

Analiza problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy



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

Dokument *Analiza problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy* powstał w ramach projektu „EUREGIO PL-CZ“, nr rej. projektu PL.3.22/3.1.00/11.02546. Projekt ten jest współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska - Rzeczpospolita Polska 2007-2013.

Dokument opracowała firma:



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

Švabinského 1749/19, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava

REGON: 28576217

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

Autorzy:

Doc. Ing. Lubor Hruška, Ph.D.

Ing. Michal Samiec

Ing. Radek Fajak

i zespół

Podmiot zlecający:



Euroregion Pogranicza Czech, Moraw i Ziemi Kłodzkiej – Euroregion Glacensis

Panská 1492, 516 01 Rychnov nad Kněžnou

REGON: 64224619

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

e-mail: info@euro-glacensis.cz

Tłumaczenie: Mgr. Justyna Samiecová

Wersja obowiązująca na dzień: 30.09.2014 r.

SPIS TREŚCI

PODSTAWOWA CHARAKTERYSTYKA OBSZARU	2
1. OKREŚLENIE OBSZARU	2
2. MIESZKAŃCY	3
3. HANDEL, GOSPODARKA	4
4. ŚRODOWISKO NATURALNE	5
5. TRANSPORT	6
6. OCHRONA ZDROWIA I BEZPIECZEŃSTWO	6
ETAP 1: ZBIÓR DANYCH	8
1. METODOLOGIA BADANIA	8
1.1. Badanie kwestionariuszowe	8
1.2. Osobiste wywiady pogłębione	10
2. DZIEDZINY PROBLEMOWE ZDEFINIOWANE NA PODSTAWIE BADANIA	13
2.1. Administrowanie mikroprojektów, współpraca transgraniczna, EUWT	13
2.2. Transport i handel	19
2.3. Środowisko naturalne	28
2.4. Ochrona zdrowia, bezpieczeństwo i praca obcokrajowców	34
2.5. Inne stwierdzone problemy	39
ETAP 2: SYSTEMATYZACJA PROBLEMÓW	40
DZIEDZINA A: PROBLEMY ADMINISTRACYJNE	40
A 1. OBCIĄŻENIA ADMINISTRACYJNE	40
A 1.1. Obciążenia administracyjne Wnioskodawców i Beneficjentów	41
A 2. FINANSOWANIE PROJEKTÓW	44
A 2.1. Konieczność prefinansowania działań	44
A 2.2. Brak dostosowania kalkulacji kosztów osobowych w zależności od miejsca ich wykonywania	44
A 3. EUWT	45
A 4. INNE PROBLEMY	46
DZIEDZINA B: TRANSPORT	47
B 1. DROGI	47
B 1.1. Ograniczenia na przejściach granicznych, dysproporcje dróg	47
B 1.2. Połączenie komunikacyjne z infrastrukturą krajową w RCz	49
B 2. KOLEJ	50
B 2.1. Połączenia eksterytorialne	50
B 2.2. Gęstość sieci kolejowej	52
B 3. PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY	54
B 3.1. Liczba linii publicznego transportu zbiorowego na obszarze transgranicznym, wspólny taryfikator ⁵⁴	56
DZIEDZINA C: HANDEL	56
C 1. PRAWO A DZIAŁALNOŚĆ GOSPODARCZA	58
C 1.1. Zakładanie działalności gospodarczej, ograniczenia dot. współpracy transgranicznej	59
C 2. KSIĘGOWOŚĆ	60
C 2.1. System podatkowy	60
DZIEDZINA D: OCHRONA ŚRODOWISKA	64
D 1. POWIETRZE ATMOSFERYCZNE	64
D 1.1. Różne limity	65
D 2. GÓRNICTWO I KOPALNICTWO, UTYLIZACJA ODPADÓW	65
D 2.1. Negatywny wpływ na środowisko naturalne	65
D 3. NEGATYWNY WPŁYW NA KRAJOBRAZ	66
D 3.1. Negatywne wpływy	66
DZIEDZINA E: OCHRONA ZDROWIA I BEZPIECZEŃSTWO	68
E 1. WSPÓŁPRACA JEDNOSTEK ZSR	68
E 1.1. Umowy transgraniczne i współpraca	68
E 1.2. Wyposażenie ZSR	69
E 2. NARKOTYKI ORAZ NIELEGALNY PRZEWÓZ SUBSTANCJI	70
E 2.1. Przewóz substancji leczniczych, nielegalny przewóz substancji	70
DZIEDZINA F: INNE PROBLEMY	71

WSTĘP

W ramach Czesko-Polskiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Transgranicznej działa kilka Grup Roboczych. Jedną z nich jest Grupa Robocza ds. Współpracy Euroregionalnej, którą tworzą przedstawiciele sześciu czesko-polskich Euroregionów. Grupa ta od dawna aktywnie uczestniczy w wydarzeniach na granicy polsko-czeskiej w celu osiągnięcia rozwoju stosunków transgranicznych i współpracy w różnych dziedzinach. Euroregiony są stowarzyszeniami samorządów lokalnych, które zapewniają realizację działań transgranicznych podmiotów na poziomie lokalnym oraz regionalnym. Podczas poszczególnych działań często pojawiają się różnorodne problemy, które stanowią barierę dla rozwoju współpracy transgranicznej. Z tego względu przedstawiciele Grupy Roboczej ds. Współpracy Euroregionalnej zdecydowali o opracowaniu dokumentu pt.: "Analiza problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy".

Opracowanie Analizy problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko - polskiej granicy (dalej tylko Analiza) jest częścią projektu EUROREGIO PL-CZ współfinansowanego przez Unię Europejską - Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej RCz - RP 2007-2013.

Analiza stwierdza wybrane bariery systemowe oraz przeszkody utrudniające prowadzenie współpracy transgranicznej w różnych dziedzinach. Jest materiałem bazowym, który posłuży do późniejszego inicjowania zmian w przepisach ustawowych, rozporządzeń oraz norm, w celu poprawy warunków dla współpracy transgranicznej. Analizę przeprowadzano na obszarze wsparcia Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska - Rzeczpospolita Polska w okresie programowania 2007-2013, tj. na terytorium krajów przygranicznych - kraju libereckiego, hradeckiego, pardubickiego, ołomunieckiego, morawsko-śląskiego oraz na terenie przygranicznych województw - województwa dolnośląskiego, opolskiego i śląskiego.

Analiza obejmuje problemy związane z administrowaniem Funduszu Mikroprojektów, jako części Programu Współpracy Transgranicznej, współpracy społeczności, poprawą efektywności Programu Współpracy Transgranicznej, ponadto związanych z wpływem przepisów krajowych na wymogi prawne założenia EUWT, stanu oraz efektywności korzystania z transgranicznej infrastruktury transportowej, z gospodarstwem i handlem, problemami dot. ochrony środowiska naturalnego, utylizacją odpadów, jakością powietrza, problemami zintegrowanego systemu ratownictwa, zapobieganiem ryzyku oraz z problemami jednostek policji oraz organów celnych, zatrudnieniem obcokrajowców, stosunkami pracy oraz przestępczością obcokrajowców.

Analizę podzielono na dwa etapy.

W ramach pierwszego etapu "Analiza badania kwestionariuszowego" przeprowadzono badanie z wykorzystaniem kwestionariuszy oraz wywiadów pogłębionych dot. wybranych dziedzin.

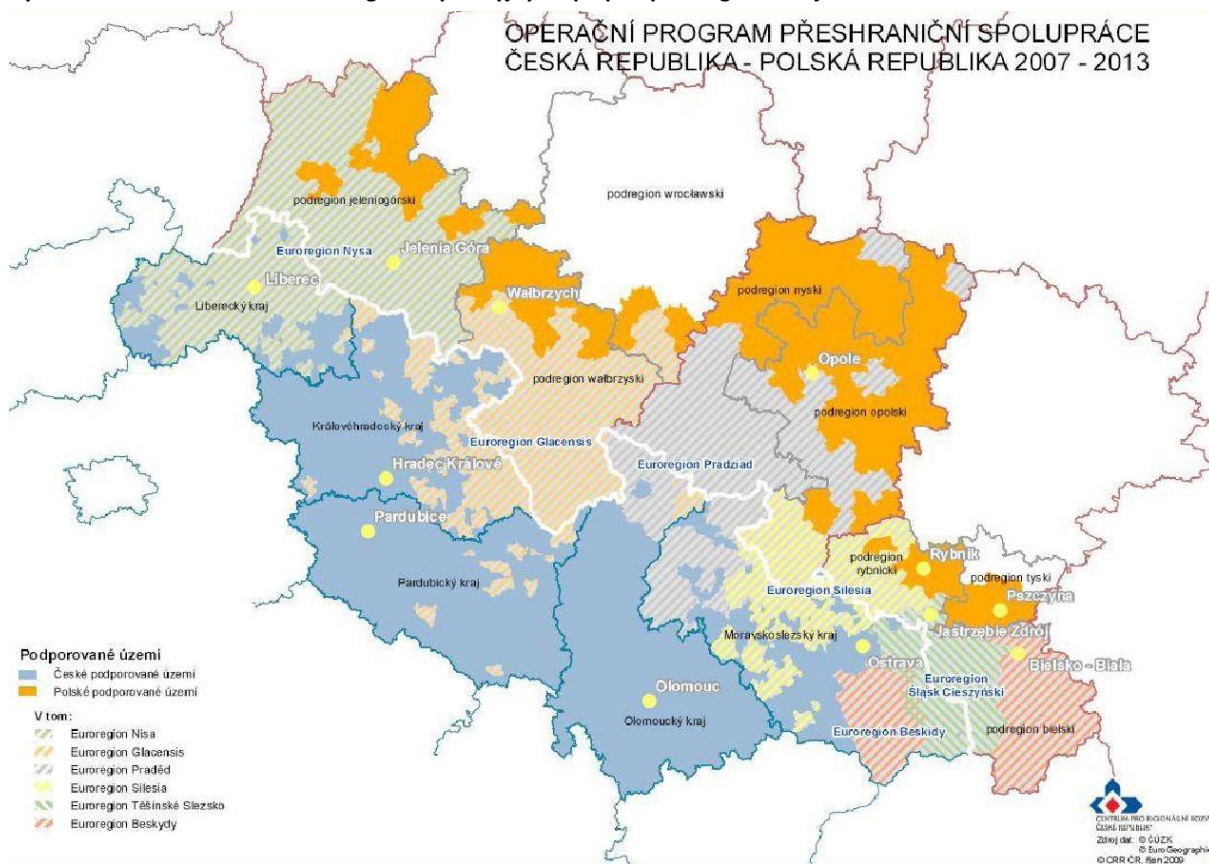
Drugi etap analizy "Systematyzacja problemów" opiera się na pierwszym etapie analizy, zawiera opis poszczególnych dziedzin problemowych. Opracowany dokument monitoruje bariery systemowe oraz problemy uniemożliwiające rozwój współpracy transgranicznej w różnych dziedzinach.

PODSTAWOWA CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

1. OKREŚLENIE OBSZARU

Długość granicy pomiędzy Republiką Czeską a Rzeczypospolitą Polską wynosi 796 km, dla obu krajów jest to najdłuższa część granicy zewnętrznej. Obszar programu po stronie czeskiej tworzy 5 krajów przygranicznych (*regiony NUTS 3*): liberecki, hradecki, pardubicki, ołomuniecki i morawsko-śląski. Po stronie polskiej do obszaru wsparcia należą podregiony: bielski i rybnicki (*województwo śląskie*), jeleniogórski i wałbrzyski (*województwo dolnośląskie*), nyski i opolski (*województwo opolskie*). Ponadto po stronie polskiej do obszaru wsparcia włączono powiat strzeliński (*podregion wrocławski, województwo dolnośląskie*) oraz powiat pszczyński (*podregion tyski, województwo śląskie*).

Rysunek 1: Określenie obszaru - Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej RCz-RP 2007-2013



Źródło: Centrum Rozwoju Regionalnego RCz, 2009

Łączna powierzchnia obszaru wsparcia Programu wynosi 47 097 km². Po stronie czeskiej to 23 135 km², co wynosi jedną trzecią powierzchni Republiki Czeskiej. Polska część obszaru wsparcia zajmuje 23 962 km², jest to około 8% powierzchni Polski.

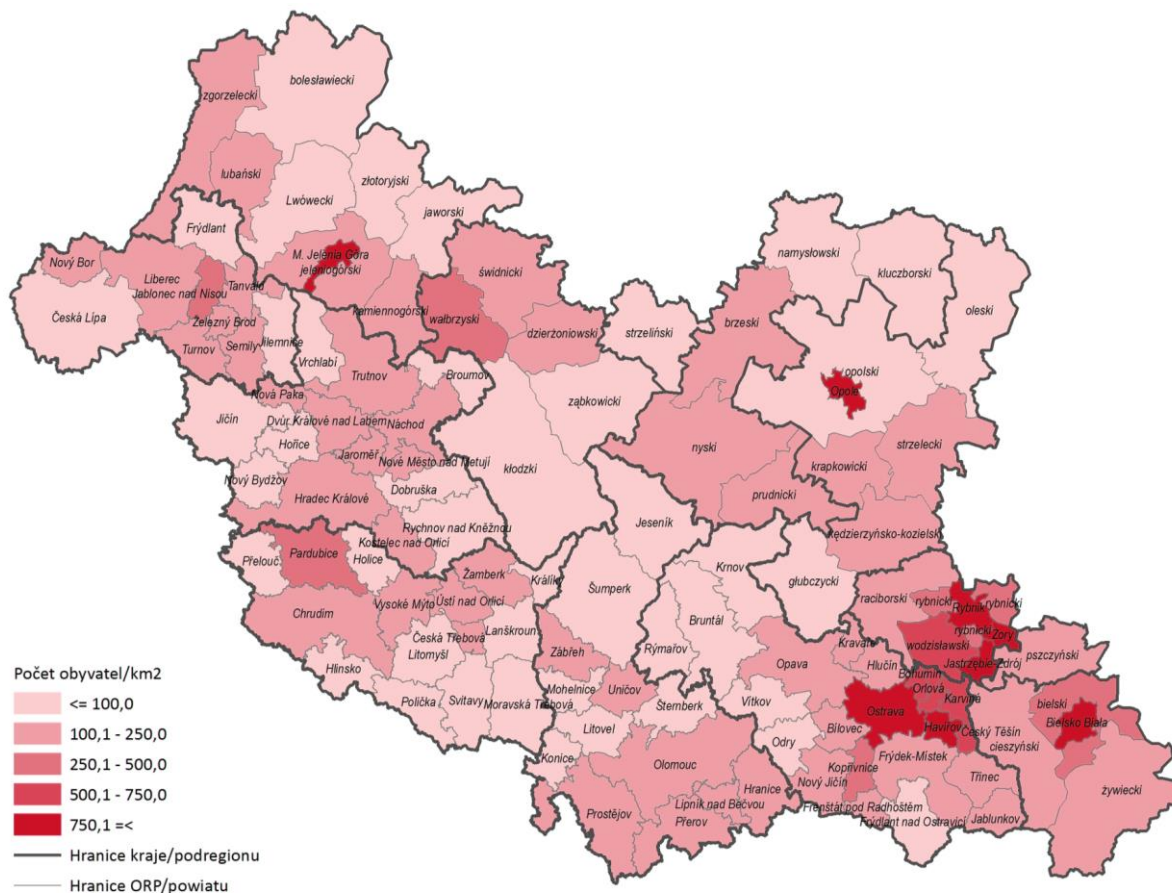
W strukturze osadniczej obszaru programowego przeważa osadnictwo wiejskie, dominujące na peryferyjnych obszarach poszczególnych obszarów NUTS 3 oraz na przedmieściach w polskiej części obszaru Programu. Miejski typ osadnictwa jest charakterystyczny dla gęsto zaludnionej wschodniej części, którą tworzy po stronie czeskiej aglomeracja ostrawska oraz po stronie polskiej część podregionów rybnickiego i bielskiego. (MRR RCz, 2013)¹

¹ MRR RCz Analiza społeczno-ekonomiczna obszaru wsparcia Programu Współpracy Transgranicznej Republika Czeska - Rzeczypospolita Polska w okresie programowania 2014-2020, Wersja nr 3, Lipiec 2013.

2. MIESZKAŃCY

Obszar programowy zamieszkuje około 7,1 mln obywateli (stan na dzień 31.12.2011 r.). Z czego 3,4 mln po stronie czeskiej oraz 3,7 mln po stronie polskiej. Gęstość zaludnienia poszczególnych części obszaru znajduje się powyżej średniej w stosunku do wartości średnich dla obu państw, jak również średniej dla całej UE. Całkowita gęstość zaludnienia na obszarze wsparcia wynosi 151 mieszkańców/km². Największy stopień zaludnienia występuje w części wschodniej obszaru - w przemysłowym i silnie zurbanizowanym regionie kraju morawsko-śląskiego oraz obu przyległych podregionach województwa śląskiego, w których gęstość zaludnienia miejscami przekracza 1000 mieszkańców/km². Najniższa gęstość zaludnienia występuje w przygranicznym górskim regionie Jesioników na terenie RCz oraz w regionie Kłodzka i powiatów na północy województwa opolskiego i dolnośląskiego na terenie RP. (MRR RCz, 2013)

Rysunek 2: Gęstość zaludnienia na obszarze wsparcia w 2011 roku



Źródło: Czeski Urząd Statystyczny, Główny Urząd Statystyczny RP, Instytut Rozwoju Przestrzennego

Pod względem rozwoju demograficznego obszar wsparcia nie odbiega od stanu ogólnego w obu państwach. Poważnymi problemami są przede wszystkim starzenie się populacji oraz znaczący spadek liczby obywateli w regionie. Obszar programowy można określić mianem obszaru emigracyjnego, który długotrwale boryka się nie tylko z procesem migracji zewnętrznej, ale również wewnętrznej. Głównym powodem zwiększonej migracji z obszaru programu są czynniki ekonomiczne, w szczególności spadek miejsc pracy na obszarach peryferyjnych, trudno dostępnych komunikacyjnie (okolice Jesenika i Bruntala) oraz w obszarach dotkniętych problemami strukturalnymi, na wschodzie obszaru spowodowanymi przez zmiany w tradycyjnych dla tych regionach gałęziach przemysłu, np. w przemyśle wydobywczym (region ostrawski i rybnicki). Na migracje wewnętrzne, które są kolejnym problemem obszaru mają wpływ przede wszystkim czynniki środowiskowe, przede wszystkim stale przebiegający proces suburbanizacji, który odzwierciedla wymiana mieszkańców pomiędzy dużymi miastami a ich przedmieściami.

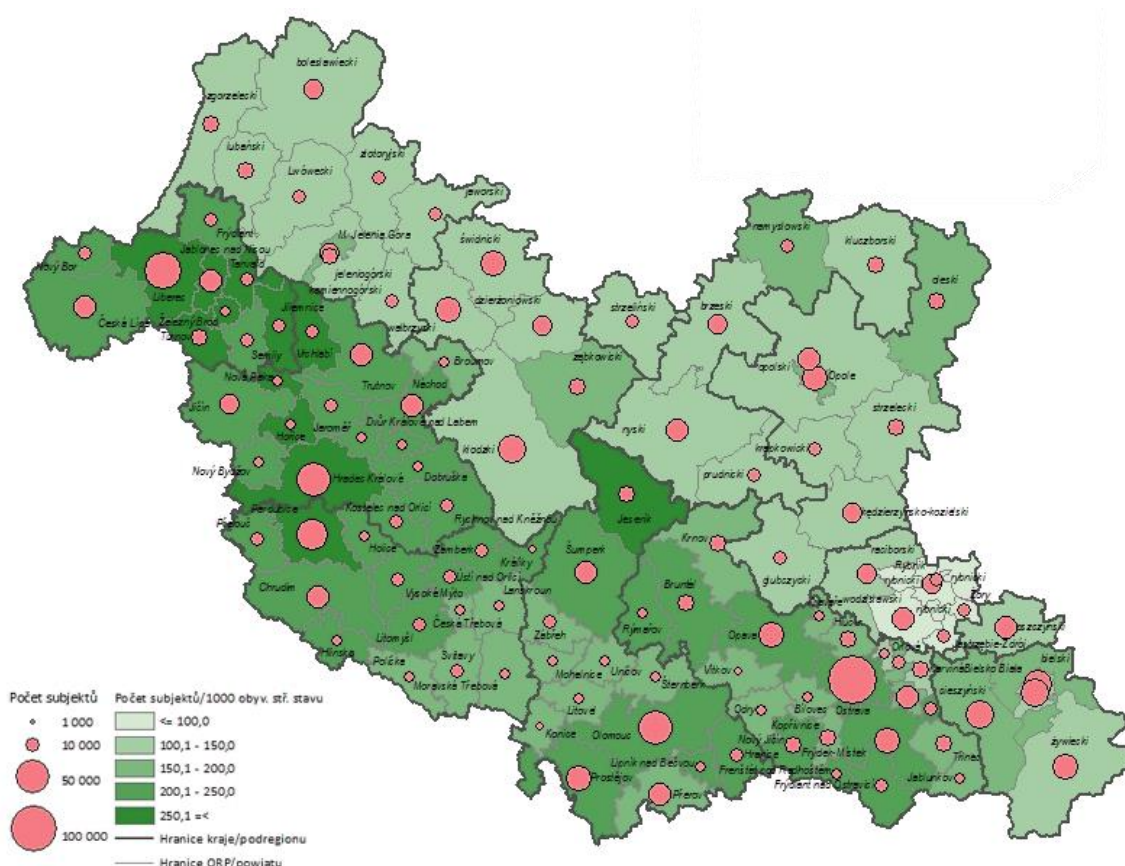
3. HANDEL, GOSPODARKA

Obszar wsparcia w ramach obu krajów jest regionem bardzo znaczącym pod względem gospodarczym. Niestety region boryka się z upadkiem tradycyjnych gałęzi przemysłu, tj. przemysłem wydobywczym, hutniczym, tekstylnym, szklarskim i papierniczym. Ma to również wpływ na utrzymujące się problemy strukturalne negatywnie oddziałujące na rynek pracy. Kolejnym problemem, z którym boryka się obszar jest także duża liczba osób długotrwale pozostająca bez pracy. Zjawisko to jest szczególnie widoczne w regionach poszkodowanych strukturalnie z silną pozycją przemysłu (kraj morawsko-śląski, województwo śląskie) oraz rolnictwa (województwo opolskie). Pod względem struktury gospodarki dominuje sektor usługowy, którego udział w zatrudnieniu stanowi prawie połowę.

Na terenie RP odnotowano największy spadek PKB w województwie dolnośląskim z powodu zakończenia wydobywania węgla oraz upadku przemysłu ceramicznego, w województwie opolskim natomiast z powodu pomniejszenia się pierwszego sektora. Na terenie Republiki Czeskiej upadek objął przede wszystkim gałęzie tradycyjne, takie jak przemysł tekstylny, szklarski oraz biżuteryjny.

Analiza przedsiębiorstw na monitorowanym terenie wskazuje na wyższą koncentrację większych podmiotów przede wszystkim w krajach morawsko-śląskim i pardubickim, jak również w podregionach województwa śląskiego, a więc na obszarach z tradycją przemysłu wydobywczego lub chemicznego. Duże przedsiębiorstwa w obu krajach, jak również na wspólnym obszarze pogranicznym charakteryzuje wyższa wydajność i wartość dodana. Jest to jedna z przyczyn stosunkowo wysokiego poziomu produkcji w przeliczeniu na mieszkańca w kraju morawsko-śląskim i podregionach województwa śląskiego, przy jednocześnie wysokim wskaźniku bezrobocia (przede wszystkim na terenie RP). Według stanu na dzień 31. 12. 2013 r. średni wskaźnik bezrobocia według regionów NUTS 3 wynosił w czeskiej części 8,7%, natomiast w części polskiej 14,9%. (MRR RCz, 2013)

Rysunek 3: Liczba przedsiębiorstw oraz liczba przedsiębiorstw/1000 mieszkańców



Źródło: Czeski Urząd Statystyczny, Główny Urząd Statystyczny RP, Instytut Rozwoju Przestrzennego

Pogranicze dysponuje również potencjałem rozwojowym w sektorze usługowym, mowa tutaj usługach powiązanych z turystyką i lecznictwem uzdrowiskowym. Obszary przygraniczne charakteryzuje różnorodność bogactwa przyrodniczego, które stanowią liczne masywy górskie, stosunkowo dobra jakość środowiska oraz rozległe obszary podlegające ochronie.

4. ŚRODOWISKO NATURALNE

Większość terenów przylegających do granicy państwa RCz i RP to cenne pod względem przyrodniczym systemy górskie, chronione w ramach wielkopowierzchniowych obszarów chronionych. Lokalizacje po obu stronach granicy najcenniejsze pod względem ekologicznym są objęte ochroną w ramach parków narodowych (*Krkonošský národní park*, *Karkonoski Park Narodowy*, *Park Narodowy Gór Stołowych*), które rozciągają się po obu stronach granicy.

Ze względu na szeroki zakres obszaru wsparcia, jak również warunki naturalne i społeczno-ekonomiczne, stan powietrza atmosferycznego w różnych jego częściach jest odmienny. Na rozkład przestrzenny jakości powietrza atmosferycznego, jak również występowanie głównych zanieczyszczeń wpływa bezpośrednio struktura osadnicza, która wiąże się bezpośrednio z lokalizacją głównych źródeł stacjonarnych, przede wszystkim są to przedsiębiorstwa przemysłowe (przemysł ciężki, przemysł chemiczny, energetyka i inne), jak również gospodarstwa domowe. Główne trasy transportowe nawiązują do struktury osadniczej i wiążą się z największym występowaniem zanieczyszczeń ze źródeł mobilnych.

Po względem oceny jakości wód można stwierdzić, iż widoczna jest tendencja stopniowej poprawy jakości cieków wodnych. Monitoring podstawowych wskaźników na terenie całego obszaru programowego wykazuje obniżenie ich średnich rocznych koncentracji. Większości monitorowanych cieków wodnych na całym obszarze przydzielono zgodnie z klasyfikacją najniższy stopień zanieczyszczenia.

Obecnie dziedziną problemową jest również oczyszczanie ścieków w mniejszych gminach, w których rozproszona zabudowa utrudnia podłączenie do kanalizacji z oczyszczalnią ścieków pod względem czasowym i finansowym. Z tego względu liczba gospodarstw domowych posiadających podłączenia do kanalizacji jest w tych obszarach wyraźnie niższa w porównaniu do obszarów silnie zurbanizowanych z miejskim typem osadnictwa.

Oczyszczanie ścieków ze źródeł komunalnych, jak również przemysłowych prowadzi do zmniejszenia ilości odprowadzanych zanieczyszczeń, stanowi więc podstawowe narzędzie dla poprawy jakości wód powierzchniowych. W ostatnich latach na monitorowanym obszarze stwierdzono wyraźną tendencję wzrostową w zakresie oczyszczania ścieków. Obszar czesko-polskiego pogranicza jest tradycyjnie uprzemysłowionym i w większości gęsto zaludnionym. Największym sprawcą zanieczyszczenia wód są w szczególności duże aglomeracje, np. Ostrawska, Hradecko-Pardubicka, Liberecka - po stronie czeskiej oraz GOP (Górnośląski Okręg Przemysłowy) po stronie polskiej. Znajdują się w nich również największe źródła zanieczyszczeń, nie tylko komunalnych, ale również przemysłowych.

Oprócz produkcji odpadów komunalnych i przemysłowych problemem dla środowiska naturalnego na obszarze wsparcia są również stare obciążenia ekologiczne, stanowią poważne źródła zanieczyszczenia środowiska geologicznego, wód podziemnych lub powierzchniowych, do których doszło w wyniku niewłaściwego zarządzania niebezpiecznymi substancjami w przeszłości. Z uwagi na formę obchodzenia się z substancjami niebezpiecznymi w przeszłości oraz koncentrację gałęzi przemysłowych, które wykorzystywały je lub produkowały, region transgraniczny jest w dalszym ciągu znacznie obciążony. Typy obciążeń różnią się w zależności od wykonywanej działalności.

W kraju libereckim stare obciążenia ekologiczne negatywnie wpływają przede wszystkim na jakość wód podziemnych. Oprócz największego obciążenia - dawnego terenu wojskowego Ralsko oraz stawu osadowego, powstałego z wydobycia i obróbki uranu w Stráżu pod Ralskiem, w kraju znajdują się również mniejsze obciążenia na terenach przedsiębiorstw przemysłowych w największych miastach regionu. Wiele składowisk odpadów przemysłowych i komunalnych stanowi zagrożenie dla środowiska naturalnego z uwagi na odcieki zawierające metale ciężkie. Z podobnym

problemem boryka się kraj hradecki, dla którego największym obciążeniem są składowiska oraz zanieczyszczone obiekty przemysłowe. W kraju pardubickim natomiast najistotniejsze problemy dotyczą rewitalizacji terenów po zakładach przemysłowych. Stare obciążenia ekologiczne w kraju ołomunieckim przeważają zwłaszcza w okolicach głównego miasta regionu. W ramach kraju morawsko-śląskiego ze względu na jego rozwój i lokalizację przemysłu ciężkiego w przeszłości koncentruje się największa liczba obciążeń w ramach monitorowanego obszaru. Jednym z największych obciążeń ekologicznych na obszarze wsparcia są laguny - pozostałość po zakładach chemicznych Ostramo (odpady z produkcji rafinerijnej, oleje smarowe, itp.). (MRR RCz, 2013)

5. TRANSPORT

Na obszarze programu z punktu widzenia łączności z siecią transportową oraz połączeń transgranicznych istotne różnice wynikają z warunków naturalnych. Zjawisko to ma wpływ na transport drogowy, jak również kolejowy.

Najważniejszą drogową osią transportową, która przechodzi przez obszar wsparcia jest autostrada A4 biegnąca w kierunku zachód-wschód w północnej (polskiej) części terytorium Programu, jak również połączenie północ-południe tworzone po stronie polskiej przez autostradę A1, która po stronie czeskiej łączy się z autostradą D1. Pierwsza z podanych osi transportowych jest częścią 3. Paneuropejskiego Korytarza Transportowego z Drezna do Kijewa. Na terenie RP zapewnia połączenie centrów wszystkich trzech województw. Druga jest częścią 6. Paneuropejskiego Korytarza Transportowego (*Gdańsk - Warszawa - Katowice - Brno/Bratysława*). Na obszarze wsparcia łączy Aglomerację Katowicką z Ostrawską, biegnie w kierunku południe-zachód, do Ołomuńca.

Jeżeli chodzi o drogi regionalne i lokalne, ich sieć jest stosunkowo gęsta. Problemem większej części dróg, nawet z istotnym znaczeniem transgranicznym, tj. zapewniającym połączenie pomiędzy obiema częściami wspólnego pogranicza, jak również dostępność regionów peryferyjnych, jest ich bardzo zły stan techniczny.

Przez obszar programowy przebiega również kilka bardzo istotnych linii kolejowych. Z ogółouropejskiego punktu widzenia ważne są przede wszystkim trasy, które są częścią korytarzy sieci bazowej TEN-T: (*Drezno – Bukareszt/Sofia*) oraz gałąź VI. B multimodalnego korytarza TEN-T (*Gdańsk - Wiedeń*). Dzięki połączeniu tych dwóch korytarzy między miastami Česká Třebová i Přerov na obszarze Programu powstaje bardzo ważne połączenie pomiędzy Pragą i Ostrawą. Ważna transportowa oś kolejowa znajduje się w północnej części obszaru wsparcia, gdzie zapewnia połączenie centrów wszystkich 3 województw, należących do terytorium Programu. (MRR RCz, 2013)

6. OCHRONA ZDROWIA I BEZPIECZEŃSTWO

Na obszarze wsparcia przebiega współpraca w ramach wszystkich jednostek zintegrowanego systemu ratownictwa. Na poziomie krajowym rozwiązywane są w szczególności kwestie funkcjonowania współpracy, na poziomie regionalnym i lokalnym wdrażanie konkretnych środków. Ich forma jest bardzo różna, jest to np. zawieranie umów, zakup odpowiedniego sprzętu, realizacja kształcenia językowego oraz wspólnych ćwiczeń zapewniających koordynację interwencji w przypadku wystąpienia zagrożenia.

Najbardziej rozwinięta współpraca przebiega na poziomie jednostek straży pożarnej wzdłuż całej granicy czesko-polskiej. Dotyczy to profesjonalnych jednostek straży pożarnej, jak również jednostek ochotniczej straży pożarnej. Ramowe warunki współpracy zawiera Umowa pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeską o współpracy i pomocy wzajemnej w wypadku katastrof, klęsk żywiołowych i innych nadzwyczajnych wydarzeń (podpisana 8 czerwca 2000 r. w Warszawie). Umożliwia ona przede wszystkim przeprowadzanie wspólnych interwencji, konkretyzując ją porozumienia zawarte pomiędzy poszczególnymi krajami po stronie czeskiej a województwami po stronie polskiej.

Na podstawie Umowy pomiędzy RCz a RP o współpracy w zwalczaniu przestępczości, ochronie porządku publicznego oraz o współpracy na terenach przygranicznych, nr 62/2007 Dz.U., realizowana jest transgraniczna współpraca policji RCz i RP. Kluczowa część współpracy realizowana jest w formie wspólnie organizowanych ćwiczeń i narad, koordynowanego i zaplanowanego wykonywania działań (wspólne patrole policyjne), jak również w sposób niezaplanowany, w przypadku zaistnienia takiej potrzeby.

Współpracę transgraniczną jednostek ratownictwa medycznego reguluje podobna Umowa, jak w przypadku współpracy jednostek ratunkowych straży pożarnej, tj. Umowa pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeską o współpracy i pomocy wzajemnej w wypadku katastrof, klęsk żywiołowych i innych nadzwyczajnych wydarzeń, z dnia 8 czerwca 2000 r. W ramach Umowy regulowana jest współpraca ogólna w przypadku katastrof i zdarzeń nadzwyczajnych, nie są regulowane jednak bieżące, codzienne interwencje w ramach współpracy jednostek ratownictwa medycznego. By umożliwić interwencję na terytorium drugiego państwa, konieczne jest podpisanie umowy międzyrządowej regulującej konkretne warunki współpracy transgranicznej. Aktualnie Umowa znajduje się w fazie przygotowania. Z tego względu aktualna współpraca odbywa się w formie wspólnych ćwiczeń pracowników jednostek ratownictwa, organizowane są również wspólne konferencje, poszukiwane są rozwiązania mające na celu usunięcie barier legislacyjnych, uniemożliwiających pełne rozwinięcie współpracy transgranicznej. (MRR RCz, 2013)

ETAP 1: ZBIÓR DANYCH

Rozdział podsumowuje pierwszy etap projektu - zbiór danych. Przeprowadzono badanie w zdefiniowanych dziedzinach po czeskiej i polskiej stronie wspólnej granicy, stanowi ono podstawę kolejnego etapu projektu, tj. zidentyfikowania dziedzin problemowych wraz ze wskazaniem na poszczególne przepisy prawa stanowiące przeszkodę dla współpracy transgranicznej.

Badanie składało się z części kwestionariuszowej oraz wywiadów pogłębionych dot. kwestii administrowania mikroprojektów, współpracy transgranicznej, EUWT, transportu i handlu, ochrony środowiska naturalnego, ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i pracy obcokrajowców. W ramach badania kwestionariuszowego oraz wywiadów pogłębionych zwrócono się do szerokiego spektrum Beneficjentów oraz wielu ekspertów z ministerstw, urzędów krajowych, wojewódzkich, miejskich, euroregionów i instytucji akademickich.

1. METODOLOGIA BADANIA

1.1. BADANIE KWESTIONARIUSZOWE

Badanie kwestionariuszowe przebiegało w terminie od 9 września 2013 - 11 października 2013 r. W pierwszej fazie respondenci otrzymali kwestionariusz za pośrednictwem poczty e-mail (link do kwestionariusza w wersji on-line oraz kwestionariusz w formie elektronicznej, w formacie MS Word).

Od 16 września 2013 r., po pierwszej fazie zwrotu kwestionariuszy ze strony respondentów, za pośrednictwem studia CATI skontaktowano się z respondentami po obu stronach granicy telefonicznie w celu podwyższenia zwrotności wypełnionych kwestionariuszy.

Rysunek 4: Podgląd kwestionariusza w wersji on-line

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? (Ohodnoťte 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/správního území největší pozitivní/negativu?

Źródło: PROCES – Analiza problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy, 2013

Respondenci według analizowanych dziedzin

Strukturę respondentów opracowano w dokumencie *Projekt sposobu przeprowadzenia badania*, który omówiono z Grupą Roboczą w dniu 12 sierpnia 2013 r. Na podstawie uwag ze strony członków Grupy Roboczej opracowano listę respondentów - uszczegółowiono również to, z którymi respondentami zostanie przeprowadzony wywiad pogłębiony w następnej fazie badania.

Dziedzina administrowania mikroprojektów, współpraca transgraniczna, EUWT

- Przedstawiciele czesko-polskich euroregionów,
- przedstawiciele wybranych miast i gmin po stronie czeskiej i polskiej,

- beneficjenci w ramach projektów wspartych z Funduszu Mikroprojektów (w szczególności gminy i miasta),
- przedstawiciele krajów i województw,
- wybrani specjaliści w celu opracowania oceny znaczenia i funkcji EUWT TRITIA.

Transport i handel

- Przedstawiciele czesko-polskich euroregionów,
- przedstawiciele wybranych miast i gmin po stronie czeskiej i polskiej,
- przedstawiciele krajów i województw,
- izby gospodarcze, kluby biznesu, firmy przewozowe,
- konsulaty honorowe,
- inne organizacje (administracja dróg, itd.).

Ochrona środowiska naturalnego

- Przedstawiciele czesko-polskich euroregionów,
- przedstawiciele wybranych miast i gmin po stronie czeskiej i polskiej,
- przedstawiciele krajów i województw,
- przedstawiciele WFOŚiW (Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej),
- przedstawiciele parków narodowych (KRNAP, Karkonoski Park Narodowy, Park Narodowy Gór Stołowych),
- pracownicy wybranych parków krajobrazowych (czes. CHKO) w RCz oraz w RP.

Ochrona zdrowia, bezpieczeństwo i praca obcokrajowców

- Przedstawiciele czesko-polskich euroregionów,
- przedstawiciele wybranych miast i gmin po stronie czeskiej i polskiej,
- przedstawiciele krajów i województw,
- przedstawiciele policji oraz urzędów celnych, jednostek ratowniczych straży pożarnej, zintegrowanych systemów ratownictwa

Zwrotność i analiza badania kwestionariuszowego

W ramach badania kwestionariuszowego zwrócono się łącznie do **911 respondentów**, do których wysłano **1410 kwestionariuszy** (struktura zgodnie z analizowanymi dziedzinami w tabeli poniżej). Do czeskich respondentów wysłano szacunkowo 48% kwestionariuszy, do polskich 52%.

Zwrotność kwestionariuszy, dzięki przypomnieniom telefonicznym wynosiła **12 %**, co jest zgodne z doświadczeniem Wykonawcy uzyskanym podczas realizacji podobnych badań. Spośród respondentów, do których wysłano kwestionariusz z ponad połową skontaktowano się telefonicznie z prośbą o wypełnienie kwestionariusza i wzięcia udziału w badaniu.

Gotowość respondentów do wzięcia udziału w badaniu była wyższa po stronie czeskiej (około trzech piątych wysłanych kwestionariuszy otrzymano od czeskich respondentów), niektórzy respondenci po stronie polskiej odmówili odpowiedzi jeszcze przed przedstawieniem im oficjalnego wniosku o informacje.

Tabela 1: Zwrotność wypełnionych formularzy wg poszczególnych, analizowanych dziedzin

Analizowana dziedzina	Liczba wysłanych kwestionariuszy	Liczba wypełnionych kwestionariuszy	Zwrotność (%)
Administracja mikroprojektów, współpraca transgraniczna, EUWT	444	58	13
Transport i handel	338	31	9
Ochrona środowiska	337	33	10
Ochrona zdrowia, bezpieczeństwo i praca obcokrajowców	291	43	15
łącznie	1410	165	12

Źródło: PROCES – Analiza problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy, 2013

Najwyższą liczbę kwestionariuszy wypełniono w dziedzinie *administrowania mikroprojektów, współpracy trans granicznej, EUWT*. Większość respondentów wyraziła swoją opinię w kwestii projektów realizowanych w ramach czesko-polskiej współpracy. W ramach pozostałych dziedzin respondenci odmówili odpowiedzi. Zwrócono się do nich z prośbą o sformułowanie własnej opinii dot. problematyki czesko-polskiej współpracy w danej dziedzinie, jednak często odmawiali odpowiedzi argumentując, iż nie realizowali żadnego projektu i nie chcą brać udziału w badaniu.

1.2. OSOBISTE WYWIADY POGŁĘBIONE

W ramach drugiej fazy badania przeprowadzono wywiady pogłębione. Faza przebiegała w okresie od **23 września 2013 - 21 października 2013 r.**

Po zaprezentowaniu wyników przeprowadzono uzupełniające wywiady pogłębione w celu zapewnienia bardziej równomiernego pokrycia respondentów reprezentujących poszczególne Euroregiony (czeską i polską część) w ramach analizowanych dziedzin.

W każdej z analizowanych dziedzin po stronie czeskiej i polskiej przeprowadzono co najmniej 10 wywiadów pogłębionych, by łączna liczba wywiadów w każdej z dziedzin wynosiła co najmniej 25.

Wywiady pogłębione przeprowadzono również z częścią respondentów uczestniczących w badaniu kwestionariuszowym, w celu uzupełnienia podanych odpowiedzi oraz uszczegółowienia informacji w kwestionariuszu.

Respondenci według analizowanych dziedzin

W poniższych tabelach podano instytucje, do których zwrócono w ramach wywiadów pogłębionych. Szczegółowe dane kontaktowe respondentów nie zostaną opublikowane w ramach analizy wyników z uwagi na ochronę danych osobowych zgodnie z Ustawą nr 101/2000 Dz.U., o ochronie danych osobowych, która przestrzegana jest przez firmę PROCES – Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s.r.o.

W ramach dziedziny *administrowanie projektów, współpracy transgraniczna, EUWT* przeprowadzono łącznie **51 wywiadów** (24 respondentów z RCZ, 27 z RP).

Tabela 2: Lista instytucji z zakresu administrowania projektów, współpracy transgranicznej, EUWT, do których zwrócono się z prośbą o uczestnictwo w badaniu.

Instytucje w Republice Czeskiej	Instytucje w Polsce
MěÚ Andělská Hora	Biblioteka Miejska w Cieszynie
MěÚ Krnov – 2 wywiady	Gmina Istebna
MěÚ Náchod	Gminne Centrum Kultury Sportu i Turystyki w Godowie
MěÚ Dobruška	Książnica Cieszyńska

Instytucje w Republice Czeskiej	Instytucje w Polsce
ÚMOB Moravská Ostrava a Přívoz	Gminny Ośrodek Kultury w Jasienicy
Magistrát města Opavy	Ośrodek Promocji Gminy Jaworze
Krajský úřad Olomoucký kraj	GZOKSiT Krzyżanowice zs/ Tworów
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 Górka
Vysoká škola podnikání, a.s.	Urząd Miasta i Gminy Strzelin
Krajský úřad Moravskoslezského kraje – 4 wywiady	Bolesławskie Towarzystwo Gospodarki
Dobrovolný svazek obcí Olešná	Gmina Walce
Euroregion Nisa CZ	Miasto Ustroń
MěÚ Letohrad	Gmina Cieszyn
	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

Źródło: PROCES – Analiza problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy, 2013

W ramach dziedziny *transport i handel* przeprowadzono 35 wywiadów (21 respondentów z RCz, 14 z RP).

Tabela 3: Lista instytucji z zakresu transportu i handlu, do których zwrócono się z prośbą o uczestnictwo w badaniu

Instytucje w Republice Czeskiej	Instytucje w Polsce
Krajský úřad Olomouckého kraje	Urząd Gminy Istebna
MěÚ Dobruška	Gmina Marklowice
MěÚ Krnov – 2 wywiady	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 Wiśla
Ministerstvo dopravy ČR	Gmina Krzyżanowice
Obecní úřad Osoblaha	Regionalny Punkt Kontaktowy Bielsko-Biała
Ministerstvo dopravy ČR	Bolesławskie Towarzystwo Gospodarki
ENVIRTA CZ	Gmina Polska Cerkiew

Instytucje w Republice Czeskiej	Instytucje w Polsce
Vysoká škola podnikání, a.s.	
Slezská univerzita v Opavě	
MěÚ Český Těšín	
Sdružení obcí povodí Stonávky	
Okresní hospodářská komora Liberec	
MěÚ Rýmařov	

Źródło: PROCES – Analiza problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy, 2013

W ramach dziedziny ochrona środowiska naturalnego przeprowadzono **33 wywiadów** (20 respondentów z RCz, 13 z RP).

Tabela 4: Lista instytucji z zakresu ochrony środowiska naturalnego, do których zwrócono się z prośbą o uczestnictwo w badaniu.

Instytucje w Republice Czeskiej	Instytucje w Polsce
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 wywiady	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	

Źródło: PROCES – Analiza problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy, 2013

W ramach dziedziny ochrona zdrowia, bezpieczeństwo i praca obcokrajowców przeprowadzono **33 wywiadów** (18 respondentów z RCz, 15 z RP).

Tabela 5: Lista instytucji z zakresu ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i pracy obcokrajowców, do których zwrócono się z prośbą o udział w badaniu.

Instytucje w Republice Czeskiej	Instytucje w Polsce
Krajský úřad Olomouckého kraje	Gmina Marklowice
MěÚ Krnov – 2 wywiady	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	DUW Wrocław

Instytucje w Republice Czeskiej	Instytucje w Polsce
Hasičského záchranného sboru ČR – 2 rozhovory	
HZS MS 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	

Źródło: PROCES – Analiza problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy, 2013

Analiza wywiadów pogłębionych

Podobnie jak w przypadku badania kwestionariuszowego wyższy stopień gotowości do współpracy i udzielania odpowiedzi na pytania w ramach wywiadu pogłębionego stwierdzono w przypadku respondentów po czeskiej stronie granicy. Odzwierciedla to również wyższy współczynnik czeskich respondentów w ogólnej liczbie wywiadów. Czescy eksperci na ogół byli skłonni do współpracy, Ci, którzy wypełnili kwestionariusz, chętnie również uczestniczyli w wywiadach pogłębionych, w ramach których uzupełnili i poszerzyli swoje odpowiedzi.

Po stronie polskiej współpraca z ekspertami, którzy wyrazili zgodę na uczestnictwo w badaniu również przebiegała bezproblemowo. Jednak zaistniała potrzeba zwrócenia się do większej liczby polskich respondentów w porównaniu do strony czeskiej. Podmioty, do których zwrócono się z prośbą o przeprowadzenie wywiadu nie zgodziły się na wyrażenie swojej opinii w świetle doświadczeń zebranych podczas pełnienia funkcji w ramach danej instytucji. Niektóre podmioty, do których zwrócono się z prośbą o udział w badaniu nie wyraziły zgody na współpracę bez okazania listu uwierzytelniającego. List podpisany przez Prezesa Stowarzyszenia Euroregionu Glacensis nie stanowił dla nich dokumentu uprawniającego naszą firmę do przeprowadzenia badania.

2. DZIEDZINY PROBLEMOWE ZDEFINIOWANE NA PODSTAWIE BADANIA

Z badania kwestionariuszowego uzyskano odpowiedzi respondentów, na podstawie których zdefiniowano dziedziny problemowe. W przypadku, iż z tym samym respondentem przeprowadzono także wywiad pogłębiony, odpowiedzi tych respondentów zostały poszerzone i uzupełnione o dodatkowy komentarz. Na podstawie wywiadów pogłębionych następnie stwierdzono problemy związane z każdą z analizowanych dziedzin.

2.1. ADMINISTROWANIE MIKROPROJEKTÓW, WSPÓŁPRACA TRANSGRANICZNA, EUWT

W tej części badania opisano wyniki dotyczące ogólnie czesko-polskiej współpracy, administrowania projektów wspartych w ramach Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej RCz-RP 2007-2013 ze szczególnym uwzględnieniem Funduszu Mikroprojektów, będącego jego istotną częścią.

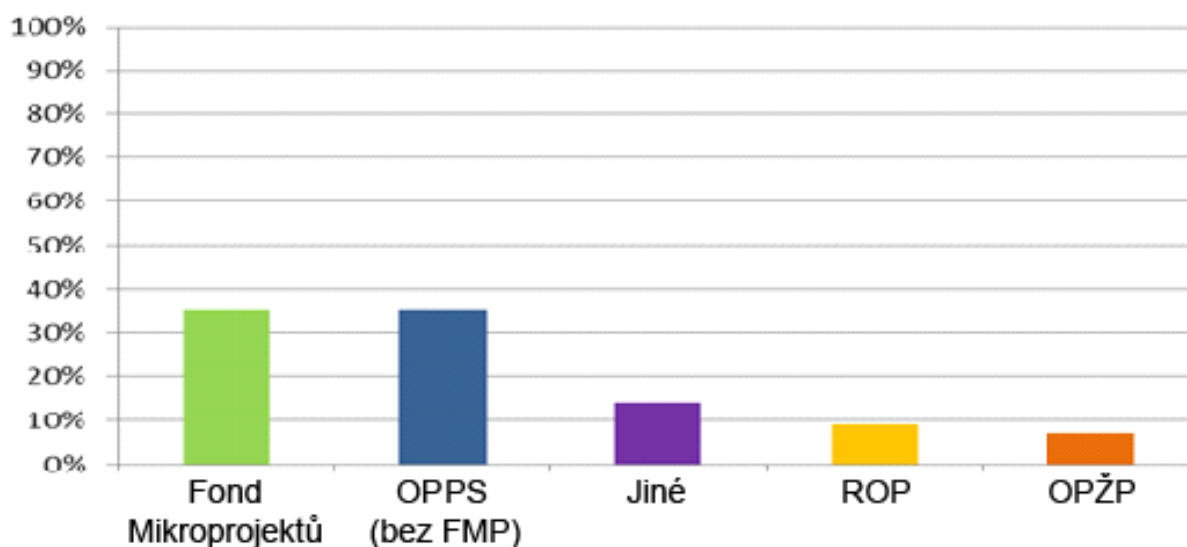
WYNIKI BADAŃ

Ocena korzyści współpracy transgranicznej wspartej w ramach POWT RCz-RP

W ramach badania kwestionariuszowego potwierdzono znaczenie współpracy transgranicznej wspartej w ramach Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej. Na pytanie, w ramach którego respondenci zostali poproszeni o ocenę wspartej współpracy transgranicznej, 95% z nich odpowiedziało, iż wkład jest *maksymalny* lub *średni*, odpowiedź „wkład maksymalny” wybrała około połowa ankietowanych.

W przypadku dwóch piątych respondentów realizowane projekty wsparte z POWT RCz-RP (ew. Funduszu Mikroprojektów, który jest jego częścią i tworzy 20% całego POWT RCz-RP) tworzą ponad połowę wszystkich zrealizowanych projektów. Największym źródłem finansowania projektów jest POWT RCz-RP i Fundusz Mikroprojektów - 70%.

Rysunek 5: Współczynnik źródeł finansowania w zakresie czesko-polskiej współpracy transgranicznej wg odpowiedzi respondentów badania kwestionariuszowego



Źródło: PROCES – Analiza problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy, 2013

W tabeli przedstawiono współczynnik realizowanych projektów finansowanych z POWT RCz-RP. Prawie jedna piąta respondentów realizowała swoje projekty z dofinansowaniem otrzymanym właśnie z tego Programu Operacyjnego.

Tabela 6: Procent realizowanych projektów współfinansowanych w ramach współpracy transgranicznej (POWT RCz-RP FM)

Współczynnik projektów realizowanych z POWT RCz-RP, FM	Liczba odpowiedzi
0-10%	28
11-40%	6
41-60%	4
61-80%	5
81-100%	11
Nie podano dokładnych danych	4
Liczba respondentów	58

Źródło: PROCES – Analiza problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy, 2013

Różnice i bariery czesko-polskiej współpracy transgranicznej

W procesie identyfikacji różnic pomiędzy stroną polską a czeską dot. realizacji projektów kilkakrotnie pojawiły się następujące punkty:

- Większe obciążenia administracyjne (tym samym również większa czasochłonność podczas realizacji projektu) po stronie polskiej,
- różnice legislacyjne,
- biurokracja oraz kontrole formalne,
- brak finansów, forma rozliczania projektów,
- bardziej ścisła kontrola urzędów po stronie czeskiej,
- bariery językowe,
- niedostateczna działalność doradcza i merytoryczna,
- często pojawiała się także odpowiedź, iż nie istnieją na tyle wyraźne różnice, by mogły mieć wpływ na pomyślność realizacji projektu (46% ankietowanych).

Jako kluczowy problem większość respondentów badania kwestionariuszowego oraz wywiadów pogłębionych wskazała *wysokie obciążenia administracyjne*. Już na etapie *opracowania wniosku projektowego* – niektóre gminy lub podmioty nie posiadają dostatecznych mocy przerobowych (menedżerów projektów), nie są w stanie napisać wniosku projektowego, a tym samym nie mają szans na udzielenie im dofinansowania.

Podczas kontroli realizacji projektów konieczne jest sporządzenie wielu dokumentów (wraz z fotografiami, listami obecności), w ramach których przeprowadzana jest także ich kontrola formalna (poprawne umieszczenie i rozmiar logo, itd.). *Biurokratyczne podejście* stwierdzono przede wszystkim w przypadku organów kontroli po stronie polskiej. Problem ten wskazało 10% respondentów.

Zbyt duży nacisk na stronę formalną – w procesie oceny wniosków projektowych, decyzji o ich zatwierdzeniu, jak również podczas kontroli projektów (patrz wyżej). System kontroli projektów jest więc nieefektywny – ignorowane są istotne problemy (w szczególności wykonalność planowanego wpływu projektu).

Pomimo, iż oba kraje są członkami UE i podstawowe *ustawodawstwo* jest zgodne, istnieją różnice mające na celu zapewnienie suwerenności państwa. Dotyczy to przede wszystkim ustawy o zamówieniach publicznych oraz odmiennego podejścia do tej problematyki w obu krajach. Istnieją również różnice w przepisach wykonawczych podczas składania wniosków o dofinansowanie, ustawa o podatku od towarów i usług, itp.

Także *finanse* należą do istotnych barier rozwoju współpracy transgranicznej, nie tylko podczas realizacji samych projektów, ale również oczekiwania na zwrot poniesionych kosztów i ogólne rozliczenie projektów. Problematyka *finansowania projektów* dotyczy przede wszystkim korzystania z Funduszu Mikroprojektów, w ramach którego konieczne jest prefinansowanie projektu z własnych źródeł. Zwrot następuje dopiero po zatwierdzeniu realizacji wszystkich wymogów (np. zatwierdzenie raportu końcowego oraz wniosku o płatność), część wydatków jednak ponoszona jest przez Beneficjenta (w RCz 15 %, w RP 5%), dla niektórych Wnioskodawców wymogi te są dyskwalifikujące.

Długi okres oczekiwania w ramach finansowania projektów, problematyczny proces – konieczność prefinansowania projektów (brak możliwości wypłacania zaliczek) prowadzi do zadłużenia partnera projektowego aż do czasu wypłacenia mu dofinansowania. Niektórzy respondenci również zwrócili uwagę na brak możliwości *operacyjnego wykorzystania środków finansowych w ramach projektu* (brak możliwości wykorzystania środków w innym celu od pierwotnie planowanego, jeżeli w ramach projektu wygenerowano oszczędności).

Dla niektórych respondentów problem stanowi także *bariera językowa* (odpowiadało 14% respondentów) *lub też problem z opracowaniem innych wersji językowych dokumentów podczas działań projektowych* (w szczególności podczas realizacji projektów lustrzanych w ramach Funduszu Mikroprojektów).

Niedostateczna działalność doradcza i merytoryczna – wg niektórych respondentów w celu wykluczenia błędów formalnych i wynikających z tego faktu problemów, powinny zostać sporządzone wzory poprawnie wypełnionych dokumentów z już zatwierdzonych projektów. Niektórzy Wnioskodawcy lub realizatorzy projektów zwracają uwagę na problemy podczas pracy z aktualnymi materiałami metodologicznymi (np. podczas wpisywania danych do systemu BENEFIT7).

Odmienne możliwości uzyskania finansowania po stronie czeskiej i polskiej – ze względu na odmienne procedury administracyjne stwierdzono większą możliwość uzyskania dofinansowania wśród gmin po stronie polskiej (w szczególności w przypadku Funduszu Mikroprojektów).

Problemem dla respondentów są również *odmienne kompetencje gmin po stronie czeskiej i polskiej*. Kolejnym zidentyfikowanym problemem jest *brak bazy danych partnerów*

zainteresowanych realizacją projektu transgranicznego, w niektórych przypadkach znalezienie odpowiedniego partnera po drugiej stronie granicy jest niezwykle trudne.

Ze względu na wypłatę dofinansowania w walucie euro uczestnicy ryzykują również z uwagi na różnicę kursów walut.

Administrowanie Funduszu Mikroprojektów

Fundusz ten jest narzędziem wspierającym mniejsze projekty na poziomie lokalnym. Fundusz Mikroprojektów ukierunkowany jest przede wszystkim na międzyludzkie stosunki transgraniczne, działania społeczne, oświatowe i kulturalne, wspiera poprawę infrastruktury danego obszaru, w szczególności miejską i turystyczną z wpływem transgranicznym.

Administrowanie projektów przebiega w kilku krokach: złożenie i przyjęcie wniosku projektowego, ocena i wybór projektu (bez uczestnictwa partnerów), realizacja projektu, raport końcowy i rozliczenie projektu.

Na pytanie dotyczące problemów z *systemem przyjmowania projektów*, trzy czwarte respondentów konstatowało, iż nie stwierdziło żadnych zasadniczych problemów.

W procesie oceny, czy też *procedur zatwierdzania projektów* zidentyfikowano następujące problemy:

- podczas zatwierdzania projektów - zbyt duże obciążenia administracyjne, Wnioskodawcy skupiają się na wymogach części formalnej wniosku, z uwagi na brak czasu nie poświęcają dostatecznej uwagi części rzeczowej,
- wpływy oddziałujące na wybór projektów poza samą jakością projektu - w stopniu minimalnym, dotyczy zwłaszcza niepoprawnego opracowania finansowania projektów (tzn. zawyżone wydatki, brak gospodarności).

Respondenci nie stwierdzili problemów związanych z Systemem monitoringu funduszy strukturalnych (MONIT) - 83% odpowiadających nie podało żadnego problemu. Problemów nie stwierdzono również (wg 95% odpowiadających) w *procesie kontroli projektów*.

Wykorzystanie Funduszu Mikroprojektów

System realizacji projektów z Funduszu Mikroprojektów respondenci ocenili bardzo sprzecnie - 50% ankietowanych wybrało odpowiedź *dobre wrażenie, system się polepsza*; jednak 46% wybrało opcję *trudny pod względem administracji, skomplikowany*; pozostałych 4% *brak przygotowania systemu, zmieniające się zasady*.

Nieco sprzeczne z podanymi twierdzeniami respondentów, są odpowiedzi na kolejne pytania w tym samym bloku. W większości ankietowani nie opisali konkretnych problemów, z którymi spotkali się podczas wykorzystania Funduszu Mikroprojektów.

Według 78% respondentów *terminy* dot. poszczególnych kroków w ramach procesu składania wniosku projektowego oraz jego realizacji ustalono poprawnie i nie sprawiają im wyraźnych problemów. Pojawiło się zaledwie kilka konkretnych uwag:

- w ramach projektów, których realizacją zainteresowane są szkoły, decyzja o zatwierdzeniu lub odrzuceniu wniosku powinna zostać podjęta do końca wakacji, by można było rozpocząć realizację projektów od początku roku szkolnego,
- zbyt mało czasu na opracowanie wniosku projektowego oraz zbyt długie terminy dot. kontroli raportów końcowych oraz rozliczenia projektów, a tym samym wypłacania dofinansowania (w wielu przypadkach 1-1,5 roku).

W tabeli poniżej przedstawiono najistotniejsze negatywne czynniki *wpływające na pomyślną realizację i wpływ projektu*:

Tabela 7: Identyfikacja najważniejszych czynników negatywnych

Główne czynniki negatywne	Stosunek odpowiedzi respondentów (%)
Nadmierna administracja	50
Zmiany wymaganych dokumentów	19
Zmiany zasad w związku z realizacją projektów	24
Długie terminy oczekiwania	26
Bariery prawne	10
Nieodpowiednie skonfigurowanie systemu finansowania	29

Źródło: PROCES – Analiza problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy, 2013

Pozytywnie oceniono *transparentność i terminowość poszczególnych kroków ze strony Administratora Funduszu w ramach procesu realizacji projektów*. Kroki administratora Funduszu Mikroprojektów w ramach podejmowania decyzji o zmianach w projekcie 87% respondentów oceniło jako transparentne w stopniu maksymalnym lub średnim, 76% oceniło podobnie udzielanie informacji o procesach decyzyjnych Funduszu.

Ponadto pozytywnie oceniono także *współpracę z administratorem Funduszu Mikroprojektów* - 73% ankietowanych oceniło ją jako doskonałą. Negatywnie oceniana była *współpraca z kontrolerami* (CRR w RCz, Urzędy Wojewódzkie w RP) – 77% respondentów oceniło współpracę jako bardzo złą lub średnią.

Wykorzystanie systemu Programu Współpracy Transgranicznej

Niska liczba respondentów (ok 10%) wyraziła swoją opinię, oceniając specyfikę pozycji urzędów krajowych lub marszałkowskich w ramach Programu Operacyjnego. Przedstawiciele tychże instytucji również wyrazili swoją opinię na temat *negatywnych czynników wpływających na pomyślną realizację i wpływ projektów*. Jako najbardziej problematyczną kwestię wskazano *bariery legislacyjne, niepoprawnie skonfigurowany system finansowania oraz zbyt wysokie obciążenia administracyjne*.

Transparentność oraz terminowość kroków ze strony Koordynatora Krajowego została przez większość respondentów oceniona jako *maksymalna, ew. średnia*.

Znaczenie EUWT

Opinię na temat kwestii EUWT w ramach badania kwestionariuszowego wyraziło wyłącznie kilku respondentów, więcej informacji uzyskano za pośrednictwem wywiadów pogłębionych. Respondenci, którzy wyrazili swoją opinię na temat EUWT docenili możliwość legalnego stworzenia ugrupowania, które ma na celu rozwój integracji z wykorzystaniem źródeł zewnętrznych.

Respondenci wyrażali swoje opinie w kwestii nowego Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej TRITIA (pierwsze posiedzenie Walnego Zgromadzenia odbyło się 17 kwietnia 2013 r. w Cieszynie) raczej marginalnie, w większości informacje były bardzo fragmentaryczne lub ogólne. Większość respondentów przypisuje istnieniu EUWT TRITIA *istotne znaczenie w procesie integracji europejskiej* pomiędzy Republiką Czeską, Polską a Słowacją (łączy osoby i instytucje, bliskie ze względu na podobne ukierunkowanie działań oraz wspólne dziedziny).

Pomimo, iż respondenci doceniają powstanie EUWT, postrzegają to jako konieczny krok w kierunku rozwoju współpracy transgranicznych, zabrzmiło ostrzeżenie oraz obawa, czy aby krok ten nie jest krokiem wyłącznie prestiżowym. Bardzo istotna jest propagacja EUWT TRITIA, która jest w zasadzie zerowa, wielu z respondentów nie wiedziało nawet o istnieniu ugrupowania.

PODSUMOWANIE

Kluczowym problemem, który pojawił się w wynikach badania kwestionariuszowego, jak również podczas wywiadów pogłębionych stanowią *obciążenia administracyjne*, które w wielu przypadkach mogą stanowić problem niezmiernie ograniczający. Mniejsze gminy lub też organizacje pozarządowe nie są w stanie ze względu na mniejsze moce przerobowe poradzić sobie z tymi obciążeniami, z tego względu nie są zainteresowane realizacją projektów. Problem ten może wpływać na opinię, iż po stronie czeskiej zainteresowanie realizacją projektów transgranicznych nie jest tak wysokie, jak można byłoby oczekiwać. Nacisk na zgodność z wymogami formalnymi, takimi jak odpowiednie umieszczenie flag, logo, pomiar ich wielkości i kontrola prawie, co do milimetra, jak również zmiany standardów podczas realizacji projektów są dla Wnioskodawców niemałym problemem.

Współpraca z administratorem Funduszu Mikroprojektów, którymi są poszczególne Euroregiony, w większości przypadków była oceniana przez respondentów jako bezproblemowa. Większych problemów dot. tej kwestii podczas realizacji projektów nie stwierdzono.

Ponadto podczas trwania badania zidentyfikowano bardzo istotny problem dot. systemu *finansowania projektów*, przede wszystkim w ramach Funduszu Mikroprojektów. Konieczność prefinansowania całego projektu z własnych źródeł, brak możliwości wypłaty zaliczek, długie terminy wypłaty dofinansowania (często nawet 1 - 1,5 roku) w wielu przypadkach zniechęcają wnioskodawcę od złożenia wniosku. Ponadto stwierdzono rozbieżności w parametrach oceny kwalifikowalności wydatków. Często zdarzają się paradoksy, iż wydatek po jednej stronie zostaje uznany, jednak po stronie drugiej zostaje odrzucony jako niekwalifikowalny.

Pomimo, iż oba kraje są członkami UE, istnieją różnice w *legislacji* obu państw. Dotyczy to przede wszystkim różnic ustawy o zamówieniach publicznych. Fakt ten jednak należy zaakceptować, ponieważ nie ma możliwości perfekcyjnego ujednolicenia ustaw w ramach całej UE.

Bariera językowa podczas standardowych kontaktów może wydawać się minimalna, jednak podczas realizacji projektów i konieczności stosowania fachowej terminologii wyraźnie wzrasta. Tym samym zidentyfikowano potrzebę opracowania dwujęzycznych podręczników, słowników, ew. instrukcji dot. procesu opracowania i realizacji projektów.

Następnym istotnym krokiem dla rozwoju współpracy transgranicznej jest powstanie EUWT TRITIA. Respondenci postrzegają ten krok w bardzo pozytywnym świetle. Problemem jest jednak niewystarczająca promocja i mało szczegółowe informacje na temat jego istnienia i działalności.

Identyfikacja problemów w zakresie administrowania mikroprojektów, współpracy transgranicznej, EUWT

- Wysokie obciążenia administracyjna - przy składaniu wniosku projektowego oraz podczas kontroli wymaga się sporządzenia wielu dokumentów, przy czym niektóre gminy lub podmioty nie posiadają wystarczających mocy przerobowych do opracowania i złożenia wniosku projektowego,
- czasochłonne przygotowanie dokumentacji do projektów oraz jego dokumentowanie,
- zbyt duży nacisk na wymogi formalne - podczas oceny wniosków projektów, jak również podczas kontroli projektów,
- niedostateczne wsparcie metodyczne i doradcze - stwierdzono problem podczas pracy z aktualnymi materiałami metodologicznymi,
- różne możliwości uzyskania dofinansowania po stronie polskiej i czeskiej,
- polscy respondenci wskazali na niskie zainteresowanie realizacją projektów współpracy transgranicznej po stronie czeskiej,

- problemy z finansowaniem projektów - konieczność prefinansowania, brak możliwości uzyskania zaliczek, brak możliwości operacyjnego wykorzystania oszczędności finansowych w ramach projektu, długie okresy oczekiwania na rozliczenie projektu (1 - 1,5 roku),
- brak bazy danych potencjalnych partnerów zainteresowanych realizacją projektu transgranicznego,
- bariery językowe,
- ryzyko różnic kursowych.

W tabeli przedstawiono wykaz najistotniejszych, stwierdzonych problemów, na które ukierunkowano badanie w kolejnej części projektu wraz z propozycją ich rozwiązania.

Tabela 8: Tabela stwierdzonych problemów w zakresie administrowania mikroprojektów, współpracy transgranicznej, EUWT

Problem	Opis problemu/rozwiązanie
Skomplikowany proces składania wniosków	Uproszczenie dokumentowania, połączenie systemu
Finansowanie projektów	Brak możliwości wypłacania zaliczek, finansowania bieżącego (Fundusz Mikroprojektów)
Rozbieżność w kwalifikowalności wydatków	Ujednolicenie parametrów w procesie kwalifikowalności poszczególnych wydatków
Terminy wypłat	Ustalono podstawowe terminy zatwierdzania i wypłacania wydatków projektów, jednak nie zawsze są przestrzegane, co stanowi problem dla Beneficjenta dofinansowania.
Konieczne współfinansowanie	Modyfikacja koniecznego współfinansowania partnerów w projekcie na jeden, możliwie najniższy limit

Źródło: PROCES – Analiza problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy, 2013

2.2. TRANSPORT I HANDEL

Następną z analizowanych części współpracy transgranicznej jest dziedzina transportu i handlu. Oba tematy są ściśle powiązane. Dla rozwoju gospodarki oraz handlu kluczowym czynnikiem jest zapewnienie wysokiej jakości połączeń umożliwiających nie tylko przewóz towarów, jak również szybki transport mieszkańców oraz pracowników.

WYNIKI BADAŃ

W ramach obu badanych dziedzin stwierdzono podobne problemy ogólne związane z *administracją projektów, biurokracją oraz brakiem środków finansowych*, które szczegółowo opisano w poprzednim podrozdziale.

Stan konkretnych dziedzin w euroregionie/obszarze administracyjnym respondentów

Respondenci podczas oceny stanu konkretnych dziedzin w ramach swojego euroregionu, ew. obszaru administracyjnego jako najbardziej problematyczny wskazali *stan transgranicznych połączeń kolejowych*. Ponad 50% ankietowanych oceniło stan kolejowego połączenia transgranicznego jako bardzo zły (stan najgorszy" wg struktury kwestionariusza).

Drugim najczęściej spotykanym problemem w regionach respondentów jest *środowisko administracyjne, czy też biurokracja w zakresie handlu transgranicznego*. Respondenci oceniali stan aparatu biurokratycznego w handlu transgranicznym jako bardzo zły lub średni.

Na podstawie odpowiedzi w kwestionariuszu, respondenci oznaczyli zakres transgranicznych połączeń drogowych jako dostateczny (71% ankietowanych wskazało stan średni), natomiast możliwości gospodarczej współpracy transgranicznej (76% ankietowanych) jako średnie lub bardzo dobre.

Wpływ niektórych czynników na współpracę transgraniczną w zakresie transportu i handlu

W ocenie wpływu różnych czynników na współpracę transgraniczną, respondenci jako najistotniejszy czynnik wpływający na udaną współpracę wskazali osobiste zaangażowanie podmiotów współpracy transgranicznej. W procesie tworzenia wniosku projektowego oraz dokumentacji do wniosków należy często przygotować się na nadgodziny, poświęcić na przygotowania swój wolny czas. Odpowiedź tą podało 63% respondentów.

Ponadto istotny wpływ na współpracę transgraniczną ma *wsparcie polityczne na szczeblu regionalnym, lokalizacja przestrzenna partnerów współpracy transgranicznej (bliskość granicy)* oraz *wsparcie polityczne na szczeblu lokalnym* (patrz następna tabela).

Tabela 9: Odpowiedzi respondentów na pytanie: "Do jakiego stopnia według Pana/Pani opinii na współpracę transgraniczną w dziedzinie transportu i handlu wpływają następujące czynniki?"

Analizowana dziedzina	Wpływa w największym stopniu (%)	Wpływa w stopniu średnim (%)	Wpływa w mniejszym stopniu (%)	Nie jestem w stanie stwierdzić (%)
Świadomość społeczna	17	63	7	13
Wsparcie polityczne na poziomie lokalnym	50	40	7	3
Doświadczenie partnera w ramach współpracy transgranicznej	47	37	7	9
Wsparcie polityczne na poziomie regionalnym	53	43	0	4
Zaangażowanie osobiste podmiotów współpracy transgranicznej	63	20	10	7
Lokalizacja partnerów współpracy transgranicznej (bliskość granicy)	53	37	3	7
Wsparcie polityczne na poziomie krajowym	37	33	20	10

Źródło: PROCES – Analiza problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy, 2013

Istotne jest *maksymalne wsparcie rozwoju transportu*, ponieważ dostateczny rozwój transportu oraz infrastruktury transportowej może pozytywnie wpłynąć na pomyślny rozwój w innych dziedzinach - przeważnie w handlu i gospodarce.

Bariery we współpracy transgranicznej w zakresie transportu i handlu

W czesko-polskim regionie przygranicznym istnieje wiele czynników, które mogą tworzyć bariery we współpracy transgranicznej w zakresie transportu i handlu. Najczęściej napotykaną oraz najistotniejszą barierą, którą wskazywali respondenci były *problemy finansowe*.

Do innych dziedzin problemowych, które tworzą bariery we współpracy transgranicznej w zakresie transportu i handlu respondenci zaliczyli złożoność administracyjną oraz biurokratyczną - wśród często udzielanych odpowiedzi wyróżnić można *nadmierną biurokrację w związku z wnioskami oraz realizacją projektów w ramach współpracy transgranicznej, bariery legislacyjne i obciążenia administracyjne w związku ze współpracą transgraniczną*.

Problemy z zakresu transportu i handlu wskazane przez respondentów to również brak *wspólnego taryfikatora* na liniach transgranicznych oraz niewystarczający tabor kolejowy, który umożliwiłby funkcjonowanie regionalnego transportu kolejowego w RCz oraz w Polsce. Problemem jest również *brak odpowiedniego połączenia linii* transportu publicznego po obu stronach granicy, co uniemożliwia lub bardzo utrudnia dojazd do pracy, czy też kontakty handlowe na terenie drugiego kraju.

Respondenci nie oznaczyli również jako kwestii problematycznej znalezienia partnerów do współpracy transgranicznej po drugiej stronie granicy, kwestii umów współpracy pomiędzy

partnerami współpracy transgranicznej oraz ochrony danych. Podobnie w przypadku pytania dot. *bariery językowej*, 67% respondentów odpowiedziało, iż nie dochodzi do problemów.

Tabela 10: Odpowiedzi respondentów na pytanie: „Które z czynników stwarzają według Pana/Pani opinii bariery we współpracy transgranicznej w dziedzinie transportu i handlu?”

Czynnik	Wpływa w największym stopniu (%)	Wpływa w stopniu średnim (%)	Wpływa w mniejszym stopniu (%)	Nie jestem w stanie stwierdzić (%)
Brak umów	20	27	37	16
Problemy finansowe	50	34	3	13
Obciążenia administracyjne	37	33	10	20
Konflikt interesów	20	20	33	27
Zmiany personalne	7	43	20	30
Problemy podczas równoczesnego składania wniosku o przydzielenie środków finansowych z różnych programów UE	13	53	17	17
Bariery prawne	33	44	3	20
Problemy podczas poszukiwania partnerów do współpracy	3	33	44	20
Biurokracja	40	33	13	14
Bariery językowe	3	27	67	3
Różnice w strukturze administracji publicznej	10	47	23	20
Ochrona danych	3	23	50	24

Źródło: PROCES – Analiza problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy, 2013

Kolejnym istotnym narzędziem rozwoju współpracy transgranicznej są grupy robocze lub okrągłe stoły zajmujące się daną problematyką (np. grupy robocze w ramach Czesko-Polskiej Międzyrządowej Komisji ds. Współpracy Transgranicznej.). Przede wszystkim przebiega współpraca powiatowych Izb Gospodarczych. Zaledwie jedna trzecia respondentów posiada wiedzę na temat tych działań.

Ocena współpracy transgranicznej w zakresie transportu

Sieć kolejowa

Niektóre połączenia kolejowe w pograniczu prowadzone są przez terytorium państwa sąsiedniego. Są to trasy Jeseník-Krnov (przez Głuchołazy) oraz Hrádek nad Nisou - Zittau (przez polski Porajów) - połączenie kolejowe Liberec-Varnsdorf. Trasy kolejowe na terenie Polski są eksploatowane przez stronę polską, jednak pasażerami połączeń są Czesi.

Respondenci podczas oceny stanu konkretnych dziedzin w swoim euroregionie, czy też obszarze administracyjnym jako dziedzinę najbardziej problematyczną wskazali *stan transgranicznych połączeń kolejowych*. Ponad 50% ankietowanych oceniło stan ten jako bardzo zły („stan najgorszy” wg struktury kwestionariusza) - nieodpowiedni stan techniczny kolei, niskie prędkości eksploatacyjne, stare systemy zabezpieczeń.

Bardzo istotny problem stwierdzono w przypadku *niedostatecznego połączenia czeskiej sieci kolejowych z Polską*. Konieczne jest wprowadzenie transportu kolejowego na polsko-czeskiej granicy, co stworzy potencjał rozwojowy dla transportu ciężarowego. W zakresie transportu osobowego istnieje umowa o połączeniach eksterytorialnych (wynajmu trasy kolejowej przez stronę czeską na terenie Polski - korzystają z niej niemal wyłącznie Czesi). Najistotniejszym problemem jest zły stan techniczny infrastruktury oraz niskie inwestycje po stronie polskiej

(przede wszystkim połączenia przez Głuchołazy). Jest to problem dotyczący całej długości granicy czesko-polskiej.

Sieć drogowa

Odpowiedzi dotyczące połączeń drogowych uzyskane za pośrednictwem badania kwestionariuszowego oraz wywiadów pogłębionych różnią się w stopniu diametralnym.

Na podstawie odpowiedzi w kwestionariuszu, respondenci oznaczyli dziedzinę transgranicznych połączeń drogowych jako dostateczną (71% ankietowanych wskazało stan średni), natomiast możliwości gospodarczej współpracy transgranicznej (75% ankietowanych) jako średnie lub bardzo dobre.

Z wywiadów pogłębionych wynika, iż kluczowy problem dotyczy zwłaszcza stanu technicznego sieci drogowej, odmiennej kategoryzacji dróg, a przede wszystkim ograniczenia przejazdu pojazdów o większej masie przez przejścia graniczne, niedostateczne połączenie z siecią dróg krajowych lub jego brak. Stwierdzony problem jest bardzo istotny, ponieważ w wyniku złego stanu dróg dochodzi do obniżenia bezpieczeństwa oraz przedłużenia czasu dojazdu na drugą stronę granicy. Fakt ten prowadzi do wzrostu kosztów przewoźników, jak również obywateli.

Brak *przepustowego połączenia z siecią dróg krajowych* w Republice Czeskiej. Zasadniczym problemem infrastruktury w regionie przygranicznym jest przez wiele lat przebiegająca dobudowa tunelu pod Červenohorskim sedlem. W tym kontekście rozważana jest możliwość rozpoczęcia naprawy drogi I/44 po południowej stronie Červenohorskiego sedła, jednak proponowana przez inwestora (Dyrekcja Dróg i Autostrad RCz) forma realizacji budowy oznaczałaby całoroczne zamknięcie jedynej drogi pierwszej klasy łączącej powiat Jeseník z drogami krajowymi i uniemożliwienie przejazdu większych pojazdów ciężarowych. Co oczywiście miałyby wyrażnie negatywny wpływ na przedsiębiorstwa przemysłowe znajdujące się w obszarze przygranicznym. Krajska Izba Gospodarcza kraju ołomunieckiego stara się, by wybrano o nieco bardziej operatywną formę realizacji budowy, umożliwiającą zachowanie ruchu na tym odcinku podczas budowy.

Na niektórych przejściach granicznych dochodzi do *dysproporcji wynikających z odmiennej kategoryzacji dróg*. Brak wspólnej koordynacji infrastruktury drogowej ze stroną polską, często również problemem jest *odmienny stan techniczny dróg transgranicznych* po obu stronach obszaru. Taki stan uniemożliwia transport tranzytowy, jak również transport pojazdów ciężarowych, które nie mają możliwości przejazdu przez niektóre przejścia graniczne, występuje konieczność znalezienia alternatywy trasy. Pojazdy ciężarowe zmuszone są do objeżdżania nieprzejezdnych miejsc, co podwyższa koszty i obniża konkurencyjność firm po obu stronach granicy, osłabia pozycję miast i gmin, które mogłyby ewentualnie znajdować się na trasie przejazdu. Dochodzi tym samym do ograniczenia możliwości rozwoju firm oraz nawiązywania nowych kontaktów handlowych - przykładem jest przejście graniczne Velké Kunětice/Sławniowice (odmienna kategoryzacja dróg po obu stronach przejścia granicznego).

Z wywiadów pogłębionych wypłynęły pozytywne reakcje na połączenie dróg D1 z A1 koło Bohumína (pomimo, iż nie dokończono jeszcze krótkiego odcinka zaraz za polską granicą), jak również konieczność *dobudowania połączenia R11 z S3*, a przede wszystkim wybudowania *przejścia Královec-Lubawka*. Aktualnie cały tranzyt przebiega przez Harrachov lub Náchod, co stanowi duże obciążenie dla okolicznych gmin, jak również wzrost kosztów transportu.

Z powodu braku obwodnicy miasta Náchod dochodzi także do dużego obciążenia miasta przez tranzytowy transport samochodowy. *Konieczne jest wybudowanie obwodnicy miasta Náchod*.

Problem z *dokończeniem Umowy pomiędzy RCz a RP o budowie i utrzymaniu wspólnych odcinków dróg i mostów granicznych*. Konieczne jest podpisanie porozumienia, by mogło dojść do poprawy jakości połączeń drogowych pomiędzy Republiką Czeską a Polską, co stanowiłoby kolejny z aspektów rozwojowych czesko-polskiego pogranicza.

Niedostateczna liczba przejazdów granicznych, czy też niedostateczna przepustowość (maksymalnie do 3,5 t). Brak możliwości przejazdu pojazdów o ciężarze przekraczającym 3,5 t przez przejście graniczne w Krnovie. Cięższe pojazdy ciężarowe są zmuszone do wydłużania swoich tras o 30 km, kierując się na przejazd Bartultovice. Dochodzi tym samym do zupełnie zbędnego wzrostu kosztów firm, które mogłyby ze względu na lepszą dostępność skorzystać z przejścia w Krnovie.

Transport publiczny

Niedostatecznie przepustowy transport publiczny, w wyniku czego dochodzi do ograniczenia ruchu drogowego i możliwości dojeżdżania do pracy lub w sprawach biznesowych na drugą stronę granicy. Bez własnego samochodu odwiedzenie przygranicznych miast jest niemożliwe lub bardzo trudne. Jest to bardzo poważny problem, ponieważ po obu stronach granicy nie dochodzi do równomiernego rozwoju transportu kolejowego, czy też autobusowego (odnawiania infrastruktury, floty), tym samym uniemożliwia to stworzenie połączenia transgranicznego. Ponadto stwierdzono: brak regularnych połączeń transgranicznych, nie tylko kolejowych, ale również autobusowych, np. w formie przygranicznej komunikacji miejskiej, brak wspólnego taryfikatora w ramach transgranicznych linii autobusowych. Pasażerowie zmuszeni są do zakupu dwóch biletów oraz ich opłacenia w dwóch walutach (koronach i złotych).

Dochodzi wręcz do komicznych sytuacji, gdy mieszkańcy jednego kraju są zatrudnieni po drugiej stronie granicy. Do granicy państwa dowozi ich np. autobus, z którego muszą wysiąść, by przekroczyć granicę pieszo a następnie kontynuować podróż innym połączeniem w danym kraju. Problem ten pojawia się po obu stronach granicy.

Ocena współpracy transgranicznej w zakresie gospodarki i handlu

Z badania wynika, iż dziedzina gospodarki i handlu jest nierozdzielnie powiązana z transportem. Jeżeli nie zostaną zapewnione dobre połączenia drogowe, ewentualnie sieć kolejowa handel nie będzie miał odpowiednich warunków do rozwoju.

W dziedzinie tej możliwość realizacji konkretnych projektów jest bardzo ograniczona, brakuje propozycji projektowych. Również warunki finansowania projektów są znacznie limitujące dla przedsiębiorców. W ramach POWT RCz-RP brakuje możliwości bezpośredniego wsparcia projektów przedsiębiorców. Projekty z zakresu rozwoju środowiska handlowego mogą składać wyłącznie podmioty nieprowadzące działalności gospodarczej (np. Komory Gospodarcze, itd.).

Kolejnymi problemami, które pojawiły się wśród odpowiedzi respondentów wypełniających kwestionariusz, jak również podczas wywiadów pogłębionych są różnice w legislacji obu państw oraz brak ich spójności. Istnieją *ograniczenia i bariery z zakresu legislacji*, a więc problematyka dotycząca umów i porozumień międzynarodowych pomiędzy państwami. *Umowy te w wielu przypadkach ograniczają rozwinięcie bardziej ścisłej współpracy transgranicznej.* W procesie świadczenia usług konieczna jest rejestracja podatnika VAT/DPH w Warszawie lub Pradze (w zależności od miejsca świadczenia usług), nawet w przypadkach jednorazowych, problematyczne jest również uzyskanie zezwolenia na kabotaż. Przedsiębiorcy nie mają pewności, czy zezwolenia, koncesje, których udzielono im w jednym kraju, obowiązują również na terenie drugiego kraju. Wielokrotnie dochodzi do sytuacji, gdy w Republice Czeskiej dany typ handlu określany jest jako wolny (bez licencji, koncesji), natomiast w Polsce wymagane są zezwolenia lub odwrotnie. Problem oznaczono jako *maksymalnie ważny* wymagający rozwiązania i ujednolicenia różnic legislacyjnych. Ponadto respondenci wskazują na niedostateczną *promocję* możliwości współpracy z partnerami zagranicznymi, brak informacji o potencjalnych partnerach zainteresowanych współpracą. Respondenci niejednokrotnie spotkali się również podczas komunikacji z partnerami z Rzeczypospolitej Polskiej ze stereotypami, przede wszystkim po stronie czeskiej.

Drugim najczęściej spotykanym problemem w regionach respondentów jest *środowisko administracyjne, czy też biurokracja w zakresie handlu transgranicznego*. Respondenci oceniali stan aparatu biurokratycznego w handlu transgranicznym jako bardzo zły lub średni. W ramach niektórych projektów na Beneficjenta zostaje nałożony obowiązek składania dużej liczby obowiązkowych załączników, pomimo iż informacje te można uzyskać również w inny sposób (np. REGON/IČ).

Problemem jest także *brak zwolnień dla firm oraz przedsiębiorstw z obszaru przygranicznego, by umożliwić im przekroczenie granicy*. Na przejściach istnieją ograniczenia przekraczania granicy dla miejscowych firm i przedsiębiorców, co ogranicza wymianę usług oraz towaru w regionie przygranicznym. Istnieje infrastruktura, jednak przejazd dla samochodów ciężarowych nie jest dozwolony. Gdyby istniało *porozumienie pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeską o udzielaniu zwolnień dla firm i przedsiębiorców z regionu przygranicznego*, mogłoby dzięki temu dojść do poprawy konkurencyjności firm.

Kolejnym problemem jest *brak środków finansowych*, w wyniku czego *nie ma możliwości realizacji niektórych projektów*. Większość projektów wymaga prefinansowania, w dużej mierze są to projekty współfinansowane z budżetów miast i gmin. Udzielane jest *małe wsparcie organizacji wspierających przedsiębiorczość*. W przypadku większych projektów stanowi to problem, ponieważ gminy nie dysponują wystarczającą ilością środków finansowych, by rozpocząć realizację danych projektów, są zmuszone do zaciągnięcia kredytów i muszą opracować harmonogram płatności. Jest to bardzo istotny problem, który w znaczącym stopniu ogranicza liczbę podmiotów zainteresowanych współpracą transgraniczną, a tym samym polsko-czeskimi projektami. Jeżeli możliwe byłoby wprowadzenie wypłacania zaliczek, mogłoby dojść do realizacji większej liczby projektów.

Istnieją *problemy podczas równoczesnego składania wniosku o przydzielenie dofinansowania z różnych źródeł UE*. Niektóre projekty nie mogą zostać zrealizowane, ponieważ uzyskane dofinansowanie nie pokryje wydatków, przy czym niemożliwe jest finansowanie z innego źródła. Brak możliwości wnioskowania o dofinansowanie z kilku źródeł.

Rozbieżność w procesie uznania kwalifikowalności wydatków po stronie czeskiej i polskiej. Dochodzi do odrzucania niektórych wydatków po jednej stronie (w Republice Czeskiej), jednak po stronie drugiej zostają zatwierdzone jako udokumentowane (w Polsce), lub też sytuacja jest odwrotna.

Różna sytuacja w zakresie przemysłu obu krajów. W Republice Czeskiej zauważalne jest wyraźne pogorszenie koniunktury przemysłu, kładzione są wysokie wymagania na inwestycje z zakresu ochrony środowiska naturalnego. W Polsce natomiast przebiega zacięta walka o zachowanie przemysłu, a tym samym miejsc pracy. Obecny jest problem *niebezpiecznej emigracji dużych przedsiębiorstw za granicę*.

Problemem jest również *brak dostępnej bazy danych, która umożliwiłaby wygenerowanie listy potencjalnych partnerów zainteresowanych współpracą w ramach projektów transgranicznych*. Poszukiwanie partnerów po drugiej stronie granicy może być bardzo trudne i czasochłonne.

PODSUMOWANIE

Do najistotniejszych wniosków, które wypłynęły z badania należą przede wszystkim duży problem z transgranicznym *połączeniem infrastruktury transportowej* (zwłaszcza siecią kolejową), *problemy finansowe* wynikające przeważnie z konieczności prefinansowania projektów z własnych źródeł (brak możliwości wypłacania zaliczek) oraz *obciążenia administracyjne i biurokracja*.

Ogólny stan infrastruktury transportowej ma bezpośredni wpływ nie tylko na rozwój gospodarczy, ale również rozwój turystyki ściśle związany z gospodarką.

Kluczowym problemem w ramach transportu we współpracy transgranicznej wydaje się być *niedostateczne połączenie dróg*, przede wszystkim jednak ich *odmienna kategoryzacja*, uniemożliwiająca przejazd pojazdów o wyższej masie. To wszystko ma swoje odzwierciedlenie w ograniczeniu rozwoju przedsiębiorczości - patrz wyżej. Przedłuża się czas dojazdu, wzrastają koszty transportu oraz dochodzi do obniżenia bezpieczeństwa. Niemalą rolę odgrywa również problem lub raczej zupełny brak połączeń z krajową siecią dróg. Również brak możliwości wydania zwolnień od zakazu przekroczenia granicy w danym miejscu jest bardzo ograniczający.

W przypadku sieci drogowej sytuacja stopniowo ulega poprawie - połączenie D1 z A1 koło Bohumína zostało dobudowane. Jednak istnieją miejsca, w których przekroczenie granicy może stanowić problem, przede wszystkim dla pojazdów o wyższej masie. Problem stanowi odmienna kategoryzacja dróg, brak możliwości przejazdu dla tych pojazdów przez przejścia graniczne. Jest to bardzo istotna bariera w rozwoju nie tylko transgranicznych połączeń drogowych, ale również gospodarki i handlu.

Kolejnym dużym problemem jest funkcjonowanie *połączeń kolejowych* na czesko-polskiej granicy. Przygraniczne trasy kolejowe działają po stronie polskiej, Republika Czeska podpisała z Polską umowę o połączeniach eksterytorialnych. Trasy są prawie w zupełności wykorzystywane przez Czechów. Znajdują się jednak w bardzo złym stanie technicznym, pociągi przejeżdżają przez ten odcinek z bardzo niską prędkością, również tabor kolejowy wymaga modernizacji. Pomimo, iż czeska strona płaci stronie polskiej niemałe opłaty, inwestycje do odnowy i konserwacji odcinka są nikłe.

Jednym z kolejnych istotnych problemów jest *brak regularnego połączenia transgranicznego autobusowego*, czy też kolejowego, połączonego z siecią krajową w obu państwach. Problemem jest również brak komunikacji podmiejskiej, która obsługiwałaby połączenia transgraniczne pomiędzy obiema krajami.

Kluczowym problemem współpracy transgranicznej z zakresu handlu lub gospodarki są różnice w *legislacji* obu krajów - odmienne podejście do poszczególnych usług, konieczność rejestracji płatnika DPH/VAT w stolicy kraju, brak spójności przepisów w obu państwach w zakresie jednego typu prowadzonej działalności. W RCz podmiot nie jest płatnikiem VAT, jednak w RP musi zarejestrować się jako płatnik i odwrotnie. Problem ten dot. w szczególności sektora usługowego.

Ponadto stwierdzono brak *finansów, nieodpowiedni system finansowania projektów*, brak możliwości wypłacenia zaliczek, które pokryłyby przynajmniej część kosztów jest dla wielu przedsiębiorców bardzo limitujący. Zniechęca ich lub nawet uniemożliwia złożenie wniosku o dofinansowanie z POWT RCz-RP. Niektóre projekty nie mogą zostać zrealizowane, ponieważ uzyskane dofinansowanie nie pokryje ich zakresu, przy czym niemożliwe jest finansowanie tego samego projektu z dwóch źródeł. Projekty wiążą się z wysokim obciążeniem administracyjnym, biurokracją, istnieje rozbieżność w procesie uznawania kwalifikowalności wydatków.

Brak dostępnej bazy danych potencjalnych partnerów zainteresowanych współpracą w ramach projektów transgranicznych.

Stwierdzone problemy z zakresu transportu

- Zły stan dróg w pograniczu,
- odmienny stan techniczny dróg transgranicznych,
- różnice w kategoryzacji dróg,
- niedostateczna sieć kolejowa z połączeniami do Polski,

- brak przepustowego połączenia z siecią dróg krajowych w Republice Czeskiej,
- niedostateczny transport publiczny - brak regularnych połączeń transgranicznych (kolejowych, autobusowych),
- brak wspólnego taryfikatora w ramach transgranicznych linii autobusowych,
- potrzebne dokończenie Umów pomiędzy RCz a RP o budowie i utrzymaniu dróg i mostów,
- niedostateczna liczba przejść granicznych, ew. niedostateczna przepustowość (maksymalnie do 3,5 t),
- brak możliwości przejazdu pojazdów o ciężarze przekraczającym 3,5 t przez przejście graniczne w Krnovie,
- konieczność wybudowania przejścia granicznego i komunikacji R11 - S3,
- konieczność wybudowania obwodnicy miasta Náchod.

Stwierdzenie problemów z zakresu przedsiębiorstw i handlu

- Brak wyjątków dla firm i przedsiębiorców z obszaru przygranicznego w zakresie zezwolenia na przejazd przez przejścia graniczne z ograniczoną przepustowością (brak Umów pomiędzy Polską a Republiką Czeską),
- różnice legislacyjne w zakresie handlu,
- istnienie porozumień i umów międzynarodowych ograniczających możliwy rozwój współpracy transgranicznej,
- różnice legislacyjne w zakresie usług,
- małe wsparcie organizacji wspierających przedsiębiorczość,
- problemy podczas równoczesnego składania wniosku o przydzielenie środków finansowych z różnych programów UE,
- rozbieżność w procesie uznawania kwalifikowalności wydatków po stronie czeskiej i polskiej w ramach wspólnych projektów,
- wysokie obciążenia administracyjne podczas opracowania i składania wniosku projektowego i realizacji projektu,
- niebezpieczna emigracja dużych przedsiębiorstw za granicę z uwagi na różne koszty eksploatacji,
- brak dostępnej bazy danych, która umożliwiłaby wygenerowanie listy potencjalnych partnerów zainteresowanych współpracą w ramach projektów transgranicznych.

W tabeli przedstawiono wykaz najistotniejszych, stwierdzonych problemów, na które ukierunkowano badanie w kolejnej części projektu wraz z propozycją ich rozwiązania.

Tabela 11: Tabela stwierdzonych problemów w zakresie transportu, gospodarki i handlu*Źródło: PROCES – Analiza problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy, 2013*

Problem	Opis problemu
Połączenie R11-S3 i przejście Královec-Lubawka	Brak. Aktualne przejście nie ma odpowiedniej przepustowości.
Tunel pod Červenohorskím sedlem	Konieczność rozwiązania obecnej sytuacji, plan budowy
Transgraniczne połączenia kolejowe	Jeseník-Krnov (przez Głuchołazy) oraz Hrádek nad Nisou - Zittau (przez polski Porajów) - połączenie kolejowe Liberec-Varnsdorf, Náchod - Kudowa Zdrój, Meziměstí – Wałbrzych - zły stan kolei
Przejścia w mieście Krnov i w regionie Osoblažsko	Brak możliwości przejazdu pojazdów powyżej 3,5 t
Brak obwodnicy miasta Náchod	Konieczność wybudowania obwodnicy
Różnice w kategoryzacji dróg,	Ograniczenie transportu tranzytowego
Umowa pomiędzy RCz a RP o budowie i utrzymaniu dróg i mostów	Podpisanie i wejście w życie
Wspólny taryfikator w ramach linii transgranicznych	Brak, konieczność wprowadzenie wspólnego taryfikatora
Brak połączeń autobusowych do RP	Np. Osoblažsko
Różnice legislacyjne w zakresie handlu	Brak jednolitych przepisów dla jednego typu działalności gospodarczej
Różnice legislacyjne w zakresie usług	Konieczność rejestracji płatnika DPH/VAT, pomimo iż w kraju pochodzenia nie ma obowiązku

2.3. ŚRODOWISKO NATURALNE

Następną z dziedzin, którą obejmuje badanie jest współpraca w zakresie ochrony środowiska naturalnego, ochrony powietrza atmosferycznego oraz gospodarki odpadami. Współpraca transgraniczna w tej dziedzinie nie znajduje się na tak rozwiniętym poziomie, jak można by oczekiwać, uwzględniając znaczenie i wpływ na poszczególne jednostki oraz całe społeczeństwo. Jest to temat bardzo delikatny, który może być podstawą sporów pomiędzy obywatelami, władzami lokalnymi i władzami rządowymi.

WYNIKI BADANIA

Ocena stanu aspektów środowiskowych

Większość respondentów w ramach badania kwestionariuszowego wyraziła swoją opinię, oceniając stan aspektów środowiskowych (np. ochrona powietrza atmosferycznego, cieków wodnych, zbiorników wodnych, stan problematyki utylizacji odpadów) jako średni, nie podając wyraźnych i istotnych problemów.

Wyjątkiem jest *problematyka obciążeń spowodowanych przez górnictwo i kopalnictwo, jak również problematyka terenów przemysłowych, starych obciążeń, obszarów zdegradowanych* - 25% ankietowanych oceniło stan jako bardzo zły. W ramach często podejmowanej kwestii *wyrządzania szkód środowisku naturalnemu z powodu obciążenia pochodzącego z zagranicy* zaledwie 52% respondentów wskazało, iż stan dotyczący tej kwestii jest bardzo zły lub średni.

Tabela 12: Współczynnik odpowiedzi respondentów na pytanie: "Jak ocenia Pan/Pani w następujących dziedzinach stan w Pana/Pani Euroregionie/ obszarze administracyjnym?"

	Najgorszy stan (%)	Średni stan (%)	Najlepszy stan (%)	Nie jestem w stanie stwierdzić (%)
Stan i ochrona powietrza atmosferycznego	9	79	6	6
Ochrona wód podziemnych i zasobów wodnych	0	55	27	18
Ochrona cieków wodnych i zbiorników wodnych	9	67	15	9
Problematyka utylizacji odpadów	9	76	12	3
Problematyka terenów przemysłowych, starych obciążeń środowiska i zdegradowanych gruntów	21	61	6	12
Problematyka obciążenia terenu przez przemysł wydobywczy,	24	33	9	34
Problematyka zanieczyszczenia środowiska naturalnego (powietrza, wód) obciążenie pochodzące z zagranicy.	12	40	12	36

Źródło: PROCES – Analiza problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy, 2013

Wpływ na współpracę transgraniczną w zakresie ochrony środowiska naturalnego

W ramach pytania „Do jakiego stopnia według Pana/Pani opinii na współpracę transgraniczną w dziedzinie ochrony środowiska wpływają następujące czynniki?” stwierdzono cztery kluczowe czynniki, które wskazało dwie trzecie respondentów. Patrz tabela poniżej.

Tabela 13: Główne czynniki mające wpływ na współpracę transgraniczną w zakresie ochrony środowiska w stopniu maksymalnym lub średnim

Główne czynniki wpływające na współpracę transgraniczną w zakresie ochrony środowiska naturalnego	Współczynnik odpowiedzi respondentów
Wsparcie polityczne na poziomie lokalnym	79
Wsparcie polityczne na poziomie regionalnym	73
Zaangażowanie osobiste podmiotów współpracy transgranicznej	67
Lokalizacja partnerów współpracy transgranicznej (bliskość granicy)	76

Źródło: PROCES – Analiza problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy, 2013

Znaczenie transgranicznych grup roboczych ("okrągłych stołów", grup działań), jeżeli takie istnieją, nie jest wg respondentów zbyt wysokie, ich wkład respondenci oceniają jako minimalny. Największą korzyścią według 45% respondentów stanowi *wymiana informacji pomiędzy członkami grup*.

Innych działań w ramach współpracy transgranicznej w zakresie ochrony środowiska naturalnego według respondentów przebiega minimum. Jeżeli jakiegokolwiek są organizowane, z reguły chodzi o wzajemne spotkania, organizację wspólnych imprez, nieregularne spotkania organów niektórych krajów/województw.

Bariery współpracy transgranicznej w zakresie ochrony środowiska naturalnego

Do najistotniejszych czynników, które tworzą *bariery we współpracy transgranicznej w zakresie ochrony środowiska naturalnego* 54% respondentów zaliczyło *brak odpowiedni umów współpracy pomiędzy partnerami współpracy transgranicznej*, 67% respondentów wskazało *wysokie obciążenia administracyjne związane z realizacją współpracy transgranicznej*, ta sama liczba respondentów wskazała również *bariery legislacyjne*.

Jako problem marginalny respondenci postrzegają *bariery językowe* (58% respondentów wskazało ten czynnik jako minimalnie wpływający na współpracę transgraniczną).

Tabela 14: Współczynnik odpowiedzi respondentów na pytanie "Które z czynników stwarzają według Pana/Pani opinii bariery we współpracy transgranicznej w dziedzinie ochrony środowiska naturalnego?"

	Maksymalny wpływ (%)	Średni wpływ (%)	Minimalny wpływ (%)	Nie jestem w stanie stwierdzić (%)
Brak umów współpracy	18	36	15	31
Problemy finansowe	49	24	3	24
Obciążenia administracyjne	40	24	9	27
Konflikt interesów pomiędzy partnerami	6	46	18	30
Zmiany personalne	6	49	18	27
Problemy podczas równoczesnego składania wniosku	12	33	18	37
Bariery prawne	37	30	9	24
Problemy podczas poszukiwania partnerów współpracy	3	52	18	27
Nadmierna biurokracja	37	24	9	30
Bariera językowa	6	21	58	15
Różnice w strukturze administracji publicznej	3	37	24	36
Problemy z ochroną danych	12	12	30	46

Źródło: PROCES – Analiza problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy, 2013

Ocena sytuacji na obszarach o wysokim stopniu ochrony przyrody i krajobrazu (NP, CHKO)

Pracownicy parków narodowych (czes. národní park) oraz parków krajobrazowych (czes. chráněná krajinná oblast) wskazali, iż do *konkretnych problemów związanych z ochroną środowiska naturalnego na ich terenie należą*: stan powietrza atmosferycznego (związany z transportem tranzytowym), dzikie wysypiska śmieci, aperiodyczny wzrost liczby turystów, w okresie, gdy po drugiej stronie granicy jest święto państwowe.

Respondenci ocenili negatywnie *problem z niszczeniem terenów znajdujących się pod ochroną przez odwiedzających*. Respondenci z obu stron granicy państwa skarżą się na niską kulturę odwiedzających oraz ich zachowanie na terenie chronionym.

Ocena współpracy transgranicznej w zakresie ochrony środowiska naturalnego

Jednym z *największych problemów* jest *legislacja*, która nie zawsze umożliwia realizację działań transgranicznych. Przykładem może być wybudowanie oczyszczalni ścieków po jednej stronie granicy oraz sortowni odpadów po stronie drugiej, pod warunkiem, iż mogliby z nich korzystać mieszkańcy obu krajów. Przepisy uniemożliwiają zastosowanie takiego rozwiązania, ew. w zasadniczy sposób utrudniają wdrożenie tego rozwiązania (w przypadku odpadów - oprócz odpadów kompostowanych obowiązuje zakaz wywozu poza granicę państwa).

Następna grupa problemów dotyczy *dofinansowania z Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej* (wraz z Funduszem Mikroprojektów) – chodzi tutaj o:

- obciążenia administracyjne,
- finansowanie projektów,
- podczas zatwierdzania nacisk kładziony jest z punktu widzenia respondentów na finansową złożoność projektów, nie na oczekiwane korzyści projektów (Ustawa o zamówieniach publicznych),
- problem ze znalezieniem odpowiedniego partnera do realizacji projektu z wpływem transgranicznym,
- terminy zatwierdzania oraz rozliczania projektów,
- brak propozycji projektowych z zakresu ochrony środowiska naturalnego.

Tworzenie *nielegalnych wysypisk odpadów komunalnych* (w lesie, w pobliżu źródeł wody, terenów zamieszkałych) jest związane z kulturą obywateli, pojawia się po obu stronach granicy.

Zachowanie *odwiedzających lasy* – nielegalny ruch pojazdów silnikowych, wzmożony ruch odwiedzających podczas sezonu na grzyby i zbioru owoców leśnych powoduje uszkodzenie runa. Zwłaszcza po stronie czeskiej brak współpracy Straży Leśnej z policją, konieczne jest rozszerzenie kompetencji Straży Leśnej, które są obecnie znacznie ograniczone.

Obciążenie obszaru *przez działalność wydobywczą i przemysłową po drugiej stronie granicy*. Zła ocena wpływu transgranicznego dot. tej działalności - konieczna jest współpracy w procesie opracowania oceny wpływu na środowisko naturalne (EIA). Wymogi dotyczące dopuszczalnych pułapów po obu stronach granicy - grozi odejście niektórych producentów przemysłowych do Polski (oszczędności inwestycyjne). W RCz obowiązują surowsze pułapy zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego w porównaniu do RP (bardziej restrykcyjne niż w UE). Przepisy zmuszają czeskie podmioty działające w przemyśle do inwestycji mających na celu odpylanie i eliminowanie zanieczyszczenia środowiska naturalnego.

Obciążenie obszaru *przez transport tranzytowy*. Problem występuje z uwagi na skracanie przez przewoźników trasy (ew. próby ominięcia płatnych odcinków dróg), którzy wybierają trasę przez parki krajobrazowe. Na niektórych odcinkach brak połączenia z siecią dróg szybkiego ruchu po obu stronach granicy.

Jakość powietrza atmosferycznego – oprócz obciążenia spowodowanego przez transport, problemem są również paleniska lokalne. Wiążą się z tym różne wymogi dopuszczalnych pułapów emisji po obu stronach granicy, zwłaszcza po stronie polskiej istnieje wiele wyjątków. W Polsce, podobnie jak w RCz działa system dofinansowania na piece w domach jednorodzinnych, jednak w mniejszym stopniu.

Szkodliwy wpływ na zmiany krajobrazowe ma nie tylko kopalnictwo oraz działalność przemysłowa, ale również budowa np. *elektrowni wiatrowych*, nawet bardzo blisko granicy na terenie parków krajobrazowych. Budowa farm wiatrowych ma ogromny wpływ na jakość życia i środowiska naturalnego w najbliższym otoczeniu - ograniczenie widoku, hałas, wzmożony ruch maszyn budowlanych, itd.

Jeden z polskich respondentów w ramach wywiadów pogłębionych podzielił się problemem istniejącym po polskiej stronie, a mianowicie stwierdził *brak świadomości o konieczności ochrony środowiska naturalnego*, co odzwierciedla niski poziom dbania o środowisko naturalne przez obywateli. Problemem jest brak większej liczby imprez, które mogłyby nagłośnić istniejący problem oraz brak promocji czystego środowiska naturalnego.

Problem z *kopalnią odkrywkową Turów* – problemy z wyciekami z hałd, powstawanie powodzi lokalnych, w wyniku wydobywania dochodzi do obniżenia poziomu wód podziemnych w okolicy.

Konieczność *ujednolicenia metodologii podejścia do ochrony środowiska naturalnego w obu krajach*, a tym samym zwiększenie możliwości zidentyfikowania "sprawców zanieczyszczeń" i możliwość zmiany sytuacji. Brak jednolitego sposobu ewidencjonowania źródeł zanieczyszczeń.

PODSUMOWANIE

W zakresie ochrony środowiska naturalnego czesko-polska współpraca nie została rozwinięta w stopniu podobnym do pozostałych dziedzin, które obejmowało nasze badanie. Mimo to jednak istnieje kilka możliwości stopniowego rozwijania i budowania współpracy. Dość znaczące różnice w ustawodawstwie lub porozumienia międzynarodowe ograniczają możliwości rozwoju tej współpracy.

W ramach badania kwestionariuszowego, respondenci, do których zwrócono się z prośbą o uczestnictwo w większości ocenili *stan środowiska naturalnego* w swoim regionie jako średni. Wyjątek stanowił obszar, który boryka się ze starymi obciążeniami oraz terenami przemysłowymi (górnictwo, kopalnictwo), gdzie stwierdzono istotne problemy. Badanie nie wykazało, iż wpływ obciążenia spoza granicy państwa, oddziałujący na stan środowiska naturalnego jest istotny.

Współpraca transgraniczna w zakresie ochrony środowiska naturalnego jest według odpowiedzi respondentów uwarunkowana w szczególności przez wsparcie polityczne oraz osobiste zaangażowaniem poszczególnych podmiotów. Podobnie jak w przypadku innych dziedzin, również w ramach problemów z ochroną środowiska kluczową barierą jest administracja.

Jednym z kluczowych aspektów w ramach ochrony powietrza atmosferycznego, z którym borykają się respondenci jest problematyka *stanu i ochrony powietrza atmosferycznego* – ujednolicenie pułapów emisji oraz eliminacji emisji, zapewnienie dofinansowania na wymianę pieców grzewczych mogłoby doprowadzić do znacznej poprawy stanu powietrza atmosferycznego na całym obszarze pogranicza

Również ochrona *źródeł wodnych oraz ogólnie krajobrazu* odgrywa znaczącą rolę w życiu obywateli regionów przygranicznych. Obie dziedziny bezpośrednio związane są z działalnością mieszkańców. Przemysł wydobywczy w pobliżu granicy, budowa farm wiatrowych itp. mają wpływ nie tylko na najbliższą okolicę, konsekwencje wykraczają daleko poza granice i powinno zajmować się nimi kompleksowo, na arenie międzynarodowej.

Jako kluczowy problem, który stwierdzono podczas wywiadów pogłębionych, a który dotyczy czesko-polskiej współpracy to różnice w *legislacji* obu państw. Oba kraje są członkami Unii Europejskiej i ramowo posiadają bardzo podobne przepisy, które jednak w pewnym stopniu różnią się. Najwyraźniej odczuwalne jest to właśnie w zakresie ochrony i jakości powietrza atmosferycznego. Republika Czeska posiada surowsze normy niż te wymagane przez UE, co jest bezpośrednio związane z innymi dziedzinami życia, również dziedziną ekonomiczną. Przedsiębiorstwa na terenie RCz zmuszone są do inwestycji mających na celu wyeliminowanie szkodliwego wpływu swojej działalności na środowisko naturalne - usuwanie pyłu, eliminacja szkodliwych emisji. Inwestycje te mają bezpośredni wpływ na rozwój przemysłu, często z uwagi na surowe warunki wpływają na decyzję o przeniesieniu działalności na teren innego państwa, np. na terytorium Polski, gdzie normy są mniej rygorystyczne.

Również paradoksy pojawiające się podczas przydzielania dofinansowania oraz brak ich powiązania z przepisami europejskimi mogą stanowić poważną barierę dla rozwoju współpracy pomiędzy obiema krajami. Po obu stronach granicy realizowano projekty, które przewidywały wykorzystanie mocy przerobowych w drugim kraju: kompostownia, oczyszczalnia ścieków, itp. Po realizacji projektu jednak realizatorzy spotkali się z problemem legislacyjnym, który zakazuje przewóz odpadów za granicę, tym samym moc przerobowa zakładu nie zostanie w pełni wykorzystana.

Kolejnym z bardzo istotnych czynników, które mają wpływ na czesko-polską współpracę są *nadmierne obciążenia administracyjne* w procesie składania wniosków projektowych oraz podczas realizacji samego projektu, a następnie w procesie dokumentowania wydatków i rozliczenia. Również *finansowanie projektów* stanowi bardzo istotny aspekt. Oba problemy oraz ich konsekwencje opisano w rozdziale 1.

Niemalym problemem podczas realizacji wspólnych projektów po obu stronach granicy jest brak wiedzy oraz problemy ze znalezieniem odpowiedniego partnera zainteresowanego realizacją wspólnego projektu.

Istnieje także potrzeba poprawy stanu *oświaty, wiedzy i świadomości* o ochronie środowiska naturalnego wśród szerokiego ogółu społeczeństwa. Ten sposób umożliwiłby eliminację "nalotów" odwiedzających na owoce leśne, niezgodnego z prawem wjazdu pojazdów silnikowych do lasu, ograniczenie palenia plastikiem i innymi odpadami w ramach palenisk lokalnych.

Stwierdzenie problemów z zakresu ochrony środowiska naturalnego

- Legislacja - komplikacje w nawiązaniu współpracy transgranicznej,
- różne priorytety w ramach podejścia do ochrony środowiska naturalnego, brak jednolitej metodologii,
- problemy w ramach korzystania z dofinansowania z Programu Współpracy Transgranicznej (wraz z obciążeniami administracyjnymi i znalezieniem odpowiedniego partnera do realizacji projektów),
- obciążenie terenu przez górnictwo, kopalnictwo, przemysł oraz działalność transportową,
- wpływ zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego na terytorium drugiego państwa (zdalne przekazywanie emisji) wraz z paleniskami lokalnymi.
- brak dyscypliny odwiedzających lasy, góry, parki krajobrazowe lub CHKO (ruch pojazdów silnikowych, kompetencje Straży Leśnej, itd.),
- zmiany w krajobrazie - kopalnie odkrywkowe (Turów), elektrownie wiatrowe.

W tabeli przedstawiono wykaz najistotniejszych stwierdzonych problemów, na które ukierunkowano badanie w kolejnej części projektu wraz z propozycją ich rozwiązania.

Tabela 15: Tabela problemów stwierdzonych w zakresie ochrony środowiska naturalnego

Problem	Opis problemu
Ochrona powietrza atmosferycznego	Odmienne podejście do przemysłu, w RCZ surowsze pułapy, w RP istniejące wyjątki
Umowy pomiędzy państwami	Zakaz wywozu odpadów, niewykorzystane moce przerobowe oczyszczalni ścieków, kompostowni
Umowa o ocenie wpływu wydobycia minerałów niezastrzeżonych	Brak, zagrożenie w postaci pyłu, smogu świetlnego, wpływ na poziom wód podziemnych, wycieki z hałd, np. kopalnia Turów
Elektrownie wiatrowe	Zmiany krajobrazu, hałas, naruszenie torów lotu ptaków, migracja nietoperzy (np. region Osoblažsko, Svitavsko)
Kompetencje Straży Leśnej	Zachowanie odwiedzających lasy, zachowanie turystów

Źródło: PROCES – Analiza problemów systemowych współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy, 2013

2.4. OCHRONA ZDROWIA, BEZPIECZEŃSTWO I PRACA OBCOKRAJOWCÓW

Kolejną z dziedzin, którą obejmuje badanie jest ochrona zdrowia, bezpieczeństwa i praca obcokrajowców. W tej dziedzinie wzajemna współpraca znajduje się na wysokim poziomie, przede wszystkim w przypadku jednostek zintegrowanego systemu ratownictwa. Współpraca w różnych zakresach w danej dziedzinie jest bardzo problematyczna, z uwagi na ograniczające ją różnice legislacyjne, które zapewniają własną suwerenność państwa.

WYNIKI BADAŃ

Ocena stanu w Euroregionie lub obszarze administracyjnym

Większa część respondentów oceniła stan w danych dziedzinach – *wyposażenie i gotowość do działania* jednostek zintegrowanego systemu ratownictwa, *współpraca transgraniczna i koordynacja* jednostek zintegrowanego systemu ratownictwa, *zależność środków* bezpieczeństwa po obu stronach granicy, *współpraca jednostek administracji celnej*, itd. – jako średni.

Wyjątek stanowiła *współpraca jednostek zintegrowanego systemu ratownictwa* - dwie trzecie respondentów oceniło stan współpracy w sposób wyraźnie pozytywny. Dla żadnej z dziedzin nie stwierdzono, by co najmniej jedna dziesiąta respondentów wskazała stan w danej dziedzinie jako bardzo zły.

Tabela 16: Współczynnik odpowiedzi respondenta na pytanie "Jak ocenia Pan/Pani w następujących dziedzinach stan w Pana/Pani Euroregionie/ obszarze administracyjnym?"

	Najgorszy stan (%)	Średni stan (%)	Najlepszy stan (%)	Nie jestem w stanie stwierdzić (%)
Wyposażenie i gotowość do działania jednostek ZSR	2	51	20	27
Współpraca jednostek ZSR	2	27	44	27
Współpraca transgraniczna jednostek ZSR	5	49	15	31
Koordynacja współpracy ZSR	7	39	12	42
Zależność środków bezpieczeństwa wobec ekstremalnych zjawisk przyrodniczych i katastrof	7	49	7	37
Współpraca jednostek policji	0	22	17	61
Współprace jednostek administracji celnej	2	22	5	71
Problemy z zakresu zatrudniania obcokrajowców	7	20	10	63
Problematyka przestępczości cudzoziemców	7	25	5	63

Źródło: PROCES – Analiza problemów czesko-polskiej współpracy, 2013

Bariery we współpracy transgranicznej

W poniżej zamieszczonej tabeli podano główne czynniki wskazane przez respondentów jako kluczowe bariery we współpracy transgranicznej. Ponad połowa respondentów jako kluczową barierę dla rozwoju współpracy wskazała *legislację, nadmierną biurokrację i obciążenia administracyjne oraz problemy finansowe*.

Tabela 17: Główne bariery wpływające na współpracę transgraniczną w zakresie ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i pracy obcokrajowców

	Odpowiedzi respondentów (%)
Brak umów o współpracy pomiędzy partnerami współpracy transgranicznej	37
Problemy finansowe	61
Duże obciążenia administracyjne w związku z realizacją współpracy	42

	Odpowiedzi respondentów (%)
transgranicznej	
Bariery prawne	64
Nadmierna biurokracja w związku z wnioskami i koordynowaniem projektów w ramach współpracy transgranicznej	58

Źródło: PROCES – Analiza problemów czesko-polskiej współpracy, 2013

Znaczenie transgranicznych grup roboczych oraz innych form współpracy transgranicznej

Respondenci badania kwestionariuszowego nie byli świadomi działalności transgranicznych grup roboczych w zakresie współpracy zintegrowanych systemów ratownictwa, zapobiegania ryzykom, pracy policji oraz służb celnych, lub też ich działalność nie jest traktowana przez respondentów jako istotna z punktu widzenia poprawy współpracy transgranicznej. Według 40% respondentów najistotniejszym wkładem takich grup jest *wymiana informacji pomiędzy członkami*. Do innych istotnych działań należą *wspólne ćwiczenia, ćwiczenia taktyczne podczas interwencji, prace ratownicze w sytuacjach nadzwyczajnych*.

Konkretne problemy związane z wykroczeniami i przestępczością obcokrajowców

Pracownicy policji oraz administracji celnej, którzy uczestniczyli w badaniu wskazali następujące kluczowe problemy związane z wykroczeniami i przestępczością obcokrajowców, z którymi spotykają się w swojej praktyce:

- wykroczenia drogowe (w szczególności zbyt wysoka prędkość) - w przypadku Czechów po stronie polskiej oraz Polaków po stronie czeskiej,
- kradzież oraz inne wykroczenia - również wzajemnie w przypadku obu krajów i ich obywateli,
- problemy z narkotykami - kluczowy problem liberalnych przepisów RP umożliwiający bezproblemowe nabycie większej ilości leków z zawartością pseudoefedryny, które są wykorzystywane w produkcji metamfetaminy.

Konkretne problemy związane z pracą jednostek ratowniczych straży pożarnej

Respondenci z szeregów jednostek ratowniczych straży pożarnej wskazali następujące problemy:

- brak odpowiedniego sprzętu w jednostkach straży pożarnej,
- brak wzajemnych umów współpracy na poziomie krajów - województw (konkretny przykład kraju libereckiego i województwa dolnośląskiego).

Problemy z zakresu zatrudniania obcokrajowców

- Swoją opinię na temat problemów z zakresu zatrudniania obcokrajowców w ramach badania kwestionariuszowego wyraziło zaledwie kilku respondentów. Z ich wypowiedzi można było ustalić ogólnie znane fakty.
- Liczba polskich obywateli pracujących w Republice Czeskiej znacznie przewyższa liczę Czechów pracujących w RP. Powodem są przede wszystkim finanse. Dla polskiego obywatela korzystniejsza jest praca w RCz, aniżeli dla obywatela Czech zatrudnienie w RP. Niestety ma to również negatywne konsekwencje - wskaźnik bezrobocia czeskich obywateli w regionie przygranicznym jest długofalowo niezmienny lub wzrasta. Polacy są na ogół skłonni do pracy na mniej lukratywnych stanowiskach oraz za niższe wynagrodzenie. Znalezieniem pracy dla polskich obywateli zajmują się agencje

pośrednictwa pracy, które świadczą również usługi przewozowe dla pracowników, w wielu miejscach w regionie przygranicznym istnieją regularne połączenia utworzone w tym celu.

Ocena stanu współpracy transgranicznej w zakresie ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i pracy obcokrajowców

Podobnie jak we wszystkich wyżej podanych dziedzinach, również w dziedzinie zdrowia, bezpieczeństwa i pracy obcokrajowców jednym z czynników ograniczających wzajemną współpracę oraz opracowanie projektów jest ich *złożoność administracyjna, nadmierna biurokracja oraz czasochłonność* przede wszystkim w procesie przygotowania projektów.

Ponadto są to *problemy legislacyjne*. Wiele przepisów obowiązuje w całej UE, jednak każdy kraj dysponuje własną suwerennością, co utrudnia pracę wszystkich jednostek ZSR, policji oraz administracji celnej. Problemy wynikające z różnic legislacyjnych opisano poniżej.

Na niektórych obszarach *na poziomie gmin nie istnieje żadna współpraca jednostek zintegrowanego systemu ratownictwa*. Tym samym na poziomie lokalnym powstaje problem z ograniczoną możliwością współpracy, istnieje konieczność i wymóg stworzenia wspólnej platformy łączącej odizolowane zintegrowane systemu funkcjonujące w obu krajach.

Niektórzy eksperci wspomnieli również o *barierze językowej*. Organizowane są wspólne szkolenia, które ukierunkowano na poprawę umiejętności komunikacyjnych z drugą stroną (wraz z kursami językowymi). Wspomniano również o wymogu opracowania czesko-polskiego słownika terminologicznego, który mógłby zostać wykorzystany podczas wspólnej interwencji.

Respondenci wskazali również, iż problemy stanowią *akty chuligaństwa, drobne występkę, kradzieże oraz akty wandalizmu*, których dokonują w obszarach przygranicznych obywatele kraju sąsiedniego (Czesi w Polsce i Polacy w RCz). Jednak problemy te zostały oznaczone jako marginalne, żaden z ekspertów nie wskazał problemu jako istotnego z punktu widzenia ochrony osób i majątku. Problemy we współpracy jednostek policji - wielu obszarach przygranicznych funkcjonują wspólne czesko-polskie patrole, jednak kompetencje policji na terenie drugiego państwa są bardzo ograniczone.

Ważnym problemem jest *kwestia narkotyków* wynikająca z różnic legislacyjnych pomiędzy RCz a RP. W Polsce bardziej liberalne przepisy umożliwiają zakupienie dużej ilości leku z zawartością pseudoefedryny, która stosowana jest do produkcji metamfetaminy. Pseudoefedryna zostaje z reguły przewieziona przez granicę państwa do RCz, a następnie produkuje się z niej narkotyki.

Problemem jest również *uchylanie się od podatków (tax evasion) przy imporcie towarów* – olejów mineralnych, tytoniu, wyrobów alkoholowych i ich zamienników, czy też różnice w wyposażeniu i kompetencji administracji celnej po stronie czeskiej i polskiej. Problemy te jednak stopniowo znajdują swoje rozwiązanie. Ustawa o etykietowaniu alkoholu, depozyt dla sprzedawców paliw, itd. Jest to ściśle związane z kompetencjami administracji celnej, jak również z różnicami w kompetencjach pomiędzy obiema krajami. Ponadto z wywiadów pogłębionych stwierdzono, iż dla tej dziedziny brak propozycji odpowiednich projektów.

Z punktu widzenia zintegrowanych systemów ratowniczych problemem jest *ruch pojazdów ZSR (wozy strażackie, karetki pogotowia) po płatnych odcinkach drogowych po stronie polskiej* konieczność uiszczenia opłaty za przejazd również dla pojazdów uczestniczących w interwencji).

Niska liczba wspólnych spotkań (ćwiczenia, szkolenia), co ma w konsekwencji negatywny wpływ na współpracę pomiędzy jednostkami po obu stronach granicy.

Inne problemy wspólnego funkcjonowania *zintegrowanych systemów ratownictwa*:

- niedostateczna infrastruktura i zaplecze (remizy strażackie, komisariaty policji),
- złe wyposażenie jednostek ochrony przeciwpożarowej (zwłaszcza gminnych jednostek ochotniczych),

- złe wyposażenie dla interwencji w trudno dostępnym terenie
- brak kompatybilnych urządzeń umożliwiających komunikację radiową pomiędzy stroną czeską i polską,
- różnice legislacyjne w zakresie wykorzystywania urządzeń ostrzegawczych po stronie czeskiej i polskiej,
- wzajemny brak wiedzy na temat taktyki podczas interwencji,
- konieczność ujednolicenia map dla wszystkich jednostek ZSR,
- źródła wody przeciwpożarowej i ich wykorzystanie - np. podczas pożaru w RCz możliwość skorzystania ze źródeł wody w Polsce i na odwrót,
- czas dojazdu na interwencję - przede wszystkim górskie rejony. Na czas dojazdu wpływ ma przede wszystkim zły stan techniczny dróg oraz problem z połączeniami transgranicznymi odcinków po obu stronach granicy.

Brak *transgranicznego systemu informacyjnego zarządzania kryzysowego*, który byłby wykorzystywany przez kraje, województwa i gminy w zakresie zapobiegania ryzykom. Problem stanowiąc mogą również następujące kwestie:

- niedostateczna znajomość systemu zarządzania kryzysowego po drugiej stronie granicy,
- brak kanałów komunikacyjnych oraz informacyjnych pomiędzy gminami a krajami (województwami) po stronie czeskiej i po stronie polskiej w zakresie zarządzania kryzysowego (wraz z zapobieganiem powodzi i innych klęsk żywiołowych),
- brak środowiska umożliwiającego wzajemną wymianę informacji na pograniczu (strony internetowe, baza danych z informacjami dot. prognozy pogody, monitoringu poziomu wody, remontów dróg, itp.).
- brak środków finansowych na organizację szkoleń, profilaktykę oraz edukacji dla ogółu społeczeństwa.

Dobre przygotowanie jednostek ZSR oraz zarządzania kryzysowego w obu krajach na standardowe interwencje, takie jak wypadek drogowy i pożar, dla których opracowano szczegółową dokumentację, jednak *brak łączącego ogniwa w zakresie gotowości do działania w przypadku sytuacji kryzysowych na większą skalę* (rozległe powodzie, wycieki niebezpiecznych substancji, itp.)

Innym poważnym problemem, który stwierdzono podczas wywiadów pogłębionych jest zasadniczy brak możliwości *rozliczenia interwencji ZSR* (głównie jednostek straży pożarnej). Ma to bezpośredni związek z wykorzystywaniem dofinansowania ze środków UE. Jeżeli sprzęt zakupiono ze środków finansowych UE z programów wsparcia współpracy transgranicznej, współpraca jednostek musi zostać udokumentowana. To jednak w rzeczywistości nie jest możliwe. Problem rozwiązywany jest za pomocą drobnych korekt w dokumentacji. Sytuacja powtarza się w przypadku ubezpieczenia osób i sprzętu wykorzystanego do interwencji. Jest to ściśle związane z ograniczeniem ubiegania się o dofinansowanie na sprzęt w następnym okresie programowania.

Problem ze *zwrotem kosztów opieki medycznej obcokrajowców* – powstają trudne do egzekwowania roszczenia szpitali oraz placówek medycznych wobec zakładów ubezpieczeń w innym państwie.

PODSUMOWANIE

Można stwierdzić, iż w zakresie ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i pracy obcokrajowców ustalono systemy komunikacji oraz współpracy na stosunkowo wysokim poziomie. Respondenci wskazali, iż współpraca jednostek zintegrowanego systemu ratownictwa przebiega na bardzo wysokim poziomie. Wyraźnie pozytywnie oceniło ją 67% ankietowanych. Z badania wynika jednak, iż istnieją problemy, które w bardzo istotny sposób ograniczają i utrudniają wzajemną współpracę.

Pierwszymi wskazanymi problemami są problemy *legislacyjne*. Odmienne podejście do handlu niektórymi lekami (pseuodofedryna), przepisy wykorzystania sygnałów ostrzegawczych, kompetencje funkcjonariuszy administracji celnej, ich ograniczone kompetencje na terenie drugiego kraju. Ponadto brakuje umów pomiędzy krajami i województwami dot. wzajemnych interwencji po obu stronach granicy. Przede wszystkim dotyczy to kraju libereckiego oraz województwa dolnośląskiego, wykorzystania lokalnych zasobów wodnych podczas gaszenia pożarów. Problematiczne, rzecz można wręcz niemożliwe jest rozliczenie interwencji odbywających się po drugiej stronie granicy, podobnie jak ubezpieczenie osób i sprzętu.

Kolejne problemy dotyczą bezpośrednio *działania jednostek*. Wyposażenie jednostek ZSR, przede wszystkim jednostek ratowniczej straży pożarnej, niekompatybilne urządzenia komunikacyjne pomiędzy jednostkami obu krajów. Problem rozwiązuje się obecnie przez zapożyczenie urządzenia od drugiej strony lub za pomocą drobnej interwencji technicznej. Nie jest to jednak rozwiązanie systemowe. Brak wiedzy na temat taktyki w zakresie zarządzania kryzysowego, ograniczona możliwość interwencji po drugiej stronie granicy.

Mała wymiana wzajemnych doświadczeń, brak umów o współpracy, w szczególności dotyczy pogotowia ratunkowego. W przypadku straży pożarnej znaleziono stosunkowo dobre rozwiązanie. W wielu miejscach wdrożono umowy współpracy, często zdarza się, iż czeskie jednostki jako pierwsze docierają na miejsce interwencji (D1-A1 koło Bohumína).

W przypadku innych jednostek problemy sprawiają przede wszystkim różnice *legislacyjne*, które zapewniają suwerenność poszczególnych państw lub inne przepisy. Kompetencje administracji celnej, kompetencje policji na terenie innego państwa, itd.

Problemy z czasem dojazdów w rejonach górskich i niedostateczne wyposażenie jednostek dla interwencji w sytuacjach ekstremalnych oraz w trudno dostępnych miejscach.

Jednym z podejmowanych obszarów tematycznych, który dotyczy współpracy jednostek ZSR są interwencje podczas ryzyka wystąpienia klęski żywiołowej. Należy zoptymalizować oraz zmienić funkcjonujący system wymiany informacji, danych oraz ostrzeżeń, by były przekazywane z odpowiednim wyprzedzeniem przed zaistnieniem sytuacji. Ujednolicenie map dla jednostek ZSR po obu stronach granicy.

Brak propozycji projektów dla administracji celnej, przy czym zakres problemów będących w kompetencji administracji celnej jest stosunkowo szeroki.

Znacznym i istotnym problemem jest *bariera językowa*. Komunikacja codzienna nie stanowi problemu, jednak w przypadku wspólnych interwencji znajomość dokładnych terminów w drugim języku jest konieczna. Co prawda przebiegają różnego rodzaju kursy językowe, itp., jednak potrzeba opracowania słownika oraz regularnej organizacji kursów i szkoleń jest niezaprzeczalna.

Niemalym problemem jest także brak *środków finansowych*, który ogranicza wzajemną współpracę, jest odczuwalny przede wszystkim w zakresie działań zapobiegawczych. Chodzi tutaj przede wszystkim o kształcenie dzieci, dorosłych i seniorów, jak zachować się w sytuacjach nadzwyczajnych oraz jak ich zapobiegać.

Kolejnymi problemami w rozwoju czesko-polskiej współpracy są bariery administracyjne oraz biurokracja podczas składania wniosku o dofinansowanie z funduszy UE, jak również brak

odpowiednich propozycji projektów dla tych dziedzin, np. w dziedzinach administracji celnej, profilaktyki, kształcenia mieszkańców, itd.

Identyfikacja problemów z zakresu ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i pracy obcokrajowców

- Obciążenia administracyjne, biurokracja, problemy finansowe,
- brak współpracy jednostek zintegrowanego systemu ratownictwa na poziomie gmin w niektórych regionach,
- bariera językowa,
- problem z aktami chuligaństwa, drobnymi występami, kradzieżami oraz aktami wandalizmu,
- problemy z narkotykami wynikające z różnic legislacyjnych pomiędzy RCz a RP,
- niska frekwencja wspólnych spotkań przedstawicieli ZSR oraz zarządzania kryzysowego (ćwiczenia, szkolenia),
- niedostateczna infrastruktura oraz wyposażenie jednostek zintegrowanych systemów ratownictwa,
- brak transgranicznego systemu informacyjnego zarządzania kryzysowego w celu zapobiegania ryzykom, niedostateczna wiedza na temat zarządzania kryzysowego po drugiej stronie granicy,
- brak kanałów komunikacyjnych oraz środowiska dla wzajemnej wymiany informacji w regionie przygranicznym,
- brak połączenia jednostek zarządzania kryzysowego podczas rozwiązywania sytuacji kryzysowych o większym zakresie,
- problem uchylania się od podatków oraz problematyka kompetencji organów celnych.

W tabeli przedstawiono wykaz najistotniejszych stwierdzonych problemów, na które ukierunkowano badanie w kolejnej części projektu wraz z propozycją ich rozwiązania.

Tabela 18: Tabela problemów stwierdzonych w zakresie ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i pracy obcokrajowców.

Problem	Opis rozwiązania/środków
Brak kompatybilnego połączenia radiowego	Ujednolicenie połączenia radiowego dla całego ZSR, obecnie problem rozwiązywany jest poprzez wypożyczenie sprzętu podczas interwencji lub w nieprofesjonalnej formie
Leki z zawartością pseudoefedryny	Ujednolicenie legislacji
Rozliczenie interwencji po drugiej stronie granicy	Zmiany w legislacji, obecnie rozwiązuje się poprzez wprowadzenie zmian w dokumentacji interwencji
Ubezpieczenie uczestników interwencji	Zmiany w legislacji, obecnie rozwiązuje się poprzez wprowadzenie zmian w dokumentacji interwencji
Brak umowy współpracy ZSR kraju libereckiego oraz województwa opolskiego	Próby zawarcia umowy dla całego ZSR, polska strona nie wyraża zgody, pozwala tylko na umowę dla GOPR.
Bariery językowe	Konieczność kursów, szkoleń, podręczników dwujęzycznych

Źródło: PROCES – Analiza problemów czesko-polskiej współpracy, 2013

2.5. INNE STWIERDZONE PROBLEMY

Eksperti, z którymi przeprowadzono wywiady zidentyfikowali również inne czesko-polskie problemy współpracy transgranicznej, czy też problemy, które utrudniają rozwój współpracy. Stwierdzone problemy nie dotyczą czterech wyżej opisanych dziedzin, dlatego wymieniono je w osobnym akapicie:

- Problematyka czesko-polskiej korekty granicznej oraz znalezienia właściwych gruntów
Problem ten powstał już w latach 50 minionego wieku przy tzw. korekcie granicy pomiędzy Polską a Czechami. Niemożliwe jest stwierdzenie i odnalezienie właściciela danych gruntów, zostały naruszone stosunki majątkowo-prawne. Podczas realizacji projektu dot. rewitalizacji dróg w regionie przygranicznym, z problemem tym borykali się realizatorzy. Projektu nie udało się zrealizować.
- Problem dostępu do podstawowej opieki zdrowotnej (badania stomatologiczne, dermatologiczne, okulistyczne, itp.) po drugiej stronie granicy (w szczególności Polacy w RCz)
W ramach UE obywatel ma prawo do świadczeń opieki zdrowotnej w innym kraju, jednak tym samym dochodzi do powstania trudno egzekwowalnych roszczeń szpitali i placówek medycznych wobec zakładów ubezpieczeniowych w innych państwie.

ETAP 2: SYSTEMATYZACJA PROBLEMÓW

Na podstawie "Analizy badania kwestionariuszowego", która stanowi materiał bazowy analizy całościowej, stwierdzono i wybrano następujące dziedziny problemowe stanowiące bariery systemowe lub stwarzające problemy uniemożliwiające rozwój współpracy transgranicznej.

DZIEDZINA A: PROBLEMY ADMINISTRACYJNE

Problematyka obejmuje przekrojowo wszystkie czesko-polskie aspekty współpracy transgranicznej. W przypadku, gdy istnieje potrzeba lub zainteresowanie podjęcia wspólnych działań, w większości przypadków konieczne jest znalezienie źródła finansowania dla tych działań. W ramach funduszy strukturalnych UE możliwe jest otrzymanie wsparcia m.in. z Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska - Rzeczpospolita Polska (dalej również PWT RCz-RP), który wspiera rozwój czesko-polskiej współpracy transgranicznej. Ponadto możliwe jest skorzystanie z narodowych programów (np. PO Transport, PO Zatrudnienie, Zintegrowany Regionalny Program Operacyjny), gdzie jednak nie ma wymagań dot. wpływu transgranicznego działania. Podczas realizacji wspólnych projektów pojawiają się problemy związane zwłaszcza z wysokimi obciążeniami administracyjnymi oraz finansowaniem działań.

PODSTAWOWE DOKUMENTY I USTAWODAWSTWO

Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej Republika Czeska - Rzeczpospolita Polska w okresie programowania 2007-2013 charakteryzuje przede wszystkim Podręcznik Wnioskodawcy. Dokument szczegółowo określa procedury metodologiczne do przygotowania wniosków projektowych oraz zawiera wszystkie istotne informacje dla Wnioskodawcy. Podręcznik sporządzono na podstawie dokumentu programowego "Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej Republika Czeska - Rzeczpospolita Polska 2007-2013" oraz Uszczegółowienia Programu, zatwierdzonego przez Komitet Monitorujący, zgodnego z wszystkimi Rozporządzeniami WE, legislacją RCz i RP oraz innymi przepisami związanymi z udzielaniem dofinansowania z Funduszy Strukturalnych.

Poniżej opisano charakterystyczne problemy, wynikłe podczas realizacji projektów wraz z propozycją możliwego ich rozwiązania w nawiązaniu do podstawowych dokumentów i ustawodawstwa.

A 1. OBCIĄŻENIA ADMINISTRACYJNE

Obciążenia administracyjne stanowią część kosztów administracyjnych, które ponosi dana organizacja, a które obejmują wydatki związane z działalnością administracyjną wykonywaną przez organizację w celu spełnienia obowiązku legislacyjnego. Definicję tą sporządziło Ministerstwo

Przemysłu i Handlu RCz dla sektora przedsiębiorców. Dla Beneficjenta dofinansowania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (ERDF), z którego wypłacane jest dofinansowanie w ramach PWT RCz-RP, jest to dodatkowo praca administracyjna niezbędna do uzyskania i skorzystania z dofinansowania z ERDF.

Cel obniżenia kosztów administracyjnych programów polityk europejskich oraz redukcja związanych z tą kwestią obciążeń administracyjnych Beneficjentów staje się coraz bardziej istotny, w szczególności w okresie długotrwałego kryzysu ekonomicznego i finansowego. Kryzys ten obniża dostępne źródła poszczególnych przedsiębiorstw oraz osób fizycznych. Zasady gospodarności, skuteczności oraz efektywności (economy, effectiveness, efficiency) są podstawowymi zasadami stosowanymi również w nadchodzącym okresie programowania.

Problemy wynikające z nadmiernych obciążeń administracyjnych podczas realizacji projektów dotyczą zwłaszcza składania wniosków projektowych oraz samej realizacji projektów.

A 1.1. OBCIĄŻENIA ADMINISTRACYJNE WNIOSKODAWCÓW I BENEFICJENTÓW

Podmiot z czesko-polskiego pogranicza, który chce realizować działania z wpływem transgranicznym w regionie, a który należy do obszaru wsparcia Programu Współpracy Transgranicznej i spełni wszystkie wymogi Programu Operacyjnego (np. wpisuje się w grupę Beneficjentów dla poszczególnych osi priorytetowych, posiada partnera zagranicznego, z którym będzie realizował projekt), może wnioskować o dofinansowanie projektu z Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej.

W okresie programowym 2007-2013 wsparto głównie działania:

- *poprawa dostępności,*
- *ochrona środowiska naturalnego,*
- *zapobieganie ryzykom,*
- *wsparcie rozwoju sektora przedsiębiorstw oraz ruchu turystycznego,*
- *wsparcie współpracy lokalnego społeczeństwa.*

W nadchodzącym okresie programowania 2014-2020, Program zostanie ukierunkowany w szczególności na następujący zakres działań:

- *bezpieczeństwo, wspólne rozwiązywanie ryzyka,*
- *wykorzystanie potencjału czesko-polskiego pogranicza w zakresie dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego,*
- *dostępność transportowa regionu,*
- *kształcenie,*
- *współpraca instytucji rządowych oraz pozarządowych.*

Niewspółmierne obciążenie administracyjne podczas trwania realizacji projektu jest oznaczane przez większą część Beneficjentów dofinansowania (około dwóch trzecich) jako jeden z głównych czynników wpływających negatywnie na pomyślny przebieg projektu. Dotyczy to zwłaszcza obciążeń administracyjnych podczas przygotowania wniosku projektowego. Do negatywnych czynników należą również długie terminy (pomiędzy wystawieniem Wniosku o płatność, kontrolą tego wniosku a realizacją płatności) oraz zmiany zasad realizacji projektów (zmiany w podręcznikach i zaleceniach metodologicznych).

W ramach całego cyklu projektu (a więc od złożenia wniosku projektowego aż do ukończenia realizacji projektu) stwierdzono kilka miejsc problemowych²:

- *Obowiązek składania załączników i oryginałów dokumentów na etapie wniosku projektowego - Złożenie oryginałów wymaganych załączników nie jest istotne dla etapu*

² Wykonawca opiera się na wnioskach z oceny obciążeń administracyjnych Beneficjentów POWT RCz-RP w okresie programowania 2007-2013, opracowanej w ramach oceny ex-ante PWT RCz-RP dla okresu programowania 2014-2020.

oceny jakości projektu. Obowiązek składania niektórych obowiązkowych załączników (np. wyciąg z katastru, wyciągi z rejestru, wykazy dochodów), które nie są istotne dla podpisania Decyzji/Umowy o udzielenie dofinansowania stwarzają nadmierne obciążenie administracyjne Wnioskodawców.

- Brak przejrzystości. Wniosek projektowy nieprzyjazny dla użytkownika - W przypadku wniosku projektowego stwierdzono problem dot. braku instrukcji sposobu wypełniania poszczególnych pozycji przez Wnioskodawcę (brak przykładów sposobu wypełnienia harmonogramu, sposobu planowania promocji projektu, opracowania budżetu projektu, opis stanowisk, zgodność z politykami UE, itp.). Brak również intuicyjnie skonfigurowanego środowiska elektronicznego formularza wniosku projektowego.
- *Nierealny harmonogram działań projektowych* - Wnioskodawcy nie zwracają szczególnej uwagi na odpowiednie sporządzenie harmonogramu, którego działania są bardzo często w ramach projektu zaplanowane nierealne, co wpływa na konieczność przedłużenia projektów.
- *Niska liczba spotkań konsultacyjnych* - Podmioty regionalne (Urzędy Krajskie), WST organizują dni konsultacyjne, seminaria, jednak pomoc ta nie jest zbyt często wykorzystywana przez Wnioskodawców.
- *Opóźnienia i inne problemy dot. kontroli, certyfikacji wydatków i realizacji płatności* - Istnieją istotne (nawet kilkumiesięczne) opóźnienia pomiędzy zakończeniem realizacji projektu, procesem kontroli oraz fizycznym otrzymaniem dofinansowania. Beneficjenci borykają się również z różną oceną kwalifikowalności wydatków na etapie składania wniosków oraz podczas kontroli rozliczenia wydatków.

MOŻLIWE ROZWIĄZANIA I ZALECENIA

Problemy wynikające z nadmiernych obciążeń administracyjnych można rozwiązać w ramach sformułowania warunków nowego okresu programowania (2014-2020), ze względu na fakt, iż w trakcie okresu programowania możliwość wdrożenia zmian w Programie będzie znacznie ograniczona. Ponadto podano również problemy/możliwe rozwiązania, których rzeczowa realizacja w ramach nowego okresu programowania nie jest możliwa, jednak mimo wszystko postrzegane są jako bardzo istotne.

- Przesunięcie składania obowiązkowych załączników na etapie wyboru wniosku oraz przed podpisaniem Umowy/wydaniem Decyzji o wsparciu projektu. W uzasadnionych przypadkach (w szczególności w przypadku obowiązkowych załączników Oświadczenie partnerów z Cz i RP; Dokument upoważniający do wykonania robót budowlanych) wydano zalecenie o rozważeniu możliwości składania kopii lub skanu dokumentów. Jeżeli Wnioskodawca nie złożyłby wymaganych dokumentów w terminie określonym w dokumentacji projektowej Decyzja/Umowa nie zostałyby z nim podpisane. W efekcie doszłoby z punktu widzenia metodologii do poprawy jakości zatwierdzonych projektów. Obowiązek złożenia niektórych załączników i oryginałów dokumentów mógłby zostać zastąpiony w formie złożenia Oświadczenia, w którym Wnioskodawca zapewni złożenie załączników przed podpisaniem Umowy/Decyzji.
- W formularzu elektronicznym wniosku projektowego należy wprowadzić zmiany, które poprawią jego transparentność oraz przyjazność dla użytkownika. Należy podać konkretne przykłady wypełnienia dla poszczególnych pozycji. W szczególności dotyczy to pozycji:
 - *Harmonogram projektu* - zalecono ukierunkowanie się na ocenę realności opracowanego harmonogramu projektu. W ramach tego kroku można usunąć

nieprawidłowości, które mogłyby spowodować komplikacje podczas realizacji projektu.

- *Budżet projektu* - należy podać szczegółowe informacje, podając również konkretne przykłady wydatków, które w danych warunkach będą kwalifikowalne (opracowanie instrukcji dla Wnioskodawcy z uwzględnieniem konkretnych przykładów).
- Należy wprowadzić zmiany we wniosku projektowym w taki sposób by doszło do powiązania punktu z opisem działań projektowych z harmonogramem, kamieniami milowymi oraz etapami projektu. Ocena realności opracowanego harmonogramu powinna przebiegać podczas kontroli i oceny wstępnych propozycji projektowych oraz wniosków, roboczy harmonogram projektu powinien zostać przedstawiony już w fazie obowiązkowego składania wniosków projektowych. Należy wprowadzić zmiany również w wersji elektronicznej, by ograniczyć ryzyko błędnego kliknięcia na przyciski "Anuluj", "Kontrola", "Finalizacja wniosku", które znajdują się zbyt blisko siebie.
- Należy zalecić Wnioskodawcom oraz Beneficjentom konsultacje dot. kwestii formalnych z ich Instytucjami Regionalnymi, z WST oraz Kontrolerami. Wnioskodawcy/Beneficjenci powinni korzystać z pomocy właściwych Instytucji Regionalnych (w szczególności na etapie przygotowania wniosku projektowego) oraz Kontrolerów lub WST (na etapie kontrolnym w trakcie lub po zakończeniu projektu) w celu wyjaśnienia ew. wątpliwości lub niejasności powstałych podczas opracowywania wniosku projektowego lub dokumentów do kontroli, by zapobiec problemom oraz wezwaniom do usunięcia nieprawidłowości. Instytucje Regionalne, ewentualnie WST, są dostępne dla Wnioskodawców podczas przygotowania wniosku projektowego oraz realizacji projektu (nie tylko w drodze szkoleń, konsultacji osobistych, ale również konsultacji telefonicznych i e-mailowych). Konsultowanie przygotowywanych dokumentów pozwala usunąć niejasności i uniknąć np. odrzucenia wniosku projektowego z powodu braku spełnienia wymogów formalnych.
- Należy skrócić terminy dla poszczególnych kroków procesu od zakończenia projektu do realizacji płatność na rachunek partnerów projektowych w taki sposób, by łączny okres oczekiwania na dofinansowanie został skrócony z 185 (lub nawet 195) dni na około 100-130 dni (a więc podobną liczbę dni w porównaniu do polsko-słowackiego PO). Skrócone powinny zostać terminy po stronie partnerów projektowych, jak również systemu kontroli. Niektóre działania po stronie Kontrolerów mogą przebiegać równolegle (np. kontrola raportu i wniosku o płatność).
- Należy zadbać o to, by w ramach dokumentacji programowej ustalono porównywalne warunki dla Wnioskodawców/Beneficjentów z obu stron granicy oraz by wersje językowe dokumentacji programowej były identyczne (zmiany dopuszczalne są wyłącznie, jeżeli dla danej kwestii mają zastosowanie różne przepisy czeskiego lub polskiego prawa krajowego).
- Szkolenia Wnioskodawców/Beneficjentów należy ukierunkować na rozszerzenie świadomości o specyfice systemu Programu (współpraca transgraniczna, wpływ transgranicznych realizowanych działań). Realizacja konsultacji indywidualnych z każdym potencjalnym Wnioskodawcom na dowolnym etapie przygotowania wniosku projektowego oraz z Beneficjentami na dowolnym etapie realizacji projektu.

Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej RCz-RP w okresie 2007-2013 stanowił efektywne narzędzie rozwoju obszaru przygranicznego obu krajów. Wnioskodawcy³, którzy w okresie 2007-2013 realizowali projekt w ramach Programu Współpracy Transgranicznej, bardzo pozytywnie oceniali jego wkład w poprawę poziomu obszaru, którego niektóre części postrzegane są jako obszary peryferyjne w obu krajach.

A 2. FINANSOWANIE PROJEKTÓW

A 2.1. KONIECZNOŚĆ PREFINANSOWANIA DZIAŁAŃ

Program Współpracy Transgranicznej Republika Czeska - Rzeczpospolita Polska jest charakterystyczny pod względem wypłacanego dofinansowania, którego część wypłacana jest czeskim Beneficjentom, część polskim. W ramach Programu nie są udzielane i realizowane żadne zaliczki, wypłacenie dofinansowania przebiega zawsze ex post - w formie płatności okresowych (w przypadku dużych indywidualnych projektów) lub dopiero po zakończeniu całego projektu (w przypadku mikroprojektów). W ramach projektów indywidualnych warunki wypłacania dofinansowania są niekorzystne - długie okresy monitorowania, w których możliwe jest wnioskowanie o realizację płatności części dofinansowania (dla większości projektów 6 miesięcy), wysoka minimalna kwota wydatków umożliwiająca złożenie wniosku (7 tysięcy EUR), podwójny system kontroli po stronie Kontrolerów (odrębna kontrola na poziomie krajowym partnerów, następnie ponownie kontrola na poziomie partnera wiodącego), co przedłuża termin wypłacenia dofinansowania/płatności okresowych. Stwarza to Wnioskodawcom, a późniejszym Beneficjentom zasadniczy problem - muszą sami prefinansować swoje działania projektowe. Sytuacja ta może zniechęcić niektórych potencjalnych Wnioskodawców, którzy nie posiadają środków finansowych na realizację lub nie mają możliwości zapewnienia innego źródła finansowania.

Należy wziąć pod uwagę różnice w mechanizmach finansowania pomiędzy programami UE finansowanymi z EFS, programami krajowymi oraz innymi mechanizmami wsparcia z budżetów krajowych, a następnie wdrożyć takie środki, które pomogą Beneficjentom, a zarówno będą zgodne ze specyfiką ERDF.

System realizacji projektów bez możliwości uzyskania płatności zaliczkowych eliminuje niektórych Wnioskodawców. Dotyczy to przede wszystkim mniejszych podmiotów, które nie mają dostępu do produktów zapewniających im ciągłość finansową podczas działań projektowych. Sytuacja ta może prowadzić w niektórych przypadkach do wyeliminowania dobrych propozycji projektowych wspierających czesko-polską współpracę terytorialną z powodu złej sytuacji finansowej Wnioskodawców oraz ich partnerów.

W przypadku wyżej stwierdzonego problemu, tj. konieczności prefinansowania działań w ramach projektu Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej, nie zaproponowano rozwiązania, co wynika ze specyfiki tego Programu. Zdecydowano, iż w nowym okresie programowania (2014-2020) nie dojdzie do zmiany.

A 2.2. BRAK DOSTOSOWANIA KALKULACJI KOSZTÓW OSOBOWYCH W ZALEŻNOŚCI OD MIEJSCA ICH WYKONYWANIA

Wprowadzenie taryfikatora w celu oszacowania pozycji kosztów osobowych w projekcie budżetu, który brałby pod uwagę wysokość określonych wydatków w danym obszarze, znacznie uprościłoby przygotowanie budżetu.

Zdarza się, iż Wnioskodawcy niepoprawnie oszacują koszty osobowe, co powoduje zwróceniem lub odrzuceniem wniosku projektowego.

³ Stwierdzono za pomocą badania kwestionariuszowego oceny obciążeń administracyjnych Beneficjentów POWT RCz-RP w okresie programowania 2007-2013, opracowanej w ramach oceny ex-ant PWT RCz-RP dla okresu programowania 2014-2020. Respondentami byli wszyscy Beneficjenci, którym udzielono dofinansowania (partnerzy projektowi 219 "dużych" projektów).

W ramach niektórych programów operacyjnych (np. OP VK, OP VaVpI) przygotowano zalecenia metodologiczne, które określają wysokość standardowych kosztów osobowych, zwyczajowych cen za wyposażenie, ustalono także limity wartości dla różnych linii budżetowych, itd. Zalecenia metodologiczne pomagają Beneficjentowi/Wnioskodawcy wykonanie gospodarnych zakupów, w poprawnym ustaleniu budżetu projektu oraz służą jako pomoc podczas jego kontroli. Partnerzy projektowi jednak nie są zwolnieni z obowiązku przestrzegania zasad dot. kwalifikowalności wydatków, stosowanych w Programie.

MOŻLIWE ROZWIĄZANIA I ZALECENIA

Wprowadzenie taryfikatora wydatków uwzględniającego wysokość kosztów osobowych, ew. innych wydatków, który określałby maksymalną wartość poszczególnych linii budżetowych, co wyeliminowałoby zawyżenie takich wydatków. Taryfikator uwzględniałby wartość wydatków obowiązujących na danym obszarze, zostałby opracowany osobno dla części polskiej i czeskiej.

Sporządzenie taryfikatora stanowiłoby dla Wnioskodawców pomoc, która umożliwiłaby efektywniej ustalić budżet projektu. Przedstawione zalecenie ma na celu skonfigurowanie projektów zgodnie z zasadą gospodarności, ich budżet odpowiadałby realnie stawkom obowiązującym w danym regionie oraz czasie. Ponadto zaleca się opracowanie poradnik do oceny ustaleń budżetowych w ramach oceny wniosków projektowych.

Wyżej opisany problem reprezentuje konkretne problemy Wnioskodawców podczas opracowywania budżetu projektu do wniosku projektowego.

W zakresie finansowania projektów należy zachować możliwość wstecznego zwrotu kosztów powstałych Wnioskodawcy w związku z opracowaniem wniosku projektowego. Podejście to wdrożono już w POWT RCz-RP 2007-2013, w ramach którego można dokumentować wydatki poniesione przed zarejestrowaniem projektu w systemie do wysokości 5% całkowitych wydatków kwalifikowalnych projektu. W tej linii można wykazać wydatki powstałe w związku z przygotowaniem wniosku projektowego, wraz z obowiązkowymi załącznikami do wniosku oraz pozostałą dokumentacją konieczną do złożenia wniosku projektowego. Podobny mechanizm funkcjonuje również w ramach innych narzędzi wsparcia finansowego.

A 3. EUWT

Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej, proces tworzenia, funkcjonowania i ewentualne jej rozwiązanie reguluje Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1302/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. Rozporządzenie zmienia brzmienie Rozporządzenia nr 1082/2006 w celu doprecyzowania, uproszczenia i usprawnienia procesu tworzenia takich ugrupowań i ich funkcjonowania. Wszystkie kraje członkowskie, a więc również RCz i RP zobowiązane zostały do wdrożenia Rozporządzenia do swoich ram prawnych.

Kraje członkowskie podczas wdrażania mają prawo do własnych modyfikacji, w procesie wdrażania przepisów nie mają obowiązku współpracy. Pomiędzy stroną czeską i polską istnieją różnice dotyczące sposobu wdrożenia podanego wyżej Rozporządzenia do czeskiej, czy też polskiej legislacji.

Z powyżej podanego Rozporządzenia wynika, iż „EUWT odpowiada za całość swoich długów”, natomiast w polskim Rozporządzeniu wykonawczym (Ustawa z dnia 7 listopada 2008 r. o EUWT, artykuł 19, ust. 2) znaleźć można zapis, iż „jednostki samorządu terytorialnego, państwowe osoby prawne oraz samorządowe osoby prawne nie ponoszą odpowiedzialności za zobowiązania ugrupowania, którego są członkiem.” Ponadto w czeskim Rozporządzeniu wykonawczym (Ustawa nr 248/2000, z późniejszymi zmianami, § 18a, ust. 2) widnieje zapis, iż „stworzenie (na terenie RCz) ugrupowania z uczestnictwem członka z ograniczoną odpowiedzialnością nie jest możliwe.” Według czeskich przepisów prawnych uczestnictwo

czeskich podmiotów w EUWT zarejestrowanych na terenie Polski nie jest w żaden sposób ograniczone.

Z powyższego wynika, iż polski podmiot nie może przystąpić do EUWT nie posiadając formy prawnej z ograniczoną odpowiedzialnością. W Republice Czeskiej stworzenie EUWT z członkiem o ograniczonej odpowiedzialności nie jest możliwe. Na granicy czesko-polskiej możliwe jest więc stworzenie EUWT wyłącznie z siedzibą na terenie Polski. Z tego powodu EUWT TRITIA posiada siedzibę na terenie Rzeczypospolitej Polskiej (Cieszyn), podobnie odbywa się to w przypadku nowo powstającego EUWT NOVUM (Jelenia Góra).

Obecnie nie istnieje żadna inna forma współpracy o podobnym charakterze. Pomimo podanych wyżej ograniczeń można więc przewidywać, iż podmioty z regionu przygranicznego będą zainteresowane możliwością udziału w EUWT.

A 4. INNE PROBLEMY

Innym problem o charakterze administracyjnym jest również **bariera językowa**. Dotyczy zwłaszcza bariery podczas komunikacji z urzędami lub z partnerem projektu po drugiej stronie granicy. Bariery komunikacyjne podczas realizacji projektów pomiędzy partnerami projektowymi oraz pomiędzy partnerami projektowymi a podmiotami włączonymi do struktury wdrażającej Programu (WST, Kontrolerzy, Organ Audytowy, Instytucje Regionalne) są spowodowane również brakiem spójnych wersji językowych dokumentacji programowej. Na usuwanie m.in. również barier językowych w okresie programowania 2014-2020 zostanie wyodrębniona alokacja w ramach osi priorytetowych - Edukacja i Współpraca instytucji.

Wiele działań projektowych opiera się na dłuższej współpracy partnerów, tj. partnerzy projektowi wcześniej uzgodnili ich realizację, jeszcze przed rozpoczęciem projektu (np. współpraca instytucji lub specyficzny charakter działań). W niektórych przypadkach jednak zaplanowane działania wymagają **znalezienia partnera po drugiej stronie granicy**. Nie zawsze znalezienie partnera jest łatwe - nie istnieją żadne "ogłoszenia". W celu poprawy sytuacji dot. nawiązywania partnerstwa z podmiotem po drugiej stronie granicy, należy poszerzyć dostępne możliwości Wnioskodawców, zdobyć kontakty do potencjalnych partnerów projektowych za pomocą Instytucji Regionalnej, jak również zwiększyć częstotliwość wykorzystania aktualnych baz danych Izby Gospodarczych, Klubów Biznesu, itp. Zaleca się stworzenie bazy danych potencjalnych partnerów oraz jej udostępnienie na stronach internetowych Urzędów Krajowych, czy Wojewódzkich, które są Instytucjami Regionalnymi w ramach Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej. Możliwym rozwiązaniem jest również stworzenie bazy danych istniejących wstępnych propozycji projektowych. Podobne praktyki zastosowano w innych programach dofinansowania (np. Czesko-Norweskim Programie Badawczym lub Programie Operacyjnym Współpracy Transgranicznej Republika Polska - Republika Słowacka).

DZIEDZINA B: TRANSPORT

Infrastruktura transportowa jest jednym z istotnych czynników wpływających na rozwój konkurencyjności regionów. Z punktu widzenia współpracy transgranicznej dostatecznie rozwinięta infrastruktura transportowa stanowi jeden z kluczowych warunków dla rozwoju obszaru oraz zachęcenia potencjalnych inwestorów. Na obserwowanym obszarze stwierdzono znaczne problemy (dot. transportu drogowego, a także kolejowego), przede wszystkim związane z połączeniem dróg do sieci transportowej oraz połączeniami transgranicznymi.

PODSTAWOWE DOKUMENTY I USTAWODAWSTWO

Od dnia 21 grudnia 2007 w Republice Czeskiej w pełni obowiązują postanowienia strefy Schengen. Od tego dnia możliwe jest przekraczanie granic państwowych w dowolnym miejscu, o ile nie jest to sprzeczne z prawem krajowym. Przejście graniczne to miejsce określone przez Umowę międzynarodową, wiążącą dla Republiki Czeskiej, przeznaczone do przekraczania granicy państwowej Republiki Czeskiej na warunkach określonych przez Umowę międzynarodową lub Ustawę nr 326/1999 Dz.U., o pobycie cudzoziemców na terytorium Republiki Czeskiej oraz o zmianie niektórych ustaw, w aktualnym brzmieniu. Wraz z przystąpieniem Republiki Czeskiej do strefy Schengen, administrowanie przejść granicznych należy do obowiązku Urzędów Krajowych.

Udzielanie czasowych zwolnień dot. przekroczenia dopuszczalnej masy jest możliwe wyłącznie po stronie czeskiej. Udzielanie zwolnień od zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju przeprowadza się w oparciu o § 43 ust 5 Ustawy nr 361/2000 Dz.U., o ruchu na komunikacjach naziemnych.

Przejazd czeskich pociągów przez polskie terytorium umożliwia międzypaństwowa umowa o połączeniach eksterytorialnych z 1948 roku. Głównym narzędziem planowania i zarządzania transportem publicznym w obu krajach jest plany mobilności lub plany transportowe.

Korzystano również z analizy społeczno-ekonomicznej obszaru wsparcia Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska - Rzeczpospolita Czeska w okresie 2014-2020.

Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Czeskiej o przejściach granicznych, przejściach na szlakach turystycznych przecinających granicę państwową oraz zasadach przekraczania granicy poza przejściami granicznymi, sporządzona w Warszawie dnia 22 listopada 1996 r.

Ustawa z dnia 29 czerwca 2007 r. o zmianie ustawy o ochronie granicy państwowej oraz ustawy o zmianie ustawy o Straży Granicznej oraz niektórych innych ustaw. Dz. U. z 2007 r. Nr 140, poz. 982

Obwieszczenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 grudnia 2008 r. w sprawie ogłoszenia przejść granicznych, rodzaju ruchu dozwolonego przez te przejścia oraz czasu ich otwarcia (M.P. z 2008 r. Nr 97, poz. 854)

B 1. DROGI

Aktualnie problem dotyczy zwłaszcza stanu technicznego sieci drogowej, odmiennej kategoryzacji dróg, a przede wszystkim ograniczenia przejazdu pojazdów o większej masie przez przejścia graniczne, niedostatecznego połączenia z siecią dróg krajowych lub jego braku. Stwierdzone problemy są bardzo istotne, ponieważ w wyniku złego stanu dróg dochodzi do obniżenia bezpieczeństwa oraz przedłużenia czasu dojazdu na drugą stronę granicy. Fakt ten prowadzi do wzrostu kosztów ponoszonych przez przewoźników, jak również samych obywateli.

B 1.1. OGRANICZENIA NA PRZEJŚCIACH GRANICZNYCH, DYSPROPORCJE DRÓG

Na czesko-polskiej granicy istnieje aktualnie łącznie 66 przejść granicznych, który stan umożliwia przejazdy samochodów osobowych, na przejściach brak innych ograniczeń, poza ograniczeniem max. masy pojazdu. Przy czym połowa przejść (34) znajduje się na granicy

między krajem morawo-śląskim a województwem śląskim i opolskim. Problemem na tym obszarze jest przede wszystkim **ograniczenie pod względem dopuszczalnej masy pojazdu**.

Na 42 przejściach ruch ograniczono do pojazdów o masie nieprzekraczającej 3,5 t, wyłącznie w przypadku niektórych możliwy jest przejazd autobusów, sprzętu rolniczego, itp. Natomiast przejść dostępnych dla transportu ciężarowego (nie istnieje żadne ograniczenie dot. masy pojazdu) jest wyłącznie 6, patrz poniższa tabela.

Rysunek 6: Przejścia graniczne dostępne dla transportu ciężarowego

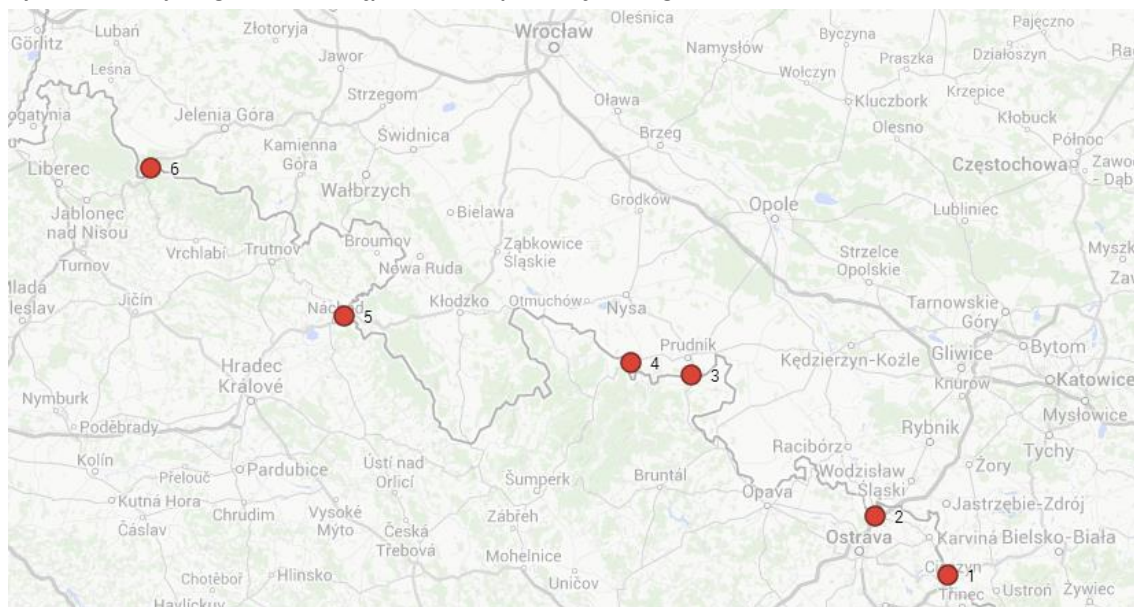


Tabela 19: Przejścia graniczne dostępne dla transportu ciężarowego

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

Biorąc pod uwagę, iż długość czesko-polskiej granicy wynosi 800 km, liczba ta wydaje się być niewystarczająca, ponadto część przejść skupia się na północnej granicy cypla jesenickiego, gdzie przeważa osadnictwo wiejskie. Pozostałe przejścia (18) umożliwiają przejazd pojazdów, których masa przekracza 3,5 t, jednak z limitem max. obciążenia (przeważnie 6, 9, 12 t). Umożliwia to przejazd pojazdów o masie niższej lub średniej, nie dotyczy jednak pojazdów ciężarowych.

Jednym z przykładów przejść, które uniemożliwiają przejazd pojazdów o masie powyżej 3,5 t jest np. przejazd w Krnowie. Cięższe pojazdy ciężarowe muszą wydłużać swoje trasy o ponad 30 km, kierując się na przejazd Bartultovice. Dochodzi tym samym do zupełnie zbędnego wzrostu kosztów firm, które mogłyby, ze względu na lepszą dostępność skorzystać z przejścia w Krnowie.

Problem ten wpływa również na obszar Gór Orlickich (przejście graniczne Orlické Záhoří - ograniczenie do 3,5 t; przejście Bartošovice w Górach Orlickich - ograniczenie do 9 t), gdzie z powodu zaistniałej sytuacji nie ma optymalnych warunków do transportu regionalnego, a tym samym do prowadzenia działalności gospodarczej.

Negatywny wpływ ma również **różna kategoryzacja dróg** po obu stronach granicy. Drogi po obu stronach granicy posiadają różną klasyfikację, zdarza się, iż brakuje odpowiednich mostów, natomiast istniejące posiadają ograniczenia ze względu na masę pojazdu. Dysproporcja wynikająca z różnej klasyfikacji dróg po obu stronach granicy ma miejsce np. na przejściu granicznym Velké Kunětice - Sławniowice, jak również na przejściu w Krnovie. W ten sposób dochodzi do braku możliwości przeprowadzenia transportu tranzytowego oraz ciężarowego, konieczne jest znalezienie odpowiedniego przejścia umożliwiającego przejazd. Wpływa to na wzrost kosztów, spadek konkurencyjności firm przygranicznych oraz osłabia pozycję miast i gmin, które mogłyby znajdować się bezpośrednio na trasie przejazdu.

Ponadto aktualnie również na przejściach granicznych Meziměstí - Golińsk oraz Otovice - Tłumaczów po stronie czeskiej ograniczono ruch pojazdów silnikowych ze względu na ich ciężar. Natomiast po stronie polskiej, z reguły zamiast oznakowania ograniczającego maksymalną masę, pojawiają się znaki informujące o dopuszczalnej masie na jedną oś, co czyni dużą różnicę. Na przejściu Meziměstí - Golińsk, po stronie czeskiej dozwolony jest wjazd pojazdów max. do 9 ton masy całkowitej, po stronie polskiej max. dopuszczalny ciężar na jedną oś wynosi 8 ton. Na przejściu granicznym Otovice - Tłumaczów ograniczenie wynosi do 6 ton masy całkowitej. Ogólne ograniczenia po stronie polskiej wynoszą 8 ton na jedną oś.

Udzielanie czasowych zwolnień w związku z przekroczoną masą pojazdu jest możliwe wyłącznie po stronie czeskiej, po stronie polskiej prawo nie przewiduje takiej możliwości (z wyjątkiem jednorazowego pozwolenia), w związku z czym przejazdy są regulowane wyłącznie przez aktualne oznakowanie. Podczas udzielania wyjątku po stronie czeskiej, przewoźnik musi dodatkowo dostosować się do aktualnej dozwolonej masy pojazdu zgodnie z polskim oznakowaniem. Czeskie prawo umożliwia udzielanie zwolnień (na 1 rok) na potrzeby lokalnych przewoźników zgodnie z § 43 ust. 5 Ustawy nr 361/2000 Dz.U., który brzmi: *"Zwolnienia od zakazu jazdy na mocy ustępów 1 i 2 może udzielić właściwy miejscowo Urząd Krajski z przyczyn zasługujących na szczególną uwagę. Zwolnień przekraczających zakres kompetencji kraju udziela Ministerstwo Transportu i Komunikacji (dalej tylko "Ministerstwo"). Zwolnienie musi być ograniczone w czasie, najdłuższy okres wynosi jeden rok."* W Polsce zwolnienia są możliwe wyłącznie na jednorazowy przejazd o nadmiernej masie. Różnice w przepisach prawa ograniczają rozwój działalności przedsiębiorców, na co już od dłuższego czasu uwagę zwracają przedstawiciele Izby Gospodarczej.

MOŻLIWE ROZWIĄZANIA I ZALECENIA

Konieczne jest podpisanie porozumienia, by mogło dojść do poprawy jakości połączeń drogowych pomiędzy Republiką Czeską a Polską, co stanowiłoby kolejny z aspektów rozwojowych czesko-polskiego pogranicza. Ma to związek z określeniem i wprowadzeniem odpowiednich zmian na kolejnych przejściach granicznych dla zapewnienia nieograniczonego transportu.

Poprawa stanu technicznego dróg niższej kategorii po stronie czeskiej oraz rozbudowanie dróg danej kategorii po stronie polskiej (Velké Kunětice - Sławniowice), budowa obwodnicy niektórych terenów zbudowanych, a tym samym stworzenie możliwości dla transportu ciężarowego (Krnov).

Ujednolicenie legislacji dot. udzielania zwolnień czasowych w przypadku przekroczenia dozwolonej masy pojazdu na przejściach granicznych.

B 1.2. POŁĄCZENIE KOMUNIKACYJNE Z INFRASTRUKTURĄ KRAJOWĄ W RCz

Komunikacja transgraniczna po stronie czeskiej nie ma połączenia z krajową siecią drogową, co jest problematyczne podczas przewozów transportowych w danym regionie. Dochodzi do podwyższenia kosztów oraz czasu przejazdu. Połączenia drogowe z krajową siecią transportową w RCz stanowią problem zwłaszcza w powiecie Jeseník. **Droga I/44** jest głównym węzłem komunikacyjnym pomiędzy Polską a trasami krajowymi w RCz w regionie, prowadzi

jednak przez masyw Hrubego Jeseníka. Aktualnie ruch samochodowy prowadzony jest przez tzw. Červenohorské sedlo, jednak południowa strona jest w bardzo złym stanie technicznym, wymaga natychmiastowego remontu. Ponadto w regionie Jeseníka stwierdzono również problem dot. niedostatecznej przepustowości tras komunikacyjnych.

W innej części granicy, w regionie miasta Trutnov, kluczowym projektem jest dobudowanie połączenia **R11 z S3**, a przede wszystkim wybudowanie przejazdu Královec-Lubawka. Po stronie polskiej powstanie odcinek Legnica-Bolków, polskiej stronie udało się zdobyć środki finansowe na dobudowanie odcinka Bolków - granica państwa, jednak pod warunkiem, iż strona czeska rozpocznie realizację odcinka z Trutnova do granicy państwa (przewidywany początek rozpoczęcia budowy - 2015). Aktualnie cały transport tranzytowy przebiega przez Harrachov lub Náchod, co powoduje duże obciążenie dla cennej przyrody.

Kolejne problemowe lokalizacje to stan komunikacji w Górach Bystrzyckich, gdzie po stronie polskiej dotychczas nie rozpoczęto remontu drogi w kierunku Międzylesia.

Problemem jest również zły stan techniczny wielu mostów transgranicznych lub brak odpowiedniego ich połączenia z siecią dróg. Dotyczy to np. mostu w Orlickim Záhoří (gmina katastralna Bedřichovka) - po stronie czeskiej zostanie wybudowana droga do mostu, po stronie polskiej jednak brak odpowiedniego odcinka łączącego.

MOŻLIWE ROZWIĄZANIA I ZALECENIA

Faza przygotowawcza remontu drogi I/44 w południowej części Červenohorského sedla została wykonana. Jak będzie wyglądała trasa objazdów jeszcze nie określono, ponieważ o sposobie ich przeprowadzenia zadecyduje zwycięzca przetargu. Prawdopodobnym rozwiązaniem jest zaplanowanie objazdów podobnie jak podczas remontu i poszerzania północnej strony drogi. Ewentualna budowa tunelu pod Červenohorským sedlem została już kilka razy odrzucona, z powodu możliwego wzrostu zanieczyszczenia środowiska, a przede wszystkim z uwagi na niezwykle wysokie koszty finansowe.

Wybudowanie nowego przejścia granicznego pomiędzy Královcem a Lubawką, dobudowanie drogi R11-S3. Dobudowanie odcinka autostrady D11 od Hradca Králové aż do granicy z Polską (pod oznaczeniem drogi ekspresowej R11).

Propozycja umowy transgranicznej regulującej konserwację mostów transgranicznych została zaakceptowana przez stronę polską, strona czeska odrzuciła porozumienie. Należy realizować projekty na mocy umowy o konserwacji mostów transgranicznych oraz komunikacji transgranicznej w celu podwyższenia liczby miejsc umożliwiających przekraczanie granicy państwa.

B 2. KOLEJ

Bardzo istotny problem stwierdzono w przypadku niedostatecznego połączenia czeskiej sieci kolejowych z Polską. Konieczne jest wprowadzenie transportu kolejowego na polsko-czeskiej granicy, co stworzy potencjał rozwojowy dla transportu ciężarowego.

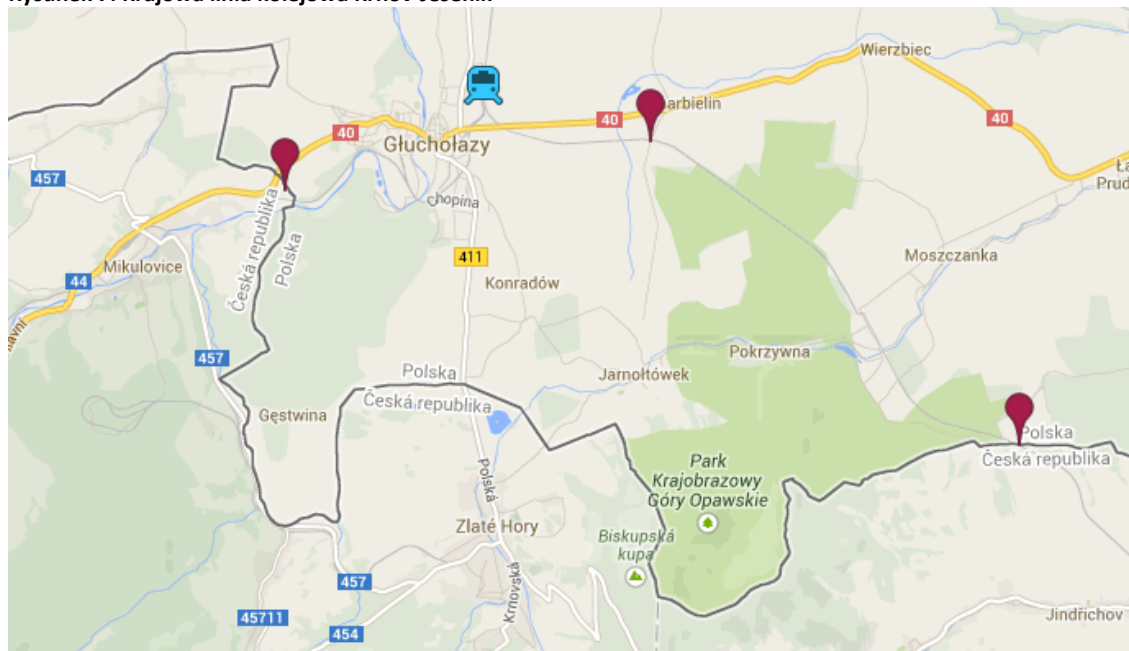
B 2.1. POŁĄCZENIA EKSTERYTORIALNE

Jednymi z najczęściej wykorzystywanych tras kolejowych w Polsce (ich znacznie wciąż wzrasta) są trasy eksterytorialne. Niezwykle alarmujący jest stan sieci kolejowej pod względem technicznym, niektóre wykorzystywane polskie trasy kolejowe nie spełniają warunków do eksploatacji (niszczą), dochodzi do konieczności znacznego obniżenia prędkości przejazdu z powodów bezpieczeństwa. Z powodu braku możliwości skorzystania z transportu kolejowego (osobowego, jak również towarowego), kładziony jest większy nacisk na transport drogowy.

Najbardziej problemowa wydaje się kolejowa linia krajowa **Krnov-Jeseník**, która prowadzi (ok. 17 km) przez terytorium Polski, wykorzystywana jest jednak tylko przez czeskie pociągi.

Korzystają z niej turyści, osoby dojeżdżające do pracy, przede wszystkim jednak studenci dojeżdżający do szkół. Jest to kluczowe połączenie pomiędzy regionem jesenickim a krnovskim. Ze względu na pogarszający się stan techniczny pociągi szybkie muszą obniżyć prędkość do 30-40 km/h.

Rysunek 7: Krajowa linia kolejowa Krnov-Jeseník



Przejazd czeskich pociągów przez polskie terytorium umożliwia międzypaństwowa umowa o połączeniach eksterytorialnych z 1948 roku. Transport na tym odcinku jest prowadzony wyłącznie przez czeską stronę, brakuje połączeń z polską siecią kolejową. Stwierdzono także brak połączenia trasy z krajowymi liniami polskimi (nie istnieje połączenie Glucholazy-Nysa), z czego wynika niechęć i brak zainteresowania Polaków inwestycjami na tej trasie. Pociągi mogłyby obsługiwać miasta Nysa, Opole, Wrocław.

Problemem linii eksterytorialnych są wysokie opłaty związane z transportem ciężarowym, z powodu których przewoźnicy wybierają raczej dłuższą trasę przez Ramzovské sedlo, nie opuszczając czeskiego terytorium.

Połączenia kolejowe pomiędzy Jeseníkiem a Krnovem do roku 2012 istniały na zamówienie państwa. Następnie państwo wycofało zamówienie, a administrowanie odcinków zmuszone były przejść kraje ołomuniecki i morawsko-śląski. Koszty związane z zapewnieniem transportu podwyższają dodatkowo opłaty eksterytorialne po stronie polskiej. Za przejazd przez polskie terytorium Czesi zobowiązani są płacić Polakom rocznie 5 mln CZK. Kraj morawsko-śląski w roku 2014 oznajmił, iż od połowy czerwca zaprzestanie opłacania swojego udziału. Aktualnie jednak ustąpiono od tego postanowienia i potwierdzono, iż linie kolejowe będą nadal finansowane. Jak na razie do końca roku 2014. Na terenie wszystkich krajów transport utrzymywany jest w takim samym zakresie, jak miało to miejsce w roku ubiegłym.

Podany przykład nie jest jednak jedynym problemowym odcinkiem kolejowym. Podobna sytuacja ma miejsce na trasie Liberec - Varnsdorf, na odcinku Hrádek nad Nisou - Zittau. Pociągi przejeżdżając przez polskie terytorium zmuszone były do obniżenia prędkości ze względu na zły stan techniczny.

MOŻLIWE ROZWIĄZANIA I ZALECENIA

Trasy kolejowe wymagają nie tylko remontu, ale również zmiany położenia stacji, np. w Glucholazach, gdzie pierwotny dworzec historyczny leży poza centrum miasta, dokąd często przyjeżdżają Czesi z regionu jesenickiego.

Możliwości jest kilka, z likwidacją trasy włącznie. W przypadku zawieszenia połączeń kolei eksterytorialnej, rozwiązaniem może być remont trasy z Mikulovic do Złatých Hor i wprowadzenie linii autobusowej Zlaté Hory-Jindřichov ve Slezsku przez terytorium RCz. Jeżeli zostanie uruchomione połączenie Wrocław-Mikulovice, prawdopodobnie mogłoby być pomocne w rozwiązaniu problemu tras eksterytorialnych. Najlepszym rozwiązaniem byłaby modyfikacja umowy najmu z 1948 roku, która umożliwiłaby RCz konserwację i remont trasy w Polsce. Sam remont trasy, czy też ponowne jej wybudowanie wymaga jednak wysokiego wkładu finansowego.

Potencjał zaproponowanych rozwiązań dla stwierdzonych problemów zależy od sporządzenia odpowiedniej koncepcji transportowej. Do końca 2014 roku powstanie tzw. biała księga w ramach przygotowanej koncepcji transportu publicznego, która będzie przedstawiała nową politykę państwa dot. transportu publicznego.

B 2.2. GĘSTOŚĆ SIECI KOLEJOWEJ

Na terenie całego czesko-polskiego pogranicza znajduje się minimalna liczba tras kolejowych oraz korytarzy kolejowych łączących RCz i RP, co znacznie ogranicza możliwości transgranicznego transportu osobowego, jak również ciężarowego. Na czesko-polskiej granicy znajduje się 11 kolejowych przejść granicznych. Z czego 1 przejście graniczne zapewnia połączenie z Niemcami, przez Polskę przebiega wyłącznie krótki odcinek trasy.

Rysunek 8: Przegląd kolejowych przejść granicznych

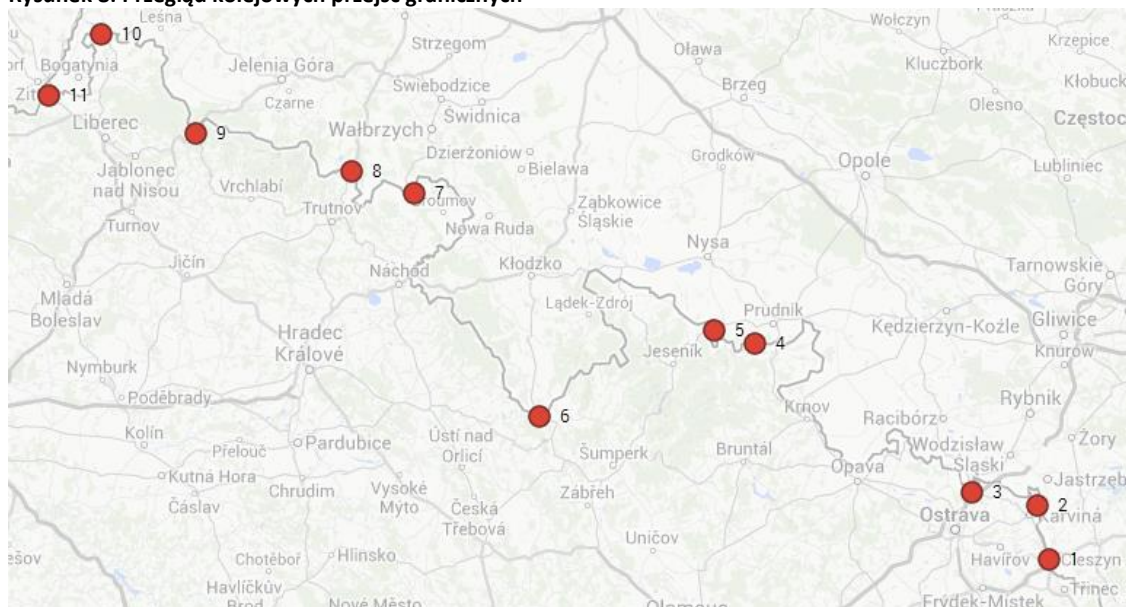


Tabela 20: Przegląd kolejowych przejść granicznych

	Gmina RCz	Gmina RP	Ruch
1	Český Těšín	Cieszyn	Wyłącznie transport towarowy
2	Petrovice u Karviné	Zebrzydowice	Dalekobieżny transport osobowy i transport ciężarowy
3	Bohumín	Chałupki	Dalekobieżny transport osobowy i transport ciężarowy
4	Jindřichov ve Slezsku	Głuchołazy	Regionalny transport osobowy i transport ciężarowy
5	Mikulovice	Głuchołazy	Regionalny transport osobowy i transport ciężarowy
6	Lichkov	Międzyzlesie	Regionalny transport osobowy i transport ciężarowy

	Gmina RCz	Gmina RP	Ruch
7	Meziměstí	Mieroszów	Wyłącznie transport towarowy
8	Královec	Lubawka	Wyłącznie sezonowy regionalny transport osobowy
9	Harrachov	Szklarska Poręba	Wyłącznie regionalny transport osobowy
10	Černousy	Zawidów	Wyłącznie transport towarowy
11	Hrádek nad Nisou	Porajów (Zittau)	Połączenie z Niemcami przez Polskę

Niska liczba przejść granicznych oraz równie niska częstotliwość ich wykorzystania wskazuje, iż transport kolejowy nie ogrywa w zakresie transgranicznego przewozu osób i towarów zasadniczej roli. Jedynym wyjątkiem są przejścia graniczne położone w bliskości głównych dalekobieżnych tras kolejowych we wschodniej części czesko-polskiej granicy. Chodzi tutaj o przejście Petrovice u Karviné/Zebrzydowice, przez które przebiega dalekobieżny transport kolejowy pomiędzy RCz a RP, jak również większa część dalekobieżnego transportu kolejowego. Przejścia graniczne Bohumín/Chałupki oraz Český Těšín/Cieszyn są szczególnie istotne z punktu widzenia transportu towarowego. Wynika to przede wszystkim z faktu, iż przez obszar ten przebiega ważna międzynarodowa trasa transportowa, która łączy m.in. aglomeracje ostrawską i katowicką. Intensywnie wykorzystywane jest również przejście kolejowe Lichkov/Międzylesie, przez które przebiega trasa będąca częścią sieci TEN-T, zapewniająca połączenie korytarza kolejowego Praga - Ostrawa z Wrocławiem.

Pozostałe kolejowe przejścia graniczne są wykorzystywane wyłącznie do transportu towarowego, niektóre natomiast służą wyłącznie do transportu osobowego. Przejście Královec-Lubawka jest wykorzystywane tylko sezonowo (przewozy weekendowego w letnich miesiącach). W przypadku przejść Jindřichov ve Slezsku - Głuchołazy - Mikulovice, trasa na polskim terytorium jest wykorzystywana jako połączenie tranzytowe, większość polskich pasażerów wyłącznie przejeżdża przez te tereny.

Niedostateczna liczba połączeń kolejowych przejawia się również w regionie Osoblaha, w którym brak linii transgranicznych. Problem w tym regionie jest bezwzględnie kluczowy, ponieważ działalność gospodarcza regionu opiera się na turystyce, której nie sposób rozwijać bez zapewnienia dobrej dostępności.

MOŻLIWE ROZWIĄZANIA I ZALECENIA

W regionie miasta Náchod problem stanowi transport osobowy, budowa osobowej sieci kolejowej mogłaby pozytywnie wpłynąć na rozwój transgranicznego ruchu turystycznego, który aktualnie jest dostępny wyłącznie z wykorzystaniem transportu samochodowego. Sieć ta mogłaby również wpłynąć na ograniczenie intensywności transportu samochodowego na odcinku Náchod - Kudowa-Zdrój. Sytuację w regionie Osoblaha można by poprawić przedłużając trasę kolejki wąskotorowej za polską granicę, co w efekcie miałoby korzystny wpływ na podwyższenie liczby polskich odwiedzających.

Regiony Kudowy-Zdrój (odcinek Náchod - Kudowa-Zdrój) mają charakter uzdrowiskowy, po stronie polskiej ma znaczenie podobne do „czeskiego trójkąta uzdrowiskowego” w zachodniej części kraju. W tym przypadku brakuje remontu dwukilometrowego odcinka zniszczonej trasy. Aktualnie jednak nie planuje się realizacji projektu.

Następnym z projektów, który rozważa się z uwagi na zrównoważony rozwój na polskim pograniczu jest rewitalizacja odcinka kolejowego z Broumova przez Otovice do polskiej Nowej Rudy, Wałbrzycha i z powrotem do Broumova, co przyczyniłoby się do stworzenia zamkniętego okręgu kolejowego zapewniającego szybszą mobilność obywateli w regionie broumovskim i w sąsiadującym Wałbrzychu. Projekt jest kluczową kwestią dla rozwoju regionu w przyszłości.

Projekt trasy kolejowej Orlickich Gór - Istnieje możliwość rozszerzenia systemu w przyszłości na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Olešnice v Orlických Horách - Lewin Kłodzki – Kudowa-Zdrój - Náchod w jednym kierunku oraz Lewin Kłodzki - Kłodzko w kierunku przeciwnym), w ten sposób można by stworzyć bardzo atrakcyjny i ekologiczny system transportowy na obszarze

przygranicznym, w którym obustronny, znaczny potencjał turystyczny będzie bardzo szybko rozwijał się, a tym samym podwyższy wymogi dot. poziomu infrastruktury.

B 3. PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY

Liczba osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego w Republice Czeskiej długofalowo maleje, podobna sytuacja ma miejsce także w Polsce. Koordynacja i współpraca transgraniczna w dziedzinie transportu publicznego pomiędzy sąsiadującymi regionami odbywa się w stopniu nieznacznym. Jeżeli istnieje, ogranicza się zazwyczaj do transportu kolejowego. W ramach publicznego transportu autobusowego właściwie nie istnieje. Brak regularnych połączeń transgranicznych, nie istnieje wspólny taryfikator w ramach transgranicznych linii autobusowych, co znacznie komplikuje regularne podróżowanie, np. w celach zarobkowych, czy też turystycznych.

B 3.1. LICZBA LINII PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE TRANSGRANICZNYM, WSPÓLNY TARYFIKATOR

Na całej długości granicy czesko-polskiej stwierdzono istotny problem w związku z prawie nieistniejącym transgranicznym publicznym transportem zbiorowym lub wspólnym taryfikatorem na liniach transgranicznych. Brak regularnych połączeń transgranicznych, nie tylko kolejowych, ale również autobusowych, np. w formie przygranicznej komunikacji miejskiej. W regionie miasta Náchod spowodowało to znaczne ograniczenie ruchu turystycznego oraz transportu osobowego (w celach zarobkowych), ponieważ pasażerowie muszą koniecznie posiadać dwa bilety, które opłacają w dwóch walutach, często zmuszeni są do dojeżdżania do pracy własnym samochodem, co powoduje wzrost gęstości sieci drogowej i wpływa niekorzystnie na środowisko naturalne.

Możliwości rozwoju kolejowej sieci transgranicznej są ograniczone przede wszystkim przez infrastrukturę. Z większym stopniem wykorzystywania transportu kolejowego związane jest również zapewnienie ciągłości połączeń transgranicznych z połączeniami krajowymi, co ze względu na różny poziom infrastruktury oraz dostępnych środków finansowych jest trudne.

W zakresie wspólnego świadczenia przewozowych usług autobusowych współpraca właściwie nie istnieje. Głównym powodem jest fakt, iż w RCz i w RP transport autobusowy jako usługi publiczne jest zapewniany przez różne szczeble administracji.

W roku 2016 w Polsce planowana jest nowelizacja ustawy, na mocy której kompetencje dot. zintegrowanego transportu publicznego (jako organizatora transportu) otrzyma powiat, co mogłoby wpłynąć na podwyższenie potencjału do poprawy efektywności rozwiązań zintegrowanego transportu transgranicznego.

W obszarze całego przygranicza funkcjonują wyłącznie 3 transgraniczne linie autobusowe (z Liberca do Bogatyni, ze Zgorzelca i Sieniawki). Linie te obsługuje jednak wyłącznie czeski przewoźnik, finansuje je kraj liberecki. Służą przede wszystkim jako linie umożliwiające obywatelom dojazd do pracy (polskim pracownikom do strefy przemysłowej w Liberku), powiązanie z innymi liniami nie zostało uwzględnione. Ponadto funkcjonuje jeszcze transgraniczne połączenie komunikacji miejskiej w Náchodzie do Sanatorium Kudowa-Zdrój. Pozostałe linie, które niegdyś funkcjonowały (np. połączenie Jablunkov - Český Těšín - Cieszyn - Wisła) nie są obsługiwane.

MOŻLIWE ROZWIĄZANIA I ZALECENIA

Wprowadzenie linii autobusowych, ewentualnie wprowadzenie spójnego taryfikatora transgranicznego. Problem stanowi zwłaszcza podatek drogowy. Gminy i kraje mają możliwość zawarcia umowy z polską stroną, która mogłaby zapewnić takie połączenia i wesprzeć taką formę transportu. Natomiast w przypadku, gdy stworzenie połączenia transgranicznego stanowi problem, możliwe jest nawiązanie współpracy transgranicznej. Mogłaby przebiegać w

formie koordynacji rozkładów jazdy dla pasażerów przekraczających granicę pomiędzy dwoma przystankami.

Jednak praktycznie na całej długości granicy po obu stronach nie stwierdzono zainteresowania stworzeniem systemu publicznego transportu zbiorowego. Sytuację tą może powodować fakt, iż w Republice Czeskiej kraje wspierają przewoźników autobusowych, natomiast w Polsce transport odbywa się w ramach sektora prywatnego, nie jest finansowany ze środków publicznych. Po stronie polskiej raczej przeprowadzane są remonty tras regionalnych.

Możliwe jest nawiązanie do Planów Transportowych w RP, które są opracowywane na szczeblu regionalnym i powiatowym. Podczas planowania nowych linii, nowego przewoźnika, można to uwzględnić w Planie Transportowym w ramach jego aktualizacji. Plan Transportowy opracuje się na określony czas, standardowo na 10 lat (aktualny opracowano w roku 2014). W trakcie obowiązywania planu można na niego nanosić zmiany i uzupełnienia. Jednak proces rewizji jest dokładnie taki sam, jak podczas zatwierdzania. Oznacza to, iż wdrażanie zmian jest trudne i długotrwałe. Potrzeba zmiany Planu Transportowego jest możliwa, jeżeli plan dla miasta zostanie zatwierdzony przed planem dla województwa.

DZIEDZINA C: HANDEL

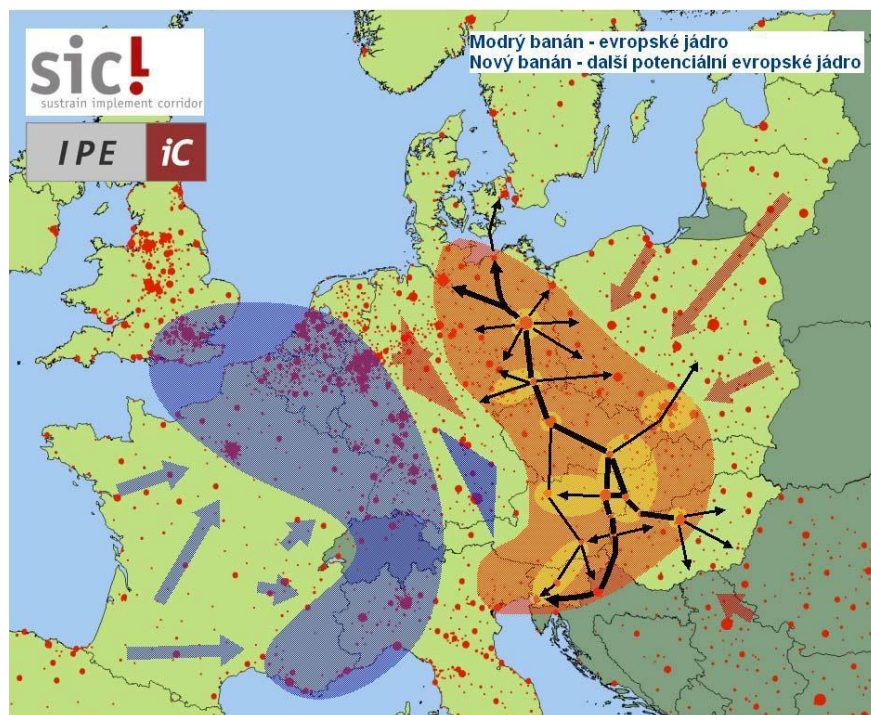
Problemy w dziedzinie „handlu i współpracy przedsiębiorców” są nierozdzielnie połączone z problemami finansowymi, obciążeniami administracyjnymi projektów wspierających współpracę transgraniczną, z infrastrukturą, problematyką ochrony środowiska, itd. Wszystkie te dziedziny problemów są powiązane i wzajemnie wpływają na handel transgraniczny oraz współpracę transgraniczną przedsiębiorców. Wspomniane wyżej problemy uwzględniono w ramach innych rozdziałów, natomiast niniejszy rozdział ukierunkowano wyłącznie na problemy przedsiębiorców. Podczas współpracy transgranicznej potencjalni partnerzy borykają się przeważnie z problemami wynikającymi z odmiennych przepisów krajowych. Z tego względu do problemowych aspektów, stanowiących barierę dla rozwoju współpracy transgranicznej w dziedzinie handlu zalicza się również problemy legislacyjne. Przedsiębiorcy nie mają pewności, czy pozwolenia, koncesje, których udzielono im w jednym kraju, obowiązują również na terenie drugiego kraju. Wielokrotnie dochodzi do sytuacji, gdy w Republice Czeskiej dany typ handlu określany jest jako wolny (bez licencji, koncesji), natomiast w Polsce wymagane są pozwolenia lub sytuacja jest odwrotna. W niektórych przypadkach istnieją różnice w ustawodawstwach obu krajów.

Aktualnie w Polsce zauważalny jest wyraźny "odpływ", w szczególności mniejszych przedsiębiorców i firm z Polski na stronę czeską, gdzie warunki dla przedsiębiorców są korzystniejsze.

Aktualny stan czesko-polskiej współpracy w dziedzinie handlu i gospodarki⁴

Oprócz tradycyjnej osi miejskiej (tzw. Europejski Banan), wspomina się również o alternatywnych osiach rozwojowych europejskiego systemu osiedlania, w oparciu o nowy geo-ekonomiczny porządek w Europie oraz działania tzw. nowej gospodarki. Chodzi tutaj o tzw. Nowy Banan (patrz rys.), który obejmuje oba badane regiony, jest to kolejny potencjalny rdzeń europejski rozciągający się od północnych Niemiec przez zachodnią i południowo-zachodnią Polskę, Republikę Czeską, Słowenię i południe Chorwacji, który obejmuje m.in. miasta takie jak: Hamburg, Berlin, Drezno, Praga, Brno, Ostrawa, Wrocław, Opole, Katowice, Bratysława, Wiedeń, Budapeszt, Graz, Zagrzeb i Lublana.

Rysunek 9: Rdzeniowe obszary Europy



Źródło: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Republiki Czeskiej, 2008

⁴ Analiza aktualnych gospodarczych działań transgranicznych na terenie kraju morawsko-śląskiego oraz województwa opolskiego, PROCES - Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s.r.o., 2014.

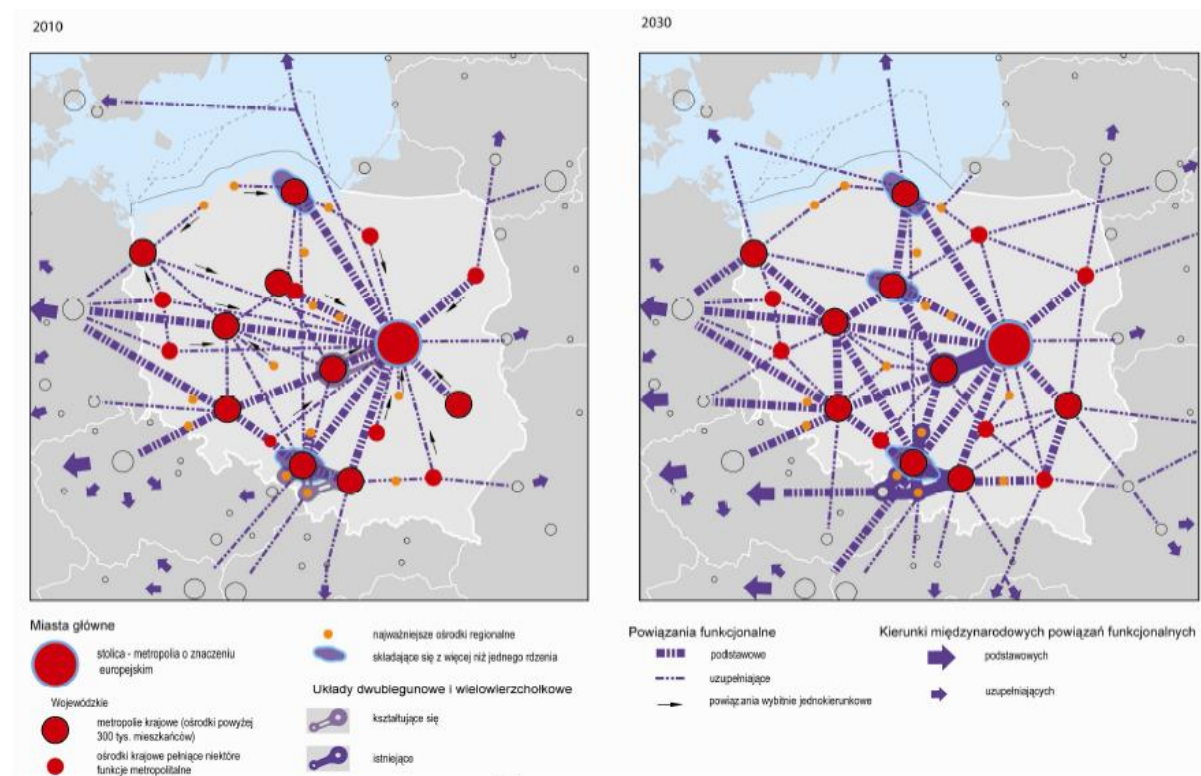
W jednej z osi rozwojowych tzw. Nowego banana znajduje się również czesko-polski obszar przygraniczny, który w zakresie handlu oraz rynku pracy posiada wyraźny potencjał gospodarczy, ponieważ oba kraje łączy wiele wspólnych obszarów - przede wszystkim podobne języki, dziedzictwo kulturowe i historyczne, konkurencyjne gałęzie przemysłu (przemysł drzewny, budowlany), itd. Oba kraje ponadto aktualnie kładą duży nacisk na wzmocnienie wzajemnych stosunków handlowych i gospodarczych, co może mieć korzystny wpływ na wyraźny rozwój ekonomiczny tego regionu.

Polska jest w sumie trzecim największym partnerem handlowym Republiki Czeskiej po Niemczech i Słowacji. Podobnie jak Republika Czeska przez wiele lat należy do największych partnerów handlowych Polski. W 2012 roku była w kolejności trzecim najważniejszym miejscem eksportowym (6,3%), po Niemczech (25,1%), Wielkiej Brytanii (6,7%), natomiast przed Francją (5,8%), Rosją (5,4%), Włochami (4,9%) i Holandią (4,5%). W tym samym okresie Republika Czeska była siódmym w kolejności krajem importowym dla Polski (3,7%) po Niemczech (21,1%), Rosji (14,3%), Chinach (9,0%), Włochach (5,1%), Francji (4,0%) i Holandii (3,8%) (Polsko-czeska współpraca handlowa, 2013).

Celem Izby Gospodarczych z czesko-polskiego obszaru przygranicznego jest wspieranie współpracy gospodarczej i handlowej wraz z rynkiem transgranicznym. Izby Gospodarcze po obu stronach granicy chcą osiągnąć cel z wykorzystaniem potencjału lokalnych przedsiębiorstw oraz podwyższenia ich zdolności konkurencyjnej w UE. Priorytetem wydaje się być wymiana informacji oraz wsparcie dla przedsiębiorstw i przedsiębiorców. W ramach rozwoju przedsiębiorczości wspierane są działania małych i średnich przedsiębiorstw poprzez rozszerzanie i ułatwianie dostępu do informacji na temat przepisów prawnych i podatkowych w państwie sąsiednim, zwłaszcza na obszarze przygranicznym. Innymi wspieranymi działaniami jest np. obniżanie opłat za transgraniczne przelewy bankowe, rozmowy w sieciach operatorów telefonii komórkowej, starania zmierzające do powiązania systemów kształcenia ze współpracą przedsiębiorstw, instytucjami badawczymi i szkołami po obu stronach granicy włącznie (Memorandum o czesko-polskiej współpracy gospodarczej i handlowej na obszarze przygranicznym, 2011).

W przyszłości Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju RP przewiduje wzmocnienie stosunków pomiędzy siedzibami na czesko-polski pograniczu (rys. 1.2). W 2030 roku w odróżnieniu do roku 2010 można oczekiwać wzmocnienia stosunków gospodarczych zwłaszcza pomiędzy krajem morawsko-śląskim a województwem śląskim i opolskim. W szczególności dojdzie do wzmocnienia stosunków pomiędzy aglomeracjami o gęstym zaludnieniu, tj. aglomeracją ostrawską i katowicką. Obszar ten należy do potencjalnie najlepiej zintegrowanych regionów transgranicznych w Republice Czeskiej.

Rysunek 10: Powiązania funkcjonalne struktury osiedlenia



Źródło: Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

C 1. PRAWO A DZIAŁALNOŚĆ GOSPODARCZA

Wiele przepisów i ustaw dot. prowadzenia działalności gospodarczej i rynku pracy znajduje się aktualnie w kompetencji Unii Europejskiej, a państwa członkowskie są zobowiązane do ich przestrzegania. Wciąż jednak istnieje wiele obszarów prawodawstwa, w ramach których znajdują zastosowanie przepisy krajowe. Może w ten sposób dochodzić do braku spójności pomiędzy dwoma państwami, a tym samym do powstawania problemów podczas nawiązywania wzajemnej współpracy transgranicznej, czy też podczas innych kontaktów handlowych. Właśnie prawodawstwo, a także związane z nim trudności administracyjne są głównym czynnikiem, który stanowi barierę ograniczającą rozwój czeskich i polskich przedsiębiorców w nawiązaniu intensywniejszej współpracy transgranicznej.

W 2008 roku w Republice Czeskiej weszła w życie tzw. "duża nowelizacja" ustawy o działalności gospodarczej, która w wyraźny sposób uprościła zakładanie działalności, jak również jej prowadzenie (Ustawa nr 455/1991 Dz.U. o działalności gospodarczej). Do kluczowych zmian zaliczyć można obniżenie liczby typów działalności gospodarczych z 261 do 95, jak również zmiany w dokumencie uprawniającym do prowadzenia działalności gospodarczej. Tzw. Kartę przedsiębiorcy (czes. živnostenský list) wydawano dla każdego typu prowadzonej działalności osobno, w ramach nowelizacji zastąpiono je jednym dokumentem - wypisem z rejestru działalności gospodarczej. Na początku 2014 roku doszło do zasadniczej zmiany czeskich przepisów, z czym wiąże się usunięcie Kodeksu Handlowego. Jego część zawarto w nowym Kodeksie Cywilnym, pozostała część została całkowicie anulowana. Regulacje Rejestru Handlowego zawarto także w nowej Ustawie o rejestrach publicznych osób prawnych i fizycznych (tzw. ustawa rejestrowa). Nowa ustawa o korporacjach handlowych zawiera reguluje tylko część dot. spółek handlowych oraz spółdzielni. Nie zastępuje Kodeksu Handlowego, jest wyłącznie przepisem bezpośrednio regulującym specyficzny zakres osób prawnych - korporacje handlowe (Ustawa nr 90/2012 o spółkach handlowych i spółdzielniach).

W Polsce w 2014 weszła w życie ustawa o swobodzie działalności gospodarczej (Dz.U. 2004 nr 173 poz. 1807 w aktualnym brzmieniu) Podobnie do czeskiej nowelizacji, wprowadza wiele uproszczeń dla przedsiębiorców podczas zakładania działalności gospodarczej, jak również jej prowadzenia. Przygotowano lepsze podłoże prawne, umożliwiające bardziej efektywną ochronę interesów przedsiębiorców, jak również obniżono liczbę obowiązkowych dokumentów wymaganych do założenia działalności gospodarczej (Prowadzenie działalności gospodarczej w Polsce 2013, 2012a).

C 1.1. ZAKŁADANIE DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ, OGRANICZENIA DOT. WSPÓŁPRACY TRANSGRANICZNEJ

W przypadku **zakładania działalności gospodarczej za granicą**, przedsiębiorca musi stosować się do zasad i przepisów danego kraju. Pomimo, iż w Republice Czeskiej, jak również w Polsce istnieją te same typy działalności gospodarczych (osobiste i spółki kapitałowe), różnic podczas zakładania działalności pojawia się bardzo wiele. Właśnie takie różnice musi uwzględnić przedsiębiorca, który zakłada firmę za granicą. Dotyczą one m.in. minimalnego kapitału przy zakładaniu spółki z ograniczoną odpowiedzialności. W Republice Czeskiej wymagany kapitał wynosi 1 CZK, natomiast w Polsce spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością założyć można z minimalnym kapitałem 5 000 złotych, co w przeliczeniu na korony czeskie wynosi szacunkowo 32 500 CZK. Kapitał minimalny różni się również w przypadku spółek akcyjnych. W Republice Czeskiej wymagany kapitał minimalny wynosi 2 miliony CZK. W Polsce minimum to 100 tysięcy złotych (650 tys. CZK), co jest zdecydowanie niższą kwotą w porównaniu do czeskiego limitu. Do głównych barier nie zalicza się zakładania oddziałów przez podmiot zagraniczny, ponieważ w tym przypadku procedury w obu krajach są takie same z uwagi na fakt, iż są regulowane przez wspólne rozporządzenie Unii Europejskiej.

Przedsiębiorca prowadzący działalność za granicą musi przestrzegać również właściwego miejscowo prawa pracy. Najczęściej spotykaną różnicą pomiędzy Republiką Czeską a Rzeczypospolitą Polską jest sposób **obliczania wynagrodzenia**. Praktykowany jest odmienny sposób obliczania wynagrodzenia, różnią się składniki wynagrodzenia, jak również ich poszczególne stawki. Kolejną zauważalną różnicą jest wysokość wynagrodzenia minimalnego, które zobowiązani są przestrzegać pracodawcy w danym kraju. W Republice Czeskiej płaca minimalna wynosi 8500 CZK miesięcznie, tj. ok. 308,8 EUR, natomiast w Rzeczypospolitej Polskiej jest to 1680 PLN, czyli ok. 397,7 EUR. Płaca minimalna w Rzeczypospolitej Polskiej jest więc wyższa aniżeli w Republice Czeskiej.

Mają również zastosowanie przepisy i porozumienia międzynarodowe, które **ograniczają współpracę i rozwój transgraniczny**. Istnieje zakaz wywożenia odpadów za granicę. Chodzi o Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1013/2006 z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przewożenia odpadów. Celem tego rozporządzenia jest wzmocnienie, uproszczenie i uszczegółowienie procedur kontroli przewozu odpadów dla zapewnienia lepszej ochrony środowiska naturalnego. Rozporządzenie obniża ryzyko niekontrolowanego przewozu odpadów. Cel ten jest jasny, jednak w niektórych sytuacjach ogranicza wzajemną współpracę transgraniczną. Przykładem takiego ograniczenia może być przepis zakazujący wywóz odpadów za granicę w celu ich utylizacji. Potencjalni partnerzy transgraniczni mogliby zaplanować wybudowanie oczyszczalni ścieków po jednej stronie granicy, po stronie drugiej natomiast sortownię odpadów oraz zapewnić obustronną współpracę. Jest to jednak aktualnie niemożliwe. Jest to tylko jedna z możliwych sytuacji, w której korzystniejsze byłoby umożliwienie współpracy transgranicznej. Doszłoby w ten sposób do znacznych oszczędności ekonomicznych.

MOŻLIWE ROZWIĄZANIA I ZALECENIA

W ramach barier ograniczających współpracę transgraniczną należy rozważyć umożliwienie współpracy przynajmniej w uzasadnionych przypadkach.

C 2. KSIĘGOWOŚĆ

Jedną z następnych barier, która wpływa na współpracę transgraniczną są różnice w księgowości po obu stronach granicy. W przypadku, gdy przedsiębiorcy chcą prowadzić działalność gospodarczą za granicą, muszą przestrzegać ordynacji podatkowej oraz przepisów księgowania danego kraju. Podwyższa to nie tylko obciążenia administracyjne, może być także czynnikiem zniechęcającym potencjalnego przedsiębiorcę do prowadzenia działalności za granicą.

C 2.1. SYSTEM PODATKOWY

System podatkowy w RCz i RP jest w większości przypadków bardzo podobny. Częste różnice dotyczą **stawek podatkowych**. Płatników podatku dochodowego od osób fizycznych w Republice Czeskiej obowiązuje jednolita stawka podatku w wysokości 15%. Natomiast w RP stawka podatku jest zależna od wysokości dochodu osoby fizycznej, ma charakter progresji stopniowej. Roczny dochód w wysokości do 85 528 PLN (ok. 513 168 CZK) jest opodatkowany na poziomie 18%. Dochód przewyższający kwotę 85 528 PLN natomiast na poziomie 32%. Różnica ta może być traktowana jako jedna z barier handlu transgranicznego oraz prowadzenia działalności gospodarczej.

Do znaczących różnic pomiędzy RCz a RP zalicza się również **stawki podatku VAT**. W Republice Czeskiej stosuje się podstawową stawkę podatku w wysokości 21% lub obniżoną stawkę podatku w wysokości 15%. W Polsce natomiast stawki wynoszą kolejno: podstawowa 23%, natomiast obniżona 8% i 5%.

Rzeczpospolita Polska posiada większą liczbę podatków, system podatkowy, zatem ma większy zakres. Polska zaczyna w świadomości obywateli figurować jako kraj z wysokimi wymaganiami podatkowymi, co może stanowić barierę dla przedsiębiorców z RCz, którzy rozważają rozpoczęcie działalności na polskim rynku.

Kolejną barierą, która może stanowić przeszkodę w nawiązaniu współpracy transgranicznej oraz może zniechęcić potencjalnych partnerów handlowych do założenia działalności jest fakt, iż w przypadku świadczenia usług za granicą firma automatycznie staje się **płatnikiem VAT**, dotyczy to również przypadków jednorazowych.

Przegląd różnic księgowych w przepisach:

Poniżej opracowano w formie tabeli przegląd podstawowych różnic księgowych pomiędzy czeskim a polskim systemem podatkowym. Podano wykaz podatków, obowiązki wynikające z podatku od osób fizycznych oraz osób prawnych.

Tabela 21: Porównanie podatku bezpośredniego i pośredniego w Republice Czeskiej i Rzeczypospolitej Polskiej

PODATEK BEZPOŚREDNI	
Republika Czeska	Rzeczpospolita Polska
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
Lesní daň	Podatek leśny
Zemědělská daň	Podatek rolny
Daň z tonáže	Podatek tonażowy
Daň z občanskoprávních úkonů	Podatek od czynności cywilnoprawnych
Daň z těžby některých nerostů	Podatek od wydobywania niektórych kopalin
PODATEK POŚREDNI	
Republika Czeska	Rzeczpospolita Polska
Daň z přidané hodnoty	Podatek od towarów i usług – VAT
Spotřební daň	Podatek akcyzowy
Ekologická daň	Podatek ekologiczny
Herní daň	Podatek od gier

Źródło: www.businessinfo.cz

Tabela 22: Porównanie przepisów z zakresu podatku dochodowego od osób fizycznych

	PODATEK DOCHODOWY OD OSÓB FIZYCZNYCH*	
	Republika Czeska	Rzeczpospolita Polska
Podatnicy podatku dochodowego od osób fizycznych	Obowiązek odprowadzania podatku dochodowego od osób fizycznych opiera się na zasadach rezydencji. Podatnicy są rezydentami podatkowymi (jeżeli na terytorium RCz posiadają stałe zameldowanie lub przebywają dłużej na terytorium kraju) lub nierezydentami podatkowymi (obowiązek podatkowy obejmuje tylko dochody u źródła w RCz).	W sposób specjalny określa się obowiązek podatkowy podatnika wobec dochodów generowanych poza terytorium Państwa. Zasada rezydencji - osoba posiadająca miejsce zamieszkania na terenie Rzeczypospolitej Polskiej podlega obowiązkowi podatkowemu od całości swoich dochodów bez względu na miejsce źródeł przychodów. Zasada źródła - jeżeli niemożliwe jest określenie obowiązku na podstawie rezydencji, stosuje się zasadę źródła, tj. według miejsca i struktury osiąganych dochodów, tzw. ograniczony obowiązek podatkowy. Podatnikami podatku dochodowego mogą w związku z powyższym być osoby, które nie posiadają zameldowania ani pobytu stałego na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, ale generują na jej terytorium dochody.

	PODATEK DOCHODOWY OD OSÓB FIZYCZNYCH*	
	Republika Czeska	Rzeczpospolita Polska
Zakres przedmiotowy podatku dochodowego od osób fizycznych	Dochody płynące z zatrudnienia za wynagrodzeniem (reguluje §6 Ustawy o podatku dochodowym nr 586/1992 Dz.U.), dochody z prowadzenia działalności (§7), dochody kapitałowe (§8), dochody z wynajmu (§9) oraz inne dochody (np. dochody okazjonalne, dochody ze sprzedaży nieruchomości oraz majątku ruchomego, wygrane - §10).	Zakres przedmiotowy podatku dochodowego od osób fizycznych obejmuje stosunek służbowy, stosunek pracy, w tym również spółdzielczy stosunek pracy, emeryturę i rentę, ponadto czynności wykonywane na podstawie umowy zlecenia, umowy o dzieło, kontraktu menedżerskiego, wynagrodzenia biegłych, inkasentów należności publicznoprawnych, a także wynagrodzenie otrzymywane przez członków organów osób prawnych, pozarolniczą działalność gospodarczą, wykonywanie wolnego zawodu, działy specjalne produkcji rolnej (np. hodowla drobiu i zwierząt futerkowych, prowadzenie pasiek), dochody z najmu, podnajmu i dzierżawy, kapitały pieniężne, prawa majątkowe i inne.
Podstawa podatku dochodowego od osób fizycznych	Podstawą opodatkowania jest kwota, o którą dochody uzyskane przez podatnika w roku podatkowym, którym dla celów podatku dochodowego od osób fizycznych uznaje się rok kalendarzowy, w sposób udokumentowany przekroczyły koszty ich uzyskania i utrzymania.	Podstawa opodatkowania podatkiem dochodowym od osób fizycznych jest przychód, tj. dochód brutto generowany przez osobę fizyczną pomniejszony o dopuszczalne prawem odliczenia i pomniejszenia. Dochód określany jest przez ustawodawcę jako dodatnia różnica pomiędzy przychodami a kosztami osiągniętymi w danym roku podatkowym.
Stawka podatku i obliczanie podatku	Podatek z podstawy opodatkowania obniżony o kwotę niepodlegającą opodatkowaniu (§ 15) oraz odliczenia od podstawy opodatkowania (§ 34) zaokrąglony do pełnych setek CZK w dół, wynosi 15%.	Stawki podatkowe określają wysokość podatku w stosunku do podstawy opodatkowania i mają w tym podatku charakter stawek progresywnych (progresja łączna, szczeblowa). W latach 2010-2014 wynoszą odpowiednio: 18% i 32% Roczny dochód w wysokości do 85 528 PLN (ok. 513 168 CZK) jest opodatkowany na poziomie 18%. Dochód przewyższający kwotę 85 528 PLN natomiast na poziomie 32%.
Termin składania zeznania podatkowego	Zeznanie podatkowe o wysokości osiągniętych dochodów podatnicy są zobowiązani złożyć najpóźniej do 1 kwietnia następnego roku.	Podatnicy mają obowiązek w terminie do dnia 30 kwietnia następnego roku złożyć w urzędzie skarbowym zeznanie na odpowiednim druku o wysokości osiągniętego dochodu (straty) w roku podatkowym.

* W tabeli podano wyłącznie główne/najistotniejsze atrybuty.

Tabela 23: Porównanie przepisów z zakresu podatku dochodowego od osób prawnych

PODATEK DOCHODOWY OD OSÓB PRAWNYCH		
	Republika Czeska	Rzeczpospolita Polska
Podatnicy podatku dochodowego od osób prawnych	Płatnikiem podatku dochodowego od osób prawnych jest osoba prawna, jednostka rządowa, fundusz udziałowy zgodnie z ustawą regulującą spółki inwestycyjne oraz fundusze inwestycyjne, ponadto fundusz spółki z kapitałem zmiennym zgodnie z ustawą regulującą spółki inwestycyjne oraz fundusze inwestycyjne, fundusz emerytalny spółki, fundusz powierniczy zgodnie z Kodeksem Cywilnym oraz jednostka, która zgodnie z prawem państwa wg którego została założona jest płatnikiem. Płatnicy są rezydentami podatkowymi Republiki Czeskiej lub nierezydentami (informacje patrz wyżej).	Płatnikami podatku dochodowego od osób prawnych są wszystkie osoby prawne jak również spółki kapitałowe. Przy ustalaniu istnienia obowiązku podatkowego i jego zakresu duże znaczenie ma stwierdzenie czy podatnik lub zarząd mają swoją siedzibę na terytorium RP. Płatnikami podatku dochodowego od osób prawnych są wszystkie osoby prawne jak również spółki kapitałowe. Przy ustalaniu istnienia obowiązku podatkowego i jego zakresu duże znaczenie ma stwierdzenie czy podatnik lub zarząd mają swoją siedzibę na terytorium RP.
Podstawa podatku dochodowego od osób prawnych	Podstawą opodatkowania jest różnica, o którą przychody przekraczają wydatki. Ustalenie podstawy opodatkowania odbywa się w oparciu o wynik (zysk lub strata), bez wpływu Międzynarodowych standardów rachunkowości dla płatników, którzy prowadzą księgowość.	Podstawę opodatkowania dochodów osób prawnych stanowi osiągnięty przez osobę prawną dochód (przychód pomniejszony o koszty jego uzyskania) w danym roku podatkowym, z możliwością dokonania pewnych odliczeń (m.in. z tytułu: darowizn na rzecz organizacji pożytku publicznego łącznie do wysokości nieprzekraczającej 10%; w bankach w wysokości 20% kwoty umorzonych kredytów (pożyczek) w związku z realizacją programu restrukturyzacji; darowizn na cele kultu religijnego łącznie do wysokości nieprzekraczającej 10% dochodu).
Stawka podatku	Stawka podatku dochodowego od osób prawnych w Republice Czeskiej wynosi 19%. Stawka podatkowa stosowana jest dla podstawy opodatkowania obniżonej o pozycje możliwe do odliczenia (pozycje zgodnie z § 34 i § 20), którą należy zaokrąglić do tysięcy CZK w dół. Stawka podatku wynosi 5% podstawy podatkowej funduszu inwestycyjnego, funduszu udziałowego, zagranicznego funduszu inwestowania zbiorowego, funduszu emerytalnego.	Stawka podatku dochodowego od osób prawnych w Polsce wynosi 19%. Podatek odprowadza się również od dochodów kapitałowych. W Polsce opodatkowaniu podlegają również dywidendy, stawka wynosi 19%. Ustawa przewiduje też 50% stawkę sankcyjną w przypadku zaniżenia przez podmioty powiązane wysokości zobowiązania podatkowego.
Termin składania zeznania podatkowego	Zeznanie o wysokości dochodu osób prawnych składa się nawet w przypadku, gdy podstawa opodatkowania wynosi zero lub wykazano stratę. Należy złożyć je najpóźniej do końca trzeciego miesiąca następnego roku.	Zeznanie o wysokości dochodu osób prawnych składa się nawet w przypadku, gdy podstawa opodatkowania wynosi zero lub wykazano stratę. Podatek dochodowy od osób prawnych nalicza się po zakończeniu roku podatkowego. Po zakończeniu roku podatkowego płatnicy podatku składają wstępne zeznanie podatkowe o wysokości osiągniętego dochodu. Należy je złożyć do końca trzeciego miesiąca następnego roku, w tym samym terminie należy uiścić należny podatek lub różnicę pomiędzy podatkiem należnym a sumą odprowadzonych wcześniej zaliczek.

DZIEDZINA D: OCHRONA ŚRODOWISKA

Współpraca transgraniczna w tej dziedzinie nie znajduje się na tak rozwiniętym poziomie, jak można by oczekiwać, uwzględniając znaczenie i wpływ na poszczególne jednostki oraz całe społeczeństwo. Wśród istotnych czynników, które tworzą barierę dla współpracy transgranicznej w zakresie ochrony środowiska, jest to np. brak umów współpracy pomiędzy partnerami współpracy transgranicznej, obciążenia administracyjne związane z realizacją współpracy transgranicznej oraz bariery prawne.

PODSTAWOWE DOKUMENTY I USTAWODAWSTWO

Rozporządzenie Rządu nr 597/2006 Dz.U., o monitorowaniu i ocenie jakości powietrza atmosferycznego. Rozporządzenie Ministerstwa Środowiska nr 553/2002 Dz.U., określające nadzwyczajne pułapy emisji zanieczyszczeń, centralną procedurę regulacyjną i sposób jej funkcjonowania, w tym listę źródeł stacjonarnych podlegających regulacji, z zastrzeżeniem uregulowań prawnych dla rozwoju i funkcjonowania przepisów regionalnych i lokalnych oraz formy i stopnia ujawniania informacji na temat poziomu zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/81/WE z dnia 23 października 2001 r. w sprawie krajowych pułapów emisji dla niektórych zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego. Polityka Ekologiczna Państwa 2012-2020 określająca plan ochrony środowiska naturalnego. Ustawa nr 17/1992 Dz.U., o środowisku naturalnym, w aktualnym brzmieniu.

Ustawa nr 62/1988 Dz.U., o pracach geologicznych, w aktualnym brzmieniu.

Ustawa nr 44/1988 Dz.U., o ochronie i wykorzystaniu surowców mineralnych (ustawa górnicza), w aktualnym brzmieniu.

Ustawa nr 185/2001 Dz.U., o odpadach, w aktualnym brzmieniu.

Ustawa nr 289/1995 Dz.U., o lasach i o zmianie oraz uzupełnieniu niektórych ustaw (ustawa leśna), w aktualnym brzmieniu.

Ustawa nr 282/1991 Dz.U., o Czeskiej Inspekcji Środowiska Naturalnego oraz jej działalności w zakresie ochrony lasu, w aktualnym brzmieniu.

Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001r. - Prawo ochrony środowiska (tj. Dz. U. Nr 25 poz. 150 z późn. zm.)

Dyrektywa 2001/81/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2001 r w sprawie krajowych poziomów emisji dla niektórych rodzajów zanieczyszczenia powietrza

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. nr 92, poz. 880).

Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach, Ustawa o odpadach wydobywczych

Ustawa o lasach

D 1. POWIETRZE ATMOSFERYCZNE

Ze względu na szeroki zakres obszaru wsparcia, jak również warunki naturalne i społeczno-ekonomiczne, stan powietrza atmosferycznego w różnych jego częściach znacznie się różni. Istotnym problemem jest odmienne ustawodawstwo obu krajów w zakresie ochrony i jakości powietrza atmosferycznego. Republika Czeska posiada bardziej rygorystyczne normy niż te wymagane przez UE, co jest bezpośrednio związane z innymi dziedzinami życia, m.in. także z gospodarką.

Aktualnie w Euroregionie Śląsk Cieszyński - Těšínské Slezsko realizowany jest projekt pt. "Powietrze bez granic" (z udziałem obu części Euroregionów, miasta Český Těšín i Cieszyn, powiatu cieszyńskiego, samorządów lokalnych i szkół). Celem projektu jest ujednolicenie i poprawa świadomości w danej problematyce w obu regionach.

D 1.1. RÓŻNE LIMITY

Ze względu na surowe normy w stosunku do wymogów UE, przedsiębiorstwa na terenie RCz zmuszone są do inwestycji mających na celu wyeliminowanie szkodliwego wpływu swojej działalności na środowisko naturalne - usuwanie pyłu, eliminacja szkodliwych emisji. Inwestycje te mają bezpośredni wpływ na rozwój przemysłu, często z uwagi na rygorystyczne warunki wpływają na decyzję o przeniesieniu działalności na teren innego państwa, np. na terytorium Polski, gdzie normy są o wiele mniej rygorystyczne. Obszarem najbardziej dotkniętym jest przede wszystkim wschodnia część kraju morawsko-śląskiego, gdzie ograniczenia te mają znaczący wpływ na produkcję przemysłową, która stanowi znaczącą gałąź przemysłu w aglomeracji ostrawskiej. Znaczącym źródłem zanieczyszczeń jest także aglomeracja górnośląska, w ramach której nie obowiązują tak rygorystyczne wymogi, jak ma to miejsce po stronie czeskiej.

Dla celów porównawczych: Dla ArcelorMittal Poland w ramach aglomeracji, tj. "spiekania rudy" ustalono pułap emisji pyłu w wysokości 100 miligramów na metr sześcienny emisji zanieczyszczeń. ArcelorMittal Ostrava natomiast w ramach tych samych czynności zobowiązany jest do przestrzegania limitu dwa razy bardziej rygorystycznego. Od roku 2012 kraj morawsko-śląski zatwierdził pułap emisji w wysokości 20 miligramów na metr sześcienny.

Polska podczas tzw. sytuacji smogowych nie posiada żadnych środków kontroli, jak ma to miejsce w Republice Czeskiej. Zaraz po trzykrotnym przekroczeniu dozwolonego limitu wartości pyłu w powietrzu atmosferycznym, który wynosi 50 mikrogramów na metr sześcienny, meteorolodzy wydają sygnał tzw. regulacji. Dla dużych przedsiębiorstw przemysłowych oznacza to, iż muszą dostosować się do tzw. regulaminów regulacji, a więc ograniczyć swoją produkcję w taki sposób, by zminimalizować emisję zanieczyszczeń. W Polsce regulacji nie przyjęto, nie ma zastosowania nawet w okresie, gdy wartości pyłu znacznie przekraczają dozwolony limit.

Oprócz większych przedsiębiorstw przemysłowych do emisji zanieczyszczeń do powietrza przyczyniają się również gospodarstwa domowe. Poziom świadomości oraz podejście mieszkańców do ochrony środowiska jest związany z problematyką palenisk lokalnych.

MOŻLIWE ROZWIĄZANIA I ZALECENIA

Jednym z kluczowych aspektów w ramach ochrony powietrza atmosferycznego jest ujednolicenie pułapów emisji oraz ich eliminacja, zapewnienie dofinansowania na wymianę pieców grzewczych itp., co poprowadzi do znacznej poprawy stanu powietrza atmosferycznego na całym obszarze pogranicza.

D 2. GÓRNICTWO I KOPALNICTWO, UTYLIZACJA ODPADÓW

Przemysł wydobywczy jest źródłem hałasu, zmienia krajobraz, prowadzi do zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego oraz zanieczyszczenia świetlnego. Wszystkie wymienione czynniki mogą negatywnie oddziaływać na obywateli oraz środowisko naturalne w okolicy miejsca wydobywania, jak również na turystów odwiedzających region.

D 2.1. NEGATYWNY WPŁYW NA ŚRODOWISKO NATURALNE

W regionie Broumovsko (przede wszystkim w miejscowym parku krajobrazowym) stwierdzono problemy z kamieniołomami (w szczególności Rybnica Leśna i Ścinawka Średnia). Problem dotyczy przede wszystkim nadmiernej ilości pyłu w powietrzu, hałasu, zanieczyszczenia świetlnego oraz zmian krajobrazowych. Urzędy w Republice Czeskiej nie mają kompetencji do przeprowadzenia kontroli na terenie RP. Z uwagi, iż jest to zatwierdzony i aktywny kamieniołom na terenie sąsiedniego kraju, możliwości dostatecznej oceny wpływu kamieniołomu na środowisko naturalne są niskie. W umowach międzynarodowych oraz dyrektywie EIA brak regulacji dla tej kwestii.

Do innych problemów całego obszaru pogranicza należy utylizacja odpadów. Przykładem może być likwidacja stuletnich odpadów po ostrawskich zakładach chemicznych w Ostrawie. Chodzi o 5-8 ton odpadów, które już od trzech lat znajdują się na terenie miasta Vratimov. Pozostałe "paliwo" z zakładów Ostrama przechowywane jest w Polsce - w pobliżu miejscowości Dąbrowa Górnicza (15 tys. ton), w Łaziskach Dolnych (7 tys. ton) oraz w Szopienicach (16 tys. ton). Polskie Ministerstwo Środowiska uważa, iż odpady na terenie Polski znajdują się nielegalnie i wzywa czeskie urzędy o ich usunięcie. Czeska strona jednak podkreśla, że jest to paliwo, którego eksport przebiega bez ograniczeń.

MOŻLIWE ROZWIĄZANIA I ZALECENIA

Możliwość kontroli z czeskiej strony granicy, pomoc w usunięciu - usuwanie negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Opracowanie dostatecznej oceny wpływu kamieniołomu na środowisko naturalne.

Potencjał w zakresie opisywanej problematyki utylizacji odpadów stwierdzono np. w przypadku miast Český Těšín i Cieszyn. W Cieszynie znajduje się elektrownia, która mogłaby wykorzystać takie paliwo. W tym celu konieczna jest certyfikacja "odpadu", a tym samym jego zatwierdzenie jako paliwa możliwego do wykorzystania w elektrowniach.

D 3. NEGATYWNY WPŁYW NA KRAJOBRAZ

Do negatywnych wpływów oddziałujących na krajobraz możemy zaliczyć wpływ budowy elektrowni wiatrowych na otaczające je środowisko, nieodpowiednie zachowanie turystów w odwiedzanych miejscach lub wpływ nadmiernego transportu na danym obszarze.

D 3.1. NEGATYWNE WPŁYWY

Jednym z wymienionych obszarów problemowych jest **budowa elektrowni wiatrowych**, które zubożają krajobraz, stwarzają problemy mieszkańcom regionu (nadmierny hałas, ograniczenie widoku, nadmierna frekwencja źródeł budowlanych). Z problemem tym możemy spotkać się w regionie osoblaskim, gdzie budowa elektrowni wiatrowych nieodwracalnie zniszczyła krajobraz. Kolejne budowy planowane są po stronie polskiej (gmina Lubrza), jak również po stronie czeskiej (gminy Dívčí Hrad, Slezské Pavlivice, Hlinka).

Kolejnym z problemów jest nieodpowiednie **zachowanie turystów** w odwiedzanych miejscach - poruszanie się poza wyznaczonymi szlakami, pozostawianie dużej ilości śmieci, nierównomierne odwiedzanie miejsc (turystyka dzienna). Zarząd Karkonoskiego Parku Narodowego stara się rozwiązać problem z promocją turystyki oraz zachowaniem odwiedzających. Turyści postępują bezmyślnie wobec krajobrazu, niszcząc go (śmieci, poruszanie się poza oznakowanymi szlakami, nadmierny hałas, płoszenie zwierzyny). Zarząd zarówno nie widzi możliwości i sposobu, w jaki można by zapobiegać takiemu zachowaniu turystów.

Natomiast Instytut Gospodarki Leśnej (czes. ÚHÚL - Ústav pro hospodářskou úpravu lesů) boryka się z problemem niedozwolonego ruchu pojazdów silnikowych w lasach. Ruch ten ma negatywny wpływ głównie na środowisko naturalne i krajobraz (niszczenie lasów) oraz przeszkadza turystom. Problem niszczenia krajobrazu dotyczy również sezonu na grzyby i borówki, gdy w lesie pojawia się nadmierna liczba turystów. Problem dotyczy wszystkich powierzchni leśnych po czeskiej stronie terenów przygranicznych. Polska strona nie dostrzega tego problemu aż w takiej mierze, co wynika z szerszych kompetencji stróżów porządku w tym zakresie. Straż leśna, pomimo, iż jest funkcjonariuszem publicznym po stronie czeskiej nie ma prawie żadnych kompetencji, natomiast po stronie polskiej, jest uprawniona do udzielania mandatów do max. wysokości 5 000 PLN.

Nadmierny ruch zanieczyszcza krajobraz oraz stwarza problemy mieszkańcom pobliskich gmin i miast, podobnie jak duża koncentracja większych zakładów przemysłowych na małym

obszarze. Odcinek drogi Náchod - Kudowa-Zdrój stara się rozwiązać problem nadmiernego obciążenia ruchu, który negatywnie wpływa na transport w danych miastach oraz przeszkadza mieszkańcom miast i okolicznych gmin.

MOŻLIWE ROZWIĄZANIA I ZALECENIA

Podczas budowy kolejnych elektrowni wiatrowych należy uwzględnić wszystkie czynniki i wpływ na środowisko naturalne. Zaleca się ew. nawiązanie dialogu czesko-polskiego w tej kwestii.

Ze względu na zachowanie turystów w tych obszarach, rozwiązaniem mogłaby być zmiana kompetencji administracji leśnej (przede wszystkim po stronie czeskiej) oraz poprawa świadomości w szkołach, informacje opublikowane na internecie dot. ochrony przyrody i negatywnym wpływie zachowania turystów. Korzystnie mogłaby wpłynąć również zmiana kompetencji straży leśnej, ew. nawiązanie szerszej współpracy z policją.

Stworzenie systemu informacyjnego z zakresu turystyki, umożliwiłoby już w momencie przekroczenia granicy uzyskanie informacji dot. wolnych miejsc parkingowych i innych, np. zakwaterowanie w bliskości zabytków lub atrakcji, znajdujących się na danym terenie. Należy rozwijać marketing docelowy w ścisłej współpracy czeskiej i polskiej strony.

Natomiast wybudowanie drogi R11 - S3 oraz przejścia Královec wyraźnie przyspieszyłoby ruch poza obecnie bardzo obciążonym przejściem Náchod – Kudowa-Zdrój.

DZIEDZINA E: OCHRONA ZDROWIA I BEZPIECZEŃSTWO

Podobnie, jak we wszystkich wymienionych dziedzinach, również w dziedzinie zdrowia i bezpieczeństwa, jednym z czynników limitujących wzajemną współpracę i realizację projektów są bariery prawne. Wiele przepisów obowiązuje w całej UE, jednak każdy kraj dysponuje własnymi suwerennymi przepisami, co utrudnia pracę wszystkich jednostek ZSR, policji oraz celników.

PODSTAWOWE DOKUMENTY I USTAWODAWSTWO

Porozumienie pomiędzy Republiką Czeską a Rzeczpospolitą Polską o współpracy i wzajemnej pomocy podczas katastrof, klęsk żywiołowych i innych sytuacji nadzwyczajnych.

Umowy współpracy dot. kwestii granic, o reżimu na wspólnej granicy państwa, umowy o współpracy transgranicznej oraz małego ruchu granicznego.

Rozporządzenie Rządu nr 463/2000 Dz.U., ustanawiające uczestniczenie w międzynarodowych akcjach ratowniczych, udzielania i przyjmowania pomocy humanitarnej oraz zwrotu kosztów poniesionych przez osoby prawne oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą w celu ochrony ludności.

Wytyczne dla jednostek ochrony pożarowej uczestniczących we wzajemnej pomocy RP i RCz.

Ustawa nr 239/2000 Dz.U., o zintegrowanym systemie ratownictwa.

nowelizacja Ustawy nr 167/1998 Dz.U., o substancjach uzależniających, która reguluje stosowanie substancji uzależniających, ich eksport, import oraz operacje tranzytowe.

Ustawa o udziale zagranicznych funkcjonariuszy lub pracowników we wspólnych operacjach lub wspólnych działaniach ratowniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

Prawo farmaceutyczne (Dz.U. 2008, Nr 45, poz. 271 ze zmianami) oraz aktów wykonawczych do tej ustawy.

Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2005 r. Nr 179, poz. 1485)

E 1. WSPÓŁPRACA JEDNOSTEK ZSR

W niektórych przypadkach na czesko-polskiej granicy stwierdza się niedostateczny stan lub zupełny brak umów współpracy transgranicznej jednostek ZSR, co ma negatywny wpływ podczas interwencji i procedur, gdy ZSR z jednej strony granicy nie może działać. Dochodzi również do braku zwrotu kosztów akcji ratowniczej.

E 1.1. UMOWY TRANSGRANICZNE I WSPÓŁPRACA

Problem ten dotyczy w szczególności kraju libereckiego, gdzie nie podpisano jeszcze umów współpracy transgranicznej, co powoduje problemy podczas wspólnych interwencji lub włączenia do planów zarządzania kryzysowego. Fakt ten wpływa na brak odpowiedniej koordynacji jednostek podczas wspólnych interwencji po stronie czeskiej, jak również polskiej. Ponadto brakuje umów pomiędzy krajami i województwami dot. wzajemnych interwencji po obu stronach granicy. Przede wszystkim dotyczy to kraju libereckiego oraz województwa dolnośląskiego, wykorzystania lokalnych zasobów wodnych podczas gaszenia pożarów.

Następnym istotnym problemem jest brak możliwości rozliczenia interwencji ZSR (zwłaszcza straży pożarnej). W poprzednim okresie programowania ze środków POWT RCz-RP zakupiono sprzęt na potrzeby akcji ratowniczych po drugiej stronie granicy, który jednak nie jest zbyt często wykorzystywany. Możliwość zwrotu kosztów poniesionych podczas akcji ratowniczej po drugiej stronie granicy jest bardzo ograniczona. Jednostki nie chcą uczestniczyć w akcjach - istnieją bariery administracyjne, jak również problemy dot. ubezpieczenia osób i sprzętu uczestniczącego w interwencji.

W ramach współpracy ochotniczych jednostek straży pożarnej pojawia się problem, gdy po stronie czeskiej niektóre ochotnicze straże pożarne nie mogą oficjalnie uczestniczyć w

interwencji, zapewniają raczej pomoc techniczną, itp. Po stronie polskiej sytuacja wygląda inaczej, jednostki OSP mogą uczestniczyć w akcji gaszenia pożaru. Komplikacje pojawiają się również podczas interwencji profesjonalnych jednostek po obu stronach granicy, podczas zarządzania interwencją pojawia się bariera komunikacyjna (ma to także związek z innymi procedurami, nawykami w pracy, zwyczajami, itp.).

Jednym z podejmowanych obszarów tematycznych, który dotyczy współpracy jednostek ZSR są interwencje podczas ryzyka wystąpienia klęski żywiołowej. Należy zoptymalizować oraz zmienić funkcjonujący system wymiany informacji, danych oraz ostrzeżeń, by były przekazywane z odpowiednim wyprzedzeniem przed zaistnieniem sytuacji. Zaleca się także ujednolicenie map dla jednostek ZSR po obu stronach granicy.

MOŻLIWE ROZWIĄZANIA I ZALECENIA

Podpisanie nowych umów przyczyni się do lepszej koordynacji jednostek ZSR oraz ułatwi przebieg interwencji. Podpisanie nowych umów przyniesie także lepszą możliwość refundacji interwencji. Należałoby zawrzeć umowy z poszczególnymi krajami i województwami (np. kraj ołomuniecki zawarł umowę z województwem opolskim, ale nie z dolnośląskim). Aktualnie sytuację rozwiązuje się za pośrednictwem projektu flagowego z okresem realizacji 2014-2019 w ramach Programu Współpracy Transgranicznej, w którym uczestniczą nie tylko podstawowe jednostki ZSR (straż pożarna, ratownicy medyczni, policja), ale również inne jednostki takie jak np. jednostki ratownictwa górskiego.

Polska strona preferuje umowę wyłącznie dla straży pożarnej, strona czeska dla wszystkich jednostek ZSR.

Wykorzystanie doświadczeń uzyskanych w ramach współpracy jednostek policji, np. ze Śląska Cieszyńskiego, gdzie ukierunkowano się m.in. na szkolenie psów policyjnych, organizację wzajemnych szkoleń, politykę negocjacji. Dzięki wspólnej umowie działają wspólne jednostki (np. policja + straż celna na przejściu granicznym Chotěbuz/Cieszyn-Boguszowice). Zaleca się również nawiązanie do aktualnej współpracy Straży Miejskiej w miastach Český Těšín i Cieszyn, gdzie realizowany jest projekt oznakowania rower w celu zapobiegania kradzieży.

E 1.2. WYPOSAŻENIE ZSR

Problem ten obejmuje cały obszar przygraniczny. We wszystkich krajach i województwach leżących na czesko-polskiej granicy stwierdzono brak dostatecznego wyposażenia oraz sprzętu umożliwiającego interwencje w gorzej dostępnych terenach. Problem niedostatecznego wyposażenia i sprzętu dotyczy również niemal wszystkich jednostek OSP. W regionie jesenickim oraz województwie śląskim stwierdzono brak sprzętu do gaszenia bardzo dużych pożarów oraz interwencji w źle dostępnych lokalizacjach.

Znaczącym problemem jest również brak kompatybilnego sprzętu podczas wypadków, w ramach których interweniują obie strony. Niemożliwe jest np. zapewnienie dobrej komunikacji, z powodu wykorzystywania różnych częstotliwości transmisji radiowych. Problem ten dotyczy przede wszystkim współpracy transgranicznej w kraju libereckim oraz na odcinkach D1 i A1 w kraju morawsko-śląskim. Aktualnie problem rozwiązuje się poprzez wypożyczenie sprzętu od drugiej strony lub za pomocą drobnej interwencji technicznej, co nie jest rozwiązaniem systemowym.

MOŻLIWE ROZWIĄZANIA I ZALECENIA

Zaleca się ujednolicenie sprzętu radiowego oraz poprawę jakości wyposażenia jednostek. Aktualnie rozwiązuje się za pomocą interwencji w tzw. "trybie nieprofesjonalnym", istnieje jednak potrzeba wdrożenia rozwiązania systemowego. Rozwiązywanie problemu w okresie programowania 2014-2020 będzie bardziej skomplikowane, z uwagi na fakt, iż inwestycje do odnowy sprzętu jednostek ZSR ze środków Programu Współpracy Transgranicznej są ograniczone.

E 2. NARKOTYKI ORAZ NIELEGALNY PRZEWÓZ SUBSTANCJI

Przewóz substancji leczniczych przeznaczonych do produkcji narkotyków jest jednym w kluczowych problemów tego obszaru tematycznego. Wynika przede wszystkim z różnic legislacyjnych. Kolejne problemy to przemysł tanich lub niskiej jakości produktów, co wpływa na krajowych sprzedawców, obniżając ich konkurencyjność.

E 2.1. PRZEWÓZ SUBSTANCJI LECZNICZYCH, NIELEGALNY PRZEWÓZ SUBSTANCJI

W ramach walki przeciwko produkcji narkotyków w RCz przyjęto nowelizację ustawy nr 167/1998 Dz.U. o substancjach uzależniających, która weszła w życie z dniem 1 czerwca 2009 r. Doszło do zaostrzenia przepisów dot. posiadania substancji zawierających efedrynę i pseudoefedrynę. Ograniczenie to obejmuje również zgodnie z nowymi przepisami wszystkie substancje zawierające podane prekursory, nie tylko te, które zawierają ilość powyżej 30 mg w przeliczeniu na jednostkową dawkę. Ze względu na fakt, iż w Polsce nie ograniczono prawnie zakupu tabletek zawierających prekursor pseudoefedryny, popularny stał się zakup tych substancji w Polsce oraz ich nielegalny import do RCz, gdzie produkuje się z nich perwitynę. Problem dotyczy zwłaszcza krajów ołomunieckiego i libereckiego.

Kolejnym z problemów pojawiających się na całym obszarze przygranicznym jest import olejów mineralnych, produktów tytoniowych oraz napojów spirytusowych z RP do RCz. Polska jest w wielu przypadkach wyłącznie państwem tranzytowym, produkty natomiast pochodzą z Ukrainy lub Białorusi. W praktyce oznacza to obejście podatku akcyzowego, co nie jest korzystne dla konkurencyjności sprzedawców krajowych oraz ponadto może stanowić zagrożenie dla zdrowia ludzkiego. Różnice pomiędzy RCz a RP to również wyższy podatek akcyzowy w Polsce, a tym samym korzystniejsze warunki sprzedaży alkoholu w Republice Czeskiej.

MOŻLIWE ROZWIĄZANIA I ZALECENIA

W zapobieganiu nielegalnego przewozu substancji leczniczych mogłoby pomóc zaostrzenie i ujednolicenie przepisów dot. zakupu substancji leczniczych wykorzystywanych do produkcji substancji uzależniających. Jeżeli chodzi o problem z nielegalnym przewozem substancji, jak wyżej pomogłoby ujednolicenie przepisów w obu krajach, bardziej rygorystyczne kontrole i kary, ew. stworzenie ustawy o obowiązkowym oznaczeniu napojów spirytusowych.

DZIEDZINA F: INNE PROBLEMY

Rozdział opisuje problematykę korekty granicznej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeską, która nie została poddana analizie, a tym samym nie uwzględniono jej w zdefiniowanych dziedzinach problemowych. Jest to jednak kolejny bardzo istotny problem dotyczący czesko-polskiej granicy.

PROBLEMATYKA CZESKO-POLSKIEJ KOREKTY GRANICZNEJ ORAZ ZNALEZIENIA WŁAŚCIWYCH GRUNTÓW

W latach 50. ubiegłego wieku została powołana czechosłowacko-polska komisja, w której kompetencji było przeprowadzenie redemarkacji granic. Komisję rozwiązano w 1958 roku w Warszawie, przez podpisanie umowy o ostatecznym wytyczeniu granicy państwowej. Redemarkacja przyniosła 85 zmian linii granicznej, 77 z nich miało miejsce na terytorium obecnej RCz (8 na granicy ze Słowacją). Zmiany te miały na celu "wyprostowanie" granicy, co osiągnięto poprzez wymianę terytoriów.⁵ Granica państwa została w ten sposób skrócona o 80 km. Od Polskiej Republiki Ludowej oddzielono łącznie 1206 ha, natomiast od Czechosłowacji 837 ha. W ten sposób Republika Czechosłowacka uzyskała 368 ha. Umowa weszła w życie w dniu wymiany dokumentów ratyfikacyjnych, w 1959 roku. W CRS opublikowano ją pod nr 23/1959 Dz.U. Umowa o ostatecznym wytyczeniu granicy zawierała zmiany granic państwa, w Republice Czechosłowackiej przyjęto ją w ustawie konstytucyjnej z dnia 17 października 1958 nr 62/1958 Dz.U.

Ówcześni ministrowie spraw zagranicznych (V.David - CRS, A. Rapacki - PRL) zawarli porozumienie, w którym obie strony zobowiązały się do rekompensaty zysku terytorialnego powstałego Republice Czechosłowackiej. Z porozumienia wynikało, iż Republika Czechosłowacka przekaże prawa majątkowe Polskiej Republice Ludowej do gruntów o powierzchni 368 ha, które są własnością CRS (lub też osób fizycznych, osób prawnych), a które znajdują się w obszarze suwerenności terytorialnej Polski.⁶ W 1967 roku w Pradze podpisano Umowę między PRL a CRS o stosunkach prawnych na polsko-czechosłowackiej granicy państwowej oraz o współpracy i wzajemnej pomocy w sprawach granicznych. (weszła w życie w 1971 r.). Następnie podpisano Umowę między Rządem PRL a Rządem CSRS w sprawie przebiegu granicy państwowej w związku z wynikami pierwszej wspólnej kontroli przebiegu polsko - czechosłowackiej granicy państwowej na granicznych ciekach wodnych. (podpisano w 1986 r., weszła w życie w 1989 r.)⁷

Przed podziałem federacji w dniu 01.01.1993 r. konieczne było zapewnienie ciągłości oraz skuteczności zobowiązań oraz umów, wraz z tymi dotyczącymi granicy państwowej, podpisanymi w okresie funkcjonowania wspólnego państwa. Czeska Rada Narodowa w 1992 wydała w związku z tym Oświadczenie do parlamentów i narodów świata, w którym oznajmiła, iż Republika Czeska jest sukcesorem państwa CSRF, oraz iż od 01.01.1993 r. nadal pozostaje związana umowami międzynarodowymi, w których CSRF występowała jako strona. Po powstaniu Republiki Czeskiej oraz Republiki Słowackiej oba państwa stopniowo zawarły ze swoimi sąsiadami nowe umowy międzynarodowe o granicy państwowej lub wprowadziły zmiany do tych istniejących (Umowa między RP a Republiką Czeską o wspólnej granicy państwowej z dnia 17.01.1995 r.)

Do wyżej wymienionej umowy z 1958 roku dołączono protokół dodatkowy Czechosłowacko-Polskiej Komisji do wytyczenia granicy państwowej, którego częścią była również klauzula dotycząca korekty

⁵ SOVINSKÝ, Jaroslav. *Státní hranice Československa a České republiky*. 1. vyd. Praha: Všehr, 2005, ISBN 80-85305-42-9

⁶ SOVINSKÝ, Jaroslav. *Státní hranice Československa a České republiky*. 1. vyd. Praha: Všehr, 2005, ISBN 80-85305-42-9

⁷ KADLEC, Čeněk. *Hry o hranice*. 1. vyd. Chrást u Poříčan: Vlastní náklad, 2001

majątkowej dla polskiej strony. Klauzula ta jednak nigdy nie została w całości zrealizowana, kwestia odszkodowania za uzyskane terytorium jest więc wciąż aktualna.

W 2005 roku Rząd Rzeczypospolitej Polskiej odrzucił rekompensatę finansową, natomiast Rząd RCz rozpoczął poszukiwania odpowiednich terenów w rejonie przygranicznym, które mogłyby zrekompensować straty Polski z lat 50. Wyznaczeniem odpowiednich miejsc na mocy postanowienia nr 1009 z września 2007 zostali powołani Ministrowie Spraw Wewnętrznych, Spraw Zagranicznych, Rolnictwa, Prezes Czeskiego Urzędu Geodezyjnego i Katastralnego oraz Prezes Komitetu Wykonawczego Funduszu Gruntów Republiki Czeskiej. Państwo w tej kwestii boryka się ze sprzeciwem gmin. Dotychczas rząd zatwierdził w ramach rozliczenia długu terytorialnego Republiki Czeskiej wobec Polski łącznie 211 hektarów. Grunty pochodziły z krajów libereckiego, hradeckiego, ołomunieckiego oraz morawsko-śląskiego. Problem dotknął przede wszystkim Vidnavę, której większa część terytorium w 1958 roku znalazła się poza granicami Czech. Dziś jedna piąta miasta wraz z zabudową leży co prawda w Czechach, ale na polskim terytorium. Kilkadziesiąt hektarów gruntów miasta nie posiada czeskiego właściciela. Obywatele nie mogą budować ani sprzedawać domów. Przez terytorium Polski przebiega również część kanalizacji miejskiej. W 2010 roku Vidnava sprzeciwiła się wydaniu 68 hektarów, natomiast oddanie 23 hektarów odrzuciło miasto Javorník. Grunty leżące na terenie gminy Vidnava stanowią jeden z najbardziej rozległych obszarów na granicy czesko-polskiej, który kwalifikuje się do korekty granicy. Nie są to jednak jedyne grunty, które wybrano. Przeciwno wydaniu swoich gruntów walczą również inne gminy, leżące w czesko-polskim pograniczu. Grunty w rejonie Jeseníków są jednak kluczowe dla całego problemu. Aktualnie sytuacja nadal znajduje się na etapie negocjacji, z uwagi na fakt, iż Rzeczpospolita Polska odrzuciła możliwość rekompensaty finansowej.

WNIOSKI I OCENA

Analiza problemów systemowych we współpracy transgranicznej na czesko-polskiej granicy powstała w ramach projektu EUROREGION PL-CZ w ścisłej współpracy ekspertów firmy PROCES – Centrum pro rozwoj obci a regionů, s.r.o., czesko-polskich euroregionów, przedstawicieli władz lokalnych oraz innych podmiotów z pogranicza czesko-polskiego.

Zadaniem projektu było stwierdzenie problemów w dziedzinach takich jak: *obciążenia administracyjne w procesie realizacji wspólnych projektów, transport i infrastruktura transportowa, współpraca handlowa, współpraca w zakresie ochrony środowiska naturalnego oraz ochrony zdrowia i bezpieczeństwa*. Dodatkowo opisano również problematykę *czesko-polskiej korekty terytorialnej*.

Problemy, które stwierdzono w ramach projektu (*w fazie początkowej przeprowadzono zbiór danych, a w fazie następnej proces systematyzacji problemów*) podzielono:

- Na te, które dotyczą **Celu 2** - a więc **Europejskiej Współpracy Terytorialnej**, która tworzy Cel 2 funduszy strukturalnych w okresie programowania 2014-2020 (w dobiegającym końca okresie programowania 2007-2013 był to Cel 3). Z punktu widzenia podanego wyżej zadania chodzi tutaj w szczególności o problematykę obciążeń administracyjnych w procesie realizacji projektów wspartych z funduszy europejskich, których realizacja leży w kompetencji konkretnej Instytucji Zarządzającej i Koordynatora Krajowego, ew. innych instytucji, które w ramach wspólnej platformy włączono do przygotowań nowego okresu programowania, w ramach Programu Współpracy Transgranicznej RCz-RP (PWT), jak również w ramach innych instrumentów współpracy.
- Oraz na te, które znajdują się w kompetencji **Czesko-polskiej Komisji Międzyrządowej** -a konkretnie instytucji będących członkami komisji.

Problemy w ramach obu wymienionych kategorii podzielono dodatkowo na problemy **lokalne** (*poziom krajów/województw*) oraz **ponadlokalne** (*poziom obu krajów*).

1. Problemy dotyczące realizacji projektów w ramach Celu 2 (*Europejska Współpraca Terytorialna oznaczana jest w ramach okresu programowania 2014-2020 jako Cel 2*):

PROBLEM O ZNACZENIU PONADLOKALNYM:

Obciążenia administracyjne Wnioskodawców i Beneficjentów oraz problemy z finansowaniem projektów (konieczność prefinansowania działań, brak wsparcia w procesie opracowania budżetów projektów) - problem należy rozwiązać przed końcowym zatwierdzeniem formy Programu / instrumentu współpracy na następny okres programowania (obecnie do roku 2020).

W procesie przygotowania nowego okresu programowania badano potrzebę ingerencji w danych dziedzinach. PWT monitoruje priorytety czesko-polskiej współpracy, jednak podstawowych potrzeb na czesko-polskiej granicy nie pokryto w pełnym zakresie. Obecnie (jesień 2014) nie ma możliwości zmiany charakteru okresu programowania, jednak zagadnienia kluczowych problemów współpracy transgranicznej można podejmować nie tylko w ramach mechanizmów Celu 2.

Problematyka była podejmowana również w ramach oceny obciążeń administracyjnych Wnioskodawców i Beneficjentów, przeprowadzanej równolegle z oceną ex-ante PWT przygotowywanego okresu programowania 2014-2020.

PROBLEM O ZNACZENIU LOKALNYM:

Na poziomie lokalnym możliwe jest zastosowanie środków mających na celu obniżenie obciążeń administracyjnych Wnioskodawców i Beneficjentów podczas ustalania zasad funkcjonowania Funduszu Mikroprojektów w ramach PWT dla nowego okresu programowania.

2. Kluczowe problemy czesko-polskiego pogranicza w kompetencji Czesko-Polskiej Komisji Międzyrządowej:

TRANSPORT I INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

PROBLEMY O ZNACZENIU PONADLOKALNYM:

Połączenie realizowanych i przygotowywanych odcinków (zwłaszcza odcinków dróg szybkiego ruchu i autostrad) przez granicę państwa - np. przygotowanie połączenia R11 i S3 na przejściu granicznym Královec - Lubawka.

Problematyka stanu mostów transgranicznych oraz utrzymania wspólnych odcinków - wiąże się z problemem braku ratyfikacji umowy pomiędzy RCz a RP o budowie i utrzymaniu mostów oraz wspólnych odcinków dróg na czesko-polskiej granicy państwa.

PROBLEMY O ZNACZENIU LOKALNYM - ZA POMOCĄ DZIAŁAŃ LOKALNYCH MOŻNA ZAJĄĆ SIĘ OGRANICZENIAMI I PROBLEMAMI TAKIMI JAK:

Ograniczenia na przejściach granicznych z uwagi na dysproporcję dróg oraz maksymalne obciążenie (wraz z udzielaniem zwolnień oraz jednorazowych zezwoleń), z czego wynika brak dostatecznej przepustowości przejść wzdłuż całej długości wspólnej granicy państwa.

W zakresie lokalnym można zająć się również koleją eksterytorialną konkretnie na dwóch trasach kolejowych (*Liberec - Varnsdorf* oraz *Krnov - Jeseník*). Zamówienie trasy eksterytorialnej leży w kompetencji krajów. Projekt koncepcyjny wymaga jednak zaangażowania na szczeblu ministerialnym.

Stworzenie lub wznowienie osobowej sieci kolejowej w miejscach, gdzie istnieje potencjalne wykorzystanie z uwagi na potrzeby migracji pracowników i turystów (region Náchodsko, Broumovsko, Orlické hory).

Ograniczony transgraniczny transport osobowy zawęży możliwość mobilności pracowników.

WSPÓŁPRACA HANDLOWA

Współpraca przedsiębiorstw oraz współpraca handlowa regulowana jest ściśle przez przepisy w RCz i RP (zakładanie spółek, określanie wynagrodzenia, księgowość, system podatkowy). W celu usunięcia barier w tym zakresie musiałoby dojść do zharmonizowania różnic legislacyjnych pomiędzy RCz a Polską. Różnicę zasad pomiędzy obiema krajami odzwierciedla widoczny proces przenoszenia działalności jednoosobowych oraz mniejszych firm z RP do RCz.

WSPÓŁPRACA W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO:

PROBLEMY O ZNACZENIU PONADLOKALNYM:

Różnice w zakresie ochrony środowiska naturalnego pomiędzy RCz a Polską wynikają z legislacji oraz określonych pułapów oraz ograniczeń, jak również zasad ich akceptowania i obowiązywania. Są to zwłaszcza różne pułapy emisji, możliwość wywozu odpadów podlegających obróbce, kompetencje urzędników zaangażowanych w proces ochrony środowiska naturalnego (np. Straż Leśna).

PROBLEMY O ZNACZENIU LOKALNYM:

Na poziomie lokalnym należy zająć się wdrożeniem środków mających na celu obniżenie obciążeń powodowanych przez konkretne kopalnie, kamieniołomy lub huty funkcjonujące w pobliżu granicy państwa, jak również konieczne jest nawiązanie współpracy transgranicznej w zakresie usuwania starych obciążeń i odpadów, które można wykorzystać w formie paliwa.

WSPÓŁPRACA W ZAKRESIE OCHRONY ZDROWIA I BEZPIECZEŃSTWA

PROBLEMY O ZNACZENIU PONADLOKALNYM:

Konieczne jest ustalenie jasnych ram legislacyjnych współpracy jednostek ZSR oraz zarządzania kryzysowego.

Konieczne jest ukierunkowanie współpracy na walkę przeciwko produkcji i dystrybucji narkotyków. Istnieją różnice w dostępności leków w RCz i w Polsce. W RP możliwe jest zakupienie prekursora narkotyków - pseudoefedryny, ponadto oba kraje są państwami tranzytowymi dla wielu towarów (nie tylko narkotyków, ale również olejów mineralnych, tytoniu, wyrobów alkoholowych) z krajami byłego Związku Radzieckiego.

PROBLEMY O ZNACZENIU LOKALNYM:

Współpraca jednostek zintegrowanych systemów ratownictwa (jednostki ratownicze straży pożarnej i inne jednostki ochrony przeciwpożarowej, policja, pogotowie ratunkowe, ew. inne jednostki - ratownictwo górskie, straż miejska) oraz organów zarządzania kryzysowego musi odbywać się również na poziomie lokalnym - wzór stanowić wspólny komisariat policji oraz służby celnej na przejściu granicznym Chotěbuz/Cieszyn-Boguszowice.

PROBLEMATYKA CZESKO-POLSKIEJ KOREKTY TERYTORIALNEJ

Problem o znaczeniu lokalnym, jak również ponadlokalnym. Problem nabywa znaczenia ponadlokalnego ze względu na negocjacje pomiędzy czeską i polską stroną mające na celu rozwiązanie i zakończenie korekty. Natomiast znaczenie lokalne dotyczy gmin, którym powierzono zostało zadanie wyznaczenia odpowiednich, najmniej konfliktowych gruntów, by umożliwić przeprowadzenie korekty.

Wyniki projektu mają posłużyć jako materiał bazowy umożliwiający przeprowadzenie kolejnych kroków podejmowanych przez podmioty działające na czesko-polskim obszarze przygranicznym. Oprócz członków **Czesko-polskiej Komisji Międzyrządowej**, których poinformowano o **kluczowych problemach czesko-polskiego obszaru pogranicza** o znaczeniu lokalnym oraz ponadlokalnym w zakresie drugiego podanego wyżej bloku, stwierdzonych w ramach niniejszej analizy oraz

wymagających **natychmiastowego rozwiązania za pomocą dostępnych środków**, są to zwłaszcza przedstawiciele Euroregionów, miast i gmin na danym obszarze.

LISTA TABELI I RYSUNKÓW

Tabela 1: Zwrotność wypełnionych formularzy wg poszczególnych, analizowanych dziedzin.....	10
Tabela 2: Lista instytucji z zakresu administrowania projektów, współpracy transgranicznej, EUWT, do których zwrócono się z prośbą o uczestnictwo w badaniu.	10
Tabela 3: Lista instytucji z zakresu transportu i handlu, do których zwrócono się z prośbą o uczestnictwo w badaniu.....	11
Tabela 4: Lista instytucji z zakresu ochrony środowiska naturalnego, do których zwrócono się z prośbą o uczestnictwo w badaniu.....	12
Tabela 5: Lista instytucji z zakresu ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i pracy obcokrajowców, do których zwrócono się z prośbą o udział w badaniu.....	12
Tabela 6: Procent realizowanych projektów współfinansowanych w ramach współpracy transgranicznej (POWT RCz-RP FM)	14
Tabela 7: Identyfikacja najważniejszych czynników negatywnych	17
Tabela 8: Tabela stwierdzonych problemów w zakresie administrowania mikroprojektów, współpracy transgranicznej, EUWT	19
Tabela 9: Odpowiedzi respondentów na pytanie: "Do jakiego stopnia według Pana/Pani opinii na współpracę transgraniczną w dziedzinie transportu i handlu wpływają następujące czynniki?"	20
Tabela 10: Odpowiedzi respondentów na pytanie: „Które z czynników stwarzają według Pana/Pani opinii bariery we współpracy transgranicznej w dziedzinie transportu i handlu?”	21
Tabela 11: Tabela stwierdzonych problemów w zakresie transportu, gospodarki i handlu	27
Tabela 12: Współczynnik odpowiedzi respondentów na pytanie: "Jak ocenia Pan/Pani w następujących dziedzinach stan w Pana/Pani Euroregionie/ obszarze administracyjnym?"	28
Tabela 13: Główne czynniki mające wpływ na współpracę transgraniczną w zakresie ochrony środowiska w stopniu maksymalnym lub średnim	29
Tabela 14: Współczynnik odpowiedzi respondentów na pytanie "Które z czynników stwarzają według Pana/Pani opinii bariery we współpracy transgranicznej w dziedzinie ochrony środowiska naturalnego?".....	30
Tabela 15: Tabela problemów stwierdzonych w zakresie ochrony środowiska naturalnego.....	33
Tabela 16: Współczynnik odpowiedzi respondenta na pytanie "Jak ocenia Pan/Pani w następujących dziedzinach stan w Pana/Pani Euroregionie/ obszarze administracyjnym?".....	34
Tabela 17: Główne bariery wpływające na współpracę transgraniczną w zakresie ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i pracy obcokrajowców	34
Tabela 18: Tabela problemów stwierdzonych w zakresie ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i pracy obcokrajowców.	39
Tabela 19: Przejścia graniczne dostępne dla transportu ciężarowego	48
Tabela 20: Przegląd kolejowych przejść granicznych	52
Tabela 21: Porównanie podatku bezpośredniego i pośredniego w Republice Czeskiej i Rzeczypospolitej Polskiej.....	61
Tabela 22: Porównanie przepisów z zakresu podatku dochodowego od osób fizycznych	61
Tabela 23: Porównanie przepisów z zakresu podatku dochodowego od osób prawnych.....	63

Rysunek 1: Określenie obszaru - Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej RCz-RP 2007-2013	2
Rysunek 2: Gęstość zaludnienia na obszarze wsparcia w 2011 roku	3
Rysunek 3: Liczba przedsiębiorstw oraz liczba przedsiębiorstw/1000 mieszkańców	4
Rysunek 4: Podgląd kwestionariusza w wersji on-line	8
Rysunek 5: Współczynnik źródeł finansowania w zakresie czesko-polskiej współpracy transgranicznej wg odpowiedzi respondentów badania kwestionariuszowego	14
Rysunek 6: Przejścia graniczne dostępne dla transportu ciężarowego.....	48
Rysunek 7: Krajowa linia kolejowa Krnov-Jeseník.....	51
Rysunek 8: Przegląd kolejowych przejść granicznych	52
Rysunek 9: Rdzeniowe obszary Europy	56
Rysunek 10: Powiązania funkcjonalne struktury osiedlania	58

LISTA WYKORZYSTANEJ LITERATURY

- HENDL, J. *Přehled statistických metod zpracování dat*. 1.wyd. 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, 2001
- SOVINSKÝ, Jaroslav. *Státní hranice Československa a České republiky*. 1. vyd. Praha: Všehr, 2005, ISBN 80-85305-42-9
- MMR, *Analiza społeczno-gospodarcza obszaru Programu Współpracy Transgranicznej RCz – RP 2014 – 2020*, wersja nr 3, lipiec 2013.
- *Program Współpracy Transgranicznej Republika Czeska - Rzeczpospolita Polska 2014-2020* (dokument programowy - wersja nr 3, kwiecień 2014).
- Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju RP. Umowa Partnerstwa – Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020, Maj 2014. [online] Dostępne na:
http://www.mir.gov.pl/fundusze/Fundusze_Europejskie_2014_2020/Programowanie_2014_2020/Umowa_partnerstwa/Documents/UP_pl.pdf
- Rozporządzenie (WE) nr 1082/2006 z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie europejskiego ugrupowania współpracy terytorialnej (EUWT)
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1302/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1082/2006 w sprawie europejskiego ugrupowania współpracy terytorialnej (EUWT) w celu doprecyzowania, uproszczenia i usprawnienia procesu tworzenia takich ugrupowań oraz ich funkcjonowania
- Program Współpracy Transgranicznej Republika Czeska - Rzeczpospolita Polska 2007-2013 [online]. Dostępne na: <http://www.cz-pl.eu/pl/dokument-programowy.html>
- Program Współpracy Transgranicznej Republika Czeska - Rzeczpospolita Polska 2007-2013 – Uszczegółowienie programu. [online]. Dostępne na: <http://www.cz-pl.eu/pl/uszczego-owienie-programu.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

WYKAZ ZASTOSOWANYCH SKRÓTÓW

CATI	Computer assisted telephonic interview
CHKO	Park krajobrazowy (czes. Chráněná krajinná oblast)
ČSÚ	Czeski Urząd Statystyczny (czes. Český statistický úřad)
ERDF	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
EUWT	Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej
EWT	Europejska Współpraca Terytorialna
KRNAP	Karkonoski Park Narodowy (czes. Krkonošský národní park)
KÚ	Urząd Krajski (czes. Krajský úřad)
MěÚ	Urząd Miejski (czes. Městský úřad)
POWT RCz-RP	Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej Republika Czeska - Rzeczpospolita Polska
PWT RCz-RP	Program Współpracy Transgranicznej Republika Czeska - Rzeczpospolita Polska
RCz	Republika Czeska
RP	Rzeczpospolita Polska
UE	Unia Europejska
VAT	Value added tax
WFOŚiW	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
ZSR	Zintegrowany System Ratownictwa