

© С. Г. Марцинчик, начальник науково-методичного навчального центру,
ORCID: 0009-0001-6039-9151,
e-mail: smartsynchyk@insat.org.ua;

© В. В. Журавель, завідувач сектору законодавчого забезпечення перевезень,
ORCID: 0000-0003-1930-8200,
e-mail: vzhuravel@insat.org.ua;

© В. В. Гоменюк, заступник завідувача відділу управління якістю,
ORCID: 0009-0007-6525-9071;
e-mail: vgomeniuk@insat.org.ua;

© В. М. Трохимченко, завідувач відділу перевезень небезпечних вантажів та перевірки знань персоналу,
ORCID: 0000-0002-8276-8675,
e-mail: vtrohymchenko@insat.org.ua
(ДП «ДержавтотрансНДІпроект»)

© Serhii Martsynchyk, Head of the Scientific and Methodical Training Center,
ORCID: 0009-0001-6039-9151,
e-mail: smartsynchyk@insat.org.ua;

© Vladislav Zhuravel, Head of the Sector of Legislative Support of Transportation,
ORCID: 0000-0003-1930-8200,
e-mail: vzhuravel@insat.org.ua;

© Viktoriia Homeniuk, Deputy Head of the Quality Management Department,
ORCID: 0009-0007-6525-9071,
e-mail: vgomeniuk@insat.org.ua;

© Volodymyr Trokhymchenko, Head of the Department of Dangerous Goods Transportation and Personnel Knowledge Testing,
ORCID: 0000-0002-8276-8675,
e-mail: vtrohymchenko@insat.org.ua
(SE «State Road Transport Research Institute»)

ГАРАНТІЇ ЗАХИСТУ ПРАВ ОСІБ З ОБМЕЖЕНОЮ МОБІЛЬНІСТЮ ТА ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ ПІД ЧАС НАДАННЯ ПОСЛУГ ГРОМАДСЬКИМ ПАСАЖИРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ, ЩО ПЕРЕДБАЧЕНІ ВИМОГАМИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ЗАКОНОДАВСТВА

GUARANTEES FOR THE PROTECTION OF THE RIGHTS OF PERSONS WITH LIMITED MOBILITY AND PERSONS WITH DISABILITIES DURING THE PROVISION OF PUBLIC PASSENGER TRANSPORT SERVICES, AS PROVIDED FOR BY THE REQUIREMENTS OF EUROPEAN LEGISLATION

Анотація. Проаналізовано вимоги європейського законодавства та застосування загальноєвропейських практик щодо забезпечення рівних прав та доступності осіб з обмеженою мобільністю та осіб з інвалідністю. Наведено інформацію щодо кола осіб, яких відносять до осіб з обмеженою мобільністю. Розглянуто чотири основні питання можливості надання гарантій захисту прав осіб з обмеженою мобільністю та осіб з інвалідністю в європейському та українському законодавствах: доступність, навчання, відповідальність та взаємодія.

Ключові слова: особи з інвалідністю, особи з обмеженою мобільністю, послуги громадського пасажирського транспорту, європейське та українське законодавство, гарантії прав захисту пасажирів.

Abstract. This article analyzes the requirements of European legislation and the application of European practices regarding the provision of equal rights and accessibility for persons with limited mobility and persons with disabilities. A list of persons who are classified as persons with limited mobility is provided. Four main issues that can influence the provision of guarantees for the protection of the rights of persons with reduced mobility and persons with disabilities are considered: accessibility, training, responsibility and interaction. A list of direct assistance that should be provided to persons with disabilities and persons with limited mobility at bus stations and on buses during transportation is provided. Information regarding the minimum requirements for the training of drivers and bus station staff has been provided. An analysis of Ukrainian legislation on issues of inclusivity and accessibility has been conducted. The main issues regarding the provision of passenger transportation services for persons with disabilities and the key reasons for their occurrence are highlighted. Planned changes in Ukrainian legislation, which are expected to bring positive changes in the issue of inclusivity and accessibility, have been announced. The issue of passenger insurance during transportation within the territory of Ukraine is discussed. As one of the ways to further improve the level of services for persons with disabilities and persons with limited mobility, it is proposed to implement the digitalization of ticket purchasing services for persons with disabilities and persons with limited mobility.

Keywords: *persons with disabilities, persons with limited mobility, public passenger transport services, European and Ukrainian legislation, guarantees of passenger protection right, accessibility, learning, responsibility and interaction.*

Вступ

Основними нормативно-правовими актами (далі – НПА) Європейського Союзу, які розглянуті в даній статті є:

- Конвенція Організації Об'єднаних Націй про права осіб з інвалідністю [1];

- Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 864/2007 від 11 липня 2007 року про законодавство, що застосовується до недоговорних зобов'язань («Рим II»)[2];

- Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 181/2011 від 16 лютого 2011 року про права пасажирів автобусного транспорту та який вносить зміни до Регламенту (ЄС) № 2006/2004 [3];

- Директива (ЄС) 2022/2561 Європейського Парламенту та Ради від 14 грудня 2022 року про первинну кваліфікацію та періодичну підготовку водіїв окремих транспортних засобів для перевезення вантажів або пасажирів (кодифікація) [4];

- Директива 2009/103/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 16 вересня 2009 року щодо страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням автотранспортних засобів та забезпечення виконання обов'язку страхувати від такої відповідальності [5].

Вимоги зазначених НПА регламентують, що послуги для пасажирського транспорту повинні бути доступними для всіх користувачів. Під даною вимогою слід розуміти рівні права та доступність для осіб з інвалідністю та осіб з обмеженою мобільністю.

Згідно з вимогами Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю – такі особи мають прийматися для перевезення і не повинні мати відмов на підставі їхньої інвалідності чи обмеженої мобільності, за виключенням причин, які є обґрунтованими з огляду на безпеку або конструкцію транспортних засобів чи інфраструктуру. В рамках відповідного законодавства щодо захисту працівників особи з інвалідністю та особи з обмеженою мобільністю мають користуватися правом допомоги на

станціях і в транспорті. В інтересах соціального включення відповідні особи повинні отримувати допомогу безкоштовно [1].

Також в зазначених вище НПА визначено, що всі користувачі пасажирського транспорту повинні бути забезпеченими достатнім рівнем захисту, який включає в себе:

- страхування від нещасних випадків;
- компенсації внаслідок летальних випадків;

- компенсації внаслідок втрати або пошкодження багажу;

- окрім компенсацій у випадках здійснення міжнародних чи міжміських перевезень пасажирів повинні мати право на допомогу з огляду на їх нагальні практичні потреби внаслідок нещасного випадку, який трапився під час поїздки. Така допомога має включати, за необхідності, першу допомогу, проживання, харчування, одяг і транспорт [2].

Метою статті є узагальнення вимог європейського законодавства та застосування загальноєвропейських практик щодо забезпечення рівних прав та доступності осіб з обмеженою мобільністю та осіб з інвалідністю, а також розкритті проблематики цього питання в Україні.

Основна частина

Продовжуючи огляд європейського законодавства необхідно звернути увагу саме на питання надання послуг автомобільного транспорту для осіб з обмеженою мобільністю.

Згідно з регламентом 181/2011: «особа з інвалідністю» або «особа з обмеженою мобільністю» означає будь-яку особу, мобільність якої при використанні транспорту є обмеженою в результаті фізичних вад (сенсорні або рухові, постійні чи тимчасові), розумових вад чи розладів або будь-яких інших причин інвалідності, чи внаслідок віку, і чий стан потребує належної уваги та адаптації до її особливих потреб при наданні послуг, доступних для всіх пасажирів [3].

Одночасно у вимогах до конструкції транспортних засобів, які використовуються для

надання послуг громадського пасажирського транспорту, п. 2.21 Правил ООН №107 «Єдині приписи щодо офіційного затвердження транспортних засобів категорії М2 або М3 стосовно їхньої загальної конструкції», що діють на території України, до категорії пасажирів з обмеженою мобільністю відносять ширше коло осіб, які зазнають труднощі під час користування громадським транспортом, а саме:

- осіб із сенсорними та розумовими розладами;
- користувачів інвалідних візків;
- осіб із пошкодженими кінцівками;
- осіб невеликого зросту;
- пасажирів з важким багажем;
- людей похилого віку;
- вагітних жінок;
- осіб з господарськими візочками;
- пасажирів з дітьми (у тому числі з дітьми, що знаходяться в дитячих візочка) [6].

Тобто як бачимо потреби пасажирів, що входять до категорії осіб з обмеженою мобільністю також потрібно враховувати під час надання послуг громадського пасажирського транспорту.

Аналізуючи європейське законодавство щодо питання надання гарантій захисту прав осіб з обмеженою мобільністю та осіб з інвалідністю його умовно можна розділити на чотири основні частини. Це доступність, навчання, відповідальність та взаємодія

Доступність. При прийнятті рішення про відкриття нових пасажирських хабів (далі- хабів) та значних робіт з переобладнання діючих хабів, орган управління хабом має прагнути враховувати потреби осіб з інвалідністю та осіб з обмеженою мобільністю у відповідності до вимог «конструкції для всіх». Він має визначити пункти, де такі особи можуть повідомити про своє прибуття та потребу в допомозі. Також перевізники мають використовувати транспортні засоби, конструкція яких має забезпечувати можливість перевезення осіб з інвалідністю та осіб з обмеженою мобільністю.

Навчання. Відповідно до вимог законодавства для задоволення потреб осіб з інвалідністю та осіб з обмеженою мобільністю має

бути проведено належну навчальну підготовку персоналу.

До такої підготовки відноситься підвищення професійної компетентності водіїв автотранспортних засобів під час якої надається навчальна підготовка з поінформованості про інвалідність. Така підготовка передбачена в Директива (ЄС) 2022/2561 Європейського Парламенту та Ради від 14 грудня 2022 року про первинну кваліфікацію та періодичну підготовку водіїв окремих транспортних засобів для перевезення вантажів або пасажирів [4].

Також згідно з вимогами перевізники та орган управління хабом встановлює процедури навчальної підготовки, що стосується осіб з інвалідністю, включаючи інструктажі і мають забезпечити, щоб:

- персонал проходив періодичну навчальну підготовку та інструктажі з надання безпосередньої допомоги особам з інвалідністю та особам з обмеженою мобільністю;
- персонал, який безпосередньо працює з подорожуючими та особами з інвалідністю чи з обмеженою мобільністю або з питаннями пов'язаними з такими особами, пройшов навчальну підготовку або інструктаж [3].

Навчальні програми, що стосуються осіб з інвалідністю чи осіб з обмеженою мобільністю мають бути розроблені за участі організацій, що представляють осіб з інвалідністю чи осіб з обмеженою мобільністю.

Щодо безпосередньої допомоги, яка має надаватись особам з інвалідністю та особам з обмеженою мобільністю, то її можна розділити на дві складові.

1. Допомога безпосередньо в хабах. Зазначені особи, в залежності від свої потреб, повинні мати можливість:

- повідомити про своє прибуття на станцію та надавати запит на допомогу у визначених пунктах;
- пересуватися від визначеного пункту до стійки реєстрації, зали очікування та зони посадки;
- займати місце в автобусі з застосуванням підйомних пристроїв, крісла-коляски чи іншої необхідної допомоги, залежно від конкретного випадку;

- отримати допомогу в здаванні та отриманні свого багажу;
- отримати необхідну допомогу під час висадки з транспортного засобу;
- сідати в автобус разом з собакою-поводирем;
- розміщуватись на спеціально облаштованих місцях [3].

2. Допомога в автобусі. Особи з інвалідністю та особи з обмеженою мобільністю повинні мати можливість:

- отримувати необхідну інформацію, що стосується поїздки в доступних форматах на підставі свого запиту;
- здійснювати посадку та/або висадку під час зупинок у поїзді, якщо в автобусі є додатковий персонал, окрім водія [3].

Відповідальність. Як бачимо, права пасажирів автобусного транспорту мають включати отримання інформації щодо послуги перед поїздкою та під час неї. Вся основна інформація, що надається пасажиром автобусного транспорту, у разі необхідності має також надаватися в альтернативних форматах, доступних для осіб з інвалідністю та осіб з обмеженою мобільністю, наприклад, у таких, як великий шрифт, проста мова, шрифт Брайля, електронні повідомлення, які можна отримати за допомогою адаптивних технологій, або аудіо-записи. Тобто відповідальністю автостанцій та перевізників має бути належно організована доступність, нагляд та інформування для всіх пасажирів.

Необхідно звернути увагу щодо дотримання відповідальності у випадку міжміських та міжнародних перевезень осіб з інвалідністю або з обмеженою мобільністю. Якщо особу з інвалідністю або з обмеженою мобільністю перевізник доставив до хабу, який виявився не обладнаним під її потреби, то перевізник повинен або доставити таку особу до іншого, але облаштованого хабу або при найпершій можливості безкоштовно повернути таку особу до пункту відправки та відшкодувати витрати. Якщо ж доставити до пункту відправлення або організувати доставлення до іншого, але облаштованого пункту є неможливим, то перевізник зобов'язаний організу-

вати доставку особи за допомогою альтернативних транспортних послуг до місця призначення.

Взаємодія. В більшості випадків взаємодія відбувається за допомогою електронних сервісів. Наприклад, якщо хаб чи туроператор отримує повідомлення, що за придбаним квитком буде подорожувати особа з інвалідністю або з обмеженою мобільністю, то вони у максимально короткий термін повинні передати таку інформацію перевізнику. І навпаки, якщо перевізник під час посадки виявляє таких осіб, то він повинен повідомити про це хаб призначення та проінформувати її про свій орієнтовний час прибуття.

Станом на сьогодні в українському законодавстві також відбуваються позитивні зміни в питаннях інклюзивності та безбар'єрності. Проте в умовах повномасштабної війни в Україні це питання постає більш гостро. Тому необхідно звернути увагу саме на проблемні питання.

Проводячи паралель з європейським законодавством розглянемо українське законодавство в розрізі чотирьох частин: доступність, навчання, відповідальність, взаємодія.

Доступність. На жаль, переважна більшість об'єктів фізичного оточення не є адаптованими для переміщення чи користування ними осіб з інвалідністю та інших осіб з обмеженими можливостями.

Частина громадського транспорту (автобуси, тролейбуси, трамваї), а також міжміського, міжнародного сполучення є застарілою та недоступною, що унеможливує перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення (відсутні пандуси, облаштовані місця для осіб з числа маломобільних груп населення, вказівники, звукові сигнали, титрована інформація тощо).

Ключовими причинами даної проблеми є відсутність системи моніторингу та недосконалість відповідної нормативно-правової бази.

Також варто звернути увагу на економічну доступність. Більшість норм європейського законодавства врахована в українських нормативно-правових актах. Наприклад, ви-

значено, що особи з інвалідністю та інші маломобільні групи населення мають право на безоплатне перевезення технічних та інших засобів реабілітації, призначених для особистого пересування (крісла колісні, палиці, милиці, ходунки тощо), а також собак-поводирів, що супроводжують осіб з порушеннями зору. Проте в європейському ж законодавстві до цього переліку також входить безкоштовний проїзд для особи, яка супроводжує інваліда. В українських реаліях – такій особі також необхідно оплачувати проїзд.

Щодо питання *навчання* водіїв автомобільного транспорту, то в Україні запроваджене навчання відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 18.11.2020 № 789 «Про затвердження Порядку підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів». Навчання здійснюють визначені Міністерством розвитку громад та територій України навчальні центри. Одним з таких навчальних центрів є ДП ДержавтотрансНДІпроект». Фахівцями підприємства розроблені навчальні програми, які містять достатню кількість матеріалів та практичних застосувань для надання послуг та допомоги особам з інвалідністю та обмеженою мобільністю.

Проте необхідно звернути увагу, щодо відсутності системи обов'язкового навчання та сертифікації персоналу хабів з питань надання послуг особам з інвалідністю та особам з обмеженою мобільністю. Звісно частина діючих хабів підходить відповідально до цього питання та добровільно проходить спеціальне навчання, проте їх нажаль не більшість.

Щодо *відповідальності та взаємодії*, то варто відзначити, що Міністерством розвитку громад, територій та інфраструктури України ініційовано зміни до постанови кабінету від 18 лютого 1997 року № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту». Відповідно до проекту змін, заплановано створити електронний перелік автостанцій, що в свою чергу має значно покращити взаємодію між перевізниками та автостанціями. Проте станом на сьогодні маємо не поодинокі випадки, коли

автостанції не є адаптованими для користування ними особами з інвалідністю або при прибутті пасажирського транспортного засобу до автостанції у вечірній час, сама автостанція виявляється вже закритою, що унеможливорює скористатись послугами персоналу автостанції або іншою необхідною допомогою особам з інвалідністю чи обмеженими можливостями.

Також варто звернути увагу на питання щодо страхування користувачів – пасажирів. В Україні введено таке поняття як пасажиромісткість. Згідно з визначення пасажиромісткість це передбачена технічною характеристикою транспортного засобу та визначена у реєстраційних документах кількість місць для перевезення пасажирів у транспортному засобі. Тобто під час здійснення пасажирських перевезень автомобільний перевізник забезпечує в установленому законодавством порядку страхування пасажирів відповідно до пасажиромісткості.

Розглянемо проблематику питання. Якщо у певному транспортному засобі зазначено, що його пасажиромісткість наприклад 25 місць то і страхування розповсюджується саме на 25 осіб, які перебувають у такому транспортному засобі. Якщо ж з якоїсь причини в транспортному засобі виявилось, наприклад 30 осіб, то у разі настання страхового випадку виникає питання щодо надання компенсацій ще п'яти пасажиром, які виявилися понад пасажиромісткості ТЗ.

Висновки

Також станом на сьогодні маємо проблеми із впровадженням цифрових послуг для осіб з інвалідністю та осіб з обмеженою мобільністю. Наприклад, більша частина сервісів для придбання квитків не адаптована для таких груп населення.

Як висновок необхідно зазначити, що в Україні законодавство з питань забезпечення рівних прав та доступності осіб з обмеженою мобільністю та осіб з інвалідністю ще знаходиться в процесі адаптації до аналогічного європейського законодавства. Нажаль основним рушієм в цьому напрямі стали воєнні дії

на території України, внаслідок яких значно збільшилось число осіб з інвалідністю.

References

1. UN. (2008). Convention on the Rights of Persons with Disabilities and Optional Protocol. Retrieved from <https://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-e.pdf>

2. European Parliament and of the Council. (2007). Regulation (EC) No 864/2007 on the law applicable to non-contractual obligations (Rome II). Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2007/864/oj/eng>

3. European Parliament and of the Council. (2011). Regulation (EU) No 181/2011 on the rights of passengers in bus and coach transport and amending Regulation (EU) No 2006/2004. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/search.html?scope=EURLEX&text=181%2F2011&lang=en&type=quick&qid=1741007013305>

4. European Parliament and of the Council. (2022). Directive (EU) 2022/2561 of the on the initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32022L2561&qid=1741006272356;>

5. European Parliament and of the Council. (2009). Directive (EU) 2009/103/EC relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/103/oj/eng>

6. Economic Commission for Europe of the United Nations (UNECE). (2015). Regulation No 107 - Uniform provisions concerning the approval of category M2 or M3 vehicles with regard to their general construction [2015/922]. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2015/107/oj/eng>