



19 lipca 2019

OGÓLNOPOLSKIE

DZIENNIK GAZETA PRAWNA

Droga tylko przez koncesje? Gminni przewoźnicy niepewni swego s. 2)

Okolo 90 proc. komunalnych spółek komunikacji miejskiej działa w oparciu o bezpośrednią umowę z samorządem, czyli bez koncesji na usługi. Dzięki temu przewoźnicy nie ryzykują finansowo, gminy płacą im za każdy wozokilometr, dofinansowują, bo inaczej sam zysk z biletów częstokroć nie pozwoliłby tym firmom utrzymać się na rynku.

WSPÓLNOTA

Pieniądze dla Polaków rząd wyciągnie z kieszeni samorządów

31 miast na prawach powiatu, 58 powiatów i 865 gmin wykazuje w 2019 roku ujemną nadwyżkę operacyjną netto. Sytuacja jest bardzo zła również w kolejnych 46 powiatach i 751 gminach, w których nadwyżka jest niższa niż 1 mln zł – alarmują samorządowcy ze Związku Miast Polskich w raporcie „Stan finansów JST”.

<http://www.wspolnota.org.pl/aktualnosci/aktualnosc/pieniadze-dla-polakow-rzad-wyciagnie-z-portfeli-samorzadow/>

LOKALNE

GAZETA WYBORCZA. CZĘSTOCHOWA

Marzenia się nie spełniają (s. 2)

Kłopoty z dostaniem się do szkół średnich mają dzieci w całej Polsce.

Kto pokieruje miejską edukacją? (s. 3)

- Trzeba poprawić zarządzanie oświatą - twierdzi resortowy wiceprezydent, dlatego Urząd Miasta Częstochowy rozpiisał konkurs na naczelniczkę/naczelnika Wydziału Edukacji.

Zaproszenie na dwie nowe wystawy (s. 11)

Salę Poplenerową wypełnia wystawa „Transfiguracje. Konstruowanie cybertwarzy”, w Galerii Promocji Młodych „Antresola” królują zaś „Ryby” Amelii Augustyn. Otwarcie obu ekspozycji odbyło się 12 lipca. Na obie warto zwrócić uwagę.



WYBORCZA.PL

Częstochowa chce przyciągnąć lekarzy. Kusi ich m.in. stypendiami i mieszkaniami

17 lipca w urzędzie miasta odbyło się spotkanie prasowe poświęcone programowi „Dostępny lekarz”. Obok prezydenta Krzysztofa Matyjaszczyka wziął w nim udział m.in. dyrektor Miejskiego Szpitala Zespólnego Wojciech Konieczny.

<http://czestochowa.wyborcza.pl/czestochowa/7,48725,25004884,czestochowa-chce-przyciagnac-lekarzy-kusi-ich-m-in-stypendiami.html>

DZIENNIK ZACHODNI. TYGODNIK CZĘSTOCHOWA

Jakie są problemy osób niepełnosprawnych (s. 5)

Do końca wakacji potrważą konsultacje, których celem będzie zgłaszanie uwag i opinii do wytycznych opracowanych w Miejskim Zarządzie Dróg i Transportu, uwzględniających potrzeby osób z niepełnosprawnościami, starszych, kobiet w ciąży.

ŻYCIE CZĘSTOCHOWY I POWIATU

Ponad pół tysiąca uczniów nie dostało się do szkół (s. 3)

534 osoby nie zakwalifikowały się do szkół ponadpodstawowych prowadzonych przez częstochowski samorząd.

WCZESTOCHOWIE.PL

Częstochowa zaprasza młodych medyków. Ma dla nich kuszący program

Do 6 września trwa nabór studentek i studentów medycyny zainteresowanych udziałem w częstochowskim programie „Dostępny lekarz”. Miasto wypłaci chętnym stypendia, zrefunduje koszty kursów specjalizacyjnych, a także dofinansuje wynajem mieszkania z zasobów ZGM TBS.

<http://wczestochowie.pl/artukul/33357,czestochowa-zaprasza-mlodych-medykow.-ma-dla-nich-kuszacy-program>

ZDROWACZESTOCHOWA.PL

Dostępny lekarz, czyli Częstochowa zaprasza medyków

Miasto chce przyciągnąć młodych lekarzy stypendiami, refundacją kosztów kursów specjalizacyjnych czy dofinansowaniem do wynajmu mieszkania z zasobów ZGM TBS.

<http://zdrowaczestochowa.pl/article/,15728/>

RADIOJURA.COM.PL



Częstochowa przyjazna dla biznesu

Częstochowa znalazła się na czwartym miejscu – ex aequo z Bielskiem-Białą – w rankingu miast przyjaznych dla biznesu, przygotowanym przez redakcję Forbesa. Zajmuje też wysoką, siódmą pozycję wśród najbardziej innowacyjnych miast w Polsce.

<https://www.radiojura.pl/czestochowa-przyjazna-dla-biznesu.html>

TV. ORION

Dostępny lekarz

Jeszcze niedostępny, ale za rok to się może zmienić. Czekamy na młodych lekarzy – takimi słowami prezydent Krzysztof Matyjaszczyk przywitał w środę dziennikarzy, którym tłumaczył zasady miejskiego programu „Dostępny Lekarz”.

http://www.tvorion.pl/?action=show_news&idNews=27868

Trawa jak w buszu

Zobaczcie jaką mamy suchą i dorodną trawę. Trochę czujemy się jak w buszu – informują mieszkańcy Tysiąclecia.

http://www.tvorion.pl/?action=show_news&idNews=27866



Droga tylko przez koncesje? Gminni przewoźnicy niepewni swego



Bożena Ławnicka
bozena.lawnicka@infopr.pl

Okolo 90 proc. komunalnych spółek komunikacji miejskiej działa w oparciu o bezpośrednią umowę z samorządem, czyli bez koncesji na usługi. Dzięki temu przewoźnicy nie ryzykują finansowo – gminy płacą im za każdy wozokilometr, dofinansowują, bo inaczej sam zysk z biletów częstokroć nie pozwoliłby tym firmom utrzymać się na rynku. Bezprzetargowe udzielenie zamówienia, z pominięciem przepisów zamówień publicznych, jest według nich możliwe na podstawie art. 5 ust. 2 unijnego rozporządzenia nr 1370/2007 oraz art. 22 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Tak do tej pory sądzono. Ale przekonanie to zachwiały niedawne wyroki TSUE w sprawach niemieckich. Trybunał wskazał bowiem, że bezpośrednie umowy w komunikacji miejskiej są możliwe, ale tylko i wyłącznie na podstawie koncesji, tzn. wtedy gdy operator transportowy ponosi ryzyko prowadzenia własnej działalności. Komunalni przewoźnicy (także zrzeszająca ich Izba Gospodarcza) uważają, że trzeba pilnie zmienić prawo krajowe i dostosować je do wyroków TSUE. Inaczej skutki dla całej branży mogą być dotkliwe – zablokowaniem unijnego wsparcia i uniemożliwieniem kontraktów przez konkurencję włącznie. Co na to miasta? Na razie są spokojne. – Nie dopatruję się w tej interpretacji wyroku, że forma zlecenia usługi w trybie rozporządzenia 1370/2007 jest możliwa jedynie w formie koncesji – mówi Rafał Grzegorzewski, zastępca dyrektora ds. transportu ZDMiKP w Bydgoszczy. – Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym także wyraźnie te formy zamówienia rozdziela i dopuszcza – podkreśla. Czy raczej mają przewoźnicy, apelując o zmiany w prawie, czy samorządy, uznając, że nic się nie zmienia? O wskazówki poprosiliśmy Ministerstwo Infrastruktury. Czekamy na odpowiedź. Oby była korzystna dla gmin...



ZOFIA JÓZWIAK
zofia.jozwiak@infopr.pl

BOŻENA ŁAWNICKA
bozena.lawnicka@infopr.pl

TSUE wyraca zasady. Czy będą zmiany w prawie krajowym?

Niedawne wyroki Trybunału Sprawiedliwości UE stawiają miasta i komunalnych przewoźników w bardzo trudnej sytuacji. Zastrzeżenia do umów między jednostkami samorządu terytorialnego a własnymi podmiotami mogą mieć Komisja Europejska czy UOKiK, a także prywatne firmy, które chciałyby wskoczyć na ich miejsce

Bezpośrednie udzielanie zamówień swoim spółkom, czyli takim, w których JST ma 100 proc. udziałów, jest możliwe z pominięciem prawa zamówień publicznych na podstawie art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 (i EWG) nr 1107/70. Wskazuje on, że może się tak stać w określonych przypadkach – o ile nie zabrania tego prawo lokalne oraz gdy JST sprawuje nad podmiotem kontrolę właścicielską. Problematyczne jest tylko, w jakiej formie powinna być podpisana umowa między stronami.

Jak to u nas działa

Rozporządzenie mówi, że jest to możliwe tylko w jednym przypadku – w razie powierzenia zadań z zakresu lokalnego transportu zbiorowego w trybie przepisów o koncesji. W innych sytuacjach trzeba stosować unijne prawo zamówień publicznych. Tymczasem ustawa z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 2016 ze zm.), która implementowała do polskiego prawa unijne rozporządzenie, jest w tym punkcie

nieprecyzyjna. Mówi bowiem, że w przypadku przewozów komunikacji miejskiej „umowa powinna przyjąć formę koncesji na usługi” (art. 22 ust. 4). Sugeruje to, że może, ale nie musi, mieć ona charakteru koncesji. Ale nie to jest najważniejsze. – W zdaniu drugim art. 22 ust. 4 ustawy jest wprost wyłączenie dla komunikacji miejskiej – wskazuje Marcin Maciocha, radca prawny MDS Kancelaria, grupa REFUNDA. – Gdyby nie było tego wyłączenia, to nikt by nie dywagował, czy „powinno” znać czy „może”, bo w polskim prawie powinno oznaczać też przymus – wyjaśnia ekspert. I choć kilka lat temu specjalizujący się w prawie transportowym dr Jędrzej Klatka pisał w prasie branżowej, że bezprzetargowa umowa o świadczenie usług transportowych musi mieć formę kontraktu netto na podstawie koncesji na usługi (wtedy ryzyko finansowe działalności leży po stronie operatora), to przewoźnicy korzystali z furtki zawartej w prawie krajowym. Zawierali i zawierają z JST umowy bez przetargu, ale w formie kontraktu brutto z płatnością za każdy wykonany wozokilometr. Jest to dla nich korzystne, bo nie ponoszą ryzyka finansowego działalności (zostaje ono poniekąd przerzucone na organizatora transportu). Według ekspertów w ten sposób zawieranych jest nawet 90 proc. kontraktów w komunikacji miejskiej autobusowej. Potwierdzają to dane z Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, która zrzesza 121 największych operatorów komunikacji miejskiej, głównie nieprywatnych. Z corocznego badania dotyczącego ich działalności (ostatnie dane dotyczą 2017 r.), wynika, że na 111 firm, które wzięło w nim udział, tylko dwie wskazały postępowanie przetargowe jako wyłączny sposób pozyskania zamówienia przewozowego, osiem funkcjonowało w oparciu o „inną podstawę” – chodzi tu albo o starą formę umowy z miastem lub o specyficzny przypadek załączników budżetowych. Wszyscy inni operatorzy wskazali bezpośrednie zlecenie jako tryb pozyskania umowy na usługi. Choć – jak informuje Izba – 11 operatorów podało, że działa na podstawie kombinacji

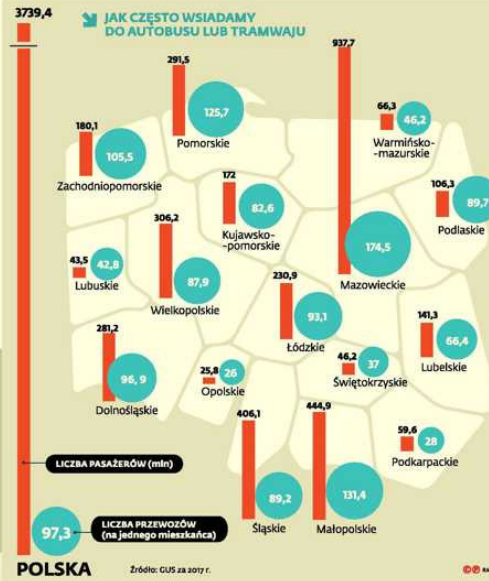
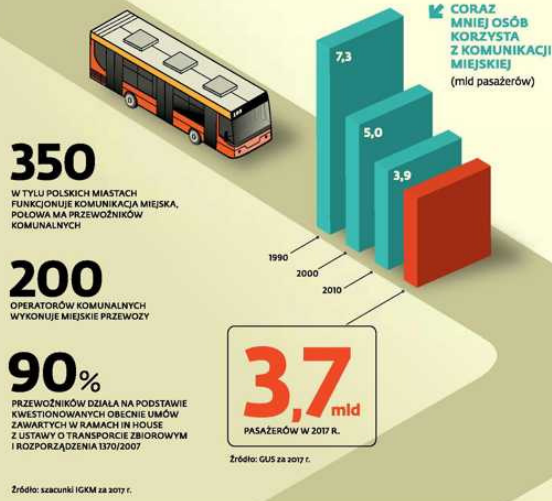
Stanowisko Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej z 16 lipca 2019 r.

Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej z niepokojem przyjmuje najnowsze orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w zakresie zamówień in house w komunikacji miejskiej. Brak możliwości skorzystania przez operatorów z rozwiązań, jakie daje art. 5 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007 absolutnie nie może powodować negatywnych konsekwencji dla całego środowiska komunikacji miejskiej jako systemu zapewniającego mieszkańcom naszego kraju realizację jednej z podstawowych potrzeb, jaką jest np. codzienny dojazd do pracy czy szkoły. Problem jest problemem systemowym i mamy nadzieję na jego niezwłoczne rozwiązanie przez władzę ustawodawczą i rząd tak, aby zapewnić ciągłość funkcjonowania komunikacji miejskiej w kraju bez jakichkolwiek negatywnych konsekwencji dla branży.





Ilu pasażerów, ilu operatorów



dwóch lub nawet trzech form umowy, co może oznaczać, że pracując dla kilku podmiotów lub że przedmiot zamówienia jest podzielony na zadania o zróżnicowanym charakterze (np. z własnym taborem oraz z tarem powierzoną).

Tyle że – według prawa unijnego – wszystko to wymaga zastosowania przepisów o zamówieniach publicznych. W unijnej nomenklaturze słowo „powinno” oznacza obowiązek.

Trybunał rozwiewa wątpliwości

I na to właśnie zwrócił uwagę Trybunał Sprawiedliwości UE w wyrokach sygn. C-266/17 z 21 marca 2019 r. i sygn. C-253/18 z 8 maja 2019 r. dotyczących Niemiec, gdzie, jak się okazuje, podobnie jak u nas rozumiano unijne przepisy. Choć sprawy się nieco różnią, z sentencji obu wyroków wynika wyraźnie, że rozporządzenia nr 1370/2007 w zakresie przewozów autobusowych nie można stosować przy bezpośrednim udzieleniu zamówień w transporcie zbiorowym, jeśli usługi nie są realizowane w formie koncesji. Dla Polski oznacza to tyle, że przepisy krajowej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mogą być sprzeczne z wyrokami TSUE, a co za tym idzie, z unijnym rozporządzeniem. Konkretnie dla polskich przewoźników i samorządów może to z kolei oznaczać:

- konieczność podejmowania rozwiązań tymczasowych w obowiązujących umowach lub wprowadzenie umów koncesji – co oznacza, że ryzyko finansowe działalności zostanie przetrzucone na operatorów;
- brak możliwości uzyskania wsparcia ze środków UE;
- dla spółek – możliwe kłopoty z dofinansowaniem działalności ze strony banku (jeśli podmiot ma kredyty);
- prawdopodobieństwo skrócenia umów, te na podstawie przepisów o zamówieniach publicznych są bowiem co do zasady zawierane na kilka lat, umowy transportowe zaś na 10, 15 lat.

Problem poważny czy przesadzony

Z naszego rozeznania wynika, że omawiane wyroki nie są szerzej znane. Jednak Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej przyznaje, że problem jest poważny i bez pomocy rządu może zagrażać całemu systemowi komunikacji miejskiej (patrz stanowisko IGKM). Prawnicy są zaś podzieleni – jedni mówią o konieczności natychmiastowych zmian w polskim prawie, inni wska-

Słowniczek

- ▶ **Organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.
- ▶ **Operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy, a także przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług na zbiorowe przewozy na linii komunikacyjnej określonej w umowie.
- ▶ **Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem, która zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z przewozami o charakterze użyteczności publicznej.
- ▶ **Koncesja na usługi** – jeden z możliwych trybów umowy m.in. na publiczny transport zbiorowy. Jej udzielenie wiąże się z przeniesieniem na koncesjonariusza ryzyka ekonomicznego związanego z wykonywaniem tych usług (w tym związanego z popytem lub z podażą albo obu tych rodzajów ryzyka). Przepisy w tym zakresie reguluje co do zasady ustawa o umowie koncesji i unijna dyrektywa 2014/23/UE w sprawie udzielania koncesji.
- ▶ **Komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo miasta i gminy, miast, czy też miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zawarły one porozumienie lub utworzyły związek międzygminny, by wspólnie realizować publiczne przewozy; są to również metropolitalne przewozy pasażerskie.
- ▶ **Przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.
- ▶ **Publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii lub liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.
- ▶ **Przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewoźnych społeczności na danym obszarze.
- ▶ **Zlecenia in house w transporcie zbiorowym** – specyficzny sposób realizacji zadań publicznych na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i rozporządzenia 1370/2007, gdy wykonawcą zadania jest podmiot wewnętrzny. Istnieje też in house wynikający z prawa zamówień publicznych, w którego art. 67 ust. 1 pkt 12 zostały zawarte trzy warunki, określające klasyczne zamówienie in house, które muszą zostać spełnione łącznie, aby zamawiający mógł udzielić zamówienia publicznego w trybie z wolnej ręki odrębnej od niego osobie prawnej. Oba rodzaje in house różnią się znacząco od siebie.



OPINIE EKSPERTÓW

Graniczną datą jest 3 grudnia, choć nie dla wszystkich



DR JĘDRZEJ KLATKA
radca prawny,
Kancelaria Radców Prawnych Klatka i Partnerzy

Najnowsze wyroki TSUE nie stanowią żadnego przełomu. Potwierdziły one poglądy powszechne i od dawna prezentowane zarówno w polskiej, jak i w angielskiej literaturze, że artykuł 5 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007 nie ma zastosowania do bezpośredniego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu autobusowego, które nie mają formy umów koncesji.

Nowe przepisy co do zasady zaczęły obowiązywać od 3 grudnia 2019 r. Do tej pory ich stosowanie było zalecane, ale nie było obowiązkiem. Wynika to z art. 8 ust. 2 lit. b) rozporządzenia 1370/2007. Zgodnie z tym przepisem „art. 5 ma zastosowanie do udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie drogowego transportu pasażerskiego oraz transportu pasażerskiego prowadzonego innymi niż kolej rodzajami transportu szynowego, takimi jak metro lub tramwaje, od dnia 3 grudnia 2019 r.”.

Umowa koncesji polega na tym, że koncesjonariusz ponosi ryzyko ekonomiczne wykonywania koncesji. Zgodnie z art. 3 ust. 4 ustawy o koncesji „przez poniesienie ryzyka ekonomicznego należy rozumieć sytuację, w której w zwykłych warunkach funkcjonowania koncesjonariusz nie ma gwarancji odzyskania poniesionych nakładów inwestycyjnych lub kosztów związanych z eksploatacją obiektu budowlanego lub świadczeniem usług będących przedmiotem umowy koncesji oraz jest narażony na wahańa rynku, a w szczególności jego szacowane potencjalne straty związane z wykonywaniem umowy koncesji nie mogą być jedynie nominalne lub nieistotne”. W praktyce oznacza to, że operator-kon-

cesjonariusz ponosi ryzyko ekonomiczne wtedy, gdy emituje bilety (albo przynajmniej pobiera wpływy ze sprzedaży biletów). Należy przy tym zwrócić uwagę na skargę czeskiej spółki Dopravní podnik Ústeckého Kraje a.s. na rekompensatę, jaką czeskie władze przyznały przewoźnikom w regionie Ústi nad Labem. W tej sprawie władze czeskie uznały, że umowa zawarta bez przetargu z przewoźnikiem, który miał prawo emisji biletów, ma charakter umowy o koncesji na usługi. Inny prywatny przewoźnik Dopravní podnik Ústeckého Kraje a.s. złożył do Komisji Europejskiej skargę, że otrzymana rekompensata stanowi niedozwoloną pomoc publiczną. KE uznała, że przewoźnik nie ponosi ryzyka ekonomicznego w sytuacji, w której wpływy ze sprzedaży biletów pasażerom nie są wystarczające do utrzymania świadczenia usług przewozowych, bo znacząca część przychodów przewoźnika pochodzi z dotacji władzy publicznej.

Reasumując, począwszy od 3 grudnia 2019 r. definicji podmiotu wewnętrznego w rozumieniu art. 2 lit. j) rozporządzenia 1370/2007 nie wolno stosować, jeżeli organizator publicznego transportu zbiorowego nie zamiera zawrzeć z operatorem umowy koncesji na usługi, w której operator będzie ponosił ryzyko ekonomiczne związane z wykonywaniem usług przewozowych. Takiego ryzyka nie ponosi operator, który pokrywa koszty świadczenia usług w większości z dotacji władzy publicznej, ponieważ wpływy ze sprzedaży biletów nie przekraczają 50 proc. Nie wszyscy organizatorzy mogli jednak skorzystać z przedłużenia terminu do 3 grudnia br. Przepisy art. 8 ust. 2 nie wolno bowiem stosować do umów zawartych od 26 lipca 2000 r. i przed 24 grudnia 2017 r. na podstawie procedury innej niż procedura przetargowa, zapewniająca uczciwą konkurencję. Wydłużenie terminu nie dotyczy więc umów zawartych bezpośrednio z podmiotami wewnętrznymi, na małe przewozy albo z innymi przewoźnikami, w sytuacji zakłócenia, ani nie dotyczy umów zawartych z wólnej ręki w trybie przepisów o zamówieniach publicznych, ponieważ są to procedury niezapewniające uczciwej konkurencji.

takie umowy, do których nie używa się ani rozporządzenia 1370/2007, gdyż nie są one umowami o koncesję, ani przepisów dyrektywy zamówieniowych, bo te z kolei zawierają odpowiednie wyłączenia. – Są to właśnie m.in. zamówienia udzielane spółkom kontrolowanymi przez zamawiającego, czyli in house. A do nich nie stosuje się dyrektywy zamówieniowych, czyli można zawierać umowy z kontrolowanymi spółkami bez przetargu – dodaje Włodzimir Dzierżanowski. Przy czym w polskiej ustawie z 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 1986 ze zm.), niestosowanie dyrektyw przełożyło się na tzw. wólnej ręki. Zdaniem dr. Dzierżanowskiego jest to jednak przepis w pełni zgodny z dyrektywami i rozporządzeniem – skoro można niestosować dyrektyw w ogóle, to tym bardziej dopuszczalny jest tryb negocjacyjny z wólnej ręki.

Miasta na razie się nie martwią

Problem związany z wyrokami TSUE jest słabo znany w samorządach. Tylko nieliczne odpowiedziały nam na pytanie, czy nie obawiają się skutków wyroków luksemburskiego trybunału. Te, które to zrobiły, uważają, że orzeczenia trybunału nie dotyczą ich przypadków, choć przyznają, że stosują rozporządzenie 1370/2007 i polską ustawę o publicznym transporcie zbiorowym.

– Jaworzno, reprezentowane przez Miejski Zarząd Dróg i Mostów, który jest jednostką budżetową i pełni rolę organizatora transportu, ma obecnie umowę z operatorem wewnętrznym, jakim jest PKM sp. z o.o., w oparciu o obowiązujące przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – informuje nas Paweł Bednarek, dyrektor MZDiM Jaworzno. O orzeczeniach TSUE mówi wymijająco, że odnosi się tylko do konkretnych przypadków i to wów-

Nasze przepisy są zgodne z unijnymi



ANNA GLAPA
partner w praktyce infrastruktury i energetyki
w kancelarii Domański Zakrzewski Palinka



DR WOJCIECH HARTUNG
counsel w praktyce infrastruktury i energetyki
w kancelarii Domański Zakrzewski Palinka

Przynajmniej część przepisów unijnego rozporządzenia 1370/2007 budzi wątpliwości. Ich wyrazem były pytania prejurydycznie skierowane przez sądy niemiecki i włoski w sprawach C-266/17, C-267/17, C-350/17 i C-351/17 oraz C-253/18. Trybunał Sprawiedliwości UE wydał w nich wyroki odpowiednio 21 marca 2019 r. i 8 maja 2019 r. Miały one istotne znaczenie m.in. dla możliwości podlegania zadań przez podmiot wewnętrzny w zakresie publicznego transportu autobusowego i tramwajowego, z wyłączeniem transportu kolejowego.

Pytając o ewentualny wpływ wskazanych wyroków na sytuację w Polsce, można to odnieść do dwóch kwestii. Do poprawności implementacji rozporządzenia w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym i do zagadnienia dopuszczalności podwykonawstwa. W obu przypadkach nasze przepisy nie różnią się jednak od unijnych, a jeśli nawet, to pozostają z nimi zgodne.

W myśli ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, gdy ma być on wykonywane przez podmiot wewnętrzny w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007 (art. 22 ust. 1 pkt 2 polskiej ustawy). W takim przypadku nie stosuje się ani prawa zamówień publicznych, ani ustawy o koncesji. Czyli wytyczne dotyczące warunków, które powinien spełniać podmiot wewnętrzny, znajdują się bezpośrednio w art. 5 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007. Dlaczego? W przypadku zawarcia umowy w modelu koncesyjnym dyrektywa 2014/23/UE nie znajduje zastosowania (art. 10 ust. 3). Gdy zaś umowa powierza

usługi ma charakter zamówienia publicznego, warunki dla podmiotu wewnętrznego wynikają z dyrektywy zamówieniowych, na co wskazuje art. 5 ust. 1 rozporządzenia 1370/2007. Przekładając to na nasze podwórko, należałoby powiedzieć, że gdy gmina zamierza powierzyć podmiotowi wewnętrznemu usługi publicznego transportu zbiorowego, to w zależności od modelu może zastosować albo prawo zamówień publicznych, w szczególności art. 67 ust. 1 pkt 12–14, albo (gdy umowa ma charakter koncesji na usługi) art. 5 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007.

Jeśli zaś chodzi o dopuszczalność podwykonawstwa, to gdy podmiot realizacji zadania transportu zbiorowego na rzecz podmiotu wewnętrznego następuje w modelu koncesji na usługi w rozumieniu dyrektywy 2014/23/UE, taki podmiot ma przestrzegać wymogów z art. 5 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007, w tym samodzielnego świadczenia przeważającej części usług. Ani rozporządzenie, ani dotychczasowe orzecznictwo TSUE nie ustanawiają w tym zakresie jednoznacznej granicy.

W przypadku modelu zamówienia publicznego obostrzeń co do ograniczenia podwykonawstwa nie ma w dyrektywach. Tym samym, z punktu widzenia prawa unijnego, podmiot wewnętrzny może te usługi podzlecać (wyroki w sprawach C-266/17 i C-267/17 oraz C-253/18). Oczywiście w takiej sytuacji powinien rozważyć stosowanie przepisów dotyczących zamówień publicznych lub koncesji, ponieważ co do zasady będzie zamawiającym. Z punktu widzenia prawa polskiego sprawa wygląda nieco inaczej. W modelu zamówienia publicznego nasze przepisy nakazują podmiotowi wewnętrznemu osobiście wykonać kluczowe części powierzzonego zadania, gdy ma ono charakter użyteczności publicznej, a za takie należy uznać świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego (art. 36a ust. 2a prawa zamówień publicznych).

Podsumowując, orzeczenia TSUE potwierdzają to, co wynika z rozporządzenia 1370/2007. Trzeba przy tym wyraźnie podkreślić, że poza wskazaną kwestią dotyczącą modelu realizacji usług, gdzie mamy do czynienia z odesłaniem do dyrektywy zamówieniowej, w pozostałym zakresie obowiązują przepisy rozporządzenia. Chodzi nie tylko o warunki dla podmiotu wewnętrznego, lecz także o okres obowiązywania umów dotyczących usług publicznego transportu zbiorowego oraz mechanizmy wyliczania rekompensaty dla wykonawców takich usług.

W prawie Unii Europejskiej są dwie podstawy do zawierania umów o usługi komunikacji miejskiej ze spółkami JST – rozporządzenie 1370/2007, które dotyczy umów o koncesję na usługi, oraz dyrektywa zamówieniowe w pozostałych przypadkach.

czas, gdy zostaną zaimplementowane do krajowego prawa. Najnowsza umowa z organizatorem transportu została zawarta w Jaworznie 10 lipca tego roku i ma obowiązywać przez 10 lat.

– Opisana sytuacja nas nie dotyczy – twierdzi także Paweł Wikliński, kierownik wydziału planowania i rozliczeń przewozów w Miejskim Zarządzie Dróg i Transportu w Częstochowie. – Zastosowaliśmy inny tryb niż na podstawie art. 5 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007. Operatorem komunikacji miejskiej w Częstochowie jest podmiot wewnętrzny, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie Spółka z o.o., na podstawie umowy wykonawczej nr BT.5550-160/09 zawartej w trybie art. 22 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W tym przypadku chodzi o zamówienie bezpośrednie na świadczenie usług publicznych z podmiotem wewnętrznym w oparciu o art. 5 ust. 1 rozporządzenia 1370/2007.

– Nie dopatruję się w przytoczonej interpretacji wyroku, że forma zlecenia usługi w trybie rozporządzenia 1370/2007 jest możliwa jedynie w formie koncesji – mówi z kolei Rafał Czregorowski, zastępca dyrektora ds. transportu ZDMiKP w Bydgoszczy. – Prawo krajowe, tj. ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, także wyraźnie te formy zamówienia rozdziela i dopuszcza – podkreśla. Jego zdaniem mechanizm funkcjonujący w Bydgoszczy jest co do zasady zgodny z prawem unijnym oraz krajowym. Rafał Czregorowski zwraca dodatkowo uwagę na kwestię zwrotu niedozwolonej pomocy publicznej w przypadku powierzenia usługi podmiotowi wewnętrznemu (nie w trybie koncesji). – Musi to bezwzględnie nastąpić, co wynika z istoty tej pomocy. Skoro jest niedozwolona, musi zostać zwrócona. Takie zwroty w Bydgoszczy, po zamknięciu okresu rozliczeniowego, miały już miejsce – dodaje przedstawiciel ZDMiKP.

zują, że unijne przepisy są nieublagane, a graniczną datą może się okazać 3 grudnia 2019 r., kiedy to organizator publicznego transportu zbiorowego nie będzie mógł korzystać z bezpośredniego udzielania zamówień, jeśli nie zamiera zawrzeć z operatorem umowy koncesji (patrz opinia Jędrzeja Klatki).

Z kolei specjaliści od zamówień publicznych wskazują, że dramatu nie ma – usługi komunikacji miejskiej można wszak kontraktować na podstawie unijnego i polskiego prawa zamówień publicznych. – Trybunał w obu wyrokach wskazał jedynie, że w prawie UE istnieją dwie podstawy praw-

ne do zawierania umów o usługi transportu autobusowego czy tramwajowego z własnymi, kontrolowanymi przez JST spółkami – mówi dr Włodzimir Dzierżanowski, prezes Grupy Doradczej Sienina, były wiceprezes Urzędu Zamówień Publicznych. – Jest to rozporządzenie 1370/2007, które dotyczy wyłącznie zawierania umów o koncesję na usługi. A w przypadku innych umów rozporządzenie wyraźnie odsyła do dyrektywy w sprawach zamówień – wskazuje ekspert. I tłumaczy, że odesłanie to oznacza, iż do umów objętych powyższymi dyrektywami nie stosuje się rozporządzenia 1370/2007. Są jednak



Stanowisko Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju z 17 lipca 2019 r.

Nie ma najmniejszego zagrożenia, że konieczny będzie zwrot unijnych dotacji. Wskazane wyroki nie mają żadnego praktycznego znaczenia dla polskich projektów w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Takie samo stanowisko, jak określenie w przywołanych wyrokach TSUE, było od dawna formułowane w polskiej literaturze prawniczej. Analogiczne podjęcie zastosowano również w „Wyrzecznych w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązki świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym”. Dokument ten określa zasady finansowania projektów w obszarze publicznego transportu zbiorowego. Umowa o świadczenie usług publicznych nie musi mieć formy koncesji na usługi, także zgodnie z rozporządzeniem 1370/2007. Proszę zwrócić uwagę na brzmienie ostatniego zdania tego przepisu: „Przepisu nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100 proc. udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego”.



W praktyce nie ma znaczenia, czy w danym przypadku art. 5 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007 ma zastosowanie, umowa o świadczenie usług publicznych można powierzyć bezpośrednio spółce komunalnej także zgodnie z unijnymi przepisami dotyczącymi zamówień publicznych. Obowiązujące w tym zakresie zasady są analogiczne.

In house w komunikacji miejskiej zagrożony



MARCIN MACIOCHA
radca prawny MDS
Kancelaria
grupa REFUNDIA

TSUE w niedawnych dwóch wyrokach wywrócił do góry nogami zasady kontraktowania usług transportu autobusowego w komunikacji miejskiej. Dotyczy to także Polski

Choć sprawy dotyczą Niemiec, będą odczuwalne właściwie przez większość przedsiębiorstw komunalnych z tej branży w Polsce, które funkcjonowały do tej pory na zasadach zamówień in house.

W dotychczasowej praktyce kontraktowania usług komunikacji miejskiej kluczowy był art. 5 ust. 1 i 2 unijnego rozporządzenia 1370/2007. Artykuł 5 ust. 1 wskazywał, że zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie autobusowego lub tramwajowego transportu pasażerskiego – o ile nie są w formie koncesji – są udzielane zgodnie z procedurami określonymi w dyrektywach zamówieniowych (chodzi o dyrektywę z 2014 r., gdzie zawarte są ogólne zasady udzielania zamówień publicznych dla państw UE). Zgodnie zaś z art. 2 tego artykułu, o ile prawo lokalne nie zabrania, każda ISt (albo ich grupa) może zdecydować, że będzie samodzielnie świadczyć usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego lub bezpośrednio udzielać zamówień prowadzących do zawarcia umów o ich świadczenie. Może jednak to zrobić tylko wtedy, gdy sprawuje kontrolę nad spółką, która będzie je realizować. Te właśnie przepisy stanowiły do tej pory podstawę dla zamówień in house w komunikacji miejskiej na terenie całej Polski. Na ich podstawie gminy zawieraly – bez stosowania prawa zamówień publicznych – umowy o świadczenie usług publicznych (ze spółkami, w których posiadały 100 proc. udziałów lub akcji).

Podstawy prawne

Zgodnie z hierarchią źródeł prawa obowiązującego w całej UE rozporządzenie unijne jest aktem prawa obowiązującym wprost. Co więcej, przepisy krajowe z nim sprzeczne mogą po prostu nie być stosowane, skoro rozporządzenie obowiązuje bezpośrednio i wprost na terenie całej UE. Powyższe zastrzeżenia są o tyle istotne, że w ramach polskiego porządku prawnego funkcjonują także przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (dalej: u.p.t.z.), które miały być dopełnieniem treści rozporządzenia 1370/2007. Chodzi przede wszystkim o art. 22 u.p.t.z., który powołał w części art. 5 rozporządzenia. Tylko z jednym, istotnym wyjątkiem. Artykuł ten mówi bowiem wprost, że gdy przedmiotem umowy w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawartej w trybie, o którym mowa w ust. 1 (czyli w trybie bezpośredniego powierzenia, ma być świadczenie usług przewozowych w komunikacji

miejskiej, umowa ta powinna przyjąć formę koncesji na usługi. Przepisu nie stosuje się jednak w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną JST posiada 100 proc. udziałów lub akcji.

W związku z taką treścią przepisu praktyka krajowa w zakresie kontraktowania usług publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej łączyła normę prawną w nim zawartą z treścią art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia 1370/2007, co prowadziło do wniosku, że w komunikacji miejskiej umowa zawarta bezpośrednio (in house) nie musi mieć formy koncesji.

Specyficzna umowa bezprzetargowa

Na podstawie norm prawnych zawartych w art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia 1370/2007, w związku z art. 22 ust. 1 i 4 u.p.t.z., kontraktowanych jest obecnie ponad 90 proc. przewozów w komunikacji miejskiej na terenie całego kraju. Stanowi to de facto jedyny (oprócz nielicznych przetargów publicznych) sposób zawierania umów między organizatorami transportu (gmina/powiat/województwo) a operatorami. Umowy koncesji w tym zakresie praktycznie nie występują, a już zawartych w trybie stricte koncesyjnym nie spotyka się w ogóle. O ile bowiem w niektórych zamówieniach publicznych udzielanych na usługi komunikacji miejskiej można odzyskać pewne elementy umowy koncesji (jak np. przekazanie do operatora przychodów ze sprzedaży biletów), to w dalszym ciągu są to postępowania organizowane w trybie przetargu nieograniczonego. Dlatego najnowsze orzecznictwo TSUE stanowi wywrócenie zasad. Z tym systemowym problemem będą się musieli zmierzyć zarówno operatorzy komunikacji miejskiej, jak i ich organizatorzy (gminy). Oni zaś naciskać będą na wprowadzenie przez rząd i władzę ustawodawczą szybkich zmian w przepisach krajowych, w tym w prawie regulującym kwestie związane z dofinansowaniem projektów transportowych w komunikacji miejskiej. TSUE orzekł bowiem wprost, że art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 1370/2007 należy interpretować w ten sposób, że nie ma on zastosowania bezpośredniego do udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu autobusowego, które nie mają formy umów koncesji w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania koncesji (Dz.Urz. UE z 2014 r. L 94, s. 1). Co istotne, TSUE nie zakwestionował w tych wyrokach generalnej możliwości udzielania zamówień in house. Wskazał jednak, że w zakresie transportu autobusowego podstawą nie jest art. 5 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007.

Jeśli nie koncesja, to co

TSUE przypomniał, że orzecznictwo dotyczące bezpośredniego udzielania zamówień publicznych rozwinięto się na podstawie i z uwzględnieniem dyrektyw zamówieniowych. A to oznacza, że system bezpośredniego udzielania zamówień właśnie w tych aktach prawnych znajduje swoje źródło i uzasadnienie. Chodzi o dyrektywy 2014/23 i 2014/24 (tzw. nowe dyrektywy zamówieniowe), które uchylły i zastąpiły dyrektywy 2004/18 i 2004/17 (stare dyrektywy zamówieniowe) – pierwsza w art. 12, a druga w art. 28, ujęty w ramy prawne i doprecyzowały orzecznictwo TSUE w dziedzinie bezpośredniego udzielania zamówień. Wyroki w sprawach niemieckich potwierdzają, że praktycznie każde skorzystanie z bezpośredniego zamówienia zakłada stosowanie wspomnianych dyrektyw. I dotyczy to w szczególności usług transportowych w przewozach autobusowych. A to z kolei wyłącza możliwość udzielania zamówień in house w trybie art. 5 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007. W konsekwencji sytuacja prawna po wyrokach TSUE jest taka, że obowiązujące przepisy krajowe (art. 22 ust. 1 w zw. z art. 22 ust. 4 u.p.t.z.) dotyczące kontraktowania usług publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej nie mogą być stosowane bez ryzyka nieważności umów.

Jednocześnie przepisy o zamówieniach publicznych (stanowiące implementację ww. art. 12 i art. 28 dyrektyw zamówieniowych) dają możliwość udzielania zamówień in house, ale w zupełnie inny sposób, niż to dotychczas robiono w komunikacji miejskiej. Te

odmienności są kluczowe dla funkcjonowania spółek tej branży. Po pierwsze, przesłanką udzielenia zamówienia in house w ramach prawa zamówień publicznych jest wykonanie ponad 90 proc. działalności na rzecz własnej gminy. Co więcej, wskaźnik ten obliczany jest przychodami z działalności, co wyklucza blisko połowę spółek komunikacji miejskiej z możliwości udzielenia zamówienia w ten sposób. Po drugie, właściwie wszystkie przepisy dotyczące wydatkowania środków unijnych na projekty w obszarze komunikacji miejskiej jako podstawę udzielenia pomocy publicznej wskazują rozporządzenie 1370/2007 i reguły tam określone. Reguły te, w szczególności w zakresie definicji podmiotu wewnętrznego, są jednak różne w tym rozporządzeniu, w dyrektywach zamówieniowych i w prawie zamówień publicznych. W rozporządzeniu 1370/2007 podmiot wewnętrznym oznacza odrębną prawnie jednostkę podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, np. gminy, a w przypadku grupy organów kontroli przynajmniej jednego z nich. W dyrektywach zamówieniowych podmiot wewnętrznym określanym jako osoba prawna musi ponad 80 proc. działalności prowadzić na rzecz zamawiającego, który sprawuje nad nim kontrolę. Dodatkowym warunkiem jest brak bezpośredniego udziału w takiej osobie prawnej kapitału prywatnego. W prawie zamówień publicznych różnica polega na wysokości pulapu działalności prowadzonej na rzecz zamawiającego – musi to być 90 proc. obliczanych według wskaźnika przychodów spółki.

Polski ustawodawca jednak w zakresie publicznego transportu zbiorowego posługuje się pojęciem z rozporządzenia 1370/2007. Tytułem przykładu można wskazać na pkt 67 i 68 Wyrzecznych MIR (MIR/Hz/2014-202/04/11/2014) w zakresie dofinansowania transportu zbiorowego z programów operacyjnych, które wprost odnoszą się do 80-proc., a nie 90-proc. progu działalności przeważającej.

Konsekwencje mogą być oplakane

Aby zapewnić bezpieczeństwo prawne usług świadczonych przez spółki komunikacji miejskiej na terenie całego kraju, trzeba zmienić ustawę o publicznym transporcie zbiorowym oraz prawo zamówień publicznych i dostosować je do wyroków TSUE. To spowoduje konieczność korekt w dokumentach związanych z finansowaniem projektów transportowych w komunikacji miejskiej. Jeśli to nie nastąpi, skutki dla całej branży mogą być oplakane. Uzyskanie dofinansowania ze środków UE (z powodu niewłaściwej podstawy prawnej umowy między spółką a operatorem) może okazać się nieosiągalne, a sam kontrakt zostać zakwestionowany przez instytucje kontrolne, np. Komisję Europejską czy Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, a także przez podmioty prywatne zainteresowane uzyskaniem zamówienia publicznego. Bez szybkich zmian w przepisach podmioty te dostaną do ręki skuteczny orgz uniemożliwiający kontraktowanie in house w transporcie miejskim. Oczywiście rynek nie znosi próżni i w takim przypadku samorządy oraz spółki komunikacyjne będą zmuszone do wdrażania różnej maści protez prawnych lub też do wejścia na dziewiczy teren umów koncesji. Zauważyć przy tym należy, że przeważająca większość tych spółek funkcjonujących w modelu in house to bezpośrednio lub pośrednio beneficjenci programów unijnych. Umowy o dofinansowanie przewidują okresy trwałości, w tym trwałości finansowej, i nieraz stanowią podstawę dla finansowania dłuższego w bankach komercyjnych. W tym aspekcie zmiana charakteru prawnego umowy – z umowy gwarantującej wypłatę rekompensaty w pełnej wysokości na umowę koncesyjną – jest niezmierzona, bo zwiększa ryzyko banku finansującego. Przy źle skalkulowanym przez operatora ryzyku finansowym (przy umowie koncesji) może on bowiem nie zrobić na spłatę kredytu lub obligacji. Nie bez znaczenia jest też to, że umowy transportowe w modelu in house są zawierane na 10-15 lat, zaś przy zastosowaniu prawa zamówień publicznych na kilka lat. Oczywiście w ramach przepisów o zamówieniach publicznych jest też możliwość ich wydużenia. Wymaga to jednak osobnego uzasadnienia i może być kwestionowane zarówno przez instytucje kontrolne, jak i podmioty konkurencyjne. ©

90 proc.

umów między organizatorem publicznego transportu miejskiego z operatorem jest zawieranych na podstawie art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia 1370/2007, czyli bezprzetargowo, ale i bezkoncesyjnie.



WSPÓLNOTA

PIENIĄDZE DLA POLAKÓW RZĄD WYCIĄGNIE Z PORTFELI SAMORZĄDÓW

AUTOR: DOMINIK KRZYSZTOFOWICZ / 18.07.2019

31 miast na prawach powiatu, 58 powiatów i 865 gmin wykazuje w 2019 roku ujemną nadwyżkę operacyjną netto. Sytuacja jest bardzo zła również w kolejnych 46 powiatach i 751 gminach, w których nadwyżka jest niższa niż 1 mln zł – alarmują samorządowcy ze Związku Miast Polskich w raporcie „Stan finansów JST”. Jeśli sytuacja się nie zmieni, to kolejne niezrekompensowane ubytki w dochodach JST będą oznaczać faktyczną likwidację zdolności rozwojowych. Raport trafił na ręce Premiera RP.

Przedstawiony przez samorządowców na ostatnim posiedzeniu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego raport powstał w odpowiedzi na kolejne, planowane przez rząd zmiany ustawowe, które choć mają poprawić zasobność portfela Polaków, to ujemnie wpłyną na budżety samorządowe. Chodzi przede wszystkim o obniżkę stawki PIT z 18 do 17 proc., której skutkiem będzie zmniejszenie wpływów do JST o 4,84 mld zł. Kolejne 1,15 mld zł samorządy stracą w związku z planowanym wzrostem kosztów uzyskania przychodu. Zerowy PIT dla osób młodych do 26. roku życia to 1,22 mld zł mniej dla samorządów. W sumie, przez planowane zmiany podatkowe, stracą one ponad 7 mld zł.

Choć samorządowcy nie krytykują starań o polepszenie sytuacji finansowej Polaków, to nie podoba im się praktyka, wedle której to samorządy są obciążane skutkami polityki rządu. – Zmiany w PIT w głównej mierze dotkną nasze budżety. Jeśli Kowalski zyska kilkaset złotych rocznie, to przeznaczy je na konsumpcję. W ten sposób pieniądze te częściowo wrócą w postaci podatków do państwa – zwraca uwagę Krzysztof Kosiński, prezydent Ciechanowa. Prezydent Białegostoku Tadeusz Truskolaski alarmuje: – Białystok ma nadwyżkę operacyjną w wysokości 40 mln zł. W przyszłym roku straty, w wyniku zapowiadanych zmian, wyniosą 140 mln zł. Zabraknie nam 100 milionów, których będziemy musieli szukać w cięciach wydatków bieżących.

W raporcie samorządowcy zauważają, że choć w latach 2015–2018 udział w podatku PIT wzrósł o 12,8 mld zł (do 50,9 mld zł), to w tym samym czasie zwiększyły się wydatki bieżące JST. Płace wraz z pochodnymi w sektorze wzrosły z 71,44 mld zł do 82,70 mld zł. „Trzeba zatem stwierdzić, że prawie cały wzrost wpływów z udziału w podatku PIT został przeznaczony na sfinansowanie wzrostu wynagrodzeń w sektorze samorządowym. Jeśli do tego dodać wzrost wydatków bieżących na zakup towarów i usług, który wyniósł blisko 8 mld zł, to znaczy, że wzrost wpływów z udziału JST w PIT nie wystarczył nawet na podstawowe wydatki bieżące”.

W raporcie nie brakuje danych dotyczących luki finansowej w oświacie, która w latach 2017–18 osiągnęła 23,45 mld zł – dopłata z własnych środków stanowiła 54,3 proc otrzymanej subwencji szkolnej. Subwencja pokryła też jedynie 85 proc. wydatków płacowych. W opinii samorządowców to wina niskiej dynamiki części oświatowej subwencji ogólnej, a zwłaszcza jej niedoszacowania w latach 2017–2018 oraz niedofinansowania reformy edukacji.

Samorządowcy zauważają, że malejący potencjał rozwojowy JST przypada na okres rosnących oczekiwań mieszkańców, którzy domagają się szybszej budowy i modernizacji lokalnej infrastruktury oraz lepszej jakości lokalnych usług publicznych. Dzięki opracowaniom wykonanym na zlecenie Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju, zaprezentowanym w kwietniu tego roku, wiadomo, że oszacowane na lata 2020–2027 potrzeby inwestycyjne gmin w zakresie wodociągów i kanalizacji wynoszą co najmniej 93 mld zł. Zdaniem autorów (M. Bitner, J. Sierak i in.) potrzeby w zakresie gospodarki odpadami to 25 mld zł netto, a potrzeby inwestycyjne dla dróg wojewódzkich – ok. 51 mld zł. Razem daje to 169 mld zł netto. „Biorąc pod uwagę relacje między wydatkami na drogi wojewódzkie oraz gminne i powiatowe można w przybliżeniu oszacować, że na drogi lokalne potrzeba co najmniej 100 mld zł” – czytamy w raporcie samorządowców. Bardzo kosztowny jest także transport publiczny. Do tego dochodzą inwestycje niezbędne dla rozwoju infrastruktury społecznej.



Tymczasem łączna nadwyżka operacyjna netto do 2017 roku – jak wynika z danych Ministerstwa Finansów – wyniesie tylko 121,4 mld zł, zatem bez wzmocnienia finansów JST, przy spodziewanym spadku dotacji z funduszy UE, realizacja potrzeb inwestycyjnych, wynikających z oczekiwań mieszkańców i polityki rządu, nie będzie możliwa. – Według moich wyliczeń już w tym roku kilkadziesiąt jednostek samorządowych nie domknie budżetów. W przyszłym roku może ich być nawet 800 – alarmuje burmistrz Kowala Eugeniusz Gołębiewski.

Pod koniec raportu samorządowcy przedstawili swoje postulaty, wśród nich zrekomensowanie ubytków we wpływach JST z udziałów w podatku PIT, przekazanie JST połowy wpływów z opłaty „przekształceniowej” (OFE) oraz zwiększenie wydatków budżetu państwa na edukację i ochronę zdrowia tak, aby zmniejszyć obciążenie społeczności lokalnych skutkami rosnącego niedoszacowania części oświatowej subwencji ogólnej oraz składek na ubezpieczenia zdrowotne.

Po posiedzeniu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego raport został zanesiony przez samorządowców bezpośrednio do Kancelarii Premiera RP Mateusza Morawieckiego. Spotkanie w sprawie omówienia wyników raportu ma się odbyć 7 sierpnia w siedzibie Ministerstwa Finansów. Poruszony ma zostać problem spadku wpływu z PIT oraz zwiększenia wydatków na oświatę, zdrowie i energię.

GAZETA WYBORCZA. CZĘSTOCHOWA

MIEJSKA GALERIA SZTUKI

Zaproszenie na dwie nowe wystawy



• Wernisaże obu wystaw odbyły się 12 lipca w Miejskiej Galerii Sztuki FOT. ROBERT JODŁOWSKI/MIEJSKA GALERIA SZTUKI

Zuzanna Suliga
CZĘSTOCHOWA

Salę Poplenerową wypełnia wystawa „Transfiguracje. Konstruowanie cybertwarzy”, w Galerii Promocji Młodych „Antresola” królują zaś „Ryby” Amelii Augustyn. Otwarcie obu ekspozycji odbyło się 12 lipca. Na obie warto zwrócić uwagę.

Autorką koncepcji wystawy „Transfiguracje. Konstruowanie cybertwarzy” jest dr Barbara Major od lat związana z częstochowską Miejską Galerią Sztuki. – Celem przedsięwzięcia jest zaprezentowanie w postaci wystawy różnorodnych

form wizualnych, ucieleśniających doświadczenia, koncepcje, wyobrażenia, pojawiające się na styku ludzkie – najnowsze technologie. Towarzyszy nam więc rozważania dyktatu, czy rzeczywiście najnowsza technologia powoduje transfigurację, a jeżeli tak, to jakie formy przybierają te przekształcenia – wyjaśnia.

Zespół kuratorski wraz z nią tworzą Andrzej Desperaki i Jacek Sztuka. Do udziału w przedsięwzięciu zaprosili oni studentów Instytutu Sztuk Pięknych Wydziału Sztuki Uniwersytetu Humanistyczno-Przyrodniczego im. Jana Długosza w Częstochowie oraz kierunku design i zarządzanie projektami Wydziału Zarządzania Politechniki Częstochowskiej.

W ramach nietuzinkowego projektu twórcy pytają o naturę cybertwarzy. Czy są one kontynuacją „starego” przymierzania ról wykorzystującego nowe technologie? Czy też są maskami niemyślnymi już związku z konkretną osobą, z konkretnym ucieleśnionym podmiotem? Efekty poszukiwań odzwierciedlają fotografie, grafiki, instalacje i animacje, prezentowane na wystawie.

„Cybertwarze” obejrzymy w Salii Poplenerowej, a udając się w głąb Miejskiej Galerii Sztuki, trafimy do Antresoli. To tam „pływają” malarskie „Ryby” Amelii Augustyn. Młoda autorka ukoń-

czyła Wydział Sztuki Akademii im. Długosza w Częstochowie (obecnie to uniwersytet). Należy do Związku Polskich Artystów Plastyków Okręgu Częstochowskiego. Zajmuje się malarstwem sztalugowym oraz rysunkiem. Nad cyklem „Ryby” pracuje konsekwentnie od 2014 r. Jedynoty temat pozwala pokazać to, co szczególnie interesuje autorkę – proces twórczy, wariacje formy i kompozycji.

Obie ekspozycje można oglądać do 25 sierpnia. Od wtorku do niedzieli galeria zaprasza od godz. 12 do 19. Bilety normalne kosztują 8 zł, ulgowe – 6 zł (w środy wstęp jest bezpłatny). Szczegóły: www.galeria.czyst.pl.



Dorota Steinhagen

Marzenia się nie spełniają

We wtorkowy poranek, gdy częstochowscy uczniowie znali już wstępne wyniki rekrutacji do szkół średnich, w Alejach spotkałam znajomą. Z daleka było widać, że furie nią miotają. – Wnuczka nie dostała się do liceum – denerwowała się.

Nie na wnuczkę była wściekła, a na sytuację. Wiadomo: PiS obiecał, a minister Anna Zalewska wykonała, choć ją wszyscy ostrzegali, że w wyniku robionej na lapu-capu reformy do szkół trafi podwójny rocznik. A że szkoły nie z gumy, w tych najlepszych nawet dla bardzo dobrych uczniów zabraknie miejsca.

– I jeszcze taki minister edukacji powie, że marzenia nie zawsze się spełniają – złośliła się znajoma. Innym politykom PiS też się oberwało za powtarzanie, że to wina samorządów, bo się nie przygotowały na przyjęcie podwójnej liczby dzieci. Jak mantrę powtarzają to przedstawiciele partii rządzącej: to nie wina byłej minister, tylko prezydentów, którzy zamieszanie przy rekrutacji wykorzystują do walki z rządem.

Te same kłopoty z dostaniem się do szkół średnich mają dzieciaki w całej Polsce, więc to raczej nie jest wina samorządowców. Aż trudno uwierzyć, że się umówili, by na złość PiS-owi skrzywdzić uczniów.

A to właśnie uczniowie są pokrzywdzeni. W ten sam wtorek poznałam Oliwię. Mimo czerwonego paska na świadectwie, 145 punktów, udziału w olimpiadach, zaangażowania w wolontariat nie dostała się do żadnej ze wskazanych przez siebie szkół. Rok wcześniej taka punktacja otwierałaby przed nią szeroko drzwi dobrych klas w świetnych szkołach. – Co my teraz mamy zrobić? – pytała jej mama. Oliwia była błada jak płótno, a oczy jej podejrzanie błyszczały.

Takich dzieciaków jak ona – bez przydziału do jakiegokolwiek szkoły – jest w Częstochowie 534. Część to uczniowie dobrzy i bardzo dobrzy, z wielkim potencjałem podpartym zdolnościami i pracowitością. Swoje czerwone paski na świadectwach wywalczyli ciężką pracą. Czego dowiadują się na progu dorosłego życia? Że ciężka praca nie popłaca, więc nie ma się co starać. Eksperci twierdzą, że to poczucie niesłużonej krzywdy zostanie im w głowach na długo, jeśli nie na zawsze.

Żal mi tych dzieciaków. Ich potencjalne kariery zachwiały się, zanim miały szansę się zacząć. Od szkoły, do której trafią we wrześniu, zależy przecież, na jakie będą mogli pójść studia. Nawet jak się ich upchnie po 50 osób w klasie, skąd wziąć nauczycieli, którzy będą ich mądrze do tych karier szykować? A wszystko dlatego, że pewna partia wie najlepiej, czego potrzeba Polakom, i nie ma w zwyczaju słuchać fachowców. Ma lepszych, którzy mówią to, co partia chce usłyszeć.

W telewizji publicznej o tym pewnie mowy nie będzie. – To wina niedobrych samorządów – będzie się sączyć do uszu mam, tatusiów, babć i dziadków tych dzieciaków, by jesienią byli gotowi zagłosować na jeszcze lepszą zmianę. »



Urząd miasta

Kto pokieruje miejską edukacją?

– Trzeba poprawić zarządzanie oświatą – twierdzi resortowy wiceprezydent, dlatego Urząd Miasta w Częstochowie rozpiisał konkurs na naczelniczkę/naczelnika wydziału edukacji.

Dorota Steinhagen

Nowy szef lub szefowa tego wydziału stanowisko ma objąć 1 sierpnia. Do tego czasu miejską oświatą kieruje jeszcze dotychczasowa naczelniczka Magdalena Dębska. Wiceprezydent Ryszard Stefaniak, któremu podlega edukacja, ma do powiedzenia jedynie, że celem zmiany jest poprawa zarządzania oświatą w Częstochowie. Na czym zmiana miałaby polegać i co trzeba poprawić, nie konkretyzuje.

Następcy Magdaleny Dębskiej szukano najpierw wśród osób już zatrudnionych w magistracie. Zainteresowanych posadą jednak nie było. – Teraz został rozpisany konkurs na to stanowisko – informuje Marek Czerwiński, p.o. dyrektora generalnego urzędu, który odpowiada za sprawy personalne.

Konkurs ma zostać rozstrzygnięty 22 lipca. – Pani Dębskiej za porozumieniem stron powierzone zostaną inne zadania w urzędzie – mówi Czerwiński. – Z tego co wiem, ma kierować biurem obsługi interesanta.

Nowe szefostwo wydziału obejmie stanowisko tuż przed początkiem roku szkolnego, podczas którego w miejskich szkołach średnich ma się zmieścić podwójny rocznik uczniów: absolwentów reaktywowanych ósmych klas oraz likwidowanych gimnazjów. ●



Częstochowa chce przyciągnąć lekarzy. Kusi ich m.in. stypendiami i mieszkaniami

Opublikowano: 18.07.2019 ek

17 lipca w urzędzie miasta odbyło się spotkanie prasowe poświęcone programowi 'Dostępny lekarz'. Obok prezidenta Krzysztofa Matyjaszczyka wziął w nim udział m.in. dyrektor Miejskiego Szpitala Zespołowego Wojciech Konieczny. (Fot.



UM Częstochowa)

0

Więcej na ten temat:

urząd miasta Częstochowa,

Krzysztof Matyjaszczyk

Częstochowski magistrat zaprezentował program „Dostępny lekarz”, który ma wyjść naprzeciw wyzwaniom stojącym przed miejską służbą zdrowia. Z jednej strony to problem związany ze sposobem i wysokością kontraktowania świadczeń dla Miejskiego Szpitala Zespołowego przez Narodowy Fundusz Zdrowia. Z drugiej – deficyt kadry lekarskiej.

– Wspieramy ochronę zdrowia poprzez remonty oddziałów czy inwestycje, takie jak w nowy Szpitalny Oddział Ratunkowy na Zawodziu. Prowadzimy rocznie około 20 programów zdrowotnych i profilaktycznych, uruchamiamy też środki w synanoidalnych kryzysowych, np. na interwencyjne szczyptenia przeciw zakażeniu typu „A”. Aby sytuacja w służbie zdrowia trwała się poprawiała, potrzebni są jednak przede wszystkim lekarze – mówi prezydent miasta Krzysztof Matyjaszczyk. – Wspólnie z radnymi doszliśmy do wniosku, że trzeba podjąć działania, aby bardziej zainteresować lekarzy Częstochową i pracą w miejskim szpitalu. Stąd program Dostępny lekarz; realizowany w ramach programu „Teraz lepsza Praca”.

17 lipca w urzędzie miasta odbyło się spotkanie prasowe poświęcone programowi 'Dostępny lekarz'. Obok prezidenta Krzysztofa Matyjaszczyka wziął w nim udział m.in. dyrektor Miejskiego Szpitala Zespołowego Wojciech Konieczny. Fot. UM Częstochowa

Samorząd chce zachęcić aspirujących młodych lekarzy, aby związali się z Częstochową na jak najdłużej. Już w kwietniu radni przyjęli uchwałę w sprawie zachęt dla medyków. Przyjęte wówczas kryteria naboru do programu zostaną teraz nieco modyfikowane – spory wpływ na ich kształt mają głosy docierające do samorządu ze środowiska medycznego. Program w takiej formie jak „Dostępny lekarz” nie istnieje obecnie w żadnym innym mieście w Polsce i jako inicjatywa pilotażowa jego realizacja będzie w najbliższym czasie analizowana i – w razie potrzeby – dopasowywana do potrzeb.

Czym skusić lekarzy?

Program składa się z trzech elementów. Pierwszy to stypendia – nabór chętnych już się rozpoczął. Miasto przynajmniej studentom VI roku kierunku lekarskiego, którzy po zakończeniu kształcenia zobowiązują się pracować w publicznym podmiocie leczniczym, dla którego Gmina Częstochowa jest organem założycielskim przynajmniej przez trzy lata. Młodzi medycy taką decyzję będą musieli podjąć wkrótce po zakończeniu studiów (według obecnych kryteriów – do 12 miesięcy, po planowanych zmianach – do półtora roku). Stypendium pieniężne (maksymalnie 2 tys. zł) będzie przyznawane na 9 miesięcy (czyli tyle, ile trwa rok akademicki). Na stypendium będą mogli liczyć ci, którzy zaliczyli w terminie V rok studiów, mają wpis na kolejny rok akademicki i uzyskali stosowną średnią ocen (według obecnych kryteriów 4,2, z propozycją obniżenia do 3,5). Stypendystom nie będzie wolno powtarzać roku, na który złożyli wniosek o stypendium. Nie będą mogli też korzystać z ulupów określonych w regulaminie studiów.

REKLAMA

Długi element programu – „Mieszkanie w Częstochowie dla lekarza” – da młodym medykom możliwość ubiegania się o najem lokalu mieszkalnego z zasobu lokali czynszowych Zakładu Gospodarki Mieszkanowej TBS.

Trzeci moduł to „Kształcenie i podnoszenie kwalifikacji osób wykonujących zawody medyczne”. Przewiduje on m.in. refundację podnoszenia kwalifikacji lekarzy w trakcie specjalizacji – szkoleń wynikających z programu specjalizacji, jak również innych szkoleń mających wpływ na jakość usług medycznych (w zależności od potrzeb szpitala). W tym roku na ten cel w miejskim budżecie przeznaczono 70 tys. zł, a na realizację wszystkich elementów programu w tym roku przewidziano wstępnie kwotę 200 tys. zł.

Z programu podnoszenia kwalifikacji będą mogli skorzystać osoby kształcące się na VI roku studiów medycznych polskich uczelni na kierunku lekarskim, rezydenci specjalizujący się w Miejskim Szpitalu Zespołowym, lekarze specjalizujący się w ramach etatu w tym szpitalu oraz lekarze o deficytowych specjalizacjach (określonych przez dyrektora Miejskiego Szpitala Zespołowego).

REKLAMA

Skorygowane kryteria programu mają zostać jeszcze zatwierdzone na najbliższej sesji przez radę miasta. Ze szczegółami programu stypendialnego (według obecnych kryteriów) można zapoznać się w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Częstochowy TUTAJ.

Od lipca trwa już nabór studentów chętnych do skorzystania z tej formy wsparcia. Wnioski będzie można jednak składać aż do 6 września 2019 r.; z dopiskiem „Dostępny Lekarz – Centrum Obsługi Inwestora”.

0

Więcej na ten temat:

urząd miasta Częstochowa,

Krzysztof Matyjaszczyk



Jakie są problemy osób niepełnosprawnych?

CZĘSTOCHOWA

Janusz Strzelczyk

j.strzelczyk@dz.com.pl

Do końca wakacji potrwać kon-sultacje, których celem będzie zgłaszanie uwag i opinii do wytycznych opracowanych w Miejskim Zarządzie Dróg i Trans-portu uwzględniające potrzeby osób z niepełnosprawnościami, starszych, kobiet w ciąży.

W mieście jest reali-zowany program „Kierunek przyja-zna Często-chowa”, który ma poprawić ja-kość życia różnych grup spo-łecznych.

– Nowe standardy wprowa-dzone będą w drodze zarządze-nia i w ten sposób staną się lo-kalnym prawem. Projektując nowe inwestycje, trzeba się bę-dzie do nich stosować – podkre-sła prezydent Częstochowy Krzysztof Matyjaszczyk. – Li-czymy, że dzięki stosowaniu tych norm Częstochowa będzie miała bardziej przyjazną i bez-pieczną przestrzeń dla osób z niepełnosprawnościami.

MZDiT przygotował opraco-wanie, które precyzyjnie okre-sła, w jaki sposób projektować przestrzeń tak, by w maksy-malny sposób zwiększyć jej użyteczność dla wszystkich. Projekt zarządzenia jest już przygotowany. Załącznikiem do niego będą „Wytyczne do projektowania przestrzeni publicznej w celu likwidacji ba-rier architektonicznych”. Obejmują łącznie dwanaście obsza-rów, w których można napot-kać ograniczenia jak pokrywy studzienek kanalizacyjnych,



FOT. JANUSZ STRZELCZYK

W Częstochowie organizowane są różne akcje zwracające uwagę na problemy osób z niepełnosprawnościami. Jedną z nich jest akcja w sprawie miejsc parkingowych

poręcze, parkingi, przejścia dla pieszych, przystanki tramwajowe i autobusowe. Wytyczne będą dotyczyć działań, prac i zadań wszystkich komórek Urzędu Miasta, miejskich jed-nostek, instytucji i podmiotów

Przy przystan-kach autobu-sowych, tramwaj-owych montowane są pasy dotykowe dla osób niewido-myh, niedowidzą-cych

działających na ich zlecenie. Podczas projektowania i reali-zacji inwestycji związanych z przestrzenią publiczną wszystkie te podmioty będą musiały brać je pod uwagę.

– Jednym z przykładów są pasy dotykowe dla osób niedowidzących lub niewidomych wzdłuż przystanków komu-nikacji miejskie. Do tej pory nie ma ustawowego obowiązku stosowania takich rozwiązań, ale w Częstochowie, w ramach przyjętych standardów, chcemy to projektować i reali-zować – mówi Tomasz Tyl, radny z klubu SLD.

Osoby z niepełnosprawnościami w Częstochowie anga-

żują się w programy, które mają pomóc w rozwiązywaniu ich problemów w funkcjonowaniu w mieście.

Jednym z takich działań jest film pokazujący, że osoby z niepełnosprawnością nie są kimś obcym, że społeczność to wspólnota, w której tolerancja powinna być normą.

Na problemy osób z niepełnosprawnościami, osoby poruszające się na wóz-kach zwracają uwagę radnych. Zapro-sili ich na przejażdżkę na wózkach inwalidzkich po mieście. To była akcja „Ty możesz usiąść na wózku”. Trasa wiodła z Urzędu Miasta do MOPS-u. ●●●



ŻYCIE CZĘSTOCHOWY I POWIATU

Ponad pół tysiąca uczniów nie dostało się do szkół

534 osoby nie zakwalifikowały się do szkół ponadpodstawowych prowadzonych przez częstochowski samorząd. Podwójna rekrutacja i związane z nią problemy to efekt rządowej reformy edukacji. - Wyniki rekrutacji są analizowane przez władze miasta, które pracują nad minimalizacją społecznych skutków problemu, który dotyka uczniów i rodziców - informuje magistrat.

Reforma systemu oświaty wdrożona w kształcie zaproponowanym przez Ministerstwo Edukacji niesie za sobą konsekwencje zarówno finansowe, jak i organizacyjne. Efektem są między innymi problemy związane z tegoroczną rekrutacją do szkół ponadpodstawowych, prowadzoną zarówno dla absolwentów ośmioletnich szkół podstawowych, jak i wygaszanych gimnazjów.

Częstochowski samorząd przygotował w tym roku dla absolwentów gimnazjów i szkół podstawowych 6330 miejsc w 211 oddziałach liceów, techników i szkół branżowych I stopnia. Prognozy mówiły o tym, że o przyjęcie do miejskich szkół w Częstochowie będzie starać się ok. 6 tysięcy uczennic i uczniów (z czego 3,7 tys. z samego miasta). - W czasie rekrutacji do częstochowskich szkół załogowało się łącznie 7385 osób, z czego 1253 dostało się do szkół prowadzonych przez inne organy - mówi Włodzimierz Tutaj, rzecznik prasowy magistratu. - Spośród pozostałych 6132 absolwentów, do szkół wszystkich typów prowadzonych przez miasto zakwalifikowanych zostało 5598 uczniów, do wybranych szkół nie dostało się natomiast 534 uczniów. Jednocześnie miasto dysponuje jeszcze aktualnie w różnych typach szkół 396 wolnymi miejscami

(nie wskazanymi w pierwszej rekrutacji) - wyjaśnia.

Do 24 lipca rodzice lub pełnoletni kandydaci powinni potwierdzić wolę przyjęcia do szkoły, do której zostali zakwalifikowani. Dopiero po zakończeniu tego etapu będzie wiadomo, ile faktycznie wolnych miejsc pozostało w szkołach. Od 26 do 30 lipca uczniowie, którzy nie dostali się do szkół w zasadniczej rekrutacji, powinni złożyć wnioski (wraz z dokumentami) o przyjęcie do szkoły ponadpodstawowej w rekrutacji uzupełniającej. - W tej trudnej sytuacji będącej skutkiem reformy oświaty, władze miasta - po analizie wyników rekrutacji i możliwości organizacyjnych szkół - podejmą działania, których celem jest zmniejszenie negatywnych skutków ministerialnych decyzji dotyczących uczniów i ich rodziców - podsumowuje Włodzimierz Tutaj.

Katarzyna Gwara



Częstochowa zaprasza młodych medyków. Ma dla nich kuszący program

SAS

18.07.2019
09:05



fort.PL

Do 6 września trwa nabór studentek i studentów medycyny zainteresowanych udziałem w częstochowskim programie "Dostępny lekarz". Miasto wypłaci chętnym stypendia, zrefunduje koszty kursów specjalizacyjnych, a także dofinansuje wynajem mieszkania z zasobów ZGM TBS.

Częstochowa oraz inne polskie miasta borykają się z problemem braku lekarzy, a co się z tym wiąże zagrożone jest bezpieczeństwo zdrowotne pacjentów. Do tego Miejski Szpital Zespolony zмага się z problemami ściśle związanymi ze sposobem i wysokością kontraktowania świadczeń przez Narodowy Fundusz Zdrowia.

Częstochowa wychodzi naprzeciw tym wyzwaniom.

– Wspieramy ochronę zdrowia poprzez remonty oddziałów czy inwestycje takie, jak w nowy Szpitalny Oddział Ratunkowy na Zawodziu. Prowadzimy rocznie około 20 programów zdrowotnych i profilaktycznych, uruchamiamy też środki w sytuacjach kryzysowych, np. na interwencyjne szczepienia przeciw żółtaczce typu „A”. Aby sytuacja w służbie zdrowia trwale się poprawiła, potrzebni są jednak przede wszystkim lekarze – mówi prezydent miasta **Krzysztof Matyjaszyk**. – Wspólnie z radnymi doszliśmy do wniosku, że trzeba podjąć działania, aby bardziej zainteresować lekarzy Częstochową i pracą w miejskim szpitalu. Stąd program „Dostępny lekarz”, realizowany w ramach programu „Teraz lepsza Praca”.

Samorząd chce zachęcić aspirujących, młodych lekarzy, aby związali się z Częstochową na jak najdłużej. Już w kwietniu Rada Miasta przyjęła uchwałę w sprawie zachęt dla medyków. Przyjęte wówczas kryteria naboru do programu będą nieco modyfikowane – spory wpływ na ich kształt mają głosy docierające do samorządu ze środowiska medycznego. Program w takiej formie jak „Dostępny lekarz” nie istnieje obecnie w żadnym innym mieście w Polsce i jako inicjatywa pilotażowa jego realizacja będzie na bieżąco analizowana i – w razie potrzeby – dopasowywana do potrzeb.

Program składa się z trzech elementów (modułów). Pierwszy to stypendia – nabór chętnych już się rozpoczął. Miasto przynajmniej je studentom VI roku kierunku lekarskiego, którzy po zakończeniu kształcenia zobowiążą się pracować w publicznym podmiocie leczniczym, dla którego Gmina Częstochowa jest organem założycielskim przynajmniej przez 3 lata. Młodzi medycy taką decyzję będą musieli podjąć wkrótce po zakończeniu studiów (według obecnych kryteriów – do 12 miesięcy, po planowanych zmianach - do półtora roku).

Stypendium pieniężne (maksymalnie 2 tys. zł) będzie przyznawane na okres 9 miesięcy (czyli tyle, ile trwa rok akademicki). Na stypendium będą mogli liczyć ci, którzy zaliczyli w terminie V roku studiów, mają wpis na kolejny rok akademicki i uzyskali stosowną średnią ocen (według obecnych kryteriów 4,2, z propozycją obniżenia do 3,5). Stypendyści nie będą wolno powtarzać roku, na który złożyli wniosek o stypendium. Nie będą mogli też korzystać z urlopów określonych w regulaminie studiów.

Drugi element programu – „Mieszkanie w Częstochowie dla lekarza” – da młodym medykom możliwość ubiegania się o najem lokalu mieszkalnego z zasobu lokali czynszowych Zakładu Gospodarki Mieszkaniowej TBS.

Trzeci moduł to „Kształcenie i podnoszenie kwalifikacji osób wykonujących zawody medyczne”. Przewiduje on m.in. refundację podnoszenia kwalifikacji lekarzy w trakcie specjalizacji – szkoleń wynikających z programu specjalizacji, jak również innych szkoleń mających wpływ na jakość usług medycznych (w zależności od potrzeb szpitala). W tym roku na ten cel w miejskim budżecie przeznaczono 70 tys. zł, a na realizację wszystkich elementów programu w tym roku przewidziano wstępnie kwotę 200 tys. zł.

Z programu podnoszenia kwalifikacji będą mogli skorzystać osoby kształcące się na VI roku studiów medycznych polskich uczelni na kierunku lekarskim, rezydenci specjalizujący się w Miejskim Szpitalu Zespolonym, lekarze specjalizujący się w ramach etatu w tym szpitalu oraz lekarze o deficytowych specjalizacjach (określonych przez dyrektora Miejskiego Szpitala Zespolonego).

Kryteria programu muszą zostać jeszcze zatwierdzone na najbliższej sesji przez Radę Miasta. Ze szczegółami programu stypendialnego (według obecnych kryteriów) można zapoznać się w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Częstochowy pod adresem:

<https://bip.czestochowa.pl/artukul/2351/1161716/ogloszenie-o-naborze-wnioskow-o-przyznaniu-stypendium-studentom-vi-roku-studiow-ksztalcacym-sie-na-kierunku-lekarskim-w-ramach-programu-dostepny-lekarz>.

Od lipca trwa już nabór studentów chętnych do skorzystania z tej formy wsparcia. Wnioski należy składać z dopiskiem "Dostępny Lekarz - Centrum Obsługi Inwestora".

Źródło: UM Częstochowy



ZDROWACZESTOCHOWA.PL

Dostępny lekarz, czyli Częstochowa zaprasza medyków

Miasto chce przyciągnąć młodych lekarzy stypendiami, refundacją kosztów kursów specjalizacyjnych czy dofinansowaniem do wynajmu mieszkania z zasobów ZGM TBS. Efektem ma być lepszy dostęp do lekarzy, w tym specjalistów. Do 6 września potrwa nabór studentek i studentów medycyny zainteresowanych miejskim stypendium - informuje Marcin Breczko z Biura Prasowego Urzędu Miasta.

Problemy organizacyjno-kadrowe dotyczą publiczną służbę zdrowia w całej Polsce. Nie inaczej jest w Częstochowie. Z jednej strony, Miejski Szpital Zespolony zmagają się z problemami ściśle związanymi ze sposobem i wysokością kontraktowania świadczeń przez Narodowy Fundusz Zdrowia. Z drugiej – problemem jest deficyt kadry lekarskiej. Samorząd Częstochowy – w zakresie swoich kompetencji – wychodzi naprzeciw wyzwaniom, jakie stoją przed służbą zdrowia w naszym mieście.

– Wspieramy ochronę zdrowia poprzez remonty oddziałów czy inwestycje, takie jak w nowy Szpitalny Oddział Ratunkowy na Zawodziu. Prowadzimy rocznie około 20 programów zdrowotnych i profilaktycznych, uruchamiamy też środki w sytuacjach kryzysowych, np. na interwencyjne szczepienia przeciw żółtacze typu „A”. Aby sytuacja w służbie zdrowia trwale się poprawiła, potrzebni są jednak przede wszystkim lekarze – mówi prezydent miasta Krzysztof Matyjaszczyk. – Wspólnie z radnymi doszliśmy do wniosku, że trzeba podjąć działania, aby bardziej zainteresować lekarzy Częstochową i pracą w miejskim szpitalu. Stąd program „Dostępny lekarz”, realizowany w ramach programu „Teraz lepsza Praca”.

Samorząd chce zachęcić aspirujących, młodych lekarzy, aby związali się z Częstochową na jak najdłużej. Już w kwietniu Rada Miasta przyjęła uchwałę w sprawie zachęt dla medyków. Przyjęte wówczas kryteria naboru do programu będą nieco modyfikowane – spory wpływ na ich kształt mają głosy docierające do samorządu ze środowiska medycznego. Program w takiej formie jak „Dostępny lekarz” nie istnieje obecnie w żadnym innym mieście w Polsce i jako inicjatywa pilotażowa jego realizacja będzie na bieżąco analizowana i – w razie potrzeby – dopasowywana do potrzeb.

Program składa się z trzech elementów (modułów). Pierwszy to stypendia – nabór chętnych już się rozpoczął. Miasto przyzna je studentom VI roku kierunku lekarskiego, którzy po zakończeniu kształcenia zobowiążą się pracować w publicznym podmiocie leczniczym, dla którego Gmina Częstochowa jest organem założycielskim przynajmniej przez 3 lata. Młodzi medycy taką decyzję będą musieli podjąć wkrótce po zakończeniu studiów (według obecnych kryteriów – do 12 miesięcy, po planowanych zmianach - do półtora roku).

Stypendium pieniężne (maksymalnie 2 tys. zł) będzie przyznawane na okres 9 miesięcy (czyli tyle, ile trwa rok akademicki). Na stypendium będą mogli liczyć ci, którzy zaliczyli w terminie V roku studiów, mają wpis na kolejny rok akademicki i uzyskali stosowną średnią ocen (według obecnych kryteriów 4,2, z propozycją obniżenia do 3,5). Stypendystom nie będzie wolno powtarzać roku, na który złożyli wniosek o stypendium. Nie będą mogli też korzystać z urlopow określonych w regulaminie studiów.

Drugi element programu – „Mieszkanie w Częstochowie dla lekarza” – da młodym medykom możliwość ubiegania się o najem lokalu mieszkalnego z zasobu lokali czynszowych Zakładu Gospodarki Mieszkaniowej TBS.

Trzeci moduł to „Kształcenie i podnoszenie kwalifikacji osób wykonujących zawody medyczne”. Przewiduje m.in. refundację podnoszenia kwalifikacji lekarzy w trakcie specjalizacji – szkoleń wynikających z programu specjalizacji, jak również innych szkoleń mających wpływ na jakość usług medycznych (w zależności od potrzeb szpitala). W tym roku na ten cel w miejskim budżecie przeznaczono 70 tys. zł, a na realizację wszystkich elementów programu w tym roku przewidziano wstępnie kwotę 200 tys. zł.



Z programu podnoszenia kwalifikacji będą mogły skorzystać osoby kształcące się na VI roku studiów medycznych polskich uczelni na kierunku lekarskim, rezydenci specjalizujący się w Miejskim Szpitalu Zespolonym, lekarze specjalizujący się w ramach etatu w tym szpitalu oraz lekarze o deficytowych specjalizacjach (określonych przez dyrektora Miejskiego Szpitala Zespolonego). 17 lipca w Urzędzie Miasta odbyło się spotkanie prasowe poświęcone nowemu programowi. Obok prezydenta Krzysztofa Matyjaszczyka wziął w nim udział m.in. dyrektor Miejskiego Szpitala Zespolonego Wojciech Konieczny.

Skorygowane kryteria programu muszą zostać jeszcze zatwierdzone na najbliższej sesji przez Radę Miasta. Ze szczegółami programu stypendialnego (według obecnych kryteriów) można zapoznać się w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Częstochowy pod adresem:

<https://bip.czestochowa.pl/artukul/2351/1161716/oqloszenie-o-naborze-wnioskow-o-pryznanie-stypendium-studentom-vi-roku-studiow-ksztalcacym-sie-na-kierunku-lekarskim-w-ramach-programu-dostepny-lekarz>

Od lipca trwa już nabór studentów chętnych do skorzystania z tej formy wsparcia. Wnioski będzie można jednak składać aż do 6 września 2019 r. z dopiskiem „Dostępny Lekarz - Centrum Obsługi Inwestora”.

RADIOJURA.COM.PL

Częstochowa przyjazna dla biznesu


18 lipca 2019




Częstochowa znalazła się na czwartym miejscu – ex aequo z Bielskiem-Białą – w rankingu miast przyjaznych dla biznesu, przygotowanym przez redakcję Forbesa. Zajmuje też wysoką siódmą pozycję wśród najbardziej innowacyjnych miast w Polsce.

[Poleć 0](#)

← Poprzedni

 Ważna informacja dla tych z was, którzy mają sprawę w częstochowskim KRUS-1e

Następny →

 W ręce klubockiej drogówki wpadł 34-letni mężczyzna, który jechał motocykłem bez tablic rejestracyjnych

Więcej na ten temat:

Mówi Marcin Brečko z biura prasowego Urzędu Miasta:

▶ 00:00 / 00:52

Po przeliczeniu na 1000 mieszkańców pod uwagę wzięto liczbę rejestracji nowych spółek (po odjęciu upadłości i wykreśleń z rejestru); liczbę zarejestrowanych spółek zagranicznych; saldo migracji spółek (przeniesione do miejscowości minus wyprowadzone z niej). Ten ostatni czynnik miał wagę trzy razy wyższą niż pozostałe.

▶ 00:00 / 00:42

Rankingi można znaleźć na stronie internetowej Forbesa oraz w publikacji poświęconej Kongresowi Regionów.