



The National Endowment for Democracy
Supporting freedom around the world



Три рекомендації для виконавчого комітету Херсонської міської ради по запровадженню системи «Е-КВІТОК ХЕРСОНЦЯ».

Розроблені в рамках проекту, що реалізує ГО «Імпульс Херсонщини» за підтримки ГО «Фонд розвитку м. Миколаєва» (ФРММ) кошти NED та в рамках діяльності коаліції #ГромадськаПрефектура;

Коуч- супровід коаліції здійснює ФРММ в рамках проекту «Громадська префектура для ефективних місцевих бюджетів» за підтримки Фонду сприяння демократії посольства США в Україні;

Погляди учасників дослідження можуть не співпадати з офіційними позиціями Фонду сприяння демократії Посольства США в Україні або NED.

Херсон 2020

ЗМІСТ

	с.
1. Додаток 1. Щодо порядку функціонування та вимоги до автоматизованої системи електронної оплати проїзду пасажирів (АСООП) в міському пасажирському транспорті загального користування у м. Херсон незалежно від форм власності.	2
2. Додаток 2. Щодо порядку проведення конкурсу з визначення особи-інвестора (Єдиного оператора ІТС), уповноваженої на впровадження єдиної інтегрованої інтелектуальної транспортної системи в міському пасажирському транспорті у м. Херсоні незалежно від форм власності.	12
3. Додаток 3. Щодо порядку розповсюдження « Е-КВІТОК ХЕРСОНЦЯ » серед пільгових електронних квитків серед пільгових категорій. Додаток 3	19

**ПОРЯДОК ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА ВИМОГИ ДО АСООП
в міському пасажирському транспорті загального користування у м.
Херсон
незалежно від форм власності.**

Загальні положення

1.1. Технічні вимоги до єдиної інтегрованої інтелектуальної транспортної системи в міському пасажирському транспорті загального користування розроблено на основі Законів України «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про автомобільний транспорт», «Про міський електричний транспорт» та «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті», постанов Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 року № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» (із змінами) та від 03.12.2008 року № 1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» (із змінами).

Розділ 1: Вимоги до автоматизованої системи обліку та оплати проїзду

1. Основні терміни та їх визначення

Термін	Скорочення	Визначення
	АСООП	Автоматизована система обліку оплати проїзду
	РО	Рухома одиниця транспорту
	БК	Безконтактна смарт-картка
Транспортна картка	ТК	БК, емітована в якості елемента АСООП
Електронний проїзний документ	ЕПД	Одноразовий або багаторазовий засіб оплати проїзду з функцією електронної валідації
	РПК	Разовий паперовий квиток
	БПК	Багаторазовий проїзний квиток
	ППК	Пільговий проїзний квиток
Валідація ЕПД		Реєстрація проїзду за допомогою валідатора
Валідатор		Пристрій для реєстрації проїзду та справляння/списання плати з пасажира
	ЦУР	Центр управління та розрахунків

2. Загальні вимоги до АСООП

2.1. АСООП - це програмно-технічний комплекс, призначений для здійснення оплати проїзду та обліку наданих транспортних послуг за допомогою ЕПД.

2.2. АСООП повинна відповідати наступним принципам побудови:

Функціональна масштабованість - забезпечення можливості нарощування кількісних та якісних показників функціонування системи; громадського транспорту міста Херсон. Масштабування повинно гарантувати, що АСООП має раціональні технічні резерви.

Конфігурація – підтримка різних типів користувачів та конфігурація системними адміністраторами функцій, доступних користувачам;

Гнучкість – удосконалення процесів управління не повинно призводити до зупинки системи, при цьому система повинна мати можливість налагодження відповідно до різних правил організації бізнес-процесів;

Відкритість – наявність інтерфейсів прикладного програмування повинні дозволяти змінювати та створювати нові програмні додатки, а також організувати обмін даними з іншими системами;

Захищеність – система рівнів доступу, що призначаються користувачу адміністратором системи;

Поширення – система повинна підтримувати виконання розподілених функцій та забезпечити доступ віддалених структурних підрозділів через системи телекомунікацій, у тому числі через мережу інтернет;

Уніфікованість - робочі місця персоналу повинні бути уніфікованими, при цьому кожному співробітнику надається особистий акаунт в системі залежно від його посадових обов'язків;

Підзвітність – ведення електронного контрольного журналу змін, оновлень тощо, здійснених користувачами;

Управління ресурсами – забезпечення централізованого управління всіма програмними та технічними ресурсами системи, включаючи все обладнання, засоби оплати/реєстрації проїзду, та програмне забезпечення, яке взаємодіє з АСООП;

Безпека - система повинна забезпечувати високий рівень безпеки на усіх рівнях та ланках при передачі даних між усіма елементами системи та програмними додатками, забезпечувати захищеність усіх засобів оплати проїзду.

2.3. Функціонування АСООП та її елементів повинно відбуватися у відповідності з діючим законодавством України.

3. Засоби оплати проїзду АСООП

3.1. АСООП має надавати можливість користування наступними основними видами засобів оплати проїзду: разовий паперовий квиток, транспортна картка, банківська картка з безконтактним інтерфейсом, персоніфікована банківська картка або небанківська БК із транспортним додатком, мобільні пристрої з підтримкою NFC.

3.2. Разовий паперовий квиток призначений для здійснення разової поїздки та має реалізовуватись в РО (у кондуктора або водія) та поза РО:

- в пунктах продажу ЕПД на зупинках/наближених до зупинок. Кількість пунктів продажу ЕПД - не менше 200 од. (80% зупинок);
- в спеціалізованих квиткоматах.

3.2.1. РПК має валідуватись на тому виді транспорту, для якого він призначений, та бути надійно захищеним від підроблення. Після валідації РПК має містити інформацію, що дозволяє контролеру перевірити його валідність.

3.3. Транспортна картка - неперсоніфікований БПК з обмеженням терміну дії та/або кількості поїздок, у т. ч. пільговий БПК (студентський, учнівський), або з іншим способом обліку передплати за проїзд.

3.3.1. Транспортна картка має реалізовуватись в РО та поза РО в пунктах продажу ЕПД на зупинках/наближених до зупинок. Носієм транспортної картки може бути як БК, так й інший носій. Транспортна картка також може бути віртуальною, обліковуватись засобами АСООП і використовуватись через мобільні додатки/інтернет-сервіси АСООП.

3.3.2. Транспортна картка має поповнюватись за допомогою наступних та інших засобів:

- інтернет-сервіс;

- мобільний додаток;
- платіжний термінал;
- спеціалізований квиткомат.

3.3.3. Транспортна картка має дозволяти реалізовувати пільгові тарифні плани для соціальної картки Херсонця (за умови введення), БПК для пільгового проїзду (студентського, учнівського тощо).

3.4. Персоніфіковані банківські картки або небанківські БК із транспортним додатком, які можуть бути визначені Замовником спільно з Єдиним оператором ІТС:

- соціальна картка Херсонця (за умови введення);
- БПК для пільгового проїзду;
- студентський БПК або електронний студентський квиток;
- учнівський БПК або електронний учнівський квиток.

3.5. АСООП має підтримувати роботу зі службовими БК для керування правами користувачів АСООП та її обслуговування, наприклад, в якості засобу ідентифікації водія або інспектора для управління, тестування та обслуговування обладнання. Службова БК не може використовуватися для поїздок на транспорті.

3.5.1. Службові БК повинні поділятися на:

- Картка водія.

Картка водія слугує засобом ідентифікації водія і використовується для реєстрації та входу в систему водія в автобусі / тролейбусі.

Водій використовує карту з метою:

а) входу в систему / реєстрації в валідаторі на початку зміни і в кінці зміни
 б) перемикання режиму роботи валідатора на режим відновлення балансу (скасування операції) у разі поломки транспортного засобу. Допускається використання окремої карти водія, закріпленої за водієм, для використання цієї функції.

- Карти контролерів.
- Карти контролерів служать засобом ідентифікації контролера і використовується для реєстрації та входу в систему на контрольному терміналі.
- Тестові карти

Тестові карти використовуються при тестуванні і обслуговуванні системи, напр. в процесі тестування нового програмного забезпечення або поновлення тарифів.

3.6. Іншими засобами оплати проїзду можуть бути:

- банківські картки з безконтактним інтерфейсом: Visa payWave, MasterCard PayPass, «ПРОСТІР»;
- мобільні гаджети, у т.ч. з підтримкою технологій NFC, QR-код та інші.

4. Структура парку рухомого складу

Найменування	Кількість РО	Кількість входів у РО
Тролейбус	50	150
Автобус	332	830
Річковий теплохід	5	20
Всього	387	1000

5. Архітектура АСООП

5.1. АСООП повинна передбачати дворівневу архітектуру побудови та складатися з термінального обладнання і центру управління та розрахунків.

5.2. В термінальне обладнання входить:

5.2.1. Підсистема РО у складі:

- валідатор;
- валідатор банківських карток;
- бортовий комп'ютер – валідатор.

5.2.2. Інше обладнання:

- засоби передачі даних;
- мобільний термінал контролера з можливістю передачі даних GSM.

5.3. Мінімальна комплектація підсистеми РО має містити:

- валідатори за кількістю входів в РО;
- бортовий комп'ютер-валідатор;
- засоби передачі даних.

5.4. До складу ЦУР входить:

- серверне обладнання;
- мережеве обладнання;
- програмне забезпечення, яке включає: базу даних, менеджер звітів, АРМ ініціалізації, АРМ тиражування, АРМ транспортного підприємства та АРМ конфігурації.

6. Специфікація мінімального комплекту обладнання АСООП

Найменування обладнання	Од. вим.	Види РО			Всього
		тролейбус	автобус	теплохід	
Бортовий комп'ютер	шт.	50	332	5	387
Валідатор	шт.	150	830	20	1000
Кабельна мережа	шт.	50	332	5	387
Мобільний термінал контролера	шт.				10
Системна частина					
Серверне обладнання	шт.		1		1
Мережеве обладнання	шт.		1		1
Програмне забезпечення	шт.		1		1

7. Основні вимоги до компонентів АСООП

7.1. Вимоги до підсистеми РО:

7.1.1. Валідатор має бути конструктивно закінченим блоком, що містить у своєму складі модуль управління, елементи індикації, вузол читання БК, вузол верифікації РПК, принтер для друку відмітки про компостування на РПК, індикатори для видачі повідомлень, а також засоби комунікації для сумісної роботи з бортовим комп'ютером. Конструкція валідатору повинна забезпечити можливість заміни пристрою протягом не більше 5 хв.

7.1.2. Валідатор Валідатори повинні мати: вбудований дисплей, можливість виробляти акустичні сигнали, а також зчитуючий пристрій для зв'язку з безконтактними смарт-картами і мобільними пристроями, а також, банківських карток з підтримкою NFC.

7.1.3. Протягом кожного процесу валідації валідатор робить запис з наступними параметрами транзакції:

- дата і час;
- ідентифікаційний номер транспортної карти;
- геолокацію;
- дані відповідно до вимог платіжних систем Visa, Master Card.

7.1.4. Валідатор має містити модуль управління, елементи індикації, зчитувач банківських карток та засоби комунікації з АСООП. Конструкція має дозволяти проводити заміну пристрою протягом не більше 5 хв.

7.1.434. Бортовий комп'ютер має забезпечувати:

- синхронізацію роботи валідаторів;
- підтримувати функції валідатора;
- конфігурування ПЗ підсистеми РО;
- комунікацію підсистеми РО з сервером обладнання ЦУР.
- живлення підсистеми РО від бортової мережі: в межах 20-35 В.

7.1.545. Умови експлуатації обладнання підсистеми РО:

- температурний режим роботи від -30°C до +50°C;
- верхнє значення відносної вологості повітря 95% при температурі 35oC;
- живлення в межах 20-35 В,; ;
- сейсмічна кваліфікація: до 6,0 за шкалою Ріхтера.

7.2. Мобільний термінал контролера призначений для забезпечення роботи контролера в частині перевірки валідності БПК та, у разі необхідності, інших засобів оплати проїзду.

7.3. ЦУР7.3. ЦУР повинен здійснювати фінансові розрахунки (розподіл коштів) і надавати відповідну звітну документацію. ЦУР керує всіма транспортними картами, обладнанням, транзакціями і параметрами Системи (включаючи GSM номераномери). Кожен фізичний компонент повинен налаштовуватися в інтерактивному режимі. ЦУР, також, повинен виконувати наступні функції:

- централізоване керування всіма елементами АСООП;
- централізоване збереження інформації з налаштування та щодо транзакцій;
- побудова звітності щодо транзакцій;
- взаємодія з обладнанням;
- моніторинг сервісних подій на всіх елементах АСООП,; ;
- управління смарт-картами;
- ініціалізація (активація в ЦУДЦУР) смарт-карт;
- керування транспортними картами;
- управління сервісними картами персоналу;
- зберігання облікового запису кожної карти.

8. Вимоги до тарифів

8АСООП

8.1. В АСООП повинна бути функція управління всіма тарифними продуктами і відповідними тарифними параметрами, що має дозволяти реалізацію гнучких тарифів, зокрема зазначених нижче, але не тільки:

- разова поїздка, яка дає право на здійснення однієї поїздки на громадському транспорті, яка може бути оплачена за допомогою РПК або мобільним гаджетом, а також (опціонально) банківською карткою;

- БПК на певну кількість поїздок із обмеженням/без обмеження строку дії, яка дає право на здійснення певної кількості поїздок;

- БПК на певний строк із обмеженням/без обмеження кількості поїздок, яка дає право на здійснення поїздок протягом певного періоду часу.

8.2. ЦОДЦУР повинен дозволяти змінювати параметри тарифних даних, додавати нові тарифи і тарифні продукти.

8.2.1. Додавання нового тарифного продукту повинно бути можливо без зміни прикладного програмного забезпечення.

8.2.2. Нові тарифні дані повинні супроводжуватися датою активації.

9. Вимоги до звітів АСООП

9.1. Інформація про всі операції з ЕПД, а саме: продаж, поповнення, повернення, валідація має передаватися в ЦУР таким чином, щоб ЦУР мав всю інформацію, необхідну для проведення аналізу і формування звітних документів щодо функціонування АСООП.

9.2. Звіти щодо продажу і поповнення ЕПД мають містити сумарні дані про операції, виконані на касових або платіжних терміналах, а також квиткоматах, а саме: продаж, поповнення і повернення електронних проїзних документів, внесення і вилучення готівки. Дані в звітах мають бути згруповані за місцями продажу та робочими змінами.

9.3. Звіти щодо перевезення пасажирів повинні базуватися на кількості валідацій ЕПД в РО та мають містити дані щодо:

- загальної кількості перевезених пасажирів, у т.ч. за конкретними маршрутами та/або датами;

- середньої завантаженості транспортних засобів;

- кількості завалідованих РПК, кількості і типів БПК;

- щогодинну завантаженість за добу і щодобову завантаженість за місяць;

- використання соціальних карток з деталізацією за видами пілґ.

9.3. АСООП повинна мати можливість формувати й інші звіти у відповідності до вимог Замовника, а також взаємодіяти з:

- з пунктами продажу квитків / сервісними центрами по інтернет протоколу (IP);

- з кіосками/валідаторами по мобільному зв'язку (GPRS);

- з системою обробки даних в мережі автоматів з прийому платежів;

9.4. Сформовані звіти повинні мати можливість виводитися на друк і зберігатись у форматах PDF, XLS або TXT.

РОЗДІЛ 2: ВИМОГИ ДО АВТОМАТИЗОВАНОЇ СИСТЕМИ ДИСПЕТЧЕРСЬКОГО УПРАВЛІННЯ В МІСЬКОМУ ПАСАЖИРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

1. Основні терміни та їх визначення

Організатор пасажирських перевезень (Організатор) – виконавчий комітет Херсонської міської ради;

Система (автоматизована система диспетчерського управління АСДУ) - єдина міська система управління та супутникового (GPS) моніторингу пасажирського транспорту загального користування у складі єдиної інтегрованої інтелектуальної транспортної системи, що містить комплекс організаційних, апаратно-технічних та

програмних рішень для реалізації завдання ефективного управління та контролю за міськими пасажирськими перевезеннями;

GPS – глобальна система визначення місцезнаходження - Global Positioning System (GPS) - супутникова навігаційна система, яка дозволяє визначати координати, швидкість і напрямок руху об'єктів в будь-якій точці земної кулі, в будь-який час доби, при будь-якій погоді.

GPS-моніторинг транспорту – комплекс заходів, обладнання та програмного забезпечення для визначення місця розташування транспортних засобів, встановлення маршруту їх прямування, доставка зібраної інформації користувачам різними каналами зв'язку та формування відповідних звітів за певні проміжки часу.

2. Загальні вимоги до АСДУ

2.1. Система має надавати можливість забезпечити обслуговування всіх рухомих одиниць пасажирського транспорту (надалі – РО) суб'єктів господарювання-перевізників (надалі – Перевізників), які надають послуги з перевезення пасажирів на підставі договорів, укладених з Організатором пасажирських перевезень в м. Херсоні, та має бути розрахованою не менше ніж на 387 транспортних одиниць.

2.2. Обладнання має використовувати систему глобального позиціонування GPS з подальшою передачею даних на сервер, а також передачу оброблених даних на програмну частину Системи – «АРМ».

2.3. Доступ до програмної частини Системи (АРМу) повинен мати як Перевізник, так і Організатор. Така структура дає змогу Перевізнику використовувати Систему для здійснення оперативного керування та вдосконалення організаційної структури підприємства, а Організатору - можливість здійснювати контроль за якістю послуг, що надаються Перевізниками, і отримувати об'єктивну інформацію про їх роботу на міських маршрутах.

2.4. Система повинна відповідати всім далі визначеним технічним та іншим вимогам і можливостям, встановленим даним Порядком.

2.5. У Системі має застосовуватися комплексне управління правами доступу різних користувачів. Повинні бути ефективні механізми запобігання несанкціонованого доступу до даних.

2.6. Перебої в передачі даних внаслідок технічних неполадок (напр. Збій в електропостачанні) або перебої GPS зв'язку не повинні призводити до втрати даних. Помилки в передачі даних повинні виправлятися автоматично.

3. Основні цілі та завдання впровадження АСДУ

3.1. Впровадження єдиної міської системи управління та супутникового моніторингу транспорту загального користування має забезпечити:

- надання об'єктивних даних для здійснення контролю за виконанням зобов'язань Перевізниками згідно договорів;
- безперервний on-line контроль за дотриманням схем та розкладів руху РО з використанням даних GPS-моніторингу;
- одержання статистичних даних для контролю, ефективного планування та звітності;
- створення єдиної бази даних з контрольованим доступом;
- підвищення ефективності управління, безпеки перевезення пасажирів та експлуатації РО;

- покращення інформаційності сфери послуг, що надаються населенню міста пасажирським транспортом;
- можливості розширення системи для впровадження інших електронних засобів (табло прогнозування часу прибуття транспорту на зупинках, надання пасажиром додаткової аудіо- та відеоінформації у салоні РО, підключення Web-додатків для відстеження руху громадського транспорту, забезпечення двостороннього голосового зв'язку диспетчера з водієм, підключення датчиків контролю пального, підключення до АСООП)..).

4. Вимоги до програмного забезпечення АСДУ

4.1. Програмне забезпечення АСДУ повинно виконувати наступні функції та завдання:

4.1.1. Автоматизоване ведення контролю за об'єктами моніторингу в режимі реального часу, з прив'язкою до контрольних зон, за розташуванням РО в поточний момент часу з можливістю відображення стану об'єкта, місця, швидкості та напрямку руху, з можливістю визначення інтервалу передачі даних на сервер;

4.1.2. Створення та введення в Систему маршрутів, контрольних зон, планових показників кількості рейсів та графіків, їх виконання;

4.1.3. Відображення історії пройденого шляху (треку) одного або декількох РО різними кольорами за обраний проміжок часу, із зазначенням місць зупинок та швидкості у конкретній точці;

4.1.4. Створення профілів зон для контролю відвідування місць технічного та медичного огляду;

4.1.5. Онлайн контроль за дотриманням графіку руху РО з відображенням відхилень від графіків руху з цифровим та кольоровим позначенням;

4.1.6. Створення системи планування роботи РО та водіїв (в т.ч. у вихідні та святкові дні);

4.1.7. Наявність інтерфейсу (API) для інтегрування та обміну інформацією з АСООП;

4.1.8. Автоматичне формування звітів план/факт виконання рейсів та графіків руху, з можливістю фільтрації по маршруту, перевізнику та РО у форматі придатному для їх оприлюднення на сайті виконкому;

4.1.9. Створення звіту для контролю дотримання інтервалів відправлення РО з кінцевих зупинок;

4.1.10. Створення звіту-аналізу причин порушення рейсів та графіків;

4.1.11. Забезпечення можливості підключення спеціалізованого обладнання для виконання різних завдань (забезпечення інформування водія про дотримання графіків руху за допомогою інформаційного табло, забезпечення водія можливістю двостороннього голосового зв'язку з диспетчером, забезпечення підключення системи автоматичного аудіо та відео інформаційного забезпечення пасажирів в салоні РО, забезпечення можливості підключення датчиків контролю пального, забезпечення можливості підключення до АСООП);

4.1.12. Відображення інформації прогнозування часу прибуття РО на світлодіодних табло-прогнозування часу фактичного прибуття транспорту (інформація на табло повинна оновлюватися не рідше одного разу на 10 секунд);

4.1.13. Відображення інформації про стан руху РО по маршрутам та прогноз прибуття транспорту на обрану зупинку за допомогою веб-додатку та додатку для мобільних пристроїв на системах Android та IOS;

4.1.14. Підключення «Тривожної кнопки» для оповіщення диспетчера про виникнення позаштатних ситуацій;

4.1.15. Оперативне відображення тривожних повідомлень, факт спрацювання «Тривожної кнопки», датчиків та ін., а також фіксація та відображення на треку місця і часу виникнення тривожних повідомлень;

4.1.16. Контроль технологічних рейсів в'їзду та виїзду з депо;

4.1.17. Відображення в звітах співвідношення проходження контрольних зон з відхиленням від графіку руху та без відхилення у відсотках;

4.1.18. Формування звітів проходження транспортних засобів через окрему зупинку з відображенням часу прибуття на зупинку та часу від'їзду;

4.1.19. Можливість вносити допустимі значення часу відхилення, окремо на випередження та відставання від графіка руху;

4.1.20. Можливість налаштування звітів по зупинкам за допомогою вибору конкретного маршруту та зупинки на вибраному маршруті.

4.2. Учасник конкурсного відбору повинен надати документи походження пропонованого програмного забезпечення (бути його автором або мати ліцензійний договір).

4.3. Програмне забезпечення повинно мати можливість нарощування функціональності на вимогу Організатора пасажирських перевезень.

4.4. Мовою інтерфейсу має бути державна, наявність інших мов є перевагою, але не є обов'язковою.

4.656. Учасник конкурсу повинен продемонструвати відповідність запропонованого програмного забезпечення всім вказаним вимогам на прикладі впровадження аналогічних Систем в інших містах. Неможливість демонстрації прирівнюється до відсутності технічної можливості або відповідної функції.

5. Загальні вимоги до обладнання АСДУ

Таблиця 1

Характеристики GPS/GSM Обладнання

№	Параметри	Характеристики
1	Стандарт передачі даних	GSM 900/1800
2	Канали зв'язку	канал інтернет
3	Клас GPRS	10
4	Тип навігаційної системи	GPS, LBS
6	Цифрові інтерфейси	сумісні з наявним транспортом
7	Датчик руху	Акселерометр
13	Діапазон напруги дискретних входів	Від 0 В до 40 В
16	Діапазон напруги аналогових входів	Від 0 В до 27 В
17	Тип живлення	Постійне
18	Тривалість автономної роботи	не менше 4 годин
19	Напруга живлення	Від 6 В до 36 В
21	Об'єм енергонезалежної пам'яті не менше	2 МБ (або 50000 записів)
22	Робоча температура	Від -30 °С до +80 °С
23	Відносна вологість повітря	(80±15)%
24	Габаритні розміри (Д x Ш x В) не більше	80x100x20
25	Клас захисту корпусу не нижче	IP 54

5.2. Вимоги до комплектації обладнання АСДУ.

5.2.1. До базового комплекту обладнання мають входити:

- з'єднувальний кабель;
- технічний паспорт;
- декларація відповідності якості пристрою.

5.3. Вимоги до дозвільної документації на обладнання АСДУ.

5.3.1. На підтвердження легітимності використання запропонованого обладнання Учасник конкурсу повинен надати такі документи:

- повідомлення про внесення інформації до Реєстру радіоелектронних засобів та випромінювальних пристроїв, що можуть застосовуватися на території України в смугах радіочастот загального використання;
- висновок СЕС на GPS-пристрої про відповідність радіоелектронного обладнання вимогам діючого санітарного законодавства України
- висновок СЕС на технічні умови про відповідність радіоелектронного обладнання вимогам діючого санітарного законодавства України;
- листи Українського Державного центру радіочастот або відповідного сертифікаційного центру про погодження технічних умов на виготовлення модулів GPS/GSM;
- декларація відповідності пристрою спостереження за рухомими об'єктами;
- сертифікат відповідності пристрою спостереження за рухомими об'єктами;
- паспорт якості, технічний паспорт або інший аналогічний документ українською мовою від виробника чи їх копії.

5.3.2. Якщо Учасник конкурсу не є розробником або імпортером обладнання, він має подати документ на підтвердження права розповсюджувати, встановлювати, налаштовувати, обслуговувати, експлуатувати тощо обладнання (дилерський сертифікат або гарантійний лист виробника чи імпортера).

5.4. Учасник конкурсу повинен продемонструвати відповідність запропонованого обладнання усім вказаним вимогам. Неможливість демонстрації прирівнюється до відсутності технічної можливості або відповідної функції.

6. Вимоги до постачання та введення в експлуатацію АСДУ

6.1. У разі перемоги, Учасник конкурсу повинен:

- встановити Організатору пасажирських перевезень програмну частину Системи "АРМ" з доступом до Системи;
- протягом 3-ох місяців з моменту підписання договору налаштувати та ввести Систему в експлуатацію.

6.2. Встановлення валідаторів та іншого обладнання на РО Перевізників повинно бути здійснено з дотриманням таких вимог:

- усі кабельні з'єднання повинні бути легко доступні для перевірки та ремонту;
- якщо під час інсталяції обладнання була знята ізоляція, вона повинна бути відновлена;
- усі місця з'єднань, роз'єми, технологічні отвори обладнання повинні бути захищені пломбами (стікерами), що руйнуються у разі спроби усунення.

Зразок рішення виконавчого комітету
від _____ р. № ____

ПОРЯДОК

Проведення конкурсу з визначення особи-інвестора (Єдиного оператора ПТС), уповноваженої на впровадження єдиної інтегрованої інтелектуальної транспортної системи в міському пасажирському транспорті у м. Херсоні незалежно від форм власності

1. Мета та правові підстави проведення конкурсу

1.1. Порядок проведення конкурсу з визначення особи-інвестора (Єдиного оператора ПТС), уповноваженої на впровадження єдиної інтегрованої інтелектуальної транспортної системи в міському пасажирському транспорті у м. Херсоні незалежно від форм власності (далі – Порядок), розроблено на підставі Законів України “Про місцеве самоврядування в Україні”, “Про автомобільний транспорт”, “Про міський електричний транспорт” та “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті”, постанов Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 року № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» (із змінами) та від 03.12.2008 року № 1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» (із змінами).

1.2. Метою проведення конкурсу з визначення особи-інвестора (Єдиного оператора ПТС) є запровадження комфортних і вигідних як для пасажирів, так і для перевізників засобів оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування, створення системи GPS-моніторингу транспорту, отримання достовірної інформації про роботу пасажирських перевізників, покращення якості пасажирських перевезень.

1.3. Цей Порядок визначає процедуру підготовки та проведення конкурсу з визначення особи-інвестора (Єдиного оператора ПТС), уповноваженої на впровадження єдиної інтегрованої інтелектуальної транспортної системи (ПТС) в міському пасажирському транспорті у м. Херсоні незалежно від форм власності, і є обов’язковим для виконання Організатором проведення конкурсу, Конкурсним комітетом та Учасниками конкурсу.

2. Терміни, що вживаються в цьому Порядку

Організатор конкурсу – виконавчий комітет Херсонської міської ради.

Єдина інтегрована інтелектуальна транспортна система (ПТС) у складі автоматизованої системи обліку оплати проїзду (АСООП) та автоматизованої системи диспетчерського управління (АСДУ) – програмно-технічний комплекс, призначений для здійснення диспетчерського управління, оплати проїзду та обліку наданих транспортних послуг за допомогою електронних проїзних документів (ЕПД) та подальшого розширення функціоналу інтегрованого управління всім транспортним комплексом (сферою мобільності)

м. Херсоні і території, де Замовник може здійснювати свої повноваження на підставі угод з іншими адміністративно-територіальними одиницями згідно з чинним законодавством.

Єдиний оператор ПТС – переможець конкурсу, уповноважений на впровадження єдиної інтегрованої інтелектуальної транспортної системи у складі автоматизованої

системи обліку оплати проїзду (АСООП) та автоматизованої системи диспетчерського управління (АСДУ) в міському пасажирському транспорті у м. Херсоні.

Конкурсний комітет – постійний або тимчасовий орган, утворений Організатором конкурсу для розгляду конкурсних пропозицій та прийняття рішення про визначення переможця конкурсу.

Конкурсна пропозиція – документ, що містить пропозицію щодо участі у конкурсі з відбору особи-інвестора, який оформлюється заявником відповідно до вимог чинного законодавства та цього Положення, і подається на розгляд Комісії для прийняття нею рішень згідно з визначеними цим Положенням завданнями та компетенцією Комісії

Переможець конкурсу – Учасник конкурсу (Претендент), який переміг у конкурсі.

Учасник конкурсу* (Претендент) – суб'єкт господарської діяльності, зареєстрований відповідно до чинного законодавства України, або група суб'єктів господарювання, який в установленому порядку подав заяву та документи, визначені цим Порядком, для участі у конкурсі. (* - Застосовуються обмеження щодо участі заявників, які пропонують товари, роботи і послуги, виконані юридичними особами-резидентами іноземної держави державної форми власності та юридичними особами, частка статутного капіталу яких перебувала у власності іноземної держави, а також іншими суб'єктами господарювання, що здійснюють продаж товарів, робіт, послуг походженням з іноземної держави, до якої застосовано санкції)..)

Група суб'єктів господарювання – група юридичних осіб, пов'язаних між собою відносинами економічної та/або організаційної залежності у формі участі в статутному капіталі та/або управлінні або відповідно до укладеної між ними угоди про спільну участь; договору (-рів), які в установленому порядку подали заяву та документи, визначені цим Порядком, для участі у конкурсі.

Лідер групи – учасник конкурсу, уповноважений представляти інтереси групи суб'єктів господарювання.

3. Об'єкт конкурсу

3.1. Об'єктом конкурсу є комплекс заходів, спрямованих на впровадження єдиної інтегрованої інтелектуальної транспортної системи (ІТС) в міському пасажирському транспорті у м. Херсоні незалежно від форм власності.

4. Основні цілі та завдання ІТС

4.1. Впровадження ІТС має забезпечити:

- зручність для пасажирів при оплаті за проїзд;
- запровадження гнучкої тарифної політики оплати проїзду з преференціями для передплачених абонементів і безготівкових розрахунків;
- збільшення доходів транспортних підприємств;
- зменшення витрат на збір виручки;
- збільшення надходжень до бюджету міста (у вигляді податків);
- забезпечення прозорості та точності обліку фактично наданих послуг з перевезення пільгових та інших категорій пасажирів;
- безперервний on-line контроль за дотриманням схем та розкладів руху пасажирського транспорту з використанням даних GPS-моніторингу;
- одержання статистичних даних для контролю, ефективного планування та звітності щодо транспортної роботи;

- одержання повної, достовірної та деталізованої інформації про обсяги наданих транспортних послуг для постійної роботи над вдосконаленням системи пасажирських перевезень, способів та засобів оплати проїзду.

5. Комплекс заходів та робіт з впровадження ІТТС

5.1. Єдиний оператор ІТТС, Переможець конкурсу, зобов'язується за власні кошти закупити/виготовити та встановити все необхідне обладнання АСООП та АСДУ, виконати необхідні роботи та забезпечити виготовлення ЕПД усіх необхідних видів, номінальна вартість та інші істотні вимоги до яких визначаються договором.

5.2. Єдиний оператор ІТТС, Переможець конкурсу, зобов'язується провести комплекс заходів та робіт з впровадження:

- АСДУ на міському пасажирському транспорті загального користування всіх форм власності протягом 90 календарних днів з моменту підписання Договору за умови виконання Замовником зобов'язань згідно з Договором;

- АСООП на міському пасажирському транспорті загального користування комунальної форми власності та облік перевезення пасажирів пільгових категорій на міському пасажирському транспорті загального користування приватної форми власності протягом 180 календарних днів з моменту підписання Договору за умови виконання Замовником зобов'язань згідно з Договором;

- АСООП на міському пасажирському транспорті загального користування приватної форми власності у терміни, визначені окремим рішенням Організатора конкурсу.

- інтеграцію АСОП та АСДУ у єдину інтелектуальну транспортну систему як єдиний програмно-технічний комплекс.

5.3. У разі наявності додаткових інвестиційних зобов'язань в транспортній інфраструктурі міста (інформаційні табло або/та зупинки громадського транспорту) Єдиний оператор ІТТС, Переможець конкурсу, повинен забезпечити їх виконання протягом 360 календарних днів з моменту впровадження АСДУ згідно технічних характеристик, визначених Додатком 4 цього Порядку.

5.4. Строк дії Договору з Єдиним оператором ІТТС на впровадження єдиної інтегрованої інтелектуальної транспортної системи в міському пасажирському транспорті загального користування може становити до 10-ти років.

5.5. Учасник конкурсу повинен мати всі необхідні патенти, дозволи та інші документальні підтвердження на право власності та використання всього представленого програмного забезпечення та технологій, які будуть використовуватись при впровадженні та експлуатації ІТТС, а також забезпечити їх актуальність протягом усього строку експлуатації.

5.6. Якщо учасник конкурсу не є розробником або імпортером обладнання, він має подати документ на підтвердження права розповсюдження та експлуатації такого обладнання (дилерський сертифікат або гарантійний лист виробника чи імпортера), а також паспорт якості, технічний паспорт або інший аналогічний документ українською мовою від виробника чи їх копії.

6. Порядок організації та проведення конкурсу

6.1. Для підготовки та проведення конкурсу Організатор утворює конкурсний комітет, персональний склад якого затверджується рішенням виконавчого комітету міської ради. Членами конкурсного комітету є 1) представники органів виконавчої влади, 2) представники перевізників усіх форм власності, 3) представники громадських організацій з транспортної тематики, 4) депутати міської ради.

6.2. Свою діяльність конкурсний комітет здійснює відповідно до вимог чинного законодавства України, нормативних актів міської ради, її виконавчого комітету.

6.3. Роботу Конкурсного комітету організовує голова, а у випадку його відсутності – заступник голови. Засідання комітету вважається правомочним, якщо в його роботі бере участь не менше половини його персонального складу.

6.4. Члени конкурсного комітету:

- беруть участь в обговоренні, розгляді, оцінці та порівнянні конкурсних пропозицій претендентів і забезпечують прийняття рішення про визначення переможця конкурсу;

- мають право на ознайомлення з усіма матеріалами, що стосуються проведення оцінки пропозицій претендентів, а також на відображення своєї окремої думки у протоколі засідання комітету на підставі інформації, що підтверджена документально та врахування якої не порушуватиме процедуру проведення конкурсу;

- зобов'язані дотримуватися норм законодавства та цього Порядку, об'єктивно та неупереджено розглядати конкурсні пропозиції претендентів.

6.5. Організатор конкурсу не пізніше ніж за 15 робочих днів до початку проведення конкурсу забезпечує публікацію оголошення про проведення конкурсу в засобах масової інформації, яке повинно містити таку інформацію:

- рішення, на підставі якого проводиться конкурс;
- найменування організатора конкурсу;
- найменування об'єкта конкурсу;
- перелік документів, що подаються для участі у конкурсі (Додаток 1 до цього Порядку);
- кінцевий строк приймання документів для участі у конкурсі;
- найменування організації, режим її роботи та адреса, за якою подаються документи для участі у конкурсі;
- місце, дата та час початку проведення засідання конкурсного комітету;
- телефон та електронну адресу для довідок з питань проведення конкурсу.

6.6. У конкурсі можуть брати участь суб'єкти господарювання (юридичні особи та фізичні особи-підприємці) або група суб'єктів господарювання (із визначенням лідера групи), які відповідають визначеним цим Порядком вимогам, подали у визначений строк необхідний перелік документів на конкурс та відповідають кваліфікаційним вимогам.

6.7. До участі в конкурсі не допускаються суб'єкти господарювання (юридичні особи та фізичні особи-підприємці):

6.7.1. Які визнані банкрутом або стосовно них порушено провадження у справі про банкрутство;

6.7.2. Щодо яких прийнято рішення про припинення діяльності;

6.7.3. Відомості про особу внесено до Єдиного державного реєстру осіб, які вчинили корупційні або пов'язані з корупцією правопорушення;

6.7.4. У Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань відсутня інформація про кінцевого бенефіціарного власника (контролера) юридичної особи, у тому числі кінцевого бенефіціарного власника (контролера) її засновника;

6.7.5. Службова (посадова) особа Учасника конкурсу, уповноважена на підписання договору, була засуджена за злочин, вчинений з корисливих мотивів, судимість з якої не знято або не погашено у встановленому законодавством України порядку;

6.7.6. Мають заборгованість зі сплати податків, зборів, платежів, що контролюються органами доходів і зборів;

6.7.7. Пропонують товари, роботи і послуги, виконані юридичними особами-резидентами іноземної держави державної форми власності та юридичними особами, частка статутного капіталу яких перебувала у власності іноземної держави, а також іншими суб'єктами господарювання, що здійснюють продаж товарів, робіт, послуг походженням з іноземної держави, до якої застосовано санкції;

6.7.8. Подали для участі у конкурсі неналежним чином оформлені документи чи не в повному обсязі, а також такі, що містять недостовірну інформацію;

6.7.9. Які не відповідають кваліфікаційним вимогам, передбаченим Порядком;

6.7.10. Конкурсна пропозиція яких не відповідає умовам конкурсу.

6.8. Для участі у конкурсі Претендент подає документи перелік яких затверджений у Додатку 1 цього Порядку.

6.9. Інформація, що міститься в документах, поданих претендентами для участі у конкурсі, повинна бути достовірною на момент подання документів для участі у конкурсі.

6.10. Документи для участі у конкурсі та документи, що підтверджують кваліфікацію Претендента, нумеруються, прошиваються, підписуються керівником або уповноваженою особою претендента та скріплюються печаткою з позначенням кількості сторінок цифрами та словами.

6.11. Документи подаються в закритому конверті особисто або надсилаються поштою у закритому конверті з позначкою «для участі у конкурсі з визначення особи-інвестора (єдиного оператора ПТС), уповноваженої на впровадження єдиної інтегрованої інтелектуальної транспортної системи в міському пасажирському транспорті загального користування

м. Херсон», на якому зазначається/зазначається: назва претендента, код ЄДРПОУ, юридична та фактична адреса, контактний телефон». Для групи суб'єктів господарювання дана інформація зазначається щодо лідера такої групи та вказується склад (назви) всіх учасників групи.

6.12. Конверти з документами та конкурсними пропозиціями, що надійшли після закінчення строку їх надання, не розкриваються і повертаються учасникам конкурсу без реєстрації.

6.13. Кожен Учасник конкурсу має право подати лише одну Конкурсну пропозицію.

6.14. Конверти з документами та конкурсними пропозиціями реєструються секретарем конкурсного комітету в журналі обліку та відкриваються на засіданні Конкурсного комітету, у присутності Учасників конкурсу.

6.15. Учасник конкурсу має право відкликати документи та власну конкурсну пропозицію до моменту або під час засідання Конкурсного комітету.

6.16. Якщо подані Учасником конкурсу документи відповідають умовам цього Порядку та конкурсу, Конкурсний комітет вирішує питання про допуск Учасника до участі в конкурсі шляхом голосування, а Учасник конкурсу рахується таким, що пройшов кваліфікацію.

6.17. Учасники конкурсу, які допущені до участі у конкурсі, повинні продемонструвати Конкурсному комітету тестовий варіант пропонованого обладнання ПТС, яке відповідає технічним вимогам.

6.18. Претендентам надається право обґрунтувати подані пропозиції та відповіді на запитання членів конкурсного комітету. Під час проведення конкурсу додаткові пропозиції від претендентів не приймаються.

6.19. Конкурс може бути визнаний таким, що не відбувся, у разі, якщо:

- протягом встановленого строку не надійшло жодної конкурсної пропозиції;
- усі подані конкурсні пропозиції не відповідають умовам конкурсу;
- переможець конкурсу та Учасник конкурсу (претендент), який зайняв друге місце, відмовились від укладення договору.

6.20. У разі визнання конкурсу таким, що не відбувся, Організатором конкурсу приймається рішення про проведення нового конкурсу.

6.21. Під час розгляду конкурсних пропозицій Конкурсний комітет або Організатор конкурсу, у разі потреби, може залучати без права голосу в ролі експертів чи консультантів працівників структурних підрозділів виконавчого комітету міської ради, спеціалістів у галузі впровадження електронних систем та інших установ.

6.22. Якщо у конкурсі взяв участь тільки один Учасник, його може бути визнано переможцем за умови, що він відповідає кваліфікаційним вимогам Порядку, а його Конкурсна пропозиція відповідає умовам конкурсу і його визнано Конкурсним комітетом таким, що успішно реалізував пілотний проект по впровадженню ІТС у місті Херсон..

6.23. У разі участі у конкурсі двох або більше Учасників, такий конкурс проводиться в два етапи.

6.23.1. В першому етапі 6.23. Переможцем конкурсу визнається Учасник, який відповідає кваліфікаційним вимогам та конкурсна пропозиція якого визнана найкращою за результатами оцінки, проведеної відповідно до методики оцінювання конкурсних пропозицій, визначеної Додатком 4.

6.24. Конкурсний комітет Організатор конкурсу визнає претендентом, який посів друге місце, того Учасника конкурсу, який за результатами оцінювання конкурсних пропозицій, визначає двох кращих претендентів та допускає їх до участі у другому етапі набрав найбільшу кількість балів, без урахування показника переможця конкурсу.

6.23.2. Другий етап полягає у реалізації пілотного проекту по впровадженню ІТС у місті Херсон, який визначений Додатком 2 до цього Порядку. набрав найбільшу кількість балів, без урахування показника переможця конкурсу.

6.24. Переможцем конкурсу визнається Учасник, який відповідає кваліфікаційним вимогам, конкурсна пропозиція якого визнана найкращою за результатами оцінки, проведеної відповідно до методики оцінювання конкурсних пропозицій, визначеної Додатком 4 та результати якого визнані Конкурсним комітетом кращими за наслідками реалізації пілотного проекту по впровадженню ІТС у місті Херсон.

6.25. Рішення про результати проведення конкурсу приймається Конкурсним комітетом на відкритому засіданні в присутності не менше як половини його складу, у тому числі голови Конкурсного комітету або його заступника, простою більшістю голосів. У разі рівного розподілу голосів вирішальним є голос голови конкурсного комітету.

6.26. Переможець конкурсу оголошується на засіданні Конкурсного комітету у присутності його Учасників або уповноважених ними осіб.

6.27. Рішення Конкурсного комітету у 5-денний строк оформлюється протоколом, який підписується головою або заступником голови (у разі відсутності голови) та секретарем Конкурсного комітету і подається для затвердження Організатору конкурсу.

6.28. Протокол засідання Конкурсного комітету повинен містити інформацію про:

- дату, час та місце проведення засідання Конкурсного комітету;

- прізвища, імена та по батькові членів Конкурсного комітету, які присутні на засіданні;
- найменування Претендентів;
- результати голосування членів Конкурсного комітету;
- рішення Конкурсного комітету про визначення переможця конкурсу;
- рішення Конкурсного комітету про визнання Учасника конкурсу (претендента) таким, що зайняв друге місце;
- рішення про недопущення Претендента до участі у конкурсі, якщо воно мало місце.

6.29. Впродовж 10 днів з дати прийняття рішення щодо визначення переможця конкурсу, переможець надає Конкурсному комітету оригінали документів, що підтверджують відсутність підстав, визначених пунктом 2 Додатку 1 до цього Порядку. В разі ненадання Учасником конкурсу, який став переможцем, зазначених документів, такі документи пропонуються надати претенденту, який зайняв друге місце. У разі відсутності претендента, який зайняв друге місце, Організатор приймає рішення щодо проведення нового конкурсу.

6.30. Рішення конкурсного комітету щодо визначення переможця конкурсу, за умови виконання п. 9.29 Порядку, вводиться в дію рішенням виконавчого комітету міської ради протягом не більш, як 20 робочих днів з дати підписання протоколу засідання Конкурсного комітету. Вказаним рішенням призначається уповноважена особа-інвестор (Єдиний оператор ІСТ) на впровадження автоматизованої системи диспетчерського управління та автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті загального користування м. Херсон.

6.31. Організатор конкурсу протягом 20 днів з моменту набрання чинності рішення конкурсного комітету укладає з переможцем конкурсу договір на впровадження єдиної інтегрованої інтелектуальної транспортної системи в міському пасажирському транспорті загального користування м. Херсон.

6.32. У разі письмової відмови Учасника, який став переможцем конкурсу, від укладення з Організатором конкурсу договору, такий договір укладається з претендентом, який зайняв друге місце, при умові виконання ним вимог п.69.29. Порядку. У разі відсутності претендента, який зайняв друге місце, Організатор приймає рішення щодо проведення нового конкурсу.

6.33. Скарги за результатами конкурсу можуть подаватися протягом 5 календарних днів з дати його проведення та розглядатися Організатором протягом 10 календарних днів з дня її надходження. Скарги, що надійшли з порушенням встановленого строку, не розглядаються.

Додаток 3

Щодо порядку розповсюдження «Е-КВИТОК ХЕРСОНЦЯ» серед пільгових електронних квитків серед пільгових категорій

Мешканці м. Херсону, які мають право пільгового проїзду в міському пасажирському електротранспорті м. Херсона та перебувають на обліку в органах соціального захисту населення, Управління соціальної політики, Управління освіти, Управління молоді та спорту повинні здійснюється інвестором (Уповноваженою особою) . Пропонуємо міськвиконкому затвердити від підповідний порядок Порядок таким чином:

1. Дієздатні Пільговики, які досягли повноліття та мають право пільгового проїзду в міському пасажирському електротранспорті м. Херсона, звертаються до Уповноваженої особи щодо отримання пільгових електронних квитків виключно особисто, надаючи заяви, копії паспорта, ідентифікаційного коду та документів, що підтверджують право на пільгу.
2. Недієздатні повнолітні особи, які мають право пільгового проїзду в міському пасажирському електротранспорті м. Херсона, звертаються до Уповноваженої особи щодо отримання пільгових електронних квитків через законного представника, який представляє їх інтереси, та надає заяву Уповноваженій особі. При цьому законний представник надає, крім копії паспорта, ідентифікаційного коду та документів, що підтверджують право на пільгу Пільговика, копії документа, який посвідчує його особу, та документів, які підтверджують його повноваження представляти інтереси Пільговика.
3. Неповнолітні діти, які мають право пільгового проїзду в міському пасажирському електротранспорті м. Херсона, звертаються до Уповноваженої особи за отриманням пільгових електронних квитків через батьків або законного представника, який представляє їх інтереси, та надає заяву Уповноваженій особі. При цьому законний представник надає, крім копії свідоцтва про народження дитини-пільговика, ідентифікаційного коду та документів, що підтверджують право на пільгу, копії документа, який посвідчує його особу, та документів, які підтверджують його повноваження представляти інтереси дитини-пільговика.
4. Пільговий електронний квиток для неповнолітнього Пільговика та недієздатної особи видається на ім'я зазначеного Пільговика одному з батьків або його законному представнику.
5. Пільговий електронний квиток дитині з інвалідністю або повнолітній особі з інвалідністю I групи та особі, яка її супроводжує, видається на ім'я зазначеного Пільговика.
6. Усі копії надаються за наявності оригіналів документів та власноруч підписуються Пільговиком або його законним представником.
7. При зміні категорії (статусу) Пільговика інша картка видається безоплатно. Учні закладів загальної середньої освіти міста Херсона, студенти (курсанти) денної форми навчання закладів вищої освіти I-IV рівня акредитації міста Херсона та учні закладів професійної (професійно-технічної) освіти міста Херсона, які мають право на пільговий проїзд за іншою категорією пільги та бажають особисто отримати пільговий електронний квиток, крім інших документів, передбачених цим Порядком, надають до Уповноваженої особи довідку закладу загальної середньої освіти міста Херсона про неотримання або відмову від отримання пільгового електронного квитка.

8. Якщо Пільговик має право на пільговий проїзд за декількома категоріями пільг, то він самостійно обирає лише одну категорію пільги, відповідно до якої подає заяву та отримує пільговий електронний квиток.
9. У разі зміни місця реєстрації проживання в межах району м. Херсона пільговик або його законний представник повинен в триденний строк повідомити про це письмово УПСЗН, де він перебував на обліку.
10. У разі зміни місця реєстрації проживання поза межами району м. Херсона Пільговик у триденний строк повинен здійснити зняття з обліку в УПСЗН за попереднім місцем проживання та стати на облік в УПСЗН за новим місцем реєстрації проживання.
11. УПСЗН за попереднім місцем реєстрації проживання Пільговика закриває його персональну облікову картку та видає Пільговику довідку про зняття з обліку, а за новим місцем реєстрації проживання УПСЗН відкриває нову облікову картку з дати реєстрації Пільговика, про що до 05 числа наступного місяця інформує Уповноважену особу (станом на 01 число наступного місяця).
12. При цьому до 07 числа на підставі отриманої інформації проводиться блокування картки, якщо Пільговик не став на облік в УПСЗН за новим місцем реєстрації проживання.
13. Для розблокування картки Пільговику необхідно надати до Уповноваженої особи заяву та довідку про взяття на облік в УПСЗН за новим місцем реєстрації проживання. Розблокування пільгового електронного квитка здійснюється протягом 3 днів після подання відповідної заяви безкоштовно.
14. Відповідальність за недопущення видачі кількох пільгових квитків одному Пільговику несе Уповноважена особа.
15. Видача пільгових електронних квитків здійснюється на платній та безоплатній основі.
16. На безоплатній основі здійснюється видача пільгових багаторазових квитків та електронних квитків Уповноваженою особою:
 - 16.1. Учням закладів загальної середньої освіти міста Херсона, дітям-сиротам, дітям, позбавленим батьківського піклування, за місцем навчання за попередньою заявкою, наданою керівником закладу освіти до Уповноваженої особи.
 - 16.2. Окремим категоріям Пільговиків за професійною ознакою для виконання ними трудових обов'язків незалежно від місця реєстрації проживання згідно з рішеннями органів місцевого самоврядування міста Херсона за місцем роботи за попередньою заявкою, наданою керівником закладу, установи до Уповноваженої особи.
 - 16.3. Розповсюдження пільгових електронних квитків на безоплатній основі здійснюється Уповноваженою особою:
 - 16.4. Окремим категоріям громадян, які перебувають на обліку в органах соціального захисту населення.
 - 16.5. Батькам (матері та батьку) та дітям із багатодітних сімей.
17. Видача пільгових електронних квитків студентам (курсантам) міста Херсона денної форми навчання закладів вищої освіти I-IV рівня акредитації та учням закладів професійної (професійно-технічної) освіти міста Херсона здійснюється за місцем навчання за попередньою заявкою, наданою керівником закладу освіти до Уповноваженої особи, після перерахування на користь Уповноваженої особи вартості замовлених пільгових електронних квитків.
18. Вартість пільгового електронного квитка визначається Уповноваженою особою та складається з вартості носія інформації, вартості його програмування та інших витрат, пов'язаних з виготовленням пільгового електронного квитка.