

časopis Ministerstva vnitra České republiky | 2023



Turismus

37 Kč



téma

Digitalizace usnadní
a zlepší kvalitu cestování

rozhovor

Věra Kovářová: Starostům pomohou
jasná pravidla bez právních klíčků

dobrá praxe

Týmy asistentů prevence
kriminality doplňují Ukrajinci



Vážení čtenáři,

slunečné počasí láká k cestování a podle dostupných čísel právě cestovní ruch dokáže obcím vydělat obrovské peníze. A nejenom jim, ale i státu. Málokterá obec však z toho dokáže profitovat, a dokonce podle ředitele České centrály cestovního ruchu CzechTourism Jana Hergeta 80 % obcí nevybírá místní poplatky. Kdy pomůže nový projekt obcím vybírat místní poplatky, to se dozvíte v tématu nového čísla.

První místopředsedkyně Poslanecké sněmovny Věra Kovářová se intenzivně věnuje palčivému problému dostupného školství. Bez pomoci ORP, krajů a státu se s výstavbou škol obce neobejdou. Je cesta za výstavbou v současné době nastavena správně? To vše o mnohem víc probíráme v rozhovoru.

O rozšíření výjezdů pracovníků finančních úřadů do obcí jsme hovořili s generální ředitelkou finanční správy Simonou Hornochovou. A ani tentokrát nechybí dobrá praxe.

David Sláma

ředitel odboru strategického rozvoje
a koordinace veřejné správy
pověřen řízením sekce veřejné
správy a informačních technologií

téma čísla

- 4 Digitalizace usnadní a zlepší kvalitu cestování
Ubytovací zařízení, byty a jiné objekty, například stanování
v kempu, může být zpoplatněno místním poplatkem
- 6 Euroregiony pomáhají rozvoji turismu
- 9 Partnerská města inspirují a obohacují
- 10 Nízkoemisní zóny: povede novela zákona k jejich vyhlášení?
Jak omezují automobily v některých evropských městech?

anketa

- 13 Se zaváděním nízkoemisních zón mají města problém

rozhovor

- 14 Věra Kovářová: Starostům pomohou jednoduchá a jasná
pravidla bez složitých právních klíčků a vykutáleností

dobrá praxe

- 18 Týmy asistentů prevence kriminality v mnoha městech
doplňují Ukrajinci

téma

- 20 Simona Hornochová: Výjezdy do obcí jsou velmi oblíbenou
službou finanční správy

portrét

- 23 Držím se mota: „Nikdy to nevzdávej“

státní služba

- 24 Jindřich Fryč: Státní služba není jen zákon o státní službě

téma

- 26 Od července se začnou vydávat nové vzory občanských průkazů
- 28 Letošní nejpřívětivější města pro byznys jsou Lysá nad
Labem, Brno a Plzeň

elektronizace veřejné správy

- 30 25. ročník konference Internet ve státní správě
a samosprávě nepřekvapil

dobrá praxe

- 32 Evropský turismus: udržitelnost, digitalizace, kreativita

zahraničí

- 34 Přehledně z EU: Oslavy 9. května a Den otevřených dveří
v evropských institucích

Veřejná správa

Číslo 6/2023, ročník XXXIV, vyšlo 7. 6. 2023

Vydává Ministerstvo vnitra České republiky

Adresa Redakce časopisu Veřejná správa, náměstí Hrdinů 3, 140 21 Praha 4, vespra@mvcv.cz

Šéfredaktorka Marika Vitnerová, 974 816 220 Redakce Pavlína Hájková, Vladimíra Kosová Grafička Lucie Mičanová

Jazyková korektura Hana Kratochvílová

Obálka 123rf.cz Tisk Tiskárna Ministerstva vnitra, s. p. o.

Předplatné Walstead Moraviapress, s. r. o. | tel.: 516 205 176 | verejna.sprava@walstead-moraviapress.com

Distribuce Walstead Moraviapress, s. r. o., PNS, a. s., Monitor a Tiskárna Ministerstva vnitra, s. p. o.

Veřejná správa vychází každý měsíc, v počtu 12 čísel ročně. Cena vydání 37 Kč, roční předplatné 444 Kč. ISSN 1213-6581. Za věcnou správnost příspěvků zodpovídají jednotliví autoři, jejich názory nemusí vyjadřovat mínění redakce. Redakce si vyhrazuje právo provádět jazykovou úpravu rukopisů, opravy faktografických chyb a dalších nedostatků.

© Ministerstvo vnitra. Žádná část obsahu nesmí být reprodukována ani jinak šířena bez souhlasu vydavatele. | Veřejná správa navazuje na tradici časopisu Samosprávný obzor z roku 1879. Také my „chceme dávat poučení obcím a okresům, jak mají spravovat samy sebe, a to spravovat se tak, aby neomezovaly se jenom na to, co přímo ukládá jim zákon“.

Rita
Simon,
Hana
Müllerová
Centrum pro
klimatické
právo
a udržitelnost,
Ústav státu
a práva AV ČR

Nízkoemisní zóny: povede novela zákona k jejich vyhlášení?

Nízkoemisní zóny jsou právní nástroj měst a obcí ke zlepšování kvality ovzduší na jejich území. Jde o spojení i dalších výhod, jako je například lepší kvalita života obyvatel, snížení hluku, zlepšení dostupnosti některých městských částí, vylepšení image města. Jak je to s aplikováním právního nástroje u nás?

Podle evropského práva mohou být nízkoemisní zóny řazeny mezi nástroje ke snížení znečištění ovzduší, vyplývá ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008, příloha XV, nicméně stanovení jejich zákonné podoby je v rukou členských států EU a jejich zřizování pak na samotných obcích. U nás dává obcím možnost vyhlášovat nízkoemisní zóny zákon o ochraně ovzduší z roku 2012. Do současnosti však uvedené možnosti žádná česká obec nevyužila. Ministerstvo životního prostředí zjišťovalo důvody stavu a připravilo návrh novelizace nástroje, který je právě součástí nyní

projednávaných úprav zákona o ovzduší. Novou úpravou chce resort vyjít vstříc obcím a odstranit důvody, které je od zavádění těchto zón odrazovaly.

Z čeho mohou obce v současné době vycházet

Nízkoemisní zóny jsou v českém právním řádu zakotveny jako oblasti vymezované obcemi, do nichž je omezen vjezd vozidel způsobujících vyšší znečištění. Účelem nízkoemisních zón je zlepšení kvality ovzduší v dané lokalitě a péče o zdraví obyvatel, ale také motivování majitelů starších vozidel k jejich obměně za modernější s lepší emisní kategorií.

Rita
Simon,
Kamila
Balounová
Centrum pro
klimatické
právo
a udržitelnost,
Ústav státu
a práva AV ČR

Jak omezují automobily v některých evropských městech?

Chystaná novelizace zákonné podoby v České republice dává nízkoemisní zóny u nás stále více do popředí i přesto, že je doposud obce nevyhlášují, ačkoliv možnost mají již víc než deset let. Přinášíme několik příkladů přístupu k regulaci nízkoemisních zón použitých v evropských městech.

Nízkoemisní zóny se v evropských městech stávají stále častěji zaváděným opatřením. Omezují nebo zakazují vjezd vozidel s vysokými emisemi do určitých oblastí s cílem snížit emise znečišťujících látek a tím zlepšit kvalitu ovzduší.



Belgie omezuje vjezd do vytyčených zón

V Belgii je nízkoemisní zóna zavedena například v Bruselu. Byla vyhlášena v roce 2019 a v současnosti pokrývá celé území hlavního města. Vozidlům, která nesplňují stanovená kritéria emisí, je vjezd do zóny povolen pouze na základě zakoupené jednodenní povolenky, přičemž jedno vozidlo může získat maximálně 24 povolenek za rok. Díky tomuto opatření se například koncentrace oxidů dusíku do roku 2021 snížily o 21 %.



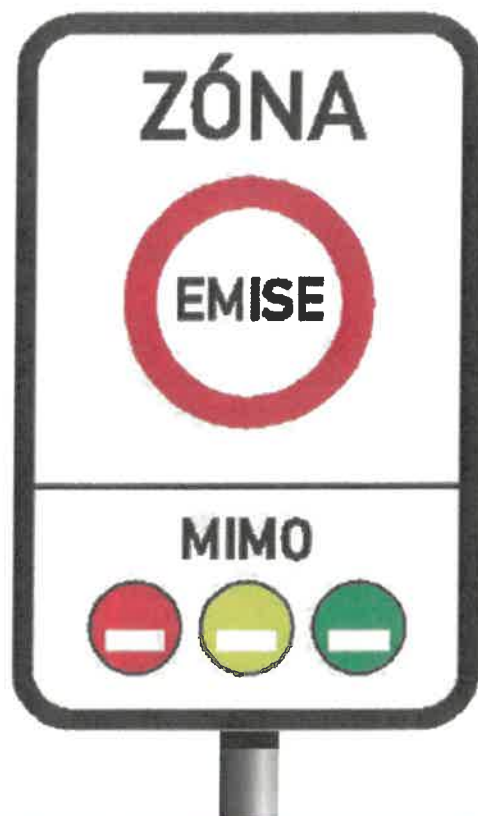
Francie rovněž postupně zavádí zóny

Ve Francii jsou kromě hlavního města Paříže nízkoemisní zóny zavedeny i v dalších městech jako Lyon, Lille, Grenoble nebo Marseille. Ve Francii je zaveden systém tzv. Crit'Air vignettes, což je systém šesti ekologických známek, které zařazují vozidla do emisních kategorií (kategorie 1 představuje nejnižší znečištění). V Paříži byla nízkoemisní zóna s názvem ZFE-m (Zone à Faibles Émissions Mobilité) zavedena již v roce 2017. Od té doby probíhá postupné zavádění dalších omezení pro automobily. V červnu 2023 začne 5. fáze tohoto procesu, která bude vyžadovat pro vjezd Crit'Air vignette 2. To znamená, že motorky a automobily, které nemají Crit'Air vignettes 2, nebudou moci vjet do nízkoemisní zóny od pondělí do pátku mezi 8. a 20. hodinou, autobusy a nákladní automobily od pondělí do neděle od 8 do 20 hodin. V dlouhodobém horizontu, od roku 2030, je plánován

Emise z dopravy totiž tvoří značnou část znečištění ovzduší, například v Praze až 80 %, které následně zvyšuje riziko vzniku nádorových, respiračních a srdečně-cévních onemocnění a je spojováno s předčasnou úmrtností. To jsou hlavní poznatky projektu podporovaného Norskými fondy a Státním fondem životního prostředí ČR s názvem Zdravé auto – Zlepšení kvality ovzduší a snižování emisí u osobních vozidel. Projekt má za cíl přispívat k udržitelnosti osobní dopravy a chce upozornit na problém znečištěného ovzduší a jeho dopadu na lidské zdraví. Hlavní poznatky představuje publikace „Uzdrav příšerku“, kterou letos vydal Ústav státu a práva AV ČR. Jde v ní o zlepšení kvality ovzduší a snižování emisí u osobních vozidel.

Základ právní úpravy nízkoemisních zón je v § 14 zákona o ochraně ovzduší:

- nízkoemisní zónu vyhláší Rada obce na svém území nebo jeho části v přenesené působnosti opatřením obecné povahy,
- stanoví v něm území nízkoemisní zóny, emisní kategorie silničních motorových vozidel, která budou mít do nízkemisní zóny dovolen vjezd, a způsob jejich označení,
- do vyhlášené nízkoemisní zóny pak mohou vjíždět pouze motorová vozidla stanovených emisních



úplný zákaz vjezdu pro všechna vozidla kromě vodíkových a elektrických, která budou mít Crit'Air vignette 1.



Ani Norsko nezůstává pozadu

V norském Bergenu byla environmentální zóna zavedena již v roce 2012 s cílem omezit emise z dopravy a zlepšit kvalitu ovzduší ve městě. Pro centrum města byla v roce 2023 zavedena bezemisní zóna a do roku 2030 chce město dosáhnout nulových emisí. Součástí pravidel nízkoemisní zóny v Bergenu jsou specifická pravidla pro stavy zhoršené kvality ovzduší: ve dnech s rizikem vysokého znečištění ovzduší může město aktivovat tzv. zónu ochrany ovzduší, a to od pondělí do pátku od 6 do 22 hodin. Během této aktivace může zvýšit mýtné až na pětinašobek běžné sazby nebo aktivovat režim střídavé dopravy, což znamená, že v sudé dny mají omezení vozidla s lichými čísly registrační značky, zatímco v liché dny jsou omezena vozidla se sudými čísly registrační značky. Zároveň je během aktivace veřejná doprava včetně autobusů a vlaků poskytována zdarma.



Rakousko využívá omezení po celý rok a v dalších opatřeních pokračuje

V rakouské Vídni byly od 1. července 2014 zavedeny samolepky, nazývané Umwelt-Pickerl, které určují ekologickou třídu vozidel. Pravidla environmentální zóny platí po celý rok a jsou postupně zpřísnována. V současnosti probíhá třetí fáze procesu, kdy je zakázán vjezd nákladních vozidel, která

nesplňují Euro Norm 3. Toto omezení platí jak pro celé město Vídeň, tak pro celý tento rakouský spolkový stát.



V Lisabonu v Portugalsku je nízkoemisní zóna aktivní denně mezi 7. a 21. hodinou

Nejužší centrum města je přístupné pouze vozidlům vyrobeným od roku 2000, zatímco do širšího centra mají povolení vozidla vyrobená od roku 1996. V době aktivace zóny není dovolen vjezd vozidlům s hmotností nad 7,5 tuny. Mezi lety 2011 a 2018 vedla tato opatření k podstatnému snížení emisí. V zóně 1 bylo dosaženo snížení emisí částic PM_{10} o 30,5 % a NO_2 o 9,4 %. V zóně 2 bylo zaznamenáno snížení emisí částic PM_{10} o 22,5 % a NO_2 o 12,9 %.



Londýn zavedl poplatky

Na území celého Londýna byla zavedena nepřetržitá (24 hodin denně) nízkoemisní zóna již v roce 2008. Následně v roce 2019 byla zavedena v centru Londýna tzv. ultra nízkoemisní zóna, která je v provozu nepřetržitě s výjimkou 25. prosince. Řidiči vozidel s vyššími emisemi, kteří vstupují do těchto zón, musí platit denní poplatek ve výši 15 liber. Tato opatření měla významný dopad na snížení emisí oxidu dusíku v centru Londýna. Obecně bylo dosaženo snížení NOx emisí o 23 % ve vnitřní části Londýna do roku 2019 v porovnání s úrovní před přijetím opatření. Ve specifické oblasti ultra nízkoemisní zóny bylo dokonce zaznamenáno snížení emisí NOx o 26 %.



Foto: Šimon - Michal Fiešcherna a kol.

kategorií. Nařízení EU rozlišují emisní kategorie podle tzv. norem EURO I (nejstarší vozidla, s uvedením do provozu před rokem 1997) až EURO VI (nyní nejpršnější kategorie) a dále emisní kategorii E (vozidla výlučně nebo částečně na elektřinu nebo vodík),

→ vozidla s výjimkou podle zákona (např. vozidla záchranného systému, pošty, svozu komunálního odpadu atd.) a dále, pokud tak stanoví dané opatření obecné povahy, vozidla osob s trvalým nebo přechodným pobytem na území zóny a vozidla s individuální výjimkou udělenou na žádost obecním úřadem na základě zákonem stanovených důvodů (např. nemoc, postižení, znemožnění podnikání, kulturní, sportovní akce apod.).

Podrobný návod, jak má obec postupovat, chce-li na svém území vyhlásit nízkoe emisní zónu, uvádí metodický pokyn odboru ochrany ovzduší MŽP k nízkoe emisním zónám a je dostupný na [www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/doprava/\\$FILE/OOO-MP_NEZ_Vestnik-20190708.pdf](http://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/doprava/$FILE/OOO-MP_NEZ_Vestnik-20190708.pdf).

Proč obce nízkoe emisní zóny nevyhlašují?

Nejčastěji uváděným důvodem, proč obce nízkoe emisní zóny nevyhlašují, je nemožnost splnění podmínky objízděné trasy. Na průjezdním úseku dálnice nebo silnice lze totiž dle zákona nízkoe emisní zónu stanovit pouze v případě, že existuje jiná dálnice nebo silnice stejné nebo vyšší třídy, po níž je možno zajistit obdobné dopravní spojení. Zdůvodnění ze strany obcí se bohužel často opírá o nepřesný výklad: objízděná trasa totiž není podmínkou pro vyhlášení každé nízkoe emisní zóny, ale pouze tam, kde by se uvnitř

nicitl průjezdní úsek pozemní komunikace sloužící zejména jako dopravní tepna pro průjezd nákladní tranzitní dopravy. Detailně se tomu věnuje Jiří VODIČKA v publikaci *Auta, emise a klima: právní nástroje environmentální regulace* na stránkách 154–155.

Dalšími uváděnými důvody nevyhlašování nízkoe emisních zón jsou ekonomická náročnost, obava z vylidnění center obcí a nesouhlas podnikajících osob, které se obávají o ztrátu příjmů související s úbytkem dopravy. I o tom se zmiňuje v publikaci Jiří Vodička. V praxi si obce nejčastěji nechávají vyhotovit studii proveditelnosti a podle ní se rozhodují, zda zónu vyhlásí, či nikoliv; tyto studie přitom často zřízení nízkoe emisních zón nedoporučují. Příkladem je Studie proveditelnosti zavedení nízkoe emisní zóny na území statutárního města Brna z roku 2017, strany 60–61. Viz brno-autom.cz/wp-content/uploads/2019/07/Nizkoemisni-zony-studie-proveditelnosti.pdf. Obdobně studie zpracovaná pro Ostravu na zdravaova.cz/nizkoemisni-zony/. Také Studie proveditelnosti pro Prahu z roku 2015 uváděla předpokládaný pokles produkce emisí dvojnásobný až trojnásobný: manažerské shrnutí dokumentu, strana 6, www.praha.eu/public/3c/10/12/2097730_620420_Manazerske_shrnuti_final.pdf, avšak narazila mimo jiné na nesouhlas městských částí.

Co má novelizace vyřešit a jakou úlohu plnit?

Chystaná novelizace proto usiluje mimo jiné o následující změny úpravy:

- má být zcela odstraněna podmínka objízděné trasy; posouzení nezbytnosti tohoto faktoru má být ponecháno na uvážení obce,
- součástí pravidel nízkoe emisní zóny může být dle obce možnost vjezdu vozidlům, která danou emisní kategorii neplní, a to na základě uhrazení poplatku za vjezd; výši poplatku má určovat obec a výnos bude moci být použit pouze na pokrytí nákladů souvisejících s vyhlášením a provozem nízkoe emisní zóny nebo na financování opatření v oblasti ochrany ovzduší,
- nízkoe emisní zóny se dále mají nově vyhlašovat nařízením obce, emisní plakety mají být zrušeny a identifikace vozidel bude probíhat digitálně; výjimky pro vjezd rezidentům mají být nově udělovány pouze jako individuální, nikoli paušální.

Nelze předjímat, zda bude novela v popsané podobě schválena, ale pravděpodobně by skutečně mohla vést k vyšší motivaci obcí na svém území nízkoe emisní zóny zavádět. Účinnost nového znění se předpokládá od 1. července 2024. ■

→ Pozn.: Články jsou součástí projektu „Zdravé auto – Zlepšení kvality ovzduší a snižování emisí u osobních vozidel“ a vznikly s podporou Norských fondů a Státního fondu životního prostředí ČR (z programu „Životní prostředí, ekosystémy a změna klimatu“ podporovaného z Finančního mechanismu Norska 2014–2021, z Výzvy č. SGS-4 REINE).