

АНАЛІТИЧНИЙ ОГЛЯД

## БЕЗОПЛАТНИЙ ПРОЇЗД, ЗНИЖКИ Й МОНЕТИЗАЦІЯ ПІЛЬГ У ГРОМАДСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ ТА ЄС



## Безоплатний проїзд, знижки й монетизація пільг у громадському транспорті в Україні та ЄС. Аналітичний огляд

### **Авторський колектив:**

Віктор Загреба (керівник)  
Дем'ян Данилюк  
Антон Гаген

**Дата кінцевої редакції:** 20 липня 2024 року

Цей аналітичний огляд підготовлений у межах співпраці між двома українськими неприбутковими організаціями — ГО «Vision Zero» (<https://visionzero.org.ua/>) та Асоціацією «Енергоефективні міста України» (<https://enefcities.org.ua/>). Матеріал має інформаційне призначення. Автори не несуть відповідальності в разі змін у нормативно-правових актах, можливих допущених неточностей і запрошують звертатися до офіційних джерел інформації.

### **Громадська організація «Vision Zero»**

74019, м. Івано-Франківськ, вул. Пулюя, буд. 12, кв. 38  
[www.visionzero.org.ua](http://www.visionzero.org.ua)  
[vision.zero.ngo@gmail.com](mailto:vision.zero.ngo@gmail.com)  
тел. +380 98 907 73 65

### **Асоціація «Енергоефективні міста України»**

79007, м. Львів, вул. Б. Лепкого, буд. 12, офіс 6  
[www.enefcities.org.ua](http://www.enefcities.org.ua)  
[office@enefcities.org.ua](mailto:office@enefcities.org.ua)  
тел. +38 032 245 52 62

# ЗМІСТ

Вступ	4
Система транспортних пільг в Україні	5
Хто платить за безоплатний проїзд?	7
Пільгові категорії громадян у містах ЄС	9
Законодавчі рамки та фінансові механізми в країнах центрально-східної Європи	12
• Польща	12
• Чехія	13
• Угорщина	13
• Латвія	14
• Литва	14
Монетизація пільг	16
Критика монетизації пільг	18
Висновки	20
<b>Додаток.</b> Категорії громадян, які мають право на пільговий проїзд у громадському транспорті	22

## ВСТУП

«Пільги», «пільговики», «пільгові категорії населення» — ці поняття нерозривно пов'язані із сектором міського громадського транспорту. Відповідно до звітів комунальних транспортних підприємств, «пільговики» складають величезну частку від усіх перевезених пасажирів. Наприклад, в івано-франківському КП «Електроавтотранс» їх частка становить 42 %, а в КП «Київпаstrans» — 55 %.

Тлумачний словник подає таке визначення: пільга — це повне або часткове звільнення від дотримання встановлених законом загальних правил, виконання яких-небудь обов'язків. Пояснити дитині це поняття можна так: це ті, хто їздить у трамваї чи тролейбусі без квитків, скільки хоче й куди хоче, бо це їм дозволила держава. Пояснювати іноземцям важче, ніж дітям, бо в англійській або німецькій мові немає точного перекладу слова «пільга». Найближче — це знижка або соціальні привілеї.

Нюанс у тому, що послуги громадського транспорту надає не держава, а підприємства різних форм власності, як і послуги громадського харчування або мобільного зв'язку.

Якщо політики встановили 100 % знижку на

якусь послугу для окремих категорій населення, то вони мають забезпечити і систему оплати надавачам цієї послуги з бюджету, який наповнюється з податків. Прикладами такої системи соціальних безоплатних послуг є базова освіта або медичні послуги. У міському транспорті така система існувала раніше, але вже багато років вона демонтована. Пільги щедро встановлює держава законодавчими актами, а от платити за них або якось домовлятися з підприємствами доводиться місцевому самоврядуванню.

Проте така ситуація не є сталою. Особливо справи погіршилися під час пандемії COVID-19 у 2020–2021 роках, а потім і повномасштабної війни. Щоб вижити, галузь громадського транспорту потребує результативних реформ.

Як урегульовані питання пільг у наших сусідів у Євросоюзі? Які там існують пільгові категорії і які розміри знижок вони отримують? Хто платить за цей «безкоштовний сир»? Чи запровадили ці держави монетизацію пільг? На ці та інші питання відповідаємо в нашому аналітичному огляді.

# СИСТЕМА ТРАНСПОРТНИХ ПІЛЬГ В УКРАЇНІ

На «Урядовому порталі» зазначено, що пільга — це встановлена законодавством перевага, що надається визначеним категоріям осіб<sup>1</sup>.

Пільги на проїзд у громадському транспорті закріплені в Україні низкою нормативних актів залежно від того, хто є отримувачем цих пільг. Наприклад, пільги пенсіонерів за віком закріплені в постанові Кабінету Міністрів України «Про безплатний проїзд пенсіонерів на транспорті загального користування»<sup>2</sup>, тоді як пільги учасників бойових дій — у Законі України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту»<sup>3</sup>.

Усього авторам цього дослідження вдалося знайти **19 соціальних категорій громадян**, що мають право на пільгу (безоплатний проїзд) у громадському транспорті:

- 1) учасники бойових дій, а також особи, прирівняні до них;
- 2) особи з інвалідністю внаслідок війни та прирівняні до них особи;
- 3) особа, яка супроводжує особу з інвалідністю I групи;
- 4) громадяни, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи, віднесені до категорії 1;
- 5) учасники ліквідації наслідків аварії на Чорнобильській АЕС, які належать до категорії 2;
- 6) діти, яким встановлено інвалідність, пов'язану із Чорнобильською катастрофою;



- 7) особи з інвалідністю I, II групи;
- 8) особи, які супроводжують осіб з інвалідністю I групи або дітей з інвалідністю (не більше ніж одна особа, яка супроводжує особу з інвалідністю I групи або дитину з інвалідністю);
- 9) діти з інвалідністю будь-якої групи;
- 10) пенсіонери за віком;
- 11) батьки військовослужбовців, які загинули чи померли або пропали безвісти під час проходження військової служби;
- 12) реабілітовані особи, які стали особами з інвалідністю внаслідок репресій або є пенсіонерами;
- 13) ветерани військової служби, органів внутрішніх справ, Національної поліції України, податкової міліції, Бюро економічної безпеки України, державної пожежної охорони, Державної кримінально-виконавчої служби України, служби цивільного захисту, Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації України;
- 14) діти з багатодітних сімей;

<sup>1</sup> Субсидія та пільга: що спільного та в чому різниця?

URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/subsydiia-ta-pilha-shcho-spilnoho-ta-v-chomu-riznytsia>

<sup>2</sup> Постанова Кабінету Міністрів України від 17 травня 1993 року № 354 «Про безплатний проїзд пенсіонерів на транспорті загального користування». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/354-93-%D0%BF>

<sup>3</sup> Закон України від 22 жовтня 1993 року № 3551-XII «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3551-12>

**15)** діти-сироти й діти, позбавлені батьківського піклування, що виховуються або навчаються в навчально-виховних і навчальних закладах;

**16)** діти до 6 років (пасажир може перевозити одну дитину без права зайняття нею окремого місця);

**17)** постраждалі учасники Революції Гідності;

**18)** поліцейські під час виконання повноважень;

**19)** працівники Служби безпеки України під час виконання покладених на них обов'язків.

У Додатку наведено перелік нормативно-правових актів, які встановлюють пільги, з нього видно, що більшість пільг визначена на державному рівні.

Органи місцевого самоврядування мають повноваження встановлювати власні пільги й роблять це. Наприклад, Київська міська рада своїм рішенням<sup>4</sup> розширила рамки надання безоплатного проїзду на більшу кількість категорій осіб і більшу кількість видів транспорту. Зокрема, пільговий проїзд у метрополітені надано пенсіонерам за віком, оскільки держава не передбачила таких пільг. Особливістю застосування пільг у Києві є реєстрація або взяття на облік у місті, а безоплатний проїзд

у метро можливий за наявності «Картки киянина» (на відміну від тролейбуса, де достатньо пенсійного посвідчення). У Львові міська рада вирішила надати привілей безкоштовного проїзду особам з інвалідністю III групи, тоді як держава надає пільги лише особам з інвалідністю I та II груп<sup>5</sup>. Критеріями для цього є реєстрація, проживання, навчання або робота на території Львівської міської територіальної громади й отримання персоналізованої картки «ЛеоКарт», яка надає підстави для безоплатного проїзду в міському громадському транспорті Львова. В Івано-Франківську у 2016 році виконком міської ради встановив безкоштовний проїзд для учнів загальноосвітніх шкіл міста Івано-Франківська в міському пасажирському транспорті всіх форм власності за наявності учнівського квитка із 7:00 до 19:00, окрім вихідних днів, без компенсації<sup>6</sup>. Такі приклади існують і в інших містах.

Таким чином, залежно від міста кількість категорій громадян, які мають привілей безкоштовного проїзду, становить від 18 (встановлених державою) до 22–25 (зі встановленими на місцевому рівні).

---

<sup>4</sup> Рішення Київської міської ради від 16 грудня 2021 року № 4007/4048 «Про деякі питання проїзду окремих категорій осіб у місті Києві». URL: [https://kyivcity.gov.ua/npa/pro\\_deyaki\\_pitannya\\_pilgovogo\\_prozdu\\_okremikh\\_kategoriy\\_osib\\_v\\_misti\\_kiyevi/r835gwf6xl\\_4007-4048/](https://kyivcity.gov.ua/npa/pro_deyaki_pitannya_pilgovogo_prozdu_okremikh_kategoriy_osib_v_misti_kiyevi/r835gwf6xl_4007-4048/)

<sup>5</sup> Рішення Львівської міської ради від 11 листопада 2021 року № 1009 «Про затвердження порядку оформлення та видачі персоналізованої транспортної картки «ЛеоКарт». URL: [https://www8.city-adm.lviv.ua/Pool/Info/docImr\\_1.NSF/\(SearchForWeb\)/0358AF4EB59EE173C2258798003FDF41?OpenDocument](https://www8.city-adm.lviv.ua/Pool/Info/docImr_1.NSF/(SearchForWeb)/0358AF4EB59EE173C2258798003FDF41?OpenDocument)

<sup>6</sup> Рішення від 29 грудня 2015 року № 745 «Про безкоштовний проїзд учнів у міському пасажирському транспорті». URL: <http://www.namvk.if.ua/dt/28362/>

## ХТО ПЛАТИТЬ ЗА БЕЗОПЛАТНИЙ ПРОЇЗД?



Відповідно до статті 142 Конституції України<sup>7</sup> «витрати органів місцевого самоврядування, які виникли внаслідок рішень органів державної влади, компенсуються державою». Тобто держава мала б компенсувати громадам витрати на перевезення тих, хто не платить за проїзд на підставі законів і постанов Кабінету Міністрів України. Однак на практиці це не працює. До початку реформи децентралізації, тобто до 2014 року, Бюджетний кодекс України<sup>8</sup> передбачав субвенції з Державного бюджету місцевим бюджетам на надання пільг, встановлених державою, зокрема й на компенсацію за проїзд у громадському транспорті. Але після ухвалення законів, пов'язаних із децентралізацією, у Бюджетний кодекс України було внесено низку змін. Зокрема, до статті 91, яка дозволила фінансувати компенсацію за надання пільгового проїзду з місцевих бюджетів<sup>9</sup>, натомість статтю 102, яка передбачала субвенції з Державного бюджету, повністю вилучили. При цьому нормативно-правові акти на рівні держави, що визначають категорії пільгових пасажирів і розмір пільг, залишилися чинними.

Для компенсації пільгових перевезень органи місцевого самоврядування можуть передбачати в місцевих бюджетах рядки

«Компенсаційні виплати на пільговий проїзд автомобільним транспортом окремим категоріям громадян» і «Компенсаційні виплати на пільговий проїзд електротранспортом окремим категоріям громадян», де закладають суми, які йдуть на доплату перевізникам за виконання соціальних зобов'язань. Наприклад, у 2023 році місто Львів передбачало компенсаційні видатки розміром 515 мільйонів гривень<sup>10</sup>, а місто Київ — 954 мільйони гривень<sup>11</sup>. Утім, деякі міста не показують обсяг компенсації в явній формі, зокрема тоді, коли місто перейшло на оплату транспортної роботи електротранспорту. Наприклад, місто Миколаїв заклало в явній формі компенсацію лише за автомобільні перевезення на суму 67 мільйонів гривень, оскільки електротранспорт у 2023 році працював за Договором про надання послуг перевезення міським електричним транспортом на суму 286 мільйонів гривень<sup>12</sup>.

<sup>7</sup> Конституція України. URL: <https://www.president.gov.ua/ua/documents/constitution/konstituciya-ukrayini-rozdil-xi>

<sup>8</sup> Бюджетний кодекс України, редакція від 26 жовтня 2014 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17/ed20141026#Text>

<sup>9</sup> Бюджетний кодекс України, чинна редакція від 1 січня 2024 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#Text>

<sup>10</sup> Інформація про виконання бюджету ЛМТГ за 2023 рік (видатки). URL: [https://city-adm.lviv.ua/public-information/budget/lviv/biudzheth-lvivskoi-miskoi-terytorialnoi-hromady-na-2023-rik/28463/download?cf\\_id=36](https://city-adm.lviv.ua/public-information/budget/lviv/biudzheth-lvivskoi-miskoi-terytorialnoi-hromady-na-2023-rik/28463/download?cf_id=36)

<sup>11</sup> Звіт про виконання місцевих бюджетів за 2023 рік. Бюджет міста Києва. URL: [https://kmr.gov.ua/sites/default/files/zvit\\_pro\\_vykonannya\\_miscevyh\\_byudzhetyv\\_za\\_2023\\_rik\\_byudzheth\\_mista\\_kyyeva.xlsx](https://kmr.gov.ua/sites/default/files/zvit_pro_vykonannya_miscevyh_byudzhetyv_za_2023_rik_byudzheth_mista_kyyeva.xlsx)

<sup>12</sup> Закупівля без використання електронної системи. Послуги громадського автомобільного транспорту (Пасажирські перевезення трамваями та тролейбусами у м. Миколаєві, що здійснює перевізник за замовленням замовника шляхом здійснення перевезення пасажирів та їх багажу). URL: <https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2023-01-30-004043-a>

Таким чином, тягар компенсації за перевезення пільгових пасажирів за категоріями, які, встановлені державою, лягає на органи місцевого самоврядування. Є невелика теоретична ймовірність, що держава з Державного бюджету відповідно до статті 142 Конституції України відшкодує ці видатки. Так, за словами голови Київської міської державної адміністрації Ві-

талія Кличка, обсяг компенсації за пільговий проїзд для КП «Київпаstrans» і КП «Київський метрополітен», який мав би бути сплачений із Державного бюджету з 2016 по 2023 рік, становить 5,6 мільярда гривень<sup>13</sup>. Чи погасить держава свої борги перед місцевим самоврядуванням? Запитання риторичне.

---

<sup>13</sup> Віталій Кличко звернувся до Уряду та Верховної Ради з проханням врегулювати питання компенсації витрат на пільговий проїзд у міському транспорті в усіх населених пунктах України. URL: [https://kyivcity.gov.ua/news/vitaliy\\_klichko\\_zvernuvsya\\_do\\_uryadu\\_z\\_prokhannyam\\_vregulyuvati\\_pitannya\\_kompensatsi\\_vitrat\\_na\\_pilgoviy\\_prozd\\_v\\_usikh\\_naselenikh\\_punktakh/](https://kyivcity.gov.ua/news/vitaliy_klichko_zvernuvsya_do_uryadu_z_prokhannyam_vregulyuvati_pitannya_kompensatsi_vitrat_na_pilgoviy_prozd_v_usikh_naselenikh_punktakh/)



## ПІЛЬГОВІ КАТЕГОРІЇ ГРОМАДЯН У МІСТАХ ЄС

У публічному доступі й базах академічних робіт авторам не вдалося знайти порівняльні дослідження, які б аналізували систему пільг і знижок на громадський транспорт у державах ЄС. Це пояснюється тим, що такі знижки й пільги дуже різноманітні й зазвичай визначаються відповідно до принципу субсидіарності на регіональному або місцевому рівні.

Один із документів, який описує систему пільг, — аналітичний огляд організації «Greenpeace» під назвою «Climate and public transport tickets



in Europe» 2023 року<sup>14</sup>. Автори зібрали інформацію про систему тарифів на проїзд, вартість проїзду, соціальні категорії громадян і знижки в 30 столицях Європи.

Країна	Місто	Населення міста
Естонія	Таллінн	450 000
Люксембург	Люксембург	655 000
Мальта	Валлетта	5 000
Чеська Республіка	Прага	1 323 000
Словаччина	Братислава	441 000
Іспанія	Мадрид	3 400 000
Італія	Рим	2 750 000
Австрія	Відень	1 975 000
Греція	Афіни	3 154 000
Болгарія	Софія	1 288 000
Кіпр	Нікосія	400 000
Польща	Варшава	1 860 000
Бельгія	Брюссель	2 122 000

<sup>14</sup> Витяг із дослідження «Climate and public transport tickets in Europe. Greenpeace ranking», May 2023. URL: <https://www.greenpeace.org/eu-unit/issues/climate-energy/46650/public-transport-too-expensive-in-many-european-countries/>

Країна	Місто	Населення міста
Словенія	Любляна	295 000
Португалія	Лісабон	500 000
Угорщина	Будапешт	1 671 004
Латвія	Рига	605 273
Литва	Вільнюс	581 475
Швейцарія	Берн	133 883
Норвегія	Осло	709 037
Фінляндія	Гельсінкі	674 500
Хорватія	Загреб	767 131
Німеччина	Берлін	4 800 000
Данія	Копенгаген	1 378 649
Швеція	Стокгольм	984 700
Румунія	Бухарест	2 400 000
Франція	Париж	2 102 650
Нідерланди	Амстердам	921 402
Велика Британія	Лондон	8 866 180
Ірландія	Дублін	592 713

В аналітичному огляді автори виділили чотири категорії пільгових пасажирів у проаналізованих 30 столицях Європи:



**1. Люди похилого віку.** Усі проаналізовані міста, за винятком Берліна, пропонують спеціальні знижки для цієї групи населення. У більш ніж половині міст (16 з 30) люди похилого віку можуть їздити безоплатно (інколи в поєднанні з іншими критеріями), в інших містах — мають знижку. Однак конкретні

критерії відрізняються: різний граничний вік, як правило, 60 або 65 років; у деяких містах знижки стосуються лише місцевих мешканців, лише офіційних пенсіонерів або осіб із певним (низьким) рівнем доходу.



**2. Діти, молодь і студенти.** Діти їздять безоплатно в усіх досліджених містах, хоча граничний вік встановлено різний. До 6 років діти їздять безоплатно скрізь. Поїздки до школи та назад також безоплатні в більшості дослі-

джених міст. Безоплатні поїздки для дітей від 12 років, окрім поїздки до школи, майже не трапляються, за винятком Будапешта, де граничний вік становить 14 років. У деяких містах діти можуть подорожувати безоплатно тільки в супроводі дорослих. 27 міст пропонують спеціальні знижки для студентів. Найменшу знижку має Берлін — лише 5 %\*, далі Копенгаген — 10 %. Усі інші міста пропонують знижки щонайменше 25 %, а в Брюсселі люди до 24 років можуть придбати річний квиток за 12 євро. Лісабон — єдине місто, де молодь може їздити безплатно до 23 років. Майже в усіх проаналізованих містах студенти платять більше, ніж пенсіонери, або отримують однакові знижки.



### 3. Малозабезпечені й багатодітні.

Аналіз показав дуже різноманітну картину зі знижками для людей із низькими доходами, як-от безробітних, пенсіонерів за інвалідністю, біженців, шукачів притулку або батьків під час відпустки по догляду за дитиною. У 8 з 30 міст таких знижок узагалі немає. Будапешт пропонує 64 % знижку батькам із маленькими дітьми. У Ризі передбачений безоплатний проїзд для батьків, які отримують допомогу на шість і більше дітей, і 50 % знижка для 3–5 дітей. У Софії батьки, які перебувають у відпустці по догляду за дитиною, отримують близько 60 % знижки. У більшості інших міст підтримка сімей надається лише у вигляді пільгового або безоплатного проїзду для дітей і молоді. Безробітні рідко отримують

спеціальні тарифи, але частково підпадають під дію загальних соціальних тарифів (отримуючи соціальну картку), як, наприклад, у Берліні, Відні, Парижі чи Нікосії. У Лондоні є спеціальний квиток «Jobcentre» зі знижкою 60 %. Афіни та Будапешт пропонують «нульові квитки» для безробітних, у Варшаві безробітні можуть їздити безоплатно лише в ті дні, коли вони мають обов'язкову зустріч у центрі зайнятості.



### 4. Люди з інвалідністю.

Правила для людей з інвалідністю також різноманітні в усіх проаналізованих країнах і містах: не існує практично жодного правила, однакового для всіх.

За винятком Лісабона, усі проаналізовані міста мають принаймні одну знижку для людей з інвалідністю як частину свого «тарифного меню». У Німеччині люди з інвалідністю можуть їздити безоплатно за федеральним законом на всіх місцевих і регіональних лініях. Навіть там, де всі люди з інвалідністю отримують знижки, існують великі відмінності у видах інвалідності, а в деяких містах — дві різні знижки для різних ступенів інвалідності. Наприклад, у Брюсселі пільгами користуються лише незрячі люди, а у Відні — лише незрячі та люди з порушеннями слуху. У деяких містах люди з інвалідністю повинні купувати квитки за повну вартість, але їхні опікуни можуть подорожувати безплатно або зі знижкою. Собаки-поводирі, яких потребують пасажери з інвалідністю, подорожують безоплатно в усіх проаналізованих містах, що є єдиним загальним правилом.

# ЗАКОНОДАВЧІ РАМКИ ТА ФІНАНСОВІ МЕХАНІЗМИ В КРАЇНАХ ЦЕНТРАЛЬНО-СХІДНОЇ ЄВРОПИ



## ПОЛЬЩА

Правила організації та здійснення регулярних пасажирських перевезень у громадському транспорті на території Республіки Польща та в транскордонній зоні автомобільним, залізничним, іншим рейковим, канатним, гужовим і наземним транспортом, морським транспортом і внутрішнім водним транспортом визначені Законом про громадський колективний транспорт від 2010 року<sup>15</sup>. Закон увів у польську правову систему положення Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1370/2007 від 23 жовтня 2007 року про зобов'язання з надання послуг пасажирського транспорту залізничним і автомобільним транспортом<sup>16</sup>.

Відповідно до законодавства Польщі право на пільги в громадському транспорті (зокрема, у розмірі 100 %) може впливати з:

- національних нормативно-правових актів;
- рішень органів місцевого самоврядування, які організують колективний транспорт на території своєї юрисдикції;
- правил окремих перевізників.

У випадку законодавчо встановлених пільг їхній розмір і зобов'язання щодо надання визначаються державою. Права пасажирів на пільги можуть бути доповнені й розширені пільгами,

розмір та обсяг яких визначають організатори громадського колективного транспорту (органи місцевого самоврядування). У Польщі пільги, встановлені організаторами громадського колективного транспорту, стосуються, зокрема, міського транспорту (наприклад, рішення міської ради) і фінансуються з бюджету цих одиниць. Інші пасажирські пільги надаються відповідно до комерційної стратегії окремих перевізників і на їхній власний ризик.

На сьогодні більшість категорій осіб, які мають право на безоплатний або пільговий проїзд, визначені рішеннями органів місцевого самоврядування в межах їхніх територій. Сусідні органи місцевого самоврядування можуть укласти угоду про порозуміння щодо організації роботи громадського транспорту й таким чином забезпечити однакову місцеву політику щодо пільгових категорій.

Механізм компенсації за пільгові перевезення не застосовується в міському громадському транспорті (трамваї, тролейбуси, автобуси й метро) і не надається з державного бюджету ані органам місцевого самоврядування, ані перевізникам. Натомість застосовується механізм оплати транспортної роботи згідно з Регламентом ЄС 1370/2007, про який автори цього

<sup>15</sup> Ustawa o publicznym transporcie zbiorowy, z dnia 16 grudnia 2010 r. URL: [https://orka.sejm.gov.pl/proc6.nsf/ustawy/2916\\_u.htm](https://orka.sejm.gov.pl/proc6.nsf/ustawy/2916_u.htm)

<sup>16</sup> Детальніше про це див.: ГО «Vision Zero». Зобов'язання з надання транспортних послуг (модель PSO) як частина євроінтеграції України. Аналітичний огляд, 2024. URL: <https://enefcities.org.ua/upload/files/Publications/Urban%20Mobility/PSO.pdf>

дослідження підготували окремий аналітичний огляд «Зобов'язання з надання транспортних послуг (модель PSO) як частина євроінтеграції України»<sup>17</sup>. Це означає, що з перевізником укладається контракт на закупівлю певного обсягу транспортної роботи за домовленою (або визначеною на тендері) сумою. Таким чином, проїзд пільгових пасажирів оплачується в Польщі з місцевих бюджетів як частина різниці між зібраними коштами від продажу квитків і вартістю роботи за контрактами з перевізниками.

## ЧЕХІЯ

Громадський транспорт у Чехії регулюється Законом 194/2010 Sb<sup>18</sup>, який визначає порядок надання державою, регіонами й муніципалітетами транспортних послуг державними службами з перевезення пасажирів пасажирським транспортом відповідно до Регламенту ЄС 1370/2007.

Держава раніше зобов'язувала надавати знижки для дітей, однак із часом із Закону про державну соціальну підтримку<sup>19</sup> згадки про транспортні пільги (Розділ 4) прибрали. Таким чином, пільги на користування громадським транспортом у Чехії встановлюють лише органи місцевого самоврядування.

Наприклад, у Празі пасажирам до 10 років жодних документів для підтвердження права проїзду в громадському транспорті не потрібно. Від 10 років до 15 років — правила вимагають наявності посвідчення особи, що підтверджує вік, а від 16 років — уже діють стандартні та-

рифи. Оскільки місто компенсує й субсидує діяльність оператора громадського транспорту загалом, покриваючи різницю між фактичними витратами й доходами від оплати проїзду, йому не потрібно точно фіксувати кількість людей, які мають право їздити безплатно. Усі перевізники отримують свою частину доходів, пов'язану із замовленими машино-кілометрами в межах договору. Тому коли деякі пасажири їздять безплатно, то для перевізника немає зв'язку між кількістю таких пасажирів і доходами.

Механізму монетизації пільг на проїзд у громадському транспорті в Чехії не існує, як і компенсацій із державного бюджету, оскільки державних пільг на громадський транспорт нема.

## УГОРЩИНА

Основне законодавство, що регулює пасажирські перевезення в Угорщині відповідно до Регламенту ЄС 1370/2007, охоплює Закон про пасажирський транспорт<sup>20</sup> і закони, які стосуються публічних закупівель.

На національному рівні існує два основні нормативні акти, які регулюють надання права пільгового та безоплатного проїзду в громадському транспорті, — вищезгаданий закон від 2012 року та постанова уряду про пільги на проїзд у громадському транспорті<sup>21</sup>. Джерело компенсації за перевезення пільгових категорій пасажирів залежить від того, хто (який компетентний орган) ухвалив рішення про право на безплатний проїзд. Якщо держава (національ-

<sup>17</sup> ГО «Vision Zero». Зобов'язання з надання транспортних послуг (модель PSO) як частина євроінтеграції України, 2024. URL: [https://visionzero.org.ua/public\\_service\\_obligation\\_model/](https://visionzero.org.ua/public_service_obligation_model/)

<sup>18</sup> Zákon č. 194/2010 Sb o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. URL: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-194>

<sup>19</sup> Zákon č. 117/1995 Sb o státní sociální podpoře. URL: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1995-117>

<sup>20</sup> 2012. évi XLI. törvény a személyszállítási szolgáltatásokról. URL: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1200041.tv>

<sup>21</sup> 85/2007. (IV. 25.) Korm. rendelet a közforgalmú személyszállítási utazási kedvezményekről. URL: <https://njt.hu/jogszabaly/2007-85-20-22>

ний уряд), то уряд передбачає кошти на відшкодування в державному бюджеті, якщо ж орган місцевого самоврядування, то платить за це місцева влада зі свого бюджету.

У випадку, якщо безплатний проїзд регулюється постановою уряду, кожне відшкодування виплачує Державна податкова служба. Якщо безплатний проїзд регулюється рішенням міської ради, відшкодування є частиною компенсації збитків (покриває витрати, що не покриваються доходами), яку виплачує місцева влада.

Механізму монетизації пільг на проїзд у громадському транспорті Угорщини не існує, а приватні перевізники працюють лише як підрядники національних або місцевих перевізників.

## ЛАТВІЯ

Відповідно до Закону про місцеве самоврядування організація послуг громадського транспорту є автономною функцією органів місцевого самоврядування. Замовлення послуг громадського транспорту регулюється статтею 8 Закону про громадський транспорт від 2008 року<sup>22</sup>, згідно з якою замовник надає перевізнику право надавати послуги громадського транспорту на маршрутній мережі, частині маршрутної мережі, маршруті або рейсі. Замовник також може робити це без дотримання процедури закупівлі послуг громадського транспорту у випадках і відповідно до процедур, викладених у Регламенті ЄС 1370/2007. Закон надає органам місцевого самоврядування право знижувати вартість проїзду на своїй адміністративній території, якщо збитки, завдані перевізнику внаслідок встановлення такої пільги на проїзд, повністю

компенсуються з бюджету органу місцевого самоврядування.

На національному й регіональному рівнях порядок пільгового проїзду визначається постановою Кабінету Міністрів від 22 червня 2021 року № 414 «Положення про пільговий проїзд»<sup>23</sup>.

У столиці Ризі виконується 68 % усіх перевезень громадським транспортом в країні. Послуги громадського транспорту надає Ризьке муніципальне товариство з обмеженою відповідальністю «Rīgas satiksme» — найбільший постачальник послуг міського громадського транспорту в Латвії.

Рішення про встановлення пільгового проїзду ухвалює міське самоврядування. Так, у Ризі затверджено рішення міської ради від 26 червня 2023 року № RD-23-208-sn «Про пільговий проїзд у маршрутній мережі громадського транспорту міста Риги».

У Латвії не існує такого механізму субсидування, як монетизація, зокрема на громадському транспорті.

## ЛИТВА

Міністерство транспорту та зв'язку Литовської Республіки відповідає за міжміські перевезення (які перевищують 50 кілометрів) і загальну правову базу щодо перевезень у Литві. Місцеві маршрути (що не перевищують 50 кілометрів) організовують муніципалітети, які вільні самостійно розв'язувати питання в цій сфері (у тому числі фінансування), тому існують певні відмінності в різних регіонах країни.

<sup>22</sup> Law on Public Transport Services. URL: <https://likumi.lv/ta/en/en/id/159858>

<sup>23</sup> Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi. URL: <https://likumi.lv/ta/id/324287-braukšanas-maksas-atvieglojumu-noteikumi>

Згідно із Законом про транспортні пільги<sup>24</sup> безоплатний проїзд в автобусі на міжміських і місцевих маршрутах передбачено для дітей віком до 7 років без надання окремого місця для сидіння або спального місця, а також для посадкових осіб, які здійснюють контроль за пасажирським транспортом. У законі зазначено, що муніципалітети можуть надавати більше пільг, ніж передбачено законом, але не менше. І деякі муніципалітети зробили свій громадський транспорт безплатним для всіх.

У країні не існує механізму монетизації пільг, натомість громадський транспорт функціонує згідно з договорами PSO, тобто перевізнику оплачують суму за виконане замовлення (транспортну роботу), і потреби в будь-якій компенсації відсутні. Для компенсації вартості надання пільг на проїзд муніципалітети раз на рік отримують субвенцію з держбюджету, якої має вистачити на все, за що відповідає муніципалітет: він сам вирішує, яку частину загального бюджету спрямувати на організацію перевезень.

---

<sup>24</sup> Lietuvos Respublikos Transporto Lengvatų Įstatymas. URL: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.98950/asr>

## МОНЕТИЗАЦІЯ ПІЛЬГ

Під терміном «монетизація пільг» слід розуміти підхід, за якого визначені державою або органами місцевого самоврядування соціально вразливі категорії громадян отримують регулярні цільові виплати з державного або місцевого бюджету, призначені для оплати цими людьми послуг, у нашому випадку — послуг із перевезення. Тобто замість 100 % знижки пільгові категорії отримують гроші від держави, за які вони купують квитки. На перший погляд, це зрозуміліша й більш справедлива система.

Ідея з монетизацією пільг на проїзд у громадському транспорті періодично виникає в публічному просторі протягом останніх 15 років. Наприклад, у 2010 році міністр економіки України в уряді Азарова Василь Цушко заявив про потребу здійснити монетизацію пільг<sup>25</sup>. *«Усі знають, що передбачені законами пільги на 300 мільярдів гривень — це нездійснено... Потрібно монетизувати пільги — видавати їх грошима»*, — зазначав міністр-соціаліст. Заступник голови Харківської обласної державної адміністрації Юрій Сапронов також підтримав цю ідею<sup>26</sup>. Пізніше, у 2016 році, міністр соціальної політики Андрій Рева висловився, що *«монетизацію пільг потрібно було впроваджувати років десять тому»*<sup>27</sup>.

Утім, системні спроби руху до монетизації пільг у громадському транспорті почалися у 2018 році,



коли уряд на чолі з Володимиром Гройсманом затвердив постанову про порядок монетизації пільг у громадському транспорті<sup>28</sup> з розрахунку 30 поїздок на місяць. Документ викликав багато запитань, оскільки було не зрозуміло, на які попередні напрацювання спирається логіка як постанови загалом, так і визначення «соціальної норми кількості поїздок усіма видами транспорту загального користування на міських та приміських маршрутах». У грудні 2018 року Окружний адміністративний суд ухвалив рішення визнати постанови Кабінету Міністрів України щодо монетизації протиправними й нечинними<sup>29</sup>. Кабінет Міністрів України намагався апелювати це рішення, однак справу у Верховному Суді також програв.

Другу спробу монетизації пільг держава зробила у 2021 році, уже за каденції Президента Володимира Зеленського. Тоді уряд підготував

<sup>25</sup> Чи потрібно монетизувати пільги в Україні? URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/2138390.html>

<sup>26</sup> Пільги повинні бути монетизовані. URL: <https://kharkivoda.gov.ua/news/50171>

<sup>27</sup> Андрій Рева: Монетизацію пільг потрібно було впроваджувати років десять тому. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/249110027>

<sup>28</sup> Постанови Кабінету Міністрів України № 196 «Про встановлення державних соціальних нормативів у сфері транспортного обслуговування» та № 197 «Деякі питання надання пільг у готівковій формі з оплати проїзду усіма видами транспорту загального користування на міських, приміських та міжміських маршрутах» від 14 березня 2018 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/196-2018-%D0%BF>; <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/197-2018-%D0%BF>

<sup>29</sup> Рішення Окружного адміністративного суду міста Києва від 24 грудня 2018 року № 826/6434/18. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v6434805-18#n2>



новий порядок монетизації пільг на проїзд у громадському транспорті та подав до Верховної Ради України законопроект № 5651 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо пільг з оплати проїзду та інших пільг»<sup>30</sup>. Народні депутати різних фракцій запропонували три альтернативні законопроекти: № 5651-1<sup>31</sup>, № 5651-2<sup>32</sup> та № 5651-3<sup>33</sup>.

Після початку повномасштабного вторгнення в лютому 2022 року законодавчі ініціативи щодо монетизації пільг не рухалися. Однак із лютого 2024 року всі чотири законопроекти знову з'явилися на порядку денному Верховної Ради України.

---

<sup>30</sup> Проект Закону України від 11 червня 2021 року № 5651 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо пільг з оплати проїзду та деяких інших пільг». URL: [https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=72201](https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=72201)

<sup>31</sup> Проект Закону України від 25 червня 2021 року № 5651-1 «Про внесення змін до деяких законів України щодо пільг з проїзду та деяких інших пільг». URL: [https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=72362](https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=72362)

<sup>32</sup> Проект Закону України від 25 червня 2021 року № 5651-2 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо пільг з оплати проїзду та деяких інших пільг». URL: [https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=72365](https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=72365)

<sup>33</sup> Проект Закону України від 29 червня 2021 року № 5651-3 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо пільг з оплати проїзду та деяких інших пільг». URL: [https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=72368](https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=72368)

## КРИТИКА МОНЕТИЗАЦІЇ ПІЛЬГ

Нормативно-правові акти, які ухвалював уряд у 2018 році, як і законопроекти 2021 року, приділяють багато уваги питанню надання соціальних послуг і соціальної справедливості, повністю оминаючи питання впливу на перевезення, перевізників і загалом галузь громадського транспорту. Імовірно, це спричинено уявленням про те, що монетизація пільг буде за замовчуванням корисною для галузі перевезень, про що свідчить інтерв'ю вже згаданого міністра соціальної політики Андрія Реви від 2018 року<sup>34</sup>:

«Це ж які доходи у транспортній компанії відразу з'являться! Не треба буде дотувати свій комунальний транспорт, можна ці кошти віддати на монетизацію. Не треба буде підвищувати тарифи, можна буде провести ремонти рухомого складу, зарплату підвищити транспортникам, потім це повернеться в бюджет додатковими грошима — це теж дегінізація».

Насправді ж із запровадженням монетизації пільг на громадський транспорт ситуація для перевізників може суттєво погіршитися, особливо комунальних. Наприклад, у столиці. У бюджеті міста Києва на 2021 рік<sup>35</sup> на компенсаційні виплати на пільговий проїзд електротранспортом окремим категоріям громадян із місцевого бюджету було передбачено 1 мільярд 241 мільйон гривень. До того ж місто передбачило додаткове фінансування електротранспорту на суму 3 мільярди гривень за статтями про утримання й розвиток наземного електротранспорту, регу-



лювання цін на послуги місцевого електротранспорту, утримання та розвиток метрополітену, регулювання цін на послуги метрополітену, інші заходи у сфері електротранспорту. Таким чином, компенсація за пільговий проїзд електротранспортом в Києві у 2021 році становила близько 29 % від усього бюджетного фінансування електротранспорту.

Що трапиться в разі запровадження монетизації пільг? Оскільки аналізу сценаріїв уряд чи парламент не робили, авторам доводиться спиратися на власну оцінку ситуації. Принцип монетизації полягає в тому, що кошти за формулою мають бути розподілені серед пільгових категорій населення, наприклад на електронну картку «єПідтримка». Люди зможуть витратити ці доплати на власні потреби, у тому числі платити за проїзд у тролейбусах чи автобусах. Дехто з мільйонів отримувачів доплат справді буде користуватися громадським транспортом, однак багато хто, особливо найбільш вразливі верстви, буде обмежувати свої поїздки в громадському транспорті, щоб витратити ці кошти, наприклад, на харчові продукти й медикаменти.

Іншою причиною для критики ідеї монетизації є те, що вона прийшла з Росії. Як видно із цього

<sup>34</sup> Кабмін готує монетизацію пільг на проїзд у громадському транспорті. URL: [https://lb.ua/economics/2018/01/29/388501\\_kabmin\\_gotovit\\_monetizatsiyu\\_lgot.html](https://lb.ua/economics/2018/01/29/388501_kabmin_gotovit_monetizatsiyu_lgot.html)

<sup>35</sup> Рішення Київської міської ради від 24 грудня 2020 року № 24/24. URL: <https://kmr.gov.ua/sites/default/files/24-24.pdf>

огляду, у ЄС такі практики відсутні. Автори не мають наміру вдаватися до аналізу політики держави-агресора й обмежаться мінімальним обсягом інформації, необхідної для розуміння справи. У Росії до монетизації в соціальній сфері почали вдаватися з 2005 року. Це принесло низку негативних соціальних та економічних наслідків, відчутних досі. Так, у 2022 році в українських ЗМІ була новина про те, що в Ростовській області перевізники отримали від пасажирів лише 20 % від обсягу колишніх компенсацій, решту коштів пасажири витратили на споживчі товари, що спричинило справжню кризу для перевізників<sup>36</sup>. Промовистим є той факт, що з 2024 року Санкт-Петербург повернув безкоштовний проїзд у транспорті для пільговиків, таким чином здійснивши «демонетизацію»<sup>37</sup>, посилаючись на «складну соціально-економічну ситуацію».

Наслідком політики монетизації пільг на проїзд у громадському транспорті в Україні цілком може стати суттєве зменшення фінансових надходжень для перевізників, які й так страждають від недофінансування. Водночас це не забезпечить збільшення можливостей, частоти мобільності й соціальної участі вразливих категорій громадян. Тобто результати можуть бути різко негативні, а джерел, які б дозволили рятувати галузь, ані в держави, ані в місцевих бюджетів уже не буде. Висловлюючись алегорично, підсумуємо: монетизація пільг в Україні має всі шанси добити пацієнта, який і так ледве живий.

---

<sup>36</sup> Ростовська влада бачить крах транспортної галузі через зростання цін та монетизацію пільг. URL: <https://nashigroshi.org/2022/04/15/rostavs-ka-vlada-bachyt-krakh-transportnoi-haluzi-cherez-zrostannia-tsin-ta-monetyzatsiiu-pil-h/>

<sup>37</sup> Демонетизація пільг. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6173442>

## ВИСНОВКИ

У цьому аналітичному огляді ми поставили мету зібрати інформацію про предмет дослідження й провести порівняльний аналіз між державною політикою в Україні та прикладами політик у ЄС. Викладена в документі інформація дає підстави зробити узагальнені висновки, які можна використати для обговорення потреби й можливих сценаріїв зміни державної політики.



1. Держава не виконує положення статті 142 Конституції України, за якою *«витрати органів місцевого самоврядування, які виникли внаслідок рішень органів державної влади, компенсуються державою»*. Держава встановила пільговий (безкоштовний) проїзд для 18 категорій громадян, внаслідок чого органи місцевого самоврядування несуть тягар у вигляді компенсації приватним перевізникам і дофінансування роботи комунальних перевізників, однак держава не компенсує ці витрати.
2. Підходи до визначення пільгових груп в Україні та ЄС кардинально відрізняються. Групи громадян, що мають право на безкоштовний або дисконтний проїзд, у ЄС визначаються за критеріями переважно економічними (можливість платити), тоді як в Україні — за критеріями політичними, ідеологічними, а також за традицією («вони завжди були пільговими»). Законодавство України нібито натякає, що всі без винятку представники 18 пільгових категорій громадян обов'язково бідні й не здатні заплатити за проїзд в автобусі чи метро, що не завжди так. Занесення «всіх гуртом» у категорію неспроможних заплатити за проїзд, незалежно від реального доходу й можливостей, — це різкий контраст України з державними політиками в ЄС.
3. Формування державної політики щодо пільг в Україні централізоване на відміну від ЄС. Пільги в Україні встановлюються в більшості

випадків нормативно-правовими актами органів державної влади — законами України й постановами Кабінету Міністрів України. Це різко контрастує з державами-членами ЄС, де лише декілька пільгових категорій можуть бути встановлені на рівні держави, тоді як усі інші встановлюються на місцевому рівні. Визначення політики знижок на місцевому рівні залежить від різних чинників: рівня тарифів за проїзд відносно інших послуг і товарів, політичних програм партій, що складають більшість у міських радах, фінансової спроможності місцевого бюджету, соціологічного й демографічного профілю громади. Деякі міста мають екстремальні соціальні системи, наприклад Таллінн, де проїзд безоплатний для всіх містян. В інших містах, навпаки, скоріше консервативні системи, коли кількість і розмір знижок мінімальні.

4. Чинна нормативно-правова база в Україні передбачає пільги на проїзд у громадському транспорті майже винятково як безоплатний проїзд, і це ще одна різка відмінність від практик ЄС. Політика соціальних тарифів у громадському транспорті в ЄС більш гнучка та варіативна й переважно оперує знижками. Ці знижки в ЄС зазвичай пов'язані й узгоджені з іншими системами створення більш доступних цін для тих, хто їх потребує, наприклад із місцевими соціальними картками (які поширюються не тільки на транспорт, але й, наприклад, на послуги у сфері культури, роз-

ваг, спорту), і системами місячних та річних абонементів на громадський транспорт.

5. Монетизація пільг — це цільові виплати в грошовій формі, які отримувачі (нинішні «пільговики») мали б використовувати для оплати проїзду. Монетизація — нетиповий для Європи підхід до політики проїзду. Він був запроваджений лише в Росії, звідки ця ідея й потрапила в український політикум за часів керівництва Януковича й Азарова. Спроби запровадити цей підхід у законодавство України здійснювалися, однак не тільки за Януковича, але й за уряду Гройсмана й навіть під час повномасштабної війни у 2023–2024 роках, коли відповідний законопроект з'явився на порядку денному Верховної Ради України. Ці законодавчі новели, однак, не підкріплені аналізом і розрахунками, тобто не є достатньо обґрунтованими. Автори очікують, що в разі запровадження ця зміна буде мати різко негативний вплив на галузь перевезень, оскільки забере в перевізників дофінансу-

вання, яке вони зараз отримують із місцевих бюджетів, але суттєво не збільшить надходжень від продажу квитків. Окрім цього, ідея монетизації пільг суперечить Регламенту ЄС 1370/2007, який зобов'язана імплементувати Україна (див. наступний пункт).

6. Законодавчі рамки фінансування громадського транспорту в державах-членах ЄС створені на основі й на виконання Регламенту ЄС 1370/2007, у якому закріплюється поняття й механізми зобов'язань із надання громадських послуг (PSO), що в Україні зазвичай називають «оплатою за транспортну роботу». Цим шляхом пішли всі п'ять країн центрально-східної Європи, розглянуті в цьому дослідженні: Литва, Латвія, Угорщина, Чехія, Польща. Він також видається єдиним раціональним шляхом реформування галузі і в Україні. Однак Регламент ЄС 1370/2007 не містить положень про політику пільг і знижок, а отже, цю реформу Україні слід запроваджувати окремо від його імплементації.

## ДОДАТОК.

### Категорії громадян, які мають право на пільговий проїзд у громадському транспорті

№ з/п	Категорія	Документ, що дає право на безкоштовний проїзд	Вид транспорту	Підстава
1	Учасники бойових дій, а також особи, прирівняні до них	Посвідчення учасника бойових дій*	Усі види міського пасажирського транспорту, автомобільного транспорту загального користування в сільській місцевості, а також залізничний і водний транспорт приміського сполучення й автобуси приміських і міжміських маршрутів, у тому числі внутрірайонних, внутрі- та міжобласних, незалежно від відстані та місця проживання	<a href="#">Закон України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту»</a> (пункт 7 частини першої статті 12) <a href="http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3551-12">http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3551-12</a>
2	Особи з інвалідністю внаслідок війни та прирівняні до них особи	Посвідчення встановленого зразка*		(пункт 7 частини першої статті 13)
3	Особа, яка супроводжує особу з інвалідністю I групи	Особа, яка супроводжує особу з інвалідністю I групи		

#### Громадяни, які постраждали внаслідок аварії на Чорнобильській АЕС

4	Громадяни, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи, віднесені до категорії 1	Посвідчення особи, яка постраждала внаслідок Чорнобильської катастрофи (категорія 1 серія А (з вкладкою)*)	Усі види міського та приміського транспорту (окрім таксі, у яких число посадкових місць для пасажирів не більше ніж 9) на території України	<a href="#">Закон України «Про статус і соціальний захист громадян, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи»</a> (пункт 15 частини першої статті 20) <a href="http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/796-12">http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/796-12</a>
5	Учасники ліквідації наслідків аварії на Чорнобильській АЕС, які належать до категорії 2	Посвідчення учасника ліквідації наслідків аварії на Чорнобильській АЕС зі штампом червоного кольору «Перереєстровано» (категорія 2 серія А)*)	Усі види міського та приміського транспорту (окрім таксі) на території України	(пункт 9 частини першої статті 21)

№ з/п	Категорія	Документ, що дає право на безкоштовний проїзд	Вид транспорту	Підстава
6	Діти, яким встановлено інвалідність, пов'язану із Чорнобильською катастрофою	Посвідчення дитини, яка потерпіла від Чорнобильської катастрофи серії Д (з вкладкою)*	Усі види міського та приміського транспорту (окрім таксі з кількістю посадкових місць для пасажирів не більше ніж 9) на території України	<i>(пункт 1 частини третьої статті 30)</i>
7	Особи з інвалідністю I, II групи	Посвідчення, яке підтверджує відповідний статус (пенсійне посвідчення чи посвідчення, що підтверджує призначення соціальної допомоги, у яких зазначено групу та причину інвалідності) чи довідка <sup>1*</sup>	Пасажирський міський транспорт (окрім таксі)	<a href="#">Закон України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні» (стаття 38-1)</a> <a href="http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/875-12">http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/875-12</a>
8	Особи, які супроводжують осіб з інвалідністю I групи або дітей з інвалідністю (не більше ніж одна особа, яка супроводжує особу з інвалідністю I групи або дитину з інвалідністю)			<a href="#">Постанова Кабінету Міністрів України від 16 серпня 1994 року № 555 «Про поширення чинності постанови Кабінету Міністрів України від 17 травня 1993 р. № 354»</a> <i>(пункт 1)</i>
9	Діти з інвалідністю			<a href="http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/555-94-%D0%BF">http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/555-94-%D0%BF</a>
10	Пенсіонери за віком	Посвідчення встановленого зразка чи довідка <sup>1*</sup>	Міський пасажирський транспорт загального користування (окрім метрополітену й таксі) і приміські маршрути	<a href="#">Постанова Кабінету Міністрів України від 17 травня 1993 року № 354 «Про безплатний проїзд пенсіонерів на транспорті загального користування» (пункт 1)</a> <a href="http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/354-93-%D0%BF">http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/354-93-%D0%BF</a>

№ з/п	Категорія	Документ, що дає право на безкоштовний проїзд	Вид транспорту	Підстава
11	Військовослужбовці, які стали особами з інвалідністю внаслідок бойових дій, учасники бойових дій та прирівняні до них особи, а також батьки військовослужбовців, які загинули чи померли або пропали безвісти під час проходження військової служби	Посвідчення особи з інвалідністю внаслідок війни, учасника бойових дій або посвідчення члена сім'ї загиблого*	Усі види міського пасажирського транспорту загального користування (окрім таксі) у межах адміністративного району за місцем проживання, залізничного та водного транспорту приміського сполучення та автобуси приміських маршрутів	<a href="#">Закон України «Про соціальний і правовий захист військовослужбовців та членів їх сімей»</a> (частина четверта статті 14) <a href="http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2011-12">http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2011-12</a>
12	Реабілітовані особи, які стали особами з інвалідністю внаслідок репресій або є пенсіонерами	Посвідчення встановленого зразка*	Усі види міського пасажирського транспорту (окрім таксі) та автомобільного транспорту загального користування (окрім таксі) у сільській місцевості в межах адміністративного району	<a href="#">Закон України «Про реабілітацію жертв репресій комуністичного тоталітарного режиму 1917–1991 років»</a> (абзац четвертий частини п'ятої статті 6) <a href="http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/962-12">http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/962-12</a>
13	Ветерани військової служби, органів внутрішніх справ, Національної поліції України, податкової міліції, Бюро економічної безпеки України, державної пожежної охорони, Державної кримінально-виконавчої служби України, служби цивільного захисту, Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації України	Посвідчення встановленого зразка*	Усі види міського пасажирського транспорту (окрім таксі), автомобільного транспорту загального користування в сільській місцевості, а також залізничного і водного транспорту приміського сполучення та автобуси приміських маршрутів у межах України	<a href="#">Закон України «Про статус ветеранів військової служби, ветеранів органів внутрішніх справ, ветеранів Національної поліції і деяких інших осіб та їх соціальний захист»</a> (пункт 11 частини першої статті 6) <a href="http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/203/98-%D0%B2%D1%80">http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/203/98-%D0%B2%D1%80</a>



№ з/п	Категорія	Документ, що дає право на безкоштовний проїзд	Вид транспорту	Підстава
14	Діти з багатодітних сімей	Посвідчення дитини з багатодітної сім'ї*	Усі види міського пасажирського транспорту (окрім таксі), автомобільного транспорту загального користування в сільській місцевості, а також залізничного і водного транспорту приміського сполучення та автобуси приміських і міжміських маршрутів, у тому числі внутрірайонних, внутрі- та міжобласних, незалежно від відстані та місця проживання	<a href="#">Закон України «Про охорону дитинства»</a> (пункт 4 частини шостої статті 13) <a href="http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2402-14">http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2402-14</a>
15	Діти-сироти і діти, позбавлені батьківського піклування, що виховуються або навчаються в навчально-виховних і навчальних закладах	Єдиний квиток*	Громадський міський (приміський) транспорт (окрім таксі)	<a href="#">Постанова Кабінету Міністрів України від 5 квітня 1994 року № 226 «Про поліпшення виховання, навчання, соціального захисту та матеріального забезпечення дітей-сиріт і дітей, позбавлених батьківського піклування»</a>  (абзац перший пункту 11) <a href="http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/226-94-%D0%BF">http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/226-94-%D0%BF</a>
16	Діти до 6 років (пасажир може провозити одну дитину без права зайняття нею окремого місця)		Автомобільний транспорт	<a href="#">Постанова Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту»</a>  (підпункт 7 пункту 159) <a href="http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF">http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF</a>

№ з/п	Категорія	Документ, що дає право на безкоштовний проїзд	Вид транспорту	Підстава
17	Постраждалі учасники Революції Гідності	Посвідчення «Постраждалий учасник Революції Гідності»*	Усі види міського пасажирського транспорту, автомо-більного транспорту загального користування в сільській місцевості, а також залізничний і водний транспорт приміського сполучення та автобуси приміських і міжміських маршрутів, у тому числі внутрі-районних, внутрі- та міжобласних, незалежно від відстані та місця проживання	<p><a href="#">Закон України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту» (частина третя статті 16-1, пункт 7 частини першої статті 12)</a></p> <p><a href="http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3551-12">http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3551-12</a></p>
18	Поліцейські під час виконання повноважень		Усі види громадського транспорту міського, приміського й місцевого сполучення (окрім таксі), а також попутний транспорт. Поліцейські, які виконують повноваження поліції на транспортних засобах, окрім того, мають право на безоплатний проїзд у поїздах, на річкових і морських суднах. Під час службових відряджень поліцейські мають право на позачергове придбання квитків на всі види транспорту й розміщення в готелях при пред'явленні службового посвідчення та посвідчення про відрядження	<p><a href="#">Закон України «Про Національну поліцію» стаття 62</a></p> <p><a href="https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text">https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text</a></p>
19	Працівники Служби безпеки України під час виконання покладених на них обов'язків	Службове посвідчення	Усі види міського пасажирського транспорту загального користування (окрім таксі), залізничного і водного транспорту приміського сполучення та автобуси приміських маршрутів, а також попутний транспорт	<p><a href="#">Закон України «Про Службу безпеки України» стаття 25</a></p> <p><a href="https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2229-12#Text">https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2229-12#Text</a></p>