

УДК 341.231.14

Завгородня Владислава Миколаївна –

кандидат юридичних наук, доцент,
завідувачка кафедри міжнародного, європейського права та
цивільно-правових дисциплін
Сумського державного університету

Vladyslava M. Zavorodnia –

candidate of juridical sciences, associate professor,
head of the department of international, European law and civil law disciplines,
Sumy State University
(2 Rymkoho Korsakova Street, Sumy, 40000, Ukraine)

Бенько Анастасія Віталіївна –

студентка Навчально-наукового інституту права
Сумського державного університету

Anastasiia V. Benko –

student of Training and Scientific Law Institute,
Sumy State University
(2 Rymkoho Korsakova Street, Sumy, 40000, Ukraine)

Забезпечення прав осіб з інвалідністю на доступ до об'єктів транспортної інфраструктури: порівняльно-правовий аналіз

У статті розглянуто досвід зарубіжних країн у сфері закріплення прав осіб з інвалідністю на доступність об'єктів транспортної інфраструктури. Авторками досліджуються способи забезпечення реалізації прав таких осіб, вимоги та стандарти, які встановлюються щодо транспортних засобів, обов'язки перевізників, види відповідальності за їх порушення. На основі порівняльного аналізу визначаються напрями вдосконалення українського законодавства у досліджуваній сфері.

Ключові слова: права осіб з інвалідністю, недискримінація, безбар'єрність, доступне середовище, транспортна інфраструктура.

В статье рассмотрен опыт зарубежных стран в сфере закрепления прав лиц с инвалидностью на доступность объектов транспортной инфраструктуры. Авторами исследуются способы обеспечения реализации прав таких лиц, требования и стандарты, которые устанавливаются в отношении транспортных средств, обязанности перевозчиков, виды ответственности за их нарушение. На основе сравнительного анализа определяются направления совершенствования украинского законодательства в исследуемой сфере.

Ключевые слова: права лиц с инвалидностью, недискриминация, безбарьерность, доступная среда, транспортная инфраструктура.

V.M. Zavorodnia, A.V. Benko Ensuring the Persons' with Disabilities Access to Facilities of the Transport Infrastructure: a Comparative Legal Study

The article discusses the legislative framework of USA, leading European and selected post-Soviet countries applicable to ensuring the rights of persons with disabilities to access to social infrastructure, including vehicles.

The authors investigate the legal provisions regarding human rights and discrimination in the context of disability. People with disabilities have limited abilities to mobility because of their own health problems and of prejudice in the society. In turn this limitation leads to the direct and indirect discrimination and restriction on their civil, social and other human rights. Therefore, implementing inclusion of and accessibility for persons

with disabilities is a primary obligation of governments and business. In USA, UK, Germany, Austria, France and other modern democratic States there are special laws through which people with disabilities' right are reinforced by the governments.

The legislation and best practices of Western countries shows the examples of ensuring the persons with disabilities access to facilities of the transport infrastructure. Existing legislation generally requires to create barrier-free environment. There is a number of technical rules and standards legislation and best practices for the construction and equipment of public vehicles provided by law. The regulations establish the obligations and responsibilities of the public carriers and private transport services.

Despite the ratification of the Convention on the Rights of Persons with Disabilities the post-Soviet States these persons remained insufficiently protected. The accessibility of transport infrastructure has not been adequately addressed in Ukraine. There is a lack of legally binding rules and liability. Therefore, the analyzed foreign experience should serve as a benchmark for Ukraine, both in terms of accessibility standards (USA, Austria, and Germany) and stages of their implementation (France).

Keywords: *rights of the persons with disabilities, non-discrimination, barrier-free environment, affordable surroundings, transport infrastructure.*

Постановка проблеми. Повноцінна реалізація прав осіб з інвалідністю та їх належне включення до усіх сфер суспільного життя є важливим показником цивілізованості суспільства, розвиненості його моральних засад та правової культури. Наша держава відповідно до Конвенція ООН про права осіб з інвалідністю 2006 року [1] взяла на себе обов'язок забезпечити таким особам гідний безперешкодний доступ до фізичного оточення, включаючи транспортну інфраструктуру. На жаль, можемо стверджувати, що в Україні лише деякі з тих людей, чия інвалідність зумовлює обмеження фізичних можливостей, мають змогу активно брати участь у громадському житті, навчатися за обраним фахом в університеті, відвідувати культурні, мистецькі або інші заходи тощо. Недоступність для таких громадян транспортної інфраструктури виступає однією з основних складових проблеми, оскільки створює перепони мобільності, перетворюючи переміщення навіть на невеликі відстані на фізичне і психологічне випробування, або й взагалі роблячи його неможливим.

При цьому в низці країн ситуація є значно кращою, вжито низку організаційних, технічних і законодавчих заходів, які дозволяють забезпечити права осіб з інвалідністю на рівні з іншими членами суспільства. З огляду на це, вивчення зарубіжного досвіду в цій сфері представляє значний інтерес і може слугувати підґрунтям для вдосконалення вітчизняного законодавства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання захисту прав осіб з

інвалідністю як на національному, так і на міжнародному рівні привертають значну увагу українських вчених-юристів (Ю. В. Богінська, В. Л. Костюк, Р. О. Павлюков, О. В. Паровишник, С. М. Слабко, Є. Ю. Соболь, О. В. Ткачук та інші). Однак, правове забезпечення доступу осіб з інвалідністю до об'єктів транспортної інфраструктури в працях указаних та інших авторів розглядається лише побіжно, або ж взагалі не вивчається. Тією чи іншою мірою, правових аспектів проблеми торкаються вчені в галузі містобудування та архітектури (В. С. Гавриков, В. В. Івасенко, Т. П. Литвиненко, О. А. Попова К. Є. Сафронов), досліджуючи, в тому числі, нормативні вимоги до засобів формування безбар'єрного архітектурного та вулично-дорожнього середовища.

Невирішені раніше проблеми. Проте такі дослідження стосуються лише нормативно-технічних аспектів, а і не всього комплексу юридичних гарантій та стандартів прав осіб з інвалідністю на доступ до об'єктів транспортної інфраструктури.

Метою цієї статті є вивчення та узагальнення досвіду забезпечення прав осіб з інвалідністю безбар'єрною транспортною інфраструктурою в правових системах зарубіжних країн, а також визначення шляхів вдосконалення національного законодавства в зазначеній сфері.

Виклад основного матеріалу. Підходи та вимоги щодо доступності об'єктів транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю в країнах англо-американського та романо-германського

права є досить подібними. У США та провідних європейських державах створене спеціальне законодавство, спрямоване на недопущення дискримінації осіб з інвалідністю та забезпечення рівних можливостей. Розглянемо приклади окремих країн, досвід яких, на нашу думку, може бути найбільш корисним для впровадження в Україні.

США є підписантами Конвенції ООН Про права осіб з інвалідністю, проте не ратифікували цей документ. У той же час, національне регулювання в галузі забезпечення прав осіб з інвалідністю в США є досить розвиненим. У 1990 році було прийнято провідний законодавчий акт у сфері боротьби із дискримінацією осіб з обмеженими можливостями – Закон про американців з інвалідністю (The Americans with Disabilities Act (ADA)) [2]. Закон закріплює громадянські і соціальні права таких осіб, що забезпечують однакові можливості в усіх сферах суспільного життя, включаючи перевезення та доступ до всіх публічних громадських та приватних місць.

Питанням перевезення присвячено окремих розділ документу, яким прописано наступні вимоги: громадський транспорт, що надається органами державної влади чи влади на місцях (автобусні, залізничні пасажирські перевезення, в тому числі, метро, приміські рейси) має бути доступним для людей з інвалідністю. Аналогічні правила встановлені й щодо надання послуг перевезення приватними компаніями (послуги таксі, міжміських автобусних компаній, інших транспортних операторів, які забезпечують трансфери до аеропортів, перевезення, що пропонуються готелями, тощо). Таким чином, як державні, так і приватні компанії зобов'язані вносити зміни до звичних способів їх діяльності, встановлювати мінімальні стандарти доступності для людей з обмеженими можливостями.

Інформація, що стосується правил відповідних перевезень, знаходиться у відкритому доступі, оприлюднюється Міністерством транспорту США та Федеральним транзитним управлінням. Відділ з громадянських прав Федерального транзитного управління несе відповідальність за незабезпечення надання послуг громадських перевезень, підвищення якості соціального життя для всіх американців, включаючи вразливі категорії.

Вважаємо за необхідне зупинитися на одному з листів Федерального транзитного управління – «Вимоги щодо бар'єрів для легкорейкового транспорту» від 15 вересня 2015 року [3], який типово демонструє регуляторні підходи публічної адміністрації США в досліджуваній сфері. Поняттям «легкорейковий транспорт» (Light Rail Transit) охоплюється міський чи приміський рейковий електротранспорт, який має менші, ніж залізниця чи метрополітен, габарити і пасажиромісткість (швидкісні трамваї, легкі електропоїзди) Листом, який спирається на положення ADA 1990 року та прийнятими на його основі правилами Міністерства транспорту США, роз'яснюються вимоги щодо забезпечення доступності пристроїв легкорейкових систем для пасажирів, в тому числі з обмеженими можливостями (сліпих, зі слабким зором тощо). У документі розглядаються особливості наявної різниці у рівнях між платформами та механізмами посадки пасажирів, які, проте, повинні запобігати виходу людей за межі платформ станцій та їх потенційному падінню. Незважаючи на відсутність легального закріплення поняття «висоти платформи», закріплено, що рівень платформи повинен відповідати рівню підлоги входу до транспортного засобу. Зазначене положення націлене також на реалізацію доступності транспорту для максимальної кількості людей.

Встановлюється вимога з приводу забезпечення зменшення небезпеки у відсіках між двома та більше вагонами рухомого складу. Недотримання розглянутих вимог несе фізичний ризик для осіб, що користуються послугами перевезення, тим більше, для людей з обмеженими фізичними можливостями.

Також ADA вимагає надання вказівок Радою доступу Сполучених Штатів (United States Access Board – незалежна агенція США з питань доступності та усунення бар'єрів для осіб з обмеженими можливостями), що доповнювали б діючі стандарти щодо доступності дизайну та архітектури транспортних засобів і залізничних пасажирських вагонів з огляду на потреби такої категорії осіб.

В США активно використовуються такі системи «доступного» залізничного транспорту. Вважаємо, що такий досвід є більш ніж позитивним. Безумовно, переоснащення

транспортних засобів вимагає великих затрат. Проте подібні стандарти можуть вводитися поступово і встановлюватися як обов'язкові стосовно нових транспортних засобів, які будуть вводитися в експлуатацію.

Схожа практика склалась і в сфері забезпечення прав осіб з інвалідністю у Великій Британії. Фундаментальним в цьому аспекті є Закон про дискримінацію за ознакою інвалідності 1995 року (Disability Discrimination Act – DDA), який створює комплексну систему протидії дискримінації осіб з інвалідністю, в тому числі, і шляхом створення доступного середовища для таких людей [4].

Положеннями DDA передбачено правила доступності таких видів громадського транспорту як таксі, залізниця, транспортні засоби громадського обслуговування тощо, встановлено вимоги стосовно забезпечення перевізниками відповідності транспортних засобів нормативам щодо розміру дверного отвору, площі підлоги салону, встановлення запобіжних пристроїв з метою реалізації безпечного та комфортного перевезення осіб з інвалідністю. Також передбачається відповідальність перевізника за порушення зазначених норм.

Закон зобов'язує залізничних перевізників надавати можливість особам з інвалідністю безпечно та без необґрунтованих труднощів підніматися на відповідні транспортні засоби та виходити з них (в тому числі, на візках). Встановлені положення щодо відповідності обладнання транспорту, площі підлоги та туалетних приміщень потребам такої категорії осіб (наприклад, достатність площі для розміщення візків) та вимога надання допомоги цим особам [3]. З метою виконання DDA також було прийнято низку уточнюючих правил, наприклад, Регламент про дискримінацію осіб з інвалідністю на транспорті (Disability Discrimination (Transport Vehicles) Regulations) від 2005 року, який уточнює вимоги до окремих видів транспортних засобів у розумінні DDA [5].

Так, особи з інвалідністю, що має наслідком обмеження фізичних можливостей, у Великій Британії мають змогу користуватися громадським транспортом, в тому числі, послугами «від дверей до дверей» або ж перевезеннями до торгових центрів. У випадку неможливості дитини добиратися до школи є

змога подати заявку, на підставі якої органи місцевої влади повинні забезпечити надання такого транспортного засобу, який відповідав би потребам мобільності.

Показовим є і ставлення до осіб з інвалідністю в суспільствах США та Великої Британії: громади максимально ефективно намагаються включати таких осіб до всіх сфер життєдіяльності, заохочують їх долати всі фізичні бар'єри та обмеження. Таке ставлення сформувалося не одразу. Наприклад, у США протягом багатьох років активісти працювали над зміною законів, організували публічні заходи, підвищували поінформованість населення, подавали позови про оскарження дискримінаційних законодавчих положень, поки врешті не досягли того рівня уваги до прав осіб з інвалідністю з боку держави і суспільства, який існує сьогодні [6]. Тому роль громадськості цьому контексті є надзвичайно важливою.

У країнах континентальної правової сім'ї також сформувався значний масив норм у сфері захисту осіб з інвалідністю. Більшість країн Європи долучилися до Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю та формують своє законодавство з урахуванням її положень.

В контексті досліджуваної проблематики заслуговує на увагу досвід Австрії. Ще в 1996 році в цій країні було прийнято Закон про допомогу особам з обмеженими можливостями (Gesetz über die Hilfe für Behinderte (Wiener Behindertengesetz – WBHG)). Законом у статті 17 розділу II передбачається гарантія компенсації вартості проїзду у громадському транспорті, а також компенсація залучення особи для супроводу. Якщо використання громадського транспорту є недоцільним, особам з обмеженими можливостями органи влади та приватні організації повинні надати інший транспорт та необхідний супровід від будинку до необхідного закладу [7]. Австрійські метрополітени, наприклад, обладнані ліфтами, розміри яких відповідають потребам осіб з обмеженою мобільністю, а рівень підлоги на вході до трамваїв, метро та інших транспортних засобів відповідає висоті платформ, що забезпечує комфортне перевезення.

У ФРН діє Закон про загальне рівне поводження (Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG)) від 14 серпня 2006 року, яким передбачено гарантії надання доступу для осіб з

обмеженими можливостями до всіх сфер соціального забезпечення та їх соціального захисту [8]. У цій країні створена Федеральна антидискримінаційна служба (Antidiskriminierungsstelle des Bundes), яка моніторить виконання законодавства в цій сфері, а також розглядає скарги громадян, великий відсоток яких складають заяви власне від осіб з інвалідністю. Служба має право досудового врегулювання конфлікту у випадку порушення законодавства про рівне поводження.

У праві окремих федеральних земель також передбачено відповідальність за відмову від обслуговування клієнта з інвалідністю у вигляді штрафів. У потерпілого є два місяці з моменту виникнення інциденту для того, щоб звернутися до суду з вимогою про відшкодування порушником шкоди або навіть заборони його діяльності, якщо є припущення подальшого завдання шкоди. Так, якщо працівник служби таксі відмовить у перевезенні особи з фізичними чи психічними особливостями, у випадку запізнення такої особи на ділову зустріч, перевізник зобов'язаний компенсувати збитки від нереалізованої угоди. Також можливе витребування у порушника моральної компенсації, сума якої може сягати від 100 до 3000 євро. Прикладом найбільш розвинутого безбар'єрного середовища може слугувати місто Ерфрут, що є центром федеральної землі Тюрингії, місцевою владою якого забезпечено наявність відповідної інфраструктури, та навіть створено об'ємну 3D мапу, на якій використовується шрифт Брайля [9].

У Франції в 2005 році було прийнято Закон про рівні права та шанси, участь та громадянські права осіб з інвалідністю, спрямований на забезпечення рівності всіх громадян в сфері доступності не лише роботи та освіти, а й транспорту та житлових будинків. Цим законодавчим актом передбачено обов'язок місцевих органів влади та приватних організацій протягом 10 років з моменту його прийняття, тобто до 2015 року, довести технічні можливості відповідних видів транспортних засобів до рівня, що відповідає потребам доступності для осіб з обмеженими фізичними можливостями. Вже з 2008 року такі громадяни отримали право, відповідно до положень акту, подавати скарги щодо існування перешкод для вільного їх

пересування. З 2015 року у випадку недотримання зазначених вимог, до порушників застосовуються штрафні санкції [10].

Пострадянські держави, хоча й ратифікували (крім Узбекистану) Конвенцію про права осіб з інвалідністю, належним чином не імплементували її положення в національні законодавства. Для Російської Федерації, наприклад, Конвенція ООН вступила в силу в 2012 році. Проте, того ж року, вже після набрання чинності законом про ратифікацію, Верховний Суд визнав за авіакомпаніями право не брати на борт літака особу з інвалідністю, якщо в транспортному засобі не створено належних умов для перевезення такої особи [11]. Рішення ґрунтувалося на затверджених Міністерством транспорту РФ Загальних правилах повітряних перевезень, пункти якого дозволяли авіаперевізнику відмовити у перевезенні на зазначених підставах.

Пізніше, в 2013 році, парламентом РФ було внесено зміни до Повітряного Кодексу, в якому в ст. 106.1 було передбачено обов'язок хворої особи чи особи з інвалідністю під час укладання договору перевезення із авіакомпанією попередити про наявність у такого пасажира обмежень життєдіяльності з метою забезпечення йому комфортного перевезення [12]. Також положеннями статті було закріплено заборону авіакомпаніям вимагати від пасажирів медичних довідок, що посвідчують їхній стан здоров'я. Проте дискримінаційні пункти Загальних правил повітряних перевезень зберігали силу аж до 2016 року.

16 грудня 2009 року Верховною Радою України була ратифікована і вступила в силу для України з 6 березня 2010 Конвенція ООН про права осіб з інвалідністю. Відповідно до ст. 9 Конвенції, щоб надати особам з інвалідністю можливість вести незалежний спосіб життя й усебічно брати участь у всіх аспектах життя, держави-учасниці вживають належних заходів для забезпечення особам з інвалідністю доступу нарівні з іншими до фізичного оточення, до транспорту, до інформації та зв'язку, зокрема інформаційно-комунікаційних технологій і систем, а також до інших об'єктів і послуг, відкритих або таких, що надаються населенню, як у міських, так і в сільських районах [1].

Ці заходи, які включають виявлення й усунення перепон і бар'єрів, що перешкоджають доступності, повинні поширюватися, зокрема, на будинки, дороги, транспорт й інші внутрішні та зовнішні об'єкти, школи, житлові будинки, медичні установи та робочі місця. Держави-учасниці вживають також належних заходів для того, щоб розробляти мінімальні стандарти й керівні орієнтири, що передбачають доступність об'єктів і послуг, відкритих або таких, що надаються населенню, вводити їх у дію та стежити за їх дотриманням; забезпечувати, щоб приватні підприємства, які пропонують об'єкти й послуги, відкриті або такі, що надаються населенню, враховували всі аспекти доступності для осіб з інвалідністю; організовувати для всіх залучених сторін інструктаж з проблем доступності, з якими стикаються особи з інвалідністю; надавати різні види послуг помічників і посередників, зокрема провідників, читців і професійних сурдоперекладачів, для полегшення доступності будинків та інших об'єктів, відкритих для населення; розвивати інші належні форми надання особам з інвалідністю допомоги.

В Україні діє Закон «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю» 1991 року, до якого після ратифікації Конвенції було внесено низку змін [13]. Ст. 28 цього Закону передбачено положення, відповідно до якого суб'єкти, що реалізують функції транспортного забезпечення населення, зобов'язані облаштовувати транспортні засоби, вокзали тощо таким чином, щоб особи з обмеженими фізичними можливостями могли безперешкодно користуватися відповідними послугами. Також встановлено, що, у випадку неможливості реконструкції транспортних засобів, органами місцевого самоврядування повинні бути створені інші можливості для пересування таких осіб. Однак, конкретних нормативів стосовно того, якими мають бути ці можливості для пересування, яким стандартам мають відповідати транспортні засоби, яка відповідальність має настати за порушення вимог доступності, чинне законодавство не встановлює. Кодексом України про адміністративні правопорушення передбачаються заходи впливу лише у випадку незабезпечення зони паркування місцями для осіб з інвалідністю, які керують транспортними

засобами, або водіїв, які перевозять таких осіб та (ч. 6-7 ст. 152-1), а також у разі передачі замовнику проектної документації для виконання будівельних робіт на об'єкті, розробленої з порушенням вимог законодавства, містобудівної документації, вихідних даних для проектування об'єктів, будівельних норм, стандартів і правил, у тому числі щодо створення безперешкодного життєвого середовища для осіб з обмеженими фізичними можливостями та інших маломобільних груп населення (ст. 96-1) [14]. Вказані статті застосовується у разі порушення Державних будівельних норм (ДБН В.2.2-40:2018. Будинки і споруди. Інклюзивність будівель і споруд), які регламентують проектування, будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та переоснащення житлових та громадських будівель і споруд [15], проте щодо доступності громадського транспорту засобів загальнодержавних стандартів не існує.

З огляду на реалії сьогодення можна констатувати, що потребам осіб з інвалідністю, яка обмежує мобільність, відповідають лише приблизно 20% транспортних засобів. Залізничний транспорт взагалі практично не забезпечує перевезення такої категорії пасажирів. За інформацією, поданою у звіті ВГО «Національна Асамблея людей з інвалідністю України» в країні наявні 19 пасажирських вагонів пристосованих для перевезення пасажирів з фізичними порушеннями. З них три знаходяться у Луганську, один в АР Крим, тобто фактично в експлуатації знаходяться 15 вагонів, які, за даними користувачів, не відповідають всім вимогам надання якісних послуг (підйомники, туалети не працюють тощо). Окрім того, вартість квитка на загальне місце (не у спеціальному для осіб з інвалідністю купе) є значно вищою у порівнянні до ціни на квитки в той же поїзд, не у спеціальному вагоні, тому ці вагони практично не експлуатують [16, с. 116-117].

Більш-менш права доступності особам з обмеженими можливостями транспорту, закріплені стосовно авіаційних перевезень. Так, Повітряним кодексом України передбачено обов'язок авіаперевізника забезпечити необхідні умови для задоволення потреб особам з обмеженими можливостями (надавати підйомні системи, інші спеціальні пристрої, вживати заходів для отримання пасажирами з

порушеннями слуху, зору якісної інформації, безоплатне перевезення тварин, що супроводжують особу та необхідної техніки) [17].

За відсутності загальнодержавних нормативних вимог заходи щодо покращення доступності транспортної інфраструктури вживаються в окремих областях чи на рівні територіальних громад. Наприклад, ще у 2017 році в Києві було закуплено невелику кількість таксі, що облаштовані спеціально до потреб осіб з обмеженими можливостями. Проте, такий транспорт надається лише за умови, якщо особа встає на спеціальний облік, а метою його використання є лише перевезення до лікувальних та реабілітаційних або інших медичних закладів. На такі «соціальні таксі» існує черга, потрібне попереднє замовлення з наданням інформації, що посвідчує особу та медичної документації на підтвердження фізичного стану [16].

У **висновках** зауважимо, що в США, Великій Британії, ФРН та інших країнах Європейського Союзу створена деталізована та дієва є законодавча база, спрямована на захист прав осіб з інвалідністю на доступ до транспортної інфраструктури. Досвід цих країн має слугувати орієнтиром для України, як стосовно стандартів доступності (США, Австрія, ФРН), так і етапів їхнього впровадження (Франція) В Україні, незважаючи на загальні вимоги створення умов для безперешкодного доступу осіб з інвалідністю до об'єктів фізичного оточення, не передбачені загальні стандарти щодо конструкції та оснащення громадського транспорту, так само, як і обов'язки та відповідальність суб'єктів, що надають послуги в сфері транспортних перевезень.

Список використаних джерел:

1. Конвенція про права осіб з інвалідністю. ООН; Конвенція від 13 грудня 2006 / Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g71.
2. The Americans with Disabilities Act of 1990 and Revised ADA Regulations Implementing Title II and Title III. URL: https://www.ada.gov/2010_regs.htm.
3. LRT Vehicle Car Barrier Requirements. URL: <https://www.transit.dot.gov/regulations-and-guidance/policy-letters/lrt-vehicle-car-barrier-requirements>.
4. Disability Discrimination Act 1995. URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/50/contents>.
5. The Disability Discrimination (Transport Vehicles) Regulations 2005. URL: <http://www.legislation.gov.uk/uksi/2005/3190/contents/made>.
6. Mayerson A. The History of Americans with Disabilities Act. A Movement Perspective. Disability Rights Education & Defence Fund, 1992. URL: <https://dredf.org/about-us/publications/the-history-of-the-ada/>.
7. Gesetz über die Hilfe für Behinderte (Wiener Behindertengesetz – WBHG). URL: <https://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/rechtvorschriften/html/s0200000-20050309-20061201.htm>.
8. Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz. URL: <http://www.gesetze-im-internet.de/agg/>.
9. Безбарьерный Эфрут. URL: <https://www.dw.com/overlay/media/ru/%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%B1%D0%B0%D1%80%D1%8C%D0%B5%D1%80%D0%BD%D1%8B%D0%B9-%D1%8D%D1%80%D1%84%D1%83%D1%80%D1%82/16338008/48821062>.
10. LOI n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000809647&categorieLien=id>.
11. Решение Верховного Суда РФ от 22 июля 2013 года № АКПИ13-553 «Об отказе в удовлетворении заявления о признании частично недействующими пунктов 28, 75, 115 и 120 Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей, утв. Приказом Минтранса РФ от 28 июня 2007 № 82. URL: <https://ppt.ru/docs/resheniye/3992>.

12. Воздушный Кодекс РФ. Действующая версия с комментариями. URL: <http://vozkod.ru/glava-15/st-106-1-vzk-rf>.
13. Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні: Закон України від 21 березня 1991 року № 875-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/875-12>.
14. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.
15. ДБН В.2.2-40:2018 Будинки і споруди. Інклюзивність будівель і споруд / Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України. URL: https://uu.edu.ua/upload/Inclusiya/Bezbarjernist/1832_DBN-v-2-2-40.pdf.
16. Доступність транспорту та об'єктів транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю. Звіт за результатами дослідження / ВГО «Національна Асамблея інвалідів України». К. 2016. 118 с.
17. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>.
18. Социальное такси для людей с инвалидностью: как работает в Киеве и почему много нареканий. URL: <https://tsn.ua/ru/kyiv/socialnoe-taksi-dlya-lyudey-s-invalidnostyu-kak-rabotaet-v-kieve-i-pochemu-mnogo-narekaniy-781193.html>.

References:

1. Konventsiiia pro prava osib z invalidnistiu. OON; Konventsiiia vid 13 hrudnia 2006. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g71.
2. The Americans with Disabilities Act of 1990 and Revised ADA Regulations Implementing Title II and Title III. URL: https://www.ada.gov/2010_regs.htm.
3. LRT Vehicle Car Barrier Requirements. URL: <https://www.transit.dot.gov/regulations-and-guidance/policy-letters/lrt-vehicle-car-barrier-requirements>.
4. Disability Discrimination Act 1995. URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/50/contents>.
5. The Disability Discrimination (Transport Vehicles) Regulations. 2005. URL: <http://www.legislation.gov.uk/uksi/2005/3190/contents/made>.
6. Mayerson A. The History of Americans with Disabilities Act. A Movement Perspective. Disability Rights Education & Defence Fund, 1992. URL: <https://dredf.org/about-us/publications/the-history-of-the-ada/>.
7. Gesetz über die Hilfe für Behinderte (Wiener Behindertengesetz – WBHG). URL: <https://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/rechtvorschriften/html/s0200000-20050309-20061201.htm>.
8. Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz URL: <http://www.gesetze-im-internet.de/agg/>.
9. Bezbarernyj Erfrut. URL: <https://www.dw.com/overlay/media/ru/%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%B1%D0%B0%D1%80%D1%8C%D0%B5%D1%80%D0BD%D1%8B%D0%B9-%D1%8D%D1%80%D1%84%D1%83%D1%80%D1%82/16338008/48821062>.
10. LOI n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000809647&categorieLien=id>.
11. Reshenie Verhovnogo Suda RF ot 22 iyulya 2013 goda № AKPI13-553 “Ob otkaze v udovletvorenii zayavleniya o priznanii chastichno nedejstvuyushimi punktov 28, 75, 115 i 120 Federalnyh aviacionnyh pravil “Obshie pravila vozdushnyh perevozok passazhirov, bagazha, gruzov i trebovaniya k obsluzhivaniyu passazhirov, gruzootpravitelej, gruzopoluchatelej” utv. Prikazom Mintransa RF ot 28 iyunya 2007 № 82. URL: <https://ppt.ru/docs/resheniye/3992>.
12. Воздушный Кодекс РФ. Действующая версия с комментариями. URL: <http://vozkod.ru/glava-15/st-106-1-vzk-rf>.
13. Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні: Закон України від 21 березня 1991 року № 875-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/875-12>.
14. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.

15. DBN V.2.2-40:2018 Budynky i sporudy. Inkluzyvnist budivel i sporud / Ministerstvo rehionalnoho rozvytku, budivnytstva ta zhytlovo-komunalnoho gospodarstva Ukrainy. URL: https://uu.edu.ua/upload/Inclusiya/Bezbarjernist/1832_DBN-v-2-2-40.pdf.

16. Dostupnist transportu ta obektiv transportnoi infrastruktury dlia osib z invalidnistiu. Zvit za rezultatamy doslidzhennia. VHO “Natsionalna Asambleia invalidiv Ukrainy”. K. 2016. 118 p.

17. Povitrianyi kodeks Ukrainy vid 19 travnia 2011 roku. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>.

18. Socialnoe taksi dlya lyudej s invalidnostyu: kak rabotaet v Kieve i pochemu mnogo narekanij. URL: <https://tsn.ua/ru/kyiv/socialnoe-taksi-dlya-lyudej-s-invalidnostyu-kak-rabotaet-v-kieve-i-pochemu-mnogo-narekanij-781193.html>.