aby snížily množství vypouštěných škodlivin na minimum. V PR podobná regulace není zavedena a to ani v období, kdy jsou tyto hodnoty výrazně překračovány.

Kromě velkých průmyslových podniků přispívají k vypouštění škodlivin do ovzduší také jednotlivci a domácnosti. S mírou informovanosti a přístupem obyvatelstva k životnímu prostředí souvisí problematika lokálních topenišť.

MOŽNÁ ŘEŠENÍ A DOPORUČENÍ

Celkově jednou z významných oblastí v rámci ochrany ovzduší je sjednocení imisních limitů dle českých norem a eliminace emisí, zajištění dotací na výměnu kotlů lokálních topenišť a podobně by pravděpodobně vedlo k významnému zlepšení stavu ovzduší v celém pohraničí.

D 2. TĚŽBA NEROSTNÝCH SUROVIN, LIKVIDACE ODPADŮ

Průmyslová těžba přináší zdroje hluku, mění krajinný ráz, znečištění ovzduší a v neposlední řadě také přináší světelné znečištění. Všechny tyto faktory mohou negativně působit na obyvatelstvo a životní prostředí v okolí těžby, stejně jako na turisty v okolí.

D 2.1. NEGATIVNÍ DOPAD NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Na území Broumova (především pak v místní CHKO) je možno identifikovat problémy s lomy těsně za hranicí (zejm. Rybnica Leśna a Ścinawka Średnia). Jde především o problémy s množstvím prachu v ovzduší, hlukem, světelným smogem a změnou krajinného rázu. Úřady ČR zde nemají pravomoc ke kontrole na území PR. Jelikož jde o schválený a provozovaný lom na území sousedního státu, je možnost dodatečného posouzení vlivu lomu na životní prostředí těchto vlivů nízká. Mezistátní smlouvy ani směrnice EIA s tím nepočítají.

Mezi další problémy celého příhraničního prostoru obecně patří likvidace odpadů. Příkladem je likvidace stoletých odpadních lagun po ostravské chemičce Ostramo. Pět až osm tun, k nimž se nikdo nehlásí, leží třetím rokem ve městě Vratimov. Další „palivo“ z Ostrama je uskladněné v Polsku – u obce Dąbrowa Górnicza (15 tisíc tun), v Łazisku Dolném (7 tisíc tun) a v Szopienici (16 tisíc tun). Polské Ministerstvo životního prostředí je považuje za nelegálně vyvezený nebezpečný odpad a žádá o odvoz české úřady. Česká strana trvá na tom, že jde o palivo, jehož exportu nic nebrání.

MOŽNÁ ŘEŠENÍ A DOPORUČENÍ

Možnost z české strany kontroly, pomoc při eliminaci - snižování dopadů na životní prostředí. Vyvolání dodatečného posouzení vlivu lomu na životní prostředí.

Potenciál pro řešení zmíněné problematiky likvidace odpadů se jeví např. v případě měst Český Těšín a Cieszyn. V polském Cieszynie se nachází elektrárna, která by takové palivo mohla využívat. Pro tento účel je nutné certifikovat tento „odpad“ a tím bude schválen jako palivo a může se tak spalovat v elektrárnách.

D 3. NEGATIVNÍ VLIVY NA KRAJINU

Mezi negativní vlivy na krajinu můžeme zařadit dopad výstavby větrných elektráren na okolní životní prostředí, nepřiměřené chování turistů v navštěvovaných lokalitách nebo vliv nadměrné dopravy na území.

D 3.1. NEGATIVNÍ VLIVY

Jednou ze zmiňovaných problémových oblastí je **výstavba větrných elektráren**, které poškozují ráz krajiny, způsobují obtíže místním obyvatelům (nadměrný hluk, omezení výhledu, nadměrná frekvence stavebních zdrojů). Tento problém můžeme sledovat na Osoblažsku, kde vinou staveb větrných elektráren byl poničen krajinný ráz. Další výstavba je plánována jak na polské straně (obec Lubrza), tak i na straně české (obce Dívčí Hrad, Slezské Pavlovice a Hlinka).

Mezi další problémy můžeme také zařadit bezohledné **chování turistů** v navštěvovaných lokalitách, kde se pohybují mimo vyznačené stezky, zanechávají hromady odpadků a také nerovnoměrně navštěvují dané lokality (denní turismus). Správa KRNP řeší problém s propagací „tvrdého turismu“ (masové cestování) a s chováním návštěvníků. Návštěvníci jsou neohleduplní vůči krajině a ničí ji (odpadky, pohyb mimo vyznačené stezky, přílišný hluk plaší divokou zvěř). Nemožnost nijak zasáhnout proti takovýmto turistům.

Naopak ÚHÚL (Ústav pro hospodářskou úpravu lesů) vnímá jako problém nezákonný pohyb motorových vozidel v lesích. Negativní dopady především na přírodní krajinu (znečištění lesů) a obtěžování turistů. S tím souvisí problém ničení krajiny během sezony hub či borůvek díky nadměrnému počtu turistů. Problém se týká celého lesnatého pohraničí na straně ČR. Polská strana nevnímá tuto problematiku v takové míře vzhledem k větším kompetencím v této oblasti. Lesní nebo myslivecká stráž, byť je veřejný činitel, nemá na české straně téměř žádné kompetence – na polské straně může udělovat pokuty až do výše 5000 PLN.

Nadměrná doprava znečišťuje krajinu a obtěžuje obyvatele okolních obcí a měst, stejně jako obrovská koncentrace velkých průmyslových areálů, ale i lokálních topenišť na malém území. Silniční tah Náchod – Kudowa-Zdrój se snaží řešit nadměrné zatížení projíždějící dopravou na této silnici, které zatěžuje dopravu v daných městech a je velmi obtěžující pro obyvatele měst i obyvatele okolních obcí.

MOŽNÁ ŘEŠENÍ A DOPORUČENÍ

Při další výstavbě větrných elektráren posoudit všechny potřebné faktory a dopady na okolní krajinu. Případně v této oblasti také navázat větší komunikaci mezi českou a polskou stranou.

Vzhledem k chování turistů v daných lokalitách se jeví jako řešení především změna kompetencí lesní správy (především na české straně) a větší informovanost ve školách, na internetu o ochraně přírody, o chování turistů. Přínosná by také byla změna kompetencí na straně lesní stráže, případně větší spolupráce s policií.

Vytvoření informačního systému v oblasti cestovního ruchu, kdy by bylo možné již při překročení hranice získat informace o volných kapacitách parkovišť a další infrastruktury cestovního ruchu (ubytovací kapacity) u památek a dalších atraktivit v území. Rozvíjet v úzké kooperaci české a polské strany destinační management.

Vybudování silnice R11 - S3 a přechodu Královec by výrazně urychlilo dopravu mimo velmi zatížený přechod Náchod – Kudowa-Zdrój.

OBLAST E: OCHRANA ZDRAVÍ A BEZPEČNOST

Jako ve všech výše zmiňovaných oblastech i v oblasti zdraví a bezpečnosti je jedním z limitujících faktorů vzájemné spolupráce a tvorbě projektů jejich legislativní omezení. Mnohé z obecných předpisů platí v celé EU, ale každý stát disponuje svou vlastní suverenitou a to ztěžuje práci všech složek IZS, policie i celníků.

VÝCHOZÍ DOKUMENTY A LEGISLATIVA

Smlouva mezi Českou republikou a Polskou republikou o spolupráci a vzájemné pomoci při katastrofách, živelných pohromách a jiných mimořádných událostech.

Smlouvy o spolupráci v hraničních otázkách, o režimu na společných státních hranicích, smlouvy o přeshraniční spolupráci a smlouvy o malém pohraničním styku.

Nařízení vlády č. 463/2000 Sb. o stanovení pravidel zapojování do mezinárodních záchranných operací, poskytování a přijímání humanitární pomoci a náhrad výdajů vynakládaných právními osobami a podnikajícími fyzickými osobami na ochranu obyvatelstva.

Metodické pokyny pro jednotky požární ochrany podílející se na vzájemné pomoci PR a ČR.

Zákon 239/2000 Sb. o Integrovaném záchranném systému.

Novela zákona č. 167/1998 Sb. o návykových látkách, která upravuje zacházení s návykovými látkami, jejich vývoz, dovoz a tranzitní operace s nimi.

Zákon o účasti zahraničních úředníků nebo zaměstnanců společných operací nebo společných záchranných prací na území Polsko republiky (PL)

Farmaceutický zákon (Sb. 2008, č. 45, poz. 271 ve znění pozdějších předpisů) a prováděcí předpisy k tomuto zákonu. (PL)

Zákon ze dne 29. Července 2005 o prevenci zneužívání drog (sb. Z r. 2005, č. 179, poz. 1485) (PL)

E 1. SPOLUPRÁCE SLOŽEK IZS

V některých případech na česko-polské hranici jsou nedostatečné nebo zcela chybí smlouvy o přeshraniční spolupráci složek IZS, což má negativní dopad při společných zásazích a postupech, kdy IZS z jedné strany nemůže zakročit. Dochází také ke zpětnému neproplácení zásahů.

E 1.1. PŘESHraniční SMLOUVY A SPOLUPRÁCE

Tento problém se týká především Libereckého kraje, kde chybí podepsat smlouvy o přeshraniční spolupráci, což způsobuje problémy při společných zásazích či zařazení do krizových plánů. Vzniká tak nedostatečná koordinace jednotek při společných zásazích jak na české, tak na polské straně. Dále to jsou chybějící dohody mezi kraji a vojvodstvími o vzájemných zásazích na obou stranách hranice. Jedná se především o kraj Liberecký a vojvodství Dolnoslezské, využití místních vodních zdrojů na hašení.

Dalším problémem v této oblasti jsou komplikace při zásazích IZS na druhé straně hranice (zejm. hasičů). V předchozím programovém období bylo z financí OPPS ČR-PR pořízena technika pro potřeby zásahů na druhé straně hranice, která však nyní často není pro tyto potřeby užívána. Jsou omezené možnosti proplácení zásahů na druhé straně hranice, jednotky nechtějí k zásahům do zahraniční vyjíždět – existují administrativní komplikace a také problém pojištění zasahujících osob a techniky.

V rámci spolupráce dobrovolných jednotek hasičů se vyskytuje problém, kdy na české straně se dobrovolné jednotky v některých oblastech nemohou oficiálně zúčastňovat zásahu, kde zajišťují spíše technickou pomoc apod. Naopak na polské straně mohou být SDH i u hašení požárů. Komplikace se také vyskytují při velení zásahu profesionálních jednotek na obou stranách hranice, kdy vznikají komunikační bariéry související s velením při zásahu (souvisí s jinými postupy, pracovními návyky apod.)

Další z oblastí, které se řeší při spolupráci složek IZS, jsou zásahy při nebezpečí živelných pohrom. Zde je třeba zoptimalizovat a nastavit fungující systém výměny informací, dat a varování v dostatečném předstihu před vzniklou situací. Sjednocení mapových podkladů pro složky IZS z obou stran hranice.

MOŽNÁ ŘEŠENÍ A DOPORUČENÍ

Podepsání nových smluv by přineslo lepší koordinaci jednotek IZS a snazší zasahování. Podepsání nových smluv by přineslo lepší možnosti zpětného proplácení zásahů. Je nutné řešit smluvně mezi jednotlivými kraji a vojvodstvími (např. Olomoucký kraj má podepsanou smlouvu s Opolským vojvodstvím, ale ne s Dolnoslezským). Momentálně řešeno návrhem vlajkového projektu s realizací 2014-2019 v rámci programu přeshraniční spolupráce se zapojením nejen základních složek IZS (hasiči, zdravotní záchranná služba, policie), ale i dalších jednotek – např. horská služba.

Polská strana preferuje smlouvu pouze pro hasiče, česká strana preferuje smlouvu o všech složkách IZS.

Využití zkušeností získaných v rámci spolupráce policejních jednotek např. z Těšínského Slezska, kde se zaměřují na společné aktivity jako školení policejních psovodů a výcvik psů, vzájemné školení, problematiku vyjednávání. Díky společné smlouvě fungují společné okrsky (např. policie + celní správa na hraničním přechodu Chotěbuz/Cieszyn-Boguszowice). Bylo by vhodné navázat na současnou spolupráci městské policie v Českém Těšíně a Cieszynie, kde realizují značení kol jako prevenci odcizení.

E 1.2. VYBAVENÍ IZS

Tento problém se týká celkové situace na celém pohraničí, kdy se projevuje ve všech dotčených příhraničních krajích nedostatečná vybavenost technikou do nedostupných terénů. Stejně tak je nedostatečná vybavenost téměř u všech sdružení dobrovolných hasičů. Na Jesenicku a v Slezském vojvodství chybí technika pro velkoobjemové hašení a pro zásahy v nepřístupném terénu.

Značným problémem je také absence kompatibilních zařízení, je problém u nehod, kde zasahují obě strany, protože je pak nemožnost spolehlivé komunikace kvůli různým vysílacím frekvencím. Hrozí nebezpečí z prodlení. Tento problém se týká především přeshraniční spolupráce v Libereckém kraji a také na úsecích D1 a A1 v Moravskoslezském kraji. V současné době je tento problém řešen zapůjčením zařízení druhé straně anebo drobným technickým zásahem, což není systémovým řešením.

MOŽNÁ ŘEŠENÍ A DOPORUČENÍ

Sjednocení rádiového softwaru a zvýšení kvality vybavenosti jednotek, což je momentálně řešeno neprofesionálním způsobem - potřeba systémového řešení. Řešení tohoto problému bude v období 2014 – 2020 složitější, poněvadž investice do obnovy techniky jednotek IZS budou ze zdrojů programu přeshraniční spolupráce omezené.

E 2. DROGY A NELEGÁLNÍ PŘEVOZ LÁTEK

Převoz léčiv určených k výrobě drog přes hranice je stěžejním problémem v této oblasti, který je způsoben především rozdílnou legislativou. Dále je to pašování levných či nekvalitních výrobků přes hranice, což ovlivňuje tuzemské prodejce a snižuje jejich konkurenceschopnost.

E 2.1. PŘEVOZ LÉČIV, NELEGÁLNÍ PŘEVOZ LÁTEK

V oblasti boje proti výrobě drog byla ČR přijata novela zákona č. 167/1998 Sb. o návykových látkách, která vešla v platnost dne 1. června 2009. Zde došlo ke zpřísnění režimu nakládání s přípravky obsahujícími efedrin a pseudoefedrin. Omezení se nově uplatňují na veškeré přípravky obsahující tyto prekurzory, nikoli jen na ty, které obsahují větší množství než 30 mg v

jednotce lékové formy. Vzhledem k tomu, že v PR není legislativně omezen nákup tablet obsahující prekurzor drog pseudoefedrin, rozmohl se nákup těchto přípravků a jejich nelegální dovoz do ČR, kde se pak vyrábí pervitin. Problém se týká především Olomouckého a Libereckého kraje.

Dalším problémem, který se vyskytuje na celém pohraničí je dovoz minerálních olejů a tabákových výrobků a lihovin z PR do ČR. Polsko je však mnohdy pouze tranzitní zemí a výrobky se dovážejí z Ukrajiny či Běloruska. V praxi to znamená obcházení zákona o spotřebních daních, což je konkurenční nevýhoda pro tuzemské obchodníky a v neposlední řadě to může ohrožovat zdraví obyvatel. Rozdíl mezi ČR a PR je také ve výši spotřební daně, která je v PR vyšší a prodej lihovin v ČR je tak výhodnější.

MOŽNÁ ŘEŠENÍ A DOPORUČENÍ

Zamezení nelegálního převozu léčiv spočívá ve zpřísnění a sjednocení legislativy ohledně nákupu léků využívaných pro výrobu návykových látek. Co se týče problému nelegálního převozu látek, jedná se opět o sjednocení legislativ obou zemí, přísnější postihy a kontroly, případně vznik zákona o povinném označení lihovin.

OBLAST F: OSTATNÍ PROBLÉMY

Kapitola popisuje problematiku narovnání hranice mezi Polskem a Českou republikou, která je mimo tuto analýzu a není zahrnuta do čtyř výše uvedených analyzovaných oblastí. Jedná se o další významný problém, který se týká česko-polské hranice.

PROBLEMATIKA ČESKO-POLSKÉHO ÚZEMNÍHO VYROVNÁNÍ A NALEZENÍ VHODNÝCH POZEMKŮ

V 50. letech minulého století byla vytvořena československo-polská komise, která měla za úkol provést redemarkaci hranic. Její činnost byla ukončena v roce 1958 ve Varšavě, podpisem Smlouvy mezi ČSR a PLR o konečném vytyčení státních hranic (SKVH). Redemarkace přinesla 85 změn hraniční čáry, 77 jich bylo na hranici dnešní ČR (8 na hranici SR). Tyto změny měly za cíl napřímění hraniční čáry, čehož bylo docíleno územními výměnami. (Sovinský, 2005) Hranice se tak zkrátila o 80 km. Od PLR bylo odděleno celkem 1 206 ha a od ČSR 837 ha. ČSR tak získala 368 ha. Smlouva nabyla platnosti výměnou ratifikačních listin v roce 1959, v ČSR byla publikována pod č. 23/1959 Sb. SKVH obsahoval změny státních hranic a byl v ČSR schválen ústavním zákonem ze dne 17. října 1958 č. 62/1958 Sb.

Mezi tehdejšími ministry zahraničí (V. David za ČSR a A. Rapacki z PLR) byla uzavřena dohoda, kde se obě strany zavázaly, že územní zisk, který vznikl na straně ČSR, bude Polsku nahrazen majetkově. Z čehož vyplývá, že ČSR převede do vlastnictví PLR pozemky o velikosti 368 ha, které se nacházejí ve vlastnictví ČSR (nebo jejich fyzických i právnických osob), které se ale nacházejí na území pod územní suverenitou Polska. (Sovinský, 2005) V roce 1967 byla v Praze podepsána Smlouva mezi ČSR a PLR státních hranicích, o spolupráci a vzájemné pomoci v hraničních otázkách (v platnost vstoupila v r. 1971). Následně byla podepsána Smlouva mezi ČSSR a PLR o průběhu státních hranic v souvislosti s výsledky prvního společného přezkoušení průběhu československo-polských státních hranic na hraničních vodních tocích (podepsána 1986 a v platnost vstoupila 1989). (Kadlec, 2001)

Před rozdělením federace k 1. 1. 1993 bylo nutné zajistit kontinuitu a další platnost závazků a smluv, včetně těch týkajících se státních hranic, podepsaných v dobách společného státu. Česká národní rada tak učinila v roce 1992 v Prohlášení k parlamentům a národům světa, kde vyhlásila, že je ČR, jako nástupnický stát ČSFR, od 1. 1. 1993 nadále vázána mezinárodními smlouvami v nichž ČSFR vystupovala jako smluvní strana. Po vzniku ČR a SR oba státy postupně uzavřely se svými sousedy nové mezinárodní smlouvy o státní hranici nebo upravily ty stávající (Smlouva mezi Českou republikou a Polskou republikou o společných státních hranicích ze 17. 1. 1995).

K výše uvedené uzavřené smlouvě z roku 1958 byl připojen i Dodatečný protokol Československo-polské smíšené komise pro vytyčení státních hranic, jehož součástí byla také klauzule o majetkovém vyrovnání vůči polské straně. Jelikož však tato klauzule nebyla zcela naplněna, je otázka kompenzací za získané území stále otevřená. V roce 2005 polská vláda odmítla finanční vyrovnání, vláda ČR začala

s hledáním vhodných pozemků v pohraničí, kterými by PR vykompenzovala jejich ztrátu z 50. let. Vytipováním vhodných lokalit byli usnesením č. 1009 ze září 2007 pověřeni ministři vnitra, zahraničních věcí, zemědělství, předseda Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního a předsedkyně Výkonného výboru Pozemkového fondu ČR. Stát v tomto případě naráží především na nesouhlas obcí. Dosud vláda schválila k vyrovnání územního dluhu České republiky vůči Polsku celkem 211 hektarů. Dotčené kraje jsou Liberecký, Královéhradecký, Olomoucký a Moravskoslezský. Problémy trápí především Vidnavu, kde vyměřovači v roce 1958 vyznačili velkou část katastru k navrácení do polského vlastnictví, takže pětina města včetně zástavby leží dodnes sice v Česku, ale na polském území. Desítky hektarů půdy v katastru městečka nemají českého majitele. Lidé nemohou stavět nebo prodávat domy. Na území v polském vlastnictví vede i část vidnavské kanalizace. V roce 2010 se proti vydání 68 hektarů postavila Vidnava a 23 hektarů odmítl dát Javorník. Pozemky na katastru Vidnava představují jednu z největších souvislých ploch na česko-polské hranici připadající v úvahu pro vyrovnání se s Polskem.

Nejsou to však jediné pozemky vytipované pro územní vyrovnání, proti vydávání bojují i další obce v česko-polském příhraničí, na Jesenicku jde ale o stěžejní lokality.

Situace je v současné době stále ve fázi expertních jednání, jelikož finanční kompenzace za pozemky polská strana odmítá.



ZÁVĚR A ZHODNOCENÍ

Analýza systémových problémů přeshraniční spolupráce na česko-polské hranici vznikla v rámci projektu EUREGIO PL-CZ v úzké spolupráci odborníků společnosti PROCES – Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s.r.o. a česko-polských euroregionů, zástupců samosprávy a dalších subjektů z českého i polského příhraničí.

Zadáním projektu bylo identifikovat problémy v oblastech *administrativní zátěže při řešení společných projektů, dopravy a dopravní infrastruktury, obchodní spolupráce, spolupráce v oblasti životního prostředí a ochrany zdraví a bezpečnosti*. Nad rámec zadání byla popsána problematika česko-polského územního vyrovnání.

Problémy zjištěné v rámci projektu (v úvodní fázi proveden sběr dat a v následující etapě byla provedena systematizace problémů) je nutné dělit:

- Na ty, které se týkají **Cíle 2** – tedy **Evropské územní spolupráce**, která tvoří Cíl 2 strukturálních fondů pro období 2014-2020 (v končícím období 2007-2013 tvořila Cíl 3). Z pohledu výše uvedeného zadání se jedná zejm. o záležitost administrativní zátěže při řešení projektů podpořených z evropských fondů, jejichž řešení je v kompetenci konkrétních Řídícího a Národního orgánu, příp. dalších institucí, jež jsou v rámci společné platformy začleněny do přípravy nového programového období jak v rámci Programu přeshraniční spolupráce ČR-PR (PPS), tak v rámci dalších nástrojů spolupráce.
- A na ty, jejichž řešení je v kompetenci **Česko-polské mezivládní komise** – konkrétně těch institucí, jež jsou členy této komise.

Problémy v rámci obou výše uvedených kategorií jsou dále děleny na problémy **lokální (řešitelné po krajskou úroveň)** a **nadmístní (k řešení na úrovni obou států)**.

1. Problémy týkající se řešení projektů v rámci Cíle 2 (Evropská územní spolupráce je označována v programovém období 2014 – 2020 jako Cíl 2):

PROBLÉM NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU:

Administrativní zátěž žadatelů a příjemců a problémy s financováním projektů (nutnost předfinancování aktivit a chybějící opory pro nastavení rozpočtů projektů) – jedná se o záležitosti, které je nutné vyřešit před finálním schválením podoby daného programu / nástroje spolupráce pro další programové období (nyní do roku 2020).

Při přípravě nového programového období byla zjišťovaná potřebnost intervencí do jednotlivých oblastí. PPS sleduje priority česko-polské spolupráce, avšak zásadní potřeby na česko-polské hranici nejsou pokryty zcela. V současné době (podzim 2014) již rysy nového programového období nelze změnit, ale klíčové otázky přeshraniční spolupráce není nutné řešit pouze prostřednictvím mechanismů Cíle 2.

Problematika byla řešena také v rámci vyhodnocení administrativní zátěže žadatelů a příjemců, která byla provedena souběžně s ex-ante hodnocením PPS připravovaného pro období 2014 – 2020.

PROBLÉM LOKÁLNÍHO VÝZNAMU:

Na lokální úrovni lze vytvořit opatření pro snížení administrativní zátěže žadatelů a příjemců při nastavování fondu mikroprojektů v rámci PPS pro nové programové období.

2. Klíčové problémy česko-polského příhraničí k řešení na úrovni Česko-polské mezivládní komise:

DOPRAVA A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

PROBLÉMY NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU:

Návaznost realizovaných a připravovaných úseků (zejm. rychlostních a dálničních) úseků přes státní hranici – např. příprava propojení R11 a S3 na přechodu Královec – Lubawka.

Problematika stavu přeshraničních mostů a údržby společných úseků – souvisí s tím, že stále není ratifikovaná smlouva mezi ČR a PR o výstavbě a údržbě mostních objektů a údržbě společných úseků silnic na česko-polských státních hranicích.

PROBLÉMY LOKÁLNÍHO VÝZNAMU – LOKÁLNÍMI OPATŘENÍMI LZE ŘEŠIT OMEZENÍ A PROBLÉMY SPOJENÉ S:

Omezením na hraničních přechodech z hlediska disproporce navazujících silnic a z maximálního zatížení (*včetně udělování výjimek a jednorázových povolení*), z čehož plyne nedostatek dostatečně kapacitně vybavených přechodů na celé délce společné státní hranice.

Lokálně lze řešit také peáže na konkrétních dvou železničních tratích (*Liberec – Varnsdorf a Krnov – Jeseník*). Objednávka peáže je v kompetenci krajů. Koncepční řešení záležitosti by ale vyžadovalo zapojení ministerské úrovně.

Vytvoření nebo obnovení osobní železniční sítě v oblastech, kde je potenciál využití pro potřeby migrace pracovní síly a turistů (*Náchodsko, Broumovsko, oblast Orlických hor*).

Omezenou přeshraniční veřejnou hromadnou dopravou – způsobuje nižší možnosti mobility pracovních sil.

OBCHODNÍ SPOLUPRÁCE

Spolupráce v oblasti podnikání a obchodu je striktně určena legislativou v ČR a v Polsku (zakládání společností, stanovování mezd, účetnictví a daňový systém). K odbourání bariér v této oblasti by muselo dojít k harmonizaci legislativy mezi ČR a Polskem. O rozdílnosti nastavených pravidel mezi oběma zeměmi vypovídá také zaznamenanatelný odliv malých živnostníků a menších firem z PR do ČR.

SPOLUPRÁCE V OBLASTI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ:

PROBLÉMY NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU:

Rozdíly, které jsou v oblasti ochrany životního prostředí mezi ČR a Polskem, vycházejí zcela z legislativy a v ní nastavených limitů a omezení a jejich respektování a dodržování. Jsou to rozdílné emisní limity, možnosti vyvážet odpad ke zpracování, kompetence veřejných činitelů působících v oblasti ochrany životního prostředí (např. lesní a myslivecká stráž).

PROBLÉMY LOKÁLNÍHO VÝZNAMU:

Na lokální úrovni je nutné řešit opatření ke snížení zátěže z konkrétních dolů, lomů nebo hutí působících blízko státní hranice a dále také navázat přeshraniční spoluprací při odstraňování starých zátěží a odpadů, jež je možné využít jako palivo.

SPOLUPRÁCE V OBLASTI OCHRANY ZDRAVÍ A BEZPEČNOSTI:

PROBLÉMY NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU:

Je nutné nastavit jasný legislativní rámec spolupráce složek IZS a krizového řízení.

Je nutné zaměřit spolupráci na oblast boje proti výrobě a distribuci drog. Existují rozdíly v tom, které léky jsou dostupné v ČR a v Polsku – v PR je možno získat prekurzor drog pseudoefedrin, navíc obě země jsou tranzitními zeměmi pro zboží (nejen drog, ale také minerálních olejů, tabákových výrobků, lihovin) ze zemí bývalého Sovětského svazu.

PROBLÉMY LOKÁLNÍHO VÝZNAMU:

Spolupráci složek integrovaných záchranných systémů (*hasičský záchranný sbor a další jednotky požární ochrany, policie, zdravotnické záchranné služby, příp. ostatní složky – horská služba, městská policie*) a orgánů krizového řízení je nutné navazovat také na lokální úrovni – vzorem česko-polské společné pracoviště policie a celní správy na hraničním přechodu Chotěbuz/Cieszyn-Boguszowice.

PROBLEMATIKA ČESKO-POLSKÉHO ÚZEMNÍHO VYROVNÁNÍ:

Problém je jak lokálního, tak nadmístního významu. Nadmístní význam problém nabývá z toho důvodu, že je třeba vést jednání mezi českou a polskou stranou k dořešení záležitosti. Lokální otázkou konkrétních municipalit je vyhledání vhodných co nejméně konfliktních lokalit.

Výstupy projektu mají sloužit jako podklad pro další kroky, které provedou zainteresovaní aktéři působící v česko-polském příhraničí. Kromě členů **Česko-polské mezivládní komise**, jimž byly v rámci druhého z výše uvedených bloků dány na vědomí **stěžejní problémy česko-polského příhraničí** lokálního i nadmístního významu, které byly zjištěny touto analýzou a u nichž je **klíčové je dostupnými prostředky** řešit, se jedná o zejm. zástupce euroregionů, měst a obcí v dotčeném území.

SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ

Tabulka 1: návratnost vyplněných dotazníků dle jednotlivých analyzovaných oblastí	8
Tabulka 2: Seznam oslovených institucí v okruhu administrace projektů, přeshraniční spolupráce, ESÚS.....	9
Tabulka 3: Seznam oslovených institucí v okruhu doprava a obchod.....	10
Tabulka 4: Seznam oslovených institucí v okruhu životní prostředí	11
Tabulka 5: Seznam oslovených institucí v okruhu ochrana zdraví, bezpečnost a práce cizinců	11
Tabulka 6: Procento z realizovaných projektů spolufinancovaných v rámci přeshraniční spolupráce (OPPS ČR-PR, FMP)	13
Tabulka 7: Identifikace nejdůležitějších negativních faktorů	15
Tabulka 8: Tabulka identifikovaných problémů v oblasti administrace mikroprojektů, přeshraniční spolupráce a ESÚS	17
Tabulka 9: Odpovědi respondentů na otázku "Do jaké míry je přeshraniční spolupráce v oblasti dopravy a obchodu ovlivněna následujícími faktory"?	18
Tabulka 10: Odpovědi respondentů na otázku: „Které faktory působí jako bariéry při přeshraniční spolupráci v oblasti dopravy a obchodu?“	19
Tabulka 11: Tabulka identifikovaných problémů v oblasti dopravy, hospodářství a obchodu.....	24
Tabulka 12: Podíl odpovědí respondentů na otázku: "Jak hodnotíte stav v následujících oblastech ve vašem Euroregionu/správním území?"	25
Tabulka 13: Hlavní faktory, které ovlivňují přeshraniční spolupráci v oblasti životního prostředí v maximální nebo průměrné míře	25
Tabulka 14: Podíl odpovědí respondentů na otázku „Které faktory působí jako bariéry při přeshraniční spolupráci v oblasti ochrany životního prostředí?“.....	26
Tabulka 15: Tabulka identifikovaných problémů v oblasti životního prostředí	29
Tabulka 16: Podíl odpovědí respondentů na otázku „Jak hodnotíte stav v následujících oblastech ve Vašem Euroregionu/správním území?“	30
Tabulka 17: Hlavní bariéry ovlivňující přeshraniční spolupráci v oblasti ochrany zdraví, bezpečnosti a práce cizinců.....	30
Tabulka 18: Tabulka identifikovaných problémů v oblasti ochrany zdraví, bezpečnosti a práce cizinců	34
Tabulka 19: Hraniční přechody pro kamionovou přepravu.....	42
Tabulka 20: Přehled železničních hraničních přechodů	46
Tabulka 21: Porovnání přímých a nepřímých daní v České republice a Polské republice.....	53
Tabulka 22: Porovnání legislativy v oblasti daní z příjmu fyzických osob	53
Tabulka 23: Porovnání legislativy v oblasti daní z příjmu právnických osob.....	55

Obrázek 1: Náhled online verze dotazníku.....	7
Obrázek 2: Podíl zdrojů financování v oblasti česko-polské přeshraniční spolupráce dle odpovědí respondentů dotazníkového šetření	13
Obrázek 3: Hraniční přechody pro kamionovou přepravu.....	42
Obrázek 4: Železniční vnitrostátní linka Krnov - Jeseník	44
Obrázek 5: Přehled železničních hraničních přechodů	46
Obrázek 6: Jádrové oblasti Evropy	49
Obrázek 7: Funkční provázání struktury osídlení	50

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- HENDL, J. *Přehled statistických metod zpracování dat*. 1.vyd. Praha, Portál, 2012. ISBN 978-80-262-0200-4.
- KREJČÍ, J. *Kvalita sociálněvědních výběrových šetření v České republice*. Praha: SLON, 2008.
- KREJČÍ, J. *Kvalita výběrových šetření a standardy v sociálním výzkumu*. Praha: Sociologický ústav AV ČR, v.v.i., 2011.
- KADLEC, Čeněk. *Hry o hranice*. 1. vyd. Chrást u Poříčan: Vlastní náklad, 2001
- SOVINSKÝ, Jaroslav. *Státní hranice Československa a České republiky*. 1. vyd. Praha: Všehr, 2005, ISBN 80-85305-42-9
- MMR, Socioekonomická analýza programového území Operačního programu přeshraniční spolupráce Česká republika – Polsko v období 2014 - 2020, Verze č. 3, *Červenec 2013*.
- Operační program přeshraniční spolupráce Česká republika – Polsko 2014-2020, Návrh č. 3, *Duben 2014*. [online] Dostupný z: http://nsmascr.cz/content/uploads/2014/05/OP-CZPL_042014.pdf
- Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. *Návrh dohody o partnerství pro programové období 2014-2020, Červenec 2013*. [online] Dostupný z: http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/7d06a55d-c74a-4615-af28-d5e5b35eda4a/Navrh-Dohody-o-partnerstvi-pro-programove-obdobi-2014-2020_cervenec-2013.pdf
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1082/2006 ze dne 5. července 2006 o evropském seskupení pro územní spolupráci (ESÚS)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1302/2013 ze dne 17. prosince 2013, kterým se mění nařízení (ES) č. 1082/2006 o evropském seskupení pro územní spolupráci (ESÚS), pokud jde o vyjasnění, zjednodušení a zlepšení zřizování a fungování takovýchto seskupení
- Operační program přeshraniční spolupráce CZ – PL 2007 - 2013. [online]. Dostupný z: <http://www.cz-pl.eu/programovy-dokument.html>
- Operační program přeshraniční spolupráce CZ – PL 2007 – 2013 – Programový dodatek. [online]. Dostupný z: <http://www.cz-pl.eu/programovy-dodatek.html>
- OSGOOD, C. E., SUCI, G. J., TANNENBAUM, P. H. *The Measurement of Meaning*. Urbana, IL: University of Illinois Press, 1957.
- Ustawa z dnia 7 listopada 2008 r. o europejskim ugrupowaniu współpracy terytorialnej
- VÁVRA, M., ČÍŽEK, T. *Sekundární analýza socio-ekonomických dat a zdroje dat*. Praha: Sociologický ústav AV ČR, v.v.i., 2011.
- VINOPAL, J. *Zkoumání veřejného mínění*. Praha: Sociologický ústav AV ČR, v.v.i., 2011.
- Zákon č. 248/2000 Sb. ze dne 29. června 2000 o podpoře regionálního rozvoje v platném znění

SEZNAM ZKRATEK

CATI	Computer assisted telephonic interview
ČOV	Čistírna odpadních vod
ČSÚ	Český statistický úřad
ČR	Česká republika
DPH	Daň z přidané hodnoty
EK	Evropská komise
ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
ESÚS	Evropské seskupení pro územní spolupráci
EÚS	Evropská územní spolupráce
HZS	Hasičský záchranný sbor
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IZS	Integrovaný záchranný systém
KRNAP	Krkonošský národní park
KÚ	Krajský úřad
MěÚ	Městský úřad
MHD	Městská hromadná doprava
MSK	Moravskoslezský kraj
OP PS ČR–PR	Operační program přeshraniční spolupráce Česká republika - Polská republika (také zkratky OP PS a PPS – Program přeshraniční spolupráce)
PR	Polská republika
PHD	Příměstská hromadná doprava
ÚHÚL	Ústav pro hospodářskou úpravu lesů
VAT	Value added tax
WFOŚiGW	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej