

## ПОРЯДОК

функціонування та вимоги до автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті загального користування на території Вараської міської територіальної громади  
№7200-ПК-66

### 1. Загальні положення

1.1. Цей Порядок функціонування та вимоги до автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті загального користування на території Вараської міської територіальної громади (далі – Порядок) розроблено на основі Законів України «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про автомобільний транспорт».

1.2. Порядок не змінює принципів оплати проїзду, що встановлені чинним законодавством України та не обмежує права споживачів послуг.

1.3. Порядок встановлює механізм справляння плати за проїзд, порядок обігу та реєстрації пасажирими проїзних документів у автоматизованій системі обліку оплати проїзду з використанням електронного квитка.

### 2. Основні терміни та їх визначення

2.1. У цьому Порядку наведені терміни вживаються в такому значенні:

Автоматизована система обліку оплати проїзду (АСООП) – програмно-технічний комплекс, призначений для здійснення обліку наданих транспортних послуг та обліку пасажирів.

Безконтактна карта кондуктора (БКК) – смарт-карта, яка знаходиться у кондуктора/водія, за допомогою якої проводиться реєстрація у АСООП разового проїзду пасажирів, після оплати такого проїзду кондуктору/водію.

Валідатор – пристрій для реєстрації проїзду та справляння/списання плати з пасажирів (ручний термінал та/або стаціонарний термінал).

Валідація – реєстрація проїзду за допомогою валідатора. Наслідком проведення успішної валідації є друк паперового разового квитка чи підтверджуючого реєстрацію квитка.



Контролер – особа, що перевіряє наявність документів на право проїзду.

Оператор – особа, уповноважена здійснювати справляння плати за транспортні послуги в міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті загального користування на території Вараської міської територіальної громади (далі – Вараської МТГ).

Автоматизоване робоче місце (АРМ) – апаратне та програмне забезпечення, за допомогою якого здійснюється управління АСООП;

Електронний квиток (ЕК) – проїзний документ встановленої форми, який після реєстрації в АСООП дає право пасажирові на одержання транспортних послуг. ЕК можуть бути персоніфіковані та неперсоніфіковані.

Тайм-аут – відрізок часу дії електронного квитка після валідації.

Вартість тарифного пакету – величина вартості поповнення конкретного типу ЕК за встановлену кількість поїздок.

Разовий паперовий квиток – квиток, виготовлений друкарським способом за допомогою обладнання АСООП (валідатором), при здійсненні оплати кондуктору/водію з використанням БКК, що дає право на один проїзд в межах оборотного рейсу, який визначається зупинкою громадського транспорту, на якій пасажир здійснив посадку та оплату проїзду.

Підтверджуючий реєстрацію квиток – квиток, виготовлений друкарським способом за допомогою обладнання АСООП (валідатором), при використанні ЕК, що дає право на один проїзд в межах оборотного рейсу, який визначається зупинкою громадського транспорту, на якій пасажир здійснив посадку та реєстрацію проїзду.

Квитковий сервер – програмне забезпечення, як SaaS рішення, що надає можливість віддаленого поповнення електронного квитка через автомати самообслуговування та мережу Інтернет;

Пункти видачі, продажу та поповнення ЕК – об'єкти, де пасажирові мають змогу отримати, придбати та/або поповнити ЕК.

SaaS сервіс АСООП – тип надання послуг, як системне програмне забезпечення як сервіс, що надає безперечну перевагу, а саме, постійне потокове вдосконалення програмного забезпечення та підтримка.

ЦОД – центр обробки даних, апаратне та програмне забезпечення, як SaaS, для збору і обробки даних у центральній базі даних;

ЦБД – центральна база даних.

2.2. Інші терміни вживаються у значенні, передбаченому законодавством України.

3. Принципи дії та складові АСООП

3.1. Одним із основних елементів забезпечення функціонування громадського транспорту є збір оплати проїзду та її облік. АСООП дозволяє істотно підвищити їх ефективність.

3.2. Використання АСООП дає змогу впровадити гнучку тарифну політику, що забезпечує надання, підвищує зручність і привабливість послуг громадського транспорту для пасажирів, а також можливості регулювання надання послуг з перевезення на всій території Вараської МТГ.

3.3. Автоматизація процесу обліку оплати проїзду дозволяє зменшити кількість зловживань як зі сторони персоналу Перевізника, так і з боку пасажирів, отримувати точні дані про пасажиропотік, кількість перевезених пільгових категорій пасажирів, забезпечує зниження собівартості транспортних послуг у частині збору, обліку і зберігання готівки, дозволяє зменшити чисельність залучених до цього збору працівників.

3.5. Аналіз даних, що акумулює АСООП щодо пасажиропотоку, дає можливість оптимізувати роботу пасажирського автотранспорту, коригувати роботу маршрутів, його руху тощо.

3.6. Складовими елементами АСООП є:

SaaS центр обробки даних/транзакцій;

автоматизоване робоче місце, як доступ до системи SaaS;

валідатори (термінали);

засоби оплати проїзду;

інфраструктура обслуговування клієнтів;

квитковий сервер;

SaaS рішення одночасної роботи багатьох ЦНАП, які працюють з різними адміністраціями та ТГ, включно з електронними чергами та системами друку та видачі карт;

SaaS рішення для роботи з багатьма адміністраціями та ТГ з автоматичним розрахунком зобов'язань між ними та перевізниками, за пільгові перевезення на базі підписаних договорів;

система прогнозування прибуття та сповіщення пасажирів, як через мобільні додатки (з системою оплати проїзду), геоінформаційні портали, так і через міжнародне відкрите джерело даних, на основі відкритого протоколу GTFS;

3.7. Параметри програмного забезпечення обладнання для транспортних засобів:

3.7.1. забезпечення прямої роботи валідаторів з хмарним середовищем SaaS рішення;

3.7.2 відображення на екрані статусу електронного квитка, а також інформації про результат валідації, що супроводжується характерним візуально-звуковим ефектом;

3.7.3. можливість налаштування тайм-ауту для запобігання оплати за пасажира іншої категорії або випадкового списання з балансу;

3.7.4. при кожній валідації валідатор записує в пам'ять та відправляє в акаунт користувача в SaaS системі такі дані: номер транспортного засобу, маршрут, тип квитка, списаний баланс, дату та час фіксації проїзду;

3.7.5. автоматичне поповнення або продовження терміну дії електронного квитка при наявності відповідної інформації з ЦБД, із відповідним записом в електронному квитку, для запобігання повторному поповненню або продовженню терміну дії на іншому валідаторі;

3.7.6. накопичення даних про транзакції під час тимчасової втрати зв'язку з ЦОД та передача цих даних в ЦОД при відновленні зв'язку;

3.7.7. автоматична синхронізація з ЦБД SaaS системи;

3.7.8. інформація, що передається до ЦБД, містить: номер валідатора, номер транспортного засобу, маршрут, тип, списаний баланс, дату та час кожної транзакції;

3.7.9. робота з тарифними сітками;

3.7.10. офлайн робота бортових систем на борту транспортних засобів;

3.7.11. автоматичний вибір зони посадки пасажира (при стабільному зв'язку з супутниками GPS та сервером);

3.7.12. можливість ручного вибору зони посадки пасажира при відсутності зв'язку;

3.7.13. автоматична система керування водіями на маршрутах, згідно графіків;

3.7.14. EMV-сертифіковане програмне забезпечення для роботи з банківськими картками.

3.7.15. обладнання повинно відповідати електромагнітній сумісності, тобто не втручатись у роботу інших електронних пристроїв і систем (мобільні телефони, радіо або телебачення, система управління світлофорів, пристрої Інтернет у транспортних засобах) і навпаки. Обладнання повинно бути ергономічним, забезпечувати можливість використання всіх типів електронних квитків пасажирами, мати можливість працювати в суворих умовах, характерних для транспортних засобів загального користування (вібрації, низькі і високі температури, вологість, частинки пилу, механічні удари, електромагнітні поля тощо).

#### 4. Види електронних квитків, їх придбання та поповнення

4.1. Неперсоніфікований ЕК (НЕК) – встановленої форми картка, дійсна з моменту придбання, не містить персональних даних пасажирів, можна придбати у пунктах видачі, продажу та поповнення ЕК.

4.2. Персоніфікований ЕК (ПЕК) – встановленої форми картка, дійсна з моменту придбання, містить персональні дані пасажирів, виготовляється на основі пакету визначених документів та згоди особи на збір, обробку та використання персональних даних.

4.3. В міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті на території Вараської МТГ діють різні тарифні пакети ЕК, які містять різну кількість передплачених транспортних послуг, вартість та інші переваги користування ними.

4.4. Тарифні пакети ЕК можуть бути:

а) з обмеженням по терміну дії (тижневий, місячний, річний) (на рахунку знаходиться і списується час);

б) на визначену кількість поїздок (на рахунку знаходяться і списуються поїздки);

в) вільний гаманець (на рахунку знаходяться і списуються гроші);

г) пільговий, учнівський, студентський (на рахунку знаходиться і списується час з початковою та кінцевою датою терміну дії);

4.5. Конкретні види тарифних пакетів ЕК затверджуються виконавчим комітетом Вараської міської ради.

4.6. Особа, уповноважена здійснювати справляння плати за транспортні послуги в міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті на території Вараської МТГ, забезпечує можливість придбання/поповнення пасажирів ЕК на території Вараської МТГ.

4.7. Перевізник забезпечує можливість придбання пасажирів разового паперового квитка у всіх транспортних засобах на міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті на території Вараської МТГ.

4.8. Поповнення ЕК відбувається у пунктах видачі, продажу та поповнення ЕК. Після створення квиткового серверу поповнення ЕК також відбуватиметься за допомогою мережі Інтернет та автоматів самообслуговування.

4.9. Забезпечення пільгових категорій населення ПЕК здійснюється відділом «Центр надання адміністративних послуг» департаменту соціального захисту та гідності виконавчого комітету Вараської міської ради.

4.10. На окремих видах ЕК може встановлюватись тайм-аут реєстрація проїзду.

4.11. Усі ЕК мають чітко визначений термін дії та обсяг оплачених та бонусних транспортних послуг.

4.12. Інформація щодо правил користування ЕК, про їх види і вартість, про пункти видачі, продажу та поповнення ЕК розміщується на офіційному сайті Вараської міської ради (<https://varashmtg.gov.ua/>)

Правила користування ЕК розробляє особа, уповноважена здійснювати справляння плати за транспортні послуги в міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті на території Вараської МТГ.

## 5. Порядок реєстрації проїзду

5.1. Пасажир, зайшовши у транспортний засіб, до наступної зупинки зобов'язаний здійснити валідацію ЕК, отримати підтверджуючий реєстрацію квиток та зберігати його до завершення проїзду.

5.2. Пасажир, у якого відсутні ЕК та пасажир, який отримав негативний результат валідації ЕК, зайшовши у транспортний засіб, до наступної зупинки зобов'язаний сплатити вартість разового проїзду водію та отримати разовий паперовий квиток, зберігати його до завершення проїзду.

5.3. Підтверджуючий успішну реєстрацію ЕК чи разовий паперовий квиток є підтвердженням надання перевізником та отримання пасажиром оплачених транспортних послуг.

5.4. Наявність у пасажира відповідного квитка дає йому право на безоплатне перевезення ручної поклажі, багажу відповідно до нормативів, визначених законодавством України. За перевезення ручної поклажі та багажу понад норму, що дає право на безоплатне її перевезення, пасажир оплачує водію вартість разового проїзду або проводить повторну реєстрацію ЕК.

5.5. Відповідний квиток, отриманий пасажиром, підтверджує право пасажира на проїзд виключно у тому транспортному засобі, де він отриманий.

5.6. Для пільгового проїзду можуть використовуватись тільки ПЕК.

5.7. Повторна реєстрація проїзду за допомогою валідатора ПЕК пільгового пасажира відбувається з інтервалом у п'ять хвилин.

5.8. У разі виходу транспортного засобу з ладу під час роботи на маршруті пасажири, що зареєстрували чи оплатили свій проїзд, при пересадці на інший транспортний засіб повторно реєстрацію та оплату проїзду не проводять.

5.9. У випадку втрати пасажиром НЕК, тарифний пакет та картка не поновлюються. У випадку втрати ПЕК, за заявою особи такий ЕК може бути заблокований. У випадку втрати безоплатно виданого ЕК, повторна видача проводиться за рахунок особи, що її втратила.

5.10. Оператор забезпечує надання користувачам транспортних послуг кваліфікованої сервісно-інформаційної підтримки з приводу користування ЕК.

5.11. У АСООП, за допомогою БКК та ЕК, реєструються всі факти користування пасажирями транспортними послугами.

6. Вимоги до АСООП в міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті на території Вараської МТГ

6.1. АСООП впроваджується в діяльності перевізника міському та приміському пасажирському автомобільному транспорті на території Вараської МТГ.

6.2. АСООП повинна відповідати стандартам роботи перевізника – враховувати початок і закінчення зміни, випуск на маршрут транспортних засобів, зміну рейсу, централізовану зміну тарифів.

6.3. У системі мають використовуватися і враховуватися як готівкова, так і безготівкова форми оплати проїзду. Для безготівкової форми повинні бути доступні різні способи оплати.

6.4. Поповнення карток повинно забезпечуватись шляхом здійснення:

- поповнення через термінали оплати платіжних систем, зареєстрованих в Україні та розповсюджених по Вараській МТГ;

- поповнення через офіс обслуговуючої компанії;

- поповнення через мережу Інтернет (сайт компанії);

- поповнення через банкомати та термінали банків за готівку, безготівково.

6.5. Складові АСООП (крім серверного обладнання) повинні забезпечувати функціонування всіх компонентів у діапазоні температур від – 25 до + 50 градусів Цельсія. Живлення транспортного терміналу в межах 20-35 В.

6.6. Для ЕК повинні бути передбаченні всі можливі методи максимального захисту від підробки.

6.7. АСООП має безперебійно забезпечувати реєстрацію проїзду протягом роботи транспортного засобу на маршруті.

6.8. Сервер повинен здійснювати віддалений контроль за роботою обладнання: інформація про відмови, порушення в роботі, відновлення роботи, низький рівень використання обладнання.

6.9. Валідатор повинен однозначно встановлювати факт валідації засобів оплати проїзду у конкретному транспортному засобі.

Валідатор повинен зберігати та передавати на сервер дані про перевірені засоби оплати проїзду та виявлені випадки безоплатного проїзду.

Працівник системи контролю (контролер) повинен мати можливість перед початком контролю здійснити блокування пристроїв валідації засобів оплати проїзду.

6.10. Все обладнання, яке буде встановлено в салоні транспортних засобів, є власністю особи, уповноваженої здійснювати справляння плати за транспортні послуги. Монтаж та демонтаж обладнання відбувається за кошти цієї особи.

6.11. Сервісне обслуговування АСООП повинне забезпечувати усунення претензій щодо роботи обладнання протягом доби після звернення. У випадку несправності обладнання, що забезпечує оплату проїзду (валідаторів та ін.), його ремонт (заміна) повинен здійснюватися в кінці оборотного рейсу транспортного засобу на кінцевих зупинках транспорту протягом часу відстою транспортного засобу (не більше 60 хв).

Міський голова

Олександр МЕНЗУЛ