



CONSILIUL PENTRU PREVENIREA ȘI ELIMINAREA DISCRIMINĂRII ȘI ASIGURAREA EGALITĂȚII

СОВЕТ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ И ЛИКВИДАЦИИ ДИСКРИМИНАЦИИ И ОБЕСПЕЧЕНИЮ РАВЕНСТВА
COUNCIL ON THE PREVENTION AND ELIMINATION OF DISCRIMINATION AND ENSURING EQUALITY

Adresa: Republica Moldova, Chișinău, MD-2004
bd. Ștefan cel Mare și Sfânt nr.180, bir.405
tel.: +373 (0) 22 21-28-07

Адрес: Республика Молдова, Кишинёв, MD-2004
бул. Стефан чел Маре, 180, каб. 405
тел.: +373 (0) 22 21-28-07

DECIZIE din 28 august 2017 cauza nr. 64/17

Membrii Consiliului participanți la ședința de deliberare:

Ian FELDMAN – președinte
Oxana GUMENNAIA – membră
Andrei BRIGHIDIN – membru
Lucia GAVRILIȚĂ – membră

au examinat, în ședință publică, conținutul notei de autosesizare și susținerile scrise și verbale ale

reclamațiilor: Ministerul Economiei și Infrastructurii (Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor până în 28.07.2017), Agenția Națională Transport Auto (ANTA), și

au deliberat, în ședință închisă, cu privire la următoarele.

I. **Obiectul autosesizării**

Pretinsa discriminare pe criteriu de dizabilitate în acces la serviciile de transport.

II. **Admisibilitatea obiectului autosesizării**

Nota de autosesizare corespunde cerințelor art. 13 din Legea cu privire la asigurarea egalității nr. 121 din 25.05.2012 și nu ridică excepții de inadmisibilitate prevăzute de pct. 42 din Legea cu privire la activitatea Consiliului pentru prevenirea și eliminarea discriminării și asigurarea egalității nr.298 din 21.12.2012.

III. **Susținerile părților**

Conținutul notei de autosesizare

- 3.1 Consiliul, examinând o situație de discriminare¹ cauzată de inaccesibilitatea căilor de acces pentru persoanele cu dizabilități în autogările din Chișinău, a constatat că și situația accesibilității mijloacelor de transport utilizate pentru deservirea curselor interurbane pentru persoanele cu dizabilități locomotorii ridică mai multe semne de întrebare din perspectiva nediscriminării. Consiliul s-a autosesizat în vederea examinării gradului de asigurare a accesibilității mijloacelor de transport pentru persoanele cu dizabilități.

Susținerile reclamațiilor

- 3.2 **Ministerul Economiei și Infrastructurii** susține că, pentru asigurarea accesibilității transportului public pentru persoanele cu dizabilități, a fost emis Ordinul nr. 101 din 09.03.2017 prin care au fost aprobate specificațiile privind dotarea vehiculelor accesibile persoanelor cu dizabilități (*Monitorul Oficial 85-91/592, 24.03.2017*). Acestea stabilesc condițiile minime de dotare a autovehiculelor rutiere, inclusiv cerințe față de spațiul necesar pentru cărucior, unghiurile de înclinare ale rampei de acces și cerințele privind siguranța călătorului din cărucior. Cerințele respective urmează a fi aplicate de Ministerul Afacerilor Interne la efectuarea controlului de stat, fiind unica entitate care eliberează autorizații în vederea reutilării mijloacelor de transport. Tot de competența acestei entități ține și verificarea și certificarea lucrărilor efectuate de centrele specializate în reutilare.

¹ A se vedea pct. 5.3-5.5 / Decizia Consiliului pentru prevenirea și eliminarea discriminării și asigurarea egalității din 7 februarie 2017 în cauza nr. 500/16,
http://egalitate.md/media/files/files/draft_decizie_constatare_500_2016_expediat_depers_3373220.pdf

- După obținerea acestui certificat, mijlocul de transport poate fi înregistrat corespunzător în Registrul de stat.
- 3.3 În prezent, Î.S. "Gările și Stațiile Auto" conlucrează cu agenții transportatori în scopul creării condițiilor pentru transportarea călătorilor cu dizabilități, în special la capitoul modernizarea unităților de transport cu utilaj cu pantă de acces pentru călătorii cu cărucioare. Până la sfârșitul anului 2017 vor fi introduse unele cerințe obligatorii în Codul Transporturilor Rutiere, la condițiile de autorizare a serviciilor regulate de transport rutier de persoane. Totodată, obligația conducătorilor mijlocului de transport de a acorda suportul necesar la îmbarcarea persoanelor cu dizabilități va fi introdusă în noul Regulament al transportului de călători și bagaje, până la sfârșitul anului 2017.
 - 3.4 Cu toate acestea consideră că, introducerea unor norme imperative presupune o procedură complexă și implementarea lor va dura o perioadă considerabilă de timp. Ministerul nu exclude că efectul lor ar putea duce la retragerea unor operatori de transport de pe piață, deoarece prețul de import a unui vehicul accesibil este cu 20-40 % mai mare decât unul simplu.
 - 3.5 Referitor la norma care permite operatorilor de transport să refuze o rezervare de bilet, să emită un bilet sau să îmbarce o persoană pe motiv de dizabilitate, reprezentantul notează că această normă a fost introdusă pentru a preveni situații în care persoanele respective sunt conectate la dispozitive medicale.
 - 3.6 **Agencia Națională Transport Auto** informează că sunt înregistrați 501 operatori de transport autorizați pentru deservirea rutelor regulate locale, interraionale și internaționale. ANTA declară că nu deține informația referitoare la numărul mijloacelor de transport, care sunt adaptate pentru deservirea persoanelor cu dizabilități. ANTA susține că cerințele referitoare la adaptarea sau utilizarea mijloacelor de transport accesibile persoanelor cu dizabilități trebuie introduse treptat pentru a nu periclita activitatea operatorilor antrenați în prestarea serviciilor de transport de călători și bagaje. ANTA notează că, la moment, în cadrul controalelor inopinate, nu poate invoca neîndeplinirea sarcinilor minime de accesibilizare a mijloacelor de transport pentru persoanele cu dizabilități, deoarece condițiile de licențiere nu impun o astfel de cerință. În prezent, Agenția atenționează operatorii de transport despre necesitatea implementării cerințelor de accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități locomotorii. Acest fapt se coordonează cu uniunile și asociațiile transportatorilor. Agenția informează că, până în prezent, nu au fost aplicate sancțiuni în temeiul art. 221¹ alin. (1) al Codului Contravențional.

Alte fapte constatate pe parcursul examinării

- 3.7 În vederea elucidării circumstanțelor de fapt, Consiliul a solicitat Consiliilor Raionale și Municipale să prezinte informații cu privire la asigurarea accesibilității de către operatorii de transport autorizați la nivel raional/municipal. În urma acumulării informațiilor respective, Consiliul a constatat că din 501 operatori de transport autorizați pentru deservirea rutelor regulate locale, interraionale și internaționale în cele 32 de raioane ale țării, doar în raioanele Căușeni și Anenii Noi 3 agenți economici dispun de un număr de 4 mijloace transport accesibile persoanelor cu dizabilități din aprox. 6900 de mijloace de transport care sunt deja antrenate în prestarea de servicii. În municipiul Chișinău circulă 202 troleibuze, de tip AKCM 321, dotate cu rampă detașabilă pentru îmbarcarea/debarcarea persoanelor în cărucior. În municipiul Bălți, Î.M. "Direcția Troleibuze Bălți" dispune de 23 de unități de transport cu rampă de acces. Dintre operatorii autorizați, din raza mun. Bălți, un agent economic dispune de o unitate de transport cu rampă de acces.

IV. Dreptul național și internațional relevant

- 4.1 **Constituția Republicii Moldova la art. 16 alin. (1)** stabilește că respectarea și ocrotirea persoanei constituie o îndatorire primordială a statului; **alin. (2)** garantează dreptul la egalitate, iar toți cetățenii Republicii Moldova sânt egali în fața legii și a autorităților publice, fără deosebire de rasă, naționalitate, origine etnică, limbă, religie, sex, opinie, apartenență politică, avere sau de origine socială.
- 4.2 **Legea cu privire la asigurarea egalității nr. 121 din 25.05.2012 la art. 1 alin.(1)** stabilește că scopul prezentei legi este prevenirea și combaterea discriminării, precum și asigurarea egalității tuturor persoanelor aflate pe teritoriul Republicii Moldova în sferele

politică, economică, socială, culturală și alte sfere ale vieții, fără deosebire de rasă, culoare, naționalitate, origine etnică, limbă, religie sau convingeri, sex, vârstă, dizabilitate, opinie, apartenență politică sau orice alt criteriu similar; **art. 2** oferă definiția discriminării ca fiind orice deosebire, excludere, restricție ori preferință în drepturi și libertăți a persoanei sau a unui grup de persoane, precum și susținerea comportamentului discriminatoriu bazat pe criteriile reale, stipulate de prezenta lege sau pe criterii presupuse; **art. 3** stabilește că subiecți în domeniul discriminării sunt persoanele fizice și juridice din domeniul public și privat; **art. 8 lit. e)** interzice discriminarea în acces la serviciile de transport; **art. 13 alin. (1)** constatarea existenței sau inexistenței faptei de discriminare se inițiază de Consiliu din oficiu.

- 4.3 **Legea cu privire la activitatea Consiliului pentru prevenirea și eliminarea discriminării și asigurarea egalității nr. 298 din 21.12.2012 la pct. 39** stabilește că orice membru al Consiliului căruia i-a devenit cunoscută o informație, o situație, un anunț sau un eveniment care conține indicii despre existența unor fapte aparent discriminatorii poate depune o notă de autosesizare a Consiliului. Nota de autosesizare se motivează, se datează și se semnează de membrul Consiliului care a depus-o; **pct. 56** reclamantului îi revine sarcina de a proba că faptele nu constituie discriminare; **pct. 57** reclamantul este invitat, în termen de 10 zile de la expedierea plângerii, să prezinte opinia și probele care ar dovedi că fapta invocată în plângere sau autosesizare nu constituie discriminare, iar neprezentarea nejustificată a informațiilor solicitate de Consiliu este interpretată de Consiliu în defavoarea reclamantului; **pct. 61** decizia este actul prin care Consiliul soluționează plângerea și constată existența sau lipsa faptei discriminatorii.
- 4.4. **Legea privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități nr. 60 din 30.03.2012, la art. 2** definește noțiunea de accesibilitate ca ansamblu de măsuri și lucrări de adaptare a mediului fizic, transporturilor, precum și a mediului informațional și comunicațional, incluzând tehnologiile și sistemele informaționale și comunicațiile, conform necesităților persoanelor cu dizabilități, factor esențial de exercitare a drepturilor și de îndeplinire a obligațiilor persoanelor cu dizabilități în societate; **art. 17 la alin. (1)** prevede că scopul asigurării unei vieți independente persoanelor cu dizabilități, autoritățile publice centrale și locale, organizațiile nonguvernamentale, agenții economici, indiferent de forma de organizare juridică, în funcție de competențele lor funcționale, evaluează situația în domeniu și întreprind măsuri concrete pentru a facilita accesul persoanelor cu dizabilități, în condiții de egalitate cu ceilalți, la mediul fizic, la transport, la informație și la mijloacele de comunicare, inclusiv la tehnologia informației și la comunicațiile electronice, la alte utilități și servicii deschise sau furnizate publicului, atât în localitățile urbane, cât și în localitățile rurale, în conformitate cu normativele în vigoare; **alin. (2)** identificarea și eliminarea obstacolelor/barierelor față de accesul deplin al persoanelor cu dizabilități trebuie aplicate în special la clădiri, drumuri, mijloace de transport și alte utilități interioare și exterioare, inclusiv școli, case, instituții publice și locuri de muncă, la serviciile de informare și comunicare, inclusiv serviciile electronice și de urgență, de asemenea la alte utilități și servicii publice; **alin. (3)** proiectarea și dezvoltarea bunurilor, serviciilor, echipamentelor și utilităților se fac în baza designului universal, care presupune o adaptare minimă și la cel mai scăzut cost al acestora, astfel încât ele să răspundă nevoilor specifice ale persoanelor cu dizabilități; **art. 20 alin. (1) lit. a)** **pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu dizabilități la transport și călătorii, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, alte autorități publice centrale și locale, agenții economici indiferent de forma de proprietate, cu participarea asociațiilor obștești, au obligația de a adapta mijloacele de transport în comun aflate în circulație;** **art. 26** persoanele cu funcții de răspundere, întreprinderile, instituțiile și organizațiile indiferent de forma de proprietate, care nu îndeplinesc prevederile prezentei legi în ceea ce privește eliminarea barierelor existente și amenajarea adecvată, conform normativelor în vigoare, a clădirilor, instalațiilor și încăperilor, inclusiv a celor de locuit, a mijloacelor de transport în comun, poartă răspundere în conformitate cu Codul contravențional.
- 4.5. **Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131 din 07.06.2007 art. 8 lit. d)** de competența Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor este elaborarea reglementărilor tehnice de construcție, reconstrucție și reutilizare a vehiculelor, elaborarea condițiilor tehnice și a metodologiei de omologare, de prestare a serviciilor de reparație și

întreținere tehnică, de inspecție tehnică periodică, precum și de certificare a echipamentelor și subansamblurilor vehiculelor, în vederea admiterii în traficul rutier.

- 4.6. **Codul Transporturilor rutiere din 17.07.2014 art. 7 alin. (1)** Organul central de specialitate are următoarele atribuții principale în domeniul transporturilor rutiere: **a)** elaborează, promovează și monitorizează politica statului și strategiile naționale de dezvoltare în domeniul transporturilor rutiere; **art. 8 alin. (1)** Autoritatea care asigură implementarea documentelor de politici publice și strategiilor naționale de dezvoltare în domeniul transporturilor rutiere, controlează și supraveghează respectarea legislației naționale și internaționale în domeniu de către operatorii de transport rutier și de către întreprinderile ce desfășoară activități conexe transportului rutier este Agenția Națională Transport Auto; **art. 15** autoritățile administrației publice locale, în raporturile cu operatorii de transport rutier care prestează serviciile de transport rutier contra cost în trafic local, municipal sau raional, au următoarele competențe: a) să convoace ședințe cu operatorii de transport rutier în vederea stabilirii măsurilor necesare pentru soluționarea problemelor apărute, în conformitate cu legislația în vigoare; b) să monitorizeze periodic modul de prestare a serviciilor de transport rutier contra cost de persoane în trafic local, municipal și raional, după competență; c) în cazul constatării unor încălcări, să sesizeze Agenția în vederea retragerii autorizațiilor acordate; d) să solicite motivat organelor competente anularea regimului de licențiere sau notificare; **art. 22** prestarea serviciilor de transport rutier contra cost este supusă regimului de licențiere; **art. 23 alin. (1)** licențierea activității de transport rutier contra cost se efectuează în conformitate cu Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător; **alin. (2)** la declarația pentru eliberarea/prelungirea licenței se anexează documentele prevăzute de Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, precum și următoarele documente: **a)** actele persoanei desemnate în calitate de manager de transport rutier, și anume: – copia carnetului de muncă din care să rezulte că este angajată în funcția de manager de transport rutier; – copia certificatului de competență profesională valabil; – declarația pe proprie răspundere privind îndeplinirea condiției de bună reputație, conform art. 18 din prezentul cod; – copia contractului individual de muncă; **b)** declarația pe propria răspundere privind îndeplinirea condiției de capacitate financiară, în cazurile aplicabile, pentru vehiculele rutiere pentru care solicită copia conformă a licenței de transport rutier; **c)** extrasul din Registrul bunurilor imobile sau copia contractului de locațiune a imobilului care servește drept sediu real și efectiv, conform art. 17 lit. a) din prezentul cod; **d)** copiile certificatelor de înmatriculare a vehiculelor rutiere deținute în proprietate, locațiune sau în leasing financiar și utilizate de întreprindere, pentru care solicită copii conforme ale licenței de transport rutier; **alin (3)** Autoritatea de licențiere va informa lunar Agenția despre licențele acordate, urmând ca Agenția să introducă operatorii de transport rutier nou-licențiați în graficul controalelor planificate pentru trimestrul următor în vederea verificării corespunderii condițiilor de licențiere; **art. 32 alin. (1)** Autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional, interraional și internațional se eliberează de către Agenție pentru cursele cuprinse în programele de transport rutier locale, municipale, raionale, interraionale și internaționale, împreună cu graficul de circulație aferent cursei respective, pentru operatorul de transport rutier care dispune de licență de transport rutier; **art. 38 alin. (1)** rutele/cursele incluse în programele de transport rutier local, municipal, raional și interraional se atribuie prin concurs, de către comisiile privind atribuirea prin concurs a serviciilor regulate de transport rutier, în cadrul ședințelor publice de atribuire. **alin. (3)** Comisiile privind atribuirea prin concurs a serviciilor regulate de transport rutier sunt instituite de către organul central de specialitate sau consiliile locale (sătești, comunale sau orășenești), municipale și/sau raionale, după competență. **alin. (8)** operatorii de transport rutier, vor depune o solicitare de atribuire, cu indicarea vehiculelor rutiere cu care urmează să participe la concursul de atribuire; **art. 67 alin. (6)** operatorii de transport rutier, agenții de voiaj și operatorii de turism nu pot refuza o rezervare de bilet unei persoane, să emită sau să pună la dispoziție în alt mod un bilet pentru o persoană sau să îmbarce o persoană pe motiv de handicap sau de mobilitate redusă a acesteia; **alin. (8)** fără a aduce atingere prevederilor alin. (6), operatorii de transport rutier, agenții de voiaj și operatorii de turism pot refuza o rezervare de bilet unei persoane, să emită sau să pună la dispoziție în alt mod un bilet pentru o persoană sau să îmbarce o persoană pe motiv de handicap sau de mobilitate redusă a acesteia: a) pentru a îndeplini cerințele de siguranță rutieră aplicabile stabilite de legislația națională sau

- pentru a îndeplini cerințele de sănătate și siguranță impuse de autoritățile competente; b) în cazul în care proiectarea vehiculului rutier sau infrastructura, inclusiv a autogărilor, face fizic imposibilă îmbarcarea, debarcarea sau transportarea persoanelor cu handicap sau a persoanelor cu mobilitate redusă într-un mod sigur și fezabil din punct de vedere operațional; **art. 94 alin. (1) lit. f)** reutilizarea vehiculelor rutiere este activitate specifică de autoservice; **alin. (2)** activitățile prevăzute la alin. (1) f) este supusă autorizării de către Agenție.
- 4.7. **Codul Contravențional al Republicii Moldova la art. 221¹ alin. (1)**(în vigoare din **17.03.2017**_ stabilește că neîndeplinirea și nerespectarea normativelor în vigoare de amenajare și de adaptare a mijloacelor de transport în comun auto, electric urban pentru a asigura accesul și folosirea acestora de către persoanele cu dizabilități se sancționează cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 300 la 350 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere și cu amendă de la 350 la 400 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.
- 4.8. **Hotărârea Guvernului cu privire la crearea Instituției publice “Agenția Națională Transport Auto” nr. 539 din 23.04.2008 pct. 7** principalele atribuții ale Agenției sunt: **5)** eliberarea autorizațiilor de transport rutier de persoane prin servicii regulate ale operatorilor de transport rutier licențiați conform legii și stabiliți în Programul de transport rutier, aprobat/coordonat de către organul central de specialitate; **17)** eliberarea actelor în conformitate cu Nomenclatorul permiselor și certificatelor, conform legii; **25)** eliberarea autorizațiilor, autorizațiilor de transport rutier de persoane și certificatelor pentru prestarea serviciilor de transport rutier sau activităților conexe acestora, conform legislației în vigoare; **26)** monitorizarea și controlul activității de transport rutier și activităților conexe acesteia, care se efectuează în trafic și/sau la sediile operatori de transport rutier și/sau la sediile de desfășurare a activităților, inclusiv conexe acestora, conform legislației în vigoare, de către inspectorii împuterniciți în acest scop prin deciziile conducerii Agenției; **28)** aplicarea sancțiunilor contravenționale, în limitele competenței, conform legii.
- 4.9. **Hotărârea Guvernului nr. 415 din 08.04.2003 despre aprobarea Regulamentului cu privire la supravegherea tehnică exercitată de poliția rutieră pct. 3** administrarea de stat a transportului auto este exercitată de organul de specialitate al administrației publice centrale, în interacțiune cu autoritățile administrației publice locale și alte organe abilitate în acest scop; **pct. 16 lit. a)** Direcția Poliției Rutiere controlează construcția dispozitivelor suplimentare cu scopul stabilirii influenței lor asupra securității circulației rutiere și corespunderii lor standardelor și altor documente normative tehnice; **pct. 17** reutilizarea vehiculelor se efectuează la cererea persoanelor juridice și fizice în proprietatea cărora sunt de către întreprinderile specializate autorizate de Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor numai cu permisiunea în scris a Direcției Poliției Rutiere, care este unul din actele ce servesc drept bază pentru efectuarea modificărilor în datele de evidență ale acestora; **pct. 19 lit. d)** cu permisiunea Direcției Poliției Rutiere, fără a fi elaborată și coordonată documentația de proiectare, poate fi admisă instalarea în caroseria autobuzului a utilajului special fără a transforma caroseria.
- 4.10. **Ordinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor cu privire la aprobarea condițiilor tehnice pentru vehiculele accesibile persoanelor cu dizabilități nr. 101 din 09.03.2017 pct. 1** se aprobă condițiile tehnice pentru vehiculele accesibile persoanelor cu dizabilități, conform anexei la prezentul ordin; **pct. 2** prezentele condiții tehnice sunt obligatorii pentru autovehiculele rutiere antrenate în transporturile rutiere de persoane contra cost și în efectuarea lucrărilor de reutilare a vehiculelor rutiere speciale; **pct. 3** Agenția Națională Transport Auto va informa părțile interesate și va asigura publicarea prezentului ordin în Monitorul Oficial al Republicii Moldova; **pct. 4** prezentul ordin intră în vigoare la data de 01.04.2017.
- 4.11. **Convenția Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu dizabilități ratificată de Republica Moldova prin Legea nr. 166 din 09.07.2010, la art. 2** stabilește că discriminare din cauza dizabilității înseamnă orice deosebire, excludere sau restricție făcută din cauza dizabilității care are ca scopul sau efectul de a împiedica sau anula recunoașterea sau exercitarea în condiții de egalitate cu ceilalți, a tuturor drepturilor și libertăților fundamentale ale omului, în domeniul politic, economic, social, cultural, civil sau oricare alt domeniu. Termenul include toate formele de discriminare, inclusiv refuzul unei acomodări rezonabile; **art.9 alin. (1)** pentru a da persoanelor cu dizabilități posibilitatea să trăiască independent și să participe pe deplin la toate aspectele vieții, statele părți vor lua

măsurile adecvate pentru a asigura acestor persoane accesul, în condiții de egalitate cu ceilalți, la mediul fizic, la transport, informație și mijloace de comunicare, inclusiv la tehnologiile și sistemele informatice și de comunicații și la alte facilități și servicii deschise sau furnizate publicului, atât în zonele urbane, cât și rurale. Aceste măsuri, care includ identificarea și eliminarea obstacolelor și barierelor față de accesul deplin, trebuie aplicate, printre altele la: **lit. a)** mijloacele de transport.

- 4.12. **Comentariul General nr. 2 (2014) cu privire la accesibilitate adoptat de Comitetului ONU pentru drepturile persoanelor cu dizabilități la pct. 25** notează că accesibilitatea vizează un grup de persoane, în timp ce acomodarea rezonabilă vizează persoane individuale. Acest lucru înseamnă că asigurarea accesibilității este o obligație ex-ante. Prin urmare, statele părți au datoria de a asigura accesibilitatea înainte de a primi o cerere individuală pentru a introduce sau a folosi un loc sau un serviciu. Statele părți trebuie să stabilească standarde de accesibilitate, care trebuie să fie adoptate în urma consultării cu organizațiile persoanelor cu dizabilități și trebuie să fie puse la dispoziția furnizorilor de servicii, constructori și alți factori relevanți. Standardele de accesibilitate trebuie să fie extinse și standardizate. În cazul persoanelor care au dificultăți specifice și care nu au fost luate în considerare atunci când standardele de accesibilitate au fost dezvoltate sau care nu folosesc modurile, metodele sau mijloacele oferite pentru a obține accesibilitate (de exemplu citire în Braille) chiar și aplicarea standardelor de accesibilitate poate să nu fie suficiente pentru a le asigura accesul. În astfel de cazuri, se pot recurge la acomodarea rezonabilă. În conformitate cu prevederile Convenției, statele părți nu pot să invoce austeritate ca o scuză pentru eșecul de a asigura accesibilitatea treptată pentru persoanele cu dizabilități. Obligația de a pune în aplicare accesibilitatea este necondiționată, adică entitatea obligată să asigure accesibilitatea nu poate invoca sarcina disproporționată ca justificare a lipsei accesibilității.

V. În concluzie, Consiliul reține următoarele

- 5.1 Din materialele examinate, Consiliul reține spre examinare o discriminare pe criteriul de dizabilitate în acces la serviciile de transport, determinată de inaccesibilitatea mijloacelor de transport.
- 5.2 Consiliul explică că atunci când examinarea unei situații particulare demarează *ex officio*, în baza unei note de autosesizare, prezumția discriminării se consideră instituită.
- 5.3 Consiliul notează că neadaptarea mijloacelor de transport pentru persoanele cu dizabilități locomotorii constituie un tratament mai puțin favorabil. Situația diferită a acestei categorii de persoane privind accesul la mijloacele de transport în comun, impune adoptarea unui tratament diferit, și anume asigurarea efectivă a accesului. În conformitate cu jurisprudența CEDO², dreptul de a nu fi discriminat, garantat de Convenție, este încălcat nu numai atunci când statele tratează în mod diferit persoanele aflate în situații analoage, fără a oferi justificări obiective și rezonabile, dar și atunci când statele omit să trateze diferit, tot fără justificări obiective și rezonabile, persoane aflate în situații diferite, necomparabile. Consiliul notează că fapta de discriminare este determinată de existența unui criteriu, iar între acest criteriu și faptele imputate reclamatului trebuie să existe un raport de cauzalitate. În aceste circumstanțe, criteriul diferențierii este dizabilitatea.
- 5.4 De asemenea, o faptă poate fi considerată discriminatorie dacă atinge un drept. Consiliul stabilește că, pe lângă dreptul de a beneficia de servicii de transport, în speță este incident dreptul la accesibilitate, care este un drept fundamental al persoanelor cu dizabilități, și totodată un drept cheie, deoarece permite exercitarea celorlalte drepturi.
- 5.5 Lipsa accesibilizării este o problemă majoră în Republica Moldova care condamnă persoanele cu dizabilități la izolare, descriind un cadru de discriminare permanentă și sistematică a acestora. Accesibilitatea este unul din aspectele esențiale pentru persoanele cu dizabilități, nu numai în Moldova, ci și la nivel internațional. Importanța sa este subliniată în Convenția ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități prin faptul că accesibilitatea este, în egală măsură, un principiu general (art.3), o obligație generală a Statelor Părți (art.4) și un domeniu de intervenție specific (art.9). Accesibilitatea este strâns legată de conceptul de "design universal". Acesta presupune ca toate serviciile, construcțiile, informațiile, programele sau bunurile să fie astfel realizate încât să fie cu ușurință accesibile tuturor, inclusiv persoanelor cu dizabilități. Respectiv, neasigurarea

² cazul Thlimmenos împotriva Greciei din 6 aprilie 2000

accesibilității mijloacelor de transport pentru persoanele cu dizabilități locomotorii reprezintă discriminare, întrucât se creează o deosebire pe criteriul dizabilității, care are ca efect restrângerea exercitării, în condiții de egalitate, a dreptului de a beneficia de serviciile de transport.

- 5.6 Consiliul s-a autosesizat în vederea examinării gradului de asigurare a accesibilității mijloacelor de transport pentru persoanele cu dizabilități. Evaluând situația *de facto*, a constatat un acces limitat la sistemul de transport public: (i) din 501 operatori de transport autorizați doar 3 dispun de 4 mijloace de transport accesibile persoanelor cu dizabilități (în raioanele Căușeni și Anenii Noi) din aproximativ 6900 de mijloace de transport care sunt deja antrenate în prestarea serviciilor în cele 32 de raioane ale țării; (ii) în municipiile Bălți și Chișinău este asigurată parțial accesibilitatea persoanelor cu dizabilități ale aparatului locomotor la serviciile de transport în comun³.
- 5.7 De asemenea, Consiliul menționează că din 2012, odată cu adoptarea Legii privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități⁴, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, precum și alte autorități publice centrale și locale, agenții economici indiferent de forma de proprietate au obligația generală de a asigura accesul persoanelor cu dizabilități la mijloacele de transport în comun. Consiliul însă constată că această obligație nu a fost transpusă în practică. Astfel, Consiliul notează că la doi ani de la instituirea acestei obligații, Codului Transporturilor rutiere, adoptat în 2014 nu pune accentul pe accesibilizarea mijloacelor de transport ca o condiție *sine qua non*, ci reglementează situații de excludere a persoanelor cu dizabilități din gama potențialilor beneficiari ai serviciilor de transport pe motiv de dizabilitate sau mobilitate redusă⁵.
- 5.8 Consiliul a reținut poziția ministerului de resort precum că această normă a fost introdusă pentru a preveni situații în care persoanele respective sunt conectate la dispozitive medicale. Consiliul atrage atenția că această justificare a refuzului este valabilă doar când se urmărește scopul de a îndeplini cerințele de siguranță rutieră stabilite de legislația națională sau pentru a îndeplini cerințele de sănătate și siguranță impuse de autoritățile competente (art. 67 alin. (8) lit. a)), însă nu este valabilă și pentru situația când proiectarea vehiculului rutier sau infrastructura, inclusiv a autogărilor, face fizic imposibilă îmbarcarea, debarcarea sau transportarea persoanelor cu dizabilități sau a persoanelor cu mobilitate redusă într-un mod sigur și fezabil din punct de vedere operațional (art. 67 alin. (8) lit. b)). Or, în aceste circumstanțe, accentul trebuie îndreptat spre accesibilizarea mijloacelor de transport. Respectiv, introducerea acestei prevederi duce la tergiversarea procesului de accesibilizare a mijloacelor de transport.
- 5.9 Totodată, Consiliul reține că, în pofida existenței obligației de a asigura accesul persoanelor cu dizabilități la mijloacele de transport, Ministerul de resort nu a ținut cont de cerința deținerii mijloacelor de transport accesibile persoanelor cu dizabilități și nu a venit cu ajustări în partea ce vizează condițiile de licențiere a activității de transport rutier de persoane prin servicii regulate. Mai mult ca atât, deși, autoritățile responsabile nu și-au executat obligația de a impune cerința accesibilității mijloacelor de transport în practică, la 17 martie 2017 au fost introduse sancțiuni pentru neadaptarea corespunzătoare a mijloacelor de transport. Consiliul subscrie poziției ANTA referitor la faptul că această obligație trebuie implementată treptat, însă din faptele expuse nu se identifică ce acțiuni au fost întreprinse treptat. De exemplu, acordarea unui timp suficient pentru adaptarea mijloacelor de transport antrenate în prestarea serviciilor, stabilirea unor ținte de accesibilizare încadrate într-un timp rezonabil.
- 5.10 Consiliul a luat act de informațiile prezentate de către reclamați care susțin că au întreprins și continuă să întreprindă măsuri de ameliorarea a situației în acest domeniu. Astfel, Consiliul reține că prin Ordinul nr. 101 din 09.03.2017 au fost aprobate condițiile tehnice pentru vehiculele accesibile persoanelor cu dizabilități. Totodată, Ministerul Economiei și Infrastructurii a dat asigurări că până la sfârșitul anului 2017, în Codul transporturilor rutiere, va fi introdusă obligația de a dispune de mijloace de transport adaptate, iar în noul Regulament al transportului de călători și bagaje - obligația conducătorilor mijlocului de transport de a acorda suportul necesar la îmbarcarea persoanelor cu dizabilități.

³ În municipiul Chișinău circulă 202 troleibuze dotate cu rampă; în municipiul Bălți, Î.M. circulă de 23 de unități de transport cu rampă

⁴ Art. 20 din Legea privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități

⁵ art. 67 alin. (8) lit. a) și lit. b) Codul transporturilor rutiere

5.11 Consiliul, examinând totalitatea informațiilor acumulate la dosar, stabilește că la moment serviciile prestate de operatorii de transport din domeniu sunt practic lipsite de accesibilitate. Nevoile persoanelor cu dizabilități nu sunt luate în considerație la licențierea activităților de transport rutier de persoane prin servicii regulate și nici la formarea programelor de transport rutier locale, raionale și municipale.

Astfel, conducându-se de prevederile art. 1, 2, 3, 8 lit. e) din Legea cu privire la asigurarea egalității 121 din 25.05.2012 coroborat cu pct. 39 și pct. 61 din Legea cu privire la activitatea Consiliului pentru prevenirea și eliminarea discriminării și asigurarea egalității nr. 298 din 21.12.2012,

CONSILIUL DECIDE

1. Faptele constatate reprezintă discriminare indirectă a persoanelor cu dizabilități locomotorii în acces la serviciile de transport.
2. Ministerul Economiei și Infrastructurii va introduce în condițiile de licențiere a activității de transport rutier de persoane prin servicii regulate cerința deținerii mijloacelor de transport accesibile persoanelor cu dizabilități.
3. Prevederile art. 67 alin. (8) lit. b) din Codul transporturilor rutiere reprezintă discriminare directă a persoanelor cu dizabilități locomotorii în acces la serviciile de transport.
4. Consiliul, în temeiul art. 12 alin. (1) lit. b) din Legea cu privire la asigurarea egalității propune excluderea prevederilor art. 67 alin. (8) lit. b) Codul transporturilor rutiere.
5. Comisiile privind atribuirea prin concurs a serviciilor regulate de transport rutier vor acorda prioritate întreprinzătorilor care dispun de mijloace de transport accesibile pentru persoanele cu dizabilități ale aparatului locomotor. Comisiile respective vor coordona programele de transport cu organul central de specialitate ca prin suprapunerea rutelor interurbane, să fie asigurat permanent în circulație un mijloc de transport adaptat sau accesibil.
6. Prezenta decizie se comunică părților și va fi făcută publică pe adresa www.egalitate.md.
7. Decizia este cu drept de atac în instanța de contencios administrativ, conform prevederilor pct. 65 din Legea cu privire la activitatea Consiliului pentru prevenirea și eliminarea discriminării și asigurarea egalității nr.298 din 21.12.2012 și ale Legii contenciosului administrativ nr. 793 din 10.02.2000.

Membrii Consiliului care au votat decizia:

Ian FELDMAN – președinte

Oxana GUMENNAIA – membră

Andrei BRIGHIDIN – membru

Lucia GAVRILIȚĂ – membră