# Protokół z posiedzenia Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznegow Województwie Małopolskim w dniu 12 grudnia 2023 roku

Czterdzieste szóste posiedzenie Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego (WRDS)
w Województwie Małopolskim odbyło się **12 grudnia 2023 roku, o godz. 13.00**
w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim przy ulicy Basztowej 22 w Krakowie, w sali 122.

Posiedzenie prowadził Pan Marszałek Witold Kozłowski, Marszałek Województwa Małopolskiego, Przewodniczący WRDS w Województwie Małopolskim.

W posiedzeniu udział wzięło 19 Członków Rady: Witold Kozłowski, Małgorzata Małuch, Angelika Bodziony-Durych, Jacek Kowalczyk, Tomasz Zaborowski, Daniel Pokuta, Józef Kawula, Zbigniew Karczewski, Monika Miniur, Dawid Herbut, Jerzy Dróżdż, Wojciech Gocyk, Marek Piwowarczyk , Michał Akszak-Okińczyc, Janusz Wesołowski, Piotr Litwiński, Janusz Kowalski, Tadeusz Szewczyk, Tomasz Ziaja.

Spotkanie przebiegło zgodnie z poniższym porządkiem obrad:

## Otwarcie spotkania.

Pan Witold Kozłowski, Marszałek Województwa Małopolskiego, Przewodniczący WRDS
w Województwie Małopolskim przywitał zgromadzonych Członków Rady i zaproszonych gości, a następnie przedstawił porządek obrad, a także wręczył akty powołania do Rady dla: Pana Daniela Pokuty - Zastępcy Przewodniczącego Zarządu Regionu Małopolskiego Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”, Pana Dawida Herbuta – Wiceprzewodniczącego Zarządu Wojewódzkiego Niezależnych Samorządnych Związków Zawodowych Policjantów Województwa Małopolskiego, Pana Jerzego Dróżdża - Wiceprzewodniczącego Międzyzakładowej Organizacji Związkowej Kuratorów Sądowych Krajowego Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego, Pana Wojciecha Gocyka – Wiceprzewodniczącego Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Lekarzy oraz dla Pani Angeliki Bodziony-Durych - Dyrektor Generalny Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego
w Krakowie.

**Uchwała Nr 5/2023 Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Województwie Małopolskim z dnia 12.12.2023 roku w sprawie konieczności wyznaczenia osoby
z misją dobrej woli.**

Pan Witold Kozłowski poinformował, że kolejnym punktem spotkania jest podjęcie uchwały, która dotyczy kwestii wypracowania porozumienia między przedstawicielami Zakładowej Organizacji Związkowej Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Pielęgniarek i Położnych (OZZPiP) przy Szpitalu Uniwersyteckim w Krakowie, a Dyrekcją Szpitala Uniwersyteckiego w Krakowie. Rozmowy, które odbyły się na forum Rady nie przyniosły rozwiązania sprawy. W związku z tym konieczne jest wyznaczenie osoby z misją dobrej woli, która podejmie się próby zażegnania konfliktu.

Uchwała została poddana pod głosowanie i przyjęta jednogłośnie.

**Uchwała Nr 6/2023 Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Województwie Małopolskim z dnia 12.12.2023 roku w sprawie powołania Przewodniczącego Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Województwie Małopolskim na 2024 rok.**

Pan Witold Kozłowski oznajmił, że na ostatnim w danym roku posiedzeniu WRDS podejmowana jest również uchwała o wyborze Przewodniczącego WRDS na kolejny rok.

Zgodnie Regulaminem WRDS w Województwie Małopolskim co roku dokonuje się zmiany przewodniczącego. W roku 2024 przyszła kolej na przedstawiciela strony pracowników - Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych. Jako przedstawiciel strony pracowników wskazany został Pan Józef Kawula - Wiceprzewodniczący Rady Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych (OPZZ) Województwa Małopolskiego. Pan Marszałek poprosił Pana Józefa Kawulę o kilka słów o sobie.

Pan Józef Kawula - Wiceprzewodniczący Rady OPZZ Województwa Małopolskiego przypomniał zgromadzonym, że jest członkiem WRDS w WM od początku działalności Rady. Poinformował, że będzie się starał podołać nowym wyzwaniom czekającym Radę w 2024 roku. Poinformował, że jest pracownikiem ArcelorMittal Poland i podkreślił trudną sytuację pracowników w firmie.

Uchwała została poddana pod głosowanie i przyjęta jednogłośnie.

**Problem związany z waloryzacją opłat za badania techniczne pojazdów oraz temat rewitalizacji przepisów o transporcie drogowym.**

Pan Witold Kozłowski powiedział, że temat został zgłoszony przez Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej. O wprowadzenie do tematu poprosił Pana Piotra Litwińskiego, przedstawiciela Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej.

Pan Piotr Litwiński, Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej poprosił Pana Tomasza Ziaję
o przedstawienie stanowiska w związku z nieobecnością eksperta w temacie Pana Andrzeja Bogdanowicza.

Pan Tomasz Ziaja, Związek Przedsiębiorców i Pracodawców poinformował, że przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów (SKP) wykonujących obowiązkowe badania techniczne w procesie dopuszczenia do ruchu drogowego oraz okresowe badania techniczne, działają na podstawie przepisów Ministra Infrastruktury i opłat, które zostały ustalone rozporządzeniem z 2004 roku. Przez 19 lat zmieniły się realia finansowe, natomiast firmy zmuszone są działać jak w „poprzedniej epoce ekonomicznej”. Stały coroczny wzrost kosztów działalności oraz obecnie lawinowy wzrost kosztów nośników energii (energia elektryczna i gaz) doprowadził branżę do zapaści finansowej. Stacje zmuszone są ograniczać swoją działalność w szczególności w zakresie dostępności (krótki czas pracy) dla obywateli właścicieli/ użytkowników pojazdów.

Problem dotyczy prawie ponad 4000 przedsiębiorców prowadzących 5500 stacji kontroli pojazdów. Opłaty za badania techniczne zostały określone w 2004 roku - 19 lat temu i od tamtej regulacji ani razu nie były waloryzowane. W tym czasie przychody SKP zmniejszyły się dwa razy: kiedy zlikwidowano pierwsze badanie pojazdów sprowadzonych z zagranicy
i kiedy nastąpiła zmiana stawki VAT. Opłaty za badania techniczne są określone w kwotach brutto. Zmiana VAT na 23% spowodowała, że przedsiębiorcy do budżetu odprowadzają
o 1 pkt proc. wyższy podatek. Branża SKP boryka się ze wzrostem wszystkich kosztów. Znacząco wzrosły koszty prowadzenia działalności gospodarczej, w tym m.in. wynagrodzenia, podatki i opłaty lokalne. Analizując wzrost kosztów osobowych można wskazać na wzrost płacy minimalnej. W czasie, kiedy pozostają zamrożone wysokości opłat za badania techniczne pojazdów, minimalne wynagrodzenie za pracę wzrosło o ponad 430%. W 2004 roku, kiedy określono wysokość opłat za badania techniczne, minimalne wynagrodzenie wynosiło 824 zł brutto. Dzisiaj minimalne wynagrodzenie wynosi 3,6 tys. zł brutto, a od stycznia przyszłego roku będzie wynosiło 4224 zł. Główne koszty przy przeprowadzaniu badań technicznych są to: wynagrodzenia pracowników, koszt wynajmu nieruchomości lub należności podatkowe z tytułu własności nieruchomości, koszty wyposażenia stacji w specjalistyczne urządzenia oraz okresowe obowiązkowe przeglądy tych urządzeń, koszty prądu, koszty ciepła, koszty szkoleń pracowników w tym bhp, badań okresowych oraz odzieży ochronnej, koszty działalności biurowej, w tym utrzymanie obowiązkowego łącza internetowego z CEP oraz aplikacji współpracującej z tym systemem, podatki lokalne, w tym opłaty środowiskowe oraz VAT. Inflacja liczona narastająco (od 2004 do 2023) wyniosła przeszło 73%.

Pan Piotr Litwiński, podsumował pierwszy punkt tj. temat stacji kontroli paliw. Stacje są prowadzone na zasadzie działalności regulowanej, gdzie cenę za badania ustala państwo. Państwo ustaliło cenę w 2004 roku na poziomie 98 zł brutto za badanie. Przedsiębiorca z tego zyskuje 79 zł ponieważ musi zapłacić VAT oraz 2 złote do centralnej ewidencji pojazdów.
Jednocześnie przedsiębiorca mierzy się z ciągle zmieniającymi się kosztami tj., płaca, opłaty lokalne, eksploatacyjne w tym: prąd i gaz. Wzrosły również wymagania dotyczące wyposażenia stacji. Stacje kontroli pojazdów powstały w momencie kiedy polski transport stawał na nogi i wyruszał na zachód Europy. Tamtejsze realia były bardziej wymagające np. mobilne stacje kontroli pojazdów. Nie było możliwości zrobienia w Polsce badania technicznego. W okręgowych stacjach kontroli pojazdów nie było możliwości zbadania tira. Przedsiębiorcy musieli budować stacje, żeby mogli bezpiecznie jeździć. Jesteśmy jedynym krajem w Europie, w którym przedsiębiorcy mają własne stacje. Opłata za badanie techniczne jest narzucana przez rozporządzenie Ministra. Próby rewaloryzacji opłat trwają dziesięć lat i za każdym razem nie ma możliwości zmiany. Sytuacja polityczna sprzyja zmianom w tej kwestii. Badanie nie jest robione co miesiąc, tylko raz na kilka lat. Nie jest to duży wydatek dla osoby oddającej pojazd do badania, a dla przedsiębiorców wiąże się to z kosztami utrzymania diagnostów oraz budynków, jak również obostrzeniami dotyczącymi kolejności wykonywania badań. Błąd w tej dziedzinie może skutkować odwołaniem diagnosty, a co za tym idzie zamknięciem stacji. Stacja jest to żywy organizm, który cały czas pracuje i ma swoich klientów.

Pan Tomasz Ziaja poprosił o zakończenie tematów uchwałą WRDS-u, która mogła by wpłynąć do głównej Rady Dialogu Społecznego oraz do rad w innych województwach. Zauważył również, że bezpieczeństwo jest bezcenne. Urządzenia na stacjach co roku muszą być sprawdzane i certyfikowane, trzeba je również wymieniać na nowsze. Osoby będące właścicielami stacji diagnostycznych dbają o nasze bezpieczeństwo.

Michał Akszak-Okińczyc, Związek Pracodawców Lewiatan poinformował, że jest właścicielem stacji kontroli, która mieści się w budynku należącym do innej firmy i dzięki temu jest w stanie przetrwać. Zwrócił uwagę na ograniczenia związane z ilością wykonywanych badań. Można ich wykonać 8 dziennie co daje 160 badań miesięcznie. Nowe wymagania dotyczące kamer, zdjęć z przeglądu utrudniają sprawę. Duża liczba przedsiębiorców ma jedną linię diagnostyczną ponieważ większą ilość trudno jest utrzymać. Zaapelował o zmiany.

Pan Witold Kozłowski zaznaczył, że wszyscy są przekonani o konieczności podjęcia odpowiednich kroków w tym temacie. Jeżeli waloryzacji nie było kilkanaście lat, należy zająć się tematem. Poprosił żeby Panowie na kolejne spotkanie przygotowali stosowne stanowisko w tej sprawie. WRDS podejmie stanowisko i roześle do wszystkich rad wojewódzkich, rady krajowej jak również do Ministra Infrastruktury. Poprosił
o przedstawianie kolejnego punktu.

Pan Tomasz Ziaja rozpoczął prezentację tematu: rewitalizacja przepisów o transporcie drogowym. Przykładem jest wprowadzenie procedury odwoławczej od decyzji o cofnięciu uprawnień i zatrzymaniu prawa jazdy w przypadku stwierdzenia nieprawidłowo odbytego szkolenia okresowego lub kwalifikacji wstępnej. Przepisy ustawy o transporcie drogowym znowelizowały zasady nadzoru i kontroli szkoleń kierowców zawodowych oraz podmiotów prowadzących te szkolenia. Jeżeli w wyniku kontroli podmiotu szkolącego ujawnione zostaną przypadek/przypadki nierzetelnego szkolenia, nie odbycia wszystkich wymaganych godzin szkolenia, uruchamiana jest procedura natychmiastowego zabrania prawa jazdy takiemu kierowcy. Prawo jazdy zatrzymywane także jest kierowcy, który odbył szkolenie prowadzone przez podmiot nie posiadający odpowiednich uprawnień. Kierowca nie ma możliwości uzupełniania brakującej (zakwestionowanej przez organ kontrolny) nawet jednej godziny szkolenia, nie ma także w czasie szkolenia lub zgłaszając się na nie możliwości weryfikacji czy podmiot posiada odpowiednie uprawnienia. Szkolenie jest wymogiem formalnym do wykonywania zawodu kierowcy jednak zastosowana sankcja jest absolutnie nieproporcjonalna do ewentualnego uchybienia po stronie kierowcy. Branża transportu drogowego od wielu lat ma problemy kadrowe z odpowiednia ilością kierowców do wykonywania przewozów. Wprowadzone przepisy stanowią poważną barierę w powrocie do wykonywania pracy przez takich kierowców. Drugi punkt tj. zmiana przepisów wprowadzających „Pakiet Mobilności” i ograniczenie polskich przepisów w tym obszarze wyłącznie do wymagań UE. Pakiet mobilności I powinien dotyczyć w prawie polskim wyłącznie przewozów cross-trade oraz przewozów kabotażowych wykonywanych na terytorium UE (wdrażając dyrektywę do prawa polskiego rozszerzono zakres ponad wymagania UE i obecnie dotyczy wszystkich rodzajów przewozów) oraz zmiana przepisów UE i zniesienie obowiązku powrotu pojazdów do kraju rejestracji co 2 miesiące. Podjęcie działań w celu odłożenia w czasie obowiązku wymiany tachografów na tachografy cyfrowe kolejnej generacji. Tachografy te nie są dostępne na rynku co obecnie blokuje zakupy nowych pojazdów, natomiast w przyszłym roku ma rozpocząć się wymiana tachografów
w pojazdach wykonujących międzynarodowy transport drogowy. Przy braku nowych tachografów dojdzie do zatrzymania polskich ciężarówek, ponieważ producenci tachografów nie traktują priorytetowo największego tzn. polskiego rynku przewozów drogowych. Uproszczenie katalogu kar nakładanych za uchybienia i wykroczenia
w transporcie drogowym. Rewizja wysokości kar za poszczególne przewinienia, wprowadzenie szeroko rozumianej instytucji upomnienia jako pierwszej sankcji przy uchybieniach oraz wykroczeniach mających wymiar formalny nie stwarzający zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz bezpieczeństwa wykonywanego przewozu. Ograniczenie zakresu katalogu kar wyłącznie do przesłanek określonych w przepisach UE.

Ograniczenie dolnej stawki wynagrodzenia od której wyliczane jest oskładkowanie wynagrodzenia kierowców w transporcie międzynarodowym. Obecnie podstawa oskładkowania wynagrodzenia kierowców w transporcie międzynarodowym jest stawką kroczącą równą prognozowanemu średniemu wynagrodzeniu (stawka ogłaszana przez Ministra Pracy na dany rok). Zmieniająca się skokowo stawka powoduje poważne kłopoty finansowe w przedsiębiorstwach transportowych. Firmy transportowe nie mają tak szybkich możliwości renegocjowania kontraktów długoterminowych, aby nadążyć za wzrostem wynagrodzeń kierowców. Wnioskuje się o zamrożenie tej stawki, zawsze na poziomie roku poprzedniego, co pozwoli ustabilizować sytuację w zakresie wynagrodzeń kierowców oraz utrzymać bardzo trudną do utrzymania kondycje ekonomiczną firm.
Punkt kolejny: wprowadzenie solidarnego obowiązku nadawcy i odbiorcy towaru do pokrycia frachtu w sytuacji, gdy bezpośredni zleceniodawca nie uregulował faktury przewoźnika za wykonany przewóz. Zadłużanie firm transportowych z tytułu przeterminowanych płatności jest najwyższe w polskiej gospodarce, porównywalne jest tylko w budownictwie. Potrzebne są mechanizmy prawne odpowiedzialności za płatność oraz procedury szybkiej egzekucji tych płatności. Aktywizacja działań w celu przygotowania branży transportu drogowego do zmian w transporcie wymaganych rewolucją w zakresie elektromobilności: Wypracowanie długofalowego programu wsparcia finansowego (także przez poprawę ekonomiczności) branży transportu drogowego w zakupie pojazdów zero oraz niskoemisyjnych w związku
z kolejnymi ograniczeniami emisji CO2 od środków transportu drogowego oraz zakupie pojazdów elektrycznych oraz zasilanych paliwami alternatywnymi.

Pan Piotr Litwiński, zwrócił uwagę na konieczność wprowadzenia procedury odwoławczej. Każdy kierowca pracujący w zawodzie przechodzi szkolenie raz na pięć lat. Szkolenie trwa 35 godzin. Może być ono skrócone jeżeli kierowca ma szkolenie na przewóz materiałów niebezpiecznych lub przewóz zwierząt. Brak możliwości odwołania się od kary zabrania prawa jazdy. Ograniczenia Unijne dotyczące pakietu mobilności przewidują tylko przejazdy cross-trade (przewozy w obrębie państw Unii) oraz przewozy kabotażowe czyli przewozy
w obrębie jednego państwa obcych przewoźników. Polskie ministerstwo cały polski transport umieściło w pakiecie unijnym, także przewozy tranzytowe i bilateralne (wdrażając dyrektywę do prawa polskiego rozszerzono zakres ponad wymagania UE i obecnie dotyczy wszystkich rodzajów przewozów). Minimalna kwota od której wylicza się składki na ubezpieczenie społeczne wynosiła 5 900 zł. Stawka jest jednak waloryzowana i w tym momencie wynosi 7 800 zł niezależnie od zarobków kierowcy. Polska jest potęgą transportową, a w tej chwili jest on ograniczany przez państwo.

Pan Witold Kozłowski zapytał czy ktoś chce zabrać głos.

Pan Tomasz Ziaja zauważył, że marginalnie został poruszony program wsparcia finansowego w celu zakupu pojazdów zero i niskoemisyjnych w związku z ograniczeniami emisji CO2. Pojazdy elektryczne funkcyjne kosztują ok 500 000 euro. MPO i MPK nie stać na kupno takich pojazdów. Lobby producentów pojazdów niskoemisyjnych rujnuje gospodarkę.

Pan Witold Kozłowski podziękował za wypowiedź i poprosił, aby w obu sprawach zostały przygotowane stanowiska i dostarczone przed kolejnym posiedzeniem.

**Prezentacja Programu integracji imigrantów w województwie małopolskim „Małopolska otwarta”.**

Pan Witold Kozłowski poprosił o zabranie głosu Pana Adama Spyrę, Dyrektora Wydziału Spraw Cudzoziemców, Małopolski Urząd Wojewódzki w Krakowie oraz Pana Rafała Poniewskiego, Zastępcę Dyrektora Departamentu Rozwoju Regionu, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego.

Pan Adam Spyra, Dyrektor Wydziału Spraw Cudzoziemców, Małopolski Urząd Wojewódzki w Krakowie podziękował za zaproszenie. Powiedział, że projekt jest ewenementem na skalę kraju jeżeli chodzi o współpracę międzywydziałową, jak również współpracę z Urzędem Marszałkowskim Województwa Małopolskiego. Dotyczy on wjazdu, pobytu oraz integracji cudzoziemców. W bardzo krótkim czasie udało się wypracować program, który będzie pomagał cudzoziemcom w sprawach bieżących, ale też stworzył zespół, który przygotował diagnozę potrzeb. Jest to jedyny w skali kraju tak kompleksowy
i rzetelnie przygotowany program oparty o badania i diagnozę potrzeb cudzoziemców, a zarazem wytycza kierunki działań w zdiagnozowanych obszarach. W ramach wspólnych działań sukces został osiągnięty na skalę krajową. Urząd Wojewody Małopolskiego oraz Urząd Marszałkowski wspólnie opracowali program, który pomaga cudzoziemcom w bieżących sprawach, ale również zespół, który przygotował diagnozę potrzeb. Zadania struktur Wojewody Małopolskiego, pracowników Wydziału Polityki Społecznej, Wydziału Spraw Cudzoziemców koncentrowały się na celach bieżących polegających na wsparciu obywateli państw trzecich w drodze do pobytu legalnego. Również do pomocy integracyjnej. Polska, a zarazem Małopolska, z kraju emigracyjnego stała się krajem imigracyjnym. Na przestrzeni 10 lat mamy z Małopolsce wzrost o 1000 % liczby cudzoziemców, którzy chcą tu mieszkać i pracować. Służby powinny zapewnić jak najwyższy poziom usług w zakresie legalizacji pobytu i pracy oraz działań związanych ze wsparciem integracyjnym. W województwie małopolskim problematyka legalizacji jest realizowana bardzo szybko. Autorski program Województwa jest wzorem na skalę całego kraju. Specjalna usługa informacyjna adresowana do pracodawców i do cudzoziemców stworzona została w ramach projektu Małopolska Otwarta. Zakres wsparcia był starannie przygotowany, dedykowane usługi dla cudzoziemców i pracodawców, oraz dla cudzoziemców, potrzebujących specjalnych form wsparcia, które realizuje Wydział Polityki Społecznej. Wojewoda zaprosił do współpracy Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego. Dzięki przychylności Zarządu Województwa Małopolskiego udało się wspólnie opracować projekt Małopolska Otwarta. Cudzoziemcy napływają od 2015 roku do Małopolski, następnie zaistniała konieczność pomocy obywatelom Ukrainy, którzy decyzją rady zostali objęci ochroną czasowa. Mimo okresu wojennego liczba aplikacji przyjęcia do pracy wzrastała. Jest tu mowa o różnych branżach i sektorach. Obwarzanek krakowski jest to miejsce po województwie wielkopolskim z największą liczbą zezwoleń na pracę. Naszym regionem interesują się inwestorzy, a także specjaliści, którzy chcą do Polski przyjechać i tutaj pracować, mieszkać, płacić podatki. Na tej kanwie zrodził się pomysł opracowania wyjątkowego dokumentu: diagnoza potrzeb i założenia strategii edukacyjnej dla cudzoziemców, którzy do Małopolski przybyli. Konferencja podsumowująca pokazała komplementarność działań przedstawicieli instytucji organizacji, przedstawicieli pracodawców i środowisk naukowych.

Rafał Poniewski, Zastępca Dyrektora Departamentu Rozwoju Regionu, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego poinformował, że jest to dokument z którego jako samorząd województwa powinniśmy być dumni. W jego powstanie zaangażowało się wielu ludzi i wiele środowisk. Dokument ten powstał w odpowiedzi na palące problemy związane z obywatelami Ukrainy w związku z agresją Rosji na ich kraj. Jest on również uporządkowaniem problemów, które do tej pory były w zawieszeniu. Pierwszy w skali kraju program regionalny podejmujący taką tematykę oraz porządkujący te tematy. W trakcie powstania programu zaangażowano w proces wiele środowisk i słowo „współpraca” było słowem kluczowym. Zaproszono do współpracy przedstawicieli samorządów różnych instytucji w tym NGO-sy, środowiska imigranckie, ekspertów z doświadczeniami migracyjnymi, nauczycieli oraz osoby które, na co dzień zajmują się sprawami imigrantów. Zaproszono również środowisko uczelniane. Nad całością programu czuwał Profesor Konrad Pędziwiatr z Uniwersytetu Ekonomicznego wraz z całym sztabem ekspertów, którzy pracowali w wyselekcjonowanych sferach. Integracja to proces odnoszący się do wielu sfer życia: społecznej, ekonomicznej, kulturowej i tożsamościowej, obywatelskiej i politycznej.

Wsparcie w poszczególnych obszarach tematycznych: rynek pracy, edukacja, promocja
i ochrona zdrowia, mieszkalnictwo, pomoc społeczna i inne świadczenia publiczne, relacje społeczne. W kwietniu 2023 r. zorganizowano 5 warsztatów diagnostycznych z udziałem licznych środowisk, których celem było zdiagnozowanie kluczowych problemów i wyzwań dotyczących sytuacji imigrantów w Małopolsce w obszarach: rynku pracy, edukacji, promocji i ochrony zdrowia, mieszkalnictwa, pomocy społecznej i innych świadczeń publicznych, relacji społecznych. W warsztatach uczestniczyło łącznie prawie 200 osób. Bazowano również na badaniach, które przeprowadzał Samorząd Województwa Przeprowadzono badanie wśród placówek edukacyjnych. Na tej podstawie powstały celowane diagnozy w gminach, w których opisano sytuację oraz problemy z jakimi mierzyli się samorządowcy w procesie przyjmowania uchodźców. Efektem tych prac oraz współpracy między Urzędem Marszałkowskim Województwa Małopolskiego, a Urzędem Wojewody oraz ekspertami jest dokument, który przede wszystkim podkreśla kierunki w których należy podjąć aktywność. Jest on kierowany do różnego rodzaju instytucji. Przede wszystkim jest to dokument otwarty. Nie ma charakteru wdrożeniowego ponieważ jest na to za wcześnie. Jest to dokument, który pokazuje pewnego rodzaju propozycje działań, jest zaproszeniem do współpracy w ramach wielu środowisk. Pokazuje kierunki, które miejmy nadzieję będą podtrzymywane w kolejnych latach. Wskazuje kierunki działań, cele strategiczne. Są one drogowskazem, w którą stronę działania powinny zmierzać. Obszary tematyczne i diagnozy łączą się z pięcioma filarami programu. Jest to skuteczna informacja, wyższe kompetencje językowe i kulturowe, zagospodarowanie potencjału, wsparcie migrantów oraz współpraca i integracja w polityce publicznej informacji. Osoby przybywające z krajów trzecich często nie są w stanie zdobyć informacji ze względu na barierę językową, trudności w zrozumieniu. Wśród celi szczegółowych jest przede wszystkim skuteczna informacja. Cel ten ma bardzo ważny wymiar i przejawia się również w innych obszarach. Przede wszystkim w ramach działań, które są w tym obszarze przewidziano stworzenie portalu informacyjnego, który będzie gromadził dane i informacje dla imigrantów. Przygotowanie drukowanych materiałów, którymi mogłyby się posługiwać osoby przybywające do Małopolski. Kolejnym celem są wyższe kompetencje językowe, złamanie bariery językowej, popularyzacja nauki języka polskiego, zachęcenie do brania udziału w kursach językowych dla funkcjonariuszy służb publicznych. Istotna jest również świadomość międzykulturowa i poszanowanie odmiennej kultury. Współpraca pomiędzy społeczeństwem przyjmującym, a migrującym. Działania miały również na celu aktywizację asystentów międzykulturowych, którzy mieliby za zadanie takie zasady wprowadzać w firmach i instytucjach. Trzecim celem jest zagospodarowany potencjał, odnosi się on do rynku pracy. Działanie to jest głównie dedykowane dla firm. Informacje dla pracodawców w jaki sposób mogą skorzystać z dotacji aby podnosić kompetencje swoich pracowników spoza kraju. Wsparcie ułatwiające integrację to obszary, w których pomoc dla imigrantów dotyczy środowiska edukacyjnego i ochrony zdrowia oraz poszukiwania miejsca zamieszkania. Ostatnim celem szczegółowym jest współpraca i integrująca polityka publiczna. Jest to obszar, w którym zakłada się poszukiwanie rozwiązań dla lokalnej strategii integracji. Samorząd Województwa chciałby być inicjatorem działań, takich jak koordynowanie współpracy, udostępnianie potencjału, popularyzacja wyników badań i analiz oraz wskazanie źródeł finansowania na tego rodzaju działania. Jednym z tych działań jest program Żyj i pracuj w Małopolsce, który będzie prowadzony przez Wojewódzki Urząd Pracy. W ramach pakietu, na który przeznaczono prawie 20 milionów złotych, jest do dyspozycji mnóstwo działań. Są to konkretne pakiety działań dla osób przybywających do Województwa Małopolskiego, mające na celu ich adaptację do nowego środowiska. Małopolskie partnerstwo na rzecz integracji wielokulturowej to pomysł na utrzymanie współpracy oraz więzi powstałych w ramach wypracowywania dokumentu. Regionalny Portal Informacyjny to platforma internetowa dla cudzoziemców z podstawowymi informacjami. Migranci mogliby znaleźć potrzebne dla nich informacje w sposób łatwy i przyjazny. Przewidziano na to wsparcie z Unii Europejskiej, w tym z Funduszu Azylu i Integracji 2021 – 2027 oraz Europejskiego Funduszu Społecznego, w tym z programu Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społeczności 2021-2027 oraz Program Regionalny Fundusze Europejskie dla Małopolski 2021-2027. W przyszłym kwartale będzie prowadzony nabór przez Małopolskie Centrum Przedsiębiorczości w ramach działań aktywizujących, mających na celu integrację. Jest to jeden z pierwszych kroków mających na celu realizację programu. Za trzy lata należy sprawdzić w jaki sposób udało się zrealizować zamierzone cele.

Witold Kozłowski podziękował za przedstawienie Programu. Zwrócił się z podziękowaniami do Pani Dyrektor Angeliki Bodziony-Durych za współpracę w trudnych czasach migracji uchodźców wojennych oraz w czasach koronowirusa. Epidemia pochłonęła ponad 9000 istnień Małopolan. Zaznaczył, że wszyscy robiliśmy co w naszej mocy, aby chronić wspólnotę. Gdyby nie wzorowa współpraca z Urzędem Wojewody trudniej by było chronić ludzi i realizować wiele przedsięwzięć. Przykładem sztandarowym jest punkt przesiadkowy, który został zbudowany w zaledwie kilkadziesiąt godzin. Program jest kontynuacją dobrej współpracy. Pan Marszałek podziękował wszystkim zgromadzonym za owocny rok współpracy oraz poinformował, że punkt „wolne wnioski” poprowadzi Pan Andrzej Bańka Zastępca Dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego i Gospodarki. Następnie złożył najlepsze życzenia Świąteczne.

Małgorzata Małuch, Wójt Gminy Sękowa, Prezes Zarządu Forum Wójtów, Burmistrzów
i Prezydentów Małopolski podziękowała w imieniu samorządów za współpracę w obszarze problemów związanych z uchodźcami. Dotyczyło to zarówno pomocy uchodźcom
przebywającym na terenie Małopolski, jak i również wsparcia obywateli Ukrainy w walce oraz zabezpieczenie ich podstawowych potrzeb. Był to wielki ruch społeczny i próba dla organizacji, samorządów i mieszkańców. Wszelkie problemy były na bieżąco rozwiązywane. Skutkowało to pełną integracją uchodźców w gminie.

Pan Andrzej Bańka podziękował wszystkim zgromadzonym za udział i zaprosił na kolejne posiedzenie plenarne, a także poprosił o zgłaszanie tematów do dyskusji na kolejne posiedzenia.

Opracowanie: Paulina Kołacz-Łenyk, Departament Nadzoru Właścicielskiego i Gospodarki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego