

LETECKÁ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA - EKONOMIKA A EFEKTIVITA SYSTÉMU LZS.

Česká republika patří mezi několik států Evropy, ve kterých je systém zajištění přednemocniční neodkladné péče (PNP) doplněn LZS tak, aby dostupnost odborné lékařské péče raněným a nemocným byla optimální, tj. dosažení místa kritického stavu pacienta do 10 - 15 min. dle zákonných norem jednotlivých států.
U nás je tato doba 15 min. –

Stanoviště LZS byla začleněna pod Střediska územní záchranné služby, kterých bylo zřízeno vyhláškou MZ č. 434/ 1992 devět (Praha, Brno, Ostrava, Hradec Králové, Plzeň, Olomouc, Havlíčkův Brod - později Jihlava, České Budějovice, Ústí nad Labem), od roku 1975 ještě navíc přibyl Liberec a současně s tím se změnil název organizací na Územní středisko záchranné služby. Vzniklo tedy 10 středisek v podstatě s krajskou působností a zabezpečením neodkladné péče přibližně pro 1 milion obyvatel.

Předností LZS je rychlost dosažení místa, možnost poskytnutí resuscitační nebo intenzivní péče, šetrnost transportu postiženého a doprava pacienta v nejkratší možné době na specializované pracoviště (např. kardiocentrum, traumacentrum, jednotky intenzivní péče - JIP, anesteziologicko resuscitační kliniky (KAR), resp. oddělení - ARO atd.)

Významné postavení má LZS při likvidaci zdravotních následků hromadných neštěstí nebo katastrof.

Činnost výjezdové skupiny LZS vychází z platných právních předpisů (§ 18 zákona č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu, ve znění zákona České národní rady č. 548/1991 Sb., a následných vyhlášek MZ ČR o zdravotnické záchranné službě (ZZS) : Vyhláška MZ č. 434/ 1992 Sb., ve znění Vyhl. č. 175/1995 Sb. a Vyhl. č 14/2001 Sb.).

Do roku 1994 se vedly diskuse o tom, zda LZS má být ponechána, neboť je v podstatě doplněním systému poskytování PNP, který je v našem státě zcela nepochybně na vysoké odborné úrovni, a je zajištěn výjezdovými skupinami rychlé lékařské pomoci (RLP), rychlé zdravotnické pomoci (RZP) či výjezdovými skupinami, tzv. záložními - lékařská služba první pomoci (LSPP).

Hlavní důvod v té době nebyl tedy odborný, nýbrž ekonomický, neboť stát neměl na financování provozu LZS finanční prostředky.

Problematika letecké záchranné služby byla již několikrát na úrovni vlády i parlamentních výborů projednávána. **Dokument č. 672 / 1999**, neboť plně respektuje strategický požadavek MV na provoz ve 3 střediscích LZS (Praha, Hradec Králové, Brno). V parlamentních výborech byly též projednávány “Zásady organizace a materiálního zajištění leteckých činností v Integrovaném záchranném systému” a “Harmonogram zabezpečení leteckých středisek Ministerstva vnitra a stanovišť letecké záchranné služby” schválené usnesením vlády č. 1029/2001.

Tento návrh není v rozporu s **Usnesením vlády ČR č.1029 / 2001**, které upravilo stejný dokument č. 672 / 1999, neboť plně respektuje strategický požadavek MV na provoz ve 3 střediscích LZS (Praha, Hradec Králové, Brno). Tyto lokality byly zvoleny z hlediska potřeby zajištění bezpečnosti a ochrany občanů i pro zajištění hranic státu. Není snad pochyb o tom, že vrtulníky jsou nepostradatelným prostředkem k zabezpečení těchto úkolů. Vybudováním prvního heliportu pro IZS v ČR v Hradci Králové z finančních prostředků státu byl položen základ celého systému LZS v rámci IZS při respektování všech požadavků, které státu vyplývají z veškeré legislativy. Tento moderní heliport umožňuje spolupráci organizací státních i privátních, nikoliv však stávajících, které jsou extrémně výdělečné.

Výbor pro obranu a bezpečnost Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky (dále jen “výbor”) na svém jednání dne 12. listopadu 2003 k problematice letecké záchranné služby po projednání materiálů dodaných Ministerstvem zdravotnictví a Úřadem pro civilní letectví, zpravodajské zprávě poslance Severy, vystoupení náměstka ministra obrany, náměstka ministra vnitra, policejního prezidenta a po rozpravě přerušil projednávání tohoto bodu.

Zároveň svým **Usnesením VOB č. 107 ze dne 12. listopadu 2003** požádal ministra vnitra o předložení informací o nákupu vrtulníků pro potřeby resortu Ministerstva vnitra, zejména pak s přihlédnutím ke stanovení počtu strojů, stanovení kritérií z pohledu potřeb resortu a integrovaného záchranného systému, kritérií samotného výběru a k průběhu výběrového řízení. Termín předložení podkladových materiálů byl stanoven do 31. ledna 2004.

Současný stav

Je charakterizován neustále stoupajícími náklady na LZS (tab. 1997 – 2010), které neodpovídají na jedné straně možnostem státního rozpočtu, ale také neprostou nevyvážeností příspěvku na provoz Územních středisek záchranné služby (ÚSZS), které provoz středisek LZS zajišťují. **Je tedy zcela evidentní, že provoz těchto středisek LZS, kde je nestání provozovatel (Delta System Air, Alfa Helicopter, Helicopter s.r.o.) je předmětem tzv. podnikání za státní prostředky, které jsou prakticky nekontrolovatelné.**

Nejenom **mediální kampaň**, která je zcela zavádějící a nepravdivá prakticky od roku 1995, kdy byly podepsány první dodatky k tzv. veřejné (státní) zakázce, ale také **snahy některých ústavních činitelů**, mohou být považovány za korupčním prostředím.

Argumenty, které jsou předkládány, že Armáda ČR a Policie ČR nemůže provozovat LZS z důvodu nekompatibility s právem EU i dosud neregistrací vrtulníků ministerstvem dopravy, jsou naprosto účelové a znemožňující zajištění LZS státním provozovatelem. Dalším zavádějícím argumentem je údaj, že **v zemích EU neprovozuje LZS stání provozovatel**, tedy policie a armáda. S tímto lze částečně souhlasit, avšak s jedinou a zásadní výhradou. V těchto zemích **provozují LZS organizace neziskové (non profit organisation) na rozdíl od našich, kde každým rokem stoupají příjmy soukromých provozovatelů. (viz. tabulka).**

**Přehled financování LZS v České republice z rozpočtu kapitoly 335
(1997 - 2010)**

Rok	Nestátní provozovatel	Počet středisek	MV - Policie ČR	Počet středisek	MO Armáda ČR	Počet středisek
1997	160 020 000	8	22 980 000	2	-	
1998	168 240 000	6	30 491 452	3	9 645 000	1
1999	181 317 000	7	29 083 000	2	17 811 000	1
2000	187 273 000	7	28 472 000	2	17 811 000	1
2001	190 677 000	7	32 315 000	2	15 914 730	1
2002	197 904 000	7	22 179 000	2	16 663 000	1
2003	202 380 000	7	23 483 800	2	15 820 000	1
2004	414 270 631	7	22 323 000	2	17 816 000	1
2005	381 864 940	6	34 155 000	3	14 003 000	1
2006	383 713 163	6	39 916 000	3	16 864 279	1
2007	379 775 222	6	41 895 000	3	16 721 000	1
2008	386 289 121	6	34 499 238	3	17 498 404	1
2009	457 595 791	8	11 965 483	1	18 581 000	1
2010	465 329 944	8	12 678 000	1	20 335 000	1
Celkem	3 796 629 812		396 415 973		197 667 413	

NESTÁTNÍ PROVOZOVATELÉ LZS

3 796 629 812 Kč

STÁTNÍ PROVOZOVATELÉ LZS

594 083 386 Kč

Celkové náklady na investice a provoz Letecké služby PČR 1998 – 2010

1. Zajištění provozu LZS
2. letecké hasičské služby
3. Spolupráce s horskou službou
4. Provádění vyhledávacích a pátracích letů
5. Lety pro BIS a VZ

Nálet letových hodin celkem 41 249

Mzdové náklady 918 265 Kč
 Investiční náklady 2 183 667 Kč
 Provozní náklady 1 091 360 Kč

Celkem náklady 4 193 292 tis.

Provozovatel poskytuje vrtulník a letecký personál (platí pro soukromé subjekty a Policii ČR) – tyto náklady hradí Ministerstvo zdravotnictví (dále jen MZ). Zdravotnická záchranná služba příslušného kraje poskytuje zdravotnický personál, který financuje. Zdravotnické výkony jsou hrazeny zdravotními pojišťovnami.

Mezi Ministerstvem obrany a MZ existuje smluvní vztah na jehož základě **Armáda ČR poskytuje vrtulník, letecký personál, ale také vojenský zdravotnický personál. (V tomto případě ZZS Plzeňského kraje neinvestuje finanční prostředky na zajištění zdravotnického personálu).** Zdravotnické výkony jsou hrazeny opět zdravotními pojišťovnami.

MZ financuje soukromým subjektům, na základě smlouvy z roku 2008 a platné do roku 2016, nejenom odlétané **letové hodiny, ale také úhradu za držení pohotovosti.** Pro nestátní provozovatele je úhrada prováděna měsíčně na základě faktur.

MZ má se státními subjekty uzavřené smlouvy z roku 1997 (Policie ČR) a 1998 (Armáda ČR). U **státních provozovatelů je úhrada – provozní účelová dotace** prováděna 1x/rok převodem prostředků do kapitoly Ministerstva vnitra a Ministerstva obrany.

Financování LZS - část zadávací dokumentace

1. Odměna za Služby

Objednatel se tímto zavazuje platit Provozovateli za řádné poskytování Služeb měsíčně odměnu ve výši uvedené ve Smlouvě o službách.

Odměna bude sestávat z:

a) odměny za držení pohotovosti

příčemž držením pohotovosti se pro účely Smlouvy o službách rozumí připravenost vrtulníku s letovou posádkou k bezodkladnému startu z příslušné provozní základny; čas trvání pohotovosti je stanoven na dobu sedmi (7) dnů v týdnu v režimu pro **VFR den**, tj. v době od svítání do soumraku v rozsahu splňujícím požadavky závazných předpisů na omezení doby letu, doby ve službě a požadavky na odpočinek členů letových posádek při výkonu po sobě následujících služeb a provádění letů za podmínek VFR DEN, pro USZS Brno, České Budějovice, Hradec Králové, Jihlava, Liberec a Ústí nad Labem a v režimu **H24, tj. režimu VFR den a VFR noc**, nepřetržitě během celých 24 po sobě následujících hodin a provádění letů za podmínek VFR den a VFR noc, pro USZS Ostrava a Olomouc.

b) odměny za provádění letů

příčemž za dobu provádění letu se pro účely Smlouvy o službách považuje časový úsek od okamžiku spuštění pohonné jednotky (pohonných jednotek) vrtulníku za účelem vzletu činnosti v rámci LZS do okamžiku zastavení nosného rotoru vrtulníku na určeném provozním místě.

K odměně za Služby bude připočtena daň z přidané hodnoty dle platných Právních předpisů.

8.2. Výše odměny za Služby

Strany se dohodly na následujícím:

- odměna za služby zahrnuje veškeré náklady a výdaje Provozovatele na splnění veškerých povinností Provozovatele uvedených v Smlouvě o službách a Obchodních podmínkách;
- správní poplatky a požadavky orgánů státní správy a samosprávy a sankce jimi uložené budou zahrnuty do nákladů, jež hradí Provozovatel, vyjma nákladů, jejichž úhradu Smlouva o službách výslovně předepisuje Objednateli;
- v případě, že v daném měsíci nejsou Provozovatelem některé Služby poskytovány z důvodu na straně Provozovatele nebo z důvodu Vyšší moci, bude Provozovateli odměna za Služby za tento měsíc vyplacena ve výši snížené o hodnotu Služeb, jež nebyly poskytnuty;

Soukromé subjekty LZS

1. ALFA-HELICOPTER, spol. s.r.o.

2. DSA a.s.

Oba subjekty společně mají uzavřenu s MZ jednu smlouvu „**Smlouva o provozování vrtulníků pro střediska letecké záchranné služby**“ na dobu **od 1.1. 2009 do 31.1. 2016.**

Celková částka veškerého plnění pro všech **8 základen** na jeden rok smluvně činí **465 290 000 Kč.** (Předpokládá se 430 hodin náletů/rok na základnu. Pokud se zvýší počet nalétaných hodin, pak MZ musí uhradit i přelétané letové hodiny – vzhledem k celkové částce finanční navýšení v případě navýšení letových hodin není výrazné).

(Rámec náletů je pro všechny základny stejný - **430 let. hodin/rok** a to bez ohledu na to, zda-li je služba poskytována v režimu 24 hod. (lety den a noc zajišťují základny pouze v Ostravě a Olomouci)), nebo pouze za dne.

Skutečná sumární částka uhrazená soukromým subjektům za rok 2010 činí **465 329 944,4 Kč.**

Předpokládání minimální náklady pro rok 2011 za LZS tedy činí:
501 230 813 Kč

Úskalí srovnávání nákladů na provozování vrtulníků státními a soukromými subjekty na rok 2011 :

Soukromé subjekty – předpokládá se nálet 430 hodin/rok/stanoviště a finanční úhrada zahrnuje:

- **držení pohotovosti** - cena je pevně stanovena ve smlouvě a činí na jeden den na jednu základnu **137 000 Kč**

cena za letovou hodinu (cena je pevně stanovena ve smlouvě) **20 408 Kč**

Policie ČR

- předpokládá se nálet 450 hodin/rok finanční úhrada na r. 2011

celkem **15 930 500 Kč**

přepočteno **35 401.1 Kč** za letovou hodinu

Armáda ČR

- předpokládá se nálet 400 hodin/rok finanční úhrada na r. 2011

celkem **20 010 313 Kč**

přepočteno **50 025,78 Kč** za letovou hodinu

Z výše uvedeného vyplývá, že soukromé subjekty požadují nižší úhrady za letovou hodinu. Pokud však zohledníme do letové hodiny také cenu za držení pohotovosti, pak MZ hradí za letovou hodinu soukromým subjektům **135 258,72 Kč.**

Financování provozu LZS je od roku 1995 dlouhodobě řízená korupce ve prospěch soukromých firem, kterým stát platí:

- 1. Nákup vrtulníků**
- 2. Kompletní zaplacení provozu**
- 3. Kompletní pojištění provozu**
- 4. Letecké pohonné hmoty**
- 5. Náklady na údržbu**
- 6. Další náklady**

7. Přiměřená míra zisku !! Dle vyjádření ministra financí z roku 2002

V době od roku 1995 – 2016 byly uzavřeny 3 dlouhodobé, prakticky nevypověditelné smlouvy mezi Min. zdravotnictví a soukromými firmami.

1995 - 2001 MUDr. Rubáš

2003 - 2008 Prof. MUDr. Fischer nebo MUDr. Součková ?

2009 - 2016 MUDr. Julínek

Vyúčtování: naprosto neprůhledné, vykazováno jako Nákup služeb společně např. s očkovacími látkami, atd. Je pouze přesně uvedená částka pro státní provozovatele (Policie ČR, Armáda ČR)

Situace v některých zemích Evropy

V okolních zemích se na provozování LZS podílejí motoristické kluby :

Rakousko – ÖAMTC (Österreichischer Automobil – Motorrad und Touring Club)

Německo : ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil Club)

Švýcarsko : REGA

Z hlediska :

- úspory finančních prostředků,
- propojení s ostatními státy,
- jednotného centra LZS pro Evropu,
- společné metodiky pro všechny provozovatele LZS,
- společného přístupu k pojišťovnám, státní správě, zahraničním subjektům, možnosti vzájemné koordinace a zastupitelnosti

ÚAMK v České republice - je subjekt s významným postavením při poskytování pomoci motoristům i turistům, připraven, za stejných podmínek jako v evropských zemích, se podílet na zajištění LZS neziskově.

NÁVRH KONCEPCE LETECKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY (LZS)

Základní principy :

1. LZS je neoddělitelnou součástí systému zajištění přednemocniční neodkladné péče.
2. LZS nesmí být předmětem podnikání v systému zdravotní péče, kterou garantuje stát prostřednictvím organizací zdravotnické záchranné služby.
3. LZS je službou, která v případě potřeby doplňuje celý záchranný systém státu – v rámci zajištění integrovaného záchranného systému (IZS).
4. Pro tyto základní cíle je třeba vytvořit optimální podmínky politické, ekonomické, investiční a provozní.
5. Pro akceschopnost Ministerstva vnitra k plnění úkolů zajištění vnitřní bezpečnosti, řešení mimořádných událostí, vnitřních krizí a úkolů pro krizové řízení s využíváním letecké techniky je třeba vytvořit strukturu leteckých základů a leteckých středisek MV.
6. Finanční prostředky na zajištění LZS je třeba využívat ekonomicky. Lze akceptovat spolupráci organizací státních (Policie ČR, Armáda ČR) se subjekty nestátními, avšak zásadně na principu neziskovosti.
7. Ve způsobu financování lze využít zkušeností evropských států, ve kterých je pokrytí území podobné České republice.
8. Síť středisek LZS je v ČR nadměrná.

Závěr :

Doporučit panu ministrovi zdravotnictví

provést revizi uzavřených smluv tak, aby náklady na provoz vrtulníků soukromých firem, zajišťujících LZS

byly sníženy minimálně o 150 mil. Kč ročně.

I takto snížená částka je pro tyto firmy mimořádně výhodná.

Předneseno na Výboru pro zdravotnictví dne 20.5.2011

MUDr. Jiří Štětina, místopředseda Výboru pro zdravotnictví