

**Usługi transportowe dla osób niepełnosprawnych
– analiza sektora**

Opracował: Marcin Sawicki

Warszawa, styczeń 2008

Spis treści

Ogólna charakterystyka usług	4
Podstawowe parametry usługi.....	4
Czynniki kształtujące popyt na usługi transportowe dla osób niepełnosprawnych	11
Czynniki prawne	11
Karta praw osób niepełnosprawnych	11
Ustawa o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych.....	11
Ustawa o systemie oświaty	12
Czynniki demograficzno-zdrowotne	13
Rozkład terytorialny zjawiska niepełnosprawności	15
Czynniki ekonomiczne	16
Szkolnictwo specjalne i ośrodki rehabilitacyjno-wychowawcze.	18
Rehabilitacja społeczna i zawodowa.....	20
Turystyka osób niepełnosprawnych	22
Alternatywy wobec korzystania ze specjalistycznych usług transportowych.....	24
Charakterystyka klientów instytucjonalnych	27
Działalność samorządów gminnych.....	27
Gmina Olsztyn.....	28
Gmina Sitkówka-Nowiny.....	29
Gmina Biłgoraj.....	30
Działalność samorządów powiatowych	31
Powiatowy program działań na rzecz osób niepełnosprawnych – powiat żarski	32
Powiat rzeszowski (powiat ziemski oraz miasto Rzeszów na prawach powiatu).....	33
Zestawienie specyfikacji przetargowych.....	34
Klasyfikacja przetargów i warunki stawiane oferentom	34
Kryteria wyboru oferty	36
Czas realizacji zlecenia	36
Szanse podmiotów ekonomii społecznej na sukces w przetargach.....	36
Charakterystyka strony podaźowej	37
Przewoźnicy i ich możliwości przewozowe.....	37
Zasięg działania przedsiębiorców świadczących usługi transportowe:	40
Godziny pracy	40
Dostępność usługi	41
Studia przypadku:.....	42
Fundacja na Rzecz Transportowych Usług Specjalnych	42
Przedsiębiorstwo transportowe z warmińsko-mazurskiego	43
Verein für Behinderten-Busse Region Kreuzlingen (Szwajcaria)	45
Bariery wejścia.....	48
Uwarunkowania prawne prowadzenia działalności – wymogi wobec przedsiębiorców i kierowców	48
Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym	49
Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe	52
Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.....	52
Warunki uzyskania licencji na wykonywanie transportu drogowego.....	53
Przewozy regularne	57
Wymogi kapitałowe	58
Niezbędne wyposażenie	59
Pozyskanie wyposażenia	60
Projekcje finansowe	63

Poziom i struktura przychodów.....	63
Poziom i struktura kosztów	64
Przykładowa kalkulacja wyników działalności.....	64
Wnioski i rekomendowane modele biznesowe	67
Proponowane modele biznesowe	69

Ogólna charakterystyka usług

Polska Klasyfikacja Działalności nie przewiduje specjalnej kategorii dla usług transportowych dla osób niepełnosprawnych. Z tego powodu, działalność tego rodzaju może być klasyfikowana w jednej z poniższych kategorii:

60.22.Z Działalność taksówek osobowych

60.23.Z Transport lądowy pasażerski, pozostały

85.14.B Działalność ambulansów wypadkowych

Brak dokładnej definicji klasyfikacyjnej na potrzeby tego opracowania przez świadczenie usług transportowych rozumie się sytuację, w której: przewoźnik transportuje osobę lub osoby niepełnosprawne (i ich opieków) za pomocą przystosowanych do tego celu pojazdów na uzgodnionej trasie i w uzgodnionym czasie.

Podstawowe parametry usługi

Wszystkie przewozy pasażerskie można charakteryzować za pomocą czterech podstawowych grup czynników. Są to:

- odległość przestrzenna i cel podróży
- czas
- przedmiot i warunki przewozu
- koszt przejazdu

Grupa kryteriów cel podróży i odległość przestrzenna obejmuje czynniki związane z dystansem, który ma zostać pokonany, dostępnością do sieci transportowej, możliwością bezpośredniego dotarcia do celu.

Cel podróży to kryterium powiązane z uwarunkowaniami przestrzenno-geograficznymi, ale może być rozumiane jako powód podróży. Czynniki o charakterze społeczno-ekonomicznym czy osobistym decydują o skłonności danej osoby do odbycia danej podróży w określonym czasie i przy użyciu określonych środków transportu. Inna jest specyfika regularnych dojazdów do pracy a inna przejazdów powiązanych z rekreacją.

Opisując usługę transportową za pomocą kryteriów związanych z czasem określa się zazwyczaj takie jej cechy jak szybkość przemieszczenia się pomiędzy punktami, częstotliwość przejazdów, dostępność przejazdów w czasie (liczba regularnych połączeń lub możliwość zamówienia przejazdu w pożądanym terminie), punktualność.

Kryteria przedmiot i warunki przewozu odnoszą się do charakterystyki przewożonych osób, ich wymagań, oczekiwań dotyczących warunków przejazdu. Wśród kryteriów zaliczanych do tej grupy należy także kompleksowość usługi, bezpieczeństwo i pewność przejazdu.

Koszt przejazdu odnosi się do wydatku związanego ze skorzystaniem z usługi.

Podane powyżej ogólne kryteria nie wyczerpują możliwości opisu usług transportowych świadczonych na rzecz osób niepełnosprawnych. W tym przypadku, na pierwszy plan wysuwają się uwarunkowania wynikające z niepełnosprawności przewożonych osób, stanowiące główny czynnik wpływający na zróżnicowanie usługi względem standardowej oferty przedsiębiorstw transportowych.

Warianty usług transportowych dla niepełnosprawnych można zaprezentować korzystając z następujących kryteriów podziału:

- rodzaj niepełnosprawności przewożonych osób
- liczba przewożonych osób
- regularność przewozów
- trasa przewozu
- wygoda podróżowania
- występowanie dodatkowych usług
- źródło finansowania usługi

Rodzaj i stopień niepełnosprawności przewożonych osób

Specjalistyczne usługi transportowe adresowane są przede wszystkim do osób z niepełnosprawnością narządu ruchu i/lub niepełnosprawnością umysłową

→ Niepełnosprawność narządu ruchu (1):
W przypadku osób leżących przewozy wymagają odpowiednio przygotowanego pojazdu i personelu

→ Niepełnosprawność narządu ruchu (2):
Przewóz osób na wózkach wymaga specjalnie dostosowanego pojazdu i/lub asysty innych osób (oraz przestrzeni bagażowej do przewozu wózka

→ Niepełnosprawność narządu ruchu (3):
W pozostałych przypadkach możliwe korzystanie ze zwykłych pojazdów, przy pomocy innych osób lub samodzielnie, jeżeli wejście/wyjście do/z pojazdu jest ułatwione (np. dzięki dodatkowym uchwytom)

→ Niepełnosprawność umysłowa:
Wymagania w zakresie dodatkowej opieki przy wsiadaniu/wysiadaniu oraz w czasie jazdy

→ Osoby niewidome i niedowidzące
Wymagania w zakresie dodatkowej opieki przy wsiadaniu/wysiadaniu lub możliwość korzystania ze standardowych usług

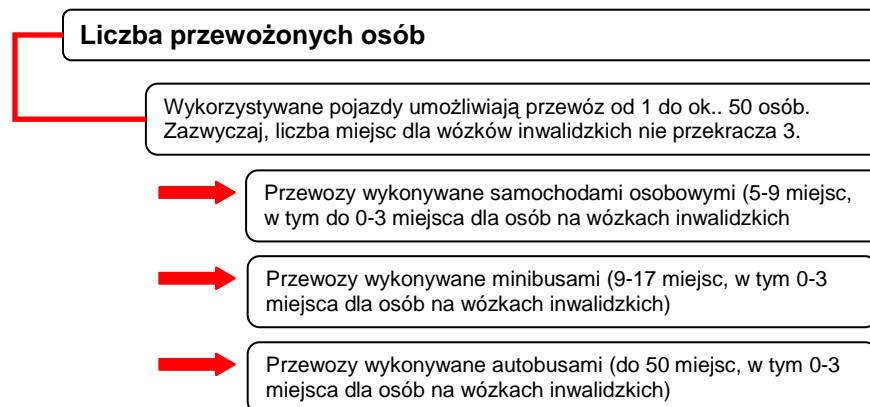
→ Osoby niesłyszące i niedosłyszące
Możliwość korzystania ze standardowych usług

Osoby niepełnosprawne ruchowo stanowią ok. 45% ogółu niepełnosprawnych. Osoby z niepełnosprawnością umysłową to ok. 8% ogółu niepełnosprawnych. U około 99% osób niepełnosprawnych, niepełnosprawność współwystępuje z innymi schorzeniami (np. sprzężenie 2 rodzajów niepełnosprawności).

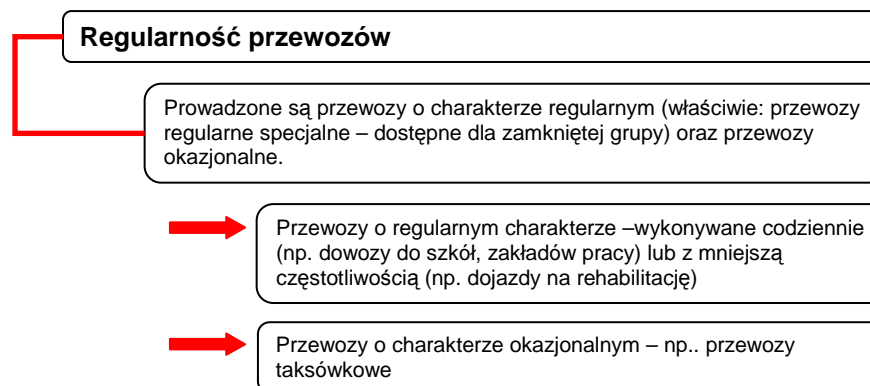
Osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich są przewożone przy użyciu pojazdów wyposażonych w windę lub pochylnię dla wózka oraz miejsce, w którym możliwe jest stabilne zamocowanie wózka z pasażerem. Czasami (przy braku odpowiedniego samochodu lub zbyt małej liczby miejsc dla osób na wózkach) stosowane jest rozwiązanie polegające na przewiezieniu osoby na fotelu samochodowym, a wózka w bagażniku. Osoby z innymi rodzajami niepełnosprawności mogą być transportowane standardowymi pojazdami.

Od rodzaju niepełnosprawności pasażerów zależy także wielkość i kwalifikacje wymaganego personelu. Praca przy przewozie osób niepełnosprawnych ruchowo wymaga siły fizycznej (np. zniesienie pasażera z mieszkania w budynku bez windy). Osoby pracujące z osobami niepełnosprawnymi umysłowo muszą charakteryzować się odpowiednimi cechami

osobowościowymi (np. cierpliwość). Na pokładzie samochodu powinny być zazwyczaj 2 osoby – kierowca oraz opiekun.



W zależności od liczby miejsc w pojeździe wymaga się od kierowcy prawa jazdy odpowiedniej kategorii. Pojazdy różnią się kosztami nabycia i kosztami eksploatacji.



Przewozy regularne są świadczone na podstawie umów, podpisywanych przez klientów instytucjonalnych (jednostki samorządowe, organizacje pozarządowe, firmy komercyjne – np. domy opieki). Przewozy okazjonalne są zlecane zarówno przez osoby indywidualne jak i przez klientów instytucjonalnych (np. w związku z wyjazdem grupy niepełnosprawnych na zawody sportowe).

Trasa przewozu

Można wyróżnić przewozy krótko-, średnio- i długodystansowe.

→ Przewozy o krótkim zasięgu – np. wewnątrz miasta, głównie przejazdy okazjonalne lub przewozy regularne

→ Przewozy o średnim zasięgu – kilkadziesiąt km, często związane z regularnym dowozem (odbieranie pasażerów z domów dojazd do jednego punktu)

→ Przewozy długodystansowe – na trasach krajowych lub międzynarodowych o długości ponad 100 km, zazwyczaj związane z uprawianiem turystyki (np. wyjazd na pielgrzymkę)

Trasę przewozu należy mierzyć nie tylko liczbą kilometrów, ale także biorąc pod uwagę podział terytorialny kraju. Przykładowo, na świadczenie regularnych przewozów na terenie jednej gminy wymagane jest zezwolenie wydane przez wójta gminy, a jeżeli trasa przewozu ma choć w minimalnej części przebiegać przez teren innej gminy konieczne jest uzyskanie zezwolenia wydane przez starostę powiatu. Także działania realizowane przez jednostki samorządu terytorialnego zazwyczaj ograniczają się do terenu tych jednostek (np. Miasto Stołeczne Warszawa dofinansowuje działania przewozowe realizowane wyłącznie w jego granicach administracyjnych).

Wygoda podróżowania

Podobnie jak w przypadku standardowych usług przewozowych także w tym segmencie występuje zróżnicowanie pod względem komfortu

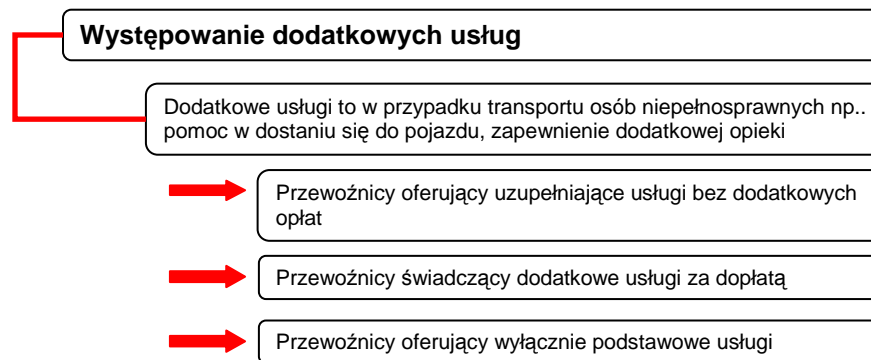
→ Przewozy o podstawowym standardzie – wykonywane pojazdami spełniającymi normy bezpieczeństwa i zwykły komfort podróżowania

→ Przewozy o podwyższonym standardzie – zazwyczaj przejazdy na dłuższych trasach przy wykorzystaniu nowych pojazdów wyposażonych w klimatyzację, sprzęt audio-video

Przez wygodę podróżowania rozumie się zespół czynników wpływających na samopoczucie pasażerów, takich jak swoboda ruchów, wygoda siedzeń, wentylacja i klimatyzacja, izolacja dźwiękowa, wykończenie wnętrza pojazdu czy wyposażenie w urządzenia audio-video¹. Należy zdawać sobie sprawę, że część z powyższych czynników wpływa nie tyle na komfort podróży, co na możliwość podjęcia przez osobę niepełnosprawną podróży. Np. osoby mające problemy z poruszaniem się będą potrzebowały więcej miejsca niż osoby w pełni sprawne. Odpowiednio działająca klimatyzacja może być ważna np. w przypadku osób

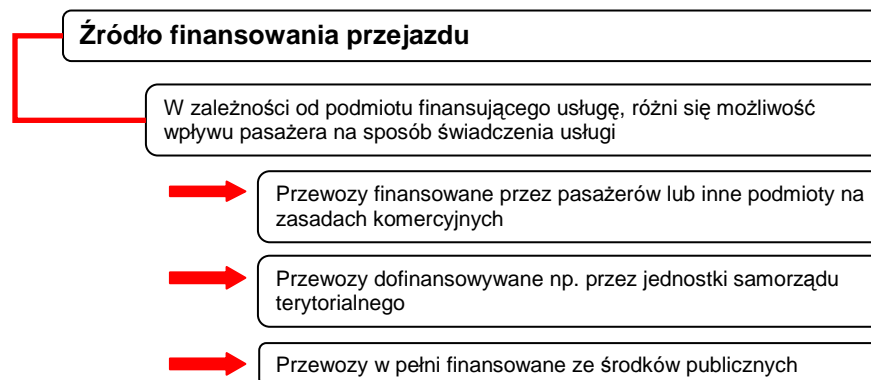
¹ na podstawie: „Transport”, red. W.Rydykowski, T.Wojewódzka-Król; Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006

cierpiących na niewydolność układu krążenia, która często towarzyszy innym rodzajom schorzeń.



Większość przewoźników elastycznie podchodzi do świadczenia dodatkowych usług i deklarują, że w miarę posiadanych możliwości je realizują. Najczęściej świadczoną usługą dodatkową jest usługa „od drzwi do drzwi”. Możliwość korzystania z pomocy przy wyjściu z mieszkania i dostaniu się dokładnie w miejsce przeznaczenia (np. budynek urzędu) jest niezwykle cenna dla osób niepełnosprawnych, ale też pracochłonna i czasochłonna dla przewoźnika (szczególnie w budynkach bez wind). Spośród badanych firm niemal wszystkie deklarują świadczenie usługi „od drzwi do drzwi” w cenie usługi.

Dodatkowe usługi mogą także polegać na zapewnieniu dodatkowej opieki w czasie transportu. W zależności od potrzeby może to być także osoba z przeszkoleniem medycznym lub nawet lekarz. Klient zainteresowany skorzystaniem z dodatkowej opieki musi liczyć się z koniecznością dodatkowej opłaty, zazwyczaj kalkulowanej według stawki godzinowej. Przewoźnicy deklarują, że w przypadku przejazdów na dłuższych dystansach stawki opłat za dodatkowe usługi podlegają negocjacji (do odstąpienia od ich pobrania włącznie).



Przewozy finansowane przez samych pasażerów są wykonywane według ustaleń pomiędzy klientem a przewoźnikiem. Zasady świadczenia usług dofinansowywanych ze środków publicznych są określone w sposób bardziej sztywny, gwarantujący realizację pewnego standardowego poziomu usługi przy założonych kosztach i nie prowadzący do nadmiernego ograniczenia korzystania z usługi przez inne osoby. Na przykład usługi realizowane przez MPT w ramach współpracy z M.St. Warszawa są wykonywane na zasadzie „od drzwi do drzwi”, ale występują ograniczenia dotyczące m.in. obszaru przejazdu i terminów zamawiania przewozów (siedmiodniowe wyprzedzenie). W czasie gdy przewozy były świadczone przez Fundację na Rzecz TUS obowiązywał limit jednorazowego zamówienia maksimum 3 przejazdów tam i z powrotem.

Należy zauważyć, że tylko część przewozów jest wykonywana przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwa transportowe. W wielu przypadkach, zwłaszcza gdy przewożona osoba nie porusza się na wózku inwalidzkim bądź jest dzieckiem, nie ma konieczności korzystania z przewozów wyspecjalizowanymi samochodami. Także w przypadku przewozów na dłuższych dystansach, gdzie czynnik łatwości wsiadania/wysiadania odgrywa nieco mniejszą rolę niż w przypadku przewozów krótkodystansowych część usług jest świadczona przez przedsiębiorstwa transportowe o ogólnym profilu działalności.

Czynniki kształtujące popyt na usługi transportowe dla osób niepełnosprawnych

Czynniki prawne

Karta praw osób niepełnosprawnych

Uchwała sejmu RP z 1.08.1997 potwierdza prawo osób niepełnosprawnych „do niezależnego, samodzielnego i aktywnego życia” oraz wolności od dyskryminacji. Dokument wskazuje na prawa osób niepełnosprawnych m.in. do dostępu do dóbr i usług umożliwiających udział w życiu społecznym, dostępu do edukacji, opieki medycznej, pracy na otwartym rynku pracy oraz życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych (m.in. swobodne przemieszczanie się i powszechne korzystanie ze środków transportu).

Karta praw osób niepełnosprawnych określa ogólne kierunki polityki wobec osób niepełnosprawnych, jej zapisy nie są jednak wiążące.

Ustawa o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych

Ustawa dotyczy osób niepełnosprawnych posiadających

- orzeczenie o jednym z trzech stopni niepełnosprawności (określonych w ustawie)
- orzeczenie o całkowitej lub częściowej niezdolności do pracy wydane na podstawie odrębnych przepisów
- orzeczenie o niepełnosprawności wydane przed 16 rokiem życia

Ustawa określa m.in.:

- zadania organów odpowiedzialnych za działania na rzecz osób niepełnosprawnych (m.in. Pełnomocnik Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych; samorządy województw, samorządy powiatów, PFRON)
- szczególne obowiązki i uprawnienia pracodawców w związku z zatrudnianiem osób niepełnosprawnych (m.in. zatrudnianie w przedsiębiorstwie co najmniej 6% osób niepełnosprawnych lub uiszczanie opłat według przedstawionego algorytmu)
- uprawnienia osób niepełnosprawnych (np. dotyczące czasu pracy, prawa do wynagrodzenia)
- zasady działalności warsztatów terapii zajęciowej i turnusów rehabilitacyjnych
- zasady działalności zakładów aktywizacji zawodowej i zakładów pracy chronionej

Część zapisów ustawy dotyczy bezpośrednio kwestii związanych z transportem.

- Art. 2 pkt. 5 wskazuje na powiązanie uczestnictwa w życiu społecznym z m.in. możliwością pokonywania barier transportowych.
- Art. 31 pkt. 5 przyznaje prowadzącym zakłady aktywizacji zawodowej i zakłady pracy chronionej zwolnienie z podatku od środków transportu
- Art. 33 pkt. nakłada (w przypadku likwidacji, upadłości albo wykreślenia z ewidencji działalności gospodarczej ZPChr lub utraty statusu przez ZPChr) obowiązek przekazania do PFRON środków równych wartości zakupionego lub ulepszanego ze środków zakładowego funduszu rehabilitacji pojazdu do transportu osób niepełnosprawnych pomniejszonej o sumę odpisów amortyzacyjnych.

Ustawa o systemie oświaty

Zgodnie z ustawą, system oświaty zapewnia (art. 1 pkt 5) możliwość pobierania nauki we wszystkich typach szkół przez dzieci i młodzież niepełnosprawną. Określone zostają również rodzaje instytucji mających umożliwić dzieciom niepełnosprawnym odpowiednią realizację obowiązku szkolnego (art. 2 pkt 5).

Z punktu widzenia rozwoju usług transportowych dla osób niepełnosprawnych, bardzo istotne znaczenie posiadają:

- art. 14a pkt 4 nakładający na samorządy gminne obowiązek zapewnienia niepełnosprawnym dzieciom sześciolatni bezpłatnego dowozu do najbliższego przedszkola lub szkoły lub zwrotu kosztów przejazdów z opiekunem
- art.17 pkt 3a nakładający obowiązek zapewnienia bezpłatnego transportu i opieki (lub zwrotu kosztów przejazdów):
 - uczniom szkół podstawowych i gimnazjów (a także niepełnosprawnym ruchowo lub upośledzonym umysłowo w stopniu umiarkowanym lub znacznym uczniom szkół ponadgimnazjalnych) do ukończenia 21 roku życia
 - dzieciom i młodzieży niepełnosprawnym ze sprzężonymi niepełnosprawnościami realizującym obowiązek szkolny (nie dłużej niż do ukończenia 25 roku życia)

Zwrot kosztów przejazdów jest dokonywany na podstawie umowy zawartej przez wójta, burmistrza lub prezydenta miast z rodzicami lub opiekunami prawnymi niepełnosprawnego dziecka.

Czynniki demograficzno-zdrowotne

W Polsce żyje ok. 5,5mln osób niepełnosprawnych – stanowi to ok. 14,3% populacji. Na potrzeby badań statystycznych, osobę niepełnosprawną określa się jako osobę, która:

- posiada odpowiednie orzeczenie wydane przez uprawniony organ, lub
- nie posiada takiego orzeczenia, ale odczuwa ograniczenia sprawności w wykonywaniu czynności podstawowych dla swojego wieku (zabawa, nauka, praca, samoobsługa)

Spośród występujących rodzajów niepełnosprawności najbardziej rozpowszechnione są dysfunkcje:

- narządu ruchu
- układu krążenia
- neurologiczne
- wzroku

Potencjalni klienci podmiotów świadczących usługi przewozowe to przede wszystkim:

- osoby niepełnosprawne ruchowo
- osoby niepełnosprawne umysłowo

W mniejszym zakresie bazę klientów stanowią osoby niewidome, niesłyszące jak również cierpiące na inne rodzaje schorzeń.

Cechą charakterystyczną zjawiska niepełnosprawności jest częste współwystępowanie różnych rodzajów niepełnosprawności u danej osoby.

Współwystępowanie schorzeń (1996r.)

	ogółem	miasto	wieś	mężczyźni	kobiety
bez schorzeń	0,6	0,7	0,5	0,8	0,4
1 schorzenie	44,8	45,3	44	50,4	39,8
2 schorzenia	29,8	28,1	32,2	27,8	31,7
3 i więcej schorzeń	22,2	23,4	20,6	18,7	25,2

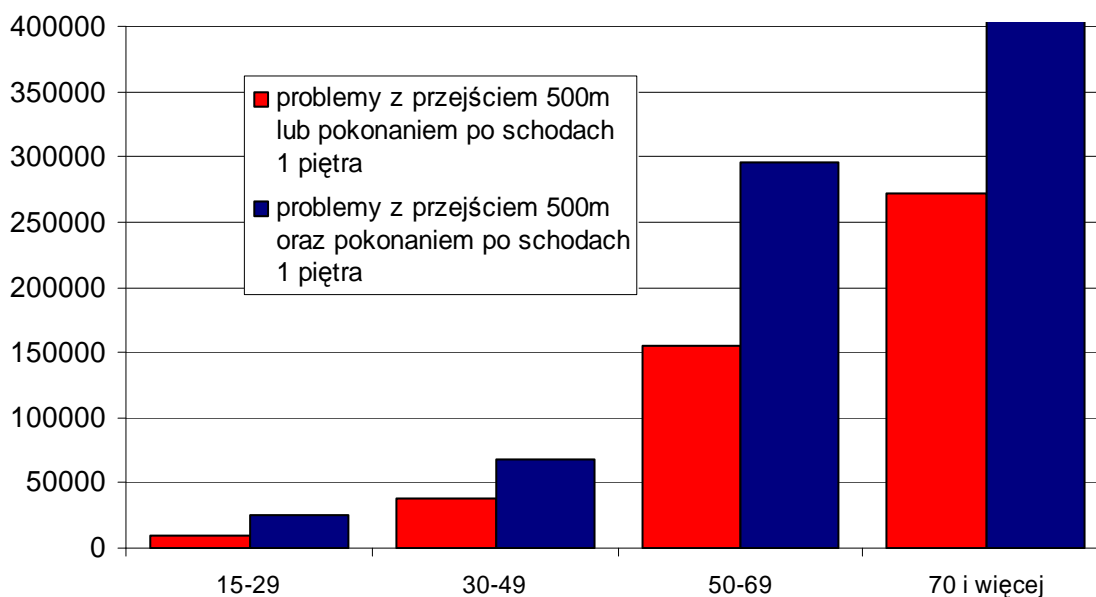


Uwaga: Suma przekracza 100% ze względu na współwystępowanie różnych rodzajów niepełnosprawności

Niepełnosprawność ma charakter permanentny - stan niepełnosprawności danej osoby ma w znacznej większości przypadków tendencję do utrzymywania się (38%) lub pogłębiania (42%). Jedynie nieliczna część inwalidów rokuje duże szanse na poprawę stanu zdrowia (ok.3% przypadków).

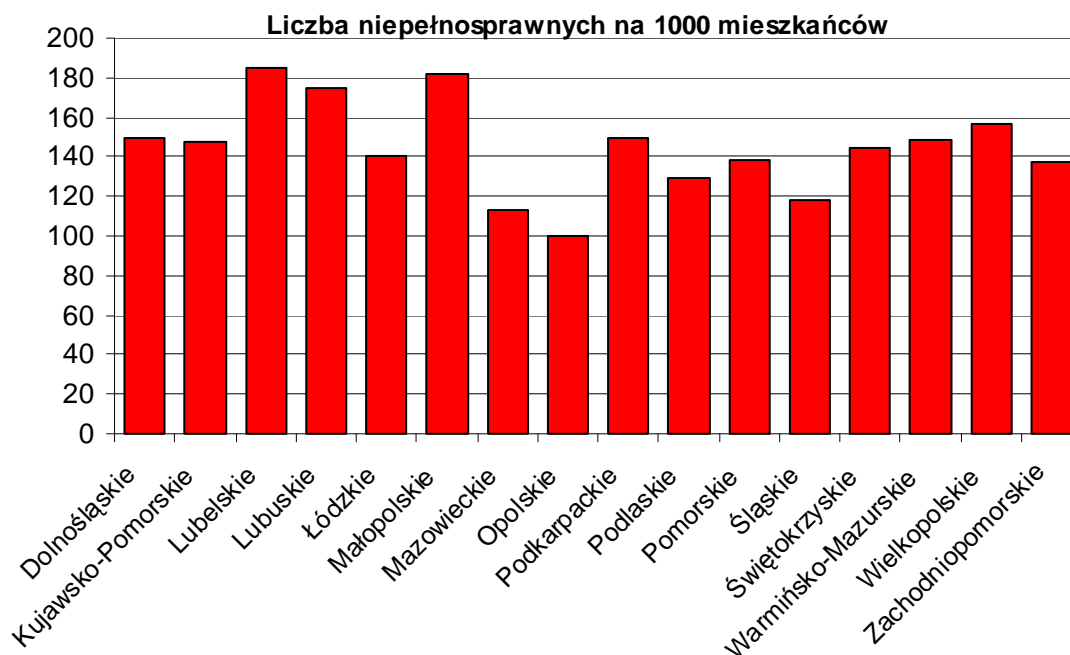
Badania prowadzone przez GUS w 2004 roku dotyczące stanu zdrowia polskiego społeczeństwa (Stan zdrowia ludności w przekroju terytorialnym, Warszawa 2007) informują temat m.in. liczby osób mających problemy z poruszaniem się.

Liczba osób niepełnosprawnych z problemami w poruszaniu się



Rozkład terytorialny zjawiska niepełnosprawności

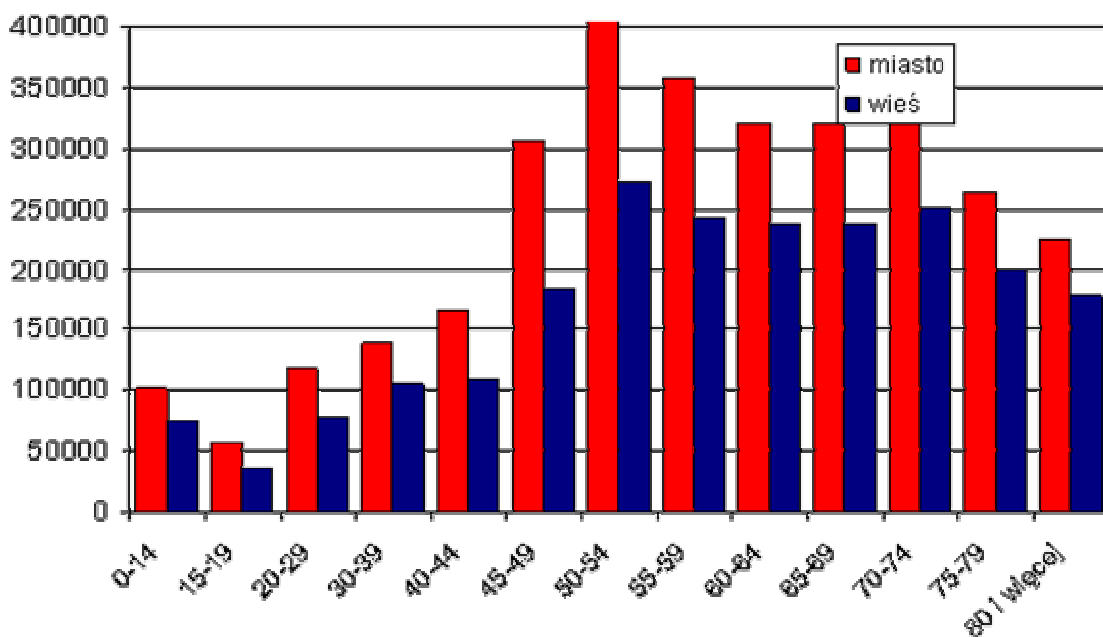
Istnieje zróżnicowanie częstotliwości występowania niepełnosprawności pomiędzy poszczególnymi województwami kraju.



Zjawisko niepełnosprawności występuje częściej na terenach wiejskich niż miejskich. Taki stan rzeczy wynika z:

- odpływu z terenów wiejskich osób mających większe możliwości na rynku pracy (a więc osób młodych i zdrowych)
- gorszego standardu opieki medycznej na terenach wiejskich.

Liczba osób niepełnosprawnych w poszczególnych kategoriach wiekowych w 2002 roku

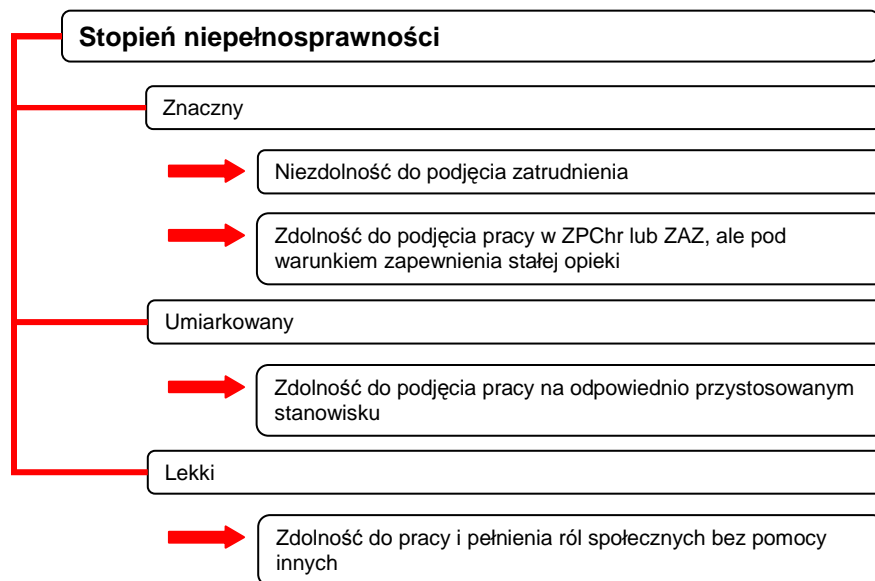


Czynniki ekonomiczne

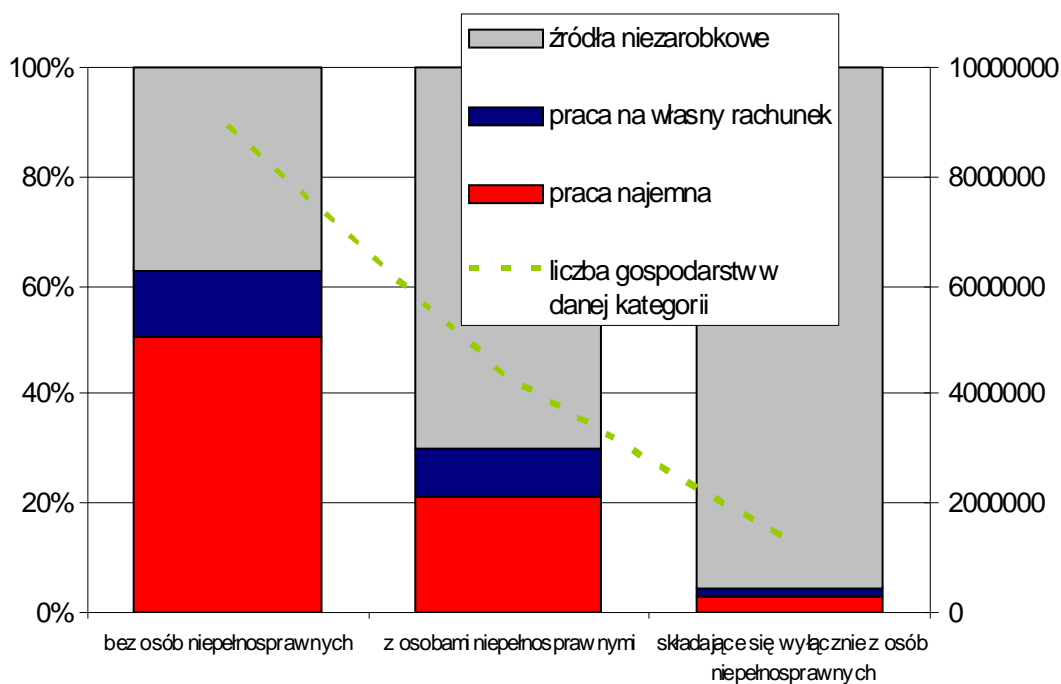
Najważniejszym czynnikiem ekonomicznym determinującym potrzebę i możliwości skorzystania z usług transportowych jest źródło utrzymania. Z jednej strony, aktywność ekonomiczna zazwyczaj wymusza większą mobilność (regularne dojazdy do pracy), z drugiej strony determinuje poziom dochodów, którymi rozporządza dana osoba lub dane gospodarstwo domowe.

Kryterium zdolności do pracy jest jednym z czynników określających stopień niepełnosprawności (znaczny, umiarkowany, lekki)

Nieemożność podjęcia pracy zawodowej (najemnej lub na własny rachunek) powoduje znaczne uszczuplenie dochodów gospodarstwa domowego danej osoby. Utrzymywanie się z innych niż praca dochodów występuje znacznie częściej w przypadku gospodarstw domowych, w których żyją osoby niepełnosprawne niż w przypadku gospodarstw osób zdrowych. Dla 95% gospodarstw składających się wyłącznie z osób niepełnosprawnych podstawę utrzymania stanowią źródła inne niż zarobkowe.



Główne źródło utrzymania gospodarstw domowych



Podobnie jak nasilenie zjawiska niepełnosprawności, tak również struktura dochodów niepełnosprawnej części ludności różni się pomiędzy województwami. W 2002 roku najg

Osoby niepełnosprawne według głównego źródła utrzymania
(2002)

	praca	niezarobkowe	% utrzymujących się z pracy
Polska	665471	4781033	12,2%
Dolnośląskie	50912	384284	11,7%
Kujawsko-Pomorskie	42568	260086	14,1%
Lubelskie	43250	364167	10,6%
Lubuskie	19517	156634	11,1%
Łódzkie	46423	318233	12,7%
Małopolskie	52956	534982	9,0%
Mazowieckie	78023	501449	13,5%
Opolskie	13735	92772	12,9%
Podkarpackie	40413	274869	12,8%
Podlaskie	20069	135583	12,9%
Pomorskie	47205	253386	15,7%
Śląskie	59935	499510	10,7%
Świętokrzyskie	20543	166275	11,0%
Warmińsko-Mazurskie	26038	185168	12,3%
Wielkopolskie	78442	445950	15,0%
Zachodniopomorskie	25442	207685	10,9%

W związku z niskim poziomem aktywności zawodowej osoby niepełnosprawne rozporządzają niższymi dochodami. Niski poziom zasobności ogranicza dostęp tych osób do usług i rozrywki, co zmniejsza zapotrzebowanie na odbywanie podróży. Jednocześnie ograniczenie budżetowe utrudnia wyasygnowanie kwoty potrzebnej na komercyjny przejazd.

Jednak ograniczone możliwości finansowe utrudniają także zakup własnego samochodu, co może przekładać się na większe zapotrzebowanie na korzystanie z usług przewoźników.

Szkolnictwo specjalne i ośrodki rehabilitacyjno-wychowawcze.

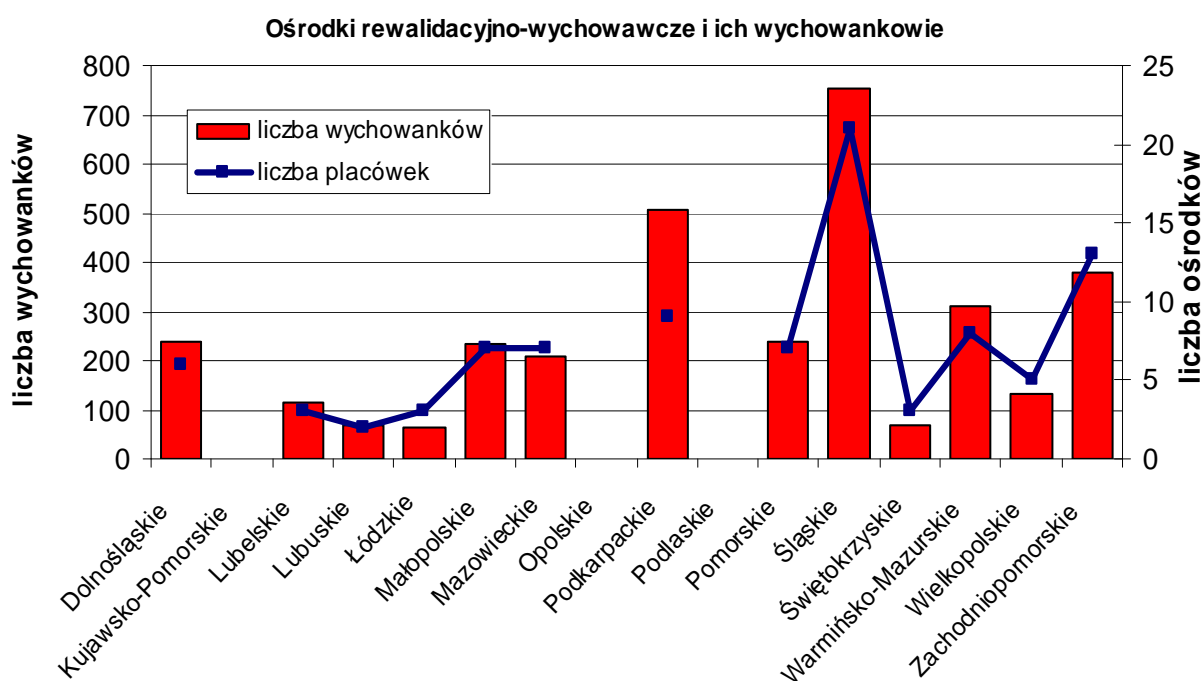
Ważnym czynnikiem kształtującym zapotrzebowanie na specjalistyczne przewozy osób niepełnosprawnych jest działalność placówek oświatowych i opiekuńczych. Ustawa o systemie oświaty nakłada na samorządy gminne obowiązek zapewnienia bezpłatnego dowozu dzieci niepełnosprawnych do szkół.

Do grupy placówek oświatowych pracujących na rzecz osób niepełnosprawnych należy zaliczyć:

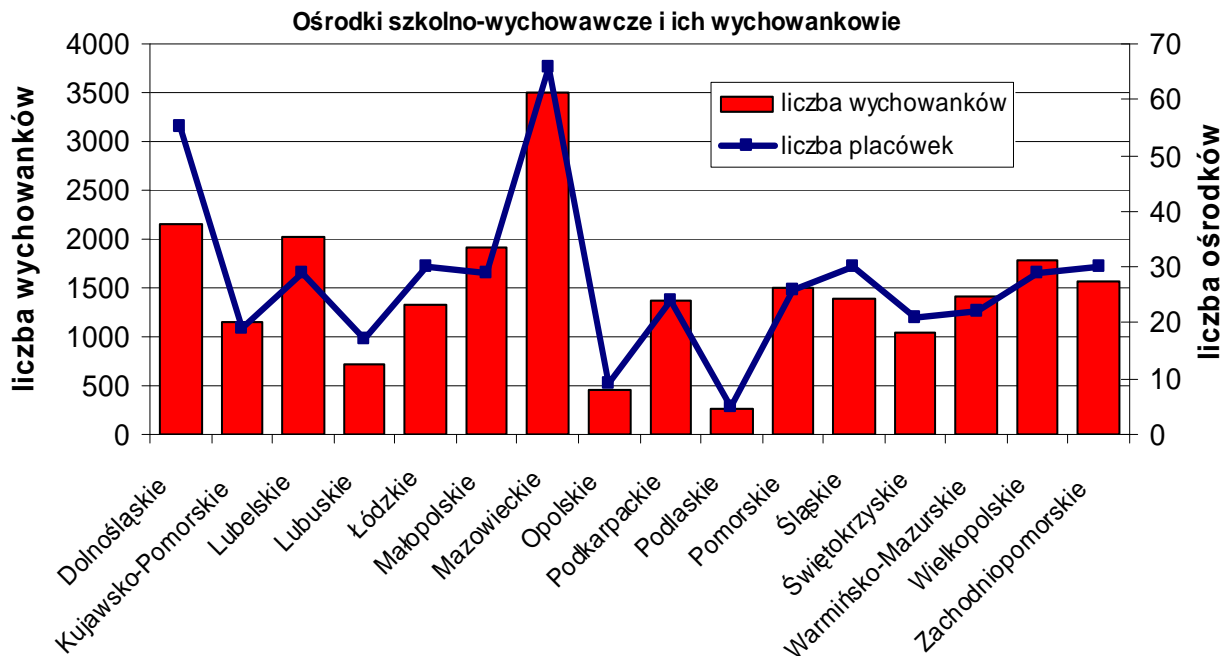
- Szkoły specjalne (placówki organizowane dla dzieci i młodzieży ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi, w tym młodzieży niepełnosprawnej. Kształcenie może być realizowane w systemie szkolnym lub w formie indywidualnej i odbywa się w szkołach specjalnych, szkołach ogólnodostępnych oraz w specjalnych ośrodkach szkolno-wychowawczych)
- Specjalne ośrodki szkolno-wychowawcze (placówki dla dzieci i młodzieży w niepełnosprawnej w wieku 3 lat i więcej, które z powodu niepełnosprawności nie mogą uczęszczać do szkoły lub przedszkola)
- Ośrodki rewalidacyjno-wychowawcze (placówki umożliwiające dzieciom i młodzieży z upośledzeniem umysłowym w stopniu głębokim realizację obowiązku szkolnego poprzez uczestnictwo w zajęciach rewalidacyjno-wychowawczych)

Według danych GUS kształcenie osób ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi, na poziomie od szkoły podstawowej do szkoły policealnej) obejmowało w 2005 roku ok. 187000 osób (szczegółowe dane na temat liczby uczniów w poszczególnych typach szkół i województwach przedstawiono w załączniku). W tej grupie, ok. 98 tysięcy uczniów uczęszcza do szkół specjalnych.

Pod opieką 94 ośrodków szkolno-rewalidacyjnych znajduje się ok. 3300 osób. W tej grupie ok. 35% stanowią osoby upośledzone umysłowo w stopniu głębokim, a ok. 60% - osoby z zaburzeniami sprzężonymi. Ośrodki tego typu działają w 13 województwach.



Większa jest liczba ośrodków szkolno-wychowawczych (441) a liczba ich podopiecznych przekracza 23000. W tej liczbie ok. 70% stanowią osoby z upośledzeniem umysłowym.



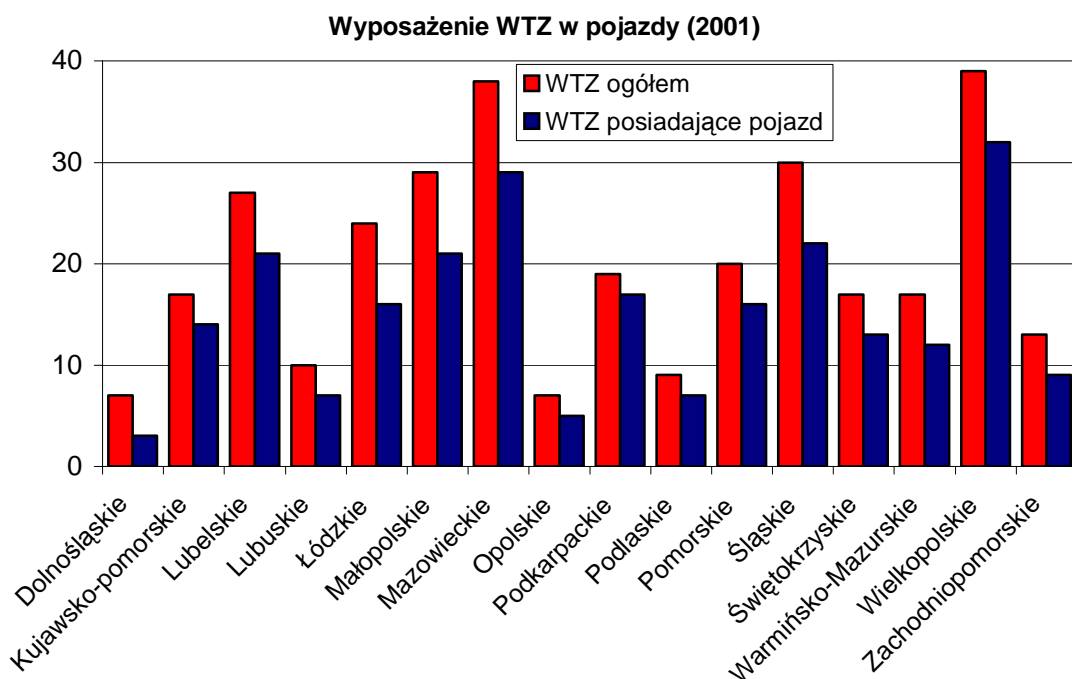
Rehabilitacja społeczna i zawodowa

Instytucje działające w tym obszarze to m.in. warsztaty terapii zajęciowej, zakłady aktywizacji zawodowej, zakłady pracy chronionej.

Z badania warsztatów terapii zajęciowej przeprowadzonego przez Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej w 2001 roku (raport opublikowano w 2003 roku) wynika, że 76% warsztatów posiadało wówczas własny pojazd (oznacza to wzrost o 5,5 pkt % w porównaniu z 1998 rokiem). Autorzy raportu wskazują, że auta w WTZ-ach są bardzo intensywnie eksploatowane – przejeżdżają dystanse sięgające 200km dziennie.

Jednocześnie istniała znaczna (ok. 25%) grupa warsztatów terapii zajęciowej, które korzystały z usług zewnętrznych w zakresie usług transportowych. Autorzy raportu zaznaczają, że to rozwiązanie jest w wielu przypadkach bardziej efektywne kosztowo.

W badaniu wzięły udział 323 warsztaty spośród działających wówczas 377 placówek.



Nie znaleziono analogicznych informacji na temat zakładów aktywizacji zawodowej i zakładów pracy chronionej.

Wprowadzone niedawno rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej (z 19 grudnia 2007) w sprawie zakładowego funduszu rehabilitacji osób niepełnosprawnych określa m.in. zasady finansowania przewozów przez ZPChr.

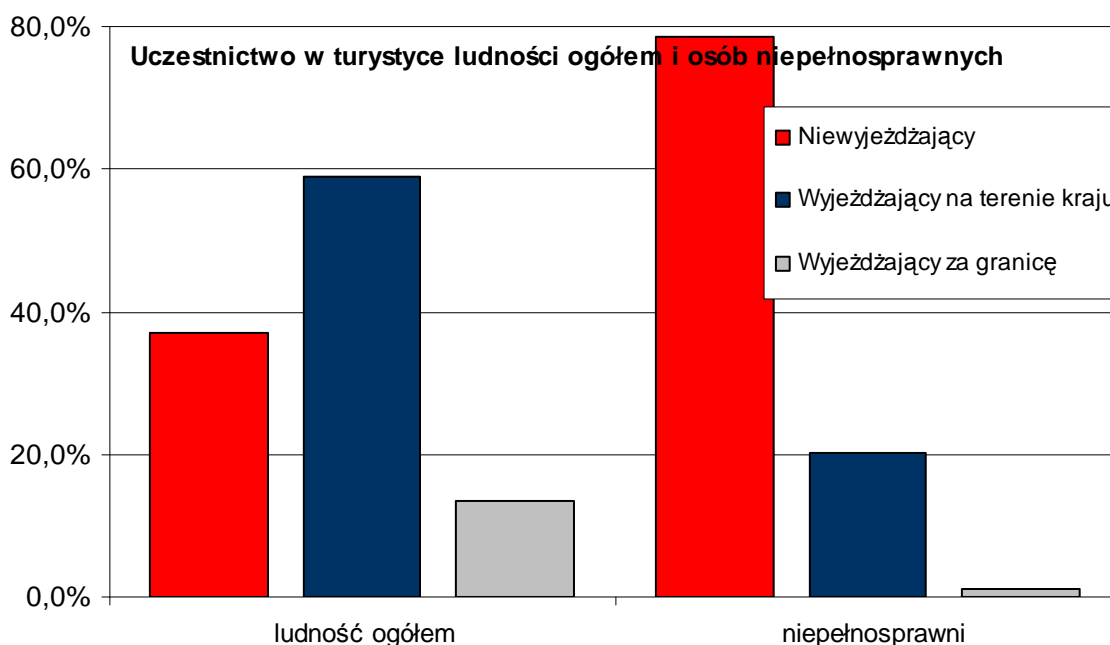
Zgodnie z rozporządzeniem środki funduszu przeznacza się na (m.in.):

- dowożenie do pracy i z pracy osób niepełnosprawnych (nie tylko osób mających problemy w poruszaniu się)
- zakup samochodów wyłącznie do przewozu osób niepełnosprawnych mających trudności w korzystaniu z publicznych środków transportu
- odpłatność za przejazd w obie strony, pobyt i leczenie w szpitalach, sanatoriach, placówkach rehabilitacyjno-szkoleniowych, zakładach opiekuńczo-leczniczych i pielęgnacyjno-opiekuńczych

Warsztaty terapii zajęciowej oraz zakłady pracy chronionej mogą być ważnym klientem specjalistycznych firm przewozowych.

Turystyka osób niepełnosprawnych²

Turystyka jest jednym z głównych czynników przyczyniających się do kreowania popytu na usługi przewozowe ogółem. W przypadku usług transportowych dla osób niepełnosprawnych znaczenie turystyki jest niższe, co jest związane z niższym niż w przypadku ogółu społeczeństwa udziałem w turystyce.



Przyczyny niskiego udziału w turystyce leżą przede wszystkim w:

- niskim poziomie zamożności osób niepełnosprawnych
- nieprzystosowaniu bazy noclegowej (zwłaszcza obiektów w klasie ekonomicznej) do potrzeb osób niepełnosprawnych

Uczestnictwo niepełnosprawnych wg rodzaju niepełnosprawności w turystyce (1999)

	Niewyjeżdżający (%)	Wyjeżdżający na terenie kraju (%)	Wyjeżdżający za granicę (%)
Ogółem	78,7	20,3	1
Narząd ruchu	79,2	20	0,9
Narząd wzroku	78,4	21	0,6
Narząd słuchu	81,3	17,8	0,9
Układ krążenia	78,4	20,7	0,9
Schorzenia psychiczne	83,5	15,9	0,6
Choroby umysłowe	84,7	15,3	0
Schorzenia neurologiczne	78,1	20,5	1,4

² na podstawie: Turystyka osób niepełnosprawnych; Teresa Skalska; MGPIPS, 2003

Uczestnictwo w turystyce jest silniej uzależnione od miejsca zamieszkania osoby niepełnosprawnej niż od rodzaju niepełnosprawności. Spośród osób niepełnosprawnych aktywnych turystycznie (21,3% ogółu) na co najmniej pięciodniowe wyjazdy udaje się ok. 77% mieszkających w miastach i tylko ok. 48% mieszkających na wsiach.



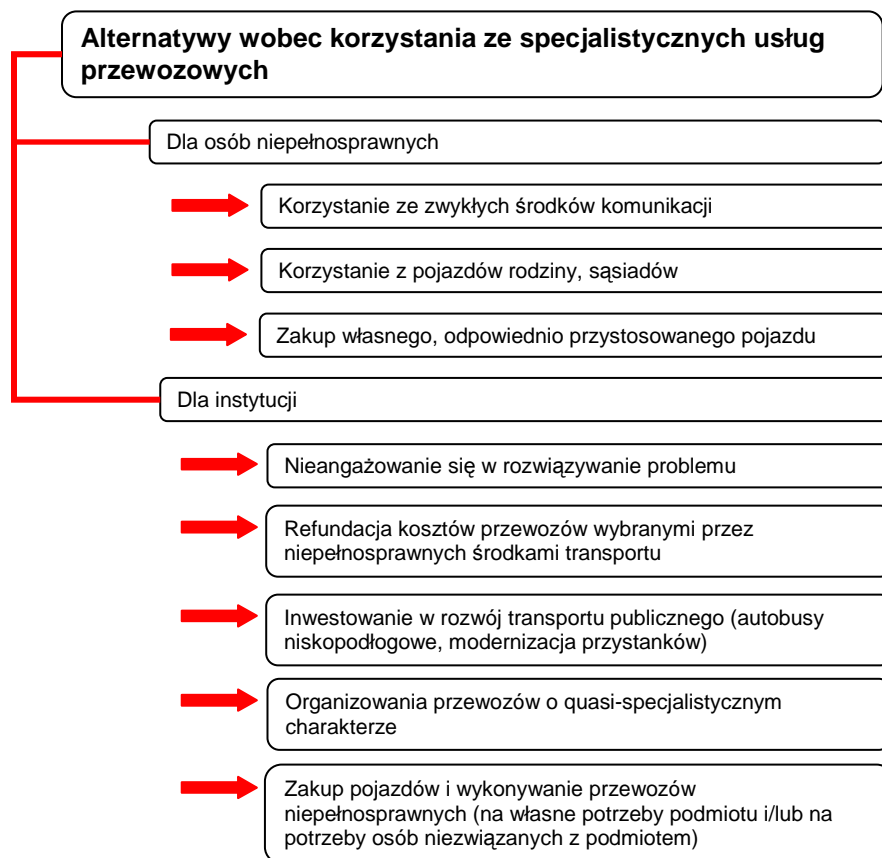
Dla firm przewozowych świadczących usługi na rzecz np. szkół specjalnych, większa liczba przejazdów turystycznych w okresie wakacyjnym może częściowo kompensować spadek przychodów związany z zawieszeniem zajęć szkolnym.

Istotną informacją dla przewoźników chcących uczestniczyć w wykonywaniu przejazdów turystycznych jest podział wyjazdów ze względu na organizatora. Zarówno przy organizacji przewozów krótkich jak i dłuższych (5 dni i więcej) małą rolę odgrywają biura podróży (odpowiednio 0,2% i 2,6%). Większe jest znaczenie organizacji społecznych, kościelnych, zakładów pracy, szkół i uczelni (łącznie odpowiednio 7% i 25%). Spośród instytucjonalnych organizatorów krótkich wyjazdów, największy jest udział zakładów usług rehabilitacyjno-socjalnych (ok. 14%). Dodatkowo należy uwzględnić fakt, że wśród inwalidów będących członkami organizacji i zrzeszeń osób niepełnosprawnych odsetek udziału w wyjazdach turystycznych jest o ok. 1,5-2 razy wyższy niż wśród pozostałych. Pierwszym partnerem dla przewoźników zainteresowanych świadczeniem przewozów turystycznych dla niepełnosprawnych powinny zatem być organizacje bezpośrednio pracujące z osobami niepełnosprawnymi (np. kluby sportowe).

Alternatywy wobec korzystania ze specjalistycznych usług transportowych

Istnienie potrzeb transportowych osób niepełnosprawnych nie oznacza automatycznie powstania popytu na specjalistyczne usługi przewozowe. Oprócz wspomnianych już dysproporcji w sytuacji finansowej między osobami niepełnosprawnymi a resztą społeczeństwa, ważnym czynnikiem ograniczającym popyt jest możliwość jego substytucji za pomocą innych rozwiązań transportowych.

Wachlarz alternatywnych rozwiązań będzie nieco inny dla osób niepełnosprawnych oraz dla klientów instytucjonalnych (np. jednostki samorządowe, organizacje prowadzące działalność w zakresie rehabilitacji zawodowej).



Korzystanie ze zwykłych środków komunikacji może być najtańszym rozwiązaniem dla osób niepełnosprawnych i z pewnością jest najbardziej popularnym sposobem przemieszczania się tych osób. Należy jednak zauważyć, że korzystanie z tej opcji jest ograniczone do osób będących w stanie samodzielnie (lub przy pomocy bliskich) opuścić mieszkanie i –często– pokonać znaczny dystans do przystanku.

Przejazdy niedostosowanymi samochodami należącymi do rodziny lub znajomych są powszechnie stosowanym rozwiązaniem. Wadą takiego rozwiązania jest często ograniczony komfort podróżowania (wynikający np. z małych wymiarów samochodu i konieczności przesiadania się z wózka inwalidzkiego).

Zakup odpowiedniego pojazdu wiąże się z wysokimi kosztami. Istniejące rozwiązania techniczne umożliwiają prowadzenie samochodów przez osoby o poważnym stopniu niepełnosprawności. Jeżeli jednak stan danej osoby nie pozwala na samodzielne prowadzenie samochodu, możliwe jest rozważenie zakupu niewielkiego auta przystosowanego do transportu osoby na wózku inwalidzkim. Przykładowo, w Niemczech rodziny osób niepełnosprawnych stają się liczącym się klientem firm sprzedających mikrobusy przystosowane do transportu niepełnosprawnych (zazwyczaj na bazie odmian kombi osobowo-dostawczych samochodów klasy Opel Combo, Volkswagen Caddy).

Program PFRON - PEGAZ – OBSZAR A (dofinansowanie oprzyrządowania samochodu na indywidualne wnioski osób niepełnosprawnych)

Celem obszaru A programu jest zwiększenie dostępności samochodów przystosowanych do potrzeb niepełnosprawnych kierowców.

Tabela prezentuje dane na temat skali działania programu (dane otrzymane z PFRON)

	2006	2007	2008
Liczba wniosków złożonych	254	243	-
Liczba zaakceptowanych wniosków	150	138	-
Budżet	489 181,82	424 950,24	-

Zdaniem osób niepełnosprawnych, słabością programu jest dość nisko określony górny limit wartości samochodu, który utrudnia zakup odpowiednio dużego samochodu wyposażonego w bardzo pomocne osobom niepełnosprawnym urządzenia takie jak: automatyczna skrzynia biegów, elektrycznie sterowane szyby i lusterka.

Instytucje samorządowe i inne zaangażowane we współpracę z osobami niepełnosprawnymi mogą przyjmować kilka rodzajów postaw. Samorządy gminne przyjmują często dość bierną postawę polegającą na nieangażowaniu się w usuwanie barier transportowych lub -co najwyżej- zwracanie osobom niepełnosprawnym kosztów przejazdów.

Stosowanym nieraz rozwiązaniem jest organizowanie przez jednostki samorządowe usług o charakterze zbliżonym do specjalistycznych usług transportowych. Przewozy tego typu są wykonywane głównie przez miejskie przedsiębiorstwa taksówkowe lub pojazdy należące do kolumn transportu sanitarnego. Od przewozów typu „paratransit” mogą różnić się m.in. brakiem możliwości skorzystania z usługi „od drzwi do drzwi”. Usługi tego typu rozwijały się

zwłaszcza w pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych, po tym jak PFRON przekazał nieodpłatnie samorządom terytorialnym ok. 300 samochodów marki Volkswagen.

Także obecnie fundusze PFRON odgrywają znaczącą rolę w pozyskiwaniu pojazdów przez samorządy i organizacje pozarządowe prowadzące działalność na rzecz osób niepełnosprawnych.

Program PFRON - Program Wyrównywania Różnic Między Regionami – OBSZAR D

Celem obszaru D programu jest dofinansowywanie zakupu pojazdów przez jednostki samorządowe (gminy i powiaty) oraz organizacje pozarządowe (stowarzyszenia, fundacje, kościelne osoby prawne) mające statutowy zapis o prowadzeniu działalności na rzecz osób niepełnosprawnych.

Tabela prezentuje dane na temat skali działania programu (dane otrzymane z PFRON)

	2006	2007	2008
Liczba wniosków w Obszarze D	455	W 2007 roku program nie był realizowany w Obszarze D	Brak danych Wnioski przyjmowane do 31 marca br.
Budżet na zadania Obszaru D	39.688.057,10 zł (kwota wypłacona)	W 2007 roku Program nie był realizowany w Obszarze D	W zależności od zgłoszonych potrzeb (Na wszystkie obszary PWRMR aktualnie w planie finansowym PFRON przewidziane są środki w wysokości 50.956.000,00 zł)

W 2006 roku ok. 17% wniosków zostało złożonych przez organizacje pozarządowe:

	2006	2007	2008
Liczba złożonych wniosków	78	W 2007 roku program nie był realizowany w Obszarze D	Brak danych Wnioski przyjmowane do 31 marca br.
Liczba zaakceptowanych wniosków	69	W 2007 roku program nie był realizowany w Obszarze D	Brak danych Wnioski przyjmowane do 31 marca br.

W ramach programu można nabywać wyłącznie fabrycznie nowe pojazdy. Zgodnie z wyjaśnieniami pracowników PFRON: „Beneficjent realizujący projekt z obszaru D zobowiązuje się między innymi do wykorzystywania pojazdu wyłącznie na cele związane z rehabilitacją zawodową, leczniczą lub społeczną osób niepełnosprawnych, ubezpieczenia pojazdu (OC, AC i NW) i pokrywania wszystkich kosztów związanych z ubezpieczeniem oraz kosztów eksploatacyjnych, a także nie przekazywania pojazdu osobom trzecim, nie wchodzącym w skład struktury organizacyjnej beneficjenta; dotyczy to również oddania pojazdu w zastaw, przewłaszczenia na zabezpieczenie lub innej formy przeniesienia prawa. Pojazdem tym nie może być prowadzona zarobkowa działalność gospodarcza. Nie jest zabronione pobieranie od osób przewożonych drobnych opłat na pokrycie kosztów eksploatacji pojazdu”

Charakterystyka klientów instytucjonalnych

W trakcie badania zbierano informacje na temat działań przykładowych jednostek samorządu – gmin (wiejskich lub niewielkich gmin miejskich) i powiatów pod kątem zgłaszania przez nie zapotrzebowania na usługi transportowe. Wykonano również zestawienie specyfikacji przetargów ogłaszanych przez jednostki samorządowe oraz organizacje pozarządowe (por. załącznik).

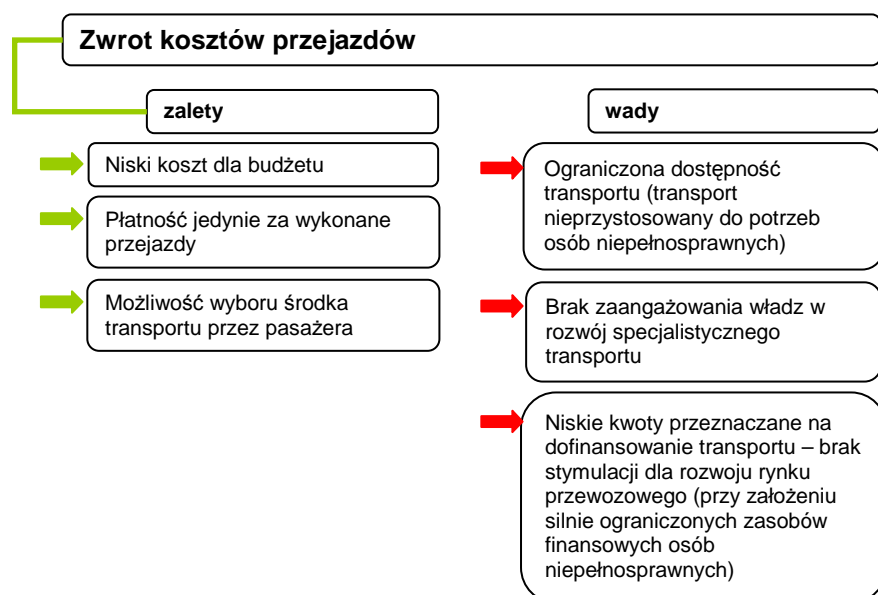
Działalność samorządów gminnych

Samorządy gminne wykonują zadania na rzecz osób niepełnosprawnych przede wszystkim za pośrednictwem:

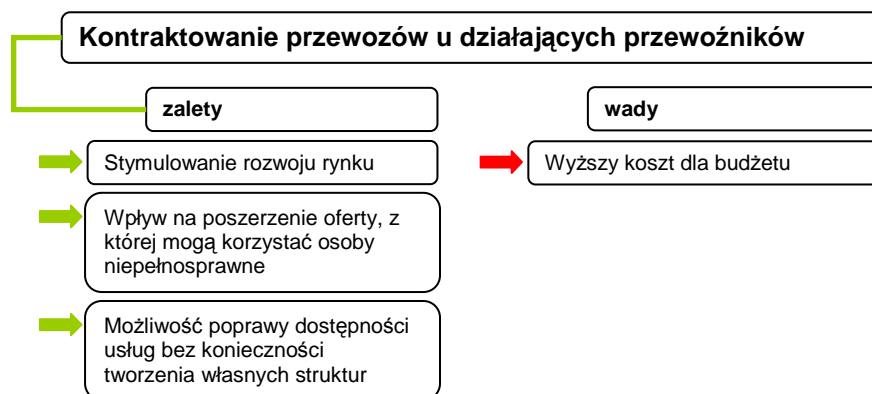
- gminnych ośrodków pomocy społecznej
- jednostek administrujących gminnymi placówkami oświatowymi

Gminy, jeżeli istnieje taka potrzeba, są zobowiązane do zapewnienia bezpłatnych przewozów (lub zwrotu kosztów przejazdów) niepełnosprawnym uczniom. Inne działania mają charakter fakultatywny, są podejmowane w miarę możliwości finansowych gminy, rozmiaru potrzeb i przekonań o potrzebie ich zaspokojenia.

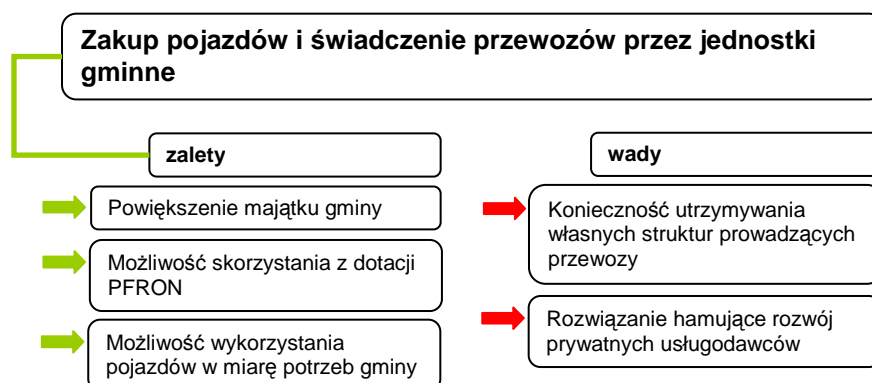
Preferowanym sposobem zwiększania przez gminy mobilności osób niepełnosprawnych jest zwrot kosztów przewozów lub udzielanie dotacji celowych na przewozy.



Rzadziej gminy kontraktują przewozy u działających przewoźników, zarówno zajmujących się przewozami osób pełnosprawnych jak i przewozami specjalistycznymi.



Samorządy gminne są jednym z adresatów realizowanego przez PFRON „Programu Wyrównywania Różnic Między Regionami”. Możliwość uzyskania dotacji skłania wiele samorządów do zakupu własnych pojazdów.



Gmina Olsztyn

Gmina Olsztyn (położona 12 km od Częstochowy) zajmuje obszar ok. 11000 ha i liczy 7000 mieszkańców.

Gmina nie dysponuje danymi na temat liczby osób niepełnosprawnych zamieszkujących jej teren. Około 130 osób niepełnosprawnych korzysta z pomocy Gminnego Ośrodka Pomocy Społecznej.

Rodzaj niepełnosprawności	Liczba osób
dysfunkcja narządu ruchu / problemy w poruszaniu się	50

niepełnosprawność umysłowa	57
inne	24

Gmina nie dysponuje również pewnymi danymi na temat liczby niepełnosprawnych uczniów, którzy mają prawo do bezpłatnych przejazdów do szkół. Na terenie gminy nie jest prowadzony specjalistyczny dowóz uczniów. Realizowaną formą wsparcia jest zwrot kosztów dowozu dzieci przez rodziców. W 2008 roku budżet gminy przewiduje na to zadanie 2030 zł.

Pięciokrotnie większą kwotę (10000 zł) przeznaczono w tym roku na zakup mikrobusu z dotacją PFRON. Pojazd ma być wykorzystywany przez jednostki gminne.

Gmina nie kontraktuje usług przewozowych u przewoźników komercyjnych ani organizacji pozarządowych.

Gmina Sitkówka-Nowiny

Gmina jest położona 12 km na południe od Kielc. Jej powierzchnia to ok. 45km², ludność – 7000 mieszkańców. Rozciągłość gminy w kierunku wschód-zachód to 13km, w kierunku północ-południe – 3 km.

Z danych gminy wynika, że jej teren zamieszkuje 151 osób niepełnosprawnych. Należy przypuszczać, że są to jedynie osoby korzystające z pomocy gminy, a liczba osób faktycznie niepełnosprawnych jest ok. 4 razy wyższa (ok. 10% ogółu mieszkańców).

Rodzaj niepełnosprawności	Liczba osób
dysfunkcja narządu ruchu / problemy w poruszaniu się	16
niepełnosprawność umysłowa	9

W grupie niepełnosprawnych mieszkańców gminy 62 to osoby uczące się (55 uczniów, 7 studentów). Według pracowników urzędu gminy dyrektorzy szkół nie zgłaszają potrzeby dowozu uczniów.

Gmina nie wykonuje żadnych zadań związanych przewozem osób niepełnosprawnych. W jej budżecie nie przewidziano również środków na zwrot kosztów dowozu do szkoły.

Gmina Dobre

Gmina jest położona ok. 50 km na wschód od Warszawy (powiat Mińsk Mazowiecki). Powierzchnia gminy wynosi ok. 124 km². Liczba mieszkańców - ok. 6000.

Gmina dysponuje danymi na temat liczby niepełnosprawnych pochodzącymi ze Spisu Powszechnego w 2002 roku. Według tych danych osoby niepełnosprawne stanowią ok. 11,8% mieszkańców gminy (711 osób).

Rodzaj niepełnosprawności	Liczba osób
dysfunkcja narządu ruchu / problemy w poruszaniu się	35
niepełnosprawność umysłowa	105

Liczby te obejmują 6 uczniów niepełnosprawnych, którzy korzystają ze zwrotu kosztów dojazdów do szkół. Wydatki na ten cel systematycznie rosną. W 2006 roku wyniosły 3800 zł, w 2007 – 4200 zł, w 2008 przeznaczono na ten cel 4500 zł.

Poza dowozem do szkół, gmina dofinansowuje przejazdy osób niepełnosprawnych. Przeznaczone na ten cel środki są bardzo niewielkie – w latach 2006, 2007, 2008 odpowiednio 400, 500 i 600 zł. Środki są wypłacane przez Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w postaci dotacji celowych na pokrycie kosztów dojazdów.

Jednostki gminy nie wykonują przewozów. Gmina nie kontraktuje specjalistycznych usług przewozowych dla osób niepełnosprawnych.

Gmina Biłgoraj

Gmina jest położona w powiecie biłgorajskim (województwo lubelskie). Obejmuje obszar 260km², jest zamieszkiwana przez ok. 12500 osób.

Według szacunków przedstawionych przez pracowników urzędu gminy 1180 osób to niepełnosprawni.

Rodzaj niepełnosprawności	Liczba osób
dysfunkcja narządu ruchu / problemy w poruszaniu się	93

niepełnosprawność umysłowa	109
----------------------------	-----

Spośród 26 niepełnosprawnych uczniów mieszkających na terenie gminy, 13 korzysta z dowozów do szkół (w tym 8 do szkoły specjalnej). W bieżącym roku, podobnie jak w dwóch poprzednich, z budżetu gminy wyasygnowano na ten cel 16000 zł.

Środki te trafiły do:

- PKS, które prowadzi dowóz do szkół dzieci sprawnych oraz dzieci niepełnosprawnych, których stan na to pozwala
- Stowarzyszenia Pomocy Dzieciom Niepełnosprawnym „Krok za krokiem” w Zamościu.

Gmina nie prowadzi innych działań w zakresie usług przewozowych dla osób niepełnosprawnych.

Działalność samorządów powiatowych

Powiaty są odpowiedzialne za zapewnianie transportu na terenie przekraczającym obszar jednej gminy.

Istotną rolę w działaniach na rzecz transportu osób niepełnosprawnych odgrywają powiatowe centra pomocy rodzinie, realizujące m.in. zadania kontrolne wobec warsztatów terapii zajęciowej (jeden z rodzajów potencjalnych klientów instytucjonalnych przewoźników).

Ze względu na szerszy zasięg działania, na szczeblu powiatu częściej są podejmowane działania zmierzające do stworzenia systemu transportowego obsługującego osoby niepełnosprawne.

Powiaty, podobnie jak gminy, często korzystają z możliwości zakupu pojazdów z dotacji PFRON.

Art. 35 ustawy o rehabilitacji zawodowej, społecznej i zatrudnieniu osób niepełnosprawnych nakłada na władze powiatowe obowiązek opracowywania i realizacji powiatowych programów obejmujących:

- działania na rzecz rehabilitacji zawodowej
- działania na rzecz rehabilitacji społecznej
- działania na rzecz zapewnienia przestrzegania praw osób niepełnosprawnych

Zagadnienia dostępności transportu dla osób niepełnosprawnych stanowią zazwyczaj jeden z punktów programów, w kontekście:

- dostosowywania środków transportu publicznego (pojazdów, przystanków i dworców) do potrzeb niepełnosprawnych
- organizowania zapewnienia specjalistycznych usług przewozowych
- zakupu pojazdów przez jednostki budżetowe

Horyzont czasowy programów wynosi zazwyczaj 4-10 lat. Należy zauważyć, że cele definiowane w programach działań na rzecz osób niepełnosprawnych są określane na zróżnicowanym poziomie szczegółowości – dotyczy to nawet wskaźników realizacji, które powinny być obiektywnym miernikiem osiągnięcia celu. W programach pojawiają się zarówno działania określone w sposób konkretny, np.: zakup pojazdu przez ośrodek pomocy społecznej przy ulicy w 2008 roku, jak i postulaty o ogólnym charakterze – np. stworzenie w latach 2004-2010 systemu transportowego dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Powiatowy program działań na rzecz osób niepełnosprawnych – powiat żarski

Powiat żarski liczy ok. 100000 mieszkańców, wskaźnik urbanizacji wynosi ok. 61%. Powierzchnia powiatu to ok. 1400 km².

Powiat charakteryzuje się wysokim odsetkiem osób niepełnosprawnych mieszkańców (ok. 18%). Ok. 630 niepełnosprawnych osób ma nie więcej niż 15 lat.

Dokument opisuje sytuację transportową w powiecie w momencie wprowadzania programu. W końcu 2003 roku PKS S.A. posiadało siedem autobusów mogących przewozić osoby niepełnosprawne. Od 2000 roku wykorzystywano jeden samochód przystosowany do transportu osób niepełnosprawnych do przewozu przeszło 120 podopiecznych ośrodka szkolno-wychowawczego. Mikrobusiem (nieprzystosowanym do transportu osób na wózkach inwalidzkich) dysponowała placówka opiekująca się dziećmi z wadami słuchu i mowy. Domy pomocy społecznej działające na terenie powiatu korzystały z przeszło ośmioletnich samochodów marki Żuk.

Samochodami nie dysponowały także: zespół szkół specjalnych, ośrodek rehabilitacyjno-opiekuńczy oraz warsztat terapii zajęciowej. W pierwszych dwóch przypadkach dowóz osób

niepełnosprawnych był zapewniany przy wykorzystaniu prywatnych samochodów. Jedynie warsztat terapii zajęciowej współpracował z przewoźnikiem prywatnym dysponującym mikrobusem (nieprzystosowanym do transportu osób na wózkach inwalidzkich).

Cel w zakresie usuwania barier transportowych określony w programie to „istnienie sieci transportowej przystosowanej do przewozu osób niepełnosprawnych”. Miernikiem osiągnięcia celu ma być posiadanie przez odpowiednie podmioty:

- jednostki samorządu powiatowego
- jednostki samorządu gminnego
- pracodawców
- przedsiębiorstwa komunikacyjne

pojazdów mogących przewozić osoby niepełnosprawne (w tym na wózkach inwalidzkich). Cel ma zostać zrealizowany do 2010 roku.

Długofalowy program (realizacja w latach: 2004-2014) nie przewiduje zatem kontraktowania usług transportowych. Wykonywanie zadań transportowych ma być realizowane przede wszystkim przez odpowiednio wyposażone podmioty świadczące inne rodzaje opieki nad osobami niepełnosprawnymi oraz dostosowany do tego transport zbiorowy. Potencjalnymi klientami instytucjonalnymi mogliby być jedynie prywatni pracodawcy zatrudniający inwalidów.

Powiat rzeszowski (powiat ziemski oraz miasto Rzeszów na prawach powiatu)

Teren powiatu ziemskiego jest zamieszkiwany przez ok. 170000 osób. Obszar powiatu wynosi ok. 1200km². W strukturze dominują osoby zamieszkujące tereny wiejskie – wskaźnik urbanizacji wynosi ok. 12%.

Liczbę wszystkich osób niepełnosprawnych na terenie powiatu szacuje się na ok. 16000, z czego ok. 1300 korzysta ze wsparcia pomocy społecznej.

Pierwszy cel programu to „Łagodzenie społecznych skutków niepełnosprawności”. Jest to jedno z dwóch miejsc w dokumencie, gdzie poruszane są zagadnienia usuwania barier transportowych. Likwidacja barier transportowych ma być zrealizowana dzięki zakupowi pojazdów dla odpowiednich jednostek organizacyjnych prowadzących opiekę nad osobami niepełnosprawnymi.

Miasto Rzeszów liczy 170000 mieszkańców i zajmuje powierzchnię ok. 90km². Także w przypadku tego powiatu działania na rzecz zwiększenia dostępności usług transportowych polegają na inwestycjach w zwiększenie floty pojazdów posiadanych przez jednostki opiekujące się nad osobami niepełnosprawnymi.

Nowe auta miały / mają zostać zakupione dla:

- domu pomocy społecznej
- środowiskowego domu samopomocy społecznej przy domu pomocy społecznej
- publicznego ZOZ-u

Publiczny ZOZ wykonywał przewozy taksówkowe w systemie „od drzwi do drzwi”. Zadanie zostało utrzymane. Niepełnosprawni są obsługiwani za pomocą 1 samochodu.

Zestawienie specyfikacji przetargowych

Wykonawcy zadań przewozowych są wybierani za pomocą:

- zróżnicowanych procedur (w przypadku zamówień o wartości nieprzekraczającej 14000 €)
- przetargu nieograniczonego: - w tym trybie w odpowiedzi na publiczne ogłoszenie o zamówieniu oferty mogą składać wszyscy zainteresowani wykonawcy;

Dostęp do informacji o warunkach stawianych w zamówieniach niepodlegających ustawie Prawo Zamówień Publicznych jest bardzo ograniczony. Znacznie lepsza jest informacja na temat organizowanych przetargów nieograniczonych.

Jednocześnie ogłaszanych jest kilkanaście przetargów na świadczenie usług przewozowych dla osób niepełnosprawnych (wspólny słownik zamówień: 60.11.34.00.7). Oferty pojawiają się przede wszystkim:

- w końcu roku (gdy mają dotyczyć świadczenia usług przez okres jednego roku)
- na przełomie roku lub w okresie wakacji letnich (gdy dotyczą przewozów w okresie semestru roku szkolnego)

Klasyfikacja przetargów i warunki stawiane oferentom

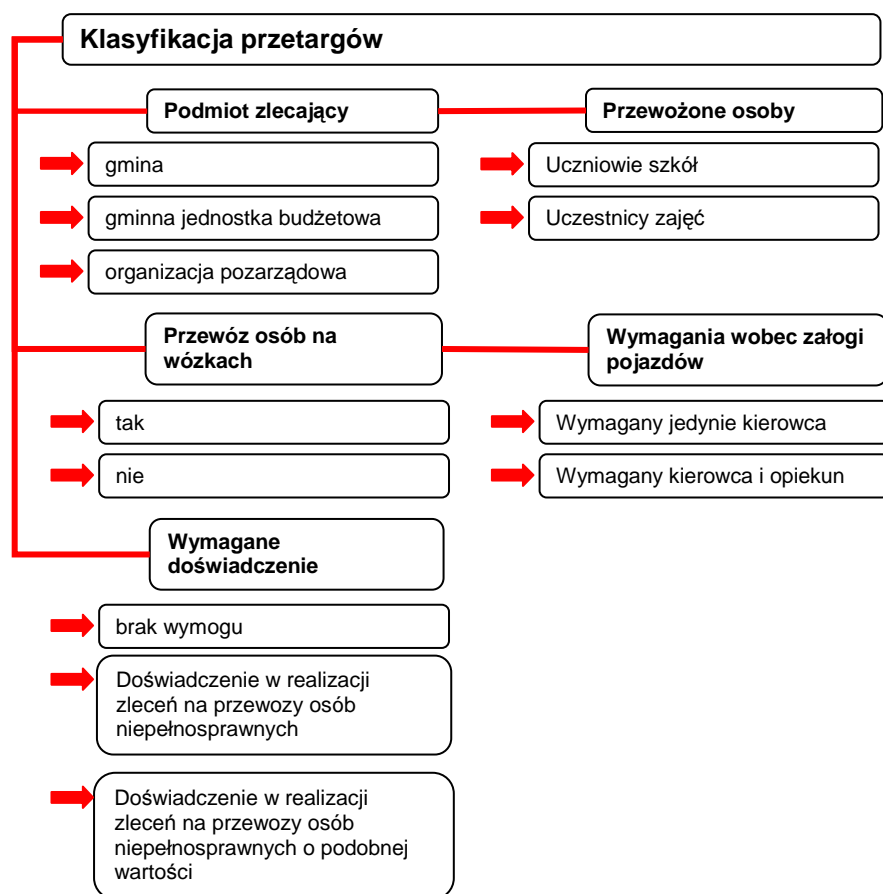
Ogłaszane przetargi można sklasyfikować za pomocą takich kryteriów jak:

- zamawiający podmiot
- grupa przewożonych osób

- wymóg dostosowania pojazdów do transportu osób na wózkach
- wymagana załoga
- wymagane doświadczenie w realizacji podobnych zadań

Wybrane wymagania stawiane oferentom

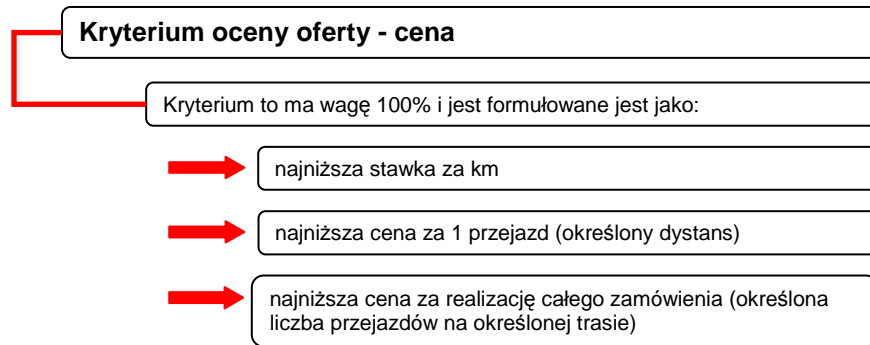
- wymóg posiadania doświadczenia – zazwyczaj jest określany jako udokumentowane, dobre wykonanie przynajmniej jednego zadania transportowego związanego z (regularnym) przewozem osób niepełnosprawnych. Skala zadania (określana poprzez wartość zamówienia) powinna być zbliżona do zamówienia, o które oferent się ubiega
- kwalifikacje załóg samochodów – np. pięcioletnie doświadczenie kierowców w przewozie osób niepełnosprawnych, kursy pedagogiczne lub w zakresie pierwszej pomocy ukończone przez opiekunów
- posiadanie dodatkowych polis ubezpieczeniowych OC
- nie napotkano wymogu posiadania gwarancji dobrego wykonania kontraktu ani podobnych



Kryteria wyboru oferty

Nie przewiduje się preferencji dla podmiotów o charakterze społecznym.

We wszystkich ogłaszanych w ostatnim czasie przetargach na świadczenie tego rodzaju usług jedynym kryterium wyłonienia zwycięzcy była cena.



Czas realizacji zlecenia

Przewoźnicy wyłonieni w przetargach mają realizować zadania przez okres 4 miesiące – 2 lata. Tylko jeden zleceniodawca gwarantuje zwycięzcy przetargu zawarcie umowy na okres dłuższy niż 1 rok (2 lata).

Należy liczyć się z występowaniem przerw w wykonywaniu przewozów (okresy przerw w zajęciach szkolnych).

Jedno ze zleceń ma być realizowane przez określony czas, pod warunkiem, że wcześniej nie zostanie wyczerpany budżet na realizację zasadniczej części projektu.

Szanse podmiotów ekonomii społecznej na sukces w przetargach

Warunki stawiane przez zleceniodawców nie dają żadnych preferencji dla przedsiębiorstw społecznych. Kryterium wyboru wykonawcy jest najniższa cena usługi. Krótkie terminy na jakie podpisywane są umowy (nawet kilka miesięcy) utrudniają stabilizację finansową dla podmiotów świadczących usługi transportowe. Realizacja większych zleceń jest zarezerwowana dla podmiotów mających stosowne doświadczenie.

Opisy przykładowych przetargów w załączniku.

Charakterystyka strony podaŹowej

Określenie liczby podmiotów działających na rynku warszawskim jest dość trudne ze względu na przynajmniej trzy czynniki:

- na rynku warszawskim działają firmy transportowe zarejestrowane na terenie Warszawy oraz okolic (do 80-120 km)
- część firm wykonuje usługi specjalistyczne obok podstawowej działalności
- część przewozów jest wykonywana przez firmy transportowe o ogólnym profilu działalności (nieposiadające pojazdów przystosowanych do transportu niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich)
- część podmiotów na rynku to osoby fizyczne działający jako podwykonawcy

Uznano, że dobrym przybliżeniem liczby podmiotów faktycznie działających na rynku jest liczba podmiotów reklamujących się za pomocą mediów takich jak:

- Książki Telefoniczna
- Panorama Firm
- webweb.pl
- FirmyTransportowe.pl
- 4Transport.pl
- serwisy internetowe poświęcone tematyce osób niepełnosprawnych

Do liczby unikalnych wystąpień w katalogach teleadresowych dodano przedsiębiorstwa, o których pojawiały się wzmianki np. w prasie.

Na tej podstawie oszacowano liczbę przewoźników świadczących specjalistyczne usługi transportowe dla niepełnosprawnych na około 15-20.

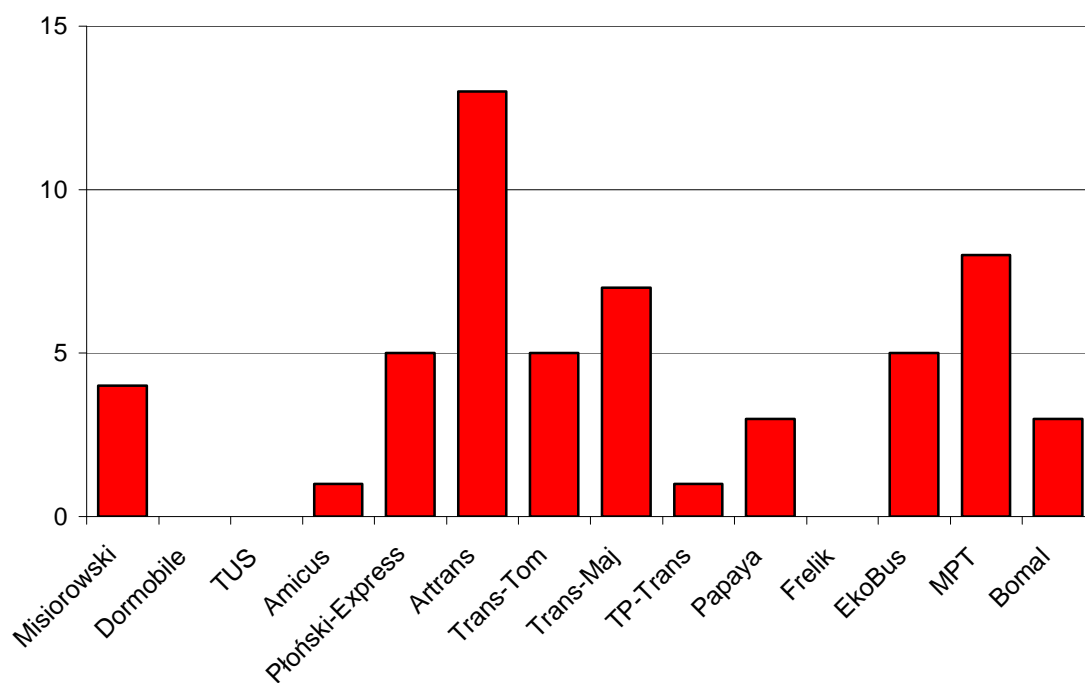
Przewoźnicy i ich możliwości przewozowe

Zidentyfikowane podmioty to:

Nazwa podmiotu	Miejscowość	Rok założenia
Misiorowski Mobile	Warszawa	1986
Amicus	Warszawa	1994
Płoński-Express	Płońsk	2000
Artrans	Piastów	b.d.
Trans-Tom	Nieporęt	b.d.

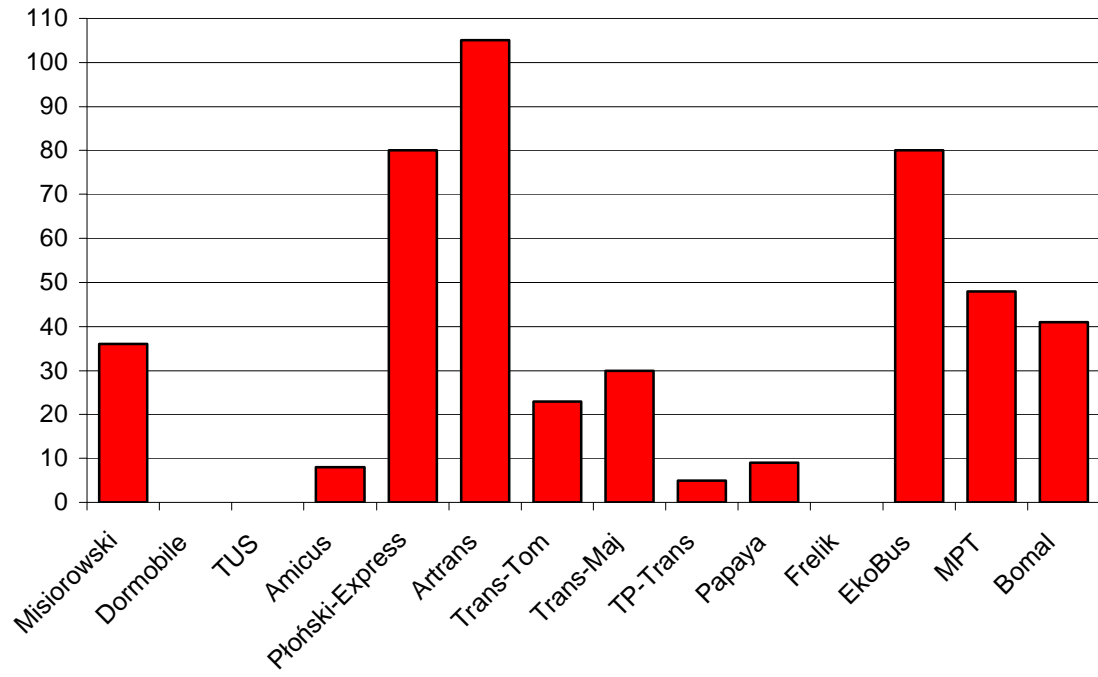
Trans-Maj	Grodzisk Maz.	2000
TP-Trans	Kobyłka	2004
Papaya	Warszawa	2003
Frelik	Warszawa	b.d.
EkoBus	Płock	2000 (dział. transportowa – od 2006)
MPT	Warszawa	1960
Bomal	Brwinów	b.d.

Liczba pojazdów posiadanych przez przewoźników na rynku warszawskim

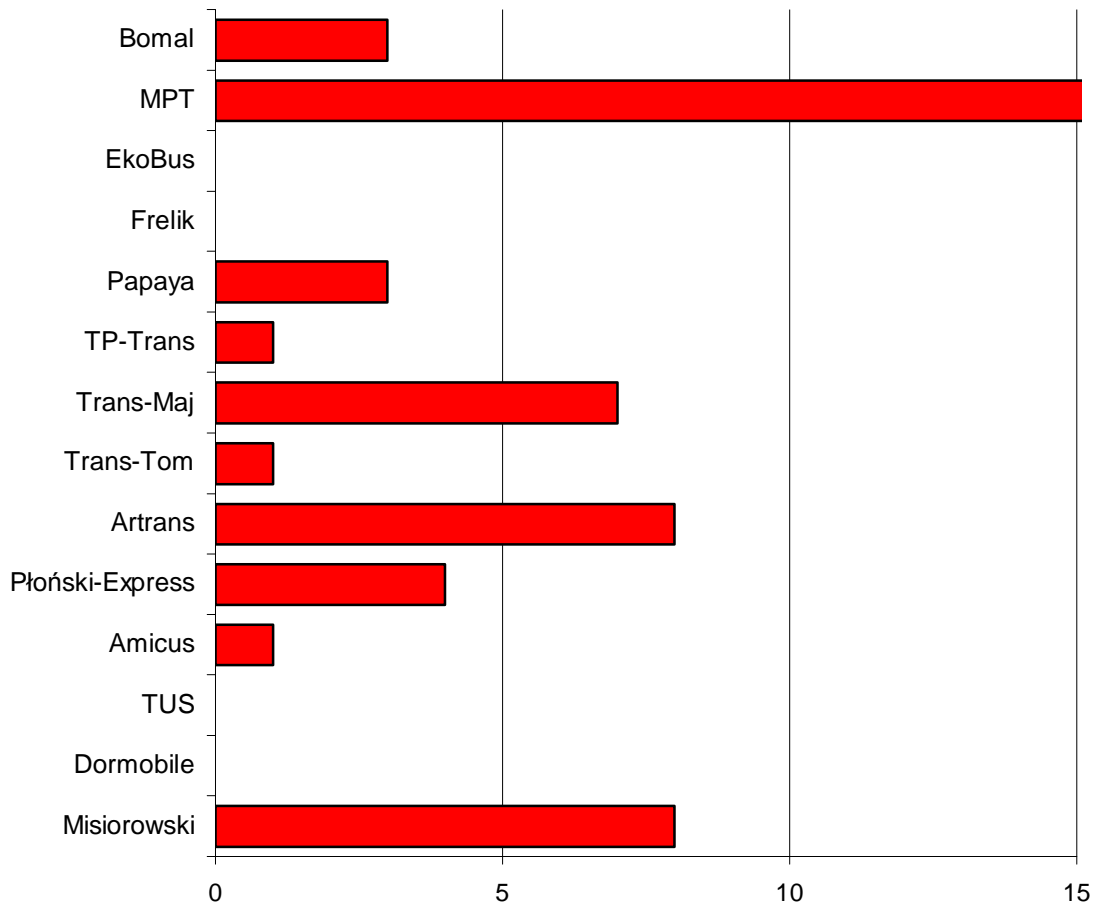


TUS nie prowadzi już działalności transportowej; spółka Dormobile – przed kilku laty główny podmiot na rynku już nie istnieje.

Liczba miejsc dla pasażerów ogółem



Liczba miejsc dla pasażerów na wózkach inwalidzkich



Zasięg działania przedsiębiorców świadczących usługi transportowe:

W przypadku jednego podmiotu – Miejskiego Przedsiębiorstwa Taksówkowego – teren działania jest ograniczony do obszaru Warszawy. Wyjazd poza granice miasta jest możliwy wyłącznie w przypadku:

- wyjazdu związanego z leczeniem osoby niepełnosprawnej
- wyjazdu związanego z rehabilitacją osoby niepełnosprawnej

Pozostałe podmioty deklarują ogólnopolski lub międzynarodowy zasięg działalności przewozowej. Wyjazdy na większe odległości są możliwe zwłaszcza w trakcie weekendów – w dni powszednie znaczna część floty samochodowej jest zaangażowana w wykonywanie regularnych przewozów (przede wszystkim dowóz do szkół).

Godziny pracy

Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe prowadzi przewozy

- od poniedziałku do piątku w godzinach 7.30 - 22.00
- w soboty w godzinach 8.00 – 18.00

Inni przewoźnicy świadczą usługi w godzinach zgodnych z potrzebami klientów oraz możliwych ze względu na wykonywanie regularnych przewozów.

Korzystanie z usług w godzinach nocnych lub w dni świąteczne może wiązać się ze zwiększoną opłatą. Jedna z firm pobiera w dni świąteczne powiększoną o 50% stawkę za pierwsze 10 km przejazdu.

Dostępność usługi

Przez dostępność usługi jest rozumiana możliwość zamówienia przewozu w dogodnym dla pasażera terminie i z możliwie małym wyprzedzeniem.

Także pod tym względem najmniej korzystna jest oferta MPT. Oprócz wspomnianych wyżej ograniczeń dotyczących dni i godzin świadczenia usług, na dostępność usługi negatywnie wpływa konieczność zamawiania każdego przejazdu z wyprzedzeniem 7 dni.

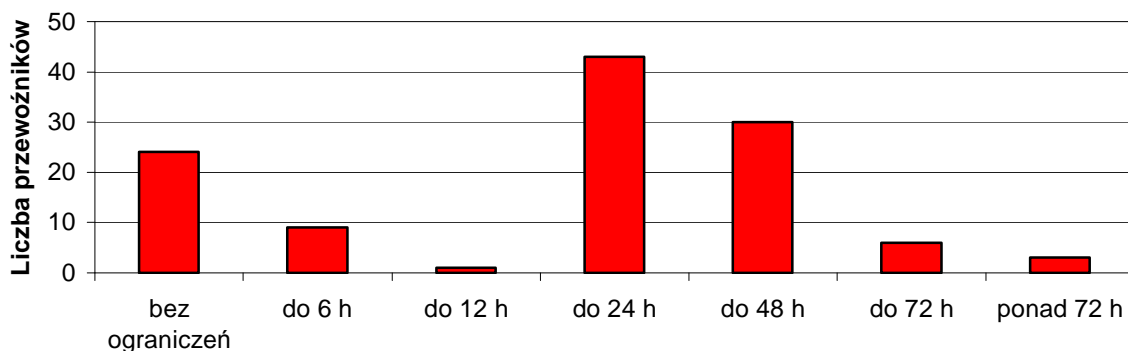
Z rozmów z przedsiębiorcami wynika, że przejazdy powinny być zamawiane z wyprzedzeniem, zwłaszcza w przypadku większych zamówień.

Średnie wyprzedzenie, z jakim należy zamówić usługę wynosi w przypadku analizowanych firm 2 dni. Należy zauważyć, że czas realizacji zamówienia jest w tym subsegmencie rynku dłuższy niż w przypadku zwykłych przewozów taksówkowych.

Poniższy wykres prezentuje rozkład długości „wyprzedzenia”, z jakim należy zamawiać specjalistyczne usługi transportowe w Szwajcarii.

Wykres powstał na podstawie listy szwajcarskich firm przewozowych zamieszczonej pod adresem: http://www.boev.ch/pdf_2008/BFD%202008_de.pdf .

"Wyprzedzenie" w składaniu zamówienia wymagane przez przewoźników szwajcarskich



Około 67% przewoźników oferujących przewozy specjalistyczne w Szwajcarii wymaga złożenia zamówienia z nie więcej niż jednodniowym wyprzedzeniem. Tylko ok. 2,5% wymaga wyprzedzenia przekraczającego 3 doby. Maksymalna długość oczekiwania na realizację zamówienia to 5 dni.

Studia przypadku:

Fundacja na Rzecz Transportowych Usług Specjalnych

Fundacja była pionierem usług przewozowych dla osób niepełnosprawnych w Warszawie. Fundacja świadczyła usługi transportowe przez 11 lat do 2005 roku. Działalność fundacji na rynku przewozowym opierała się na umowie z m.st. Warszawa. Na mocy umowy miasto oddało fundacji w użytkowanie pojazdy oraz udostępniło teren i pomieszczenia w zajezdni autobusowej na potrzeby zorganizowania bazy.

Podstawową działalność fundacji stanowiły przewozy typu *paratransit* – będące znacznie trudniejszym –ze względów organizacyjnych- rodzajem przewozów niż przewozy regularne.



Dzięki wypracowanemu *know-how* możliwe było uzyskanie znacznej efektywności wykonywania przewozów i tym samym zwiększenie dostępności usług. Największe możliwości w tym zakresie daje łączenie przejazdów i ograniczanie liczby pustych przejazdów. W ok. 25% przejazdów udawało się łączyć minimum dwa zlecenia.

Fundacja dysponując 8 samochodami obsługiwała ok. 3000 niepełnosprawnych osób z terenu Warszawy. Wykonywano ok. 12000 przejazdów rocznie.

Fundacja – dziś zajmująca się przede wszystkim działaniami na rzecz aktywizacji zawodowej – aktywnie włączała się w zatrudnianie osób niepełnosprawnych. Około 50% personelu stanowiły osoby niepełnosprawne. Pełniły one rolę tzw. pomocników osoby niepełnosprawnej – osób pomagających dostaniu się osoby niepełnosprawnej do samochodu oraz, w razie potrzeby, sprawującej opiekę nad pasażerami. Zatrudniane były osoby np. z niedowidzące lub niedosłyszące. Łączne zatrudnienie w fundacji, w czasie gdy prowadziła działalność przewozową, wynosiło 25 osób (w tym 10 kierowców i 10 pomocników osób niepełnosprawnych).

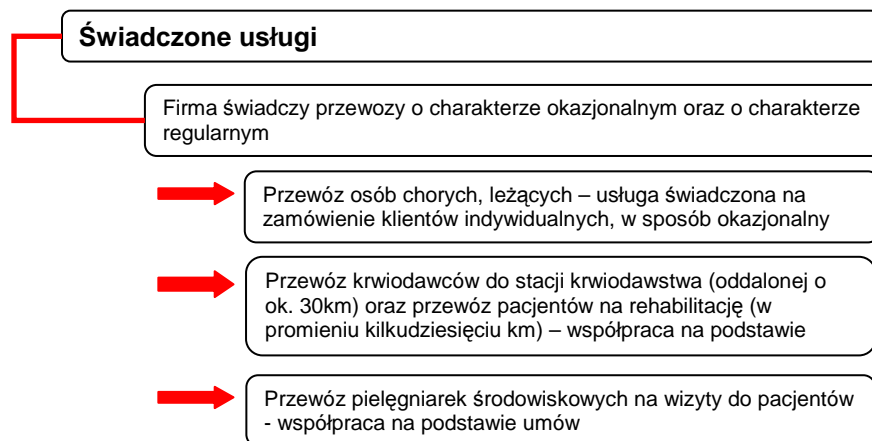
Fundacja wypracowywała na polskim gruncie standardy w zakresie usług *paratransit*. Obecnie fundacja nie prowadzi przewozów, ale – co podkreśla prezes fundacji – podmiot, który zastąpił ją w świadczeniu usług na rzecz niepełnosprawnych w Warszawie jest zobowiązany do przestrzegania najważniejszych z wypracowanych standardów – wykonywania przewozu „od drzwi do drzwi” i zapewnienia dwuosobowej załogi.

W 2004 roku fundacja otrzymała dotacje w wysokości ok. 770000 zł, uzyskała przychody z odpłatnej działalności statutowej w kwocie ok. 170000 zł oraz pozostałe przychody operacyjne równe ok. 75000 zł. Darowizny prywatne przyniosły przychody w kwocie ok. 30000 zł. Realizacja działań statutowych pochłonęła prawie 90000 zł, a koszty administracyjne – ok. 135000 zł.

	Atuty firmy / szanse zewnętrzne		Słabości firmy / zagrożenia zewnętrzne
	<ul style="list-style-type: none">• Doświadczenie• Duża skala działalności		<ul style="list-style-type: none">• Bardzo wysokie uzależnienie od decyzji urzędniczych

Przedsiębiorstwo transportowe z warmińsko-mazurskiego

Firma jest prowadzona jako jednoosobowa działalność gospodarcza. Przedmiotem działalności firmy jest świadczenie przewozów sanitarnych.



Przewozy są wykonywane samochodem marki mercedes (model W124) z zabudową karetki pogotowia. Pojazd został wyprodukowany na początku lat dziewięćdziesiątych, ale zdaniem właściciela jest w bardzo dobrym stanie technicznym.

Firma istnieje od 2000 roku, od początku zajmując się przewozami sanitarnymi. Przedsiębiorca przed rozpoczęciem działalności na własny rachunek przez 28 lat pracował jako kierowca w pogotowiu ratunkowym. Jest rencistą, za 2 lata planuje przejście na emeryturę.

Stawka przewozowa wynosi 1 zł/km. Za przewozy pielęgniarek przedsiębiorca otrzymuje ryczałt w wysokości równej wynagrodzeniu pielęgniarek. Z ryczałtu muszą być pokryte koszty paliwa i eksploatacji samochodu.

Firma osiąga przebiegi 1000 – 1500 km miesięcznie. Zdaniem właściciela przebiegi rzędu 4000 km miesięcznie gwarantowałyby znaczne przychody – obecna skala działalności oznacza bardzo niewielki dodatni wynik finansowy.

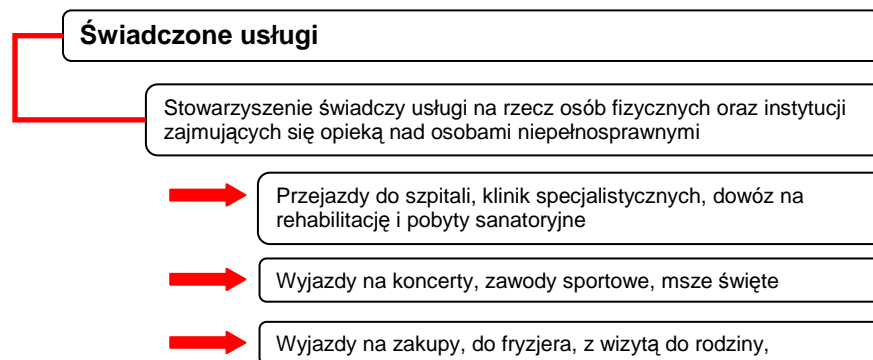
Przedsiębiorca traktuje działalność jako źródło dodatkowych przychodów i sposób na wykonywanie pracy pożytecznej dla lokalnej społeczności. W okolicy nie działa żadna firma o podobnym profilu.

+	Atuty firmy / szanse zewnętrzne	-	Słabości firmy / zagrożenia zewnętrzne
	<ul style="list-style-type: none"> • Doświadczenie właściciela • Kontakty w lokalnym środowisku medycznym • Brak konkurencji na rynku 		<ul style="list-style-type: none"> • Działalność w regionie o wysokiej stopie bezrobocia – ograniczona chłonność rynku • Brak środków na rozwój

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">• Zaawansowany wiek właściciela (krótka perspektywa działania) |
|--|--|

Verein für Behinderten-Busse Region Kreuzlingen (Szwajcaria)

Stowarzyszenie działa od 1989 roku, stawiając sobie za cel zwiększanie mobilności osób niepełnosprawnych.



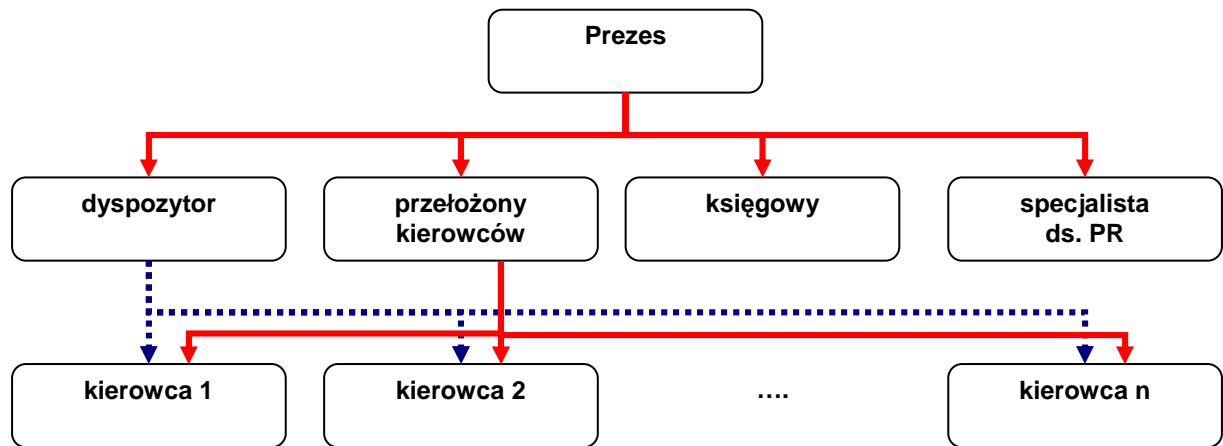
Przewozy są wykonywane przy użyciu 3 busów przystosowanych do transportu osób na wózkach inwalidzkich (2 mercedesy vito – ośmiomiejscowe, 1 pontiac transport – siedmiomiejscowy).

Teren działalności obejmuje kilkanaście miejscowości położonych w pobliżu Jeziora Bodeńskiego.

Charakterystyczną cechą stowarzyszenia jest oparcie się na pracy wolontariuszy – kierowcy wykonujący przewozy robią to społecznie, otrzymując co najwyżej zwrot kosztów. Do podjęcia współpracy w charakterze wolontariuszy zachęcane są wszystkie osoby lubiące prowadzenie samochodu i pracę z ludźmi. W tej chwili z organizacją współpracuje ośmiu wolontariuszy, prowadzona jest rekrutacja kolejnych. Wolontariusze i posiadane pojazdy pozwalają na świadczenie usług przez 7 dni w tygodniu. Zamówienia są przyjmowane telefonicznie od poniedziałku do piątku w godzinach 8.00 – 11.00, drogą elektroniczną lub listowną. Poza godzinami pracy obsługi telefonicznej zamówienia można nagrywać na automatycznej sekretarce.

Oprócz kierowców przy organizacji przewozów pracują 4 osoby. Pracownicy administracyjni otrzymują wynagrodzenie. Nie znaleziono informacji na temat wymiaru czasu pracy.

Najprawdopodobniej są one zatrudnione na niewielką część etatu. Na schemacie zaprezentowano strukturę organizacyjną VBB Kreuzlingen.



W 2004 roku stowarzyszenie wykonało 3943 przewozy o łącznym dystansie 102000 km. Koszt wykonania tych przejazdów wyniósł 73000 CHF. Do tej kwoty należy doliczyć koszty pośrednie: wynajem pomieszczeń biurowych, koszty usług telekomunikacyjnych oraz składki ubezpieczeniowe.

Działalność stowarzyszenia jest finansowana z następujących źródeł:



- składki członkowskie (pasażerowie muszą być członkami stowarzyszenia)
- darowizny osób prywatnych i instytucji
- dotacje dwóch gmin
- opłaty za przewozy

Nie ustalono udziałów poszczególnych źródeł finansowania. Szacuje się, że przy danej liczbie przejechanych kilometrów i stawkach za przewozy wynoszących:

Opłata początkowa	5,00 CHF
Każdy kilometr	0,50 CHF
Puste przejazdy	
Do 15 km	5,00 CHF
Od 16 do 50 km	10,00 CHF
Od 51 do 90 km	15,00 CHF
Od 90 km	20,00 CHF
Druga i każda następna godzina postoju	5,00 CHF

opłaty od pasażerów stanowią główne źródło finansowania działalności.

Należy zauważyć, że ceny przewozów ustalono na bardzo atrakcyjnym poziomie – porównywalnym do cen przewoźników w Polsce.

	Atuty firmy / szanse zewnętrzne		Słabości firmy / zagrożenia zewnętrzne
	<ul style="list-style-type: none">• Doświadczenie w przewozach• Zakorzenienie w lokalnej społeczności – m.in. udział wolontariuszy• Zdywersyfikowane źródła przychodów• Wysoki poziom zamożności lokalnej społeczności		<ul style="list-style-type: none">• Zależność od pracy wolontariuszy

Bariery wejścia

Uwarunkowania prawne prowadzenia działalności – wymogi wobec przedsiębiorców i kierowców

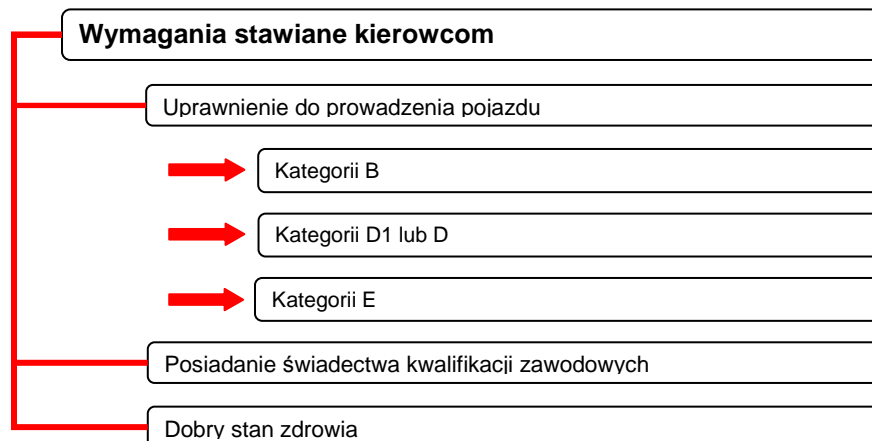
Podstawowe regulacje dotyczące transportu osób niepełnosprawnych zostały zapisane w następujących aktach normatywnych:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym

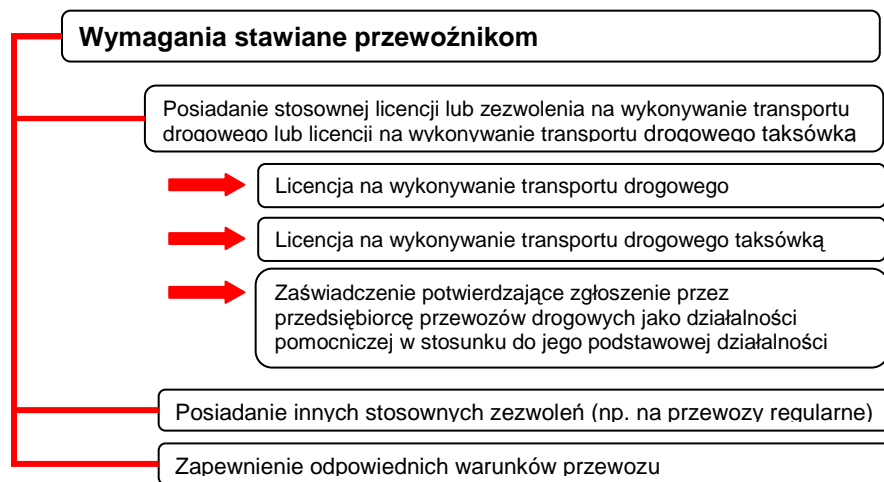
Można wyróżnić cztery płaszczyzny regulacji:

- regulacje dotyczące osób kierujących pojazdami
- regulacje dotyczące przedsiębiorców wykonujących przewozy
- regulacje dotyczące pojazdów, którymi mają być wykonywane przejazdy
- regulacje określające zasady poruszania się pojazdów przewożących niepełnosprawnych po drogach publicznych

Wymagania wobec kierowców wykonujących przewozy określonymi pojazdami zostały zapisane przede wszystkim w ustawie Prawo o ruchu drogowym.

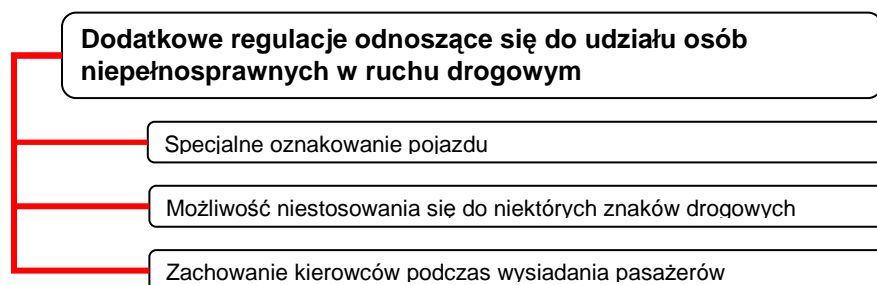


Kwestie wykonywania działalności przewozowej są regulowane przez Ustawę o transporcie drogowym oraz Ustawę Prawo przewozowe.



Ogólne kwestie dotyczące homologacji aut do przewozu osób niepełnosprawnych są regulowane przez Ustawę Prawo o ruchu drogowym.

Także w tej ustawie znajdują się zapisy odnoszące się do dodatkowych obowiązków i uprawnień kierujących pojazdami przewożącymi osoby niepełnosprawne.



Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym

Ustawa reguluje zasady ruchu na drogach publicznych oraz w strefach zamieszkania, warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu, wymagania w stosunku do osób kierujących pojazdami i innych uczestników ruchu oraz zasady kontroli ruchu drogowego (art.1).

Ustawa określa m.in. uprawnienia wymagane do prowadzenia określonych rodzajów pojazdów i wymagania stawiane osobom ubiegającym się o nadanie tych uprawnień.

Ponieważ przewóz osób niepełnosprawnych odbywa się przy użyciu samochodów osobowych, mikrobusów i autobusów, wymagane będą (w zależności od rodzaju pojazdu) następujące uprawnienia:

- kategorii B – w przypadku samochodów osobowych, a więc mających nie więcej niż 9 miejsc i dopuszczalną masę całkowitą 3,5t.
- kategorii D1 – w przypadku autobusów mających przystosowanych do przewozu nie więcej niż 17 osób z kierowcą
- kategorii D – w przypadku pozostałych autobusów

W prowadzeniu działalności przewozowej dla osób niepełnosprawnych przydatne może być dodatkowe posiadanie uprawnień kategorii E – dających uprawnienia do prowadzenia pojazdów z przyczepą (zespołów pojazdów składających się z samochodu i przyczepy).

Art. 90 Ustawy Prawo o ruchu drogowym określa ogólne warunki stawiane osobom ubiegającym się o przyznanie uprawnień do kierowania pojazdami. Są to:

- osiągnięcie wymaganego wieku dla danej kategorii
- odbycie szkolenia wymaganego dla danej kategorii
- zdanie z pozytywnym wynikiem egzaminu wymaganego dla danej kategorii
- przebywanie na terytorium RP min. 185 dni w ciągu każdego roku

Uzyskać prawa jazdy kategorii D1 lub D nie mogą otrzymać osoby niespełniające wymagań określonych dla prawa jazdy kategorii B.

Art. 91 określa dodatkowe ograniczenia wobec osób ubiegających się o nadanie uprawnień do kierowania pojazdem. Kandydatów do uzyskania prawa jazdy dyskwalifikuje:

- aktywna forma uzależnienia od alkoholu lub podobnie działających substancji
- osób, wobec których został orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych (w czasie trwania tego zakazu)

W przypadku przedsiębiorstw społecznych realizujących cel aktywizacji zawodowej członków grup „defaworyzowanych” istotne mogą być zapisy art. 92 ustawy. Uprawnienia do prowadzenia pojazdów mechanicznych dla osób niepełnosprawnych mogą zawierać ograniczenia dotyczące:

- korekty lub ochrony wzroku;
- korekty słuchu;
- protezy lub szyny ortopedycznej;
- możliwości ograniczonego korzystania z pojazdu;
- konieczności modyfikacji lub dostosowania pojazdu;
- ograniczenia uprawnienia do wskazanych pojazdów;

- dodatkowego oznakowania pojazdu;
- terminu ważności prawa jazdy

Stan zdrowia kandydatów na kierowców jest sprawdzany w czasie badań lekarskich. Takim badaniom (art. 122) są poddawane m.in. osoby:

- ubiegające się o przyznanie prawa jazdy
- ubiegające się o przywrócenie prawa jazdy odebranego ze względu na stan zdrowia
- skierowane decyzją starosty w przypadkach nasuwających zastrzeżenia co do stanu zdrowia
- niepełnosprawne posiadające prawo jazdy skierowane decyzją starosty na podstawie zawiadomienia powiatowego lub wojewódzkiego zespołu do spraw orzekania o stopniu niepełnosprawności

Badania te są prowadzone na koszt badanej osoby, chyba że przepisy odrębne stanowią inaczej.

Ustawa prawo o ruchu drogowym określa specjalne warunki dotyczące ruchu samochodów prowadzonych przez osoby niepełnosprawne lub przewożące osoby niepełnosprawne.

Art. 58 ustawy nakazuje oznaczać pojazdy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych z tyłu i przodu za pomocą kwadratowych tablic barwy niebieskiej z międzynarodowym symbolem wózka inwalidzkiego barwy białej. Kierowca pojazdu, do którego wsiada lub z którego wysiada osoba niepełnosprawna jest zobowiązany do włączenia świateł awaryjnych. Pozostali uczestnicy ruchu są zobowiązani do zachowania szczególnej ostrożności.

Art. 8 ustawy przyznaje osobom o obniżonej sprawności ruchowej i kierowcom przewożącym takie osoby prawo do niestosowania się do niektórych przepisów dotyczących zakazu wjazdu oraz zakazu postoju. Do skorzystania z tego uprawnienia konieczne jest posiadanie karty parkingowej, wydawanej przez starostę powiatu:

- osobom niepełnosprawnym
- placówkom zajmującym się opieką, rehabilitacją lub edukacją osób niepełnosprawnych

Wysokość opłaty za wydanie karty parkingowej jest określana w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu. Także na drodze rozporządzenia są określane typy

placówek opiekujących się osobami niepełnosprawnymi mogące ubiegać się o przyznanie karty.

Ustawa określa także ważne z punktu widzenia osób nabywających lub użytkujących pojazdy specjalistyczne kwestie związane z homologacją i świadectwem homologacji.

Zgodnie z art. 68 ustawy, producent lub importer nowego typu pojazdu lub wyposażenia (producentem w rozumieniu ustawy jest również podmiot dokonujący montażu lub zabudowy pojazdu) jest zobowiązany do uzyskania homologacji typu wydawanej przez ministra właściwego do spraw transportu. Odpis świadectwa homologacji (lub odpis decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania homologacji) jest przekazywany właścicielowi pojazdu.

Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe

Ustawa reguluje przewóz osób i rzeczy, wykonywany odpłatnie na podstawie umowy, przez uprawnionych do tego przewoźników, z wyjątkiem transportu morskiego, lotniczego i konnego (art. 1). Zapisy ustawy stosuje się również odpowiednio do nieodpłatnego przewozu świadczonego przez przewoźnika³.

W myśl artykułu 14 ustawy, przewoźnik jest obowiązany do zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej obsługi.

Artykuł ten nakazuje przewoźnikom (wszystkim, nie tylko tym zajmującym się usługami dla osób niepełnosprawnych) podejmowanie działań mających na celu ułatwienie korzystania ze środków transportowych, punktów odprawy, przystanków i peronów osobom niepełnosprawnym, w tym również poruszającym się na wózkach inwalidzkich.

Ponieważ część usług transportowych dla osób niepełnosprawnych jest wykonywana w sposób identyczny jak przewozy taksówkowe, opisując wpływ uwarunkowań prawnych na działalność branży nie należy pomijać regulacji dotyczących taksówek. Zgodnie z Ustawą Prawo Przewozowe, kompetencje w tym zakresie należą do rady gminy, na której ma być prowadzona działalność (w przypadku Warszawy – Rady Miasta Stołecznego).

Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym

Ustawa określa zasady podejmowania i wykonywania:

- krajowego i międzynarodowego przewozu osób

³ Taka sytuacja może mieć miejsce także w transporcie osób niepełnosprawnych. Przykładowo firma Dormobile nieodpłatnie przewoziła niepełnosprawnych na mszę świętą po śmierci Jana Pawła II. Firmy przewozowe czasem odpowiadają także na apele władz o pomoc w dowozie osób niepełnosprawnych do lokali wyborczych.

- nieodpłatnego krajowego i międzynarodowego przewozu osób

Zapisy ustawy nie obowiązują przedsiębiorców wykonujących przewozy niezarobkowo, pomocniczo wobec prowadzonej przez siebie działalności samochodami mającymi nie więcej niż 9 miejsc (łącznie z kierowcą) oraz przedsiębiorców świadczących usługi transportu sanitarnego.

Ustawa definiuje przewóz niezarobkowy - przewóz na potrzeby własne – jako „każdy przejazd pojazdu po drogach publicznych z pasażerami lub bez, załadowanego lub bez ładunku, przeznaczony do nieodpłatnego krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego osób lub rzeczy, wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do jego podstawowej działalności gospodarczej, spełniający łącznie następujące warunki:

- pojazdy samochodowe używane do przewozu są prowadzone przez przedsiębiorcę lub jego pracowników,
- przedsiębiorca legitymuje się tytułem prawnym do dysponowania pojazdami samochodowymi,
- w przypadku przejazdu pojazdu załadowanego – rzeczy przewożone są własnością przedsiębiorcy lub zostały przez niego sprzedane, kupione, wynajęte, wydzierżawione, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione albo celem przejazdu jest przewóz osób lub rzeczy z przedsiębiorstwa lub do przedsiębiorstwa na jego własne potrzeby, a także przewóz pracowników i ich rodzin,
- **nie jest przewozem w ramach prowadzonej działalności gospodarczej w zakresie usług turystycznych”**

We wszystkich innych przypadkach niezbędne jest uzyskanie jednego z poniższych uprawnień:

- licencji na wykonywanie transportu drogowego
- licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówką
- zaświadczenia potwierdzającego zgłoszenie przez przedsiębiorcę prowadzenia przewozów drogowych jako działalności pomocniczej w stosunku do jego podstawowej działalności gospodarczej

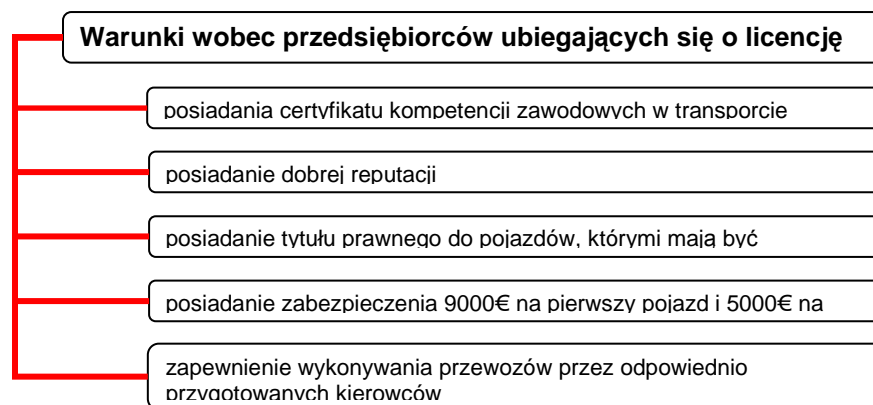
Warunki uzyskania licencji na wykonywanie transportu drogowego

Artykuł 4 pkt 17 ustawy definiuje licencję jako decyzję administracyjną wydaną przez ministra właściwego do spraw transportu lub określony w ustawie organ samorządu terytorialnego,

uprawnijacą do podejmowania i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego.

Posiadanie licencji jest niezbędne przy wykonywaniu przewozów zarobkowych, niezależnie od wielkości pojazdu (art. 5). Licencje są przyznawane na okres 2-50 lat.

Uzyskać licencję mogą przedsiębiorcy, którzy spełnią kilka warunków. Warunki te dotyczą: osób zarządzających przedsiębiorstwem, sytuacji finansowej firmy i posiadanego zabezpieczenia, osób kierujących pojazdami, posiadania tytułu prawnego do pojazdów.



Od osób zarządzających przedsiębiorstwem wymaga się posiadania certyfikatu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym osób, a więc dokumentu potwierdzającego posiadanie wiedzy i kwalifikacji do podjęcia i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie usług transportowych.

Choć, w myśl art. 37 ustawy do uzyskania certyfikatu konieczne jest wykazanie się praktyką lub wiedzą w zakresie potrzebnym do wykonywania działalności transportowej, zakres informacji wymaganych w czasie pisemnego egzaminu obejmuje m.in. zagadnienia dotyczące prawa cywilnego, prawa handlowego, rodzaje produktów bankowych, wdrażanie innowacji w przedsiębiorstwie, umiejętność prowadzenia negocjacji handlowych⁴. Osoby posiadające minimum 5 letnie doświadczenie w zarządzaniu przedsiębiorstwem transportowym zdają test, dla osób z krótszym doświadczeniem obligatoryjne jest również rozwiązanie zadań problemowych.

⁴ za: „Nie tak łatwo wozić pasażerów”, Zofia Józwiak, *Rzeczpospolita*, 13.02.2007

Wydawane są 2 rodzaje certyfikatów: na przewozy krajowe i na przewozy międzynarodowe. Uzyskanie certyfikatu na przewozy międzynarodowe jest także potwierdzeniem kwalifikacji potrzebnych do prowadzenia działalności transportowej na terenie kraju.

Certyfikat jest wydawany na 5 lat – po tym okresie konieczny jest udział w jednodniowej sesji szkoleniowej.

Koszt uzyskania certyfikatu wynosi ok. 700 zł (400 zł koszt egzaminu, 300 zł koszt wydania certyfikatu). Egzaminy na certyfikat są organizowane przez Instytut Transportu Samochodowego co kilka tygodni w różnych miastach Polski. Przykładowo w I kwartale 2008 egzaminy można zdawać w następujących miejscach i terminach:

Miejsce egzaminu	Termin egzaminu	Termin składania wniosków
Kraków	26-01-2008	12-01-2008
Poznań	26-01-2008	12-01-2008
Radom	26-01-2008	12-01-2008
Łódź	26-01-2008	12-01-2008
Wrocław	26-01-2008	12-01-2008
Kraków	27-01-2008	13-01-2008
Poznań	27-01-2008	13-01-2008
Wrocław	27-01-2008	13-01-2008
Gdynia	03-02-2008	20-01-2008
Katowice	09-02-2008	26-01-2008
Nowy Sącz	09-02-2008	26-01-2008
Szczecin	09-02-2008	26-01-2008
Warszawa	09-02-2008	26-01-2008
Warszawa	10-02-2008	27-01-2008
Kielce	16-02-2008	02-02-2008
Warszawa	16-02-2008	02-02-2008
Wrocław	16-02-2008	02-02-2008

Ustawa o transporcie drogowym osobom zarządzającym przedsiębiorstwem stawia także warunek posiadania dobrej reputacji. Zgodnie z art. 5 ustawy, tego warunku nie spełniają osoby, które:

- zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne: karne skarbowe, przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, obrotowi gospodarczemu, wiarygodności dokumentów, ochronie środowiska lub warunkom pracy i płacy albo innym przepisom dotyczącym wykonywania zawodu,
- zostały uznane za niezdolne do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego na podstawie odrębnych przepisów.

Przedsiębiorca ubiegający się o licencję musi posiadać odpowiednie zabezpieczenie na każdy samochód wykorzystywany w transporcie.

Akceptowanymi formami zabezpieczenia są (art.5): środki pieniężne dostępne przez okres posiadania licencji, poręczenia albo gwarancje bankowe, poręczenia osób fizycznych lub prawnych, obligacje państwowe, zastaw na papierach wartościowych gwarantowanych przez Skarb Państwa, gwarancje ubezpieczeniowe, polisy ubezpieczeniowe autocasco lub weksle.

Wymagana wartość zabezpieczenia to:

równowartość 9000 € na pierwszy samochód wykorzystywany w transporcie

równowartość 5000 € na każdy następny samochód wykorzystywany w transporcie

Przedsiębiorca musi posiadać tytuł prawny do pojazdów, którymi ma prowadzić przewozy

Oznacza to, że przedsiębiorca niekoniecznie musi być właścicielem pojazdów, może korzystać z np. pojazdów leasingowanych, dzierżawionych czy użyczonych. Takie rozwiązania mogą mieć miejsce także w przypadku specjalistycznych przewozów osób niepełnosprawnych, np. Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe (a wcześniej Fundacja na Rzecz Transportowych Usług Specjalistycznych) wykonuje przewozy pojazdami należącymi do m.st. Warszawa.

Ostatnim wymogiem jest udowodnienie, że pojazdami będą kierować osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje

Kierowcy muszą posiadać uprawnienia określone w ustawie Prawo o ruchu drogowym, czyli prawo jazdy odpowiedniej kategorii oraz świadectwo kwalifikacji. Przewoźnik drogowy może zatrudnić kierowcę, który:

- ukończył 21 lat (nie dotyczy to wykonywania przewozów pojazdami, do których prowadzenia wystarcza prawo jazdy kat. B lub B+E)
- posiada odpowiednie uprawnienie (prawo jazdy) do kierowania pojazdem samochodowym,
- nie ma przeciwwskazań zdrowotnych oraz psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy
- uzyskał tzw. kwalifikację wstępną (szkolenie zakończone testem) oraz szkolenia okresowe.

Przewozy regularne

Przedsiębiorcy chcący wykonywać przewozy regularne są zobowiązani uzyskać zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych lub przewozów regularnych specjalnych.

Przewozy regularne specjalne to przewozy regularne, z których korzystanie nie jest publicznie dostępne.

W zależności od terenu na jakim mają być prowadzone przewozy, konieczne jest uzyskanie zezwolenia na przewozy regularne lub przewozy regularne specjalne wydanego przez:

- wójta gminy, burmistrza lub prezydenta miasta (gdy przewozy mają być wykonywane na terenie jednej gminy)
- starosty powiatowego (gdy przekroczony jest teren jednej gminy)
- marszałka województwa właściwego dla siedziby przedsiębiorcy (gdy przewozy są prowadzone na terenie większym niż jeden powiat)

Do uzyskania zezwolenia konieczne jest złożenie:

- pisemnego wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym
- proponowanego rozkładu jazdy uwzględniającego przystanki, godziny odjazdów, długość linii komunikacyjnej podaną w kilometrach i odległości między przystankami, kursy oraz liczbę pojazdów niezbędnych do wykonania codziennych przewozów zgodnie z rozkładem jazdy.
- schematu połączeń komunikacyjnych z zaznaczoną linią komunikacyjną i przystankami.
- potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków dokonanego z ich właścicielami lub zarządzającymi.
- cennika
- zobowiązania do zamieszczania informacji o godzinach odjazdów na tabliczkach przystankowych i na przystankach.
- wykazu pojazdów, z określeniem ich liczby oraz liczby miejsc, którymi wnioskodawca zamierza wykonywać przewozy.
- Kserokopii licencji.

Koszt uzyskania zezwolenia na wykonywania przewozy na terenie jednego powiatu to w zależności od okresu obowiązywania (1-5 lat) 250-550 zł.

Wymogi kapitałowe

Prowadzenie działalności przewozowej może być wykonywane przez podmioty o różnej formie prawnej, także jednoosobowej działalności gospodarczej czy spółki osobowej, zatem do utworzenia podmiotu - od strony formalnej - nie jest wymagane posiadanie kapitału.

Niezbędny do uzyskania licencji wymóg posiadania zabezpieczenia na każdy samochód, którym będą wykonywane przewozy (9000 € na pierwsze auto oraz 5000 € na każde następne) może być spełniony np. poprzez poręczenie osoby fizycznej lub polisę autocasco.

Przewozy mogą być wykonywane pojazdami kupionymi na kredyt, leasingowanymi lub użyczonymi przez inne podmioty.

Istotnym czynnikiem pozwalającym obniżyć kapitałochłonność rozpoczęcia działalności jest możliwość skorzystania z dotacji PFRON na zakup pojazdu. Adresatem tej pomocy może być organizacja pozarządowa działająca w formie prawnej stowarzyszenia, fundacji lub kościelnej osoby prawnej. Wsparciem tego rodzaju nie mogłaby być objęta spółdzielnia socjalna.

Maksymalna wysokość dofinansowania jest zależna od miejsca, w którym działa podmiot (preferencje dla regionów o wyższej stopie bezrobocia) i wynosi:

- 30% - dla Warszawy
- 40% - dla województw: pomorskiego, zachodniopomorskiego, dolnośląskiego, wielkopolskiego, śląskiego, mazowieckiego (z wyłączeniem Warszawy)
- 50% - dla pozostałych województw
- 75% - dla powiatów, w których stopa bezrobocia jest wyższa niż 110% średniej stopy bezrobocia w kraju.

Maksymalna wysokość dofinansowania ze środków PFRON wynosi:

- 92.000 zł dla samochodów osobowych, które w wersji standardowej są samochodami 9-cio miejscowymi, specjalnie przystosowanymi do przewozu osób na wózkach inwalidzkich,
- 80 000 zł dla pozostałych samochodów osobowych, które w wersji standardowej są samochodami 9-cio miejscowymi,
- 250 000 zł dla autobusów

Informacje na temat liczby wniosków i adresatów programu przedstawiono w rozdziale poświęconemu alternatywom wobec przewozów specjalistycznych.

Pewne wymogi kapitałowe mogą być stawiane przez organizatorów przetargów⁵. Np. w 2006 roku w Warszawie wprowadzono próg minimalnych rocznych obrotów w ubiegłych latach na poziomie 200000 zł.

Niezbędne wyposażenie

Realizacja zadań w zakresie usług transportowych wymaga możliwości dysponowania odpowiednim sprzętem. W kolejnym rozdziale opisano wybrane modele pojazdów oraz koszty związane z ich adaptacją.

⁵ źródło:

http://www.itvp.pl/video.html?channel_id=499&site_id=690&genre_id=503&form_id=484&video=17064

Pozyskanie wyposażenia

Wymagane wyposażenie obejmuje przede wszystkim pojazdy, którymi mają być wykonywane przewozy.

Kluczową cechą specjalistycznych usług przewozowych jest wykonywanie ich za pomocą mikro- i minibusów przystosowanych do przewozu osób na wózkach inwalidzkich. Ze względu na zróżnicowanie potrzeb transportowych pasażerów jak również wysoką cenę dostosowanych pojazdów włączają do swoich flot samochodowych także pojazdy osobowe lub zwykłe mikrobusy.

Małe auta są często wykorzystywane przy realizowaniu regularnych dowozów osób niepełnosprawnych do szkół lub na zajęcia rehabilitacyjne, w przypadku, gdy te osoby poruszają się bez pomocy wózków inwalidzkich a ich miejsce zamieszkania utrudnia ich przewóz łącznie z innymi osobami (konieczność wytyczenia osobnej trasy dowozu dla jednej lub kilku osób).

Korzystną ofertą auta mogącego spełniać zadania w takim przewozie jest Dacia Logan w wersji siedmiomiejscowej (por. opis w załączniku)

Znacznie wyższe są koszty samochodów typu mikrobus (przystosowanych do przewozu 9 i więcej osób). Ceny podstawowych odmian przystosowanych do przewozu osób (wersje kombi) rozpoczynają się na poziomie ok. 90000 zł brutto.

W tabelach w załączniku zaprezentowano podstawowe dane techniczne aut, które są najczęściej dostosowywane przez polskie firmy.

W Polsce praktycznie nie występuje rynek wtórny pojazdów przystosowanych do prowadzenia specjalistycznych usług transportowych. Na rynku niemieckim istnieje dość znaczna podaż pojazdów używanych tego rodzaju. Oferty te nie są jednak konkurencyjne w porównaniu z nowymi pojazdami, ze względu na brak możliwości otrzymania na nie dofinansowania z PFRON. W związku z tym odstąpiono od pierwotnego zamiaru przygotowania ich zestawienia.

Przystosowanie pojazdu do przewozu osób niepełnosprawnych wymaga dokonania w nim kilku zmian:

- instalacja najazdu lub windy dla wózka inwalidzkiego
- instalacja systemu mocowania dla wózka inwalidzkiego
- zmiana mocowania (przynajmniej części) foteli, tak aby umożliwić ich przesuwanie i demontaż
- instalacja stopni, uchwytów wewnątrz
- oznakowanie zewnętrzne samochodu.

Koszt adaptacji samochodu jest szacowany na ok. 12000 – 19000 zł (netto), choć możliwe są dalej idące modyfikacje, które mogą podnieść koszty nawet do przeszło 30000 zł.

Za ok. 12000 zł możliwa jest adaptacja auta do przewozu wózka inwalidzkiego, za 19000 zł samochód może być wyposażony nawet w 3 miesiące do transportu osób niepełnosprawnych. Auta przystosowane w ten sposób zachowują funkcjonalność zwykłych aut – fotele mogą być stosunkowo łatwo wmontowane ponownie, tak aby był możliwy transport 9 lub więcej pasażerów.

Poniżej zaprezentowano informacje o eksploatacji i cenach podzespołów (wraz z montażem).

Element wyposażenia	Możliwość zainstalowania bez utraty gwarancji samochodu	Długość gwarancji	Szacowany czas użytkowania	Częstotliwość przeglądów
Pochylnia do wjazdu wózka	Tak <input checked="" type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/>	2 lata	Brak danych	Raz w roku
Winda	Tak <input checked="" type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/>	2 lata	Brak danych	Raz w roku
Obniżane zawieszenie z tyłu	Tak <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/>	-	-	-
„Pogłębiana” podłoga	Tak <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/>	-	-	-
Mocowanie wózka inwalidzkiego	Tak <input checked="" type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/>	2 lata	Brak danych	Raz w roku
Stopnie ułatwiające wsiadanie	Tak <input checked="" type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/>	2 lata	Brak danych	Raz w roku
Podwyższenie dachu	Tak <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/>	-	-	-

Dodatkowe uchwyty wewnątrz	Tak <input checked="" type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/>	2 lata	Brak danych	Raz w roku
Dodatkowa sygnalizacja świetlna	Tak <input checked="" type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/>	2 lata	Brak danych	Raz w roku

Element wyposażenia	Dostępność	Producenci wykorzystywanych podzespołów	Szacunkowy koszt
Pochylnia do wjazdu wózka	Tak <input checked="" type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/>	Ramlette, Baer Cargolit	2000 zł lub 1340 €
Winda	Tak <input checked="" type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/>		4290 €
Obniżane zawieszenie z tyłu	Tak <input type="checkbox"/> Nie <input checked="" type="checkbox"/>	-	-
„Pogłębiana” podłoga	Tak <input type="checkbox"/> Nie <input checked="" type="checkbox"/>	-	-
Mocowanie wózka inwalidzkiego	Tak <input checked="" type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/>	UNVIN	1650 zł (pasy bezpieczeństwa) + 2500 zł (podłoga z szynami)
Stopnie ułatwiające wsiadanie	Tak <input checked="" type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/>	Produkcja własna	500 zł
Podwyższenie dachu	Tak <input type="checkbox"/> Nie <input checked="" type="checkbox"/>	-	-
Dodatkowe uchwyty wewnątrz	Tak <input checked="" type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/>	różne	W zależności od konfiguracji
Dodatkowa sygnalizacja świetlna	Tak <input checked="" type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/>	różne	W zależności od konfiguracji

Projekcje finansowe

Poziom i struktura przychodów

Poziom przychodów jest zależny od:

- ceny usługi podstawowej (zazwyczaj wyrażonej za pomocą ceny za kilometr)
- wolumenu wykonania usługi podstawowej (liczba przewozów, przejechany dystans)
- cen usług dodatkowych
- wolumenu wykonania usług dodatkowych
- możliwości pozyskania dodatkowych przychodów

Stawki za przejechanie kilometra wahają się w granicach:

- od 1,00 zł do 2,75 zł w przypadku przejazdów samochodu z kierowcą (bez opiekuna)
- od 1,60 zł do 5,00 zł w przypadku przejazdów samochodów z dwuosobową załogą

Podstawowymi czynnikami determinującymi stawkę za kilometr są:

- liczebność załogi pojazdu
- długość przejazdu (im dłuższy przejazd tym niższa stawka za kilometr)
- region kraju (ceny w dużych miastach znacznie wyższe niż na prowincji)
- wielkość pojazdu (ceny przewozów większymi busami są nieco wyższe niż małymi)
- koszty działania firmy
- konkurencja na rynku

Liczba i długość wykonanych przewozów różni się w zależności od

- liczby posiadanych pojazdów
- typu i lokalizacji obsługiwanych klientów (w mieście przewozy – ok. 60 km dziennie; na terenach wiejskich – do 200 km dziennie)
- wielkości popytu na daną usługę i liczby podmiotów świadczących usługi

Możliwość pozyskania dodatkowych przychodów to np. pobieranie opłat za postój samochodu (firmy działające na terenie Warszawy pobierają do 70 zł za godzinę postoju samochodu z kierowcą) czy sprzedaż powierzchni reklamowej na samochodzie.

Zatrudnianie osób niepełnosprawnych umożliwia korzystanie m.in. ze:

- zwrotu kosztów składki emerytalnej

- dofinansowanie kosztów wynagrodzeń (okresowo nawet do 100%, jeżeli dana osoba była zarejestrowana jako bezrobotny)
- dofinansowanie kosztów stworzenia stanowiska pracy (do 15 krotności średniego wynagrodzenia)
- dofinansowanie szkoleń (do 90%)

Organizacje pozarządowe (zwłaszcza te mające status OPP) zabiegają o finansowanie przez sponsorów.

Niezwykle istotny jest fakt, że niepełnosprawni pasażerowie z własnej kieszeni pokrywają zazwyczaj nie więcej niż 25% kosztów przejazdu – reszta jest finansowana z innych źródeł.

Poziom i struktura kosztów

Poziom i strukturę kosztów determinują:

- liczba posiadanych pojazdów
- liczba i długość wykonywanych przewozów
- liczba pracowników i ich poziom ich płac
- ceny materiałów eksploatacyjnych
- możliwość efektywnego zorganizowania działalności
- wielkość „zaplecza” podstawowej działalności

Głównym czynnikiem generującym koszty są wydatki na wynagrodzenia pracowników. Stanowią one ok. 60-70% ogółu kosztów działalności. W dużej mierze są to wydatki sztywne (w przeciwieństwie do np. kosztów paliwa).

Pozyskanie wyposażenia z dotacją PFRON (mogącą sięgać 75% kosztów zakupu) znacząco obniża dokonywane odpisy amortyzacyjne.

Przykładowa kalkulacja wyników działalności

Określenie wyniku finansowego wymaga przyjęcia założeń dotyczących:

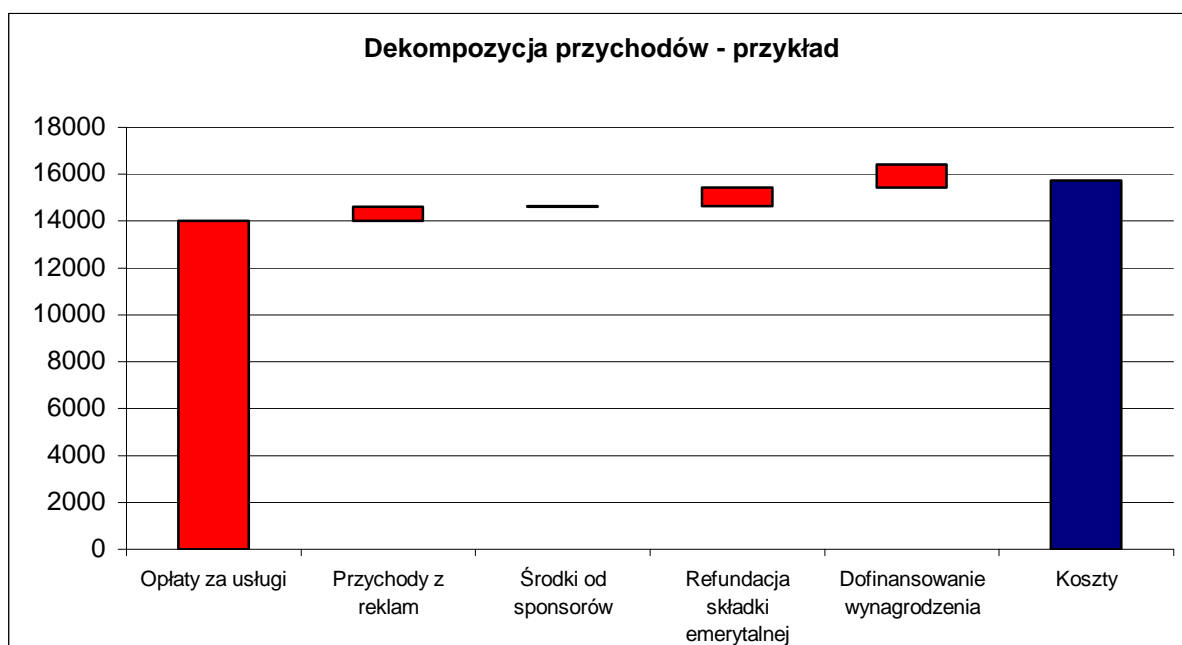
- poziomu ceny usługi przewozowej
- miesięcznych przebiegów
- liczby pracowników i poziomu ich wynagrodzeń
- pozostałych przychodów i kosztów

- możliwości skorzystania z dotacji PFRON

W związku z tym w pracy nie zostanie określony jeden, uniwersalny próg opłacalności (BEP) takiej działalności. Załączony do opracowania arkusz pozwala na przeprowadzenie symulacji konkretnych przypadków.

W przykładzie przyjęto:

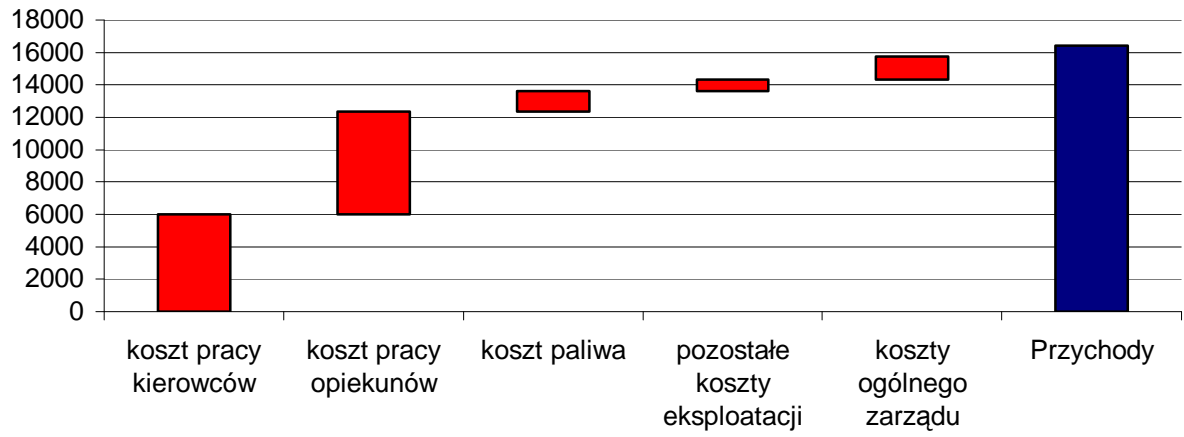
- wykonywanie przewozu za pomocą 1 samochodu kupionego z 75% dotacją PFRON
- miesięczne przebiegi na poziomie 3500 km
- stawkę za km – 4,00 zł
- zatrudnianie 2 pełnosprawnych kierowców i 3 niepełnosprawnych pomocników



Jak widać, przy założonych warunkach podmiot powinien wygenerować niewielki dodatni wynik finansowy.

W przykładzie, zasadniczym czynnikiem generującym koszty są koszty płac.

Dekompozycja kosztów działalności - przykład



Wnioski i rekomendowane modele biznesowe

- **W Polsce żyje duża grupa potencjalnych beneficjentów specjalistycznych usług transportowych**

W Polsce żyje ok. 5,5mln osób niepełnosprawnych (ok. 14,3% ogółu ludności), z czego ok. 40% to osoby z dysfunkcją narządu ruchu. Wg badań GUS ok. 1,6 mln osób ma problemy z samodzielnym przejściem 500m lub wejściem/zejściem z pierwszego piętra lub z obiema tymi czynnościami.

- **Istnieją duże, niezaspokojone potrzeby transportowe osób niepełnosprawnych**
Świadczeniem specjalistycznych usług przewozowych zajmuje się najprawdopodobniej nie więcej niż 100 przedsiębiorstw w kraju. Dla porównania w Szwajcarii (liczba ludności ok. 4,5 razy mniejsza od Polski) działa przynajmniej 116 podmiotów oferujących przewozy osobom niepełnosprawnym (w systemie taksówkowym). Część przewozów jest wykonywana przez przedsiębiorstwa transportowe o ogólnym profilu.

- **Niski poziom zamożności niepełnosprawnych utrudnia transformację zapotrzebowania w realny popyt**

Dla przeszło 70% gospodarstw domowych osób niepełnosprawnych podstawą utrzymania są niezarobkowe źródła dochodów (renty, emerytury, zasiłki). Niski poziom zamożności ogranicza udział inwalidów w konsumpcji, życiu społecznym i kulturalnym. Przeprowadzone na bardzo małej próbie badanie ankietowe sugeruje, że akceptowane stawki (opłaty wnoszone przez pasażera) w tym rodzaju przewozów oscylują wokół 0,5-1 zł za kilometr.

- **Wysoki koszt wykonywania przejazdów**

Konieczność wykorzystania przy przewozie droższych pojazdów niż np. w zwykłych przewozach taksówkowych (większe samochody, koszt adaptacji) oraz większa pracochłonność i czasochłonność (związane z pomocą dla osób niepełnosprawnych w wydostaniu się z domu i dostaniu się do samochodu) znacznie podnoszą koszty ponoszone przez przewoźników. Pokrycie kosztów i osiągnięcie zysku umożliwiłoby ustalenie ceny na poziomie niedostępnym dla zdecydowanej większości osób niepełnosprawnych

- **Konieczność poszukiwania dodatkowych źródeł finansowania**

W miarę powszechny dostęp osób niepełnosprawnych do usług transportowych jest możliwy, gdy przejazdy są dotowane w wysokości ok. 70-80%. Głównym płatnikiem są/powinny być

jednostki samorządu terytorialnego. Pozyskiwane są również środki od prywatnych sponsorów.

- **Wysoki stopień uzależnienia przewoźników od środków publicznych**

Realizacja dużego zadania finansowanego ze środków publicznych może być głównym źródłem przychodów przedsiębiorstwa transportowego. Umowy podpisywane przez podmioty publiczne na krótki okres – rzadko przekraczający 1 rok. Utrudnia to uzyskanie stabilizacji finansowej przez podmioty i planowanie długoterminowych inwestycji.

Przy przetargach brak preferencji dla podmiotów społecznych – jedynym kryterium wyboru zwycięzców jest kryterium ceny.

Zadania zlecone przez instytucje samorządowe lub inne zajmujące się opieką nad osobami niepełnosprawnymi są realizowane przede wszystkim w dni powszednie, w godzinach rannych i popołudniowych. Istnieje zatem możliwość pewnej dywersyfikacji przychodów poprzez poszukiwanie innych zleceń do wykonania poza tymi terminami.

- **Fundusze PFRON szansą na obniżenie nakładów kapitałowych**

Organizacje pozarządowe (uwaga: nie dotyczy to spółdzielni socjalnych) mające statutowy zapis o działalności na rzecz osób niepełnosprawnych mogą uzyskać dotację z PFRON na zakup przystosowanego auta. Podobne możliwości mają władze gminne i powiatowe (ok. 80% wniosków pochodzi od nich). Wysokość dotacji może sięgać 75% wartości samochodu.

Zakupionych w ten sposób aut nie można wykorzystywać do prowadzenia działalności komercyjnej, ale możliwe jest pobieranie opłat mających rekompensować poniesione koszty.

- **Konieczność znalezienia odpowiedniego modelu biznesowego**

Szansą na utrzymanie się przedsiębiorstwa społecznego na rynku może być:

- połączenie działalności przewozowej z inną prowadzoną działalnością
- współpraca z biznesem społecznie odpowiedzialnym
- połączenie usług przewozowych z innymi rodzajami prowadzonej działalności
- świadczenie usług charakteryzujących się wyższą rentownością przy częściowym wsparciu ze strony wolontariuszy

Proponowane modele biznesowe

Nazwa modelu:

Model 1 – wariant działalności pomocniczej

Idea modelu:

Wariant przewiduje uruchomienie usług przewozowych jako działalności pomocniczej wobec podstawowej działalności polegającej na opiece nad osobami niepełnosprawnymi.

Tą działalnością może być np. prowadzenie WTZ, ośrodka rehabilitacji czy szkoły specjalnej.

Samochód (lub samochody) służy przede wszystkim obsłudze placówki (lub placówek), poza godzinami, w których realizowane są przewozy podopiecznych, samochód może być wykorzystywany do przewozów innych zainteresowanych osób. Dodatkowe zamówienia na przewozy mogą pochodzić od jednostek publicznych (np. dowóz osób niepełnosprawnych do ośrodka pomocy społecznej, przewozy wykonywane okazjonalnie lub na podstawie długoterminowych umów) lub osób prywatnych (zamawianie usługi w razie potrzeby, ale z odpowiednim wyprzedzeniem).

Model przewiduje zakup samochodów z dotacji PFRON, w związku z tym nie będzie możliwe wykonywanie przewozów komercyjnych.

Realizujący podmiot:

Organizacja pozarządowa prowadząca ośrodek lub ośrodki opiekuńcze

Zatrudnienie, ew. udział wolontariuszy:

Pracownicy ośrodka; w czasie, w którym nie są wykonywane przejazdy, pracownicy mogą wykonywać inne zadania.

Stopień zależności od władz:

Dość wysoki, ale np. podmiot prowadzący jako jedyny na danym terenie placówki opiekuńcze może mieć silniejszą pozycję w negocjacjach z samorządami.

Społeczna wartość dodana:

Zapewnienie dowozu podopiecznym ośrodka

Możliwość świadczenia usług specjalistycznych na terenach, gdzie istnieją potrzeby transportowe zgłaszane przez osoby niepełnosprawne, ale popyt ze strony klientów indywidualnych był zbyt niski, aby można było świadczyć usługi tego rodzaju

Przykłady podmiotów działających na podobnych zasadach:

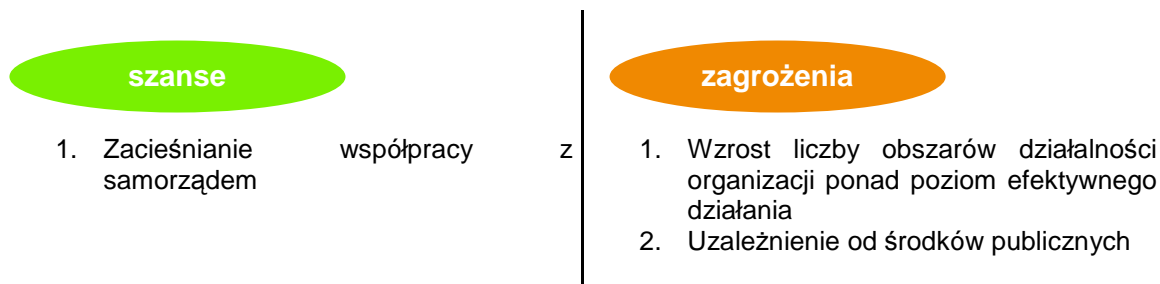
Stowarzyszenie Pomocy Dzieciom Niepełnosprawnym „Krok za krokiem“ w Zamościu

mocne strony

1. Dostarczanie zintegrowanych usług dla osób niepełnosprawnych i zlecających zadania samorządów
2. Mocna pozycja podmiotu w negocjacjach z finansującymi usługi
3. Możliwość korzystania z doświadczenia w pracy z osobami niepełnosprawnymi
4. Korzyści skali, możliwość efektywnej alokacji czasu pracy zatrudnionych osób
5. Niskie nakłady kapitałowe (dotacja z PFRON)

słabe strony

1. Brak specjalizacji
2. Utrudnione świadczenie usług o charakterze komercyjnym



Nazwa modelu:

Model 2 – społeczna odpowiedzialność biznesu

Idea modelu:

Model wymaga nawiązania współpracy z dużą korporacją taksówkową działającą na rynku.

Korporacja taksówkowa zapewnia organizacji pozarządowej posiadającej własny, przystosowany do przewozu niepełnosprawnych samochodów:

- bezpłatną obsługę dyspozytorską
- bezpłatne szkolenie dla pracowników fundacji
- wynegocjowanie z serwisami samochodowymi i stacjami benzynowymi rabatów na poziomie takim z jakiego korzystają pozostali kierowcy pracujący dla korporacji (np. objęcie samochodu organizacji systemem zarządzania flotą samochodową)
- pośrednictwo w negocjacjach z agencjami sprzedającymi powierzchnię reklamową na samochodach.

Dzięki obniżonym kosztom działalności oraz zakupowi pojazdu z dotacji PFRON, organizacja pozarządowa może oferować klientom indywidualnym atrakcyjne ceny przejazdu (możliwość świadczenia usług przy niższym poziomie środków publicznych lub nawet bez pomocy takich środków) [działalność na zasadzie non-profit].

Załoga samochodu przestrzega standardów obowiązujących pracowników korporacji.

Wykonywane przewozy są nieco droższe niż te dotowane przez miasto, ale przewoźnik jest bardziej elastyczny pod względem czasu pracy i terminów zamówień.

Realizujący podmiot:

Organizacja pozarządowa współpracująca z korporacją taksówkową zainteresowaną wdrażaniem idei biznesu społecznie odpowiedzialnego

Zatrudnienie, ew. udział wolontariuszy:

Pracownicy organizacji pochodzą z grup „defaworyzowanych”; praca może dla części z nich przepustką do rozpoczęcia w przyszłości współpracy z korporacją w charakterze kierowców.

Stopień zależności od władz:

Niski, dzięki obniżeniu kosztów działania możliwość oferowania przejazdów w bardziej przystępnych cenach (ewentualnie możliwość podpisania umowy z władzami miasta)

Społeczna wartość dodana:

Wzrost podaży specjalistycznych usług transportowych w przystępnych cenach
Sposób aktywizacji zawodowej

Przykłady działających podmiotów:

Nie są znane

mocne strony

1. Możliwość osiągnięcia korzyści skali przez przewoźnika specjalistycznego przy faktycznie małej skali
2. Redukcja kosztów
3. Dostęp do całodobowej, profesjonalnej obsługi dyspozytorskiej
4. Dostęp do know-how firmy taksówkowej
5. Korzyści wizerunkowe i możliwość zaoferowania szerszego pakietu usług przez korporację
6. Model aktywizacji zawodowej

słabe strony

1. Model wymaga dużego wzajemnego zaufania na linii przedsiębiorca-organizacja pozarządowa
2. Konieczność przeanalizowania umowy o współpracy pod względem skutków podatkowych
3. Ograniczona skala działania do 1-2 samochodów (ograniczenie obciążenia dyspozytorów)

szanse

1. Duże zapotrzebowanie na usługi transportowe dla osób niepełnosprawnych
2. Wzrost zamożności mieszkańców miast może się przełożyć także na wzrost popytu osób niepełnosprawnych na usługi taksówkowe
3. Prowadzenie przewozów na zasadzie non-profit nie zamyka drogi do otrzymania dotacji z PFRON

zagrożenia

1. Proces odpływu najlepszych kierowców do korporacji
2. Tarcia spowodowane stykiem sfery non-profit i komercyjnej

Nazwa modelu:

Model 3 – połączenie usług przewozowych z innymi rodzajami działalności

Idea modelu:

Przykład:

Przedsiębiorstwo społeczne prowadzi pensjonat o charakterze integracyjnym. Większość gości stanowią osoby pełnosprawne, bez problemów w poruszaniu się, ale przyjeżdżają także osoby niepełnosprawne.

Przedsiębiorcy chcąc dowozić gości (także pełnosprawnych) z dworca kolejowego lub obwozić ich po okolicy muszą dysponować licencją na wykonywanie transportu drogowego (przejazdy wykonywane przez przedsiębiorców działających w branży turystycznej nie są przejazdami na własny użytek).

Okazjonalnie są wykonywane przejazdy na rzecz osób niepełnosprawnych mieszkających w danej miejscowości

Realizujący podmiot:

Przedsiębiorstwo społeczne

Zatrudnienie, ew. udział wolontariuszy:

Pracownicy ośrodka, w czasie, w którym nie są wykonywane przejazdy, pracownicy mogą wykonywać inne zadania.

Stopień zależności od władz:

Niski, (ewentualnie możliwość podpisania umowy z władzami lokalnymi)

Społeczna wartość dodana:

Wzrost podaży specjalistycznych usług transportowych w danej miejscowości
Dywersyfikacja przychodów przedsiębiorstwa społecznego
Podniesienie poziomu przystosowania miejscowości do potrzeb niepełnosprawnych turystów

Przykłady działających podmiotów:

Nie są znane



Nazwa modelu:

Model 4 – usługi o wyższej rentowności przy częściowym wykorzystaniu pracy wolontariuszy

Idea modelu:

Przykład:

Organizacja pozarządowa świadczy usługi przewozowe, częściowo dla instytucji publicznych, częściowo dla klientów indywidualnych.

W okresie wakacji oraz w weekendy, gdy regularne przewozy nie są wykonywane, organizowane są wycieczki objazdowe po terenie miasta dla przybywających z zagranicy turystów niepełnosprawnych.

Opiekunami osób niepełnosprawnych w czasie objazdów mogliby być studenci-wolontariusze. Nie posiadając uprawnień przewodnickich nie pełniliby formalnie roli przewodników, ale korzystając z własnej wiedzy o mieście i znajomości języków obcych pomagiliby niepełnosprawnym turystom poznać miasto.

Korzystając z większej zamożności turystów zagranicznych oraz oferowania obsługi quasi-przewodnickiej możliwe byłoby pobieranie wyższych stawek za przewóz

Reklama za pośrednictwem zagranicznych organizacji zrzeszających osoby niepełnosprawne, forów internetowych itd.

Realizujący podmiot:

Organizacja pozarządowa prowadząca na co dzień przewozy osób niepełnosprawnych, mogąca liczyć na pozyskanie odpowiedniej liczby wolontariuszy

Zatrudnienie, ew. udział wolontariuszy:

Pracownicy organizacji (również osoby niepełnosprawne); wolontariusze znający języki obce, w optymalnym przypadku posiadający również doświadczenie w pracy z osobami niepełnosprawnymi, gotowi poświęcić co pewien czas kilka godzin

Stopień zależności od władz:

Zależny od prowadzenia pozostałej działalności

Społeczna wartość dodana:

Pozytywny wpływ na rozwój oferty turystycznej dla osób niepełnosprawnych
Możliwość pokrycia części kosztów podstawowej działalności (przewozy niepełnosprawnych mieszkańców)

Przykłady działających podmiotów:

Nie są znane

<p>mocne strony</p> <ol style="list-style-type: none">1. Dywersyfikacja przychodów2. Możliwość bardziej równomiernego wykorzystania samochodów i zwiększenia przychodów	<p>słabe strony</p> <ol style="list-style-type: none">1. Uzależnienie od pracy wolontariuszy (możliwe trudności w ich pozyskaniu i egzekwowaniu odpowiedniego standardu pracy)2. Konieczność przeanalizowania (w konkretnym przypadku) zgodności realizacji tego rodzaju działalności z misją organizacji
<p>szanse</p> <ol style="list-style-type: none">1. Rozwój turystyki	<p>zagrożenia</p> <ol style="list-style-type: none">2. Działalność kontrowersyjna z prawnego punktu widzenia (wykonywanie usługi silnie zbliżonej do usługi turystycznej)