

**Analýza příjemců vybraných dávek
sociální péče osobám se zdravotním
postižením (oblast mobility)**

Zdeňka Galetová a kol.

VÚPSV, v.v.i. Praha
2009

Publikace byla schválena ediční vědeckou radou ve složení:

doc. Ing. Ladislav Průša, CSc. (VÚPSV, v.v.i. Praha)
Ing. Martin Holub, Ph.D. (VÚPSV, v.v.i. Praha)
Mgr. Miriam Kotrusová, Ph.D. (VÚPSV, v.v.i. Praha)
Ing. Robert Jahoda, Ph.D. (MU Brno)
Ing. David Prušvic, Ph.D. (MF ČR)
Ing. Jan Mertl, Ph.D. (VŠFS Praha)
Ing. Jan Molek, CSc. (JU, České Budějovice)

Vydal Výzkumný ústav práce a sociálních věcí, v.v.i.
Praha 2, Palackého náměstí 4
jako svou 408. publikaci
Vyšlo v roce 2009, 1. vydání, náklad 220 výtisků, počet stran 117
Tisk: VÚPSV, v.v.i.

Recenze: prof. Ing. Vojtěch Krebs, CSc. (VŠE)
Mgr. Zdeněk Janíček (MěÚ Břeclav)

ISBN 978-80-7416-046-2

<http://www.vupsv.cz>

Tato monografie byla zpracována s finanční podporou Ministerstva práce a sociálních věcí ČR v souvislosti s řešením veřejné zakázky (výzva zadavatele č.j. 2008/17419-21 ze dne 16.3.2009) s názvem „**Analýza příjemců vybraných dávek sociální péče osobám se zdravotním pojištěním (oblast mobility).**“

Zpracoval tým autorů:

Vedoucí týmu:

Zdeňka Galetová (kapitoly 3., 4., 5.)

Členové:

Tomáš Soukup	(kapitola 2.)
Ladislav Průša	(kapitola 4.1)
Marie Pechanová	(kapitola 3.9)
Marie Kořánová	(příloha)
Lenka Krinesová	(příloha)
Dagmar Popová	(příloha)
Růžena Příhodová	(příloha)
Mirjam Suchomelová	(příloha)

Abstrakt

Předkládaná studie se zaměřila na poznání struktury příjemců dávek na mobilitu v ČR a mezinárodní komparaci podpor v oblasti mobility ve vybraných zemích EU. Získané relevantní informace vedly k sestavení návrhů na zlepšení adresnosti a využitelnosti dávek v oblasti mobility.

Studie je rozčleněna do čtyř tematických částí. První je věnována sociodemografické struktuře příjemců dávek, tedy příspěvku na nákup motorového vozidla, příspěvku na celkovou opravu a zvláštní úpravu motorového vozidla, příspěvku na provoz motorového vozidla, příspěvku na individuální dopravu, příspěvku na úhradu za užívání bezbariérového bytu a garáže. Druhá část je zaměřena na celkovou ekonomickou situaci příjemců dávek a také na rozbor frekvence i způsobu dopravy. Třetí kapitola se věnuje komparaci podpor v oblasti mobility zdravotně postižených osob ve vybraných zemích EU jako Německo, Rakousko, Francie, Velká Británie, Švédsko, Maďarsko a Slovensko. Komparace je rozdělena do společných témat jako příspěvek na zakoupení motorového vozidla, podpora mobility, podpora bydlení, podpora veřejných a speciálních dopravních služeb pro zdravotně postižené osoby. Čtvrtá kapitola posuzuje dostupnost dopravy pro zdravotně postižené osoby v ČR.

Studie je zakončena shrnutím a doporučením ke změně stávající situace, které má vést k větší adresnosti a využitelnosti dávek v oblasti mobility.

Klíčová slova: zdravotně postižená osoba, příjemce dávky, příspěvek na provoz motorového vozidla, příspěvek na nákup motorového vozidla, speciální dopravní služby

Abstract

This study focuses on improving the understanding of allowances provided for personal mobility in the Czech Republic and provides an international comparison of support in the area with regard to selected EU countries. The information gathered during the course of the study allowed the author to present a number of proposals on improving the criteria according to which mobility allowances are granted.

The study is divided into four parts. The first chapter is devoted to an analysis of the socio-demographic structure of allowance recipients and its relationship to the various forms of assistance available i.e. allowances available for the purchase, repair and adjustment of personal cars, contributions towards the usage of personal cars, personal transport subsidies and funding for adapting homes and garages for non-barrier access. The second part of the study concentrates on the economic situation of allowance recipients as well as an analysis of the frequency and mode of transport. The third chapter is devoted to a comparison of support for the mobility of disabled persons in the Czech Republic and selected EU countries i.e. Germany, Austria, France, Great Britain, Sweden, Hungary and Slovakia. The comparison is divided into specific common topics including personal car and mobility allowances, housing benefits and support for public and special transport services for disabled people.

The study ends with a general summary with respect to mobility for disabled people and a number of recommendations for change which the author considers would lead to the improved targeting and efficacy of mobility allowances.

Key words: Disabled person, allowance recipient, personal car usage allowance, personal car purchase allowance, special transport services for disabled people

Obsah

1. Úvod	9
2. Analýza příjemců dávek podporující mobilitu zdravotně postižených osob	10
2.1 Čerpání vybraných dávek podporující mobilitu zdravotně postižených osob ...	10
2.1.1 Příspěvek na provoz motorového vozidla - osoba blízká.....	11
2.2 Sociodemografická struktura příjemců vybraných dávek podporující mobilitu ZP osob.....	12
2.2.1 Sociodemografická struktura zdravotně postižených v ČR	12
2.2.2 Sociodemografická struktura příjemců příspěvku na provoz motorového vozidla	15
2.2.3 Sociodemografická struktura příjemců příspěvku na individuální dopravu	17
2.2.4 Sociodemografická struktura příjemců příspěvku na nákup motorového vozidla	19
2.2.5 Sociodemografická struktura příjemců příspěvku na celkovou opravu motor. vozidla a příspěvku na zvláštní úpravu motor. vozidla	21
2.2.6 Sociodemografická struktura příjemců příspěvku na úhradu za užívání bezbariérového bytu	23
2.2.7 Sociodemografická struktura příjemců příspěvku na úhradu za užívání garáže	25
2.2.8 Rok a důvod posledního posouzení zdravotního stavu.....	25
2.3 Ekonomická struktura příjemců dávek podporující mobilitu ZP osob	26
2.3.1 Struktura příjemců dle typu bydlení (domácnosti).....	26
2.3.2 Struktura příjemců dle ekonomické aktivity	27
2.3.3 Jaký důchod pobírají příjemci dávek podporující mobilitu?.....	29
2.3.4 Jaký je příjem domácností s osobami pobírajícími dávky podporující mobilitu?	30
2.4 Charakteristika dopravy příjemců dávek podporující mobilitu ZP osob	32
2.4.1 Deklarovaný způsob užití přepravy motorovým vozidlem	32
2.4.2 Využívané způsoby dopravy příjemců dávek podporující mobilitu	33
2.4.3 Frekvence dopravy	33
2.4.4 Kolik kilometrů měsíčně najezdí příjemci dávek podporující mobilitu ZP osob?	34
2.4.5 Měsíční výdaje na dopravu	36
3. Komparace podpor v oblasti mobility zdravotně postižených osob ve vybraných zemích EU	37
3.1 Metodologie	37
3.2 Podpora nákupu a úpravy motorového vozidla pro zdravotně postižené osoby	38
3.3 Další formy podpory mobility zdravotně postižených ve vybraných zemích EU	41
3.4 Dávky pro zdravotně postižené osoby podmíněné využíváním motorového vozidla	42
3.5 Dávky podporující mobilitu nepodmíněné využíváním motorového vozidla.....	43
3.6 Parkování zdravotně postižených osob	44
3.7 Podpora mobility zdravotně postižených osob ve veřejné dopravě.....	44
3.8 Speciální dopravní služby pro zdravotně postižené osoby.....	45
3.9 Speciální dopravní služby v ČR	46
3.10 Podpora bydlení zdravotně postižených osob	47

4. Dostupnost dopravy pro zdravotně postižené osoby.....	50
4.1 Modelové řešení dopravní obslužnosti na regionální úrovni	51
5. Shrnutí a doporučení	53
6. Přehled použité literatury a zdrojů	57
7. Seznam zkratk	59
Přílohy	
Příloha I. Podpora mobility zdravotně postižených osob ve vybraných zemích EU.....	63
Příloha II. Vybrané paragrafy vyhl. č. 182/1991 Sb., vztahující se k problematice..	109

1. Úvod

Dostupné životní prostředí a především doprava pro osoby zdravotně handicapované je zásadní k zajištění přístupu ke vzdělání a také zaměstnání. Osobám se zdravotním postižením musí být umožněno přispívat do života společnosti a účastnit se ho užíváním zboží a služeb, společenským životem se svými přáteli a rodinami ve svém městském nebo venkovském prostředí. Přístup zdravotně postižených osob k dopravě a k životnímu prostředí je základním právem, které zvyšuje jejich nezávislost.

Problematice mobility zdravotně handicapovaných občanů byla a je v rámci transformace sociálního systému věnována opakovaně pozornost, především díky dlouhodobým podnětům organizací sdružujících zdravotně postižené osoby. V rámci transformace systému dávek pro zdravotně postižené bylo dříve navrhováno koncipovat novou sociální dávku, tedy „příspěvek na mobilitu“. S cílem podpořit mobilitu zdravotně postižených osob i v rámci přípravy zákona o sociální pomoci bylo navrhováno zavést nový typ služeb - dopravní služby. Žádný z těchto návrhů však nebyl přijat, a tak dávky související s mobilitou jsou stále poskytovány podle vyhlášky č. 182/1991 Sb., v platném znění. Vynakládané finanční prostředky jsou příjemci často neefektivně využívány, což výrazně zhoršuje vnímání celého sociálního systému - hovoří se oprávněně o zneužívání sociálních dávek.

Předkládaná analýza navazuje na v předchozích letech provedené odborné studie a výzkumy, které se věnovaly dávkám pro zdravotně postižené osoby. Návrhy a strategie z předchozích výzkumů jsou velmi propracované a přínosné především na koncepční a legislativní úrovni.

K získání relevantních informací o sociodemografické struktuře příjemců dávek podporující mobilitu bylo použito terénní dotazníkové šetření pomocí tazatelů společnosti EMPIRICA, s.r.o. v měsících červen a červenec 2009. Kromě sociodemografických údajích o příjemcích jednotlivých dávek nalezneme v analýze informace o ekonomické struktuře, frekvenci a způsobech dopravy. Provedené terénní šetření bylo porovnáno s evidencí příjemců dávek na vybraných obecních úřadech s rozšířenou působností a s daty Českého statistického úřadu (ČSÚ). V následujícím textu bude používáno slovní spojení „dávky podporující mobilitu“, které zahrnuje všechny dávky sociální péče poskytované dle vyhlášky č. 182/1991 Sb. reagující na specifické potřeby osob se ZP v oblasti mobility.

Součástí zadání veřejné zakázky bylo provedení mezinárodního srovnání podpory mobility ve vybraných evropských zemích. Do mezinárodní komparace byly zařazeny země Německo, Rakousko, Francie, Velká Británie, Švédsko, Maďarsko a Slovensko. Srovnání je rozděleno do společných témat jako příspěvek na zakoupení motorového vozidla, podpora mobility podmíněná či nepodmíněná vlastnictvím motorového vozidla, podpora bydlení i podpor veřejných a speciálních dopravních služeb.

V závěrečné části nalezneme návrhy a doporučení vycházející z mezinárodní komparace a analýzy příjemců dávek.

2. Analýza příjemců dávek podporující mobilitu zdravotně postižených osob

V analýze vycházíme ze čtyř základních zdrojů dat:

- 1) z pravidelně zveřejňovaných statistik MPSV (Statistická ročenka z oblasti práce a sociálních věcí 2007),
- 2) z Výběrového šetření zdravotně postižených (VŠZP) provedeného Českým statistickým úřadem (ČSÚ) v roce 2007.
- 3) z šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech s rozšířenou působností v roce 2009,
- 4) z šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek na mobilitu v roce 2009.

Výzkumný ústav práce a sociálních věcí, v.v.i. (VÚPSV, v.v.i.) provedl pro účely tohoto projektu dvě výzkumná šetření. První šetření se týkalo statistik na vybraných obecních úřadech, které dávky na mobilitu vyplácí. Po domluvě se zadavatelem, tedy ministerstvem práce a sociálních věcí (MPSV) bylo vytipováno osm obecních úřadů (OÚ), na kterých bylo sčítání provedeno.¹ Ve spolupráci s pracovníky OÚ byly zaznamenávány hlavní sociodemografické charakteristiky vybraných typů dávek.

Druhé šetření bylo adresováno přímo samotným příjemcům dávek na mobilitu na území ČR. Toto dotazníkové šetření provedli tazatelé společnosti Empirica, s.r.o. na přelomu června a července 2009. Celkově bylo dotázáno 400 příjemců různých dávek podporující mobilitu. Abychom mohli provést podrobnější statistiky, byly určeny kvóty pro věk zdravotně postižených (1/3 děti a mladiství do 26 let, 1/3 střední věk a 1/3 senioři). Výsledné statistiky jsou samozřejmě převáženy podle výsledků ze sčítání na vybraných OÚ.

2.1 Čerpání vybraných dávek podporující mobilitu zdravotně postižených osob

V roce 2007 bylo v ČR vyplaceno **250 tis. dávek, které v různé míře a rozsahu podporují přepravu zdravotně postižených osob (ZP osob)**, v celkové výši téměř 2 mld. Kč. V průměru nejdražší dávkou je příspěvek na zakoupení motorového vozidla (81 tis. Kč), ovšem vzhledem k relativně nízké četnosti (2 %) činily výdaje na nákup motorového vozidla 19 % celkových výdajů.² Naopak nejlevnější dávka (příspěvek na provoz motorového vozidla) tvoří 96 % příspěvků, čímž se podílí na výdajích 77 %.

¹ Bylo vybráno 8 OÚ: Hradec Králové, Ústí nad Labem, České Budějovice, Otrokovice, Znojmo, Telč, Písek a Roudnice nad Labem. OÚ byly vybrány tak, aby reprezentovaly různé typy z pohledu regionu a velikosti.

² Vedle samotného příspěvku na nákup motorového vozidla je třeba započítat i odpočet DPH z ceny vozidla.

Tabulka č. 1 **Čerpání jednorázových dávek podporující mobilitu ZP osob v roce 2007**

příspěvek na:	počet příspěvků	podíl příspěvků	průměrná výše příspěvku	celkové výdaje v tis. Kč	podíl celkových výdajů v tis. Kč
zakoupení motorového vozidla	4 712	1,9%	80 912	381 258	19,3%
zvláštní úpravu motorového vozidla	374	0,15%	44 273	16 558	0,8%
celkovou opravu motorového vozidla	107	0,04%	50 664	5 421	0,3%
provoz motorového vozidla	239 339	95,6%	6 367	1 523 778	77,2%
individuální dopravu	5 922	2,4%	7 731	45 781	2,3%
celkem	250 454	100%	-	1 972 796	100%

Zdroj: Statistická ročenka z oblasti práce a sociálních věcí 2007. MPSV 2008

Tabulka č. 2 **Čerpání opakujících se peněžitých dávek podporující mobilitu ZP osob v roce 2007**

příspěvek na:	počet příspěvků ročně	průměrný počet příspěvků (měsíčně)	celkové výdaje v tis. Kč
úhradu za užívání bezbariérového bytu	23 837	1 986	9 494
úhradu za užívání garáže	6507	542	1 497

Zdroj: Statistická ročenka z oblasti práce a sociálních věcí 2007. MPSV 2008

2.1.1 Příspěvek na provoz motorového vozidla - osoba blízká

Příspěvek na provoz motorového vozidla může pobírat buď sama zdravotně postižená osoba nebo osoba blízká. Podle statistik MPSV pobírali příspěvek sami zdravotně postižení ve 44 % případech a osoba blízká v 56 %.

Jak vyplynulo z šetření na obecních úradech, skutečnost, zda příspěvek pobírá zdravotně postižený sám či osoba blízká závisí na věku. U ZP ve věku 18-59 let pobírá sám/a příspěvek polovina příjemců dávky, u ZP starších 60 let představuje osoba blízká 57 % příjemců.

Co se týče bydliště, 86 % „osob blízkých“ má trvalé bydliště ve stejné obci jako zdravotně postižený. U seniorů bydlí osoba blízká častěji v jiné obci než u jiných věkových skupin.

Tabulka č. 3 **Čerpání příspěvků na provoz motorového vozidla v roce 2007**

příspěvek na:	sám	osoba blízká	celkem
2. stupeň	36%	40%	76%
3. stupeň	8%	16%	24%
celkem	44%	56%	100%

Zdroj: Statistická ročenka z oblasti práce a sociálních věcí 2007. MPSV 2008

2. Analýza příjemců dávek podporující mobilitu zdravotně postižených osob

Tabulka č. 4 **Čerpání příspěvků na provoz motorového vozidla dle věku ZP**

	do 17 let	18-59 let	60+
sám	0%	50%	43%
osoba blízká	100%	50%	57%
celkový součet	100%	100%	100%

Zdroj: Šetření VÚPSV na vybraných obcích úřadech, 2009

Tabulka č. 5 **Vzdálenost trvalého bydliště osoby blízké dle věku osoby ZTP**

	ve stejné obci	do 10 km	11-30 km	31+ km
do 17 let	95%	4%	2%	0%
18-59 let	87%	5%	5%	3%
60+	85%	6%	6%	2%
celkem	86%	6%	6%	2%

Zdroj: Šetření VÚPSV na vybraných obcích úřadech, 2009

Ve srovnání se zahraničím je situace v ČR specifická. Na rozdíl od většiny zkoumaných států (viz příloha) je v ČR většinový příspěvek na provoz motorového vozidla navázán na vlastnictví motorového vozidla. To má několik negativních důsledků:

- Jsou tak diskriminovány ZP osoby, které motorové vozidlo nevlastní.
- V případě, že příspěvek pobírá osoba blízká, je zde riziko, že příspěvek nebude využit ve prospěch ZP osoby, ale využije jej osoba blízká (zvláště v případech oddělených domácností).
- Vyplácení dvou různých příspěvků (příspěvek na provoz motor. vozidla a příspěvek na individuální dopravu) klade vyšší nároky na administrativu.

2.2 Sociodemografická struktura příjemců vybraných dávek podporující mobilitu ZP osob

V této kapitole se zaměříme na sociodemografickou strukturu příjemců dávek podporující mobilitu ZP osob. Data jsou čerpána ze sčítání příjemců. Toto sčítání provedlo VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech. Protože struktura příjemců je logicky ovlivněna strukturou zdravotně postižených v celé populaci, využíváme data z Výběrového šetření zdravotně postižených 2007 ČSÚ (VŠZP 2007) k porovnání.

2.2.1 Sociodemografická struktura zdravotně postižených v ČR

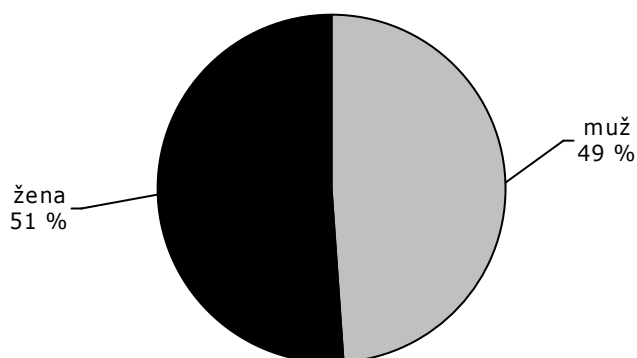
Podle údajů VŠZP 2007 žije v ČR přibližně 1 mil. osob se zdravotním postižením. Dávky podporující mobilitu ZP osob mají právo pobírat pouze osoby s druhým a třetím stupněm postižení. Proto jsme pro srovnání použili data ČSÚ zachycující pouze zdravotně postižené s **těžkým (302 tis. osob)** a **velmi těžkým** postižením (**104 tis. osob**). Předpokládáme, že se jedná o skupinu, která z pohledu míry postižení splňuje podmínky pro pobírání dávek na mobilitu.

2. Analýza příjemců dávek podporující mobilitu zdravotně postižených osob

Z pohledu pohlaví je populace s těžkým a velmi těžkým zdravotním postižením víceméně vyrovnaná (51 % žen). Co se týče věku, **60 % zdravotně postižených v ČR je starších 60 let**, přičemž celá třetina dokonce starší 75 let. Naopak mladiství do 14 let tvoří pouze 2 % osob s těžkým a velmi těžkým zdravotním postižením.

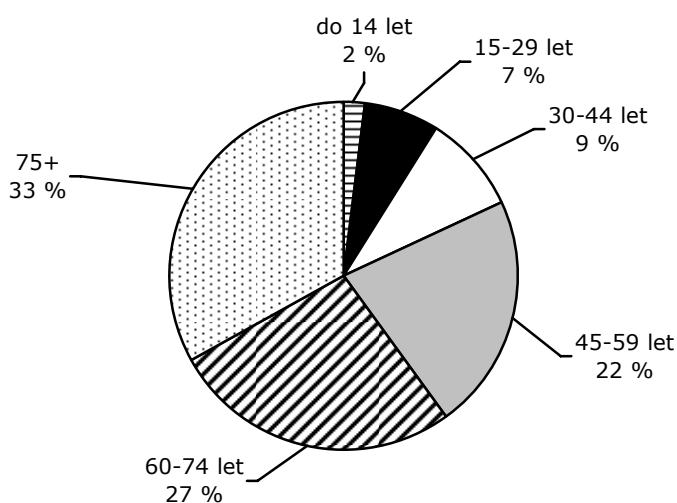
Nejčastějšími typy zdravotního postižení jsou postižení **vnitřních orgánů (58 % ZP osob)** a **tělesné postižení (48 % ZP osob)**. V absolutních číslech trpí v ČR postižením vnitřních orgánů 234 tis. osob a tělesným postižením 195 tis. osob. Relativně méně častá postižení jsou mentální (12 %), duševní (10 %), zraková (8 %) a sluchová (6 %). ČSÚ zaznamenával u každé osoby všechny typy zdravotního postižení, proto součet tvoří více než 100 %. V průměru trpí jedna ZP osoba 1,4 typy postižení (viz následující grafy).

Graf č. 1 **Struktura ZP osob v ČR dle pohlaví (pouze ZP osoby s těžkým a velmi těžkým postižením)**



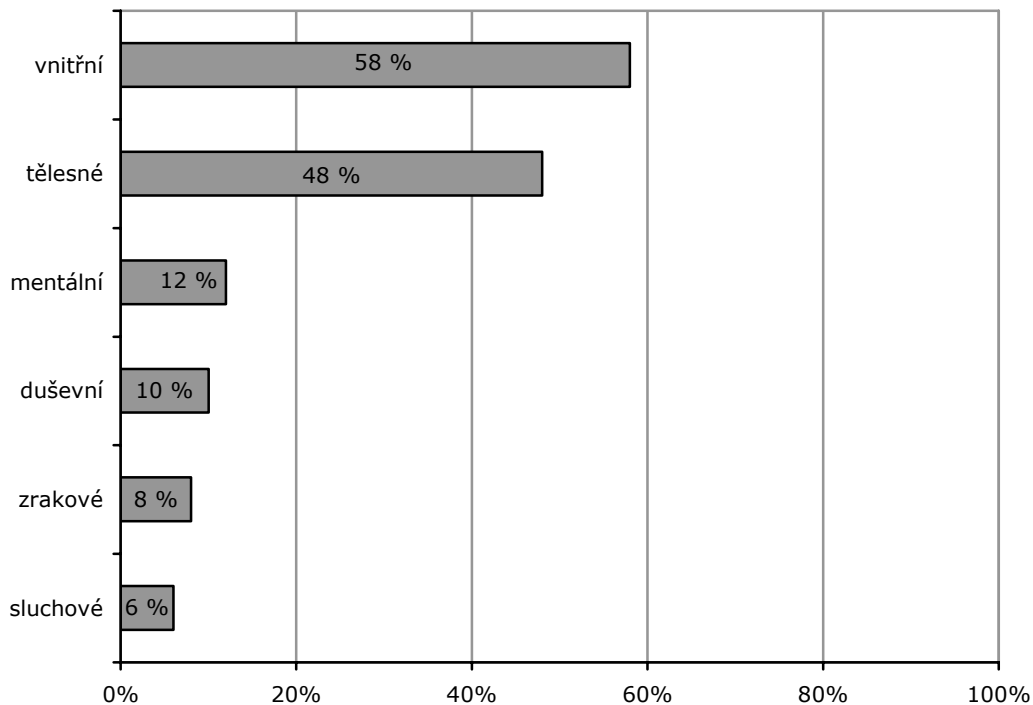
Zdroj: VŠZP 2007, ČSÚ 2008

Graf č. 2 **Struktura ZP osob v ČR dle věku (pouze ZP osob s těžkým a velmi těžkým postižením)**



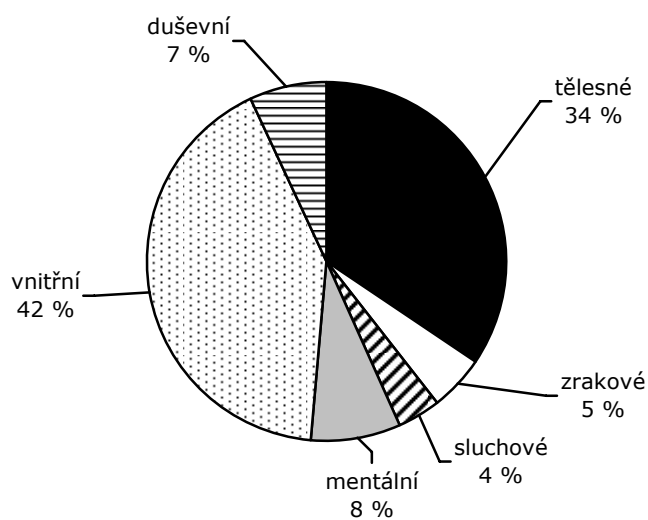
Zdroj: VŠZP 2007, ČSÚ 2008

Graf č. 3 **Typ postižení dle výsledků ČSÚ (pouze ZP osoby s těžkým a velmi těžkým postižením)**



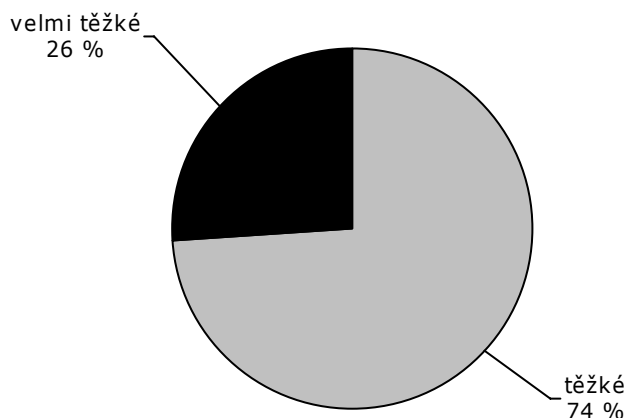
Zdroj: VŠZP 2007, ČSÚ 2008

Graf č. 4 **Struktura ZP v ČR dle typu postižení (pouze ZP s těžkým a velmi těžkým postižením)**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu ZP osob, 2009

Graf č. 5 **Struktura ZP osob v ČR dle stupně postižení (pouze ZP osoby s těžkým a velmi těžkým postižením)**



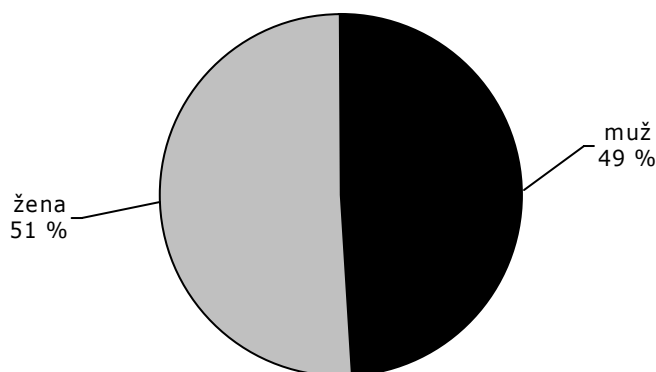
Zdroj: VŠZP 2007, ČSÚ 2008

2.2.2 Sociodemografická struktura příjemců příspěvku na provoz motorového vozidla

Jak bylo uvedeno výše, příspěvek na provoz motorového vozidla tvoří téměř 96 % vyplacených dávek podporující mobilitu ZP osob za rok. Lze tedy očekávat, že struktura příjemců bude podobná struktuře všech zdravotně postiženým v ČR. To se více méně potvrdilo, s výjimkou typu zdravotního postižení. Zhruba polovinu (51 %) příjemců tvoří ženy, **65 % je starší 60 let**, či **76 % příjemců má druhý stupeň** zdravotního postižení.

Z pohledu typu postižení je situace ve srovnání s celou zdravotně postiženou populací odlišná. **2/3 příjemců** příspěvku na provoz jej získalo na základě **tělesného postižení**. Ostatní typy postižení jsou zastoupeny výrazně méně často - vnitřní ve 20 % či mentální v 8 % případů.

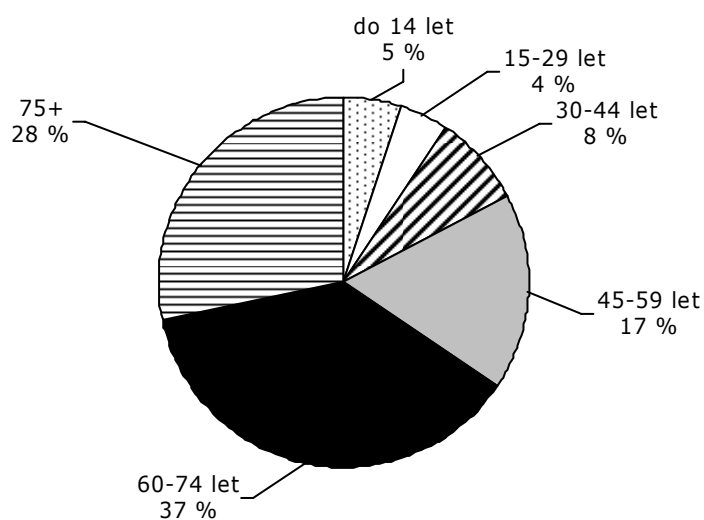
Graf č. 6 **Struktura příjemců příspěvku na provoz motorového vozidla dle pohlaví**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech, 2009

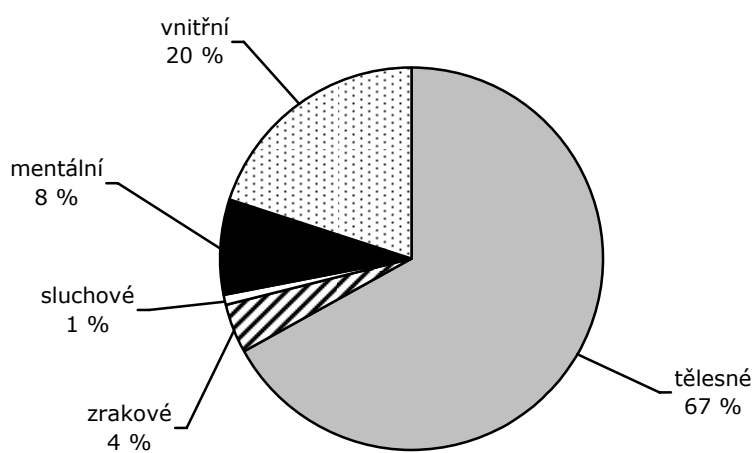
2. Analýza příjemců dávek podporující mobilitu zdravotně postižených osob

Graf č. 7 **Struktura příjemců příspěvku na provoz motorového vozidla dle věku**



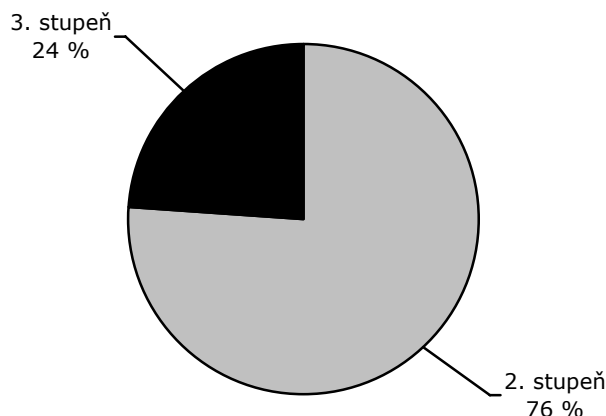
Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech, 2009

Graf č. 8 **Struktura příjemců příspěvku na provoz motorového vozidla dle typu postižení**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech, 2009

Graf č. 9 **Struktura příjemců příspěvku na provoz motorového vozidla v dle stupně postižení**

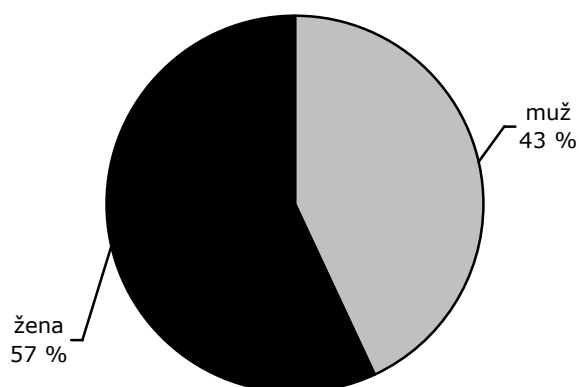


Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech, 2009

2.2.3 Sociodemografická struktura příjemců příspěvku na individuální dopravu

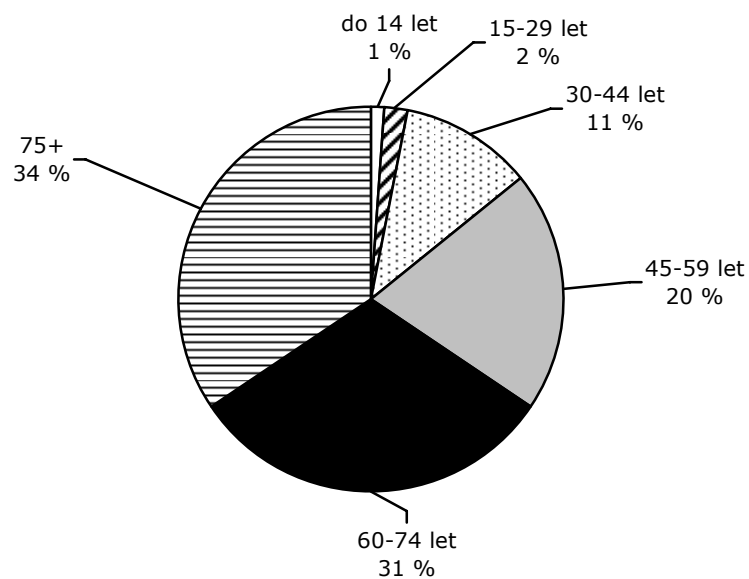
Struktura příjemců příspěvku na individuální dopravu je značně odlišná od struktury příjemců příspěvku na provoz. Největší rozdíl nalezneme v typu a stupni postižení. Na rozdíl od příspěvku na provoz motorového vozidla, na příspěvek na individuální dopravu dosáhnou především osoby s **3. stupněm zdravotního postižení (80 %)**. Relativně častěji je příspěvek na individuální dopravu doménou **zrakově postižených (35 %)**. Z pohledu věku příspěvek pobírají především senioři, většinou ve věku nad 75 let (34 %).

Graf č. 10 **Struktura příjemců příspěvku na individuální dopravu dle pohlaví**



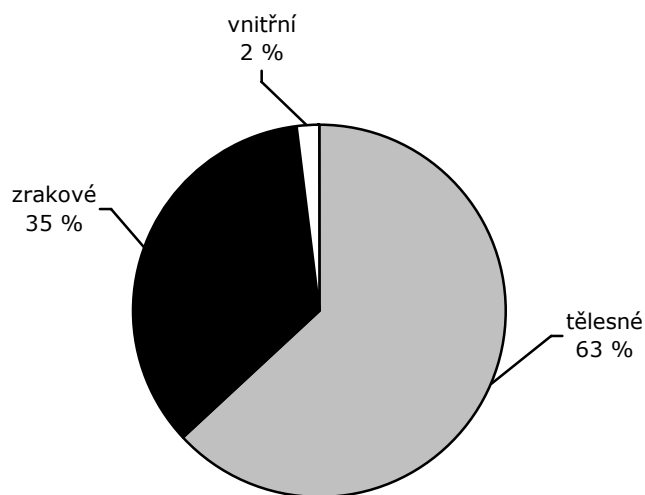
Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech, 2009

Graf č. 11 **Struktura příjemců příspěvku na individuální dopravu dle věku**



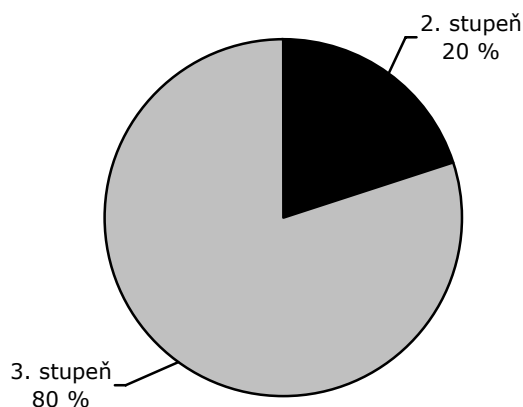
Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech, 2009

Graf č. 12 **Struktura příjemců příspěvku na individuální dopravu dle typu postižení**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech, 2009

Graf č. 13 **Struktura příjemců příspěvku na individuální dopravu dle stupně postižení**

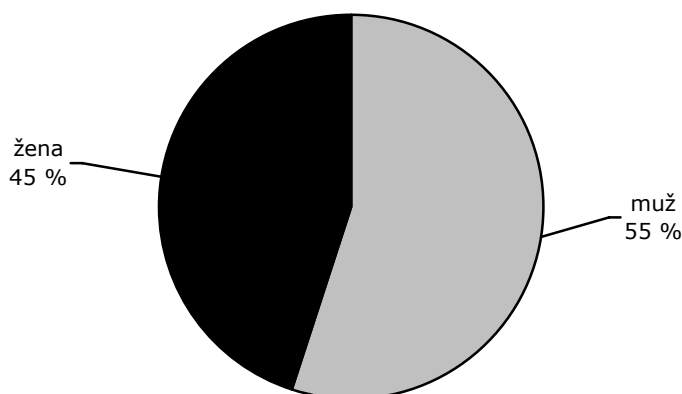


Zdroj: Šetření VÚPSV na vybraných obecních úřadech, 2009

2.2.4 Sociodemografická struktura příjemců příspěvku na nákup motorového vozidla

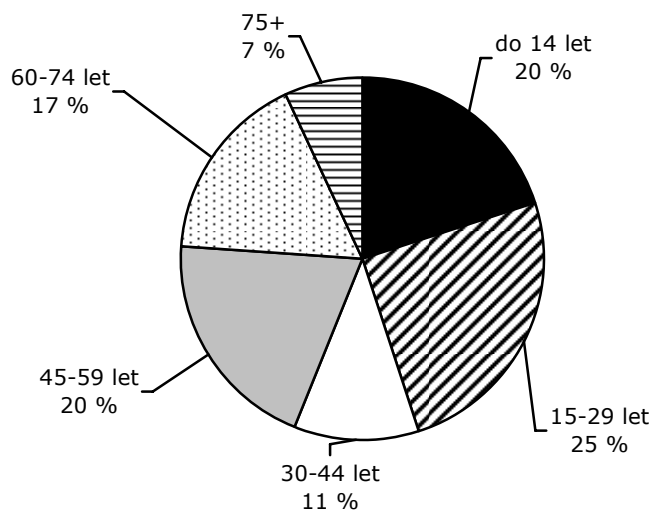
Druhá nejnákladnější dávka podporující mobilitu zdravotně postižených je příspěvek na nákup motorového vozidla. Ve srovnání s příspěvkem na provoz motorového vozidla je struktura příjemců výrazně odlišná. Příspěvek pobírají relativně častěji muži (55 %) a především zdravotně postižené osoby mladších ročníků, respektive jejich zákonní zástupci. **45 % příjemců příspěvku na nákup motorového vozidla je mladších 30-ti let.** Naopak, senioři nad 60 let tvoří pouze 24 % příjemců. Zároveň se ukázalo, že mladší příjemci, nebo zákonní zástupci zdravotně postižených dětí, dostávají vyšší finanční příspěvky na nákup motorového vozidla než žadatelé v důchodovém věku. Co se týče typu zdravotního postižení, pobírají příspěvek na nákup motorového vozidla především **tělesně postižení (77 %)** a částečně také mentálně postižení (17 %). V naprosté většině případů se jedná o **3. stupeň** zdravotního postižení (**87 %**).

Graf č. 14 **Struktura příjemců příspěvku na nákup motorového vozidla dle pohlaví**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech, 2009

Graf č. 15 **Struktura příjemců příspěvku na nákup motorového vozidla dle věku**



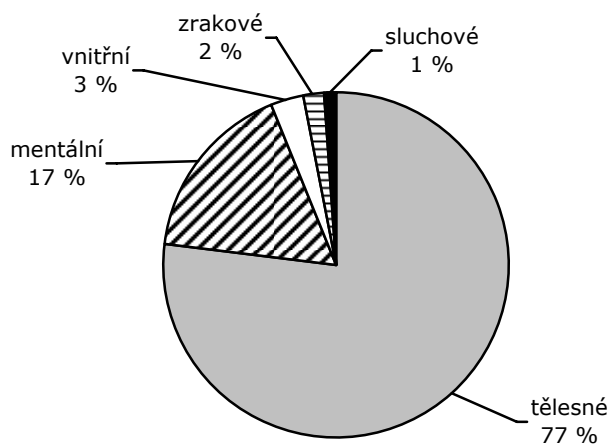
Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech, 2009

Tabulka č. 6 **Průměrná výše vypláčené dávky na nákup motorového vozidla v roce 2008 dle věku**

	průměrná výše dotace v Kč
do 17 let	89 297
18-59 let	81 630
60+	71 375
celkem*	81 294

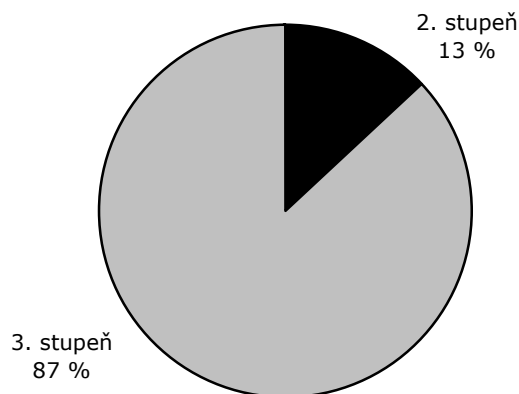
Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech, 2009

Graf č. 16 **Struktura příjemců příspěvku na nákup motorového vozidla dle typu postižení**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech, 2009

Graf č. 17 **Struktura příjemců příspěvku na nákup motorového vozidla dle stupně postižení**



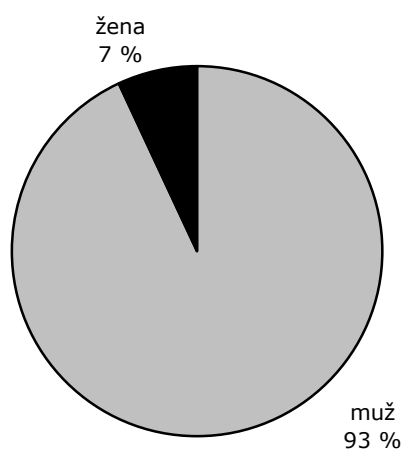
Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech, 2009

2.2.5 Sociodemografická struktura příjemců příspěvku na celkovou opravu motorového vozidla a příspěvku na zvláštní úpravu motorového vozidla

Příspěvek na celkovou opravu a příspěvek na zvláštní úpravu motorového vozidla nejsou velmi četné. Aby bylo možné statistiku provést, museli jsme oba příspěvky sloučit a i tak je třeba uvést, že údaje jsou pouze orientační.

Zdá se, že příspěvek na celkovou opravu a zvláštní úpravu motorového vozidla odráží aktivní řidičství. Proto jsou příjemci většinou muži, a to v 93 %, ve věku 15 až 44 let (52 %). Všichni, naší statistikou zachycení příjemci, mají tělesné postižení a v 85 % případů i třetí stupeň zdravotního postižení.

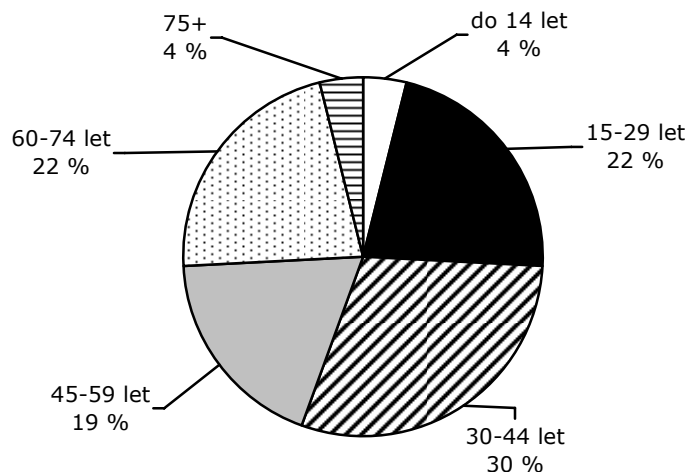
Graf č. 18 **Struktura příjemců příspěvku na celkovou opravu a zvláštní úpravu motorového vozidla dle pohlaví**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech, 2009

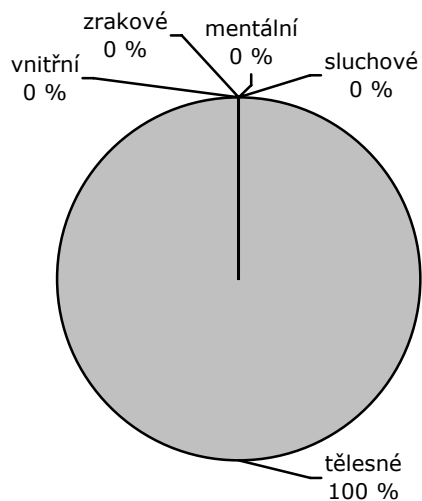
2. Analýza příjemců dávek podporující mobilitu zdravotně postižených osob

Graf č. 19 **Struktura příjemců příspěvku na celkovou opravu a zvláštní úpravu motorového vozidla dle věku**



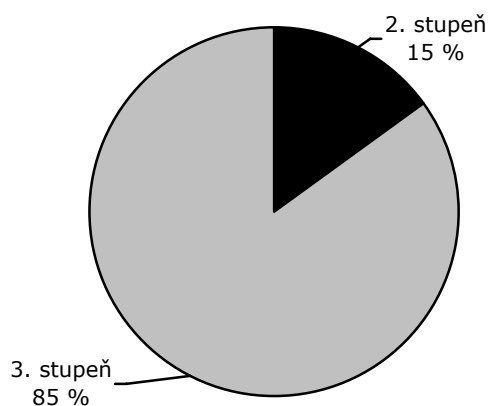
Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech, 2009

Graf č. 20 **Struktura příjemců příspěvku na celkovou opravu a zvláštní úpravu motorového vozidla dle typu postižení**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech, 2009

Graf č. 21 **Struktura příjemců příspěvku na celkovou opravu a zvláštní úpravu motorového vozidla dle stupně postižení**

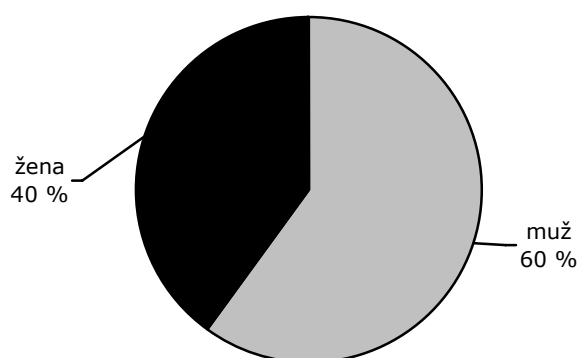


Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech, 2009

2.2.6 Sociodemografická struktura příjemců příspěvku na úhradu za užívání bezbariérového bytu

Příspěvek úhradu za užívání bezbariérového bytu ve výši 400 Kč měsíčně pobírají relativně častěji muži (60 %). Z pohledu věku se jedná především o osoby ve věku 45-74 let (62 %). Prakticky všichni příjemci mají **tělesné postižení** (98 %) a to většinou **3. stupně** (85 %).

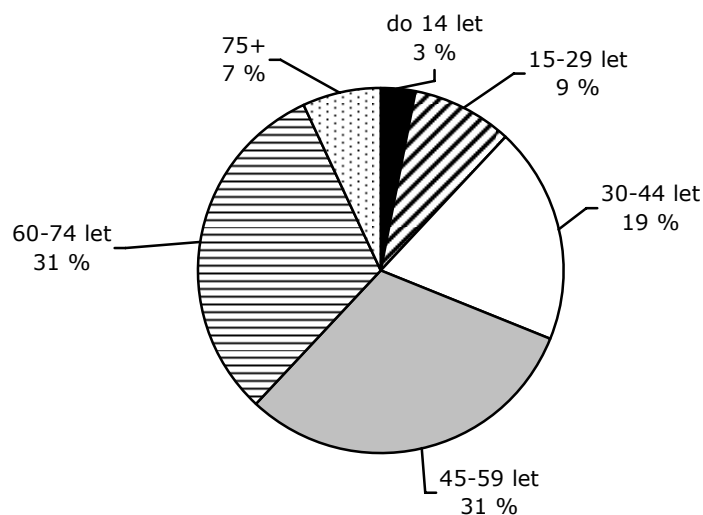
Graf č. 22 **Struktura příjemců příspěvku na úhradu za užívání bezbariérového bytu dle pohlaví**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech, 2009

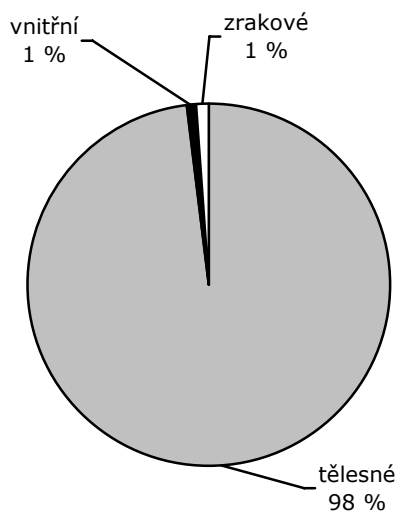
2. Analýza příjemců dávek podporující mobilitu zdravotně postižených osob

Graf č. 23 **Struktura příjemců úhradu za užívání bezbariérového bytu dle věku**



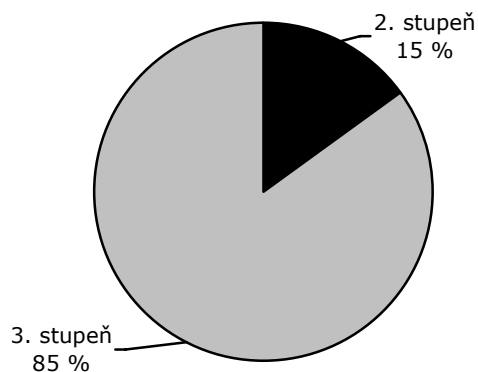
Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech, 2009

Graf č. 24 **Struktura příjemců příspěvku na úhradu za užívání bezbariérového bytu dle typu postižení**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech, 2009

Graf č. 25 **Struktura příjemců příspěvku na úhradu za užívání bezbariérového bytu dle stupně postižení**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. na vybraných obecních úřadech, 2009

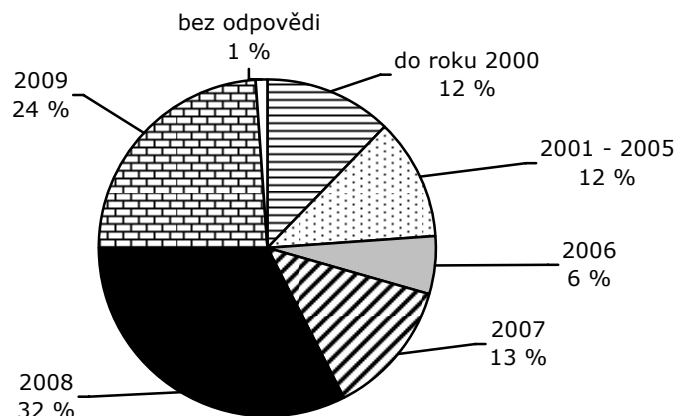
2.2.7 Sociodemografická struktura příjemců příspěvku na úhradu za užívání garáže

Opakovaný příspěvek na užívání garáže je prakticky nevyužíván. V celé ČR v roce 2007 tento příspěvek podle statistických údajů MPSV pobíralo pouze 542 osob. V našem vzorku (8 OÚ) byl příspěvek vyplácen celkem 5 osobám. Z tohoto důvodu není možné provést žádné statistiky.

2.2.8 Rok a důvod posledního posouzení zdravotního stavu

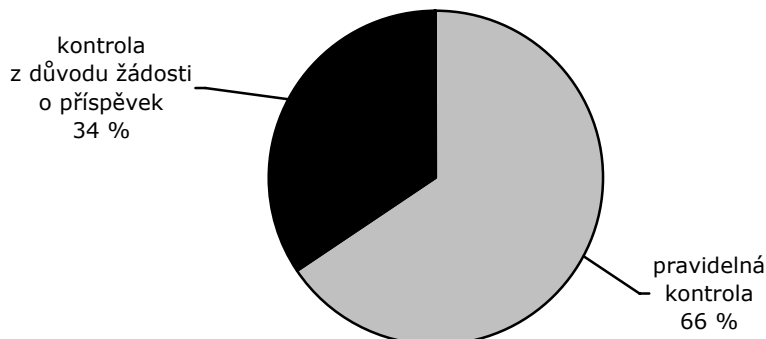
Podle šetření mezi příjemci dávek podporující mobilitu, více než polovina z nich byla na posouzení zdravotního stavu v roce 2009 či 2008. Výrazně starší kontroly (před rokem 2000) uvedlo 12 % příjemců dávek. Rozdíl mezi jednotlivými typy příspěvků nebyl zaznamenán. Ve 2/3 případů se jednalo o pravidelnou kontrolu, pouze v 1/3 případů o kontrolu z důvodu žádosti o některý z příspěvků.

Graf č. 26 **Rok posledního posouzení zdravotního stavu příjemců dávek podporující mobilitu**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu ZP osob, 2009

Graf č. 27 **Důvod posledního posouzení zdravotního stavu příjemců dávek podporující mobilitu**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu ZP osob, 2009

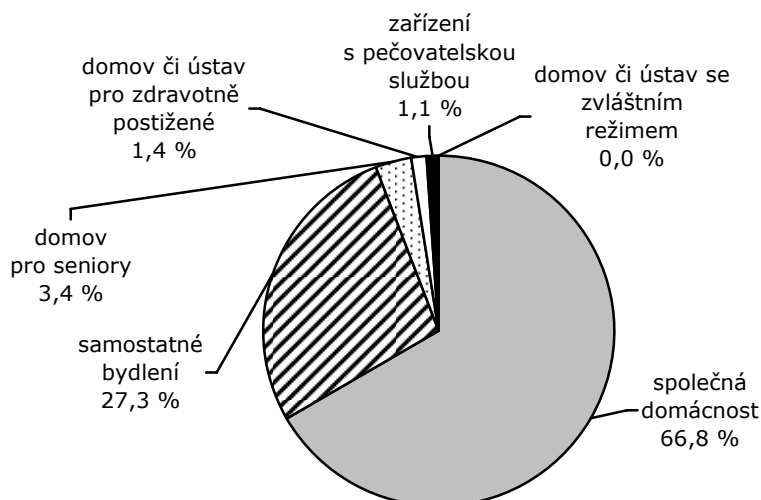
2.3 Ekonomická struktura příjemců dávek podporující mobilitu ZP osob

2.3.1 Struktura příjemců dle typu bydlení (domácnosti)

Přibližně 2/3 příjemců dávek podporující mobilitu bydlí ve společné domácnosti. Samostatně bydlí 27 % příjemců, v domovech s ústavní péčí 5 % a 1 % v domově s pečovatelskou službou.

Podle šetření ČSÚ žije v ústavní péči zhruba 54 tis. ZP osob a dalších 15 tis. ZP osob v domech s pečovatelskou službou. Nižší podíl mezi příjemci dávek podporující mobilitu vysvětlujeme tak, že klienti ústavní péče nesplňují podmínky pro přiznání dávek podporující, mimo jiné také pravidelnou dopravu.

Graf č. 28 **Struktura příjemců dávek podporující mobilitu dle typu bydlení (domácnosti)**



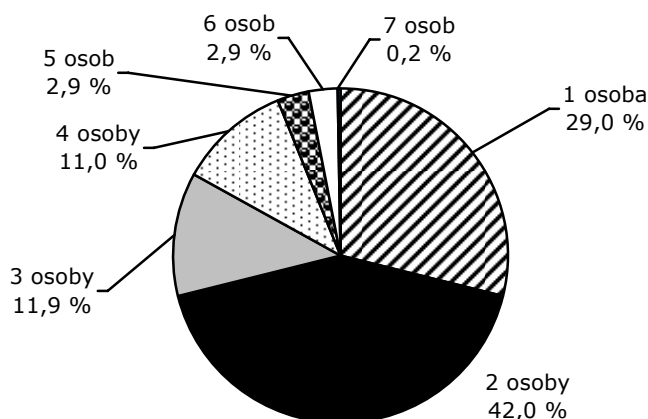
Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu ZP osob, 2009

2. Analýza příjemců dávek podporující mobilitu zdravotně postižených osob

Co se týče velikosti domácnosti, nejčastěji se jedná o dvoučlennou domácnost. Průměrný počet osob v domácnosti činí 2,26 osob.

Nicméně počet členů domácnosti souvisí s věkem zdravotně postižené osoby. Zdravotně postižení ve věku do 14 let žijí většinou v domácnostech o 3 či 4 osobách. Čím starší je ZP osoba, tím relativně častěji žije v jednočlenné či dvoučlenné domácnosti. 34 % seniorů nad 60 let žije v jednočlenné domácnosti.

Graf č. 29 **Kolik osob žije ve společných domácnostech příjemců dávek podporující mobilitu?** (mimo osoby žijící v ústavní péči či domech s pečovatelskou službou)



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu ZP osob, 2009

Tabulka č. 7 **Velikost domácnosti příjemců dle věku ZTP (mimo ústavní péči)**

	do 14 let	15-26 let	27-59 let	60 a více let
1 osoba	0,0%	13,5%	23,8%	34,5%
2 osoby	2,2%	13,9%	33,1%	52,0%
3 osoby	29,1%	26,6%	22,9%	5,9%
4 osoby	51,7%	32,0%	12,3%	3,8%
5 a více	17,0%	13,9%	8,0%	3,8%
celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu ZP osob, 2009

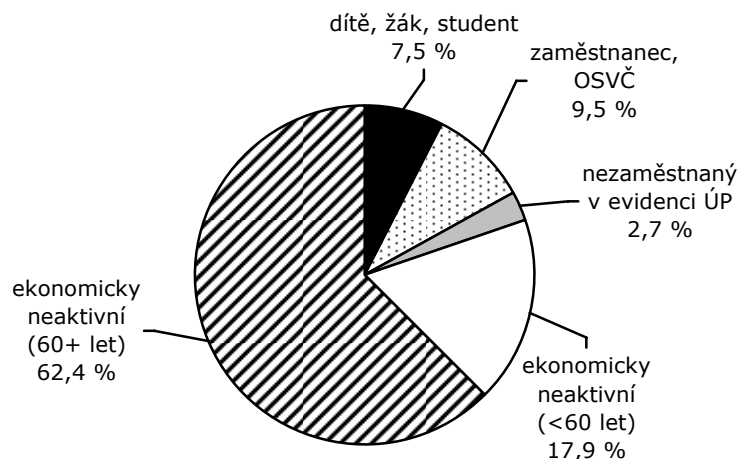
2.3.2 Struktura příjemců dle ekonomické aktivity

Příjemci dávek podporující mobilitu jsou z 80 % ekonomicky neaktivní. Rozdělíme-li ekonomicky neaktivní podle věku, zjistíme, že **62 % příjemců je ekonomicky neaktivní a zároveň starší 60 let.**

Na **trhu práce participuje 12 %** příjemců (z toho 9,5 % zaměstnaných či OSVČ a 2,7 % v evidenci ÚP), přičemž ve věku 27-59 let participuje na trhu práce 38 % příjemců. **Děti, žáci či studenti tvoří 7,5 %** příjemců.

2. Analýza příjemců dávek podporující mobilitu zdravotně postižených osob

Graf č. 30 **Struktura příjemců dávek podporující mobilitu dle ekonomické aktivity**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu ZP osob, 2009

Tabulka č. 8 **Ekonomická aktivita dle věku příjemce**

	do 14 let	15-26 let	27-59 let	60 a více let
dítě, žák, student	100,0%	48,9%	0,2%	0,0%
zaměstnanec, OSVČ	0,0%	18,8%	28,2%	1,9%
nezaměstnaný v evidenci ÚP	0,0%	9,7%	7,7%	0,4%
ekonomicky neaktivní	0,0%	22,6%	64,0%	97,6%
celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu ZP osob, 2009

Struktura příjemců **se liší podle typu pobíraných dávek**. Zatímco u příspěvku na provoz motorového vozidla tvoří děti, žáci a studenti 7% příjemců, u příspěvku na nákup motorového vozidla to je 38%. Naopak ekonomicky neaktivní senioři starší 60 let tvoří 23% příjemců příspěvku na nákup motorového vozidla ve srovnání s 64% příjemců příspěvku na provoz motorového vozidla.

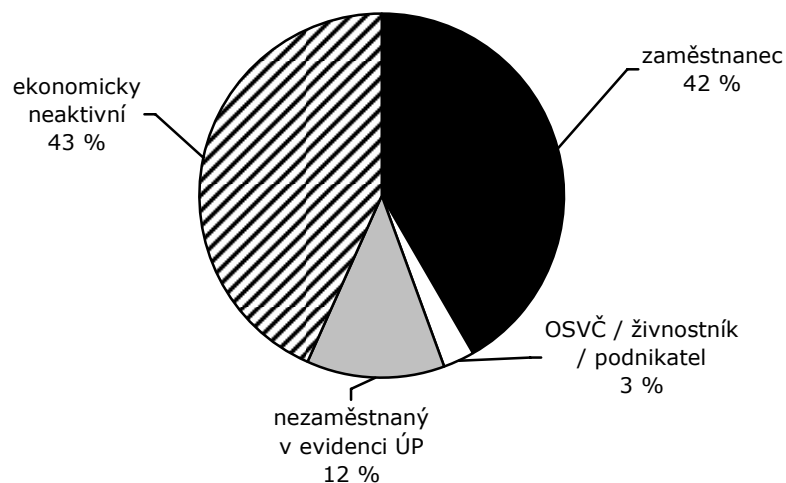
Tabulka č. 9 **Ekonomická aktivita příjemců vybraných dávek**

	příspěvek na nákup motor. vozidla	příspěvek na provoz motor. vozidla	příspěvek na individuální dopravu
dítě, žák, student	37,5%	6,8%	1,2%
zaměstnanec, OSVČ	9,2%	8,8%	10,6%
nezaměstnaný v evidenci ÚP	2,4%	1,6%	6,9%
ekonomicky neaktivní (<60 let)	27,9%	18,5%	16,7%
ekonomicky neaktivní (60 + let)	23,0%	64,2%	64,6%
celkem	100%	100%	100%

Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu ZP osob, 2009

Pozn. Vzhledem k nízkému zastoupení příjemců dávek na celkovou opravu, zvláštní úpravu motorového vozidla, příspěvku na užívání bezbariérového bytu a garáže nemohla být provedena podrobnější analýza u těchto dávek.

Graf č. 31 **Ekonomická aktivita zákonného zástupce nezletilého dítěte - příjemce dávek podporující mobilitu ZP osob**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu ZP osob, 2009

U dětí jsme zjišťovali ekonomickou situaci zákonného zástupce. 45 % zákonných zástupců je zaměstnaných či podniká jako OSVČ, dalších 12 % dotazovaných zákonných zástupců hledá zaměstnání.

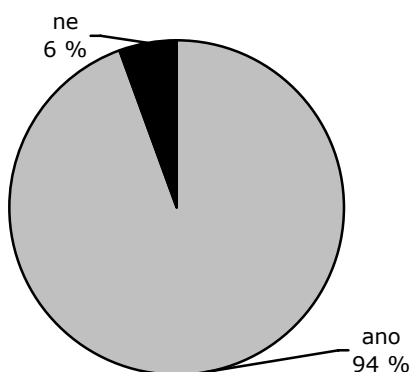
2.3.3 Jaký důchod pobírají příjemci dávek podporující mobilitu?

Prakticky všichni příjemci dávek podporující mobilitu (94 %) zároveň pobírají důchod (či více typů důchodů). Příjemci, kteří důchod nepobírají, jsou většinou děti a mladiství.³ Z tohoto pohledu se zdají být děti se zdravotním postižením nezvýhodněny a senioři zvýhodněni, protože mohou být příjemci některého z důchodů, ale také příspěvku na péči.

Příjemci dávek podporující mobilitu nejčastěji pobírají starobní důchod (47 %) či plně invalidní důchod (39 %). Částečný invalidní důchod a vdovský důchod pobírá shodně po 11 % příjemců.

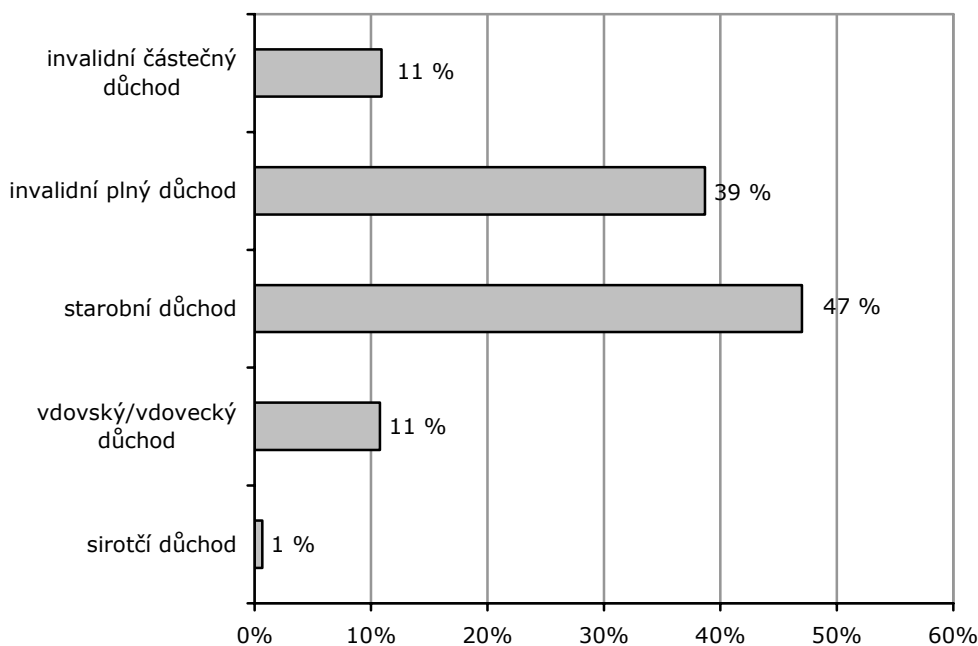
³ Jak víme z předchozích kapitol, děti a mladiství do 14 let tvoří 5 % všech příjemců dávek na mobilitu.

Graf č. 32 **Pobírá příjemce dávek podporující mobilitu důchod?**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu ZP osob, 2009

Graf č. 33 **Jaký důchod pobírají příjemci dávek podporující mobilitu?** (pouze ti příjemci dávek podporující mobilitu, kteří pobírají důchod)

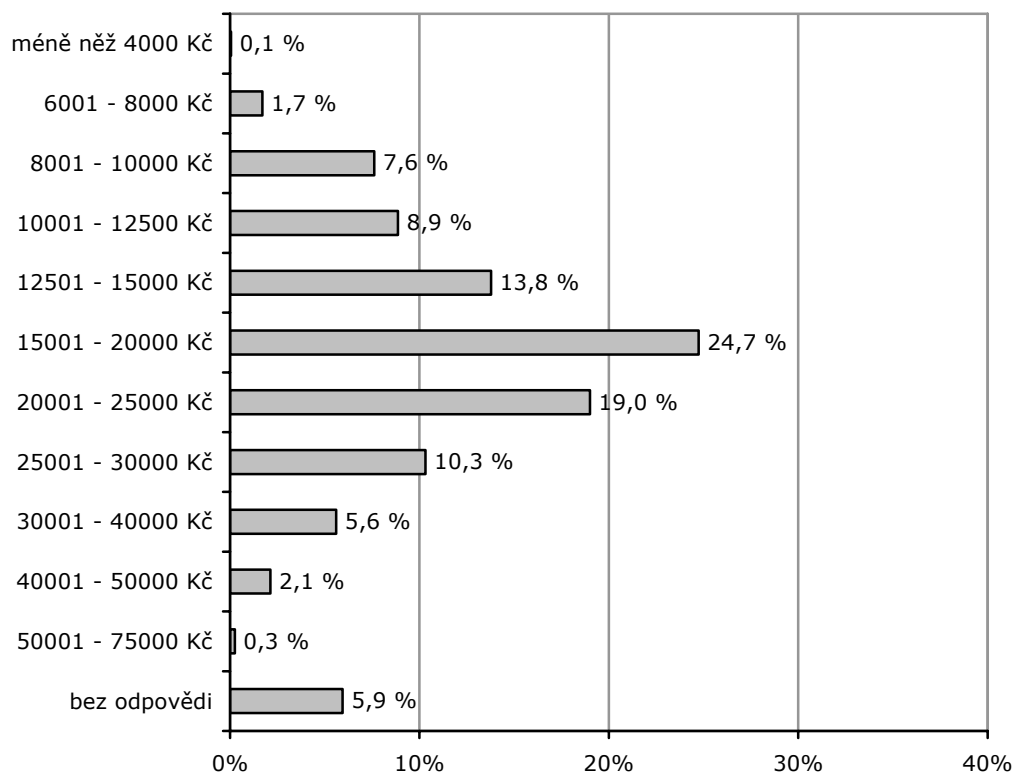


Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu ZP osob, 2009

2.3.4 Jaký je příjem domácností s osobami pobírajícími dávky podporující mobilitu?

V ekonomické situaci příjemců dávek podporující mobilitu nás mimo jiné zajímal příjem domácností. Otázka zněla, „Jaký je čistý měsíční příjem celé Vaší domácnosti, včetně všech dávek?“. Nejčastěji jmenovanou kategorií příjmu bylo 15-20 tis. Kč čistého příjmu měsíčně. Medián činí 17,5 tis. Kč.

Graf č. 34 **Čistý měsíční příjem domácností s příjemci dávek podporující mobilitu**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu ZP osob, 2009

Výše příjmu do značné míry závisí na počtu osob v domácnosti. Mediánový čistý příjem domácnosti o jedné osobě činí 13 750 Kč a domácnosti se čtyřmi osobami 27 500 Kč.

Tabulka č. 10 **Medián čistého měsíčního příjmu domácnosti dle velikosti domácnosti**

	mediánový čistý měsíční příjem na domácnost	měsíční čistý příjem na osobu	měsíční čistý příjem na osobu s koeficientem*
1 osoba	13 750	13 750	13 750
2 osoby	17 500	8 750	10 294
3 osoby	22 500	9 167	12 500
4 osoby	27 500	6 875	10 185

Zdroj: Šetření VÚPSV mezi příjemci dávek podporující mobilitu, 2009

* První osoba v domácnosti má koeficient 1, druhá 0,7 a další 0,5

Pro srovnání, podle údajů ČSÚ (Příjmy a životní podmínky domácností v roce 2007) činil v roce 2006 mediánový čistý měsíční příjem na domácnost 22,7 tis. Kč. Průměrná domácnost čítá 2,52 členů, na jednoho tedy připadá cca 9 tis. Kč. V domácnosti příjemců dávek podporující mobilitu žije průměrně 2,26 osob. Při mediánu 17,5 tis. Kč na domácnost tak činí příjem na jednu osobu 7 743 Kč, tedy zhruba o 1 300 Kč méně než u zbytku populace.

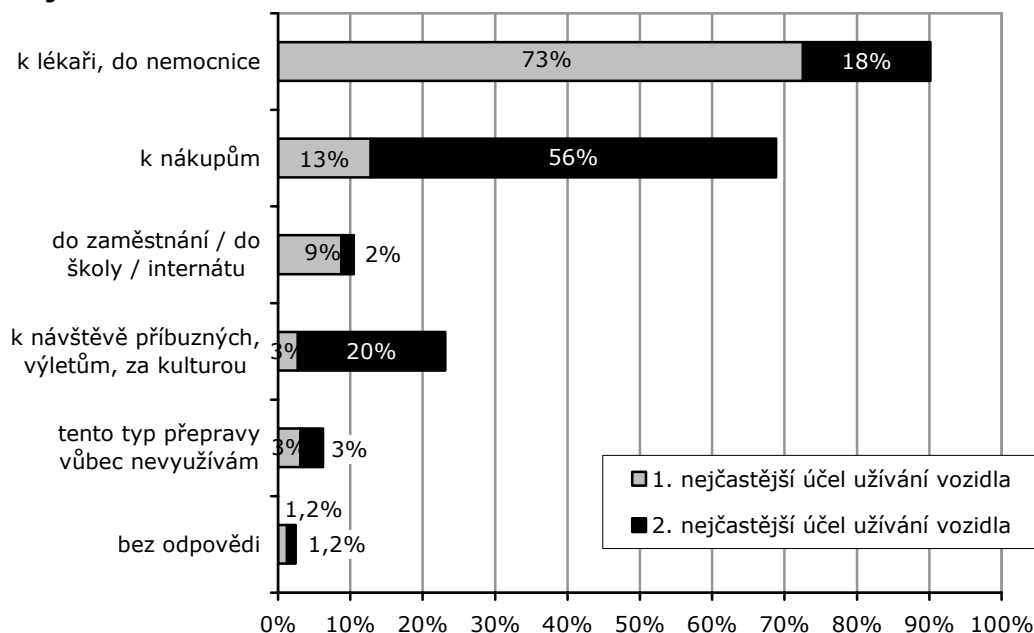
2.4 Charakteristika dopravy příjemců dávek podporující mobilitu ZP osob

V poslední části nás zajímalo, jak příjemci dávek podporující mobilitu využívají dopravu, tedy k jakému účelu, jaký typ dopravy a kolik kilometrů měsíčně najezdí.

2.4.1 Deklarovaný způsob užití přepravy motorovým vozidlem

Respondenti deklarovali, že **nejčastěji využívají motorové vozidlo k návštěvě lékaře (73 %). V druhé řadě k nákupům či návštěvě příbuzných.** K cestě do zaměstnání či do školy využívá vozidlo 9 %, respektive 11 % příjemců dávek podporující mobilitu.

Graf č. 35 **K jakému účelu využívají motorové vozidlo příjemci dávek podporující mobilitu**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu ZP osob, 2009

Tabulka č. 11 **Nejčastější účel využití motorového vozidla dle ekonomické aktivity příjemců**

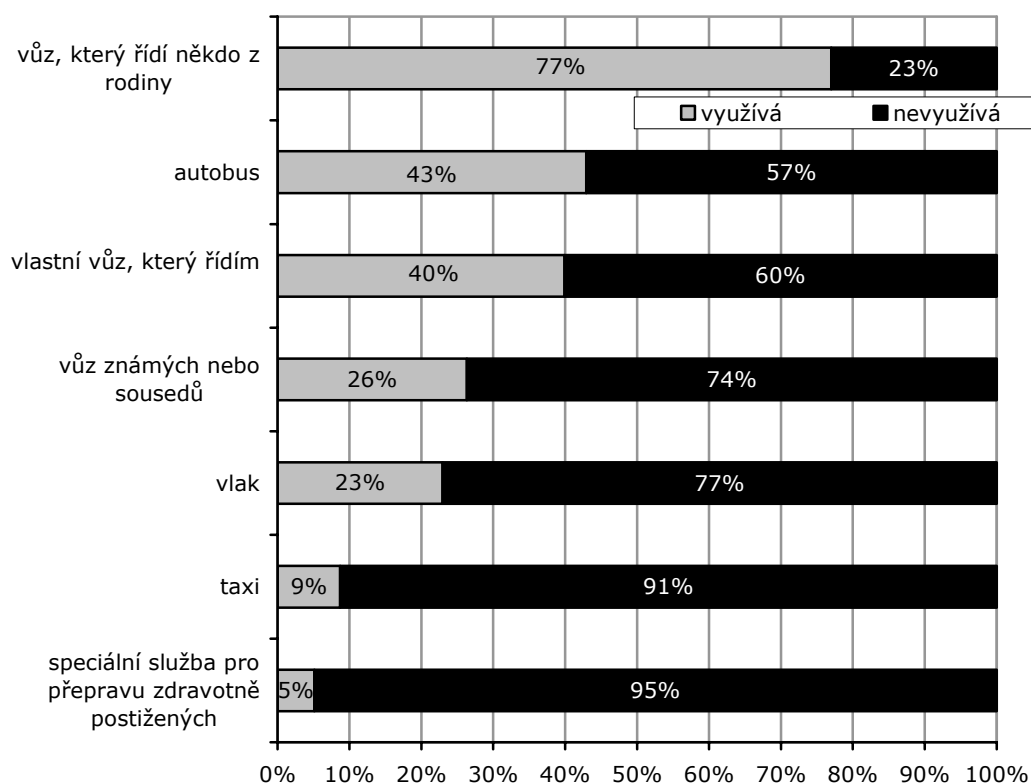
	dítě, žák, student	zaměstnanec, OSVČ	nezaměstnaný v evidenci ÚP	ekonom. neaktivní (<60 let)	ekonom. neaktivní (60+ let)
do zaměst./do školy/internátu	52,8%	38,7%	4,0%	4,5%	0,0%
k lékaři, do nemocnice	42,3%	45,3%	79,3%	76,7%	81,3%
k nákupům	4,9%	14,0%	14,9%	15,5%	16,2%
k návštěvě příbuzných, výletům, za kulturou	0,0%	2,0%	1,8%	3,3%	2,6%
celkový součet	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu, 2009

2.4.2 Využívané způsoby dopravy příjemců dávek podporující mobilitu

Nejčastěji využívaný způsob dopravy představuje osobní vůz, který ale řídí některý z členů rodiny. Tento způsob přepravy využívá 77 % příjemců dávek podporující mobilitu, nejčastěji děti, žáci, studenti (95 %) a senioři (87 %). Naopak, pouze 5 % příjemců dávek podporující mobilitu využívá alespoň občas speciální služby pro přepravu zdravotně postižených osob. Toto nízké procento využívání speciálních přepravních služeb zdravotně postiženými osobami může být způsobeno jednak malou dostupností na území ČR a také nízkou informovaností respondentů o existenci těchto služeb. Vzhledem k tomu, že tyto služby jsou dobrovolná aktivita krajů, obcí a neziskových organizací, další překážkou v nízké využitelnosti těchto služeb mohou být také požadavky poskytovatele na spoluúčast na úhradách nákladů za poskytované služby.

Graf č. 36 **Využití různých způsobů dopravy příjemci dávek podporující mobilitu**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu ZP osob, 2009

2.4.3 Frekvence dopravy

Ve vyhlášce č. 182/1991 Sb. (viz příloha II) je uveden pojem pravidelnost dopravy, který představuje jednu z podmínek čerpání příspěvku na provoz

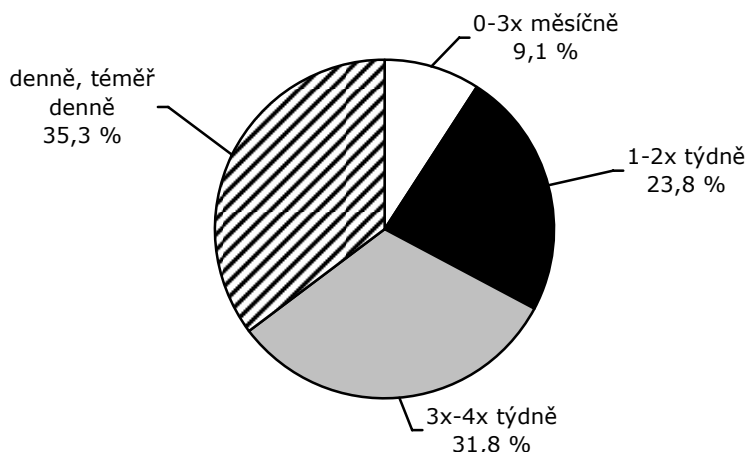
2. Analýza příjemců dávek podporující mobilitu zdravotně postižených osob

motorového vozidla. Bohužel tento předpis přesně nedefinuje uvedený pojem, a záleží na vnitřní definici každého obecního úřadu, případně sociálního referenta.

Respondentů jsme se ptali, jak často využívají jednotlivé typy přepravy. Níže uvedený graf č. 37 představuje souhrn četností, frekvencí všech doprav. **Denně, či téměř denně** využívá nějaký způsob dopravy **35 %** příjemců, 3-4x týdně pak dalších 32 %. Zároveň téměř 10 % příjemců dávek podporující mobilitu se z různých důvodů přepravuje maximálně 3x do měsíce.

Nejčastěji, a to téměř denně, využívají dopravní prostředek zaměstnanci a OSVČ (70%), i žáci a studenti (66 %). Naopak nejmenší frekvenci dopravy mají senioři nad 60 let.

Graf č. 37 **Frekvence dopravy**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu ZP osob, 2009

Tabulka č. 12 **Frekvence dopravy dle ekonomické aktivity příjemců**

	dítě, žák, student	zaměstnanec, OSVČ	nezaměstnaný v evidenci ÚP	ekonom. neaktivní (<60 let)	ekonom. neaktivní (60+ let)
0-3x měsíčně	5,8%	0,0%	0,0%	5,5%	12,3%
1-2x týdně	9,9%	7,8%	23,8%	25,2%	27,7%
3x-4x týdně	18,5%	22,1%	19,1%	27,8%	36,4%
denně, téměř denně	65,8%	70,1%	57,0%	41,5%	23,6%
celkový součet	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu, 2009

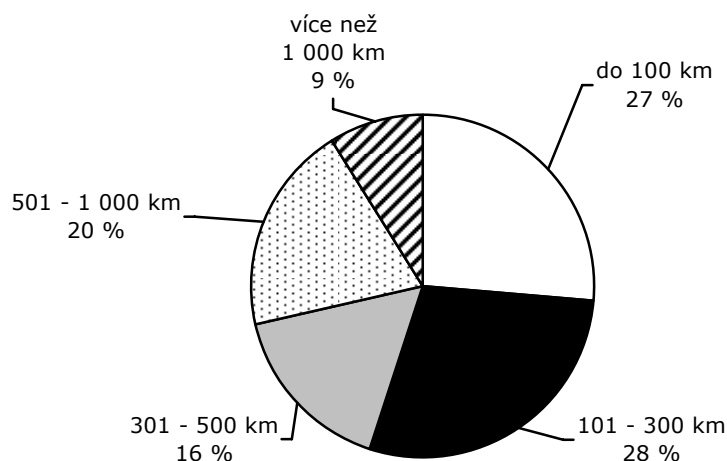
2.4.4 Kolik kilometrů měsíčně najezdí příjemci dávek podporující mobilitu ZP osob?

Příjemci dávek podporující mobilitu měsíčně najezdí v průměru 466 km měsíčně. Vzhledem k extrémním hodnotám považujeme za lepší indikátor **medián**. Ten činí pro všechny příjemce **300 km měsíčně**. Samozřejmě existují rozdíly. Ekonomicky aktivní, děti a studenti najezdí měsíčně 600 km (medián), kdežto

2. Analýza příjemců dávek podporující mobilitu zdravotně postižených osob

nepracující senioři 250 km. To znamená, že průměrný příjemce „senior“ najede ročně 3 000 km.

Graf č. 38 **Kolik km měsíčně najedí příjemci dávek podporující mobilitu?**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu ZP osob, 2009

Tabulka č. 13 **Počet najetých km měsíčně dle ekonomické aktivity**

	průměr km	medián	roční výdaje při 2,3 Kč/km	podíl příspěvku na provoz MV
dítě, žák, student	668	600	16 560 Kč	36%
zaměstnanec, OSVČ	677	600	16 560 Kč	36%
nezaměstnaný v evidenci ÚP	619	600	16 560 Kč	36%
ekonomicky neaktivní (<60 let)	544	400	11 040 Kč	54%
ekonomicky neaktivní (60+ let)	382	250	6 900 Kč	87%
celkem (průměr)	467	300	8 280 Kč	72%

Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu, 2009

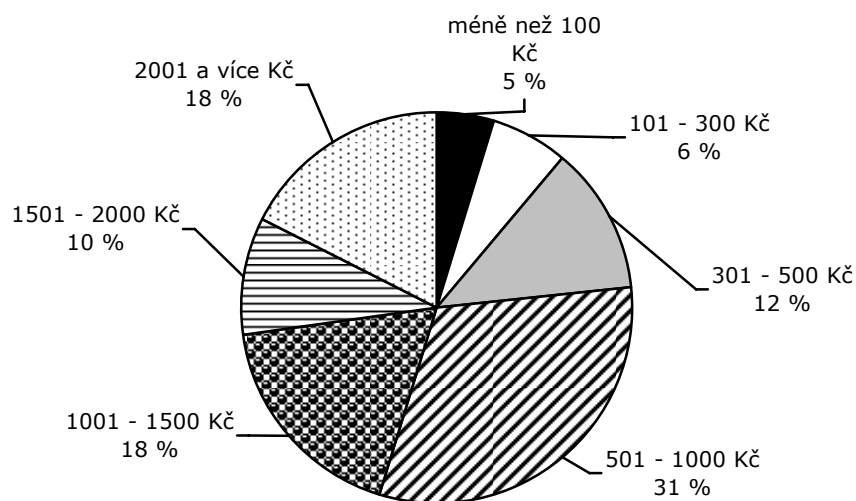
Jak je uvedeno dále, průměrná výše udávaných nákladů na 1 km činí 2,3 Kč. Pokud tedy průměrný příjemce dávky podporující mobilitu (v 96 % příspěvku na provoz) ujede 300 km, činí roční výdaje na dopravu 8 280 Kč. Vezmeme-li v úvahu základní výši příspěvku 6 000 Kč, příspěvek pokrývá v průměru 72 % nákladů. Pokrytí nákladů na mobilitu se výrazně liší podle ekonomické aktivity zdravotně postižených. Zatímco ekonomicky neaktivním ZP seniorům pokrývá příspěvek 87 % ročních nákladů na dopravu, u dětí a ekonomicky aktivních to je pouze 36 %.

Lze proto uvažovat o diverzifikaci výše příspěvku. Základní sazbu snížit a vyšší sazbu vyplácet na základě ekonomické aktivity či dle prokázaných ujetých kilometrů (např. potvrzení ze školy či od zaměstnavatele, ze kterého vyplývá počet ujetých km).

2.4.5 Měsíční výdaje na dopravu

V závěrečné části dotazníku jsme se dotazovali na přibližné celkové měsíční výdaje na dopravu. Podle respondentů činí průměrné měsíční výdaje na dopravu zdravotně postiženého 1 088 Kč, což odpovídá 2,3 Kč na ujetý km. Jak ale podrobná analýza odhalila, výdaje za dopravu příliš nekorrespondují s ujetými km. Zatímco v průměru stojí 1 km 2,3 Kč, někteří respondenti uváděli částky, které odpovídají 10 či 15 korunám. Usuzujeme tak, že někteří respondenti stylizovali své odpovědi a místo skutečných výdajů uváděli odhady vztahující se k výši příspěvku na provoz motorového vozidla. Proto **doporučujeme jako základ pro další analýzy používat počty najetých kilometrů.**

Graf č. 39 **Jaké jsou měsíční výdaje na dopravu příjemců dávek podporující mobilitu?**



Zdroj: Šetření VÚPSV, v.v.i. mezi příjemci dávek podporující mobilitu ZP osob, 2009

3. Komparace podpor v oblasti mobility zdravotně postižených osob ve vybraných zemích EU

Návrh na zpracování následující kapitoly vznikl ze zájmu zmapovat, jak tyto u nás „problematické“ dávky fungují a v jaké formě jsou poskytovány v jiných evropských zemích.

V Evropské unii žije 10 % populace osob se zdravotním postižením (Evropský akční plán 2006-2007). Mezi rostoucím věkem a zdravotním postižením existuje velice silný vzájemný vztah. Vzhledem ke stárnutí populace a zlepšení zdravotní péče počet osob se zdravotním postižením v Evropské unii roste a bude tak činit i nadále.

Podpora mobility zdravotně postižených osob je ve vybraných evropských státech pojímána odlišně. Vlády jednotlivých zemí se snaží podporovat mobilitu handicapovaných osob s rozdílným důrazem na poskytování finančních dávek, dopravních služeb či různých slev a výhod. Podpora mobility zdravotně postižených osob je nezbytná k zajištění přístupu ke kvalitní zdravotní péči, vzdělávání, pracovnímu zařazení a také k udržení rodinných a občanských aktivit.

3.1 Metodologie

Vybrané země Evropské unie jsme zvolili tak, aby reprezentovaly jednotlivé teorie dle Esping-Andersena. K jednotlivým modelům teorie sociální politiky, do nichž patří systém podpory mobility handicapovaných osob, budou uvedeny státy, které tento model reprezentují. Jako první zde budou uvedeny země Německo (DE) a Rakousko (AT). Tyto země představují model korporativní, ve kterém je poskytování sociálních služeb zcela ponecháno na nestátním sektoru, který je značně rozvinutý. Další model, který se nazývá vzájemnostní, je znám především z Francie (FR), kde je kladen důraz na rodinu a na její podporu. Model anglosaský, znám například z Velké Británie (GB), přebírá odpovědnost státu za sociální zabezpečení v minimální míře a ostatní ponechává zcela v rukou místních orgánů a nestátních organizací. Švédsko (SE) bude uvedeno jako reprezentant skandinávského modelu. Tento model je znám svým nákladným sociálním státem, který rozvíjí širokou škálu sociálních služeb (Koldinská, 2007:53-60). Postkomunistické sociální státy představují směs konzervativně korporativních a liberálních režimů, s houževnatými univerzalistickými prvky. Jejich vývojové směřování lze popsat jako transformaci, kterou můžeme pozorovat např. v zemích jako Maďarsko (HU) a Slovensko (SK) (Potůček, 2006:5).

Následující tabulkové zpracování a porovnání vychází z textů uvedených v příloze, kde jsou informace podrobněji vysvětleny a rozvinuty, včetně odkazů na zdroje literatury. Uvedené informace jsou porovnány se způsoby podpory mobility v České republice.

3.2 Podpora nákupu a úpravy motorového vozidla pro zdravotně postižené osoby

Všechny vybrané státy Evropské unie, kromě Anglie, v oblasti podpory mobility poskytují v různém rozsahu příspěvek na nákup motorového vozidla a také možnost daňových úlev.

Okruh příjemců je ve všech státech (AT, DE, FR, GB, HU, SE, SK) specifikován tak, že tento příspěvek mohou žádat osoby, které nejsou schopny z důvodu svého postižení používat veřejné dopravní prostředky. Tato dávka je dostupná také pro rodiče či opatrovníky zdravotně handicapovaných dětí. V některých zemích (SK, AT, GB, SE) se setkáme s omezením, kdy si o příspěvek na nákup motorového vozidla může požádat jen zdravotně postižená osoba mladší 65 let. Okruh příjemců je v Rakousku a Velké Británii rozšířen o nevidomé osoby, v Německu navíc také o osoby malého vzrůstu. V Rakousku a Francii je příspěvek podmíněn přípravou, snahou o získání a udržení zaměstnání. V Německu, Slovensku a Maďarsku příspěvek na nákup motorového vozidla získají také rodiče zdravotně postižených dětí, které se účastní procesu vzdělávání, či pravidelně navštěvují zařízení sociálních služeb. Ve zemích (SE, GB, CZ) není poskytnutí příspěvku zdravotně postiženým osobám podmíněno školní docházkou či zaměstnáním. Ve Velké Británii mohou tento příspěvek žádat také váleční veteráni a osoby, které jsou příjemci vyšších příspěvků na živobytí.

Ve většině vybraných zemí (AT, DE, SE, HU, SL a CZ) přezkoumávají příjem a majetkovou situaci žadatele před poskytnutím příspěvku na zakoupení motorového vozidla. Přehled výše příspěvků na nákup motorového vozidla a podmínek pro jejich poskytnutí uvádí následující tabulka. V zemích DE, AT, FR, HU a SL je uváděna jako nejčastější podmínka pro poskytnutí příspěvku na nákup motorového vozidla získání či výkon zaměstnání nebo přeprava do vzdělávacího zařízení. Tato podmínka velmi zúží okruh žadatelů a proto je možné v některých zemích poskytovat vyšší příspěvky.

3. Komparace podpor v oblasti mobility zdravotně postižených osob ve vybraných zemích EU

Tabulka č. 14 **Příspěvek na nákup motorového vozidla a úpravu motorového vozidla**

země	poskytují	testování příjmů a majetkových poměrů žadatele	podmínky	opětovné poskytnutí příspěvku za	výše příspěvku na nákup motor. vozidla (max. výše)	výše příspěvku na úpravu motor. vozidla (max. výše)
Německo	ano	ano	zaměstnání, vzdělávání	5 let	9 500 €	úhrada v plném rozsahu
Rakousko	ano	ano	zaměstnání	5 let	1 980 €	-
Francie	ano	-	zaměstnání	5 let	4 575 €	9 150 €
Velká Británie	ne, místo příspěvku na nákup pronájem motor. vozidla	-	-	-	-	-
Švédsko	ano	ano	-	5 let	9 807,09 €	úhrada v plném rozsahu
Maďarsko	ano	ano	zaměstnání, vzdělávání	7 let	1 103,24 €	1 10,32 €
Slovensko	ano	ano	zaměstnání, vzdělávání, příjemce soc. služeb	7 let	8 298,48 €	6 638,79 €
Česká republika	ano	ano	-	5 let	3 944,93 €	úhrada v plném rozsahu

Zdroj: Zpracováno VÚPSV, v.v.i.

Výše příspěvku v jednotlivých zemích je ovlivněna také délkou období, po jehož uplynutí lze žádat opět o příspěvek na nákup motorového vozidla. V zemích (DE, AT, FR, GB, SE, CZ) je běžné období 5 let, jen v Maďarsku a Slovensku je období delší, a to 7 let. Na Slovensku navíc nesmí být použit příspěvek na nákup osobního automobilu staršího více jak 5 let. Tato podmínka předchází problémům, které se vyskytují v České republice, kdy za příspěvek je zakoupeno vozidlo ve špatném technickém stavu a po určité době, kratší, než je uvedené období, požaduje jejich majitel příspěvek na opravy.

Dávky se v jednotlivých zemích liší a i po převedení na jednotnou měnu nic nevyhovují o životní úrovni zdravotně postižených osob, a proto je užitý náhradový poměr. V následující tabulce je uveden přepočtený příspěvek vzhledem k průměrnému ročnímu hrubému příjmu, který uvádí EUROSTAT za rok 2006. Výsledná částka uvádí v procentech náhradový poměr.⁴ Při srovnání náhradového poměru zjistíme, že nejvyšší příspěvek na nákup motorového vozidla poskytují na Slovensku a to 17 %. Na druhém místě nalezneme Českou republiku s 10 %. U ostatních zemí se náhradový poměr pohybuje od 1 % do 6 %. Nejnižší příspěvek je poskytován v Rakousku, kde je navíc podmíněn získáním či výkonem zaměstnáním.

⁴ Nejdříve byla přepočítána maximální výše dávky na 1 rok a následně roční výše příspěvku dělena roční průměrnou mzdou za rok 2006 dle EUROSTATU.

3. Komparace podpor v oblasti mobility zdravotně postižených osob ve vybraných zemích EU

Tabulka č. 15 **Příspěvky na nákup motorového vozidla vyjádřeny náhradovým poměrem**

země	roční hrubý příjem	příspěvek na nákup motor. vozidla (zaokrouhlená max. výše) v €	počet let, na které je poskytnutý příspěvek	příspěvek rozpočítaný na rok	náhradový poměr
Německo	39 364	9 500	5	1 900	5%
Rakousko	36 673	1 980	5	396	1%
Francie	31 369,6	4 575	5	915	3%
Velká Británie	-	-	-	-	-
Švédsko	35 084	9 807	5	1 961	6%
Maďarsko	7 865,5	1 103	7	158	2%
Slovensko	7 039,6	8 298	7	1 185	17%
Česká republika	8 284,4	3 945	5	789	10%

Zdroj: Average gross annual earnings in industry and services, by gender - Of full-time employees in enterprises with 10 or more employees (ECU/EUR), vypracováno VÚPSV

Velká Británie poskytuje pomocí programu „Motability“ určitou formou pronájmu skútru, invalidního vozíku či upraveného automobilu na tři roky. Může být požadována účast na úpravě zařízení, nebo odstranění jakýchkoli úprav. Program zahrnuje i pojištění, běžný servis, údržbu a havarijní asistenci. Po určité době užívání je možné uvedené zapůjčené předměty odkoupit.

Velkou mírou se ve Francii podílí na podpoře mobility zdravotně postižených Národní asociace pro správu fondu pro pracovní integraci zdravotně postižených osob „Agefiph“. Tato organizace se podílí na výdajích na zakoupení a na 50 % celkových nákladů na zvláštní úpravu motorového vozidla do celkové výše 9 150 €. Vozidlo musí být nezbytné pro získání, rozvoj a udržení určitého zaměstnání. V zemích jako Slovensko a Maďarsko je uvedena maximální výše úhrady úprav, která se odvíjí od ceny úprav a příjmů postižené osoby. Příspěvek na zvláštní úpravu motorového vozidla dle potřeb zdravotního postižení žadatele je v České republice, Německu a Švédsku poskytován v plném rozsahu.

Právní předpisy ve třech zemích (AT, DE a FR) umožňují poskytnout také příspěvek na nutné výdaje související se získáním řidičského oprávnění. V Německu mohou poskytnout až plnou úhradu, v Rakousku ve výši 50 % ceny kurzu a ve Francii národní asociace Agefiph financuje výuku k získání řidičského oprávnění do výše 1 300 €.

Některé vybrané země (AT, CZ, GB) umožňují vrácení daně při koupi motorového vozidla, na které byl čerpán příspěvek. Vrácení spotřební daně každých 5 let v Rakousku mohou požadovat rodiče pravidelně přepravující handicapované děti, ale i společnosti, které se zaměřují na dopravu osob s postižením chůze. Německo, Rakousko a Velká Británie osvobozují, či snižují daň z motorových vozidel u auta na přepravu zdravotně postižených. V ČR, Slovensku a Rakousku jsou vozidla, na která byl poskytnut příspěvek, nebo přepravují zdravotně postiženou osobu osvobozeny od poplatků za užívání dálnic a silnic pro motorové vozidla (viz příloha).

3. Komparace podpor v oblasti mobility zdravotně postižených osob ve vybraných zemích EU

3.3 Další formy podpory mobility zdravotně postižených ve vybraných zemích EU

Další formy podpory mobility zdravotně postižených osob lze souhrnně uvést v následující tabulce. Jednotlivé dávky jsou rozvedeny a vysvětleny dále. Materiály ze kterých bylo čerpáno při zpracování následující tabulky nalezneme v příloze, kde jsou také uvedeny odkazy na zdroje literatury.

Tabulka č. 16 **Další formy poskytování podpory mobility zdravotně postižených osob ve vybraných zemích EU**

země	dávka na mobilitu nepodmíněna motor. vozidlem			dávka podmíněna motor. vozidlem			místní doprava	meziměst. doprava	dopravní služba
	částka	paušál	podmínka	částka	paušál	podmínka			
Německo	úhrada doložených zvýšených výdajů	-	zaměstnání	1) úhrada doložených zvýšených výdajů 2) úhrada doložených zvýšených výdajů	1) kilo-metrový paušál 2) 0,30 € /km max. 3 000km / rok	1) zaměstnání 2) soukromé cesty	bezplatná	slevy	- rozvinuté - zřizují obce a nestátní org. - druh - neurčeno
Rakousko	770 €/ rok	ano	zaměstnání	úhrada doložených zvýšených výdajů	-	zaměstnání, vzdělávání, lékař	slevy	slevy	- rozvinuté - zřizují zemské vlády - druh - neurčeno
Francie	1) do výše 9 150 €/ rok 2) úhrada 75 % doložených zvýšených výdajů max. 5 000 € /5 let	1) ano	1) na spec. dopravní služby 2) zaměstnání	úhrada doložených zvýšených výdajů 0,50 € /km max. 5 000 € /5 let	-	zaměstnání, pobyt v soc. zařízení	slevy	slevy	nezjištěno
Velká Británie	nižší sazba 20,96 € vyšší sazba 55,19 €	ano	závislost na zdr. postižení	úhrada doložených zvýšených výdajů	-	zaměstnání	bezplatná	slevy	- rozvinuté - zřizují obce - služby door-to-door, spec. taxi
Švédsko	-	-	-	-	-	-	žádné zvýhodnění	žádné zvýhodnění	- rozvinuté - služby door-to-door, spec. taxi, flexbusy
Maďarsko	-	-	-	-	-	-	bezplatná	bezplatná	vytváří se postupně
Slovensko	94,49 €/ měsíc	-	pouze doložené výdaje	úhrada doložených zvýšených výdajů (např. pohonné hmoty) max. 30,93 € /rok	-	zaměstnání, vzdělávání rodinné, občanské aktivity	bezplatná	slevy	- vytváří se postupně - zřizují nestátní org. - služby přepravní

3. Komparace podpor v oblasti mobility zdravotně postižených osob ve vybraných zemích EU

pokračování tabulky

země	dávka na mobilitu nepodmíněna motor. vozidlem			dávka podmíněna motor. vozidlem			místní doprava	meziměst. doprava	dopravní služba
	částka	paušál	podmínka	částka	paušál	podmínka			
Česká republika	256,42 € /rok	ano	závislost na zdr. postižení	nižší výše 236,70 € /rok vyšší výše 390,55 € /rok	ano	závislost na zdr. postižení	bezplatná	slevy	- vytváří se postupně - zřizují obce a nestát. org. - služby door-to-door, spec. taxi, bezbariérov. autobusy

Zdroj: Vypracováno VÚPSV, v.v.i.

3.4 Dávky pro zdravotně postižené osoby podmíněné využíváním motorového vozidla

Zajímavé bylo zjištění, že ve vybraných zemích (DE, AT, FR, GB, SL) musí žadatelé k žádosti o dávky podmíněné využíváním motorového vozidla dokládat svůj příjem a také vynaložené náklady. V zemích jako Německo, Rakousko, a Francie přesně specifikují, jaké druhy jízd (do zaměstnání, k lékaři, do školy) a v jakém rozsahu (počet kilometrů ročně) jsou uznávané a lze na ně čerpat příspěvky. Tento postup by mohl být dobrou inspirací také pro Českou republiku v oblasti příspěvku na provoz motorového vozidla.

Podíváme-li se na situaci v Německu, zjistíme, že zdravotně postižené osoby si mohou za cesty mezi bydlištěm a pracovištěm uplatňovat místo vzdálenostních paušálů skutečné výdaje. Vlastní-li nebo užívají-li k cestám do zaměstnání motorové vozidlo, mohou zdravotně postižené osoby požadovat úhradu kilometrových paušálů platné pro služební cesty. U těžce zdravotně postižených osob, nevidomých a bezmocných jsou uznané také „mimořádné náklady“, do nichž lze zahrnout soukromé jízdy ve volném čase, za odpočinkem a na návštěvy. Za přiměřené náklady se zpravidla považují výdaje do 30 centů za kilometr jízdy a do 3 000 kilometrů ročně.

Zdravotně postižené osoby v Rakousku, které nemohou používat veřejné dopravní prostředky, mohou uplatnit za vlastní osobní vozidlo nezdanitelnou paušální částku 153 € měsíčně, nevlastní-li motorové vozidlo lze daňově odepsat skutečné náklady za jízdy taxislužbou, až do výše 153 € měsíčně.

Ve Francii existuje dávka, která hradí zvýšené náklady spojené s častou a pravidelnou dopravou mezi bydlištěm zdravotně postižené osoby a místem jejího pobytu (pobyt v nemocnici, zdravotně-sociálním zařízení nebo zařízení denního pobytu) nebo uhradí náklady odpovídající každoroční cestě na dovolenou. Tyto cesty zabezpečují třetí osoby a cesta tam i zpět je delší než 50 km. Má-li zdravotně postižená osoba zvýšené náklady spojené s cestou osobním automobilem, poskytne se jí dávka ve výši 0,50 € na km v limitu 5 000 € na 5leté období.

Ve Velké Británii v rámci programu „Přístup k zaměstnání“ je možné poskytnout také příspěvek na dopravu do zaměstnání, jestliže postižené osoby nemohou používat veřejnou dopravu. Podmínkou je příprava, snaha o získání či udržení zaměstnání nebo samostatné výdělečné činnosti. Program hradí bez ohledu na status postiženého v zaměstnání 100 % schválených nákladů na cestovné do práce.

Na Slovensku poskytují, po zhodnocení příjmů žadatele, příspěvek ve výši 30,93 € na rok na zvýšené výdaje související se zabezpečením provozu osobního motorového

vozidla. Jsou to výdaje například na pohonné hmoty, které slouží k provozu vozidla využívaného postiženou osobou na pracovní, vzdělávací, rodinné a občanské aktivity (viz příloha).

V České republice je možné žádat jedenkrát ročně příspěvek na provoz motorového vozidla. Příspěvek je poskytnut v rámci mimořádných výhod zdravotně postiženému vlastníkovi motorového vozidla nebo osobě blízké, která přepravu zdravotně postižené osoby zajišťuje. Příspěvek je poskytnut paušálně bez dokládání nákladů či využití dávky. Příspěvek je do konce roku 2009 poskytován ve dvou výších, dle mimořádných výhod u II. stupně zdravotního postižení 6 000 Kč a u III. stupně zdravotního postižení 9 900 Kč na rok. Od ledna roku 2010 bude v rámci úsporných opatření příspěvek na provoz motorového vozidla snížen u II. stupně o 50 % a u III. stupně se sníží o 20 %. Toto snížení má přinést úsporu státních výdajů, ale lze oprávněně očekávat nárůst žádostí o přezkoumání zdravotního stavu, a to buď na získání III. stupně zdravotního postižení, nebo příspěvku na individuální dopravu, který zůstane i v následujícím roce nezměněn, a to ve výši 6 500 Kč.

3.5 Dávky podporující mobilitu nepodmíněné využíváním motorového vozidla

V Rakousku poskytují jedenkrát ročně zdravotně postiženým osobám paušální příspěvek na zvýšené náklady související s cestou na pracoviště a zpět, ve výši 3,5 násobku vyrovnávací taxy,⁵ tedy 770 €. Za zvýšené náklady se považují pouze ty, které převyšují běžné výdaje na dopravu a finanční možnosti žadatele. V Německu používají podobnou dávku na úhradu doložených výdajů na cesty do zaměstnání. Není ovšem stanovena výše dávky, protože se individuálně posuzuje dle konkrétní situace zdravotně postiženého žadatele.

Cestuje-li zdravotně postižená osoba ve Francii jinými dopravními prostředky než je osobní automobil, hradí se 75 % zvýšených nákladů v limitu 5 000 € na 5leté období, přičemž strop celkové částky z titulu této pomoci činí 12 000 €. Do zvýšených nákladů lze zahrnout pravidelnou častou dopravu mezi bydlištěm a zdravotním či sociálním zařízením delší než 50 km, nebo odpovídající každoroční cestu na dovolenou.

Ve Velké Británii je zdravotně postiženým osobám poskytován příspěvek na živobytí pro zdravotně postižené osoby, který se skládá také ze složky na živobytí a na mobilitu. Nárok mají osoby ve věku do 65 let s těžkým postižením chůze, hluchoslepotou, těžkým mentálním postižením a osoby, které se neobejdou bez dohledu. Složka je poskytována paušálně ve dvou výších, a to 18,65 £ a 49,10 £ týdně.

V České republice a na Slovensku lze do tohoto oddílu dávek podporující mobilitu nepodmíněné využíváním motorového vozidla zahrnout příspěvek na individuální dopravu. Na Slovensku je možné žádat příspěvek na dopravu na základě doložených nákladů za uplynulý měsíc, vždy v měsíci následujícím. Dávka je odvozena z procentní částky životního minima pro plnoletou osobu a její výše k červnu 2009 byla 94,48 €. V České republice není nutné dokládat výdaje za dopravu, ale aby zdravotně postižená osoba dosáhla na příspěvek ve výši 6 500 Kč za kalendářní rok, musí splnit přísné podmínky týkající se posouzení zdravotního postižení. Podmínky pro

⁵ Vyrovnávací taxa - 220 eur/měsíc (stav 2009) na jednoho postiženého. Podniky zaměstnávající více než 25 zaměstnanců, jsou povinny na každých 25 zaměstnanců zaměstnat 1 zdravotně postiženého, nemohou-li tak učinit, předepisuje jim Spolkový sociální úřad tzv. vyrovnávací taxu, každoroční valorizace nařízením spolkového ministra.

získání tohoto příspěvku jsou přísnější než v případě příspěvku na provoz motorového vozidla.

3.6 Parkování zdravotně postižených osob

Ve Francii, Slovensku a Maďarsku opravňuje držitele parkovacího průkazu (karty) k využívání vyhrazených parkovacích míst. Tento průkaz je uznáván v ostatních státech EU. Parkovací průkaz se smí na vozidle používat jen v souvislosti s přepravou osoby, která je jeho držitelem. Řidič vozidla s parkovacím průkazem může stát na místě, které je vyhrazeno pro vozidla přepravující osoby s těžkým zdravotním postižením a nemusí po nezbytně potřebnou dobu dodržovat zákaz stání. Pokud je to nevyhnutelné, může řidič takového vozidla vjíždět i tam, kde je dopravní značkou povolený vjezd jen vymezenému okruhu vozidel. V Maďarsku se vydává parkovací povolení na dobu určitou. Je-li zneužito výhod plynoucí z vlastnictví parkovacího průkazu, je odebrán a vydán znovu až po roce od data odebrání.

V Německu a Anglii mohou osoby s mimořádným postižením chůze, nevidomí a váleční invalidé získat zvýhodněné parkování (znak), které jim nabízí řadu výhod, např. parkování na pěší zóně, zákazu stání atd.

V Rakousku jsou osoby zdravotně postižené řídící motorové vozidlo osvobozeny od placení parkovacích poplatků. Bohužel, stejné úlevy se nevztahují na osoby blízké zajišťující přepravu zdravotně handicapovaných (viz příloha I).

V České republice parkovací průkaz vystavený na viditelném místě ve vozidle opravňuje držitele využívat vyhrazených parkovacích míst. Zdravotně postižené osoby také mohou požádat o vyznačení vyhrazeného parkovacího místa v blízkosti svého bydliště. Především v oblastech s hustou bytovou výstavbou je nezbytné, aby pracovníci úřadů pečlivě zvažili, zda je nutné každému zdravotně postiženému držiteli vyhradovat parkovací místo. V současné době je velmi obtížná kontrola parkovacích průkazů z důvodu složité identifikace a necentralizované evidence.

3.7 Podpora mobility zdravotně postižených osob ve veřejné dopravě

V rámci místní i dálkové dopravy přepravují všechny vybrané země EU zdarma doprovod zdravotně postižené osoby a její kompenzační pomůcky jako vodící či asistenční psy, invalidní vozíky atd.

V Maďarsku, osoby zdravotně postižené, osoby pobírající sociální dávky, starobní, invalidní, pozůstalostní důchod, váleční invalidé a jejich doprovod prokazují svůj nárok na bezplatné cestování v městské dopravě, slevu na vlaky, lodě, trajekty a převozy speciálním průkazem. Nárok mají kromě výše uvedených skupin i jejich životní partneři či partnerky důchodového věku. V Maďarsku zřizují speciální cestovní „vouchery“ pro důchodce, které lze využít 16x do roka na zakoupení zlevněných jízdenek meziměstské hromadné dopravy.

Ve Velké Británii bezplatnou přepravu poskytuje místní autobusová doprava především mimo dopravní špičku. Průkaz na tento druh přepravy je v tomto případě zdarma. Další průkazy a slevy na jízdném autobusu, tramvaji i taxíku podporující cestování zdravotně postižených osob jsou různé v dané lokalitě a zemi (Wales, Skotsko či Anglie). Zdravotně postižené osoby, které pro svůj zdravotní stav mají

problémy s cestováním vlakem, mohou získat železniční průkaz, který je opravňuje ke slevě ve výši jedné třetiny z ceny jízdného. Uvedenou slevu může získat i doprovázející osoba. Cena ročního průkazu na železnici je 18 £ a průkazu na 3 roky 48 £. Na úhradu těchto průkazů lze použít příspěvek na mobilitu, který je součástí příspěvku na živobytí uvedeném v kapitole Dávky na mobilitu nepodmíněné motorovým vozidlem.

Ve Francii poskytují národní dráhy zvýhodněné tarify pro držitele invalidního průkazu. Procentní slevy v rozsahu 50 % až 75 % z tarifních cen jsou v závislosti na rozsahu postižení. Podobné slevy se vztahují také na osoby propuštěné z armády, válečné vysloužilce a doprovázející osoby.

V Německu je poskytována místní přeprava zdravotně postiženým osobám zdarma. K prokázání nároku na bezplatnou přepravu je nutné, aby si osoba s handicapem nechala vystavit průkaz dle druhu svého postižení, jehož součástí je známka v hodnotě 60 euro/rok, 30 euro/1/2 roku. Do lokální přepravy jsou zahrnuty tramvaje, autobusy, trolejbusy, podzemní dráha, městská rychlodráha (S-Bahn), železnice (vagony 2. třídy) v okruhu 50 km od bydliště nebo místa obvyklého pobytu těžce zdravotně postižené osoby. Dále také lodě a trajekty zajišťující linkovou dopravu v místě bydliště a sousedství. Doprovázející osoba je přepravována zdarma.

V Rakousku spolkové dráhy (ÖBB) nabízí cestujícím s omezenou mobilitou speciální zvýhodněné průkazy, s nimiž lze získat jízdenky až o 50 % levněji na všechny vlaky a autobusy mnoha regionálních dopravních svazů. Jedná se o průkazy VORTEILScard Spezial pro osoby s omezenou mobilitou, VORTEILScard Blind pro nevidomé a slabozraké osoby a VORTEILScard Schwerkriegsbeschädigt pro těžké válečné invalidy. Zvýhodněný průkaz lze získat zdarma či za roční příplatek. Přeprava doprovázející osoby či speciálně vycvičeného psa je zdarma.

Na Slovensku a v České republice je většinou poskytována městská hromadná doprava osobám zdravotně postiženým a jejich průvodcům zdarma, záleží ovšem na předpisech jednotlivých přepravců. Dálkové autobusy a železnice poskytují různé slevy a tarify. Na Slovensku a v České republice jsou zdravotně postiženým osobám hrazeny výdaje za dopravu tak jak je uvedeno v předchozím odstavci Dávky na mobilitu nepodmíněné motorovým vozidlem.

Ve Švédsku není poskytováno zdravotně postiženým osobám žádné zvýhodněné jízdné, protože přepravu nahrazují speciální dopravní služby (viz příloha I).

3.8 Speciální dopravní služby pro zdravotně postižené osoby

Speciální dopravní služby pro osoby, které se nemohou přepravovat veřejnými dopravními prostředky, v Rakousku zřizují jednotlivé země za různých podmínek a úhrad. Mezi tyto služby lze zahrnout také podporu rodičů, kteří vlastním vozem přepravují děti do vzdělávacího zařízení, k lékaři či na terapie. Výše podpory závisí na vzdálenosti ke škole, na počtu vyučovacích dnů v týdnu, na vzdálenosti k lékaři nebo k firmám vyrábějícím pomůcky.

Ve Velké Británii si zdravotně postižené osoby mohou prostřednictvím programu Motability, který pomáhá zdravotně postiženým osobám, koupit nebo i pronajmout automobil, elektrický invalidní vozík nebo skútr za přijatelnou cenu. Tato služba je poskytována osobám pobírajícím vyšší sazbu příspěvku na mobilitu pro zdravotně postižené osoby, rodičům zdravotně postižených dětí a osobám pobírajícím příspěvek na mobilitu pro poživatele válečných důchodů. Místní úřady dále zajišťují dopravní

služby v různém rozsahu. Může jít o službu od jednoho objektu ke druhému „door-to-door“, o službu nabízející dopravu k nákupním centrům nebo „telefonické objednání projíždky“, které jsou poskytovány v závislosti na místních poměrech a jejich rozsah i míra finanční účasti klientů se liší. Některé místní úřady provozují systém taxislužby, v jehož rámci poskytují zdravotně postiženým osobám např. průkaz s určitým počtem kuponů či poukázek. Tyto kupony mohou použít u stanovených taxislužeb místo platby v hotovosti. Úhradu kuponů pak provede místní úřad. Dále mohou zdravotně postižené osoby žádat o příspěvek na dopravu na zahájení a pravidelné přepravování do zaměstnání, v rámci programu „Přístup k zaměstnání“.

Ve Francii se na úhradě výdajů na dopravní služby podílí organizace Agefiph až do výše 9 150 euro za rok. Tato pomoc se poskytuje uchazečům o zaměstnání, zaměstnancům v běžném pracovním prostředí nebo stážistům připravujícím se na povolání (mimo centrum profesionální rekvalifikace). Uvedená pomoc se poskytuje i podnikům zaměstnávajícím zdravotně postižené osoby. Generální rada může zmocnit Komisi pro práva a autonomii zdravotně postižených osob k výjimečnému zvýšení částky pomoci vzhledem k délce cesty nebo výši výdajů z důvodu postižení.

Ve Švédsku pomáhají speciální služby zdravotně postiženým osobám, které nemohou z důvodu svého zdravotního postižení používat veřejnou dopravu. Například služba „door-to-door“, která je provozována jako taxislužba s upravenými vozy pro přepravu osob na invalidních vozících. Dále je možné využít služeb tzv. flexbus (minibus pro 10-12 osob), jehož uživatelé platí stejné jízdné jako u běžné veřejné dopravy. Náklady související s dopravními službami jsou klientům dle regionů v různé míře subvencovány, až do výše 75 % obvyklých výdajů. Služba je financována místními úřady či státem (viz příloha I).

V Německu města, obce a nestátní organizace stále více zřizují dopravní služby pro zdravotně postižené, kteří se vzhledem k druhu či závažnosti postižení nemohou přepravovat veřejnými dopravními prostředky. Výdaje za využití těchto služeb mohou hradit za určitých podmínek, např. nositelé rehabilitace, jestliže se zdravotně postižená osoba přepravuje do zaměstnání nebo do školy.

Na Slovensku lze do systému speciálních služeb zařadit přepravní službu osobám se zdravotním postižením, které jsou odkázané na individuální přepravu osobním motorovým vozidlem, nebo osobě s nepříznivým zdravotním stavem s omezenou schopností pohybu po rovině nebo po schodech a omezenou schopností orientace.

V Maďarsku se rozvoj dopravních služeb teprve postupně vytváří, ale maďarská vláda předpokládá vytvoření sítě specializovaných dopravních prostředků sloužících k přepravě těžce zdravotně postižených z jednoho místa na druhé do roku 2010 (viz příloha I).

3.9 Speciální dopravní služby v ČR

Speciální dopravní služby se v ČR teprve vyvíjí a podmínky jejich poskytování jsou stanoveny zcela individuálně dle jednotlivých poskytovatelů. Speciální dopravní služby nejsou státem zřizovány ani garantovány a vše se vyvíjí na základě poptávky zdravotně postižených osob a ochoty obcí, ale častěji neziskových organizací tyto potřeby saturovat. Financování speciálních dopravních služeb lze v současné době považovat za vícezdrojové, protože na jejich provoz přispívají v různé míře dotace krajů i obcí, dále neziskové organizace (občanská sdružení nebo obecně prospěšné společnosti) pomocí získaných sponzorských darů a v neposlední řadě také uživatelé

přepravních služeb. Na území ČR lze pozorovat rozmanitost speciálních dopravních služeb srovnatelnou se zahraničím. Tyto služby lze rozdělit dle způsobu poskytování na individuální a tzv. hromadné speciální dopravní služby.

Vozy upravenými pro transport zdravotně handicapovaných osob a seniorů lze poskytovat zcela individuální dopravní služby v jejich přirozeném prostředí, kdy je přeprava na území ČR poskytována tzv. door-to-door, tedy od dveří domu či bytu ke dveřím zdravotnického zařízení, zaměstnání, školy, kulturního i sportovního zařízení, k vlakovým spojům či k jiným aktivitám v regionu. Mezi individuální speciální dopravní služby rozšířené na území ČR lze zařadit tzv. taxislužbu upravenými osobními vozy nebo bezbariérovými mikrobusey, které jsou přizpůsobené pro přepravu osob na ortopedických vozících. Tyto služby je nutné objednávat telefonicky či e-mailem v předstihu na určeném dispečinku. Služby jsou poskytovány dle individuálních potřeb klienta a za příplatek i v noci a o víkendech.

Další speciální dopravní služby, ale více podobné hromadné dopravě zajišťují i některé speciální školy či poskytovatelé sociálních služeb. Tato zařízení organizují dopravní službu převážně pro své klienty ve speciálních upravených mikrobusech, které jezdí po předem určené trase a v uvedených časových intervalech. Klient zařízení se musí dostavit na vyhrazené nástupní místo v určený čas, který stanoví poskytovatel služby. Tato přeprava je zajišťována převážně v pracovních dnech.

Ceny za poskytované dopravní služby nejsou jednotné a stanovují si je jednotliví poskytovatelé na základě svých nákladů. Schopnost organizace zajistit si vícezdrojové financování se odráží ve výši finanční spoluúčasti klienta na přepravě. Do ceny za přepravu se promítá větší časový prostor pro nastoupení a vystoupení klienta s ortopedickou pomůckou a také nezbytné úpravy vozidel, což znamená vybavení vozidla výsuvnou plošinou, sníženou podlahou nebo zdvihacím zařízením. Poskytování těchto specializovaných služeb bez dotací za cenu běžnou v MHD je nerentabilní a obtížně proveditelné. Výše spoluúčasti přepravovaných klientů je na území ČR různá, pohybuje se od 2,50 Kč do 60 Kč za kilometr. Sazby se také liší dle cíle přepravy. Cesty k lékaři či do lázní na lékařský poukaz jsou poskytovány zdarma, zatímco cesty na nákupy či zájmové aktivity mohou mít vyšší podíl spoluúčasti klienta na úhradě. Zajišťuje-li organizace pravidelnou přepravu zdravotně postižených dětí a klientů do běžných či speciálních škol nebo zařízení sociálních služeb (denní centra, týdenní stacionáře atd.), přispívají rodiče na tuto přepravu paušální měsíční částkou. Příkladem je město Teplice v Čechách, kde speciálně upravené mikrobusey denně přepravují děti do speciálních zařízení po určené trase za měsíční poplatek 1 200 Kč.

Některou z forem individuálních speciálních dopravních služeb pro zdravotně handicapované a seniory lze v různé kvalitě nalézt v každém kraji na území ČR. Nabídka těchto služeb se odvíjí od poptávky, velikosti obsluhovaného regionu a především od výše finančních prostředků poskytovaných kraji a obcemi na tyto velmi potřebné služby.

3.10 Podpora bydlení zdravotně postižených osob

V oblasti podpory bydlení všechny vybrané země EU zdravotně postiženým osobám poskytují dávky na bydlení, a to jak na jeho pořízení, úpravu, tak i na užívání. Dávky se v jednotlivých zemích liší, ale bohužel u těchto příspěvků nelze provést srovnání pomocí náhradového poměru. Vybrané země totiž poskytují jednorázové nebo opakované dávky na různé období, bytovou jednotku nebo zdravotně postiženou

3. Komparace podpor v oblasti mobility zdravotně postižených osob ve vybraných zemích EU

osobu (HU, AT). Z tohoto důvodu jsou v následující tabulce uvedeny výše příspěvků bez ohledu na průměrnou mzdu v dané zemi a kupní sílu.

Tabulka č. 17 **Příspěvky na adaptaci bydlení ve vybraných zemích**

země	testování příjmů a majetkových poměrů	příspěvek na adaptaci bydlení v € (zaokrouhlená max. výše)	počet let, na které je poskytnutý příspěvek	financování
Německo	ano	2 557	-	nositelé pojištění, země, stát
Rakousko	ano	5 800	-	nositelé pojištění, podpůrný fond, stát
Francie	ano	10 000	10	Agefiph
Velká Británie	ano	34 098	5	Fond pro nezávislé bydlení
Švédsko	ano	úhrada 100 % nákladů	-	místní samospráva
Maďarsko	ano	919	jednorázově	stát
Slovensko	ano	6 639	7	stát
Česká republika	ano	3 945	-	stát

Zdroj: Vypracováno VÚPSV, v.v.i.

Okruh příjemců, kterým lze poskytnout příspěvek na adaptaci bydlení je ve všech zemích (AT, DE, FR, GB, HU, SE, SK a CZ) zaměřen převážně na osoby zdravotně postižené a seniory. Širší okruh příjemců nalezneme např. v Maďarsku, kde je rozšířen o pěstouny i cizince. Ve Velké Británii mohou získat příspěvek také poživatelé podpor na sociální služby a příspěvků na živobytí a péči, ale jen do věku 65 let. Lze říci, že všechny vybrané země před poskytnutím příspěvku různými způsoby hodnotí příjem a majetkové poměry žadatele. Výdaje nutné na úpravu bytu zdravotně postižených osob plně hradí pouze ve Švédsku.

V Německu se klient podílí na celkových nákladech na úpravu bydlení do výše 10 % a příspěvek, který lze čerpat, dosahuje maximální výše 2 557 €. Financování úprav bydlení je možné čerpat z více zdrojů, např. prostřednictvím pojištění úrazového, důchodového a pro případ péče. Dále je možné žádat o půjčku do výše 50 000 € na bytovou jednotku. Půjčku se sníženou úrokovou sazbou lze splácet až 10 let.

V Rakousku před poskytnutím příspěvku do výše 5 800 € testují příjem zdravotně postižené osoby. V souvislosti se záměrem v rámci léčebné, sociální nebo pracovní rehabilitace se na nákladech za úpravu bydlení podílí také Podpůrný fond pro osoby s postižením.

Ve Francii podpoří příspěvkem ve výši 3 000 euro zdravotně postiženou osobu, která upřednostní přestěhování do upraveného bezbariérového bytu před nákladnými úpravami stávajícího bydlení. Na úpravu bytu poskytují příspěvek v maximální výši 10 000 eur na 10 let. Dále v této zemi existuje řada možností získání finanční pomoci na úpravu bytu, ať formou příspěvků nebo půjček, popř. daňových úlev, které jsou poskytovány nájemníkům nebo vlastníkům bytů. Národní asociace pro správu fondu pro pracovní integraci zdravotně postižených osob Agefiph nabízí příspěvek na stěhování do výše 765 € či ubytování zdravotně postižených osob, které se chtějí připravovat, získat či si udržet zaměstnání. Výdaje za ubytování jsou do výše 13,75 € na den maximálně po dobu 9 měsíců, jestliže zdravotní postižení neumožňuje cestování.

3. Komparace podpor v oblasti mobility zdravotně postižených osob ve vybraných zemích EU

Ve Velké Británii se výše příspěvku na úpravu bydlení zdravotně postiženým osobám liší dle příjmů žadatelů a předpisů jednotlivých zemí, průměrná výše příspěvku se pohybuje kolem 34 097,93 €. Zdravotně postižené osoby nemusí platit DPH za některé práce spojené s úpravami obydlí.

V Maďarsku přispívají zdravotně postiženým osobám po zhodnocení majetkové situace žadatele na nákup nebo vybudování bezbariérového bytu 919,37 € a 551,62 € na úpravu užívaného bytu. Žádá-li o příspěvek blízký příbuzný, který dlouhodobě o těžce zdravotně postiženého pečuje, činí příspěvek maximálně 367,75 € bez ohledu na to, zda se jedná o zakoupení či vybudování bezbariérového bytu nebo o úpravu stávajícího bydlení.

Slovensko stanovuje příspěvek na úpravu bytu (domu, garáže) dle ceny úprav a příjmů žadatele. Na nákup bytu se přispívá do výše 6 638,79 € na období sedmi let. Celková částka peněžních příspěvků na úpravu garáže nesmí v období sedmi let přesáhnout 1 659,70 € (viz příloha).

V České republice se výše příspěvku na úpravu bytu určí se zřetelem na příjmy a majetkové poměry občana a jeho rodiny, a to až do výše 70 % prokázaných nákladů, tedy maximálně do výše 100 000 Kč. Zdravotně postižené osoby dále mohou žádat o opakovaný příspěvek na úhradu za užívání bezbariérového bytu (400 Kč/měsíc) a garáže (200 Kč/měsíc). V případě příspěvku na užívání bezbariérového bytu se ovšem nejedná o běžný bezbariérový byt, ale o byt zvláštního určení. Částka těchto uvedených příspěvků je zcela neadekvátní cenové hladině pronájmů bytů a garážového stání. Tím, že jsou dávky poskytovány měsíčně, nepřiměřeně zatěžují administrativu.

4. Dostupnost dopravy pro zdravotně postižené osoby

Bezbariérovost infrastruktury, dopravních řetězců a přístupnost veřejných budov je důležitým faktorem, který hraje klíčovou úlohu pro volbu místa bydliště a pracoviště obyvatelstva. Přístupná dopravní infrastruktura je hlavní podmínkou pro zapojení osob se sníženou schopností pohybu a orientace do aktivního života a zvýšení jejich ekonomických aktivit.

Dostupnost dopravy v obcích i mimo ně je pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace nedostatečná. Připočteme-li k tomu i současný trend vedoucí k omezování dopravních spojů a místy až k útlumu veřejné autobusové a železniční dopravy, dostává se tato skupina obyvatel do vážných problémů. Většinová populace řeší problémy s dostupností dopravy přesunem k osobní automobilové dopravě, ale osoby se sníženou schopností pohybu a orientace tuto možnost většinou nemají a dochází tak k jejich vyčleňování ze společnosti (Národní rozvojový program mobility pro všechny, 2008).

Při koncipování dopravy je nutné dbát na to, aby doprava byla přístupná pro všechny skupiny obyvatelstva. Jedním ze způsobů řešení je integrování všech dostupných druhů veřejné dopravy s možností doplňkových individuálních dopravních služeb.

Základem pro poskytování kvalitních dopravních služeb dle potřeb obyvatel je vytvoření legislativy, která bude dostupnost dopravy lidem zdravotně postiženým garantovat. V následujícím textu budou shrnuté relevantní informace vztahující se k zajištění přístupu k dopravě zdravotně postižených osob na třech úrovních, a to stát, kraj a obec.

Stát musí i nadále dávkovým systémem kompenzovat ověřené skutečné individuální důsledky zdravotního postižení v oblasti životních nákladů a rozvíjet aktivity v oblasti služeb či obecně zabezpečovat inkluzivní opatření, která povedou k reálnému snížení významu dávek. Jedním z návrhů, jak snížit význam dávek pro příjemce a zvýšit orientaci na služby, je možnost zavést tzv. kombinovaný způsob výplaty, kdy jedna polovina dávky bude vyplacena peněžně a druhá formou věcného plnění. Věcným plněním se rozumí výplata za pomoci poukázek, které budou uplatnitelné pouze u registrovaných poskytovatelů sociálních služeb (Národní centrum sociálních studií, 2004). Na úrovni státu je vhodné zvážit, zda zařadit tyto speciální dopravní služby do seznamu sociálních služeb podle zákona č. 108/2006, Sb., o sociálních službách. Tímto postupem dosáhneme, že služby budou poskytovány v odpovídající kvalitě dle stanovených standardů a poskytovatelé mohou žádat o dotace.

Na úrovni krajů by mělo být zajištěno dostatek nízkopodlažních, tedy bezbariérových autobusů, tramvají či trolejbusů v daném regionu, a to minimálně v rámci nutné dopravní obslužnosti (přeprava k lékaři, do školy a do zaměstnání). Není-li možné zajistit tento rozsah dopravní obslužnosti bezbariérovými vozy, je nutné dotacemi podporovat specializované dopravní služby pro znevýhodněné klienty. Na druhou stranu lze říci, že většina krajských měst se snaží v rámci své městské hromadné dopravy zajistit dostupnost dopravních služeb i pro znevýhodněné občany, ale pomalá transformace je způsobena vysokou pořizovací cenou takto upravených vozů (Houserová, 2008). Jeden ze způsobů, jak umožnit cestování hromadnou dopravou i osobám s omezením pohybu, je ve zvláštních případech možnost objednání si u poskytovatele veřejné dopravy přistavení bezbariérového vozu u konkrétního spoje tak, jak nabízí společnost České dráhy. V současné době jsou dle evropských

směrnic České dráhy schopny zajistit při včasném objednání handicapovaným osobám připojení bezbariérového vagonu k vlakové soupravě konkrétního spoje. Této službě napomáhá přestavba všech stanovišť a nástupišť na bezbariérové. Není-li možné zajistit snadný přístup bez asistence, poskytovatel zajistí potřebnou pomoc. Poskytování stejných služeb by měl kraj vyžadovat také u soukromých poskytovatelů dálkových autobusových spojů. Kraj musí apelovat na poskytovatele veřejných dopravních služeb, aby své vozy vybavovali audio a vizuálním informačním systémem pro pasažéry, který umožní rychlé porozumění osobám se zrakovým nebo sluchovým postižením, a to nejen na mezinárodních a dálkových spojích, ale i na regionální úrovni. Kraje se mají zaměřit také na podporu rekonstrukcí zastávek hromadné dopravy na bezbariérové v celém regionu.

Místní úřad či obec by měl mít vytvořený legislativní prostor pro rozhodnutí, zda určitou část „obecné“ dávky na mobilitu bude poskytovat jako dosud ve formě příspěvku, nebo ve formě kupónů či poukazů na podporovanou speciální dopravní službu v regionu. Hodnota poukázky by odpovídala části příspěvku, u kterého se úřad může rozhodnout, zda jej poskytne ve finanční podobě či formou poukázek. Podobné kupony v různé výši fungují ve Velké Británii a přijímá je celá třetina společností specializujících se na přepravu zdravotně postižených jedinců. Na druhou stranu, vytvoření dalšího oběživa by mohlo vést ke zvýšeným nákladům (tisk, distribuce) a především ke zneužívání.⁶ Za této situace se tedy nabízí možnost provádět na úřadech do určité výše zpětnou úhradu doložených jízdních dokladů od poskytovatelů speciálních dopravních služeb, k čemuž je ale nutné zavést jednotnou celorepublikovou databázi a sjednotit tak roztržitý systém evidencí dávek poskytovaných zdravotně postiženým osobám (Haberlová 2000; s. 78). Touto nepřímou podporou speciálních dopravních služeb se může vytvořit prostor i pro zaměstnání zdravotně postižených osob (například na pozici dispečera).

4.1 Modelové řešení dopravní obslužnosti na regionální úrovni

V této kapitole bude představen jeden ze způsobů, jak lze pomocí integrovaného dopravního systému zabránit vyčleňování zdravotně postižených osob a seniorů ze společnosti.

Vhodným příkladem moderního integrovaného dopravního systému na regionální úrovni je město Rychnov nad Kněžnou, kde již několik let funguje tzv. RadioBUS. Tento dopravní systém respektuje všechny právní předpisy týkajících se řady resortů a především zabezpečuje potřeby občanů v oblasti dopravy při zajištění všech jejich specifických potřeb.

RadioBUS je poptávkový dopravní systém, který je úzce napojen na systém veřejné autobusové dopravy, přičemž zabezpečuje dopravu pro konkrétní skupiny obyvatel. Oba systémy si vzájemně nekonkurují, ale navzájem se doplňují. Vychází se přitom z toho, že autobusy veřejné dopravy se v určitých časech nenaplní, proto se během dopoledních hodin, večer a o víkendech autobus vypravuje pouze tehdy, je-li telefonicky objednan. Počet cestujících se od r. 2004 zvýšil cca 2,5x, v r. 2008 dosáhl 8 871 osob. Při tvorbě jednotlivých dopravních tras spolupracuje RadioBUS individuálně s každou cílovou skupinou, dle potřeby mají tato vozidla speciální úpravy i pro cestující

⁶ HR 161/07 „Intervence ve prospěch osob se zdravotním postižením v oblasti kompenzačních pomůcek a specifických dávek podporujících bydlení a mobilitu.“ 2008

4. Dostupnost dopravy pro zdravotně postižené osoby

na invalidním vozíku nebo vleže. Vyžaduje-li to situace, je ve voze přítomna s řidičem i asistentka.

Propojením všech činností vznikl systém, který je velmi efektivní a ekonomicky přínosný pro všechny zúčastněné subjekty, jednotlivé druhy přeprav vytvořily náplň pro celodenní činnost autobusu. Dnes je systém RadioBUS provozován s pěti autobusy. Je-li potřeba, vypomáhají dopravnímu systému RadioBUS také speciálně upravené vozidla Charity a Sociálních služeb města.

Z provedených analýz vyplývá, že celý systém přináší prospěch všem zainteresovaným subjektům. Ukazuje se, že tento systém mohou provozovat i malá města za velmi příznivých podmínek, do systému mohou být zapojeny i vozidla jiných organizací, která si tak mohou pravidelně zvyšovat denní výkon. Jednotlivým krajům umožňuje tento systém nahradit neefektivní spoje a zejména o víkendech tak uspořit prostředky, které mohou naopak zvýšit nabídku dopravy do odlehlých míst regionu prostřednictvím systému RadioBUS. Sociální služby se zapojením do tohoto systému redukuje potřeby organizovat logistiku dopravy. Systém umožňuje podnikům a firmám zabezpečit operativní svozy a rozvozy dle jejich konkrétních potřeb.

5. Shrnutí a doporučení

Než se začneme zabývat podporou mobility zdravotně postižených osob, je nutné připomenout, že v současné legislativě stále neexistuje jednotná definice pojmu „zdravotně postižená osoba“. Tento nedostatek by měl být odstraněn v novém právním předpise.

Obecně dávky podporující mobilitu patří mezi kompenzace postiženým občanům na překonání nebo zmírnění sociálních důsledků těžkého zdravotního postižení. Tyto dávky mají být využívány zdravotně postiženou osobou na pracovní, vzdělávací, rodinné a občanské aktivity. Do pojmu dávky podporující mobilitu jsou zařazeny příspěvek na zakoupení motorového vozidla, příspěvek na úpravu a opravu motorového vozidla, příspěvek na provoz motorového vozidla a také příspěvek na individuální dopravu.

Nejdříve se tedy budeme věnovat nejvíce využívanému příspěvku na provoz motorového vozidla. Jak vidíme v analýze, tento příspěvek pobírají z 65 % respondentů především osoby starší 60 let. Z této skupiny celých 76 % příjemců pobírá příspěvek odpovídající druhému stupni zdravotního postižení, tedy ve výši 6 000 Kč ročně. V této skupině příjemců dávky na provoz motorového vozidla celých 57 % respondentů ve věku nad 60 let využívá „služeb“ osoby blízké, která je přepravuje. Osoba blízká, bohužel, není ve vyhlášce přesně vymezena, a proto jí může být i osoba v příbuzenském poměru trvale bydlící ve vzdálené obci. U větších vzdáleností mezi osobou blízkou a přepravovanou zdravotně postiženou osobou není zaručeno, že poskytnutý příspěvek bude náležitě využit k zajištění pravidelné přepravy zdravotně postižené osoby k lékaři, do zaměstnání či na rodinné a občanské aktivity. Využívá-li osoba zdravotně postižená starší 60 let „služby“ osoby blízké, je tedy výhodnější především z pohledu administrativy zrušit pojem osoba blízká u této dávky a příspěvek poskytnut přímo osobě zdravotně postižené, která by sama rozhodovala, zda jej poskytne osobě blízké či jiné, nebo využije specializované dopravní služby pro přepravu zdravotně postižených občanů a seniorů.

Respondenti v analýze dále uváděli, že nejfrekventovanější dávku příspěvek na provoz motorového vozidla využívají v 91 % k cestě k lékaři a do nemocnice. A to i přesto, že tyto cesty lze hradit z jiných zdrojů, primárně ze systému zdravotního pojištění, cestuje-li klient sanitním vozem. Dále zde existuje forma úhrad cestovních nákladů od zdravotní pojišťovny, nebo lze použít část příspěvku na péči a v poslední době také na rozvíjející se speciální dopravní služby, které mohou být zcela či částečně hrazeny dotacemi od krajů či obcí. Jak je uvedeno, na jednu cestu k lékaři lze použít minimálně čtyři způsoby úhrad nákladů. Domníváme se tedy, že využití dávek podporující mobilitu by se mělo primárně zaměřit na podporu zdravotně postižených osob účastnících se vzdělávacích a pracovních aktivit tak, jak je zcela běžné v zahraničí, např. v Rakousku, Německu či ve Francii. Zdravotně postižené osoby, které nebudou splňovat podmínku vzdělávání či účasti na trhu práce, nebudou zcela bez podpory. Těžce zdravotně postiženým osobám, které z důvodu zdravotního postižení nemohou využívat veřejné dopravní prostředky, bude poskytnuta paušální částka na dopravu ve výši 2 000 až 3 000 Kč ročně. Tento návrh částečně odpovídá úspornému opatření ministerstva práce a sociálních věcí, které navrhuje od ledna roku 2010 snížit příspěvek na provoz motorového vozidla u II. stupně o 50 % a u III. stupně o 20 %. Navrhovanou paušální částku (2 000 až 3 000 Kč/rok) je nutné z důvodu snížení administrativy sloučit s poskytovaným příspěvkem na péči, který se tím navýší především u osob II. až IV. stupně závislosti. Zdravotně velmi těžce

postižené osoby pobírající příspěvek na péči IV. stupně závislosti využijí ke své přepravě sanitní vozy nebo speciální dopravní služby, které nabízí vozy přizpůsobené k přepravě ležících pacientů. Z tohoto důvodu je nutné podpořit kraje formou finančních prostředků k posílení a zajištění dopravní obslužnosti formou specializovaných dopravních služeb.

Podíváme-li se na data uvedená v analýze, zjistíme, že příspěvek na provoz motorového vozidla zdravotně postiženým osobám, které se pravidelně přepravují či jsou přepravovány do zaměstnání nebo vzdělávacích zařízení, pokryje pouze 36 % vynaložených nákladů na přepravu, zatímco u osob ekonomicky neaktivních, tedy nad 60 let věku, pokrývá příspěvek na provoz motorového vozidla celých 87 % vynaložených nákladů. Tímto dochází k nerovnému postavení, kdy jsou dávky poskytovány bez odlišení nároku dle věku a ekonomické aktivity. Proto je nutné dávky diferencovat podle aktivity například vzdělávací, pracovní, veřejně prospěšné či dobrovolnické apod.⁷ Bude-li primární zaměření příspěvku na mobilitu podporovat především osoby přepravující se do zaměstnání a za vzděláním, je nutné tyto zvýšené výdaje v určitém rozsahu kompenzovat tak, jak je běžné v zahraničí. Inspirovat se můžeme v Německu a zavést úhradu doložených zvýšených výdajů podle kilometrových paušálů nebo stanovené sazby například 7,60 Kč (0,30 €) na kilometr se stanovením horní hranice 3 000 kilometrů za rok. Před úhradou těchto doložených zvýšených výdajů za dopravu do zaměstnání, škol či zařízení sociálních služeb je nutné velmi individuálně hodnotit příjmy v domácnosti žadatele.

S dopravou do zaměstnání, běžných či speciálních škol a zařízení sociálních služeb velmi úzce souvisí pojem pravidelná doprava, který bohužel není v prováděcí vyhlášce vymezen. Je nutné stanovit minimální frekvenci dopravy proto, aby se předešlo současnému odlišnému pojetí na úřadech. Navrhujeme stanovení pojmu pravidelná doprava nejméně 2x týdně za účelem přepravy do výše zmíněných institucí a zpět, jak je užíváno například na Slovensku.

Další oblast týkající se mobility zdravotně postižených osob se vztahuje na příspěvek na nákup motorového vozidla. Tento příspěvek by měl prioritně pomoci především osobám, které se vzdělávají, jsou příjemci sociálních služeb ve specializovaných zařízeních či jsou zaměstnaní nebo podnikají jako osoby samostatně výdělečně činné. U žadatelů příspěvku na nákup motorového vozidla se již nyní posuzuje majetek a příjem žadatele tak, jak je v zahraničí běžné. Současná výše příspěvku na nákup motorového vozidla je ve srovnání s dalšími evropskými zeměmi druhá nejvyšší. Proto lze v této oblasti navrhnout prodloužení časového období opětovného poskytnutí příspěvku z pěti na sedm let, jak je běžné na Slovensku a v Maďarsku. Stanoví-li se k tomuto prodlouženému intervalu také podmínka, že příspěvek nemůže být poskytnut na nákup vozidla staršího 5 let, eliminujeme tím žádosti o příspěvek na celkovou opravu. Nízká četnost příspěvku na celkovou opravu motorového vozidla podporuje již v dřívějších výzkumech prezentované názory na její zrušení. Příspěvek na úpravu motorového vozidla by měl existovat nezávisle na příspěvku na nákup motorového vozidla tak, jak bylo uvedeno již v předchozím výzkumu HR 161/07.⁸ Jako prevenci neúměrného navyšování ceny úprav motorového vozidla v posledních letech, je nutné stanovit, jaká úprava je standardní či mírně nadstandardní a především stanovit výčet úprav a také cenové limity. Stanovení maximální výše příspěvku na úpravu motorového vozidla nalezneme i v evropských zemích jako

⁷ Strategie a návrhy na uskutečnění transformace systému sociálních dávek pro osoby se zdravotním postižením. 2004

⁸ HR 161/07 „Intervence ve prospěch osob se zdravotním postižením v oblasti kompenzačních pomůcek a specifických dávek podporujících bydlení a mobilitu.“ 2008

Francie, Maďarsko či Slovensko. K obezřetnějšímu výběru firmy ze strany zdravotně postižených povede i stanovení spoluúčasti na provedených úpravách, jejíž výše nebude bránit provedení. V souvislosti s nákupem motorového vozidla souvisí i nepřesná formulace pojmu „další vozidlo v rodině“. Pracovníci úřadů postupují v uvedené oblasti rozdílně a v některých případech podmiňují poskytnutí příspěvku na nákup motorového vozidla prodejem druhého vozidla v rodině i přesto, že bylo pořízeno dříve z úspor rodiny bez státního příspěvku. Je-li ovšem druhé vozidlo využíváno v souvislosti s dopravou do zaměstnání jako jediný dopravní prostředek a velmi četné jízdy se nedají vzájemně kombinovat, lze více vozidel v rodině považovat za oprávněný požadavek.

Do oblasti dávek podporující mobilitu patří také příspěvek na individuální dopravu, který mohou získat převážně osoby se III. stupněm mimořádných výhod. Z výsledků analýzy je zřejmé, že jej pobírají především osoby se zrakovým postižením. Získání tohoto příspěvku je v současné době podmíněno splněním přísnějších podmínek, než je tomu u příjemců dávky na provoz motorového vozidla. Snížíme-li tuto dávku na úroveň 2 000 až 3 000 Kč na rok, jak je uvedeno v odstavci věnovanému příspěvku na provoz, bude možné tento příspěvek v budoucnosti zrušit a o navrhovanou částku navýšit příspěvek na péči u osob se II. až IV. stupněm závislosti.

Podpora bezbariérového bydlení zdravotně postižených osob by měla zůstat zachována, i když se domníváme, že by měla být poskytována jinou formou než dosud. V nové legislativě by mělo být uvedeno, že osoba zdravotně postižená, která požaduje příspěvek na úpravu bydlení, má být povinna se přestěhovat do bezbariérového bytu, je-li takové bydlení úřad schopen zajistit. Upřednostní-li zdravotně postižená osoba přestěhování do upraveného městského bezbariérového bytu před prováděním nákladných úprav stávajícího bydlení, lze poskytnout dávku na náklady související se stěhováním, jak se děje ve Francii. Nemá-li obec dostatek bezbariérových bytů, je nutné provádět úpravy bydlení ve stávajícím či vyšším rozsahu, s ohledem na příjmové testování žadatele vyjádřené koeficientem životního minima osoby se zdravotním postižením a vymezeného okruhu společně posuzovaných osob. Jak uvádí autoři předchozího výzkumu HR 161/07, navrhují 7násobek částky životního minima jednotlivce nebo společně posuzovaných osob. Žadatel by měl mít povinnost přijmout i jiné nabízené řešení, které povede k získání bezbariérového bydlení. Jako příklad uvedme situaci, kdy rodinný příslušník obývající přízemí rodinného domu odmítá udělat směnu s rodiči, kteří žijí v prvním patře a požadují vybudování výtahu. Vybudování plošiny a výměna bytových jednotek by byla méně nákladná bez velkých stavebních úprav. Nedůvodné odmítnutí jiného řešení by mohl být argument k nepřiznání dávky nebo by se tato skutečnost měla odrazit v její výši⁹. Z tohoto úhlu pohledu je nutné přenést na osoby zdravotně postižené větší díl odpovědnosti za řešení své životní situace, než tomu bylo dosud.

V posledních letech stát podporuje výstavbu sociálních bytů až do výše 50 % celkových nákladů, které bez dalších stavebních úprav mohou sloužit také k bydlení osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Z tohoto důvodu se jeví poskytování dávky na vybudování, výstavbu bytu či rodinného domu jako zbytečné a je bezpodmínečně nutné zachovat pouze dávku na úpravu bydlení za současných podmínek a v uvedeném rozsahu. Příspěvek na úpravu bydlení by měl být déle časově omezen než je nyní, aby se tímto zabránilo či znesnadnilo opětovné žádání o příspěvek na úpravu bydlení při stěhování a přenechání původního upraveného bytu rodinným příslušníkům.

⁹ HR 161/07 „Intervence ve prospěch osob se zdravotním postižením v oblasti kompenzačních pomůcek a specifických dávek podporujících bydlení a mobilitu.“ 2008

5. Shrnutí a doporučení

V oblasti příspěvku na úpravu bydlení nyní uvedu návrh z předchozího výzkumu HR 161/07, který upozorňuje, že nejen u této dávky, ale i u jiných je potřeba revidovat obsah podmínek závazku a také se zabývat otázkou přechodu nároku v případě úmrtí žadatele i osoby, které byla dávka již přiznána.

Opakované příspěvky na užívání bezbariérového bytu (400 Kč/měsícně) a garáže (200 Kč/měsícně) jsou v současné době zcela neadekvátní cenové hladině pronájmů bytů a garážového stání. Dávky jsou poskytovány měsíčně bez příjmového testu, čímž nepřiměřeně zatěžují administrativu a přispívají i osobám, které tuto formu pomoci prokazatelně nepotřebují. Tyto opakované příspěvky na užívání bezbariérového bytu a garáže lze zrušit bez náhrady, protože zdravotně postižené osoby mohou využít další odpovídající dávky jako příspěvek na bydlení nebo doplatek na bydlení. Bude-li i přes uvedený návrh na zrušení dávka zachována, je nutné přesně vymezit pojem „bezbariérový byt“, neboť jeho výklad není dostatečný.

U všech výše uvedených dávek na mobilitu je nezbytně nutné zavést přísné a vymahatelné sankce při porušení podmínek či při prokázaném neoprávněném využití příspěvku. Sankce může spočívat v odejmutí dávky na určitou dobu i přesto, že osoba má na dávku nárok z důvodu zdravotního postižení.

Do oblasti podpory mobility zdravotně postižených osob zasahují také speciální parkovací průkazy. Vydání těchto průkazů spadá do kompetence odboru sociálních věcí obcí s rozšířenou působností a vydávají se na základě posouzení zdravotního stavu posudkovým lékařem. Průkaz opravňuje jejich držitele k parkování na vyznačených místech či za jiných stanovených podmínek. V této oblasti existuje dostatečný legislativní rámec, ale je nutné zlepšit systém kontroly, který není příliš efektivní. Přínosná by zajiště byla alespoň centrální evidence ztracených či zcizených speciálních parkovacích karet. Tato evidence by obsahovala pouze informaci, že průkaz s tímto evidenčním číslem byl ztracen či zcizen a na jaký úřad má být případně vrácen. Centrální evidence, do níž by měli přístup pouze pracovníci úřadu a policie, by byla bez jakýchkoliv osobních údajů původního majitele. Problematika vyhrazeného parkovacího stání v blízkosti bydliště zdravotně postižené osoby spadá do kompetencí jiného úřadu, a proto se touto problematikou nebudeme zabývat.

6. Přehled použité literatury a zdrojů

Average gross annual earnings in industry and services, by gender - Of full-time employees in enterprises with 10 or more employees (ECU/EUR)
[online][cit.2009-10-20] Dostupné z <<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tps00175&plugin=1>>.

Haberlová, V. *Účinnost dávek pro zdravotně postižené*. Socioklub/Stem, Praha 2000 ISBN 80-9022260-9-4

HR 161/07 *Intervence ve prospěch osob se zdravotním postižením v oblasti kompenzačních pomůcek a specifických dávek podporujících bydlení a mobilitu*. Společnost Deloitte, 2008, Závěrečná zpráva

Houserová, A. (2008) Ekonomické aspekty přístupného taxi pro osoby s omezenou schopností pohybu. Helpnet - Informační portál pro osoby se specifickými potřebami. [online][cit.2009-07-31] Dostupné z <<http://www.helpnet.cz/aktualne/16114-3>>.

HS 114/04 *Strategie a návrhy na uskutečnění transformace systému sociálních dávek pro osoby se zdravotním postižením*. Národní centrum sociálních studií, Praha, 2004

Koldinská, K. (2007) Právní úprava sociálních služeb v evropských zemích. In Matoušek, O. a kol. Sociální služby. Legislativa, ekonomika, plánování, hodnocení. Praha: Portál s. 184 ISBN 978-80-7367-310-9

Kurzy devizového trhu - měsíční průměry za rok 2009. Česká národní banka. (online), (cit. 2009-10-09) Dostupné z: <http://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/prumerne_rok.jsp?rok=2009>

Národní rozvojový program mobility pro všechny. 2008, Praha, s. 12 [online] [cit. 2009-06-10] Dostupné z WWW: <<http://www.nrzp.cz/userfiles/file/nrpm2008.pdf>>.

Postavení zdravotně postižených osob v rozšířené Evropské unii: Evropský akční plán 2006 – 2007 Brusel 2005 KOM(2005) 604 v konečném znění [online][cit.2009-07-31] Dostupné z <[http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/com/com_com\(2005\)0604_/com_com\(2005\)0604_cs.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/com/com_com(2005)0604_/com_com(2005)0604_cs.pdf)>.

Potůček, M. (2006) Český sociální stát v postkomunistickém kontextu. Prezentace na konferenci Sociální soudržnost v zemích střední a východní Evropy a její budoucnost, Praha, 4.12. 2006 (online), (cit. 2009-10-09) Dostupné z: <http://www.martinpotucek.cz/index.php?option=com_rubberdoc&view=category&id=45%3Aprezentace&Itemid=64&lang=cs>.

Příjmy a životní podmínky domácností v roce 2007. Český statistický úřad. 2008 [online][cit.2009-07-31] Dostupné z <<http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/p/3012-08>>.

Statistická ročenka z oblasti práce a sociálních věcí 2007. MPSV, Praha 2008. [online][cit.2009-07-31] Dostupné z <http://www.mpsv.cz/files/clanky/5942/Statisticka_rocenka_2007.pdf>.

6. Přehled použité literatury a zdrojů

Tisková zpráva Ministerstva práce a sociálních věcí ČR *Úsporná opatření v působnosti MPSV od ledna 2010*. Praha 2009 [online][cit.2009-10-20]
Dostupné z <<http://www.mpsv.cz/files/clanky/7768/29102009.pdf>>.

Výběrové šetření zdravotně postižených osob v roce 2007. Český statistický úřad. 2008 [online][cit.2009-10-20]
Dostupné z <<http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/p/3309-08> >.

Vyhláška Ministerstva práce a sociálních věcí ČR č. 182/1991 Sb., kterou se provádí zákon o sociálním zabezpečení a zákon o působnosti orgánů ČR v sociálním zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 108/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

7. Seznam zkratk

AT	Rakousko
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DE	Německo
DPH	Daň z přidané hodnoty
EU	Evropská unie
FR	Francie
GB	Velká Británie
HU	Maďarsko
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí
MZd.	Ministerstvo zdravotnictví
OÚ	Obecní úřad
SE	Švédsko
SK	Slovensko
TP	Občan s těžkým zdravotním postižením (mimořádné výhody zdravotně postižených I. stupně)
VZP	Všeobecná zdravotní pojišťovna
VÚPSV, v.v.i.	Výzkumný ústav práce a sociálních věcí, v.v.i.
ZP	Zdravotní pojišťovna
ZTP	Občan se zvláště těžkým zdravotním postižením (mimořádné výhody zdravotně postižených II. stupně)
ZTP/P	Občan se zvláště těžkým zdravotním postižením a potřebou průvodce (mimořádné výhody zdravotně postižených III. stupně)

Seznam příloh

Příloha I. Podpora mobility zdravotně postižených osob ve vybraných zemích EU

Příloha II. Vybrané paragrafy vyhlášky č. 182/1991 Sb., vztahující se k problematice

Příloha I.

Podpora mobility zdravotně postižených osob ve vybraných zemích EU

Německo

Dávky a opatření podporující mobilitu zdravotně postižených osob vycházejí především z ustanovení IX. knihy sociálního zákoníku týkající se rehabilitace a participace zdravotně postižených a jsou zahrnuty především mezi dávky k participaci na pracovním životě a k participaci na životě ve společnosti.

Dávky jsou poskytovány různými nositeli, což vyplývá z velké členitosti systému sociálního zabezpečení v Německu. (1)(2)

Nositeli dávek k participaci na pracovním životě a na životě společnosti mohou být:

- Spolková agentura práce,
- nositelé zákonného úrazového pojištění,
- nositelé zákonného důchodového pojištění,
- nositelé zaopatření obětí války a nositelé péče o oběti války,
- nositelé veřejné péče o mládež,
- nositelé sociální pomoci. (3)

Doprava

Pomoc týkající se motorového vozidla

V rámci dávek zaměřených na podporu participace zdravotně postižených lidí na pracovním životě mohou osoby, které jsou pro cestu na pracoviště nebo do místa vzdělávání vzhledem ke svému postižení odkázány na motorové vozidlo, obdržet finanční pomoc zaměřenou na motorové vozidlo. Pomoc zahrnuje dávky:

- na zakoupení motorového vozidla,
- na doplňkové vybavení z důvodu postižení,
- k získání řidičského oprávnění.

Pomoc týkající se motorového vozidla se u jednotlivých nositelů řídí jednotným nařízením.

Podmínkou pro přiznání dávek na zakoupení motorového vozidla, na doplňkové vybavení a k získání řidičského oprávnění je, že:

- zdravotně postižená osoba v důsledku svého postižení není odkázána na používání motorového vozidla pro cesty na pracoviště nebo do míst vzdělávání pouze přechodně a
- postižená osoba může vozidlo řídit nebo je zajištěno, že místo ní bude řídit třetí osoba.

První podmínka platí také pro domácí pracovníky, jestliže je používání vozidla vzhledem k druhu a závažnosti postižení nutné k přivážení zboží od zadavatele a k odvozu hotové práce.

Jestliže je zdravotně postižená osoba odkázána na vozidlo pro výkon povolání v rámci pracovního poměru, poskytuje se pomoc týkající se motorového vozidla v případě, že v důsledku zdravotního postižení může být účast na pracovním životě trvale zajištěna pouze tímto způsobem a není obvyklé nebo možné, aby náklady převzal zaměstnavatel.

Pomoc na zakoupení motorového vozidla

Tato pomoc se poskytuje v případě, že zdravotně postižená osoba nedisponuje odpovídajícím vozidlem a může ho používat.

Vozidlo musí velikostí a vybavením odpovídat požadavkům vyplývajícím z postižení v daném případě, a pokud je to nutné, umožnit bez nepřiměřených nákladů navíc doplňkové vybavení potřebné z důvodu postižení.

Je možné získat pomoc také na zakoupení ojetého vozidla, jestliže jeho tržní hodnota odpovídá minimálně 50 procentům někdejší ceny nového vozidla.

Na zakoupení motorového vozidla se poskytuje pomoc až do výše kupní ceny, maximálně však 9 500 eur. K nákladům na doplňkové vybavení z důvodu postižení se při stanovení příspěvku nepřihlíží. Od této částky se popř. ještě odečítá hodnota stávajícího starého vozidla. V ojedinělých případech lze vzít za základ vyšší částku, jestliže druh nebo závažnost postižení nutně vyžaduje vozidlo za vyšší cenu.

Pomoc na zakoupení motorového vozidla se zpravidla poskytuje jako příspěvek. Řídí se příjmem zdravotně postižené osoby podle následující tabulky:

příjem do ... procent měsíční referenční hodnoty podle § 18 odst. 1 IV. knihy sociálního zákoníku	40	45	50	55	60	65	70	75
příspěvek v procentech vyměřovací částky	100	88	76	64	52	40	28	16

Novou pomoc lze poskytnout až po uplynutí pěti let od nákupu posledního vozidla, na které byl poskytnut příspěvek.

Doplňkové vybavení z důvodu postižení

Náklady na doplňkové vybavení, které zdravotní postižení vyžaduje, jeho montáž, technickou kontrolu a obnovení jeho technické funkčnosti jsou hrazeny v plném rozsahu. To platí i pro doplňkové vybavení, které je nutné z důvodu postižení třetí osoby, která řídí místo postiženého.

Řidičské oprávnění

Na náklady nutné k získání řidičského oprávnění se poskytuje příspěvek, který představuje u postižené osoby s příjmem:

- do 40 procent měsíční referenční hodnoty podle § 18 odst. 1 IV. knihy sociálního zákoníku plnou výší,
- do 55 procent měsíční referenční hodnoty dvě třetiny,
- do 75 procent měsíční referenční hodnoty jednu třetinu vzniklých nutných nákladů.

Náklady na vyšetření, doplňkové zkoušky a zápisy do stávajících řidičských průkazů jsou hrazeny v plném rozsahu.

Dávky v případech zvláštní tvrdosti

Pro zamezení zvláštní tvrdosti mohou být v rámci pomoci týkající se motorového vozidla poskytnuty i další dávky, např. příspěvek na dopravu zdravotně postižené osoby, především na použití dopravních služeb nebo na opravu vozidla.

V některých těchto případech mohou být dávky poskytnuty také formou půjčky.

Podle **VII. knihy sociálního zákoníku, upravující zákonné úrazové pojištění**, se pomoc týkající se motorového vozidla poskytuje také v rámci dávek na participaci na životě ve společnosti. V tomto případě se rovněž příslušně aplikují ustanovení upravující tuto pomoc z důvodu pracovní rehabilitace. (1)(6)

Zvýhodněné parkování

Osoby s mimořádným postižením chůze mohou získat zvýhodněné parkování, které opravňuje k parkování na místech vyhrazených speciálně pro tuto skupinu osob.

Zvýhodněné parkování dále dovoluje:

- parkovat na omezeném zákazu stání až po dobu 3 hodin,
- parkovat v zóně zákazu stání nad rámec povolené doby,
- parkovat na místech označených značkou „parkoviště/stání na chodníku“ nad rámec povolené doby,
- parkovat na místech označených jako parkoviště s omezenou parkovací dobou nad rámec povolené doby,
- parkovat na pěších zónách, kde je v určité době umožněna nakládka a vykládka, během nakládací doby,
- parkovat v oblastech vyznačených jako obytná zóna mimo vyznačené plochy, vozidlo však nesmí bránit v průjezdu jiným vozidlům,
- parkovat na místech s parkovacími hodinami a parkovacími automaty bez poplatku a časově neomezeně,
- parkovat na parkovacích místech určených místním obyvatelům až po dobu 3 hodin,
- v ojedinělých případech parkovat bezplatně na zákaznických místech u nádraží Německých drah.

Zvýhodněné parkování mohou získat i osoby s mimořádným postižením chůze, které nejsou držiteli řidičského oprávnění. To platí rovněž pro nevidomé osoby, které se pohybují pouze s cizí pomocí a jsou odkázány na používání vozidla. V těchto případech platí zvýhodněné parkování pro osobu, která pro zdravotně postiženou osobu zajišťuje jízdu.

Zvláštní pravidla platí pro osoby malého vzrůstu. Ty mohou získat povolení výjimky, díky které mohou bezplatně parkovat na místech s parkovacími hodinami a parkovacími automaty. To platí také pro osoby bez rukou a paží. Ty mohou

s povolením výjimky parkovat navíc v zóně zákazu stání. Kromě toho nemusí na parkovištích s časovým omezením používat parkovací kotouč.

Osoby s mimořádným postižením chůze a nevidomí mohou někdy získat v bezprostřední blízkosti svého bydliště nebo pracoviště vyhrazená parkovací místa. (1)

Daňová zvýhodnění

Daň z motorových vozidel

Těžce zdravotně postižení držitelé motorového vozidla, kteří jsou nevidomí, bezmocní nebo s mimořádným postižením chůze, jsou plně osvobozeni od daně z motorových vozidel.

Těžce zdravotně postižené osoby, které jsou v důsledku svého postižení značně omezeny v dopravě, a neslyšící osoby si mohou zvolit buď volné cestování veřejnou lokální dopravou, nebo snížení daně z motorových vozidel o 50 procent.

Cesty do práce

Zdravotně postižené osoby se stupněm postižení minimálně 70 nebo postižené osoby se stupněm postižení minimálně 50, které mají značně omezenou pohyblivost v dopravě, si mohou za cesty mezi bydlištěm a pracovištěm odečítat místo vzdálenostních paušálů skutečné výdaje. Při použití vlastního vozidla nebo vozidla, které jim bylo poskytnuto k užívání, nemusejí prokazovat skutečné jednotlivé výdaje, ale mohou použít kilometrové paušály platné pro služební cesty.

Jestliže zdravotně postiženého pracovníka vozí pravidelně na pracoviště a zpět v jeho vlastním vozidle nebo ve vozidle, které mu bylo poskytnuto k užívání, jiná osoba (např. manželský partner), vznikají také výdaje v důsledku odjezdů a příjezdů řidiče, tzv. prázdnými jízdami. Tyto výdaje mohou být zohledněny ve skutečné výši a za použití kilometrových paušálů jako výdaje na propagaci. Podmínkou je, že pracovník sám řidičský průkaz nevlastní nebo ho z důvodu zdravotního postižení nepoužívá.

Soukromé cesty

Zdravotně postižené osoby se stupněm postižení minimálně 80 nebo osoby se stupněm postižení minimálně 70, které jsou značně omezené v dopravě, si mohou odečíst přiměřené výdaje na nevyhnutelné jízdy z důvodu postižení jako „mimořádné náklady“. Za přiměřené se zpravidla považují výdaje do 30 centů za kilometr na jízdy do 3 000 kilometrů ročně.

U osob s mimořádným postižením chůze, nevidomých osob a bezmocných osob se uznávají jako „mimořádné náklady“ navíc ještě výdaje na jízdy ve volném čase, za odpočinkem a na návštěvy. Za nepřiměřené se považuje počet najetých kilometrů vyšší než 15 000 ročně a výdaje vyšší než 30 centů za kilometr. (1)

Dopravní služby

Města, obce a organizace nestátní sociální péče ve stále větší míře zřizují dopravní služby pro zdravotně postižené. Výdaje za využití těchto služeb mohou být za

určitých podmínek hrazeny. Např. nositelé rehabilitace mohou převzít výdaje na dopravu, jestliže zdravotně postižená osoba vzhledem k druhu nebo závažnosti postižení nemůže pro cestu do zaměstnání nebo do školy používat veřejné dopravní prostředky. (1)

Veřejná doprava

Lokální doprava

Ve veřejné osobní dopravě cestují zdarma těžce zdravotně postižené osoby, které mají značně omezenou schopnost pohybu v dopravě nebo jsou bezmocné, a nevidomé a neslyšící osoby.

Tyto osoby musí být držiteli průkazu těžce zdravotně postižené osoby s oranžovým nátiskem a se značkami „G“ (značné omezení schopnosti pohybu v dopravě/ značné postižení chůze), „aG“ (mimořádné postižení chůze), „H“ (bezmocnost), „GI“ (hluchota) nebo „BI“ (nevidomost). (1)(4)(9)

Pro cestování zdarma musí tyto osoby získat k průkazu přílohu s cennou známkou. Těžce zdravotně postižené osoby, které mají průkazy pouze se značkou „G“ nebo „aG“ a „GI“, musí zpravidla za cennou známku zaplatit 60 eur za rok (nebo 30 eur za půl roku).

Zdarma tuto známku obdrží na základě žádosti těžce zdravotně postižené osoby, které jsou nevidomé nebo bezmocné, a také těžce zdravotně postižené osoby, které pobírají dávky podle čtvrté kapitoly XII. knihy sociálního zákoníku, týkající se základního zabezpečení ve stáří a při snížení výdělku, podporu v nezaměstnanosti II (dříve pomoc v nezaměstnanosti), běžné dávky na živobytí podle třetí kapitoly XII. knihy sociálního zákoníku nebo VIII. knihy sociálního zákoníku nebo odpovídající dávky podle spolkového zaopatřovacího zákona.

Příloha k průkazu těžce zdravotně postiženého je platná šest nebo dvanáct měsíců. Jestliže postižený vrátí cennou známku minimálně tři plné měsíce před uplynutím platnosti, je mu vráceno 5 eur za každý plný měsíc.

Lokální dopravou se rozumí tramvaje, autobusy, trolejbusy, podzemní dráha, městská rychlodráha (S-Bahn), železnice (vagony 2. třídy) začleněná do dopravního svazu, spolkové železnice ve vagonech 2. třídy ve vlacích určených převážně k uspokojování dopravních potřeb v lokální dopravě v okruhu 50 km od bydliště nebo místa obvyklého pobytu těžce zdravotně postižené osoby, lodě zajišťující linkovou dopravu, trajekty a převozy v místě bydliště a v sousedství.

Při použití vlaků lokální dopravy, kde je vyžadován příplatek, musí těžce zdravotně postižená osoba zaplatit příplatek podle tarifu. (1)

V případě, že postižená osoba má nárok na doprovod (značka B v průkazu), cestuje doprovázející osoba vždy zdarma, a to i tehdy, jestliže si zdravotně postižený nekoupil známku. (1)(4)

Podle značky uvedené v průkazu si mohou těžce zdravotně postižené osoby zdarma vzít s sebou invalidní vozíky, ortopedické pomůcky nebo vodící psy. Zdarma cestují také psi, které si s sebou berou zdravotně postižené osoby, které vyžadují stálý doprovod a cestují bez doprovázející osoby.

Invalidní vozíky a jiné pomůcky se zahrnují mezi cestovní zavazadla, na která se ve veřejné lokální i dálkové dopravě vztahuje všeobecná přepravní povinnost

dopravních podniků. Jejich přeprava může být odmítnuta pouze ve výjimečných případech, např. není-li vozidlo k této přepravě vhodné. (1)

Dálková doprava

Pokud má zdravotně postižená osoba nárok na doprovod, cestuje doprovázející osoba zdarma. (1)

Zdarma se rovněž přepravují invalidní vozíky, ortopedické pomůcky, vodící psi a psi, které si s sebou berou zdravotně postižené osoby, které vyžadují stálý doprovod a cestují bez doprovázející osoby.

Osoby těžce zdravotně postižené z války, které mají v průkazu značku „1.Kl.“ (*tj. 1. třída*), mohou s jízdenkou druhé třídy používat v dálkových vlacích i vlacích lokální dopravy první třídu. (1)(4)

Těžce zdravotně postižené nebo nevidomé osoby vlastníci průkaz se značkou B (*tj. doprovod*) nebo Bl (*tj. nevidomost*) si mohou pro sebe a doprovázející osobu bezplatně rezervovat místa. Zdarma lze rezervovat také místa pro invalidní vozíky. (1)

Osoby pobírající důchod z titulu plného snížení výdělku a těžce zdravotně postižené osoby (od stupně postižení 70) mohou získat průkazku umožňující 50procentní slevu jízdného přibližně za poloviční cenu, tj. za 115 eur pro 2. třídu (normální cena 225 eur) a 230 eur pro 1. třídu (normální cena 450 eur). (1)(5)

Náklady na bezplatnou přepravu v lokální i dálkové dopravě nesou spolek a země. (1)(3)

Bydlení

Podpora bytové výstavby, tedy také výstavby a rekonstrukce bytů pro zdravotně postižené osoby, je v Německu záležitostí jednotlivých zemí. Spolek sice poskytuje na novou výstavbu i na modernizaci finanční prostředky, jejich rozdělování - stejně jako rozdělování vlastních prostředků - je záležitostí zemí, každá země má vlastní směrnice, kterými se v této oblasti řídí. Z tohoto důvodu je tato problematika značně komplikovaná a nepřehledná. (7)

Země podporují novou výstavbu, modernizaci starší výstavby a získání vlastního bydlení. Mohou poskytovat i doplňkové prostředky na podporu stavebních opatření s ohledem na potřeby těžce zdravotně postižených nebo starších osob. (1)

Úprava bytu

Na přestavbu bytu podle potřeb vyplývajících ze zdravotního postižení může být poskytnuta finanční podpora od různých nositelů. S přihlédnutím k okolnostem jednotlivých případů mohou příspěvek poskytnout:

1. zákonné úrazové pojištění (profesní sdružení),
2. nositelé důchodového pojištění a integrační úřad,
3. nositelé sociální pomoci,
4. pojištění pro případ péče,
5. veřejné prostředky,
6. daňová zvýhodnění.

Nositelé důchodového pojištění a integrační úřad poskytují pomoc na bydlení pouze v rámci pracovní rehabilitace zdravotně postižených (k získání a udržení pracovního místa). Na základě ustanovení o zákonném úrazovém pojištění a ustanovení spolkového zaopatřovacího zákona je kromě toho tato pomoc poskytována také v rámci sociálního začleňování. To umožňují rovněž ustanovení XII. knihy sociálního zákoníku, týkající se sociální pomoci, a II. knihy sociálního zákoníku, týkající se základního zabezpečení pro uchazeče o práci.

1. Financování úpravy bytu ze zákonného úrazového pojištění

Profesní sdružení či úrazové pokladny, které jsou nositelem zákonného úrazového pojištění a jsou příslušné pro osoby, jejichž postižení je důsledkem pracovního úrazu nebo nemoci z povolání, nesou nutné náklady na přestavbu bez omezení výše.

Dávky profesních sdružení a úrazových pokladen jsou poskytovány nezávisle na příjmu a majetku pojištěnců.

2. Financování úpravy bytu prostřednictvím nositelů důchodového pojištění a integračních úřadů

Zdravotně postižené osoby, které vykonávají povolání, mají nárok na to, aby náklady na úpravu jejich bytu převzal příslušný nositel rehabilitace. Jestliže pracovník platil příspěvky na zákonné důchodové pojištění více než 15 let, obrací se na své příslušné důchodové pojištění. Učni, pracovníci s dobou zaměstnání podléhajícího povinnosti platit příspěvky kratší než 15 let, pracovník ve svobodném povolání, osoby samostatně výdělečně činné a úředníci spadají do kompetence integračního úřadu (Úřad pro zajištění integrace těžce zdravotně postižených osob do pracovního života).

Finanční prostředky se poskytují formou půjček nebo příspěvků, přičemž jsou stanoveny určité maximální hranice a přihlíží se k příjmu žadatele.

3. Financování úpravy bytu prostřednictvím nositelů sociální pomoci

V souvislosti s pomocí na začlenění a pomocí ve stáří mohou nositelé sociální pomoci finančně podporovat pořízení a udržení bydlení pro zdravotně postižené a starší osoby. Sem se počítá např. i nutná přestavba stávajícího bytu.

Nárok na dávky vznikne teprve v případě, že neexistuje žádný jiný příslušný nositel. Dávky jsou vždy závislé na příjmu a majetku žadatele a mohou být případně poskytnuty také pouze jako půjčky.

4. Financování úpravy bytu prostřednictvím pojištění pro případ péče

Zdravotně postižené osoby vyžadující péči, které pobírají dávky podle zákona o pojištění pro případ péče, mohou získat od pokladny tohoto pojištění na odpovídající přestavbu příspěvek v maximální výši 2 557 eur.

Příspěvek se vztahuje na jedno stavební opatření, přičemž se veškeré práce při přestavbě bytu považují za jedno stavební opatření, i když probíhají v různé době.

Nárok na nový příspěvek má žadatel teprve tehdy, když se jeho nemoc nebo postižení zhorší natolik, že jsou nutné další práce. Kromě toho musí mezitím uběhnout určitá - zákonem blíže nedefinovaná - doba.

Žadatel musí sám nést podíl ve výši 10 % nákladů, nejvýše však 50 % svého hrubého příjmu. K majetku žadatele se nepřihlíží.

5. Financování úpravy bytu z veřejných prostředků

Na nezbytné úpravy lze žádat případně o podporu z veřejných prostředků. Prostředky jsou poskytovány státem a zpravidla bytovými úřady na stavebních úřadech jednotlivých zemí v rámci podpory bytové výstavby. Podpůrné programy i schvalovací kritéria v jednotlivých spolkových zemích jsou velmi rozdílné. Často jsou tyto programy také časově omezeny.

V dubnu 2009 byl zahájen nový podpůrný program státní banky KfW zaměřený na úpravy bytů především starších lidí s cílem umožnit jim v jejich stávajícím bytě, v jejich obvyklém sociálním prostředí další život bez bariér nebo s jejich omezením (program „Altersgerecht Umbauen“). Na jednu bytovou jednotku lze obdržet půjčku ve výši max. 50 000 eur, přičemž úroková sazba je během prvního úročeného období (5 nebo 10 let) snížena.

Zdravotně postižený nájemce bytu může od pronajímatele požadovat souhlas ke stavebním úpravám a instalaci zařízení, které jsou nutné k tomu, aby mohl s ohledem na své postižení pronajatý byt používat a dostat se do něho. Naproti tomu není pronajímatel povinen provést stavební úpravy na své náklady. Pronajímatel může svůj souhlas odmítnout, jestliže zájem jeho nebo jiných nájemníků budovy na tom, aby k úpravám nedošlo, převáží nad zájmem zdravotně postiženého nájemce. Pronajímatel může svůj souhlas vázat na to, že mu nájemce složí jistinu ve výši nákladů na obnovení původního stavu. Na konci nájemní doby je nájemce povinen na vlastní náklady zařízení odstranit, popř. uvést přestavbu do původního stavu. (1)(7)

Daňové zvýhodnění

Za určitých podmínek mohou být náklady na přestavbu bytu podle potřeb vyplývajících ze zdravotního postižení částečně odečteny v daňovém přiznání jako mimořádné náklady. (8)

Rakousko

Ústředním kontaktním místem a kompetentním orgánem pro osoby se zdravotním postižením je v Rakousku Spolkový sociální úřad, který je spolu se svými 9 zemskými úřady podřízeným orgánem Spolkového ministerstva práce, sociálních věcí a ochrany spotřebitelů.

Těžištěm poslání tohoto úřadu je pracovní integrace zdravotně postižených. Spolkový sociální úřad v součinnosti se Servisem pracovního trhu a dalšími nositeli rehabilitace koordinuje a poskytuje v této oblasti širokou paletu nabídek, které se zaměřují jak na zdravotně postižené zaměstnance, tak na jejich zaměstnavatele. Spolkový sociální úřad poskytuje zdravotně postiženým rovněž řadu finančních podpor v jejich každodenním životě a podporuje odstraňování bariér.

Řada opatření je zaměřena na podporu mobility. (1)(2)

Některé dávky poskytují nositelé sociálního zabezpečení v rámci pracovní a sociální rehabilitace a jednotlivé země.(3)

Doprava

Příspěvek na mobilitu

V rámci podpory získání pracovního místa a výkonu zaměstnání může být zdravotně postiženým osobám poskytnut příspěvek na mobilitu. Jedná se o paušální příspěvek, který se poskytuje jednou ročně a má krýt zvýšené náklady z důvodu zdravotního postižení spojené s tím, že postižená osoba nemůže cestovat veřejnými dopravními prostředky.

Výše příspěvku činí 3,5násobek vyrovnávací taxy.¹⁰

Příspěvek na získání řidičského oprávnění

Jestliže se zdravotně postižená osoba dostane na pracoviště pouze za použití motorového vozidla, může obdržet příspěvek na získání řidičského oprávnění.

Příspěvek mohou dostat osoby, které patří do skupiny zvýhodněných zdravotně postižených osob,¹¹ a žáci starší 15 let a studenti.

¹⁰ Podniky zaměstnávající 25 a více zaměstnanců jsou povinny zaměstnat vždy na 25 zaměstnanců jednoho zdravotně postiženého. V případě, že zaměstnavatelé tuto povinnost nemohou nebo nechtějí splnit, předepisuje jim Spolkový sociální úřad tzv. vyrovnávací taxu. Tato taxa činí v současné době 220 eur měsíčně (stav 2009) na jednoho postiženého, který měl být zaměstnán. Každoročně je valorizována. (8)

¹¹ Předpokladem pro zařazení mezi zvýhodněné zdravotně postižené osoby je, aby stupeň postižení činil min. 50 procent a postižená osoba měla rakouské občanství nebo byla občanem některého členského státu Evropského hospodářského prostoru, příp. uznaným uprchlíkem.
Zvýhodněna nemůže být osoba,
- která absolvuje školní vzdělávání nebo přípravu na povolání (s výjimkou učňů),
- která trvale pobírá důchodovou dávku nebo je starší 65 let a není výdělečně činná nebo
- z důvodu závažnosti postižení není schopna pracovat na chráněném pracovním místě nebo v integračním podniku.

Maximální výše podpory činí 50 % nákladů. (2)(5)

Příspěvek na nákup a úpravu motorového vozidla

V souvislosti s hledáním práce, nástupem do zaměstnání nebo výkonem zaměstnání může být zdravotně postiženým osobám poskytnut příspěvek na nákup motorového vozidla. Podporu lze získat také na vozidla pořízená na leasing nebo na vozidla, která nevyžadují řidičské oprávnění.

Příspěvek mohou dostat osoby, které patří do skupiny zvýhodněných zdravotně postižených osob, a žáci starší 15 let a studenti. Podmínkou je, že tyto osoby nemohou z důvodu postižení používat veřejné dopravní prostředky a příjem žadatele nepřesahuje částku 12násobku vyrovnávací taxy. Na každou vyživovanou osobu se tato příjmová hranice zvyšuje o 10 procent. Žadatel musí vlastnit řidičské oprávnění nebo v případě, že to z důvodu postižení nebo věku není možné, musí být vozidlo používáno převážně pro přepravu postižené osoby.

Účet i registrace vozidla musí znít na jméno zdravotně postiženého, a to i v případě, že postižený sám neřídí. Příspěvek lze poskytnout jednou za 5 let. V případě, že se vozidlo stane předčasně nepoužitelným nebo by oprava vozu, popř. instalace zvláštního vybavení z důvodu postižení, jehož potřeba vznikla až po zakoupení vozidla, byla neekonomická, může být příspěvek poskytnut i před uplynutím pěti let.

Poprvé může být příspěvek poskytnut až do částky devítinásobku vyrovnávací taxy, při opakovaném přiznání do částky šestinásobku této taxy. Příspěvek může být zvýšen o náklady na úpravu vozu z důvodu postižení.

Při leasingu se provádí zvláštní výpočet příspěvku. (2)(5)

Příspěvky poskytované Všeobecnou úrazovou pojišťovnou

Všeobecná úrazová pojišťovna poskytuje v rámci pracovní rehabilitace příspěvky na získání řidičského oprávnění a na nákup a úpravu motorového vozidla nutného k výkonu povolání. V rámci sociální rehabilitace jsou poskytovány příspěvky anebo půjčky na nákup, popř. úpravu osobního vozidla, jestliže není možné používání veřejných dopravních prostředků. (3)(4)

Vrácení spotřební daně z automobilu

Při nákupu motorového vozidla se spotřební daň vrací bez ohledu na výdělečnou činnost všem osobám, které mají průkaz zdravotně postižené osoby s poznámkou, že nemohou používat veřejné dopravní prostředky, nebo průkaz podle § 29b nařízení o silniční dopravě a potřebují k pohybu vlastní motorové vozidlo.

Poskytovaná zvýhodnění jsou např.: zvýšená ochrana před propuštěním, ochrana výdělku (nesmí dojít ke snížení výdělku z důvodu postižení), daňová zvýhodnění pro postižené osoby a jejich zaměstnavatele, podpory pro postižené osoby a jejich zaměstnavatele, případná dodatečná dovolená, zákonné přednostní právo při přidělování obchodů s tabákem. (6)

Spotřební daň může být vrácena i v případě, že je vozidlo pravidelně používáno k přepravě zdravotně postižených dětí. Může být vrácena také společností, které se zaměřují na dopravu osob s postižením chůze. Vrácení spotřební daně je v zásadě možné každých pět let.

Podmínkou je, aby účet i registrace vozidla zněly na jméno zdravotně postižené osoby, pro společnosti platí zvláštní ustanovení. Žadatel musí vlastnit řidičské oprávnění a v případě, že to není vzhledem k závažnosti postižení možné, prokázat, že je vozidlo používáno převážně k jeho přepravě.

Při financování pomocí leasingu se spotřební daň vrací, jakmile vlastnictví přejde na příjemce leasingu.

Vrácení spotřební daně je v zásadě možné až do kupní ceny 20 000 eur. Tato hranice se zvyšuje o náklady na nutné doplňkové vybavení z důvodu postižení (jako automatika, posilovač řízení apod.). (3)(5)(10)

Dálniční známka

Držitelé průkazu zdravotně postižené osoby s poznámkou, že se jedná o trvalé silné postižení chůze, nemožnost používání veřejných dopravních prostředků z důvodů trvalého zdravotního poškození nebo o slepotu, dostávají na základě žádosti zdarma roční dálniční známku. Podmínkou je, aby motorové vozidlo bylo registrováno na postiženou osobu. (11)

Osvobození od poplatků za parkování

Osoby se zdravotním postižením, které vlastní průkaz podle § 29b nařízení o silniční dopravě a samy řídí motorové vozidlo, mohou parkovat v zónách krátkodobého parkování bez placení parkovacích poplatků nebo bez parkovacího kotouče.

Osoby s postižením chůze, které veze nepostižená osoba, nejsou osvobozeny od poplatků automaticky v celém Rakousku. V těchto případech platí ustanovení jednotlivých spolkových zemí. (10)

Náklady na dopravu na pracoviště

Zdravotně postižené osobě mohou být poskytnuty příspěvky na zvýšené náklady související s cestou na pracoviště a zpět.

Za zvýšené náklady se považují pouze ty, které převyšují běžné výdaje na dopravu. (2)(9)

Dopravní služby

Jednotlivé země zřídily pro zdravotně postižené osoby, které nemohou být přepravovány veřejnými dopravními prostředky, speciální dopravní služby. Vzhledem k tomu, že spadají do kompetence zemských vlád, podmínky pro jejich používání a úhradu se liší. (3)

Podpora na dopravu do školy

Rodiče zdravotně postižených dětí a mladistvých, jež nemohou používat veřejné dopravní prostředky, a proto musí být do školy dopravováni vozidlem rodičů, mohou požádat o podporu na dopravu do školy. Příslušným úřadem je v tomto případě finanční úřad v místě bydliště. Výše podpory závisí na vzdálenosti mezi školou a bydlištěm a na počtu vyučovacích dnů v týdnu.

O případných zbylých výdajích rozhoduje příslušná zemská vláda. (14)

Náhrada jízdních výdajů při terapii

Rodiče, kteří se svými dětmi musejí pravidelně dojíždět na terapii nebo k lékaři, mohou žádat o náhradu jízdních výdajů. Výše náhrady závisí na vzdálenosti k lékaři nebo terapeutovi a na druhu dopravního prostředku. Proplácí se pouze cesta k nejbližšímu smluvnímu lékaři. Proplaceny mohou být také jízdní výdaje k firmám vyrábějícím pomůcky. Příslušným orgánem je v tomto případě nemocenská pokladna. (14)

Daňová zvýhodnění

Náklady, které vznikají z důvodu zdravotního postižení, lze uplatnit jako „mimořádné náklady“ v daňovém přiznání a vedou ke snížení zdanitelného příjmu.

Daňové odpočty za zvýšené náklady lze provést podle volby buď formou paušální odečitatelné částky nebo prokázáním skutečných nákladů.

Osoba se pokládá za zdravotně postiženou, jestliže stupeň postižení činí minimálně 25 procent.

Mezi možné daňové odpočty a zvýhodnění patří mj. velký paušál pro zaměstnance dojíždějící do zaměstnání

Velké paušály pro pracovníky dojíždějící do zaměstnání

Zdravotně postižení zaměstnanci, kteří vlastní průkaz podle § 29b nařízení o silniční dopravě a nemohou používat veřejné dopravní prostředky, mohou požadovat velké paušály pro pracovníky dojíždějící do zaměstnání:

- od 2 km ročně 270 eur,
- od 20 km ročně 1 071 eur,
- od 40 km ročně 1 863 eur,
- od 60 km ročně 2 664 eur.

Nezdanitelná částka při trvalém silném postižení chůze

Zdravotně postižené osoby, které mají těžké postižení chůze, jsou nevidomé nebo nemohou používat veřejné dopravní prostředky, mohou uplatnit na vlastní osobní vozidlo nezdanitelnou paušální částku 153 eur měsíčně. Osoby, na které se toto

ustanovení vztahuje, ale nemají vlastní vozidlo, mohou daňově odepsat skutečné náklady za jízdy taxislužbou až do výše 153 eur měsíčně.

Osvobození od daně z motorových vozidel

Zdravotně postižené osoby v případě, že mají těžké postižení chůze, jsou nevidomé nebo nemohou používat veřejné dopravní prostředky z důvodu trvalého zdravotního poškození, mohou být osvobozeny od daně z motorových vozidel. Podmínkou je, aby bylo vozidlo registrováno na postiženou osobu a aby bylo používáno převážně k přepravě této osoby a pro její potřeby nebo pro potřeby související s vedením domácnosti. (18)(10)

Vrácení spotřební daně

Při nákupu motorového vozidla se spotřební daň vrací všem osobám, které mají průkaz zdravotně postižené osoby s poznámkou, že nemohou používat veřejné dopravní prostředky, nebo průkaz podle § 29b nařízení o silniční dopravě a potřebují k pohybu vlastní motorové vozidlo. (viz výše) (3)(5)(10)

Veřejná doprava

Rakouská spolková dráha (ÖBB) nabízí cestujícím s omezenou mobilitou speciální zvýhodněné průkazy, s nimiž lze získat jízdenky na všechny vlaky ÖBB, vlaky soukromých drah, u společnosti ÖBB-Postbus a v autobusech mnoha regionálních dopravních svazů až o 50 % levněji. Jedná se o průkazy VORTEILScard Spezial pro osoby s omezenou mobilitou, VORTEILScard Blind pro nevidomé a slabozraké osoby a VORTEILScard Schwerkriegsbeschädigt pro těžké válečné invalidy.

Průkaz VORTEILScard Spezial lze získat za 19,90 eur na jeden rok. Poživatelé vyrovnávacího příplatku nebo doplňkového příplatku mohou tento průkaz obdržet zdarma a v tomto případě platí pět let. Průkaz umožňuje bezplatnou přepravu invalidních vozíků a pomůcek k chůzi.

Průkaz VORTEILScard Blind stojí 18,90 eur a platí jeden rok. Rakouská spolková dráha nabízí jako zvláštní službu bezplatnou přepravu doprovázející osoby, popř. slepeckého psa.

Průkaz VORTEILScard Schwerkriegsbeschädigt lze získat zdarma a platí pět let. Držitelé tohoto průkazu si mohou s sebou bezplatně vzít doprovázející osobu nebo vodícího psa. Kromě toho mají přístup do VIP salónků ÖBB. (12)

Některé spolkové země vystavují vlastní průkazy zdravotně postižených osob. Ty umožňují zvýhodnění u lokálních a regionálních dopravních linek. (13)

Bydlení

Úpravy bytu

Na realizaci nutných úprav ať už v domácnostech, nebo ve veřejných prostorech poskytuje stát podporu formou:

- výhodných půjček,
- jednorázových příspěvků nebo
- jiných úlev při splácení.

V jednotlivých spolkových zemích existují různá stavební nařízení a typy podpory. (15)

Pomoc Podpůrného fondu pro osoby s postižením

Jednou z možností je podpora na adaptaci bytu z důvodu postižení poskytnutá z Podpůrného fondu pro osoby s postižením.

Cílem podpůrného fondu je poskytovat pomoc především těm osobám, které ještě nejsou zaměstnané (dětmi), nebo těm, které už výdělečnou činnost opustily (důchodcům), popř. vzhledem k závažnosti postižení se nikdy do pracovního života nezařadily.

Z fondu jsou poskytovány příspěvky na jednorázové výdaje z důvodu zdravotního postižení osobám, které se v souvislosti s událostí související především s jejich postižením ocitnou v sociální nouzi, jestliže rychlá pomoc může sociální nouzi zmírnit nebo odstranit.

Podmínkou pro poskytnutí pomoci z tohoto fondu je

- rakouské státní občanství nebo trvalý pobyt v Rakousku,
- konkrétní záměr v rámci léčebné, sociální nebo pracovní rehabilitace (např. adaptace bytu z důvodu postižení) a jeho souvislost se zdravotním postižením,
- značné trvalé zdravotní postižení (stupeň postižení min. 50 %).

Příjmová hranice pro 2 osoby činí 2 060 eur a zvyšuje se v případě vyživovací povinnosti a zdravotního postižení manželského partnera.

Výše příspěvku závisí na příjmu rodiny a dosahuje max. 5 800 eur. (16)

Pomoc Všeobecné úrazové pojišťovny, Úřadu důchodového pojištění a Spolkového sociálního úřadu

Všeobecná úrazová pojišťovna poskytuje v rámci pracovní a sociální rehabilitace obětem pracovních úrazů příspěvky nebo půjčky na adaptaci bytu. (3)(17)

Také Úřad důchodového pojištění poskytuje v rámci sociální rehabilitace půjčky na adaptaci bytu a k udržení sociální mobility. (3)

Spolkový sociální úřad může poskytnout např. i podporu na investiční opatření jako pobídku k odstraňování existujících bariér. (15)

Francie

Zákon o zdravotním postižení z 11. února 2005 vytvořil nový rámec pro pomoc zdravotně postiženým osobám. Zavedl princip nároku zdravotně postižených na kompenzaci následků zdravotního postižení bez ohledu na příčinu nebo druh jejich postižení, jejich věk nebo způsob života.

Zákon zavedl dávku na kompenzaci zdravotního postižení, která zahrnuje nejrůznější formy pomoci, stanovené na základě potřeb zdravotně postižené osoby a jejího „životního plánu“ a poskytované bez ohledu na příjmy postiženého.

Sestavením svého životního plánu přispívá zdravotně postižená osoba k definování svých potřeb. Plán může být zformulován písemně jako důvěrný dokument, který vyjadřuje především potřeby, přání a aspirace postiženého. Ten se však může rozhodnout, že plán nevytvoří.

Kromě toho zákon potvrdil a posílil již existující druhy pomoci, aby bylo možné lépe vycházet vstříc potřebám zdravotně postižených a redukovat překážky, se kterými se setkávají v každodenním životě a při participaci na životě ve společnosti. (1)

Zákon vytvořil jednotná centra, departementní domy pro zdravotně postižené osoby, které se nacházejí v každém departementu a poskytují zdravotně postiženým osobám informace a poradenství, umožňují jednotný přístup k nárokům a dávkám a nabízejí širokou škálu služeb podle potřeb zdravotně postižených. Provázejí je v jejich životě, ať už jde o vzdělávání, profesionální uplatnění, životní plán apod. (2)(3).

Dávka na kompenzaci zdravotního postižení pokrývá mj. i pomoc týkající se dopravy a bydlení.

Doprava

Úprava vozidla používaného zdravotně postiženou osobou

Pomoc se poskytuje na úpravu vozidla, které zdravotně postižená osoba obvykle používá, ať už jako řidič, nebo jako spolucestující.

V případě, že se jedná o úpravu vozidla pro řidiče a jde o vozidlo, které vyžaduje řidičské oprávnění, musí být žadatel držitelem řidičského oprávnění s poznámkou týkající se řízení upraveného vozidla nebo musí projeviti vůli naučit se vozidlo řídit formou řízení s dohledem. V tomto případě musí předložit lékařské potvrzení o způsobilosti podle ustanovení pravidel silničního provozu.

V případě prací do 1 500 eur vynaložených postupně je hrazeno 100 % částky v celkové výši 5 000 eur za 5 let.

V případě prací nad 1 500 eur vynaložených postupně je hrazeno 75 % z částky za úpravu vozidla v limitu 5 000 eur za 5 let.

Zvýšené náklady spojené s dopravou

Hrazeny jsou zvýšené náklady:

- spojené s pravidelnou častou dopravou nebo odpovídající každoroční cestě na dovolenou,

- spojené s cestami mezi bydlištěm zdravotně postižené osoby a místem jejího pobytu (pobyt v nemocnici, zdravotně-sociálním zařízení nebo zařízení denního pobytu), jestliže:
 - o jsou zabezpečovány třetí osobou nebo
 - o cesta tam a zpět je delší než 50 km.

V posledních dvou případech je poskytována částka pomoci po odečtení částek vyplacených z titulu nároků ze soustavy sociálního zabezpečení (např. nemocenského pojištění) a v mezích výdajů hrazených zdravotně postiženou osobou.

Výše pomoci na zvýšené náklady spojené s dopravou činí:

- cesty speciálním automobilem: 0,50 eur na km v limitu 5 000 eur na 5leté období,
- cesty jinými dopravními prostředky: 75 % zvýšených nákladů v limitu 5 000 eur na 5leté období.

Strop celkové částky, kterou lze poskytnout z titulu této pomoci v případě dopravy zajišťované třetí osobou nebo při cestách tam a zpět delších než 50 km, činí za cesty mezi bydlištěm a pracovištěm a za cesty mezi místem pobytu (trvalého nebo přechodného) a nemocničním, sociálním a zdravotně-sociálním zařízením 12 000 eur.

Jestliže dopravu realizuje dopravní podnik nebo instituce, přihlíží se ke vzdálenosti ujeté cestou pro postiženého do místa jeho pobytu a při návratu do místa výjezdu.

Generální rada může zmocnit Komisi pro práva a autonomii zdravotně postižených osob, aby výjimečně stanovila vyšší částku pomoci s přihlédnutím k délce cesty nebo výši výdajů z důvodu závažnosti postižení. (6)

Parkování

Zdravotně postižené osoby s postižením, které významně a trvale snižuje jejich způsobilost a autonomii při přemísťování pěšky nebo kvůli kterému musí být při přemísťování doprovázeny třetí osobou, mohou získat evropskou parkovací kartu neboli parkovací kartu pro zdravotně postižené osoby.¹² Tato karta nahrazuje od 1. ledna 2000 karty pro těžké civilní a válečné invalidy.

Karta je poskytována na trvalo nebo na stanovenou dobu, která však nesmí být kratší než 1 rok.

Karta opravňuje k parkování na místech vyhrazených pro zdravotně postižené osoby a k požívání určité tolerance, pokud jde o parkování ve městech, za podmínek a okolností, které posuzují orgány veřejné správy. (7)

¹² Evropská parkovací karta je uznávána členskými státy EU a umožňuje vlastníkům karty využívat dopravní a parkovací výhody určené pro zdravotně postižené osoby v každém členském státě. Může být, podle volby jednotlivých států, používána paralelně s existujícími národními kartami, nebo je nahradit. (7)

Podpora mobility v oblasti dopravy v rámci pracovní integrace

K usnadnění pracovní integrace zdravotně postižených osob kompenzují jejich zdravotní postižení především dávky poskytované Národní asociací pro správu fondu pro pracovní integraci zdravotně postižených osob Agefiph. Tato asociace shromažďuje finanční příspěvky podniků s 20 a více zaměstnanci, které se touto formou - ať už zcela, nebo zčásti - vyrovnávají se svou povinností zaměstnávat zdravotně postižené pracovníky. Takto vybrané prostředky jsou využívány k podpoře pracovní integrace postižených pracovníků do běžného pracovního prostředí.

Zdravotně postiženým osobám, které se chtějí připravovat na povolání, získat povolání, rozvíjet se v něm nebo si ho udržet, poskytuje Agefiph mj. pomoc na podporu mobility, která se týká dopravy a případně ubytování. Pomoc v oblasti dopravy se zaměřuje na tyto oblasti:

Řidičské oprávnění

Agefiph financuje výuku k získání řidičského oprávnění do výše 800 eur, popř. do výše 1 300 eur v případě, že se jedná o oprávnění na upravené vozidlo. Tato pomoc se poskytuje, jestliže je řidičské oprávnění nezbytné z důvodů omezené mobility, osobám ve věku minimálně 18 let, které jsou uchazeči o zaměstnání nebo zaměstnanci v běžném pracovním prostředí. Tuto podporu nelze opakovat.

Koupě vozidla

Agefiph se podílí na výdajích na zakoupení vozidla maximálně do výše 4 575 eur. Vozidlo musí být nezbytné pro získání určitého zaměstnání, rozvoj v tomto zaměstnání nebo udržení tohoto zaměstnání. Tuto podporu nelze opakovat.

Úprava vozidla

Agefiph se podílí na nákladech na úpravu vozidla. Podpora nepřesahuje 50 % celkových nákladů na úpravu a poskytuje se do výše 9 150 eur. Úprava vozidla musí být nezbytná pro získání určitého zaměstnání, rozvoj v tomto zaměstnání nebo udržení tohoto zaměstnání nebo pro účast na přípravě na povolání.

Dopravní služby pro zdravotně postižené

Agefiph se podílí na výdajích na dopravní služby až do výše 9 150 eur za rok. Tato pomoc se poskytuje uchazečům o zaměstnání, zaměstnancům v běžném pracovním prostředí nebo stážistům připravujícím se na povolání (mimo centrum profesionální rekvalifikace). (8)

Také podniky, které chtějí zaměstnat zdravotně postiženého zaměstnance, umožnit mu rozvoj v zaměstnání nebo ho v zaměstnání udržet, mohou v rámci pomoci na adaptaci pracovních podmínek získat pomoc na podporu mobility. Agefiph se může podílet mj. na financování úpravy podnikového vozidla, dopravy apod. (9)

Veřejná doprava

Francouzské dráhy SNCF poskytují pro osoby, které jsou držiteli invalidního průkazu, zvýhodněné tarify.

Slevy z tarifních cen jsou v závislosti na rozsahu postižení stanoveny takto:

1. pro osoby propuštěné z armády, válečné vysloužilce a doprovázející osoby:
 - invalidita 25-45 %: sleva 50 %,
 - invalidita 50 a více %: sleva 75 %,
 - invalidita 85 a více %: sleva 75 %, doprovázející osoba sleva 75 %,
 - invalidita 100 %: sleva 75 %, doprovázející osoba a vodící pes zdarma.

2. pro civilní osoby a doprovázející osoby:
 - invalidita 80 a více %: doprovázející osoba sleva 50 %,
 - invalidita 80 a více % při odkázanosti na třetí osobu: doprovázející osoba zdarma,
 - invalidita 80 a více % při zrakovém postižení: doprovázející osoba a vodící pes zdarma.

3. pro vozíčkáře a doprovázející osoby:
 - zdravotně postižená osoba na vozíku: jestliže je vyhrazený prostor v 1. třídě, platí jízdenka pro 2. třídu;
 - doprovázející osoba: jestliže je vyhrazený prostor v 1. třídě, platí jízdenka pro 2. třídu se slevou nebo zdarma (podle invalidního průkazu). (11)

Bydlení

Pomoc na úpravu bytu

Zásadou pro poskytnutí pomoci na úpravu bytu je, že tato úprava musí umožnit zdravotně postiženému, aby se mohl bez obtíží a bezpečně pohybovat ve svém bytě, používat vybavení nezbytné pro běžný život, orientovat se a komunikovat. Má rovněž usnadnit intervenci pomáhajících osob v domácnosti.

Úprava musí odpovídat potřebám přímo vázaným na omezení aktivity zdravotně postižené osoby, ať již trvalé nebo přechodné povahy. Omezení přechodné povahy by mělo podle předpokladu trvat minimálně 1 rok.

Pomoc na úpravu bytu může být poskytnuta i na byt osoby, která zdravotně postiženou osobu ubytovává. V tomto případě musí být mezi zdravotně postiženou osobou a osobou, která ji ubytovává:

- příbuzenský vztah ve vzestupné, sestupné nebo vedlejší linii až do 4. stupně nebo

- příbuzenský vztah ve vzestupné, sestupné nebo vedlejší linii až do 4. stupně manžela, druha nebo partnera, se kterým tato osoba uzavřela smlouvu PACS.¹³

Pomoc se poskytuje v 10letých periodách.

V případě prací do 1 500 eur je hrazeno 100 % částky (na 10leté období se aplikuje limit 10 000 eur kumulovaných prací).

V případě prací nad 1 500 eur je hrazeno 50 % částky vydané na úpravu bytu s limitem 10 000 eur na 10leté období.

Jestliže úprava bytu není možná nebo byla posouzena jako příliš nákladná a zdravotně postižená osoba si zvolí přestěhování do bytu odpovídajícího normám pro přístupnost, mohou být uhrazeny náklady na stěhování ve výši 3 000 eur na 10leté období.

Úhrada nákladů spojených s adaptací bytu poskytovaná jako součást dávky na kompenzaci má doplňovat jiné formy finanční pomoci, kterých lze k tomuto účelu využít. (4)

Ve Francii existuje řada možností získání finanční pomoci na úpravu bytu, ať formou příspěvků nebo půjček, popř. daňových úlev, které jsou poskytovány nájemníkům nebo vlastníkům bytů. K těmto účelům lze využít např. individuální podporu na bydlení nebo příspěvek na bydlení, finanční pomoc Národní agentury bydlení (Anah), příspěvek na zlepšování bytů využívaných k nájemnímu a sociálnímu bydlení PALULOS apod. (10)

Podpora mobility v oblasti bydlení v rámci pracovní integrace

Jak již bylo uvedeno výše, k usnadnění pracovní integrace zdravotně postižených osob kompenzují jejich zdravotní postižení především dávky poskytované Národní asociací pro správu fondu pro pracovní integraci zdravotně postižených osob Agefiph.

Zdravotně postiženým osobám, které se chtějí připravovat na povolání, získat povolání, rozvíjet se v něm nebo si ho udržet, poskytuje Agefiph mj. pomoc na podporu mobility, která se týká ubytování.

Ubytování

Agefiph se podílí na výlohách za ubytování ve výši 13,75 eur na den maximálně po dobu 9 měsíců, jestliže zdravotní postižení neumožňuje cestování. Tato pomoc se poskytuje osobám, které jsou zaměstnány nebo se účastní přípravy na povolání (mimo centrum profesionální rekvalifikace).

Stěhování

Agefiph se podílí na výlohách na stěhování do výše 765 eur, jestliže je přestěhování nutné z důvodu zdravotního postižení. Tato pomoc se poskytuje osobám, které se účastní přípravy na povolání (mimo centrum profesionální rekvalifikace) nebo

¹³ PACS (Pacte civil de solidarité) je podle francouzského právního řádu forma registrovaného partnerství. Jedná se o smlouvu mezi dvěma osobami různého nebo stejného pohlaví, která uspořádává jejich společný život. (5)

mají příslib zaměstnání nebo se musí přestěhovat kvůli svému rozvoji v zaměstnání nebo udržení zaměstnání. (8)

Podniky, které chtějí zaměstnat zdravotně postiženého zaměstnance, umožnit mu rozvoj v zaměstnání nebo ho v zaměstnání udržet, mohou v rámci pomoci na adaptaci pracovních podmínek získat pomoc na podporu mobility. Agefiph se může podílet mj. na financování ubytování. (9)

Velká Británie

Příspěvek na živobytí pro zdravotně postižené osoby - složka na mobilitu

Na podporu mobility je určena jedna složka příspěvku na živobytí pro zdravotně postižené osoby.

Na příspěvek na živobytí mají nárok zdravotně postižené osoby ve věku do 65 let, které potřebují dohled nebo pomoc s osobní péčí nebo mají potíže s chůzí v důsledku tělesného nebo mentálního postižení. Podmínkou je, že situace trvá alespoň tři měsíce a předpokládá se, že potrvá nejméně dalších 6 měsíců. Příspěvek se skládá ze dvou složek, a to na péči a na mobilitu. Nárok může vzniknout buď pouze na jednu, nebo na obě složky příspěvku.

Složka na mobilitu je poskytována postiženým osobám, které mají některou z následujících obtíží, a to i při použití pomůcek nebo zařízení, která běžně používají:

- jsou neschopny nebo prakticky neschopny chůze nebo nemají chodidla nebo nohy,
- byla jim přiznána 100 % invalidita pro ztrátu zraku a alespoň 80 % invalidita pro ztrátu sluchu a potřebují doprovod při pobytu mimo domov,
- jsou těžce mentálně postiženy, mají těžké problémy s chováním a získaly nárok na nejvyšší sazbu složky příspěvku poskytovanou na péči,
- snaha chodit by je mohla ohrozit na životě nebo vážně ovlivnit jejich zdravotní stav,
- potřebují doprovod nebo dohled jiné osoby při pohybu mimo domov v neznámém prostředí.

Rodiče pečující o zdravotně postižené dítě mohou žádat o složku na mobilitu za následujících podmínek:

- od věku 3 let dítěte, jestliže není schopno nebo prakticky není schopno chůze,
- od věku 3 let dítěte, jestliže mu byla přiznána 100 % ztráta zraku a alespoň 80% ztráta sluchu,
- od věku 3 let dítěte, jestliže je těžce mentálně postižené s těžkými problémy s chováním a splňuje podmínky pro nejvyšší sazbu složky příspěvku na živobytí poskytovanou na péči,
- od věku 5 let, jestliže dítě potřebuje doprovod nebo dozor při pohybu mimo domov.

Složka na mobilitu je poskytována ve dvou výších v závislosti na tom, jakým způsobem zdravotní postižení ovlivňuje život postiženého:

- nižší sazba, jestliže postižený potřebuje doprovod nebo dohled při pobytu mimo domov - 18,65 £ týdně,
- vyšší sazba, jestliže postižený má některou ze závažnějších potíží s chůzí - 49,10 £ týdně. (1)

Příspěvek na mobilitu pro poživatele válečných důchodů

Poživatelům válečných invalidních důchodů je poskytován příspěvek na mobilitu, pokud pobírají tento důchod v sazbě 40 % a více, jestliže jsou pro svůj zdravotní stav neschopni nebo téměř neschopni chůze. (2)

Doprava

Motorová vozidla - Program Motability

Program Motability je program vytvořený z iniciativy vlády, který pomáhá zdravotně postiženým osobám koupit si nebo pronajmout automobil, elektrický invalidní vozík nebo skútr za přijatelnou cenu.

Organizační strukturu programu tvoří registrovaná dobročinná instituce Motability, která je za program celkově odpovědná, nezisková společnost Motability Operations, která na základě smlouvy s Motability administruje program týkající se automobilů, a společnost s ručením omezeným Route2motability, která zodpovídá za program týkající se invalidních vozíků a skútrů.

Tato služba je poskytována osobám pobírajícím vyšší sazbu složky příspěvku na živobytí pro zdravotně postižené osoby poskytované na mobilitu nebo osobám pobírajícím příspěvek na mobilitu pro poživatele válečných důchodů.

O pomoc mohou požádat i postižení, kteří sami neřídí, a navrhnou dvě jiné osoby jako své řidiče.

Stejně tak mohou žádat o vozidlo rodiče postiženého dítěte ve věku 3 a více let, které má nárok na vyšší sazbu složky příspěvku na živobytí poskytované na mobilitu.

O vozidlo mohou žádat postižení, jejichž nárok na pobírání příspěvku na živobytí pro zdravotně postižené osoby potrvá ještě alespoň 12 měsíců.

V rámci tohoto programu mohou postižení získat formou pronájmu na tři roky nový automobil, dodaný akreditovaným dealerem Motability. Program zahrnuje i pojištění, běžný servis a údržbu a havarijní asistenci. Může být požadována účast na úhradě zabudování nebo odstranění jakýchkoli úprav. Na konci smluvního období je nutno automobil vrátit společnosti Motability Operations.

Program umožňuje také koupit nového nebo ojetého automobilu na splátky. Po vypršení smluvního období (3-5 let) se postižený stane vlastníkem automobilu.

Na splátky je možno zakoupit také nové nebo použité elektrické vozíky a skútry (smluvní období 1-3 roky).

V případě finanční tísně klienta může Motability poskytnout na zakoupení vozidla příspěvek buď z vlastního dobročinného fondu nebo z Fondu speciálních vozidel, který spravuje pro vládu. (3)(4)

Daňová zvýhodnění

Osvobození od DPH

Vozidla speciálně upravená pro uživatele invalidních vozíků nebo nosítek a invalidní vozíky patří k výrobkům osvobozeným od DPH. Stejně tak servis, údržba a instalace zařízení pro zdravotně postižené a nájem vozidel v rámci programu Motability jsou zařazeny mezi služby, které jsou od DPH osvobozené. Uživatelé invalidních vozíků a nosítek jsou osvobozeni od platby DPH, jestliže kupují vůz, který byl podstatně a trvale upraven pro jejich osobní potřebu. Rovněž úpravy prováděné pro potřeby zdravotně postižené osoby na neadaptovaném vozidle jsou osvobozeny od DPH. Osvobození se však nevztahuje na nákup neupraveného vozidla. (5)

Osvobození od daně z motorových vozidel

Zdravotně postižené osoby, které pobírají vyšší sazbu složky příspěvku na živobytí poskytovanou na mobilitu, příspěvek na mobilitu pro poživatele válečných důchodů nebo mají invalidní vozík, mohou být osvobozeny od daně z motorových vozidel. Podmínkou je, aby bylo vozidlo registrováno na postiženou osobu nebo na osobu, která zabezpečuje dopravu místo ní. Vozidlo musí být používáno pro potřeby postižené osoby. (6)

Parkování

System parkování vázaný na modrý parkovací znak poskytuje zdravotně postiženým osobám s vážnými problémy mobility, ať už jako řidičům nebo pasažérům, značné výhody.

Modrý znak obdrží automaticky osoby, které:

- pobírají vyšší sazbu složky příspěvku na živobytí poskytovanou na mobilitu,
- jsou registrované jako nevidomé,
- pobírají příspěvek na mobilitu pro poživatele válečných důchodů.

Dále ho mohou získat osoby starší dvou let, které:

- mají trvalé a závažné postižení chůze,
- pravidelně řídí motorové vozidlo, mají vážné postižení obou rukou a nejsou schopné obsluhovat všechny nebo některé typy parkovacích automatů, popřípadě by to pro ně bylo velmi obtížné.

Za určitých podmínek mohou znak získat i rodiče dětí mladších dvou let.

Držitelé tohoto znaku mohou parkovat tam, kde je žlutá čára, s výjimkou míst, kde je zakázána nakládka a vykládka, a to v Anglii a Walesu až po dobu tří hodin, ve Skotsku bez časového omezení.

Dále mohou parkovat zdarma a tak dlouho, jak potřebují, na místech s parkovacími automaty, pokud tam není dopravní značka určující časový limit pro držitele

modrého znaku. Kde platí časový limit, musí postižení vystavit kromě modrého znaku i speciální modrý parkovací kotouč, který ukazuje dobu příjezdu.

V aplikaci tohoto parkovacího systému existují v Anglii, Walesu, Skotsku a Severním Irsku drobné rozdíly. (7)

Dopravní služby, doprava taxíky

Místní úřady zajišťují dopravní služby v různém rozsahu. Může jít o dopravu od jednoho objektu ke druhému (door-to-door transport) nebo o službu nabízející dopravu k nákupním centrům. Služby zahrnují také půjčování invalidních vozíků a skútrů a dopravu taxíky pro osoby, které nemohou používat veřejnou dopravu, včetně vozíčkářů.

Některé místní úřady provozují systém taxislužby, v jehož rámci poskytují zdravotně postiženým např. poukázky nebo kupony. Postižení, jimž vznikne nárok na účast v systému, obdrží průkaz nebo určitý počet kuponů, které mohou použít u stanovených taxislužeb místo platby v hotovosti. Úhradu kuponů pak provede místní úřad.

Další služby, jako je např. „nákupní mobilita“ nebo „telefonické objednání projížďky“, jsou poskytovány v závislosti na místních poměrech a jejich rozsah i míra finanční účasti klientů se liší - někdy jsou poskytovány bezplatně, jindy s určitou účastí klienta. (8)

Program „Přístup k zaměstnání“

V rámci programu „Přístup k zaměstnání“, jehož nositelem jsou Jobcentres Plus, může být poskytnut zdravotně postiženým pracovníkům mj. také příspěvek na dopravu do zaměstnání, jestliže nemohou používat veřejnou dopravu.

Příspěvky z tohoto programu mohou být poskytnuty, jestliže postižená osoba:

- vykonává placené zaměstnání,
- je nezaměstnaná a chystá se nastoupit do zaměstnání,
- je nezaměstnaná a chystá se zahájit práci na zkoušku,
- je samostatně výdělečně činná.

Program hradí bez ohledu na status postiženého v zaměstnání 100 % schválených nákladů na cestovné do práce. (9)

Veřejná doprava

Autobusy

Místní úřady poskytují oprávněným zdravotně postiženým osobám v oblasti své působnosti bezplatnou dopravu místní autobusovou dopravou, především mimo dopravní špičku. Průkazy na autobus jsou v tomto případě zdarma.

Nárok na průkaz pro bezplatné cestování mají osoby:

- nevidomé nebo pouze částečně vidoucí,
- zcela neslyšící nebo těžce nedoslýchavé,
- němé,
- trpící postižením, které má podstatný a dlouhodobý nepříznivý dopad na jejich schopnost chodit,
- nemají paže nebo trpí dlouhodobou ztrátou schopnosti používat obě paže,
- trpí specifickými problémy s učením,
- jejichž eventuální žádost o řidičský průkaz by byla na základě zákona o silniční dopravě z r. 1988, části III, odd. 92 (fyzická způsobilost) zamítnuta z jiných důvodů než pro trvalé nadužívání drog nebo alkoholu.

Anglie

Od 1. dubna 2008 může každý, kdo má nárok na zvýhodněné cestování autobusy v Anglii, cestovat bezplatně místními autobusy mimo dopravní špičku kdekoli v Anglii. Místní úřady mohou navíc poskytnout zdravotně postiženým žijícím v oblasti jejich působnosti další výhody pro cestování v dané lokalitě. Ty mohou zahrnovat průkazy platné pro cestování v ranní špičce nebo pro cestování tramvajemi, vlaky nebo taxíky. Některé průkazy se vztahují i na širší oblast, např. hrabství nebo oblast metropole.

Wales

Osoby s nárokem na průkaz na autobus ve Walesu ho mohou používat v kteroukoli denní dobu a mohou cestovat autobusy místní dopravy v oblasti působnosti všech místních úřadů ve Walesu a kromě toho na vybraných silnicích do Anglie a z Anglie.

Skotsko

Osoby s nárokem na průkaz na autobus ve Skotsku mohou používat místní autobusy a dálkové autobusy na pravidelných linkách v kteroukoli denní dobu na území Skotska a na některých dalších vybraných spojích. (10)

Dálkové autobusy

Některé hlavní společnosti provozující dálkovou autobusovou dopravu poskytují těžce zdravotně postiženým osobám bezplatné nebo zlevněné jízdenky v rámci vládní soustavy pro snížené poloviční jízdné na pravidelných linkách. Řidiči mají stanovenou zákonnou povinnost poskytnout postiženým potřebnou pomoc, zejména při nastupování a vystupování. (11)

Železnice

Zdravotně postižené osoby, které pro svůj zdravotní stav mají problémy s cestováním železnicí, mohou získat železniční průkaz zdravotně postižené osoby.

Průkaz opravňuje ke slevě ve výši jedné třetiny z většiny cen jízdného při cestách v rámci Velké Británie. V případě cestování dospělé osoby s doprovodem může stejnou slevu získat i doprovázející osoba.

Cena ročního průkazu je 18 £ a průkazu na 3 roky 48 £.

Nárok na zakoupení průkazu mají osoby, které:

- jsou oficiálně registrované jako zrakově nebo sluchově postižené,
- trpí epilepsií a mají z tohoto důvodu zakázané řízení,
- pobírají příspěvek na péči nebo příspěvek z titulu vážného zdravotního postižení,
- pobírají složku příspěvku na živobytí poskytovanou na mobilitu,
- pobírají vyšší nebo střední sazbu složky příspěvku na živobytí poskytovanou na péči,
- pobírají příspěvek na mobilitu pro poživatele válečných důchodů,
- pobírají válečný nebo vojenský invalidní důchod pro invaliditu v rozsahu 80 % nebo více,
- si kupují nebo najímají vozidlo prostřednictvím programu Motability.

Děti ve věku od 5 do 16 let mohou železniční průkaz zdravotně postižené osoby rovněž získat. Ony samy platí normální dětské jízdné a s nimi může cestovat dospělá osoba se slevou jedné třetiny z jízdného pro dospělou osobu. (12)(13)

Bydlení

Příspěvky na úpravu bydlení

Příspěvky na úpravu bydlení poskytují místní úřady na náklady spojené s adaptací bytu pro zdravotně postižené osoby.

Příspěvek lze poskytnout v případě, že vlastník nebo nájemník bytu je zdravotně postižená osoba a je možné prokázat, že zamýšlí setrvat zde jako v místě svého hlavního bydliště po celé období, na něž má být příspěvek poskytnut, což je obvykle 5 let.

Příspěvek je možné použít na adaptace, které postižené osobě umožní větší volnost pohybu uvnitř objektu a v jeho okolí anebo na opatření nutného vybavení, např.:

- rozšíření dveří a instalaci ramp,
- provedení nebo zlepšení přístupu do místností a příslušenství, např. instalaci schodišťového výtahu nebo zřízení koupelny v přízemí domu,
- zlepšení nebo zavedení topného systému, který vyhovuje potřebám postiženého,
- adaptaci ovladačů topení a osvětlení,
- zlepšení přístupu do domu a možnosti pohybu kolem něho, které zdravotně postižené osobě umožní péči o další osobu, která žije v objektu - např. o dítě.

K posouzení potřeby úprav je možné zajistit spolupráci specialisty na ergoterapii.

Výše příspěvku závisí obvykle na finanční prověrce průměrných týdenních příjmů žadatele ve vztahu k jeho výdajům. Tato prověrka se neprovádí u rodin, které mají postižené dítě mladší 19 let. Prověrka příjmů zohledňuje úspory nad určitou hranici. V úvahu se obvykle neberou některé dávky, jako je příspěvek na živobytí pro zdravotně postižené osoby a podpora příjmu. Příjmy partnerů jsou posuzovány společně. Kapitál se do prověrky příjmů zahrnuje, prvních 6 000 £ úspor se však nebere v úvahu. Na všechny základní výdaje se aplikují různé příplatky a příspěvky (např. na nájemné, hypotéku a osobní náklady), ke skutečným výdajům se nepřihlíží.

V závislosti na výsledku posouzení může částka pomoci činit až 100 % nákladů.

Maximální částka příspěvku činí v:

- Severním Irsku 25 000 £,
- Anglii 30 000 £,
- Walesu 36 000 £,

na jednu žádost. Tato částka se snižuje o eventuální vypočtený příspěvek žadatele. Jestliže cena prací je vyšší než přiznaná částka, místní úřad je oprávněn na základě volné úvahy tuto částku zvýšit. (14)(15)

Daňové zvýhodnění

Zdravotně postižené osoby nemusí platit DPH za některé práce spojené s úpravami obydlí. (5)(15)

Zvláštní pomoc

V některých případech mohou místní úřady poskytnout pomoc např. ve formě půjčky s nízkým úrokem na úpravu domova nebo pomoci při přestěhování do vhodnějšího obydlí, jestliže očekávaný přínos bude obdobný jako při adaptaci nebo vylepšení stávajícího bydlení. (15)

Švédsko

Doprava

Příspěvky na motorová vozidla

Osobám, které nemohou z důvodu svého postižení používat prostředky veřejné dopravy, je určen příspěvek na pořízení motorového vozidla v základní výši 60 000 švédských korun. Dodatečný příspěvek v maximální výši 40 000 švédských korun podléhá testu příjmů žadatele. Náklady na speciální úpravu vozidla jsou hrazeny bez omezení. (1)

Na příspěvky mají nárok osoby ve věku 18-65 let s trvalým pobytem ve Švédsku, postižení rodiče s dětmi mladšími 18 let a rodiče s postiženými dětmi. Tyto příspěvky jsou zcela financovány ze státních fondů. (8)

Dopravní služby

Program speciální dopravní služby pro zdravotně postižené byl spuštěn v roce 1975, kdy švédská vláda schválila pro místní samosprávy subvence pro jeho provoz (35 % provozních nákladů). Zákon z roku 1997 stanovil, že tato služba nebude nadále financována ze státních fondů (sociálního zabezpečení), ale bude v kompetenci příslušných veřejných dopravních podniků.

Na tuto službu mají nárok lidé, kteří mají z důvodu svého trvalého postižení značné potíže používat veřejnou dopravu. Služba zahrnuje dopravu od jednoho objektu ke druhému (door-to-door) a je provozována vozidly taxi různých velikostí (až 8 pasažérů) nebo speciálně upravenými minibusy, např. pro přepravu vozíčkářů. Doplnkem systému speciální dopravní služby pro postižené je tzv. flexbus (minibusy pro 10-12 lidí), jehož uživatelé platí stejné jízdné jako u běžné veřejné dopravy, zatímco uživatelé taxislužby platí za jednu jízdu dvojnásobek. Systém telefonických objednávek potřebných dopravních služeb je velice dobře propracován a koordinován. (5)

Cena jízdného v rámci speciální dopravní služby pro postižené osoby je rozdílná podle regionů, ale obvykle je subvencována až do výše 75 % obvyklých nákladů. Klient nejčastěji platí stejné jízdné jako u normální veřejné dopravy nebo platí 20 % za taxislužbu. (6)

Veřejná doprava

V rámci systému veřejné dopravy neexistuje ve Švédsku zvýhodněné jízdné pro postižené osoby. Některé dopravní podniky však dávají lidem, kteří mají nárok na speciální dopravní službu pro postižené osoby, právo využívat klasickou veřejnou dopravu zdarma. (5)

Bydlení

Úprava bytu

Staří lidé s postižením mohou požádat místní samosprávu o příspěvek na úpravu bytu. Pokud je tento příspěvek žadateli schválen, místní orgán vyplácí náklady spojené s úpravou bytu v plné výši, a to bez ohledu na finanční situaci žadatele. U tohoto příspěvku není stanoven žádný strop. V roce 2005 činily průměrné náklady na úpravu bytu pro potřeby jedné postižené osoby 13 200 švédských korun. (7)

Maďarsko

V roce 1998 byl přijat zákon č. XXVI., který vytváří základ pro rovné příležitosti zdravotně postižených osob a pro formování přístupu společnosti k těmto osobám. Cílem zákona bylo definovat a posílit práva zdravotně postižených osob a zmírňovat nevýhody, s nimiž se setkávají v různých sférách každodenního života, jako je zaměstnání, doprava, kultura, vzdělávání, bydlení, přístup ke zdravotním službám, ke sportu, relaxaci aj. Zákon má odstraňovat diskriminaci zdravotně postižených osob a zajišťovat jim rovné příležitosti, nezávislý život a aktivní účast na životě společnosti. (1)

V Maďarsku je zavedena řada opatření, která jsou zaměřena na podporu mobility zdravotně postižených osob.

Doprava

Příspěvek na zakoupení motorového vozidla

Příspěvek na zakoupení motorového vozidla se poskytuje osobám s vážně omezenou mobilitou.

Nárok na získání příspěvku má osoba s vážně omezenou mobilitou, která má platné řidičské oprávnění, popř. postižená osoba, která nevlastní řidičský průkaz, ale dopravu vozidlem jí bude zajišťovat rodič, manžel/manželka nebo druh/družka, kteří s ní žijí ve společné domácnosti nejméně po dobu jednoho roku a vlastní řidičské oprávnění.

V případě souběhu následujících okolností může příspěvek dostat rovněž osoba s vážně omezenou mobilitou:

- která podle vyjádření expertní komise není schopna řídit motorové vozidlo,
- která motorové vozidlo ze závažných důvodů využívá k udržení zaměstnání, nebo zachování možnosti řádného studia,
- jejíž dopravu zajišťuje její dospělé dítě nebo sourozenec, který vlastní platné řidičské oprávnění a žije s ní alespoň jeden rok ve společné domácnosti.

O příspěvek na zakoupení motorového vozidla se mohou v některých specifických případech ucházet i osoby, které samy zdravotně postižené nejsou. Jedná se především o rodiče nezletilého dítěte s vážně omezenou mobilitou staršího tří let, se kterým žijí ve společné domácnosti, pokud toto dítě potřebuje dopravu z důvodů řádného studia nebo lékařské péče. Rodiče musí mít platné řidičské oprávnění.

Podmínkou pro přiznání příspěvku na zakoupení motorového vozidla ve všech uvedených případech je, že tento příspěvek, popř. příspěvek na úpravu motorového vozidla nebyl poskytnut v uplynulých sedmi letech. Další podmínkou u všech žadatelů je, že průměrný čistý příjem na hlavu v rodině v roce předcházejícím zkoumanému roku nepřekročí dva a půlkrát částku minimálního starobního důchodu platnou k 1. lednu zkoumaného roku.

Výše příspěvku činí 60 % kupní ceny vozidla, maximálně však 300 000 forintů.

Za určitých podmínek může invalidní osoba dovézt vozidlo ze zahraničí.

Osoba, která vědomě užila příspěvek na zakoupení motorového vozidla v rozporu s platnou legislativou, má povinnost poskytnutou částku navýšenou o úroky neprodleně vrátit. Osoba, která se toho dopustila, nebude mít kromě toho nárok na žádný příspěvek na dopravu po dobu pěti let. (2)

Příspěvek na úpravu motorového vozidla

Příspěvek na úpravu motorového vozidla se poskytuje osobám s vážně omezenou mobilitou na zakoupení upraveného osobního automobilu vyrobeného v továrně nebo na přizpůsobení a úpravu běžného vozidla.

Nárok na získání příspěvku má osoba s vážně omezenou mobilitou, která má řidičské oprávnění. Nárok na příspěvek může mít také rodič nebo manžel/manželka osoby s vážně omezenou mobilitou, kteří zajišťují její dopravu.

Podmínkou pro přiznání příspěvku na úpravu motorového vozidla je, že tento příspěvek, popř. příspěvek na zakoupení motorového vozidla nebyl poskytnut v uplynulých sedmi letech. Další podmínkou je, že příjem na hlavu v rodině osoby s vážně omezenou mobilitou nepřevyšuje dva a půlkrát minimální starobní důchod platný k 1. lednu zkoumaného roku. K žádosti o příspěvek se přikládá také potvrzení o zaměstnání nebo studiu, popř. potvrzení o léčbě dítěte staršího tří let s vážně omezenou mobilitou, jestliže se o příspěvek žádá z tohoto důvodu.

Výše příspěvku odpovídá nákladům na úpravu vozidla, maximálně však činí 30 000 forintů.

Osoba, která vědomě užila příspěvek na úpravu motorového vozidla v rozporu s platnou legislativou, má povinnost poskytnutou částku navýšenou o úroky neprodleně vrátit. Osoba, která se toho dopustila, nebude mít kromě toho nárok na žádný příspěvek na dopravu po dobu pěti let. (3)

Zvýhodněné parkování

Vzhledem ke specifickým problémům s nimiž se potýkají zdravotně postižené osoby při parkování, byla v Maďarsku přijata určitá opatření, jejichž cílem je ulehčit zdravotně postiženým osobní dopravu, a to především ve větších městech.

Parkovací povolení

Povolení pro zvýhodněné parkování přináší zdravotně postižené osobě s omezenou mobilitou nebo řidiči zabezpečujícímu její dopravu následující výhody:

- vozidlo může za určitých podmínek zastavit na chodníku, a to i v případě, že to dopravní značka neumožňuje,
- vozidlo může stát na místě, kde to dopravní značka zakazuje,
- vozidlo může stát (parkovat) v zóně omezeného parkování a v parkovací zóně zdarma.

Nárok na vydání parkovacího povolení mají:

- osoby s vážně omezenou mobilitou, s omezenou mobilitou a pohybově postižené,
- osoby nevidomé a zrakově postižené,
- osoby mentálně postižené nebo autisté.

Platnost parkovacího povolení je 3 roky ode dne vydání. Jestliže odborný posudek stanoví datum další kontroly v termínu kratším než tři roky, odpovídá platnost povolení tomuto termínu. Pokud podmínky nároku zdravotně postižené osoby i nadále trvají, je možné povolení prodloužit o další tři roky nebo o dobu, po kterou platí odborný posudek. V případě, že se jedná o trvalou invaliditu, vydává se parkovací povolení na dobu 5 let, které může být následně prodlouženo o dalších pět let bez nutnosti nového odborného posudku.

Parkovací povolení se umísťuje na čelní sklo motorového vozidla tak, aby všechny údaje byly dobře viditelné pro případ kontroly.

Parkovací povolení je nepřenosné. Řidič, který zajišťuje dopravu invalidní osoby vlastní parkovací povolení, je může využít pouze tehdy, když je vlastníkem tohoto povolení ve vozidle přítomen. Pokud osoby, které vlastní parkovací povolení, zneužijí z něho vyplývající výhody, je jim toto povolení odebráno a nové jim může být vydáno nejdříve po roce od dne odebrání. (4)

Dopravní služby

Přeprava těžce zdravotně postižených osob z jednoho místa na druhé může být zabezpečována rovněž prostřednictvím sítě zajišťující takovou dopravu. Síť je vytvářena postupně, termín ukončení byl stanoven na 1. leden 2010. (1)

Veřejná doprava

Místní hromadná doprava

Nárok na neomezené bezplatné cestování dopravními prostředky místní hromadné dopravy mají mj.¹⁴:

- zdravotně postižené osoby pobírající invalidní dávku na základě dokladu definovaného zvláštními právními předpisy, a to podle zákona XXVI z roku 1998 o právech a rovných příležitostech zdravotně postižených osob,
- nevidomé osoby a doprovázející osoba,
- sluchově postižené osoby a doprovázející osoba,
- váleční invalidé a vdovy po válečných invalidech při předložení invalidního průkazu,
- doprovod válečného invalidy v případě, že to jeho zdravotní stav vyžaduje,
- rodinný příslušník bývalého příslušníka branných sil, který má minimálně 75procentní zdravotní postižení.

Osoby pobírající invalidní dávky patří k okruhu osob, které pro využívání služeb veřejné dopravy mají nárok na průkaz pro důchodce. Nárok na tento průkaz mají

¹⁴ Obecně mají nárok na neomezené bezplatné cestování dopravními prostředky místní hromadné dopravy děti do 6 let v doprovodu dospělé osoby a osoby starší 65 let. (5)

rovněž manželé/manželky nebo životní partneři/partnerky oprávněných osob, pokud dosáhli důchodového věku. (5)

Meziměstská hromadná doprava

Poskytované výhody se vztahují na všechny linky vnitrostátní dopravní služby, zahrnující železniční, autobusovou a lodní dopravu.

Bezplatné cestování¹⁵:

Pokud jde o zdravotně postižené osoby, mají na cestování zdarma nárok:

- váleční invalidé a vdovy po válečných invalidech při předložení invalidního průkazu,
- doprovod válečného invalidy v případě, že to jeho zdravotní stav vyžaduje.

Výše uvedené osoby mohou cestovat neomezeně a zdarma všemi prostředky meziměstské hromadné dopravy bez ohledu na čas, místo odjezdu a místo příjezdu. Ve vlaku je nárok pouze na druhou třídu (až na výjimky stanovené zákonem).

Zvýhodněné jízdenky

Nárok na jízdenky se slevou 50 % nebo 90 % mají mimo jiné následující skupiny osob:

- zdravotně postižené osoby pobírající invalidní dávky na základě dokladu definovaného zvláštními právními předpisy, a to podle zákona XXVI z roku 1998, o právech a rovných příležitostech zdravotně postižených osob,
- děti s fyzickým, mentálním a jiným postižením umístěné ve vzdělávacích/výcvikových zařízeních pro zdravotně postižené nebo dojíždějící do těchto zařízení na cestu mezi bydlištěm a sídlem instituce,
- studenti navštěvující specifické vzdělávací zařízení na cestu mezi domovem a příslušnou institucí,
- maximálně dva průvodci (rodiče nebo osoby pověřené rodiči) dětí nebo studentů se specifickými vzdělávacími potřebami na cestu mezi bydlištěm dítěte a sídlem příslušné instituce,
- nevidomé osoby a doprovázející osoba,
- sluchově postižené osoby a doprovázející osoba,
- rodinný příslušník bývalého příslušníka branných sil, který má minimálně 75procentní zdravotní postižení.

¹⁵ Obecně mají nárok na bezplatné cestování prostředky vnitrostátní meziměstské hromadné dopravy děti do 6 let v doprovodu dospělé osoby a osoby starší 65 let. (6)

Na základě cestovního poukazu pro důchodce má nárok na zlevněné jízdenky 16krát ročně vybraný okruh osob ve věku do 65 let, mezi které patří osoby pobírající invalidní dávky. Nárok na slevu mají i manželé/manželky nebo životní partneři/partnerky oprávněných osob, pokud dosáhli důchodového věku. (6)

Bydlení

Příspěvek na odstranění bariér

Příspěvek je určitou formou státní pomoci zdravotně postiženým osobám. Je nevratný, nejedná se o půjčku. Může být přiznán těžce fyzicky postižené osobě na krytí zvláštních výloh spojených se získáním nebo vytvořením bezbariérového bydlení. Příspěvek může být poskytnut buď na zakoupení či vybudování nového bezbariérového bytu nebo na úpravu stávajícího bydlení na bezbariérové. Odstranění bariér je nutné tehdy, jestliže zdravotně postižená osoba nemůže svůj byt používat vůbec nebo jen s nepřiměřenými obtížemi.

Na zakoupení či vybudování bezbariérového bytu nebo na úpravu stávajícího bydlení musí žadatel využít i vlastní finanční prostředky, které má v době podání žádosti k dispozici.

Příspěvek na odstranění bariér se poskytuje osobám s postižením pohybového aparátu nebo osobám s vážně omezenou mobilitou.

Osobami s postižením pohybového aparátu jsou osoby, které se pohybují pouze s pomocí pomůcek jmenovaných ve vládním nařízení. Do této skupiny patří rovněž osoby, které jsou z důvodu postižení pohybového aparátu trvale upoutány na lůžko a v důsledku svého zdravotního stavu nejsou schopny používat pomůcky, a osoby trpící dalším postižením pohybového aparátu - např. s amputovanými, ochrnutými nebo deformovanými oběma horními končetinami s významně omezenou možností nápravy, jejichž zdravotní stav nemůže být pomůckami efektivně ovlivněn.

Do skupiny osob s vážně omezenou mobilitou se řadí zdravotně postižení, kteří nejsou schopni sami používat prostředky veřejné hromadné dopravy v důsledku postižení pohybového aparátu, i když nejsou trvale upoutáni na lůžko, a co se týče chůze, možnosti zátěže a používání veřejné dopravy, mají 7 nebo více bodů na základě hodnocení podle vládního nařízení o zvýhodnění v dopravě pro osoby s vážným omezením mobility.

Žádost o příspěvek předkládá osoba, která buduje, kupuje nebo upravuje bezbariérový byt. Nemusí se tedy jednat o samotnou postiženou osobu, ale také o jejího blízkého příbuzného, který o ni pečuje (např. rodič kupuje byt pro své tělesně postižené dítě nebo upravuje svůj běžný byt na bezbariérový). Za blízkého příbuzného se považuje manžel/manželka, příímí příbuzní, nevlastní a adoptivní děti, děti v pěstounské péči, nevlastní a adoptivní rodiče a pěstouni, sourozenci a partneři. O příspěvek mohou žádat osoby starší 18 let nebo osoby starší 16 let v pěstounské péči.

Příspěvek se poskytuje obecně maďarským občanům (u manželských párů stačí maďarské občanství jednoho z nich) nebo za určitých podmínek občanům EU. Může být poskytnut také jiným státním příslušníkům, popř. lidem bez státní příslušnosti, v tomto případě je však nutný souhlas ministerstva pro regionální rozvoj a integraci.

Příspěvek se poskytuje pouze jedenkrát pro jednu konkrétní tělesně postiženou osobu a na jeden byt. Vícekrát na jednu nemovitost lze o příspěvek žádat pouze

v případě, že úpravy provedené na základě předchozí podpory neumožňují bezbariérové používání bytu jiné zdravotně postižené osobě.

Byt musí být velikostí přiměřený potřebám žadatele a jeho rodinných příslušníků žijících ve společné domácnosti, tj.:

- minimálně jedna místnost a maximálně tři místnosti pro jednu až dvě osoby,
- minimálně jedna a půl místnosti a maximálně tři a půl místnosti pro tři osoby,
- minimálně dvě a maximálně čtyři místnosti pro čtyři osoby. (7)

Výše příspěvku závisí na tom, zda je požadován na zakoupení či vybudování nového bytu nebo na úpravu stávajícího bytu, a také na tom, zda o něj žádá postižená osoba sama nebo její příbuzný, který o ni pečuje.

Výše příspěvku poskytovaného tělesně postižené osobě na zakoupení nebo vybudování nového bezbariérového bytu činí maximálně 250 000 forintů.

Výše příspěvku poskytovaného tělesně postižené osobě na úpravu stávajícího bydlení činí maximálně 150 000 forintů.

Výše příspěvku poskytovaného blízkému příbuznému, který o tělesně postiženou osobu pečuje, činí maximálně 100 000 forintů bez ohledu na to, zda se jedná o zakoupení či vybudování bezbariérového bytu nebo o úpravu stávajícího bydlení. (8)

Slovensko

Dnem 1.1.2009 vstoupil v účinnost zákon č. 447/2008 Z.z., o peněžních příspěvcích na kompenzaci těžkého zdravotního postižení. Tento zákon upravuje různé formy kompenzace postiženým občanům určené na překonání nebo zmírnění sociálních důsledků těžkého zdravotního postižení.

Sociální důsledky těžkého zdravotního postižení se kompenzují v oblasti mobility a orientace, komunikace, zvýšených výdajů a sebeobsluhy.

V oblasti mobility a orientace se kompenzuje snížená pohybová schopnost nebo snížená orientační schopnost. Účelem kompenzace je zmírnit nebo překonat znevýhodnění v přístupu k věcem osobní potřeby a stavbám a ulehčit orientaci a přemísťování. Snížená pohybová schopnost a snížená orientační schopnost je omezená schopnost samostatně se přemísťovat v důsledku narušení tělesných, smyslových nebo duševních funkcí.

Pro účely kompenzace se na základě lékařského posudku a posudkového závěru vypracovává komplexní posudek, který obsahuje míru funkční poruchy, vyjádření, že jde o osobu s těžkým zdravotním postižením, sociální důsledky, návrh na druh peněžního příspěvku na kompenzaci a vyjádření, zda je osoba s těžkým zdravotním postižením odkázaná na průvodce a na individuální přepravu osobním motorovým vozidlem. (3)

Příspěvky na kompenzaci se poskytují formou opakovaných nebo jednorázových peněžních příspěvků. Mezi opakované příspěvky patří mj. peněžní příspěvek na přepravu a peněžní příspěvek na kompenzaci zvýšených výdajů, kam se zahrnují také výdaje související se zabezpečením provozu osobního motorového vozidla.

Jako jednorázový příspěvek je poskytován mj. peněžní příspěvek na zakoupení osobního motorového vozidla, peněžní příspěvek na úpravu osobního motorového vozidla, peněžní příspěvek na úpravu bytu, peněžní příspěvek na úpravu rodinného domu a peněžní příspěvek na úpravu garáže.

Novinkou tohoto zákona je také vydávání parkovacího průkazu. (1)(3)

Doprava

Peněžní příspěvek na přepravu

Peněžní příspěvek na přepravu může být poskytnut osobě s těžkým zdravotním postižením, která je podle komplexního posudku odkázána na individuální přepravu osobním motorovým vozidlem. Poskytuje se osobě, která na své pracovní, vzdělávací, rodinné nebo občanské aktivity využívá přepravu zabezpečovanou osobou, která má oprávnění k vykonávání přepravy obcí nebo registrovaným subjektem. Poskytuje se na základě prokázaných výdajů na přepravu.

Měsíční maximální výše příspěvku je 51,02 % částky životního minima pro jednu zletilou fyzickou osobu, od 1. července 2009 to je 94,49 eur. (1)(3)

Peněžní příspěvek na koupi osobního motorového vozidla

Příspěvek na koupi osobního motorového vozidla může být poskytnut osobě s těžkým zdravotním postižením, která je podle komplexního posudku odkázaná na individuální přepravu osobním motorovým vozidlem.

Příspěvek lze poskytnout, pokud o něj tato osoba požádá nejpozději do konce kalendářního roku, ve kterém dovrší 65 let.

Příspěvek na koupi osobního motorového vozidla se poskytuje,

- pokud je postižená osoba zaměstnaná nebo prokáže, že bude zaměstnaná,
- pokud je jí poskytována sociální služba v domově sociálních služeb nebo ve specializovaném zařízení či denním stacionáři nebo prokáže, že jí bude tato služba poskytována,
- pokud navštěvuje či bude navštěvovat školské zařízení a
- osobní motorové vozidlo bude využívat nejméně 2x týdně za účelem přepravy do výše zmíněných institucí a zpět.

Podmínka využívání motorového vozidla uvedená v předchozí větě se považuje za splněnou, pokud postižená osoba

- vykonává zaměstnání v místě svého trvalého nebo přechodného pobytu a vozidlo využívá alespoň 2 dny v týdnu na svoji přepravu do zaměstnání,
- alespoň jednou týdně se přepravuje do zařízení, které jí poskytuje sociální službu,
- navštěvuje školské zařízení nejméně 2x měsíčně z důvodu, že má určený individuální studijní plán nebo je ubytovaná na koleji.

Maximální výše příspěvku na koupi osobního motorového vozidla je 6 638,79 eur. Maximální výše příspěvku na koupi vozidla s automatickou převodovkou je 8 298,48 eur, pokud je osoba s těžkým zdravotním postižením podle komplexního posudku odkázaná na úpravu motorového vozidla, kterou je automatická převodovka. Příspěvek na koupi vozidla s automatickou převodovkou lze poskytnout v případě, že postižená osoba má řidičské oprávnění.

Výše příspěvku se určuje procentuální sazbou v závislosti na ceně vozidla a příjmu postižené osoby. Cena vozidla se zohledňuje maximálně v částce 13 277,57 eur.

Další peněžní příspěvek na koupi osobního motorového vozidla lze poskytnout po uplynutí nejméně 7 let od právoplatnosti rozhodnutí o přiznání předchozího příspěvku. (1)(4)

Peněžní příspěvek na úpravu osobního motorového vozidla

Příspěvek lze poskytnout osobě s těžkým zdravotním postižením, která je podle komplexního posudku odkázaná na individuální přepravu osobním motorovým vozidlem, na úpravu vozidla, jehož je vlastníkem nebo spoluvlastníkem. Vozidlo nesmí být starší 5 let.

Příspěvek lze poskytnout i na úpravu osobního motorového vozidla, na jehož zakoupení nebyl poskytnut příspěvek na koupi osobního motorového vozidla, pokud je postižená osoba jeho vlastníkem.

Výše příspěvku se určuje procentuální sazbou v závislosti na ceně úpravy a příjmu postižené osoby. Maximální výše příspěvku je 6 638,79 eur.

Další příspěvek na stejnou úpravu vozidla lze poskytnout po uplynutí 7 let od předcházejícího poskytnutí příspěvku, jestliže úprava vozidla neplní účel. (1)(3)

Peněžní příspěvek na kompenzaci zvýšených výdajů souvisejících se zabezpečením provozu osobního motorového vozidla

Pokud je fyzická osoba s těžkým zdravotním postižením podle komplexního posudku odkázaná na kompenzaci zvýšených výdajů, lze poskytnout peněžní příspěvek na zvýšené výdaje mj. související se zabezpečením provozu osobního motorového vozidla. Jsou to výdaje na pohonné hmoty, které slouží k provozu vozidla využívaného postiženou osobou na pracovní, vzdělávací, rodinné a občanské aktivity.

Příspěvek lze poskytnout osobě s těžkým zdravotním postižením, která

- je vlastníkem nebo držitelem osobního motorového vozidla, nebo
- není vlastníkem nebo držitelem vozidla a její přepravu zabezpečuje fyzická osoba, která nemá oprávnění k vykonávání přepravy.

Příspěvek činí 16,70 % částky životního minima pro jednu zletilou osobu, od 1. července 2009 to je 30,93 eur. (1)(3)

Peněžní příspěvky na kompenzaci zvýšených výdajů nelze poskytnout, pokud je příjem osoby s těžkým zdravotním postižením vyšší než trojnásobek částky životního minima pro jednu zletilou osobu.

Parkovací průkaz

Parkovací průkaz se vydává osobě odkázané na individuální přepravu na základě posudkového závěru o sociálních důsledcích těžkého zdravotního postižení v oblasti mobility na Územním úřadě práce, sociálních věcí a rodiny. Parkovací průkaz opravňuje držitele k využívání vyhrazených parkovacích míst a zařízení v členských státech EU. Doba platnosti je neomezená, pokud postižené osobě nárok na parkovací průkaz nezanikne. Parkovací průkaz je třeba umístit v přední části vozidla tak, aby byla jeho přední část jasně viditelná pro účely kontroly.

Parkovací průkaz se smí na vozidle používat jen v souvislosti s přepravou osoby, která je jeho držitelem. Pokud se vozidlo používá za jiným účelem, je řidič povinen průkaz odstranit. Řidič vozidla s parkovacím průkazem může stát na místě, které je vyhrazeno pro vozidla přepravující osoby s těžkým zdravotním postižením, a nemusí po nezbytně potřebnou dobu dodržovat zákaz stání. Pokud je to nevyhnutelné, může řidič takového vozidla vjíždět i tam, kde je dopravní značkou povolený vjezd jen vymezenému okruhu vozidel, a do pěší zóny, nesmí však při tom ohrozit bezpečnost silničního provozu. (3)(5)

Užívání dálnic, silnic pro motorová vozidla a silnic 1. třídy

Úhrada za užívání vymezených úseků dálnic, silnic pro motorová vozidla a silnic 1. třídy se neplatí za motorová vozidla, na která se občanům s těžkým zdravotním postižením poskytuje peněžní příspěvek na zvýšené výdaje související se zabezpečením provozu osobního motorového vozidla. (5)

Osvobození od poplatků

Osoby s těžkým zdravotním postižením jsou osvobozeny mj. od poplatku 6,50 eur za prodloužení platnosti průkazu zvláštního označení vozidla pro těžce zdravotně postižené. (5)

Přepravní služba poskytovaná v rámci sociálních služeb

Přepravní služba je sociální služba poskytovaná osobě s těžkým zdravotním postižením, která je odkázaná na individuální přepravu osobním motorovým vozidlem, nebo osobě s nepříznivým zdravotním stavem s omezenou schopností pohybu po rovině nebo po schodech a omezenou schopností orientace.

Odkázanost na individuální přepravu osobním motorovým vozidlem se prokazuje posudkem vydaným příslušným úřadem práce, sociálních věcí a rodiny pro účely kompenzace sociálních důsledků těžkého zdravotního postižení.

Nepříznivý zdravotní stav prokazuje fyzická osoba potvrzením od poskytovatele zdravotní péče. (2)

Veřejná doprava

Železnice

Cestujícím, kteří jsou držiteli průkazu občana s těžkým zdravotním postižením, poskytuje železnice slevu 50 % z obvyklého cestovného vlakem 2. třídy osobní dopravy. Držitel průkazu s červeným pruhem má nárok i na bezplatnou přepravu svého průvodce a invalidního vozíku ve služebním vagóně.

Autobusy

Při cestování autobusem jsou držitelům průkazu občana s těžkým zdravotním postižením u většiny dopravců poskytovány slevy cestovného. Tyto slevy, a případně i úplné osvobození, se vztahují i na doprovod postižené osoby a vodícího psa. Konkrétní podmínky a výše slev jsou uveřejněny v tarifech jednotlivých dopravců.

MHD

Na všech linkách MHD jsou v některých městech (např. Bratislava, Košice) držitelé průkazu občana s těžkým zdravotním postižením přepravováni zdarma včetně invalidního vozíku, průvodce nebo vodícího psa. (5)

Bydlení

Peněžní příspěvek na úpravu bytu, peněžní příspěvek na úpravu rodinného domu a peněžní příspěvek na úpravu garáže

Příspěvky lze poskytnout osobě s těžkým zdravotním postižením, která je podle komplexního posudku odkázaná na úpravu bytu, rodinného domu nebo garáže, aby bylo dosaženo jejich bezbariérovosti a zvýšila se tím schopnost postižené osoby přemísťovat se, orientovat se nebo zabezpečovat sebeobsluhu.

Příspěvek lze poskytnout, pokud má postižená osoba v bytě nebo rodinném domě trvalý pobyt nebo je vlastníkem garáže nebo je garáž součástí nájemního bytu. Příspěvek lze poskytnout i na příslušenství bytu nebo rodinného domu.

Výše příspěvku se určí procentuální sazbou v závislosti na ceně úpravy a příjmu postižené osoby.

Celkový úhrn poskytnutých peněžních příspěvků na úpravy bytu a rodinného domu nesmí v období 7 let přesáhnout 6 638,79 eur a úhrn peněžních příspěvků na úpravu garáže nesmí v období 7 let přesáhnout 1 659,70 eur. (1)(3)

Daňové zvýhodnění

Správce daně (obec) může ustanovit snížení daně nebo osvobození od daně ze staveb nebo od daně z bytů

- stavby k bydlení a byty ve vlastnictví osob s těžkým zdravotním postižením,
- garáže a nebytové prostory v obytných domech sloužící jako garáž ve vlastnictví osob s těžkým zdravotním postižením pro motorové vozidlo používané na jejich přepravu.

Osvobození od poplatků

Osoby s těžkým zdravotním postižením jsou osvobozeny mj. od poplatku za vydání stavebního povolení na změny staveb k bydlení. (5)

Literatura

Německo

1. *Ratgeber für Menschen mit Behinderung*. Bonn: Bundesministerium für Arbeit und Soziales, 2007. 506 s.
2. *Rehabilitation und Teilhabe*. [cit. 2009-08-27]. Dostupné z: http://www.behindertenbeauftragte.de/cln_151/nn_1040392/DE/Soziales/RehabilitationundTeilhabe/RehabilitationundTeilhabe_node.html?nnn=true
3. *Sozialgesetzbuch Neuntes Buch – Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen*. [cit. 2009-08-28]. Dostupné z: http://www.sozialgesetzbuch.de/gesetze/09/index.php?norm_ID=0900000
4. *Schwerbehindertenausweisverordnung*. [cit. 2009-08-28]. Dostupné z: <http://www.vdk.de/cms/mime/1003D1239712021.pdf>
5. *BahnCard 50 - für spontane Vielfahrer!*. [cit. 2009-08-21]. Dostupné z: <http://www.bahn.de/p/view/bahncard/ueberblick/bahncard50.shtml>
6. *Kraftfahrzeughilfe-Verordnung* [cit. 2009-08-25]. Dostupné z: <http://nullbarriere.de/kfzhilfe.htm>
7. *Barrierefreiheit im Mietrecht und im Wohnungseigentumsrecht*. [cit. 2009-08-28]. Dostupné z: http://www.behindertenbeauftragte.de/cln_151/nn_1039898/DE/Barrierefreiheit/Wohnen/Wohnen_node.html?nnn=true
8. *Finanzierungsmöglichkeiten zur Anpassung von Wohnungen an Behinderungen*. [cit. 2009-08-28]. Dostupné z: http://www.online-wohn-beratung.de/kostentraeger_umbau.0.html
9. *Der Schwerbehindertenausweis. Welche Merkzeichen werden in den Ausweis eingetragen?* [cit. 2009-09-07]. Dostupné z: <http://www.vdk.de/perl/cms.cgi?SID=u2oOCX8cEF1aGDRsQEp9zYSpnnboik&ID=de12733>

Rakousko

1. *Organisation und Aufgaben des Bundessozialamtes*. [cit. 2009-09-19]. Dostupné z: http://www.bundessozialamt.gv.at/basb/Ueber_Uns/Organisation_und_Aufgaben_des_Bundessozialamtes
2. *Richtlinien. Berufliche Integration von Menschen mit Behinderung*. [cit. 2009-09-21]. Dostupné z: Wien, BMASK-Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, 2008 http://www.bmsk.gv.at/cms/site/attachments/2/8/8/CH0292/CMS1220346918410/r_l_rbi.pdf

3. *Rund um Arbeit und Behinderung*. Wien, Arbeitsmarktservice Österreich 2007. [cit. 2009-09-19]. Dostupné z: <http://ams.brz.gv.at/arbeitundbehinderung/index.html>
4. *Rehabilitation*. [cit. 2009-09-16]. Dostupné z: http://www.auva.at/portal/index.html;jsessionid=166E9AADCCEDD81AC2CF752FD3B660E7?ctrl:cmd=render&ctrl>window=auvportal.channel_content.cmsWindow&p_me_nuid=1833&p_tabid=4
5. *Rund ums Auto*. [cit. 2009-09-16]. Dostupné z: <http://basb.cms.apa.at/cms/basb/story.html?channel=CH0004&document=CMS1198751004986>
6. *Begünstigte behinderte Menschen*. [cit. 2009-09-18]. Dostupné z: <http://www.help.gv.at/Content.Node/124/Seite.1240100.html>
7. *Förderungen*. [cit. 2009-09-16]. Dostupné z: http://www.bundessozialamt.gv.at/basb/Finanzielle_Unterstuetzung/Foerderungen_fuer_DienstnehmerInnen
8. *Ausgleichstaxe und Prämie*. [cit. 2009-09-16]. Dostupné z: http://www.bundessozialamt.gv.at/basb/UnternehmerInnen/Ausgleichstaxe_und_Praemie
9. *Sonstige Kosten*. [cit. 2009-09-16]. Dostupné z: http://www.bundessozialamt.gv.at/basb/DienstnehmerInnen/Sonstige_Kosten
10. *Finanzielle Unterstützungen*. [cit. 2009-09-18]. Dostupné z: <http://www.help.gv.at/Content.Node/126/Seite.1260100.html>
11. *Autobahnvignette*. [cit. 2009-09-15]. Dostupné z: <https://www.bmask.gv.at/cms/site/dokument.html?channel=CH0031&doc=CMS1218465503309>
12. *ÖBB-Ermäßigung*. [cit. 2009-09-19]. Dostupné z: <http://www.help.gv.at/Content.Node/45/Seite.450711.html>
13. *Behindertenausweise und Vergünstigungen der Länder*. [cit. 2009-09-19]. Dostupné z: <http://www.help.gv.at/Content.Node/45/Seite.450712.html>
14. *Finanzielle Unterstützung*. [cit. 2009-09-19]. Dostupné z: <http://www.help.gv.at/Content.Node/122/Seite.1220300.html>
15. *Förderungen für Barrierefreiheit*. [cit. 2009-09-15]. Dostupné z: http://www.bundessozialamt.gv.at/basb/Behindertengleichstellung/Foerderungen_und_Richtlinien/Foerderungen_fuer_Barrierefreiheit
16. *Unterstützungsfonds*. [cit. 2009-09-16]. Dostupné z: http://www.basb.gv.at/basb/Finanzielle_Unterstuetzung/Unterstuetzungsfonds

17. *Barriere: frei! Handbuch für barrierefreies Wohnen*. Wien BMSK: Bundesministerium für Soziales und Konsumentenschutz, 2008. [cit. 2009-09-15]. Dostupné z: <https://broschuerenservice.bmsk.gv.at/PubAttachments/Handbuchbarrierefreiwohnen.pdf>

18. *Steuerliche Absetzmöglichkeiten*. [cit. 2009-09-16]. Dostupné z: http://www.basb.gv.at/basb/Finanzielle_Unterstuetzung/Steuerliche_Absetzmoeglichkeiten

Francie

1. *Les aides et prestations*. [cit. 2009-09-07]. Dostupné z: <http://www.travail-solidarite.gouv.fr/espaces/handicap/grands-dossiers/prestations/aides-prestations.html>

2. *La MDPH : un lieu unique d'accueil*. [cit. 2009-09-07]. Dostupné z: <http://www.travail-solidarite.gouv.fr/espaces/handicap/grands-dossiers/maison-departementale-personnes-handicapees-mdph/mdph-lieu-unique-accueil.html>

3. *Les services proposés au sein de la MDPH*. [cit. 2009-09-07]. Dostupné z: <http://www.travail-solidarite.gouv.fr/espaces/handicap/grands-dossiers/maison-departementale-personnes-handicapees-mdph/services-proposes-au-sein-mdph.html>

4. *Aides liées au logement couvertes par la prestation de compensation*. [cit. 2009-09-07]. Dostupné z: <http://vosdroits.service-public.fr/particuliers/F14747.xhtml>

5. *Uzavírání PACS ve Francii*. [cit. 2009-09-08]. Dostupné z: http://www.mzv.cz/paris/cz/konzularni_informace/uzavirani_pacs_ve_francii/index.html

6. *Aides liées aux transports couvertes par la prestation de compensation*. [cit. 2009-09-07]. Dostupné z: <http://vosdroits.service-public.fr/particuliers/F14750.xhtml>

7. *Qu'est-ce que la carte européenne de stationnement?* [cit. 2009-09-08]. Dostupné z: <http://vosdroits.service-public.fr/particuliers/F2891.xhtml>

8. *Les aides Agefiph aux personnes handicapées. Les aides à la mobilité*. [cit. 2009-09-13]. Dostupné z: <http://www.agefiph.fr/index.php?nav1=handicapes&nav2=toutes&action=search&id=796>

9. *Les aides de l'Agefiph aux entreprises. L'aide à l'adaptation des situations de travail*. [cit. 2009-09-13]. Dostupné z: <http://www.agefiph.fr/index.php?nav1=entreprises&nav2=toutes&action=search&id=769>

10. *L'adaptation du logement aux personnes handicapées*. [cit. 2009-09-08]. Dostupné z: http://www2.logement.gouv.fr/publi/accessibilite/doc_pdf/adaptlog_handicape.pdf

11. *Voyageurs Handicapés*. [cit. 2009-10-02]. Dostupné z: http://www.voyages-sncf.com/guide/voyageurs_handicapes/preparation-voyage/prix/

Velká Británie

1. *Disability Living Allowance*. [cit. 2009-07-24]. Dostupné z: <http://www.direct.gov.uk/en/DisabledPeople/FinancialSupport/DisabilityLivingAllowance/index.htm>
2. *Pensions / Compensation. War Pensions Scheme. Supplementary allowances*. [cit. 2009-10-07]. Dostupné z: http://www.veterans-uk.com/pensions/supp_all1.html#9
3. *The Motability Scheme*. [cit. 2009-08-06]. Dostupné z: http://www.direct.gov.uk/en/DisabledPeople/MotoringAndTransport/Yourvehicleandlicence/DG_10028000
4. *Motability*. [cit. 2009-08-06]. Dostupné z: <http://en.wikipedia.org/wiki/Motability>
5. *VAT relief on products and services for disabled people*. [cit. 2009-10-06]. Dostupné z: http://www.direct.gov.uk/en/DisabledPeople/FinancialSupport/Taxreliefandreductions/DG_10028495
6. *Vehicle tax for disabled people*. [cit. 2009-10-06]. Dostupné z: http://www.direct.gov.uk/en/DisabledPeople/MotoringAndTransport/Yourvehicleandlicence/DG_10028003
7. *The Blue Badge Scheme*. [cit. 2009-10-06]. Dostupné z: <http://www.direct.gov.uk/en/DisabledPeople/MotoringAndTransport/Bluebadgescheme/index.htm>
8. *Community transport and Shopmobility*. [cit. 2009-08-03]. Dostupné z: http://www.direct.gov.uk/en/DisabledPeople/MotoringAndTransport/PublicAndCommunityTransport/DG_073262
9. *Access to Work – practical help at work*. [cit. 2009-08-03]. Dostupné z: http://www.direct.gov.uk/en/DisabledPeople/Employmentsupport/WorkSchemesAndProgrammes/DG_4000347
10. *Bus travel and bus passes*. [cit. 2009-08-03]. Dostupné z: http://www.direct.gov.uk/en/DisabledPeople/MotoringAndTransport/PublicAndCommunityTransport/DG_4019388
11. *Travelling by coach*. [cit. 2009-08-06]. Dostupné z: http://www.direct.gov.uk/en/DisabledPeople/MotoringAndTransport/PublicAndCommunityTransport/DG_068407
12. *The Disabled Person's Railcard*. [cit. 2009-08-06]. Dostupné z: http://www.direct.gov.uk/en/DisabledPeople/MotoringAndTransport/PublicAndCommunityTransport/DG_4001063
13. *What is a Disabled Persons Railcard?* [cit. 2009-08-03]. Dostupné z: <http://www.disabledpersons-railcard.co.uk/what-is-a-disabled-persons-railcard>

14. *Disabled Facilities Grants*. [cit. 2009-08-03]. Dostupné z:
http://www.direct.gov.uk/en/DisabledPeople/HomeAndHousingOptions/YourHome/DG_4000642

15. *Adapting your home*. [cit. 2009-08-05]. Dostupné z:
http://www.direct.gov.uk/en/DisabledPeople/HomeAndHousingOptions/YourHome/DG_4000634

Švédsko

1. Social protection in the Member States of the European Union, of the European Economic Area and in Switzerland. Comparative Tables. Part 8: Finland, Sweden, United Kingdom. European Communities, MISSOC 2007. 116 s. [cit. 2009-08-10]. Dostupné z:

http://ec.europa.eu/employment_social/missoc/2007/tables_part_8_en.pdf

2. *Care of the elderly in Sweden*. [cit. 2009-08-10]. Dostupné z:
<http://www.regeringen.se/sb/d/12073/a/129494>

3. *Swedish disability policy*. [cit. 2009-08-10]. Dostupné z:
<http://www.sweden.se/eng/Home/Quick-facts/Facts/Swedish-disability-policy/>

4. *About social insurance*. [cit. 2009-08-10]. Dostupné z:
http://www.forsakringskassan.se/irj/go/km/docs/fk_publishing/Dokument/Publikationer/Faktablad/Andra%20språk/Engelska/socialforsakringen_eng.pdf

5. The use of taxis for special and integrated public transport in Sweden and the Netherlands. [cit. 2009-08-10]. Dostupné z:
<http://www.ville-en-mouvement.com/taxi/telechargements/Westerlund.pdf>

6. *Concessionary fares. European conference of ministers of transport*. Paris 2000. [cit. 2009-08-10]. Dostupné z:
http://www.internationaltransportforum.org/europe/ecmt/accessibility/pdf/TPH200009_rev1e.pdf

7. *Elderly care in Sweden*. [cit. 2009-08-10]. Dostupné z:
<http://www.sweden.se/eng/Home/Quick-facts/Facts/Elderly-care-in-Sweden/>

8. Disability Compensation System – Sweden. [cit. 2009-08-10]. Dostupné z:
http://wallis.kezenfogva.iif.hu/eu_konyvtar/Projektek/Vocational_Rehabilitation/sweden/swe_rap/comp.htm

Maďarsko

1. *The rights of handicapped people*. [cit. 2009-06-04]. Dostupné z:
http://www.magyarorszag.hu/english/keyevents/a_alpolg/a_egeszseg/a_hatranynos/a_fogyszemjog20080811.html

2. *The vehicle obtainment allowance of persons limited in their mobility*. [cit. 2009-06-04]. Dostupné z:
http://www.magyarorszag.hu/english/keyevents/a_alpolg/a_egeszseg/a_hatranynos/a_mozgkorlgk20080811.html

3. *The alteration allowance for persons limited in their mobility.* [cit. 2009-06-04]. Dostupné z: http://www.magyarország.hu/english/keyevents/a_alpolg/a_egeszseg/a_hatranys/a_mozgorkorlatlak20080811.html
4. *Parking permit of people limited in their mobility.* [cit. 2009-06-04]. Dostupné z: http://www.magyarország.hu/english/keyevents/a_alpolg/a_egeszseg/a_hatranys/a_mozgorkorlpark20080811.html
5. *Allowances in local mass transportation.* [cit. 2009-06-05]. Dostupné z: http://www.magyarország.hu/english/keyevents/a_alpolg/a_csalad/a_utazas/a_helyik_edv20080929.html
6. *Allowances in inter-town travel.* [cit. 2009-06-05]. Dostupné z: http://www.magyarország.hu/english/keyevents/a_alpolg/a_csalad/a_utazas/a_helyik_utkedv20080929.html
7. *Physically Disabled Persons Entitled for Obstacle Clearance Support.* [cit. 2009-06-04]. Dostupné z: http://www.magyarország.hu/english/keyevents/a_alpolg/a_egeszseg/a_hatranys/a_akadalymenttam20080811.html
8. *Application For and the Amount of the Obstacle Clearance Support.* [cit. 2009-06-04]. Dostupné z: http://www.magyarország.hu/english/keyevents/a_alpolg/a_egeszseg/a_hatranys/a_akadalyramigeny20080811.html

Slovensko

1. *Zákon č. 447/2008 Z. z. o peňažných príspevkoch na kompenzáciu ťažkého zdravotného postihnutia a o zmene a doplnení niektorých zákonov.* [cit. 2009-08-24]. Dostupné z: <http://www.employment.gov.sk/index.php?SMC=1&id=706>
2. *Zákon č. 448/2008 Z. z. o sociálnych službách a o zmene a doplnení zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov.* [cit. 2009-08-24]. Dostupné z: <http://www.employment.gov.sk/index.php?SMC=1&id=706>
3. *Kompenzácie.* [cit. 2009-08-25]. Dostupné z: <http://www.sztp.sk/?var=kompencacie>
4. *Peňažný príspevok na kúpu osobného motorového vozidla.* [cit. 2009-08-25]. Dostupné z: http://www.csz.sk/?str=penazne_prispevky&menu=8
5. *Ústredný portál verejnej správy Slovenskej republiky.* [cit. 2009-09-23] Dostupné z <http://portal.gov.sk/Portal/sk/Default.aspx?CatID=17&etype=1&eventid=458>

Příloha II.***Vybrané paragrafy vyhlášky č. 182/1991 Sb., vztahující se k problematice*****VYHLÁŠKA č. 182/1991 Sb.,
ministerstva práce a sociálních věcí České republiky ze dne 26. dubna
1991, kterou se provádí zákon o sociálním zabezpečení a zákon České
národní rady o působnosti orgánů České republiky v sociálním zabezpečení**

Ministerstvo práce a sociálních věcí České republiky stanoví podle § 177 odst. 4 zákona č. 100/1988 Sb., o sociálním zabezpečení, ve znění zákona č. 110/1990 Sb., v dohodě s federálním ministerstvem práce a sociálních věcí a zúčastněnými ústředními orgány, podle § 58 písm. a), c) až e), ch) a i) zákona České národní rady č. 114/1988 Sb., o působnosti orgánů České socialistické republiky v sociálním zabezpečení, ve znění zákona České národní rady č. 144/1991 Sb., podle § 58 písm. f) a g) zákona České národní rady č. 114/1988 Sb., ve znění zákona České národní rady č. 210/1990 Sb. a zákona České národní rady č. 144/1991 Sb., v dohodě se zúčastněnými ústředními orgány a podle § 22 odst. 2 zákona č. 50/1973 Sb., o pěstounské péči, v dohodě s federálním ministerstvem práce a sociálních věcí a zúčastněnými ústředními orgány:

ČÁST PRVNÍ**Posuzování zdravotního stavu a pracovní neschopnosti****§ 1 a § 2
zrušen****§ 3****Posudkové komise ministerstva práce a sociálních věcí České republiky**

(1) Posudkovými lékaři posudkových komisí ministerstva práce a sociálních věcí České republiky (dále jen "ministerstvo") pověřuje ministerstvo své pracovníky se souhlasem těchto pracovníků. Dalšími členy posudkových komisí jsou odborní lékaři jednotlivých klinických oborů a tajemníci.

(2) Posudková komise ministerstva je schopna jednat a usnášet se, je-li přítomen posudkový lékař, který je předsedou této komise, tajemník a další lékař. Posudková komise ministerstva se usnáší většinou hlasů a při rovnosti hlasů rozhoduje hlas jejího předsedy.

(3) Posudkový lékař, který je předsedou posudkové komise ministerstva, řídí jednání této komise, určuje její konkrétní složení a rozhoduje o zařazení jednotlivých případů k jednání.

(4) K jednání posudkové komise ministerstva je možno se souhlasem posuzovaného občana přizvat na jejich žádost jiné občany a zástupce právnických osob, lze-li od nich očekávat, že přispějí k objasnění závažných okolností důležitých pro posudkový závěr.

§ 4 až § 6
zrušen

DÍL DRUHÝ
Péče o těžce zdravotně postižené občany

§ 30

Obce v součinnosti zejména se zdravotnickými zařízeními vyhledávají těžce zdravotně postižené občany a staré občany žijící v nepříznivých podmínkách, které nemohou sami překonat.

§ 31

Mimořádné výhody pro těžce zdravotně postižené občany

(1) Občanům starším jednoho roku s těžkým zdravotním postižením, uvedeným v příloze č. 2, která je součástí této vyhlášky, které podstatně omezuje jejich pohybovou nebo orientační schopnost, se podle druhu a stupně postižení poskytují mimořádné výhody I., II. nebo III. stupně podle přílohy č. 3, která je součástí této vyhlášky.

(2) Vzory průkazů mimořádných výhod jsou uvedeny v příloze č. 8, která je součástí této vyhlášky; průkaz je obdélníkového tvaru o rozměrech 75 mm a 105 mm, je zhotoven z kartonu. Fotografie je přelepována destruktivní hologramovou samolepkou, která je 13 mm široká a 30 mm dlouhá; samolepka obsahuje potisk písmeny TP, ZTP a ZTP/P. Fotografie pro vydání průkazu mimořádných výhod má rozměry 35 x 45 mm, odpovídá současné podobě občana, zobrazuje občana v předním čelném pohledu s výškou obličejové části hlavy od očí k bradě minimálně 13 mm, v občanském oděvu, bez brýlí s tmavými skly s výjimkou nevidomých a bez pokrývky hlavy, není-li její použití odůvodněno důvody náboženskými nebo zdravotními; v takovém případě nesmí pokrývka hlavy zakrývat obličejovou část způsobem znemožňujícím identifikaci občana. Pohled zobrazované osoby směřuje do objektivu. Mezi horním okrajem hlavy a horním okrajem fotografie je vzdálenost minimálně 2 mm.

Jednorázové peněžité dávky

§ 32
zrušen

§ 33

Jednorázové příspěvky na opatření zvláštních pomůcek

(1) Občanům těžce zdravotně postiženým lze poskytovat peněžité příspěvky na opatření pomůcek, které potřebují k odstranění, zmírnění nebo překonání následků svých postižení. Příspěvek se neposkytuje v případě, že potřebnou pomůcku propůjčuje nebo plně hradí příslušná zdravotní pojišťovna; pokud příslušná zdravotní pojišťovna hradí potřebnou pomůcku částečně, přihlédne se při stanovení výše příspěvku k této skutečnosti.

(2) Tělesně postiženým občanům lze poskytovat příspěvky na pomůcky, které umožňují sebeobsluhu, samostatný pohyb nebo zachování zdravotního stavu, popř. na pomůcky na přípravu a realizaci pracovního uplatnění.

(3) Zrakově postiženým občanům lze poskytovat příspěvky na pomůcky, které jim umožňují získávat informace nebo styk s okolím prostřednictvím hmatových nebo sluchových vjemů nebo prostřednictvím zbytků zraku, popřípadě na pomůcky na přípravu a realizaci pracovního uplatnění.

(4) Sluchově postiženým občanům lze poskytovat příspěvky na pomůcky, které kompenzují ztrátu sluchu a přispívají k sociální adaptaci a jsou nezbytné ke styku s okolím.

(5) Příspěvky lze poskytnout na opatření zvláštních pomůcek uvedených v příloze č. 4, která je součástí této vyhlášky. Na úhradu nákladů spojených se zácvikem pro používání pomůcek uvedených v příloze č. 4, která je součástí této vyhlášky, lze poskytnout příspěvek v plné výši prokázaných nákladů.

(6) Potřebuje-li občan uvedený v odstavcích 2 až 4 k překonání následků těžkého zdravotního postižení rehabilitační nebo kompenzační pomůcku, která není uvedena v příloze č. 4, která je součástí této vyhlášky, lze mu poskytnout příspěvek na opatření takové pomůcky ve stejné výši jako je příspěvek stanovený v příloze č. 4, která je součástí této vyhlášky, na srovnatelnou pomůcku.

(7) Příspěvek na opatření zvláštních pomůcek podle odstavců 1 až 6 se poskytuje ve výši, která umožňuje opatření pomůcky v základním provedení, čímž se rozumí takové provedení, které občanu plně vyhovuje a splňuje podmínky nejmenší ekonomické náročnosti.

(8) Příspěvek na opatření zvláštních pomůcek lze poskytnout, jen zaváže-li se žadatel písemně předem, že vrátí příspěvek nebo jeho poměrnou část v případě, že:

- a) zvláštní pomůcka, na jejíž opatření byl příspěvek poskytnut, přestane být před uplynutím 5 let ode dne vyplacení příspěvku jeho vlastnictvím,
- b) do 6 měsíců ode dne vyplacení nepoužije příspěvek na opatření zvláštní pomůcky, popřípadě použije jen část příspěvku.
Příspěvek nebo jeho poměrná část se nevrací v případě, že občan, kterému byl vyplacen, zemře.

(9) Úplně nebo prakticky nevidomým občanům lze hradit výdaje spojené s výcvikem a odevzdáním vodícího psa až do výše obvyklých nákladů.

§ 34

Příspěvek na úpravu bytu

(1) Občanům s těžkými vadami nosného nebo pohybového ústrojí omezujícími ve značném rozsahu jejich pohyblivost a občanům úplně nebo prakticky nevidomým se poskytuje příspěvek na úpravu bytu, který užívají k trvalému bydlení.

(2) Pro účely přiznání příspěvku na úpravu bytu se považují za těžkou vadu nosného nebo pohybového ústrojí zdravotní postižení uvedená v příloze č. 5 písmenech a) až g), která je součástí této vyhlášky.

(3) Za úpravy bytu se považuje zejména:

- a) úprava přístupu do domu, garáže, k výtahu včetně schodů, k oknům a na balkón,
- b) úprava povrchu podlahy, ovládacích prvků domovní a bytové elektroinstalace, kuchyňské linky, popřípadě dalšího nábytku,
- c) rozšíření a úprava dveří,
- d) odstranění prahů,
- e) přizpůsobení koupelny a záchodu včetně vybavení vhodným sanitárním zařízením a lehce ovladatelnými bateriemi,
- f) instalace potřebné zvukové nebo světelné signalizace,
- g) zavedení vhodného vytápění,
- h) vybudování telefonního vedení,
- i) stavební úpravy spojené s instalací výtahu.

Rozsah úprav se posoudí se zřetelem na závažnost a druh zdravotního postižení občana.

(4) Výše příspěvku na úpravu bytu se určí se zřetelem na příjmy a majetkové poměry občana a jeho rodiny, a to až do výše 70 % prokázaných nákladů účtovaných fyzickými nebo právníckými osobami za materiál a práce spojené s nezbytnými výdaji, včetně projektových prací, nejvýše však:

- a) 50 000 Kč nebo
- b) 100 000 Kč u příspěvku na stavební úpravy spojené s instalací výtahu, který je poskytován z toho důvodu, že nelze použít šikmou schodišťovou plošinu.

(5) Příspěvek na úpravu bytu je možno poskytnout i formou zálohy, nejvýše však ve výši 50 % předpokládané výše příspěvku.

(6) Příspěvek na úpravu bytu se poskytne jen tehdy, zaváže-li se žadatel písemně předem, že příspěvek (zálohu) vyúčtuje do tří let od zahájení řízení, příspěvek nebo jeho poměrnou část vrátí v případě, že byt vymění, byt prodá nebo dojde-li k jiné změně užívacího nebo vlastnického práva k bytu před uplynutím deseti let od jeho poskytnutí, nebo vrátí poměrnou část příspěvku v případě, že plánované úpravy se neuskuteční v rozsahu podle schválené dokumentace a vyplacený příspěvek přesáhl 70 % skutečně vynaložených nákladů. Vrácení příspěvku nebo jeho poměrné části se nepožaduje, jestliže jeho výše nepřesáhla 5 000 Kč nebo jestliže zemře občan nebo dítě, jehož rodiči byl poskytnut. Od vymáhání příspěvku je možno ve zřeteluhodných případech upustit.

(7) Za podmínek uvedených v odstavcích 1 až 6 je možno příspěvek na úpravu bytu poskytnout i rodičům nebo osobám, kterým bylo nezaopatřené dítě svěřeno do péče rozhodnutím příslušného orgánu, jde-li o nezaopatřené dítě starší tří let, které je

postiženo těžkou vadou nosného nebo pohybového ústrojí nebo je úplně nebo prakticky nevidomé.

(8) Příspěvek na instalaci signalizace uvedené v odstavci 3 písm. f) se poskytne rovněž neslyšícím občanům a rodičům nebo osobám, kterým bylo dítě svěřeno do péče rozhodnutím příslušného orgánu, jde-li o neslyšící nezaopatřené dítě.

§ 35

Příspěvky na zakoupení, celkovou opravu a zvláštní úpravu motorového vozidla

(1) Příspěvek na zakoupení motorového vozidla nebo příspěvek na celkovou opravu motorového vozidla se poskytne občanu s těžkou vadou nosného nebo pohybového ústrojí, která je uvedena v příloze č. 5 písmenech a) až g), který motorové vozidlo bude používat pro svou dopravu a který:

- a) není umístěn k celoročnímu pobytu v ústavu sociální péče, popřípadě ve zdravotnickém nebo obdobném zařízení,
- b) je odkázán na individuální dopravu.

Žije-li v domácnosti 22) více občanů, kteří splňují podmínky uvedené ve větě první, poskytne se příspěvek na zakoupení motorového vozidla nebo příspěvek na celkovou opravu motorového vozidla každému z nich.

(2) Příspěvek na zakoupení motorového vozidla nebo příspěvek na celkovou opravu motorového vozidla se poskytne též rodiči nezaopatřeného dítěte, jde-li o dítě starší tří let:

- a) s těžkou vadou nosného nebo pohybového ústrojí, která je uvedena v příloze č. 5 písmenech a) až g),
- b) úplně nebo prakticky nevidomé nebo
- c) mentálně postižené, jehož mentální postižení odůvodňuje přiznání mimořádných výhod pro těžce zdravotně postižené občany III. stupně,

a rodič bude motorové vozidlo používat pro dopravu tohoto dítěte. Za rodiče se považuje pro účely těchto příspěvků též osoba, které bylo dítě svěřeno do péče nahrazující péči rodičů na základě rozhodnutí příslušného orgánu. Pokud je dítě umístěno k celoročnímu pobytu v ústavu sociální péče, popřípadě ve zdravotnickém nebo obdobném zařízení, je též podmínkou pro poskytnutí příspěvku podle věty první, že rodič dítě pravidelně navštěvuje. Příspěvek může být poskytnut jen jedné oprávněné osobě.

(3) Výše příspěvku na zakoupení motorového vozidla činí nejvýše 100 000 Kč, výše příspěvku na celkovou opravu motorového vozidla činí nejvýše 60 000 Kč. Výše příspěvku se určí zejména s ohledem na majetkové poměry žadatele a osob považovaných podle zákona o důchodovém pojištění za osoby blízké, 23) které s ním žijí v domácnosti.

(4) Příspěvek podle odstavce 1 nebo 2 lze poskytnout opětovně nejdříve po uplynutí pěti let ode dne vyplacení předchozího příspěvku podle odstavce 1 nebo 2. Pokud žadatel vrátil příspěvek nebo jeho poměrnou část nebo bylo od vymáhání příspěvku upuštěno (odstavec 7), podmínka uvedená ve větě první neplatí.

(5) Jednou v období deseti let po sobě jdoucích lze výjimečně poskytnout příspěvek podle odstavce 1 nebo 2 před uplynutím pěti let ode dne vyplacení příspěvku podle odstavce 1 nebo 2, dojde-li k poškození, zničení nebo odcizení vozidla, na které byl příspěvek poskytnut, a je-li prokázáno, že žadatel toto poškození, zničení nebo odcizení vozidla nezavinil. V případě žádosti o příspěvek na celkovou opravu motorového vozidla musí být též prokázáno, že je taková oprava nevyhnutelná. Zničením se rozumí takový stav, kdy motorové vozidlo nelze opravit za cenu nižší, než je obvyklá pořizovací cena motorového vozidla stejného typu a stáří v době podání žádosti o příspěvek. Podmínkou pro poskytnutí příspěvku na zakoupení motorového vozidla v případě odcizení dále je, že odcizené motorové vozidlo bylo pro případ odcizení pojistěno. Pro stanovení výše příspěvku podle věty první neplatí odstavec 8.

(6) Příspěvek na zvláštní úpravu motorového vozidla se poskytne občanu s těžkou vadou nosného nebo pohybového ústrojí, která je uvedena v příloze č. 5. Podmínkou pro poskytnutí tohoto příspěvku je, že žadatel sám řídí motorové vozidlo a pro své trvalé zdravotní postižení zvláštní úpravu motorového vozidla nezbytně potřebuje. Příspěvek se poskytne v plné výši ceny takovéto úpravy, není-li dále stanoveno jinak.

(7) Příspěvek podle odstavce 1, 2 nebo 6 se poskytne, zaváže-li se žadatel písemně předem, že vrátí vyplacený příspěvek nebo jeho poměrnou část v případě, že:

- a) motorové vozidlo, na jehož zakoupení, opravu nebo zvláštní úpravu příspěvek použije, přestane být před uplynutím pěti let ode dne vyplacení příspěvku jeho vlastnictvím,
- b) motorové vozidlo přestane být před uplynutím pěti let ode dne vyplacení příspěvku používáno pro jeho dopravu nebo pro dopravu dítěte uvedeného v odstavci 2,
- c) do dvou měsíců ode dne zakoupení motorového vozidla nepřestane být vlastníkem původního motorového vozidla, s výjimkou jednostopého motorového vozidla; za původní motorové vozidlo se nepovažuje motorové vozidlo, na jehož zakoupení nebo celkovou opravu je podána žádost o příspěvek, nebo
- d) do šesti měsíců ode dne vyplacení nepoužije příspěvek na zakoupení, opravu nebo úpravu motorového vozidla.

Příspěvek nebo jeho poměrná část se nevymáhá v případě, že občan, kterému byl vyplacen, zemře do pěti let ode dne jeho vyplacení, nebo, jde-li o příspěvek vyplacený podle odstavce 2, když dítě přestalo splňovat podmínku nezaopatřenosti, avšak motorové vozidlo je nadále používáno pro jeho dopravu nebo když dítě zemřelo. V případě, že při poškození nebo zničení motorového vozidla, na něž byl poskytnut příspěvek, které tento občan nezavinil, je částka, kterou lze získat při změně vlastnictví tohoto motorového vozidla, prokazatelně nižší než částka, kterou je občan povinen podle věty první vrátit, lze od vymáhání příspěvku nebo jeho části upustit.

(8) Součet příspěvků vyplacených podle odstavců 1, 2 nebo 6 nesmí v období deseti let po sobě jdoucích přesáhnout částku 200 000 Kč. Od vyplacených částek se při určování součtu podle věty první odečítají částky, které žadatel vrátil podle odstavce 7 v uvedeném období.

§ 36

Příspěvek na provoz motorového vozidla

(1) Příspěvek na provoz motorového vozidla se poskytne na období kalendářního roku občanu, který je vlastníkem nebo provozovatelem motorového vozidla,

- a) jehož zdravotní postižení odůvodňuje přiznání mimořádných výhod pro těžce zdravotně postižené občany II. nebo III. stupně, s výjimkou postižených úplnou nebo praktickou hluchotou, a který bude používat toto motorové vozidlo pro svou pravidelnou dopravu,
- b) který toto motorové vozidlo bude používat pro pravidelnou dopravu manžela (manželky), dítěte nebo jiné osoby blízké (23), jejichž zdravotní postižení odůvodňuje přiznání mimořádných výhod pro těžce zdravotně postižené občany II. stupně, s výjimkou postižených úplnou nebo praktickou hluchotou, nebo III. stupně, nebo
- c) který je rodičem nezaopatřeného dítěte, které je léčeno na klinice fakultní nemocnice pro onemocnění zhoubným nádorem nebo hemoblastosou, a to v době nezbytného léčení akutní fáze onemocnění v tomto zdravotnickém zařízení; za rodiče se považuje pro účely tohoto příspěvku též občan, kterému bylo dítě svěřeno do péče nahrazující péči rodičů na základě rozhodnutí příslušného orgánu,

pokud se písemně předem zaváže, že vrátí poměrnou část vyplaceného příspěvku v případě, že přestane plnit podmínky pro přiznání příspěvku. Příspěvek nebo jeho poměrná část se nevrací v případě, že zemře občan, kterému byl vyplacen, nebo dítě, jehož rodičům byl vyplacen.

(2) zrušen

(3) Příspěvek podle odstavců 1 a 2 lze z důvodu dopravy těžce zdravotně postižené osoby poskytnout pouze jednomu vlastníku nebo provozovateli motorového vozidla, a to tomu, koho určí osoba, jež má být dopravována.

(4) Výše příspěvku činí pro občany, jejichž zdravotní postižení odůvodňuje přiznání mimořádných výhod pro těžce zdravotně postižené občany III. stupně, a pro rodiče dítěte uvedeného v odstavci 1 písm. c) 4 200 Kč u jednostopého vozidla a 9 900 Kč u ostatních vozidel a pro občany, jejichž zdravotní postižení odůvodňuje přiznání mimořádných výhod pro těžce zdravotně postižené občany II. stupně, 2 300 Kč u jednostopého vozidla a 6 000 Kč u ostatních vozidel. Pokud občan uvedený v odstavci 1 splňuje podmínky pro poskytování více příspěvků, snižuje se výše druhého a každého dalšího příspěvku o 420 Kč u jednostopého vozidla a o 2 124 Kč u ostatních vozidel. Jsou-li splněny podmínky pro přiznání příspěvku na provoz motorového vozidla až v průběhu kalendářního roku, výše tohoto příspěvku činí poměrnou část z uvedených částek.

(5) Občanu uvedenému v odstavci 1, který ze závažných důvodů ujede více než 9 000 km za kalendářní rok, se výše příspěvku vyplaceného v tomto kalendářním roce zvýší:

- a) o 400 Kč, jde-li o občany, jejichž zdravotní postižení odůvodňuje přiznání mimořádných výhod pro těžce zdravotně postižené občany III. stupně, a pro rodiče dítěte uvedeného v odstavci 1 písm. c) nebo
- b) o 200 Kč, jde-li o občany, jejichž zdravotní postižení odůvodňuje přiznání mimořádných výhod pro těžce zdravotně postižené občany II. stupně,

za každých dalších započatých 500 km. Za závažné důvody se považuje zejména doprava do zaměstnání nebo zdravotnického zařízení a doprava dítěte do internátní školy nebo do ústavu sociální péče pro zdravotně postiženou mládež.

(6) Příspěvek podle odstavce 1 se vyplatí do konce kalendářního měsíce následujícího po měsíci, v němž byl příspěvek přiznán. Příspěvek podle odstavce 5 se vyplatí nejdříve po uplynutí kalendářního roku, na něž byl příspěvek podle odstavce 1 přiznán, nejpozději však do konce kalendářního měsíce následujícího po měsíci, v němž byl příspěvek podle odstavce 4 přiznán.

§ 37 Příspěvek na individuální dopravu

(1) Příspěvek na individuální dopravu se poskytne na kalendářní rok:

- a) občanu s těžkou vadou nosného nebo pohybového ústrojí, která je uvedena v příloze č. 5 písmenech a) až g),
- b) občanu úplně nebo prakticky nevidomému nebo
- c) rodiči uvedenému v § 36 odst. 1 písm. c),

který se pravidelně individuálně dopravuje a který není vlastníkem nebo provozovatelem motorového vozidla nebo občanem uvedeným v § 36 odst. 1 písm. b) nebo c), jenž je dopravován motorovým vozidlem, na jehož provoz je přiznán příspěvek podle § 36, zaváže-li se písemně předem, že vrátí poměrnou část vyplaceného příspěvku v případě, že přestane plnit podmínky pro přiznání příspěvku na individuální dopravu. Příspěvek nebo jeho poměrná část se nevrací v případě, že zemře občan, kterému byl vyplacen, nebo dítě, jehož rodičům byl vyplacen.

(2) Výše příspěvku na individuální dopravu činí 6 500 Kč. Jsou-li splněny podmínky pro přiznání příspěvku až v průběhu kalendářního roku, výše tohoto příspěvku činí poměrnou část z částky uvedené ve větě první. Příspěvek se vyplatí do konce kalendářního měsíce následujícího po měsíci, v němž byl příspěvek přiznán.

§ 38 a § 41
zrušen

Opakující se peněžité dávky

§ 42 až § 44
zrušen

§ 45

Příspěvek na úhradu za užívání bezbariérového bytu a garáže

(1) Občanům s těžkými vadami nosného nebo pohybového ústrojí, které jsou uvedeny v příloze č. 5, která je součástí této vyhlášky, a občanům úplně nebo prakticky nevidomým, kteří užívají bezbariérový byt, poskytne pověřený obecní úřad opakující se peněžní příspěvek ve výši 400 Kč měsíčně.

(2) Občanům uvedeným v odstavci 1 může pověřený obecní úřad poskytovat příspěvek na úhradu za užívání garáže až do výše 200 Kčs měsíčně.