

**UMOWA NR ZKM/ZC/156/16**

**zawarta w wyniku przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia niepublicznego w trybie przetargu nieograniczonego nr ZKM/ZC/156/16**

w dniu \_\_\_\_\_ 2016 roku w Gdyni pomiędzy:

**Zarządem Komunikacji Miejskiej (jednostką budżetową Gminy Gdynia) w Gdyni (81-244), ul. Zakręt do Oksywia 10, NIP: 586-10-51-214, REGON: 190606287,**

reprezentowanym przez:

\_\_\_\_\_

zwanym dalej **ZKM**,

a

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

reprezentowanym przez:

\_\_\_\_\_

zwanym dalej **PRZEWOŹNIKIEM**

o następującej treści:

**§1**

1. Przedmiotem umowy jest świadczenie przez PRZEWOŹNIKA usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (przewozu regularnego w ramach lokalnego transportu zbiorowego, tj. komunikacji miejskiej) na linii 181 w Gdyni i Sopocie w dni powszednie od poniedziałku do piątku, czterema autobusami miejskimi przegubowymi niskopodłogowymi, wg rozkładów jazdy stanowiących **załącznik numer 1** do umowy; zwanych w dalszej treści umowy USŁUGAMI. Umowa obejmuje obsługę następujących brygad: 181/4, 181/6, 181/7, 181/8, 181/12, 181/14.
2. Szacunkowa liczba wozokilometrów objętych niniejszą umową: **10.702** (słownie: dziesięć tysięcy siedemset dwa).
3. ZKM zastrzega sobie możliwość zmniejszenia liczby wozokilometrów – nie więcej niż 15% (piętnaście procent) w stosunku do liczby wskazanej w pkt. 2 w zależności od rzeczywistych potrzeb ZKM.

**§2**

1. PRZEWOŹNIK jest zobowiązany w szczególności do:
  - a) świadczenia USŁUG na warunkach określonych w niniejszej umowie, przy zachowaniu: parametrów techniczno-użytkowych, jakościowych i ilościowych określających sposób świadczenia USŁUG oraz obowiązujących norm i przepisów oraz do zapewnienia, że wykorzystywany przez PRZEWOŹNIKA sprzęt

i pojazdy mają odpowiednie certyfikaty i spełniają wszelkie wymogi prawa w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska;

- b) zapewnienia odpowiedniej jakości obsługi pasażerów, w tym w szczególności pod względem:
- bezpieczeństwa podróżnych i ich mienia;
  - przestrzegania obowiązujących rozkładów jazdy;
  - warunków podróży (oświetlenie, ogrzewanie, odpowiednie parametry i wyposażenie pojazdów);
  - właściwego i czytelnego oznakowania pojazdów;
  - zewnętrznej i wewnętrznej estetyki oraz czystości pojazdów;
  - kultury obsługi;
- c) zapewnienia kierowców do realizacji USŁUG o kwalifikacjach określonych w obowiązujących przepisach prawa oraz wymaganych przez ZKM – w zakresie dotyczącym znajomości języka polskiego, zasad taryfowych, przepisów porządkowych, układu komunikacyjnego, kultury obsługi pasażera oraz jakości USŁUG;
- d) posługiwania się do realizacji USŁUG kierowcami zatrudnionymi na podstawie umów o pracę zgodnie z wymogami wynikającymi z obowiązujących przepisów prawa pracy, przy czym wymóg ten obowiązuje także w przypadku zatrudniania podwykonawców oraz w przypadku posługiwania się kierowcami przez podwykonawców.
- e) utrzymywania przez cały okres obowiązywania umowy ubezpieczenia wykorzystywanych przez PRZEWOŹNIKA pojazdów zgodnie z wymogami wynikającymi z przepisów obowiązującego prawa, a także ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej PRZEWOŹNIKA w zakresie świadczonych USŁUG, w szczególności w pełnym zakresie odpowiedzialności wobec pasażerów z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania USŁUG oraz szkód osobowych i rzeczowych powstałych w związku z wykonywaniem USŁUG (w tym także szkód komunikacyjnych);
- f) przekazania ZKM w formie pisemnej (pod rygorem nieważności) danych dotyczących nazwy (firmy) i siedziby podwykonawcy/podwykonawców oraz zakresu przedmiotu umowy powierzonego podwykonawcy/podwykonawcom do realizacji w nieprzekraczalnym terminie do 7 (siedmiu) dni przed terminem rozpoczęcia świadczenia USŁUG przez podwykonawcę/podwykonawców, przy czym PRZEWOŹNIK ponosi wobec ZKM pełną odpowiedzialność za wykonanie przedmiotu umowy, w części której wykonanie powierzył podwykonawcy/podwykonawcom oraz za wszelkie działania i zaniechania podwykonawcy/podwykonawców jak za swoje własne. Podwykonawca/podwykonawcy zobowiązany jest/zobowiązani są do wykonywania powierzonej części przedmiotu umowy na warunkach określonych w niniejszej umowie, przy zachowaniu obowiązujących norm i przepisów.
2. Zasady świadczenia USŁUG oraz parametry jakościowe związane ze świadczeniem USŁUG określa szczegółowo **załącznik numer 2** do umowy.
3. Parametry techniczno-użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia USŁUG określa szczegółowo **załącznik numer 3** do umowy.

### §3

1. PRZEWOŹNIK jest zobowiązany do zapewnienia, w pojazdach wykonujących przewozy, ciągłej sprzedaży karnetów biletowych, a w uzgodnionych przypadkach także biletów jednorazowych.

2. Emitentem biletów dla pasażerów korzystających z USŁUG realizowanych przez PRZEWOŹNIKA na podstawie niniejszej umowy jest ZKM.
3. Szczegółowe zasady sprzedaży biletów oraz rozliczeń między stronami niniejszej umowy z tego tytułu określa **załącznik numer 4** do umowy.

#### §4

ZKM jest zobowiązany w szczególności do:

- a) opracowania rozkładów jazdy i wprowadzania ewentualnych zmian do rozkładów jazdy;
- b) terminowego wypłacania wynagrodzenia za wykonywane USŁUGI według zasad ustalonych w niniejszej umowie;
- c) umożliwienia PRZEWOŹNIKOWI korzystania z przystanków komunikacji miejskiej organizowanej przez ZKM w celu wykonywania przewozów oraz udostępnienia na zasadach określonych w innych umowach infrastruktury niezbędnej do świadczenia USŁUG;
- d) monitoringu i kontroli świadczonych USŁUG;
- e) zaopatrywania PRZEWOŹNIKA w bilety, zgodnie z zasadami określonymi w **załączniku numer 4** do umowy;
- f) realizacji innych obowiązków wynikających z przyjętego podziału zadań w ramach organizowania i realizacji usług publicznego transportu zbiorowego.

#### §5

1. Rozkłady jazdy są ustalane przez ZKM zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa, na podstawie bieżącego zapotrzebowania na przewozy oraz długoterminowej strategii rozwoju komunikacji zbiorowej na terenie Miasta Gdynia i innych gmin, a także możliwości PRZEWOŹNIKA.
2. W przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających, przez czas określony, realizację stałych rozkładów jazdy (np. na skutek remontów, awarii itp.) ZKM wprowadzi tymczasowe rozkłady jazdy, uwzględniające wystąpienie tych okoliczności i przewidywany czas ich trwania.
3. Rozkłady jazdy określają – w odniesieniu do każdej linii komunikacyjnej i dnia tygodnia – m.in. trasę linii wraz z długością jej wszystkich wariantów, godziny odjazdów i częstotliwości kursowania, typy taboru obsługującego daną linię i ewentualne dodatkowe wymagania co do rodzaju i wyposażenia pojazdów oraz liczbę wozokilometrów w podziale na zadania (brygady).
4. ZKM ma prawo dokonać jednostronnej zmiany rozkładu jazdy w drodze Zarządzenia Dyrektora ZKM, bez konieczności zmiany umowy w formie aneksu. Zmiany rozkładu jazdy dokonuje się poprzez przekazanie nowego rozkładu jazdy drogą elektroniczną (pocztą elektroniczną i poprzez zamieszczenie na serwerze FTP ZKM), lub poprzez wysłanie faksem, bądź osobiste doręczenie PRZEWOŹNIKOWI.
5. Zmieniony rozkład jazdy powinien być przekazany PRZEWOŹNIKOWI z wyprzedzeniem umożliwiającym PRZEWOŹNIKOWI przygotowanie realizacji USŁUG, przy czym nie później, niż:
  - 5 (pięć) dni roboczych przed terminem wejścia w życie zmienionego rozkładu jazdy;
  - 14 (czternaście) dni roboczych przed terminem wejścia w życie zmienionego rozkładu jazdy, jeżeli zmiana dotyczy więcej niż trzech linii lub trasy co najmniej jednej linii,chyba że zmiana rozkładu jazdy będzie następstwem przyczyn, których ZKM nie mógł przewidzieć z wyprzedzeniem umożliwiającym zachowanie powyższych terminów.

## §6

PRZEWOŹNIK upoważnia ZKM do wykonywania w oparciu o art. 33a *Ustawy z dnia 15 listopada 1984 roku Prawo przewozowe* (tekst jednolity Dz.U. z 2015 r., poz. 915) uprawnień PRZEWOŹNIKA do kontroli dokumentów przewozu osób na warunkach i w zakresie określonym w ustawie. Środki finansowe uzyskane w wyniku realizacji kontroli przysługują ZKM i nie stanowią przychodu PRZEWOŹNIKA. PRZEWOŹNIK wyraża zgodę na realizowanie działań kontrolnych za pośrednictwem innych podmiotów i na dysponowanie środkami finansowymi uzyskanymi z opłat dodatkowych przez ZKM.

## §7

1. PRZEWOŹNIK ponosi wobec pasażerów i osób trzecich odpowiedzialność za szkody wiążące się ze świadczeniem USŁUG. W szczególności PRZEWOŹNIK odpowiada za szkody:
  - komunikacyjne, wynikające z uczestniczenia pojazdów PRZEWOŹNIKA w ruchu drogowym;
  - rzeczowe, w odniesieniu do rzeczy przewożonych przez pasażerów w pojeździe PRZEWOŹNIKA, jeżeli szkoda powstała z winy PRZEWOŹNIKA;
  - inne szkody zgodnie z przepisami kodeksu cywilnego i innych aktów normatywnych.
2. W przypadku, gdyby wobec ZKM, gminy Gdynia lub gminy, na obszarze której świadczone są USŁUGI, skierowane zostały jakiegokolwiek roszczenia osób trzecich powstałe w związku z USŁUGAMI wykonywanymi przez PRZEWOŹNIKA, PRZEWOŹNIK na żądanie ZKM przejmie prowadzenie sprawy oraz wszelką odpowiedzialność z tytułu roszczenia i we własnym zakresie zaspokoi takie roszczenia, jeśli będą one zasadne. O przejęciu prowadzenia sprawy PRZEWOŹNIK niezwłocznie powiadomi osobę trzecią.
3. W przypadku, gdy na mocy obowiązujących przepisów prawa albo orzeczenia sądu lub innego uprawnionego organu ZKM, gmina Gdynia lub gmina, na obszarze której świadczone są USŁUGI, byłyby zobowiązane do zaspokojenia roszczeń powstałych w związku z wykonywaniem przez PRZEWOŹNIKA USŁUG, PRZEWOŹNIK przekaze niezwłocznie ZKM, gminie Gdynia lub gminie, na obszarze której świadczone są USŁUGI, kwotę równą wysokości zaspokojonych roszczeń.
4. PRZEWOŹNIK zobowiązany jest do załatwiania we własnym zakresie, w terminie 21 (dwudziestu jeden) dni, wszelkich skarg pasażerów dotyczących PRZEWOŹNIKA oraz do przekazywania do ZKM kopii takich skarg oraz informacji o sposobie ich załatwienia (kopii odpowiedzi na skargi). Dotyczy to również skarg kierowanych do ZKM i przekazywanych przez ZKM PRZEWOŹNIKOWI do rozpatrzenia.
5. ZKM zobowiązuje się, że nie będzie bez zgody PRZEWOŹNIKA uznawał żadnych roszczeń osób trzecich kierowanych do ZKM, gminy Gdynia lub gminy, na obszarze której świadczone są USŁUGI, co do których następnie ZKM, gminie Gdynia lub gminie, na obszarze której świadczone są USŁUGI, przysługiwałoby roszczenie regresowe do PRZEWOŹNIKA.

## §8

1. Łączna wartość wynagrodzenia należnego PRZEWOŹNIKOWI z tytułu realizacji przedmiotu umowy stanowi kwotę \_\_\_\_ (\_\_\_\_\_). Kwota ta obejmuje:
  - cenę za szacunkową liczbę wozokilometrów objętych niniejszą umową (vide §1 punkt 2 umowy)
  - podatek VAT.Szczegółowe zestawienie składników wynagrodzenia zawiera **załącznik numer 5** do umowy.
2. Kwota wskazana w pkt.1 może ulec zmianie w przypadku wskazanym w §1 pkt. 3 umowy.

## §9

1. Za wykonanie USŁUG ZKM zapłaci PRZEWOŹNIKOWI wynagrodzenie będące iloczynem zrealizowanych wozokilometrów na linii oraz ceny wozokilometra (netto) na tej linii. Do kwoty tej zostanie doliczony podatek VAT w obowiązującej wysokości.
2. Wozokilometry niewykonane na skutek wystąpienia obiektywnych, niezależnych od PRZEWOŹNIKA okoliczności, bez zmiany **załącznika numer 1** do umowy, będą rozliczane wg planu dziennego zgodnego z rozkładem jazdy. Do okoliczności tych zalicza się także wystąpienie zdarzeń drogowych, o których mowa w §11 pkt. 3 umowy, przy czym za liczbę wozokilometrów niezrealizowanych z powodu tych zdarzeń drogowych uznaje się liczbę wozokilometrów niewykonanych w kursie, w którym nastąpiło zdarzenie oraz w kursie następnym.
3. Rozliczanie USŁUG następuje na podstawie faktur VAT wystawianych przez PRZEWOŹNIKA przynajmniej na koniec każdego miesiąca.
4. Do każdej faktury PRZEWOŹNIK będzie załączać:
  - szczegółowe zestawienie wykonanych w danym okresie przewozów, z podziałem na poszczególne linie i typy taboru,
  - szczegółowe zestawienie obsady poszczególnych zadań (brygad) w danym okresie, zawierające numery służbowe kierowców obsługujących te zadania (brygady),
  - oświadczenie, że wszyscy wskazani w zestawieniu kierowcy byli w okresie świadczenia USŁUG zatrudnieni wyłącznie na podstawie umowy o pracę.
5. ZKM ma prawo zażądać od PRZEWOŹNIKA przedstawienia dodatkowych dokumentów i wyjaśnień w celu weryfikacji danych zawartych w fakturze i załącznikach wskazanych w p. 4, PRZEWOŹNIK jest zobowiązany niezwłocznie przedstawić powyższe dokumenty i wyjaśnienia, nie później jednak niż w terminie 5 (pięciu) dni od dostarczenia PRZEWOŹNIKOWI stosownego żądania ZKM. Na podstawie otrzymanych dokumentów i wyjaśnień ZKM dokona weryfikacji danej faktury i załączników, i ustali rzeczywistą wielkość wykonanych w danym okresie przewozów oraz należnego z tego tytułu wynagrodzenia.
6. Zapłatę faktur ZKM będzie realizował przelewem w terminie 10 (dziesięciu) dni od daty otrzymania prawidłowo wystawionej faktury, przy czym zapłata może być wstrzymana do czasu przedstawienia wymaganych załączników, o których mowa w pkt. 4 (jeżeli nie zostały dołączone do faktury), albo do czasu przedstawienia dodatkowych dokumentów i wyjaśnień, o których mowa w pkt. 5. Terminem płatności będzie data obciążenia rachunku bankowego ZKM.
7. PRZEWOŹNIKOWI nie przysługuje rekompensata, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt. 2 *Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym* (tekst jednolity Dz.U. z 2015 r., poz. 1440).
8. W przypadku realizacji przedmiotu umowy przy udziale podwykonawcy/podwykonawców, PRZEWOŹNIK zobowiązany jest załączać do faktury wskazanej w pkt. 3 szczegółowe zestawienie zrealizowanych przy udziale każdego podwykonawcy, w danym okresie, wozokilometrów, z podziałem na poszczególne linie i typy taboru oraz ze wskazaniem procentowego udziału wozokilometrów:
  - zrealizowanych przez każdego podwykonawcę w danym okresie rozliczeniowym, oraz
  - zrealizowanych przez każdego podwykonawcę łącznie we wszystkich okresach rozliczeniowych od daty rozpoczęcia świadczenia USŁUG,

w ogólnej liczbie wozokilometrów wskazanej w §1 pkt. 2 umowy.

9. ZKM będzie dokonywać bezpośredniej zapłaty wymagalnego wynagrodzenia przysługującego każdemu podwykonawcy, który zawarł przedłożoną ZKM umowę o podwykonawstwo, w przypadku uchylenia się od obowiązku zapłaty przez PRZEWOŹNIKA, informując o tym fakcie PRZEWOŹNIKA z 14 (słownie: czternasto) dniowym wyprzedzeniem.
10. Wynagrodzenie, o którym mowa w pkt. 9, dotyczy wyłącznie należności powstałych po przedłożeniu ZKM poświadczonej za zgodność z oryginałem kopii umowy o podwykonawstwo. Bezpośrednia zapłata obejmuje wyłącznie należne wynagrodzenie, bez odsetek, należnych każdemu podwykonawcy.
11. Przed dokonaniem bezpośredniej zapłaty ZKM umożliwi PRZEWOŹNIKOWI zgłoszenie pisemnych uwag dotyczących zasadności bezpośredniej zapłaty wynagrodzenia każdemu podwykonawcy. ZKM informuje, iż termin zgłaszania pisemnych uwag, o których mowa w niniejszym punkcie, wynosi 14 (słownie: czternaście) dni od dnia doręczenia informacji, o której mowa w pkt. 9.
12. W przypadku zgłoszenia w wyznaczonym terminie pisemnych uwag, o których mowa w pkt.11, ZKM może:
  - nie dokonać bezpośredniej zapłaty wynagrodzenia podwykonawcy, dla którego PRZEWOŹNIK wykaże niezasadność takiej zapłaty albo
  - złożyć do depozytu sądowego kwotę potrzebną na pokrycie wynagrodzenia podwykonawcy w przypadku istnienia zasadniczej wątpliwości ZKM co do wysokości należnej zapłaty lub podmiotu, któremu płatność się należy, albo
  - dokonać bezpośredniej zapłaty wynagrodzenia podwykonawcy, jeżeli podwykonawca wykaże zasadność takiej zapłaty.
13. W przypadku dokonania bezpośredniej zapłaty podwykonawcy, ZKM potrąca kwotę wypłaconego wynagrodzenia z wynagrodzenia należnego PRZEWOŹNIKOWI.
14. W przypadku konieczności dokonania bezpośrednich zapłat na sumę większą niż 5% (słownie: pięć procent) łącznej wartości wynagrodzenia należnego PRZEWOŹNIKOWI z tytułu realizacji przedmiotu umowy wskazanej w pkt. §8 pkt.1 umowy – ZKM przysługuje prawo do odstąpienia od umowy w terminie 10 (słownie: dziesięciu) dni od daty stwierdzenia dokonania bezpośrednich zapłat na sumę większą niż wskazana powyżej.

## §10

1. ZKM prowadzi bieżący monitoring i kontrolę świadczenia USŁUG zgodnie z zasadami określonymi w niniejszej umowie.
2. Przedmiotem monitoringu i kontroli świadczenia USŁUG jest w szczególności:
  - zakres świadczonych USŁUG;
  - jakość świadczonych USŁUG, w tym parametry techniczne;
  - punktualność przewozów;
  - prawidłowość rozliczeń i poprawność dokumentacji związanej ze świadczeniem USŁUG.
3. ZKM przeprowadza okresowe kontrole świadczenia USŁUG przez PRZEWOŹNIKA.
4. ZKM stwierdza występowanie uchybień w świadczeniu USŁUG poprzez:
  - obserwację na przystankach, przy czym w zakresie uchybień co do punktualności – tylko na przystankach początkowych, końcowych i pośrednich, wyszczególnionych w rozkładzie jazdy dla kierowcy;

- kontrolę w pojeździe, w obecności kierowcy PRZEWOŹNIKA, w dowolnym miejscu, w godzinach pracy pojazdu na linii, określonych w rozkładzie jazdy;
  - analizę dostarczonej przez PRZEWOŹNIKA dokumentacji dotyczącej USŁUG stanowiących przedmiot umowy, w tym kart drogowych, oraz przekazywanych przez PRZEWOŹNIKA raportów i informacji;
  - analizę informacji o przyporządkowaniu pojazdów do brygad (dostarczanych przez PRZEWOŹNIKA lub gromadzonych samodzielnie przez ZKM), w powiązaniu z informacjami o parametrach techniczno-użytkowych pojazdów, zawartymi w „Kartach pojazdu”, o których mowa w pkt 8;
  - analizę zapisów z systemu monitoringu w pojazdach;
  - analizę zapisów z elektronicznych systemów nadzorowania i regulacji ruchu, w tym w szczególności z Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR;
  - obserwację w pojeździe techniką tzw. tajemniczego klienta.
5. W przypadku prowadzenia obserwacji na przystankach możliwa jest obecność, przy jej dokonywaniu, upoważnionego przedstawiciela PRZEWOŹNIKA. Z kontroli sporządzany jest protokół (lub notatka) podpisywany przez osoby uczestniczące w kontroli.
6. W przypadku prowadzenia kontroli w pojeździe stwierdzone uchybienia odnotowywane są w karcie drogowej pojazdu.
7. Nieobecność przedstawiciela PRZEWOŹNIKA w czasie obserwacji na przystankach lub niepodpisanie protokołu (notatki) przez przedstawiciela PRZEWOŹNIKA, a także brak adnotacji w karcie drogowej pojazdu o stwierdzonych uchybieniach w czasie kontroli w pojeździe, z powodu braku karty drogowej lub odmowy jej udostępnienia przez kierowcę nie ograniczają skuteczności kontroli.
8. PRZEWOŹNIK zobowiązany jest do informowania ZKM bez osobnego wezwania o wszystkich wprowadzanych i wycofywanych z inwentarza PRZEWOŹNIKA pojazdach oraz o zmianach w parametrach techniczno-użytkowych i w wyposażeniu eksploatowanych pojazdów, w tym do dostarczania „Kart pojazdu” (wg wzoru określonego przez ZKM) nowo wprowadzanych pojazdów i pojazdów, w których dokonano zmian, zawierających informacje o ich parametrach techniczno-użytkowych i wyposażeniu. „Karta pojazdu” powinna być dostarczona najpóźniej w przeddzień pierwszego dnia świadczenia USŁUG takimi pojazdami.
9. Osoby upoważnione do dokonywania kontroli uprawnione są w szczególności do:
- wstępu na teren nieruchomości, obiektu, lokalu lub innych miejsc, gdzie prowadzona jest działalność PRZEWOŹNIKA w zakresie świadczenia USŁUG;
  - wstępu do pojazdu PRZEWOŹNIKA w godzinach pracy pojazdu, określonych w rozkładzie jazdy, w celu jego kontroli oraz do żądania skierowania pojazdu na wskazaną przez ZKM stację kontroli pojazdów, w celu przeprowadzenia badania technicznego;
  - żądania od upoważnionej przez PRZEWOŹNIKA osoby pisemnych lub ustnych wyjaśnień, okazania dokumentów, nośników informacji oraz udostępnienia danych mających związek z przedmiotem kontroli;
  - żądania od kierowcy pojazdu PRZEWOŹNIKA okazania karty drogowej pojazdu w celu odnotowania uchybień stwierdzonych w czasie kontroli prowadzonej w pojeździe;
  - żądania poddania się kierowcy pojazdu PRZEWOŹNIKA badaniu trzeźwości atestowanym urządzeniem.

10. Czynności kontrolnych w budynkach (pomieszczeniach zamkniętych) dokonuje się wyłącznie w obecności osoby wyznaczonej przez PRZEWOŹNIKA.
11. ZKM sporządza raport z kontroli wskazujący stwierdzone nieprawidłowości i zawierający wnioski pokontrolne, w tym m.in. wysokość planowanych kar umownych w związku z ujawnionymi nieprawidłowościami.
12. Kopia raportu z kontroli jest doręczana PRZEWOŹNIKOWI najpóźniej w terminie 4 (czterech) dni po jego sporządzeniu. PRZEWOŹNIK w terminie 14 (czternastu) dni od otrzymania kopii raportu z kontroli ma prawo do zajęcia stanowiska i przedstawienia wyjaśnień odnośnie przyczyn nieprawidłowości lub zastrzeżeń do raportu.
13. ZKM rozpatrzy wyjaśnienia lub zastrzeżenia wniesione przez PRZEWOŹNIKA i niezwłocznie pisemnie przedstawi mu swoje ostateczne stanowisko jednocześnie wzywając PRZEWOŹNIKA do usunięcia stwierdzonych uchybień i nieprawidłowości we wskazanym terminie. PRZEWOŹNIK dołoży starań, aby stwierdzone nieprawidłowości zostały usunięte w tym terminie.
14. Obserwacja techniką tajemniczego klienta ma charakter skargi na USŁUGI świadczone przez PRZEWOŹNIKA i wymaga pisemnego ustosunkowania się do przedstawionej sytuacji i zarzutów, z podaniem sposobu rozpatrzenia skargi, uznania jej zasadności oraz rodzaju wyciągniętych konsekwencji w stosunku do osób uznanych za winne, z podaniem numeru służbowego kierowcy, jeżeli skarga dotyczy jego pracy.
15. W celu uniknięcia wątpliwości Strony umowy oświadczają, że ustalenia dotyczące zasad prowadzenia kontroli określone w niniejszym rozdziale mają charakter cywilnoprawny i nie naruszają przepisów ustawy o swobodzie działalności gospodarczej i innych przepisów prawa.

#### §11

1. W przypadku stwierdzenia uchybienia, co do zasad świadczenia USŁUG lub parametrów jakościowych i techniczno-użytkowych świadczonych USŁUG, w sposób określony w §10 pkt. 4 tiret od pierwszego do szóstego, ZKM nakłada na PRZEWOŹNIKA kary umowne, w wysokości określonej w **załączniku numer 6** do umowy.
2. Kary umowne nie są nakładane w przypadku wystąpienia obiektywnych, niezależnych od PRZEWOŹNIKA okoliczności, uniemożliwiających prawidłowe świadczenie USŁUG, w tym w przypadku wystąpienia siły wyższej, o której mowa w §13 pkt. 1 umowy.
3. Uznaje się za wystąpienie obiektywnych, niezależnych od PRZEWOŹNIKA okoliczności również zdarzenia drogowe (kolizje i wypadki), w których uczestniczy pojazd PRZEWOŹNIKA, niezależnie od tego, kto jest sprawcą takiego zdarzenia, przy czym za wozokilometry niewykonane z przyczyn obiektywnych przez pojazd uczestniczący w zdarzeniu uznaje się wozokilometry niewykonane w kursie, w którym nastąpiło zdarzenie, oraz w kursie następnym.
4. Zapłata przez PRZEWOŹNIKA kary umownej nie uchybia prawu żądania odszkodowania na zasadach ogólnych, przekraczającego wysokość zastrzeżonej kary umownej.

#### §12

1. Naliczenie kar umownych za nieprawidłowości stwierdzone w danym miesiącu kalendarzowym odbywa się poprzez wystawienie przez ZKM noty obciążeniowej. ZKM wystawia notę raz w miesiącu, do 7 (siódmego) dnia następnego miesiąca kalendarzowego.
2. PRZEWOŹNIK jest zobowiązany do zapłaty kwoty wynikającej z noty obciążeniowej w terminie 14 (czternastu) dni od daty jej wystawienia przez ZKM. W przypadku braku zapłaty – PRZEWOŹNIK wyraża



zgode na potrącenie tej kwoty z najbliższego wynagrodzenia PRZEWOŹNIKA należnego z tytułu realizacji przedmiotu niniejszej umowy.

### §13

1. Siła wyższa oznacza zdarzenie nadzwyczajne (w tym w szczególności spowodowane siłami przyrody, katastrofę, atak terrorystyczny lub skutek działania innego czynu zabronionego, strajk lub inną akcję protestacyjną, wojnę, stan wojenny lub stan nadzwyczajny), zewnętrzne, pozostające poza kontrolą Strony, którego wystąpienie w danym czasie nie mogło zostać w uzasadnionym zakresie przewidziane w chwili przyjmowania na siebie zobowiązania oraz uniemożliwiające wykonanie przez Stronę danego zobowiązania.
2. Każda ze stron niniejszej umowy będzie zwolniona od odpowiedzialności z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków wynikających z niniejszej umowy w przypadku wystąpienia siły wyższej. Wystąpienie siły wyższej powoduje zawieszenie wykonywania zobowiązań wynikających z niniejszej umowy na czas trwania siły wyższej. Strona umowy, która nie może wykonywać obowiązków wpływających z niniejszej umowy z powodu wystąpienia siły wyższej, niezwłocznie powiadomi drugą stronę umowy o okolicznościach związanych z siłą wyższą oraz o przewidywanym okresie jej trwania, jak również o ustąpieniu zjawiska siły wyższej.

### §14

Wszelkie zmiany i uzupełnienia niniejszej umowy (w tym załączników stanowiących jej integralną część) wymagają formy pisemnej pod rygorem nieważności, z wyłączeniem wskazanym w §5 pkt. 4 umowy.

### §15

1. Umowa niniejsza została zawarta na czas określony i obowiązuje od dnia 2 listopada 2016 r. do dnia 30 listopada 2016 r.
2. Strony mogą rozwiązać niniejszą umowę za porozumieniem stron w każdym czasie.
3. W przypadku wystąpienia zagrożenia utraty płynności finansowej PRZEWOŹNIK jest zobowiązany niezwłocznie poinformować o tym ZKM.
4. W przypadku nieprzekazania informacji, o których mowa w ust.3, lub utraty płynności finansowej, ZKM może rozwiązać niniejszą umowę bez wypowiedzenia.
5. W przypadku, jeżeli:
  - PRZEWOŹNIK utraci odpowiednie uprawnienia o charakterze publicznoprawnym, niezbędne do świadczenia USŁUG;
  - PRZEWOŹNIK w sposób uporczywy naruszać będzie postanowienia niniejszej umowy i pomimo udzielenia mu dodatkowego 14 (czternasto) dniowego terminu nie zaniecha naruszeń i/lub nie przywróci stanu zgodnego z postanowieniami niniejszej umowy;
  - PRZEWOŹNIK nie zrealizuje w ciągu trzech kolejnych dni więcej niż 10% (dziesięć procent) wozokilometrów straconych z przyczyn zależnych od PRZEWOŹNIKA, w tym również w związku z wycofaniem pojazdu PRZEWOŹNIKA przez Centralę Ruchu ZKM w sytuacjach określonych w §2 pkt. 4-6 załącznika numer 2 do umowy;
  - PRZEWOŹNIK nie zrealizuje w danym miesiącu kalendarzowym ponad 3% (trzy procent) zaplanowanych na ten miesiąc wozokilometrów z przyczyn zależnych od PRZEWOŹNIKA, w tym również w związku z

wycofaniem pojazdu PRZEWOŹNIKA przez Centralę Ruchu ZKM w sytuacjach określonych w §2 pkt. 4-6 **załącznika numer 2** do umowy,

ZKM przysługuje prawo odstąpienia od niniejszej umowy w trybie natychmiastowym.

#### §16

Spory mogące wyniknąć w toku wykonywania umowy Strony poddadzą rozstrzygnięciu sądom właściwym ze względu na siedzibę ZKM.

#### §17

W sprawach nieuregulowanych w niniejszej umowie mają zastosowanie odpowiednio stosowane przepisy *Kodeksu cywilnego, ustawy Prawo przewozowe, ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.*

#### §18

PRZEWOŹNIK wyraża zgodę, że po przejęciu przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej wszystkich zadań ZKM określonych statutem, MZKZG przejmie wszelkie prawa i obowiązki ZKM wynikające z niniejszej umowy.

#### §19

Integralną część umowy stanowią:

- a) Materiały Przetargowe – znak: **ZKM/ZC/156/16**
- b) oferta złożona przez PRZEWOŹNIKA w postępowaniu o udzielenie zamówienia niepublicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego – znak: **ZKM/ ZC/156/16**
- c) ROZKŁADY JAZDY - **załącznik numer 1,**
- d) ZASADY ŚWIADCZENIA USŁUG ORAZ PARAMETRY JAKOŚCIOWE ZWIĄZANE ZE ŚWIADCZENIEM USŁUG – **załącznik numer 2,**
- e) PARAMETRY TECHNICZNO-UŻYTKOWE POJAZDÓW PRZEZNACZONYCH DO ŚWIADCZENIA USŁUG – **załącznik numer 3,**
- f) ZASADY SPRZEDAŻY BILETÓW – **załącznik numer 4,**
- g) CENA BRUTTO I NETTO ZA JEDEN WOZOKILOMETR, WYSOKOŚĆ STAWKI PODATKU VAT – **załącznik numer 5,**
- h) KARY UMOWNE – **załącznik numer 6**

#### §20

Umowa została sporządzona w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla każdej ze Stron.

---

ZKM

PRZEWOŹNIK



**ZAŁĄCZNIK NUMER 2**  
**DO UMOWY NR ZKM/ZC/156/16**

**ZASADY ŚWIADCZENIA USŁUG**  
**ORAZ PARAMETRY JAKOŚCIOWE ZWIĄZANE ZE ŚWIADCZENIEM USŁUG**

**§1**

Zasady świadczenia USŁUG oraz parametry jakościowe związane ze świadczeniem USŁUG określają:

- 1) rozkłady jazdy;
- 2) „Zasady organizacji ruchu na pętłach”, ustanawiane w drodze zarządzenia Dyrektora ZKM;
- 3) inne zarządzenia Dyrektora ZKM oraz polecenia pracowników Centrali Ruchu ZKM, regulujące doraźne kwestie związane ze świadczeniem USŁUG przez PRZEWOŹNIKA, między innymi związane z funkcjonowaniem komunikacji w warunkach objazdów, realizacją przewozów z rezerwy i przewozów incydentalnych, itp.;
- 4) postanowienia niniejszego załącznika.

**§2**

1. PRZEWOŹNIK zobowiązany jest do pełnej realizacji rozkładów jazdy.
2. Za pełną realizację rozkładu jazdy uznaje się realizację w całości i punktualnie wszystkich kursów w nim wskazanych, pojazdami spełniającymi wszystkie wymagania, co do ich rodzaju i wyposażenia, określone w umowie i w rozkładzie jazdy, przy zachowaniu wszystkich wskazanych w rozkładzie jazdy skomunikowań pojazdów w celu umożliwienia przesiadki pasażerów.
3. W przypadku nierealizowania przewozów przez PRZEWOŹNIKA Centrala Ruchu ZKM ma prawo skierować do obsługi zadania PRZEWOŹNIKA pojazd z rezerwy innego przewoźnika. Centrala Ruchu ZKM ma obowiązek zastąpić pojazd z rezerwy innego przewoźnika pojazdem PRZEWOŹNIKA na przystanku początkowym kolejnego kursu, niezwłocznie po zgłoszeniu przez PRZEWOŹNIKA gotowości obsługi zadania, jednak przy zachowaniu zasady pełnej realizacji rozkładu jazdy, w tym alokacji taboru.
4. Centrala Ruchu ZKM ma prawo wycofać pojazd PRZEWOŹNIKA z obsługi zadania i skierować do jego obsługi pojazd z rezerwy innego przewoźnika, jeżeli zadanie jest obsługiwane pojazdem:
  - (a) o długości mniejszej, niż wymagana;
  - (b) o liczbie miejsc dla pasażerów ogółem i/lub siedzących mniejszej, niż wymagana;
  - (c) o liczbie i/lub szerokości drzwi dla pasażerów mniejszej, niż wymagana;
  - (d) z drzwiami otwieranymi w inny sposób, niż wymagany;
  - (e) o wysokości podłogi wyższej, niż wymagana;
  - (f) bez „przyklęku”;
  - (g) o miejscu na wózki mniejszym, niż wymagane;
  - (h) o liczbie okien otwieranych w przedziale pasażerskim mniejszej, niż wymagana;
  - (i) niesprawnym pod względem techniczno-eksploatacyjnym, stanowiącym zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu;
  - (j) niesprawnym pod względem techniczno-eksploatacyjnym, powodującym znaczne uciążliwości dla pasażerów, w szczególności pojazdem:

- do którego wnętrza przedostają się spaliny, albo inne nieprzyjemne zapachy (np. z układu klimatyzacji, zapach paliwa);
- z siedzeniami zamoczonymi wodą lub brudzącymi odzież pasażerów;
- z niesprawnym systemem ogrzewania;
- z niesprawnym mechanizmem „przyklęku”;
- z niesprawnym lub niedostatecznym oświetleniem wnętrza przedziału pasażerskiego;
- w którym brak jest lub jest niesprawny więcej niż jeden kasownik;
- z nieczytelną bądź błędną informacją liniową (wizualną lub zapowiedziami głosowymi przystanków) lub bez informacji liniowej (wizualnej) z przodu, z boku, z tyłu lub wewnątrz pojazdu;
- w którym nie otwierają się lub nie zamykają którekolwiek drzwi;
- w którym nie otwiera się lub nie zamyka co najmniej jedno okno albo wywietrznik dachowy;
- z nieszczelnym dachem lub opończę;
- niespełniającym obowiązujących norm emisji spalin i hałasu;
- rażąco brudnym,

pod warunkiem, że nie jest możliwe natychmiastowe wyeliminowanie tych nieprawidłowości, a PRZEWOŹNIK nie jest w stanie skierować do obsługi zadania odpowiedniego własnego pojazdu z rezerwy, przy zachowaniu zasady pełnej realizacji rozkładu jazdy, w tym alokacji taboru.

5. W przypadku, gdy:

- (a) kierowca PRZEWOŹNIKA jest w stanie uniemożliwiającym bezpieczne prowadzenie pojazdu (np. w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu, w stanie silnego stresu lub zmęczenia), albo gdy jego zachowanie wskazuje, że może być w takim stanie, a odmawia on poddania się odpowiedniemu badaniu,
- (b) zadanie obsługuje kierowca PRZEWOŹNIKA, który nie zdał testu przeprowadzanego przez ZKM, o którym mowa w §7 pkt. 4 i 5, a dotyczącego zasad taryfowych, przepisów porządkowych, układu komunikacyjnego, kultury obsługi pasażera oraz jakości USŁUG,
- (c) kierowca PRZEWOŹNIKA nie prowadzi sprzedaży karnetów biletowych (lub biletów) o odpowiednich nominałach i nie ma możliwości zaopatrzenia się w karnety biletowe (lub bilety) przed rozpoczęciem kolejnego kursu,

Centrala Ruchu ZKM ma prawo wycofać kierowcę PRZEWOŹNIKA z obsługi zadania i zastąpić go innym kierowcą PRZEWOŹNIKA, ze zmianą pojazdu lub z zachowaniem pojazdu, w uzgodnieniu z PRZEWOŹNIKIEM. W razie braku możliwości zastąpienia kierowcy, Centrala Ruchu ZKM ma prawo wycofać pojazd PRZEWOŹNIKA z obsługi zadania i skierować do jego obsługi pojazd z rezerwy innego przewoźnika.

6. Centrala Ruchu ZKM ma prawo odmówić ponownego włączenia pojazdu PRZEWOŹNIKA do obsługi zadania PRZEWOŹNIKA, po jego wcześniejszym wycofaniu w sytuacjach określonych w pkt. 4. i 5., jeżeli nie ustąpiły przyczyny, które były podstawą wycofania pojazdu.
7. Jeżeli jednoznaczna ocena sprawności technicznej pojazdu PRZEWOŹNIKA wymaga użycia specjalistycznych przyrządów i urządzeń, każda ze stron umowy ma prawo skierować wycofany z obsługi

zadania pojazd na wskazaną przez ZKM stację kontroli pojazdów, w celu przeprowadzenia badania technicznego. W przypadku potwierdzenia się zarzutów stanowiących podstawę wycofania pojazdu, koszt badania ponosi PRZEWOŹNIK, w przeciwnym wypadku koszt badania ponosi ZKM.

8. W przypadku wycofania z obsługi zadania pojazdu PRZEWOŹNIKA w sytuacjach określonych w pkt. 4. i 5., ZKM nakłada karę z tytułu nierealizowania przewozów przez PRZEWOŹNIKA.
9. Jeżeli podstawą wycofania pojazdu PRZEWOŹNIKA z obsługi zadania nie była przyczyna występująca po stronie PRZEWOŹNIKA, kara umowna, o której mowa w pkt. 8, nie będzie naliczana. W takim przypadku PRZEWOŹNIKOWI przysługiwać będzie także wynagrodzenie za wozokilometry niewykonane na skutek wycofania pojazdu PRZEWOŹNIKA.

### §3

1. PRZEWOŹNIK zobowiązany jest do zachowania punktualności przy realizacji przewozów, chyba że rozkład jazdy dopuszcza opóźnienie pojazdu w celu zachowania skomunikowania z innym pojazdem.
2. Zmiany kierowców dokonywane w trakcie realizacji kursu nie mogą powodować opóźnień. Przejmowanie pojazdu na trasie przez zmiennika nie powinno trwać dłużej niż 1 minutę.
3. Oceny punktualności dokonuje się na przystankach początkowych, końcowych oraz pośrednich, wyszczególnionych w rozkładzie jazdy dla kierowcy.
4. Za punktualne uznaje się odjazdy z przystanków początkowych i pośrednich, wyszczególnionych w rozkładzie jazdy dla kierowcy, zrealizowane zgodnie z rozkładem jazdy (w tej samej minucie) oraz przyjazdy na przystanki końcowe przyspieszone lub opóźnione do 1 minuty. Do oceny punktualności stosuje się czas uśredniony, polegający na zaokrągleniu pomiaru do pełnych minut – od 30 sekund w górę i do 29 sekund w dół.

### §4

1. PRZEWOŹNIK zobowiązany jest do obsługi wszystkich przystanków na trasie linii.
2. Przez obsłużenie przystanku rozumie się:
  - (a) zatrzymanie pojazdu na przystanku stałym w każdym przypadku lub warunkowym, w przypadku żądania przez pasażera zatrzymania pojazdu;
  - (b) z zastrzeżeniem, że kierowca może pozostawić wybrane drzwi zamknięte ze względów bezpieczeństwa – otwarcie wszystkich drzwi, którymi zamierzają wyjść lub wejść pasażerowie, lub – w pojazdach, w których drzwi otwierane są samodzielnie przez pasażerów za pomocą przycisków – zwolnienie blokady otwierania drzwi, a w przypadku I drzwi także ich otwarcie, jeżeli zamierzają nimi wyjść lub wejść pasażerowie, a nie otworzyli ich samodzielnie;
  - (c) umożliwienie wszystkim pasażerom wyjścia i wejścia z/do pojazdu.
3. Zabroniona jest samowolna zmiana trasy, która skutkowałaby ominięciem przystanku.
4. Zabronione jest zatrzymanie pojazdu poza obrębem przystanku lub na przystanku nieujętych w rozkładzie jazdy danej linii w celu umożliwienia wyjścia lub wejścia pasażerów, z wyłączeniem sytuacji nadzwyczajnych (wypadków, awarii danego pojazdu lub innego pojazdu, którego przebieg linii jest zbieżny – w celu umożliwienia pasażerom kontynuowania podróży, zatarasowania dróg, zerwań sieci, wyłączeń energetycznych, poleceń osób kierujących ruchem itp.).
5. Pojazd powinien być zatrzymany w takiej odległości od krawężnika, aby było możliwe wejście do pojazdu bezpośrednio z poziomu chodnika.
- 5a. Zatrzymanie pojazdu na przystanku powinno następować możliwie blisko miejsca, w którym oczekują

pasażerowie (na przystankach z wiatą przystankową – z reguły na wysokości wiaty), chyba że konieczne jest jego zatrzymanie w takim miejscu, aby w zatoce lub w obrębie przystanku bez zatoki zmieścił się inny pojazd jadący bezpośrednio za danym pojazdem.

- 5b. W miarę możliwości pojazd powinien być zatrzymany w taki sposób, aby bezpośrednio naprzeciw drzwi nie znajdowały się żadne elementy infrastruktury przystankowej lub drogowej (kosze na śmieci, słupki, krawędzie wiat lub znaki), ani żadne inne przeszkody, a w okresie zimowym także przyzmy śniegu, powstałe podczas odśnieżania, o ile są one w odległości mniejszej niż 1 m od krawędzi jezdni.
6. Po zatrzymaniu pojazdu na przystanku należy obniżyć podłogę:
- (a) w przypadku przystanków bez peronów przystankowych (zlokalizowanych na poboczach) lub z peronami zaniżonymi (chodnik na poziomie jezdni);
  - (b) jeżeli nie było możliwe zatrzymanie pojazdu w takiej odległości od krawężnika, aby umożliwić wejście do pojazdu lub jego opuszczenie bezpośrednio z poziomu chodnika;
  - (c) na sygnał lub prośbę ustną osoby wewnątrz pojazdu oraz w przypadku, gdy na przystanku oczekują osoby o widocznej ograniczonej sprawności, osoby na wózkach inwalidzkich lub osoby z wózkiem dla dzieci, chyba że ze względu na wysokość peronu wykonanie „przyklęku” skutkowałoby zwiększeniem różnicy pomiędzy poziomem podłogi i chodnika.
- Obniżanie podłogi w przypadkach wymienionych w lit. (a) i (b) nie jest wymagane, jeżeli na przystanku i w pojeździe nie ma żadnej osoby, ewentualnie nikt z pasażerów w pojeździe nie zamierza wysiąść na danym przystanku.
7. Osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich należy udzielić wszelkiej możliwej pomocy przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu, w szczególności wyłożyć rampę (pochylnię) na prośbę osoby niepełnosprawnej na wózku lub innej, występującej w jej imieniu.
8. W pojazdach niewyposażonych w system otwierania drzwi przez pasażerów, przy temperaturze zewnętrznej poniżej minus 5°C na przystankach pośrednich nie powinny być otwierane drzwi, którymi nie zamierzają wyjść lub wejść pasażerowie.

## §5

1. Na przystankach początkowych pojazdy powinny być podstawiane co najmniej na 5 minut przed rozkładową godziną odjazdu. Wszystkie wyjątki od tej zasady określane są w „Zasadach organizacji ruchu na pętłach”, ustanawianych w drodze zarządzenia Dyrektora ZKM.
2. Na przystankach początkowych, na których wymagane jest wcześniejsze podstawienie, należy obniżać podłogę każdorazowo na czas wejścia pasażerów:
- (a) w przypadku przystanków bez peronów przystankowych (zlokalizowanych na poboczach) lub z peronami zaniżonymi (chodnik na poziomie jezdni);
  - (b) jeżeli nie było możliwe zatrzymanie pojazdu w takiej odległości od krawężnika, aby umożliwić wejście do pojazdu bezpośrednio z poziomu chodnika;
  - (c) o widocznej ograniczonej sprawności, na wózkach inwalidzkich lub z wózkiem dla dzieci, chyba że ze względu na wysokość peronu wykonanie „przyklęku” skutkowałoby zwiększeniem różnicy pomiędzy poziomem podłogi i chodnika.

Podłogę należy każdorazowo obniżać także na sygnał lub prośbę ustną osób znajdujących się już wewnątrz, na czas opuszczenia przez nie pojazdu (w przypadku ewentualnej rezygnacji tych osób z przejazdu), chyba

że ze względu na wysokość peronu wykonanie „przyklęku” skutkowałooby zwiększeniem różnicy pomiędzy poziomem podłogi i chodnika.

Dopuszcza się, aby podłoga była obniżona przez cały czas postoju na przystanku początkowym.

3. Na przystankach początkowych, na których wymagane jest wcześniejsze podstawienie, w pojazdach wyposażonych w system otwierania drzwi przez pasażerów:
  - (a) wymaga się pozostawienia zamkniętych drzwi i aktywowania systemu otwierania drzwi, w okresie obowiązywania czasu zimowego; jeżeli pojazd nie jest wyposażony w system samoczynnego zamykania drzwi (po ich otwarciu przez pasażerów), kierowca każdorazowo powinien je zamykać po wejściu lub wyjściu pasażerów,
  - (b) w okresie obowiązywania czasu letniego dopuszcza się nieaktywowanie systemu otwierania drzwi i otwarcie wszystkich drzwi w celu lepszego przewietrzenia pojazdu.
4. Na przystankach początkowych, na których wymagane jest wcześniejsze podstawienie, w pojazdach niewyposażonych w system otwierania drzwi przez pasażerów:
  - (a) przez cały czas postoju powinny być otwarte II drzwi, przy czym dopuszcza się pozostawienie ich zamkniętych:
    - w pojazdach wyposażonych w klimatyzację przedziału pasażerskiego, jeżeli pracuje ona w trybie schładzania;
    - w okresie obowiązywania czasu zimowego;pod warunkiem, że kierowca każdorazowo będzie otwierał każde drzwi, którymi zamierzają wejść lub wyjść pasażerowie.
  - (b) wymaga się pozostawienia zamkniętych I, III i IV drzwi w okresie obowiązywania czasu zimowego.
5. Na przystankach początkowych, na których wymagane jest wcześniejsze podstawienie, kierowca każdorazowo powinien otwierać I drzwi, jeżeli pozostają one zamknięte w czasie postoju, a zamierzają nimi wejść lub wyjść pasażerowie, nawet jeżeli są one wyposażone w system otwierania drzwi przez pasażerów, ale pasażerowie nie otworzyli ich samodzielnie.
6. Zabronione jest oczekiwanie na przystanku początkowym lub końcowym z włączonym silnikiem powyżej 1 minuty, chyba że przekroczenie tego czasu wynikało ze sprzedaży biletów lub braku możliwości włączenia się do ruchu.
7. W czasie postoju na przystanku końcowym, niedostępniemu pasażerom i niestanowiącego przerwy posiłkowej oznaczonej w Rozkładzie Jazdy, należy – jeżeli pozwala na to czas postoju – usuwać z pojazdu papiery i większe śmieci (chyba że na przystanku nie ma pojemnika na śmieci), a w okresie zimowym również gromadzące się we wnętrzu pojazdu błoto pośniegowe.

## §6

W czasie jazdy pojazdu zabrania się zachowań, mogących bezpośrednio lub pośrednio wpłynąć na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, w szczególności zabrania się:

- (a) pozostawiania otwartych drzwi;
- (b) przewożenia pasażerów w kabinie kierowcy lub obok kabiny kierowcy, w części pojazdu pomiędzy szybą czołową, a barierką oddzielającą od przedziału pasażerskiego;
- (c) prowadzenia przez kierowcę długotrwałych rozmów z innymi osobami bezpośrednio lub przez telefon komórkowy; przez długotrwałe rozmowy rozumie się rozmowy na odległość ponad jednego przystanku, a w



przypadku rozmowy ze zmiennikiem kierowcy (bezpośrednio przed lub po dokonaniu zmiany) – na odległość ponad dwóch przystanków; krótkotrwałe rozmowy przez telefon komórkowy mogą odbywać się tylko przy wykorzystaniu zestawu słuchawkowego lub głośnomówiącego;

(d) prowadzenia pojazdu z dwiema słuchawkami założonymi na uszy.

#### §7

1. Obsługa pasażerów przez kierowców PRZEWOŹNIKA powinna odbywać się w sposób kulturalny i kompetentny, z respektowaniem wszystkich praw pasażerów wynikających z postanowień uchwał Rady Miasta Gdyni oraz Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej w sprawie przepisów porządkowych związanych z przewozem osób i bagażu.
2. Kierowcy PRZEWOŹNIKA powinni władać językiem polskim przynajmniej na poziomie średniozaawansowanym (B1) w skali Rady Europy (ang. Common European Framework of Reference).
3. W ramach posiadanej wiedzy i kompetencji kierowcy powinni udzielać pasażerom odpowiedzi na pytania dotyczące zasad taryfowych, przepisów porządkowych, układu komunikacyjnego.
4. Wszyscy nowo zatrudniani kierowcy PRZEWOŹNIKA oraz kierowcy PRZEWOŹNIKA, którzy nie pracowali wcześniej w sieci komunikacyjnej ZKM bądź mieli przerwę w tejże pracy trwającą ponad 12 miesięcy, przed dopuszczeniem ich przez PRZEWOŹNIKA do pracy powinni zdać test (ustny, pisemny) przeprowadzany przez ZKM z udziałem upoważnionego przedstawiciela PRZEWOŹNIKA, dotyczący zasad taryfowych, przepisów porządkowych, układu komunikacyjnego, kultury obsługi pasażera oraz jakości USŁUG. Terminy przeprowadzania egzaminów będzie ustalać ZKM w porozumieniu z PRZEWOŹNIKIEM.
5. Wymóg poddania się testowi, o którym mowa w pkt 4 dotyczy również kierowców, w związku z pracą których w ciągu roku kalendarzowego na PRZEWOŹNIKA zostało nałożonych ponad 10 kar umownych, lub wpłynęło ponad 10 skarg uznanych za zasadne.
6. Kierowcy PRZEWOŹNIKA świadczący USŁUGI powinni być ubrani schludnie i estetycznie, tj.:
  - (a) w przypadku mężczyzn – w obowiązkowym ubiorze składającym się z:
    - długich spodni w jednolitym, niejaskrawym kolorze,
    - koszuli w jednolitym, jasnym, niejaskrawym kolorze,
    - krawata w jednolitym, niejaskrawym kolorze (węzeł krawata musi zasłaniać guzik koszuli pod szyją, w okresie od 1 maja do 30 września po godzinie 8 do końca dnia zwalnia się kierowców z obowiązku noszenia krawata).
  - (b) w przypadku kobiet – w obowiązkowym ubiorze składającym się z:
    - widocznej koszuli w jednolitym, jasnym, niejaskrawym kolorze,
    - długich spodni lub spódnicy w jednolitym, niejaskrawym kolorze,
  - (c) w przypadku wszystkich kierowców:
    - dopuszcza się możliwość rozpięcia koszuli pod szyją o 1 guzik,
    - obowiązuje zakaz pracy w spodniach i bluzach sportowych oraz ubiorach typu moro.
7. Kierowcy mają obowiązek posiadania przy sobie we wskazanym przez ZKM, widocznym dla pasażera miejscu identyfikatora ze zdjęciem, numerem służbowym, nazwą PRZEWOŹNIKA realizującego przewóz oraz logo ZKM i MZKZG.

8. Identyfikator, o którym mowa w pkt. 7, jest wydawany przez ZKM, po zdaniu przez kierowcę testu, o którym mowa w pkt. 4 i po złożeniu przez PRZEWOŹNIKA oświadczenia, że kierowca jest przez PRZEWOŹNIKA lub podwykonawcę zatrudniony na podstawie umowy o pracę.
9. Osoby instruujące kierowców PRZEWOŹNIKA również powinny być ubrane schludnie i estetycznie, posiadać widoczny identyfikator wydany przez ZKM, a dodatkowo powinny mieć ubraną kamizelkę odblaskową z napisem „instruktor jazdy” lub „instruktor jazdy + nazwa PRZEWOŹNIKA”.
10. Zabronione jest palenie tytoniu oraz używanie tzw. e-papierosów w pojeździe.

#### §8

W czasie jazdy po zmroku lub w warunkach niedostatecznej widoczności wewnątrz pojazdu w przedziale pasażerskim powinno być w pełni oświetlone. Dopuszcza się niewłączanie przedniej prawej lampy, a podczas jazdy po drogach i ulicach nieoświetlonych – oświetlenia w całej przedniej części wnętrza pojazdu.

#### §9

1. W przedziale pasażerskim powinna być utrzymywana temperatura powietrza w zakresie:
  - (a) od +10°C do +18°C – przy temperaturze zewnętrznej poniżej +5°C;
  - (b) od +10°C – przy temperaturze zewnętrznej od +5°C, z zastrzeżeniem pkt 2. i 3.
2. W pojazdach wyposażonych w klimatyzację przedziału pasażerskiego, temperatura w tym przedziale powinna być wyższa, niż:
  - (a) +22°C – przy temperaturze zewnętrznej do +24°C;
  - (b) temperatura zewnętrzna pomniejszona o 3°C – przy temperaturze zewnętrznej powyżej +24°C.
3. Jeżeli klimatyzacja przedziału pasażerskiego pracuje w trybie schładzania wnętrza, to temperatura powietrza w tym przedziale nie powinna być niższa niż +22°C.
- 3a. Centrala Ruchu ZKM ma prawo żądać włączenia klimatyzacji przedziału pasażerskiego we wszystkich pojazdach w nią wyposażonych, jeżeli temperatura zewnętrzna osiągnie +22°C, przy czym brak tego żądania nie zwalnia PRZEWOŹNIKA z obowiązku włączania klimatyzacji, o ile jest to konieczne dla utrzymania w przedziale pasażerskim temperatury nie wyższej niż określona w pkt. 2.
4. Wywietrzniki dachowe, z zastrzeżeniem pkt 5., powinny być ustawiane w następujący sposób:
  - (a) w pozycji zamkniętej przy temperaturze zewnętrznej poniżej +18°C;
  - (b) w pozycji otwartej w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy (wywiewanie powietrza z wnętrza) przy temperaturze zewnętrznej od +18°C do +21°C;
  - (c) w pozycji otwartej w kierunku jazdy przy temperaturze zewnętrznej powyżej +21°C, przy czym dopuszcza się ustawienie wywietrzników w pozycji otwartej w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy przy temperaturze zewnętrznej poniżej +18°C oraz w pozycji otwartej w kierunku jazdy przy temperaturze zewnętrznej od +18°C do +21°C, w przypadku utrzymywania się wewnątrz pojazdu wysokiej temperatury, spowodowanej np. silnym nasłonecznieniem, niedostateczną wentylacją poprzez okna w przypadku długotrwałego postoju w zatorze drogowym.
5. W czasie opadów atmosferycznych oraz w czasie pracy klimatyzacji przedziału pasażerskiego w trybie schładzania wywietrzniki dachowe powinny pozostawać w pozycji zamkniętej, niezależnie od poziomu temperatury zewnętrznej.
6. Zmiana ustawienia wywietrzników sterowanych ręcznie powinna odbywać się na pętli, po zakończeniu kursu.

7. W przypadku wywietrzników sterowanych ręcznie, po zakończeniu każdego kursu należy sprawdzić i ewentualnie skorygować ich ustawienie, chyba że wykonanie tych czynności skutkowałoby opóźnionym odjazdem w następnym kursie, albo postój po kursie stanowi przerwę posiłkową oznaczoną w rozkładzie jazdy.
8. Przy temperaturze zewnętrznej od +18°C powinny być włączone w pojeździe urządzenia wentylacji wymuszonej (nawiewy, wyciągi), chyba że klimatyzacja przedziału pasażerskiego pracuje w trybie schładzania wnętrza, a włączenie tych urządzeń zmniejszyłoby skuteczność działania klimatyzacji.
9. W czasie pracy klimatyzacji przedziału pasażerskiego w trybie schładzania wszystkie okna w przedziale pasażerskim powinny pozostawać w pozycji zamkniętej. Dopuszcza się w takim przypadku zablokowanie okien w tej pozycji, w sposób uniemożliwiający ich otwarcie przez pasażerów.
10. W sytuacji, o której mowa w pkt 9, po zakończeniu każdego kursu należy sprawdzić i ewentualnie zamknąć otwarte okna, chyba że wykonanie tych czynności skutkowałoby opóźnionym odjazdem w następnym kursie, albo postój po kursie stanowi przerwę posiłkową oznaczoną w rozkładzie jazdy.
11. Temperaturę zewnętrzną określa Centrala Ruchu ZKM, przy czym w pojazdach wyposażonych w termometr temperatury zewnętrznej powinno się wykorzystywać wskazania tego termometru.

#### §10

1. W pojazdach wyposażonych w system monitoringu obraz z kamer tego systemu powinien być rejestrowany przez cały czas pracy pojazdu, z tym że dopuszcza się nierejestrowanie obrazu w czasie, kiedy pojazd nie jest udostępniony pasażerom.
2. System monitoringu powinien przechowywać zapisy z co najmniej ostatnich 10 dni.
3. Zarejestrowane zapisy z systemu monitoringu jako materiał dowodowy wg wymagań procesowych powinny być przekazywane uprawnionym organom lub ZKM, na każde żądanie.

#### §11

1. Kierowca pojazdu obsługujący linię komunikacyjną powinien posiadać właściwy rozkład jazdy, z wyjątkiem sytuacji, kiedy pojazd został skierowany do obsługi linii z rezerwy przez Centralę Ruchu ZKM.
2. Kierowca pojazdu powinien posiadać numerowaną kartę drogową, służącą do rejestrowania rzeczywistego czasu i przebiegu pracy kierowcy i pojazdu.
3. Karta drogową powinna być wypełniana na bieżąco.
4. Upoważnione przez ZKM osoby prowadzące kontrole mają prawo żądać okazania karty drogowej, w celu odnotowania uchybień stwierdzonych w czasie kontroli prowadzonej w pojeździe.
5. Kierowca pojazdu obowiązany jest logować się do Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR, w sposób określony w obowiązujących w tym systemie procedurach – ustanawianych w drodze zarządzeń Dyrektora ZKM.

#### §12

1. Strony umowy zobowiązane są do wzajemnej współpracy w zakresie codziennego, bieżącego przekazywania informacji o sytuacji na liniach komunikacyjnych, w tym w szczególności o zdarzeniach zakłócających obowiązujący rozkład jazdy.
2. PRZEWOŹNIK powinien respektować wszystkie zarządzenia Dyrektora ZKM oraz polecenia Centrali Ruchu ZKM, regulujące doraźne kwestie związane między innymi z funkcjonowaniem komunikacji w warunkach objazdów, realizacją przewozów z rezerwy i przewozów incydentalnych.

3. PRZEWOŹNIK powinien na bieżąco informować Centralę Ruchu ZKM o przyporządkowaniu pojazdów do poszczególnych zadań (brygad) oraz o wszelkich zmianach w przyporządkowaniu pojazdów.
4. Ewentualne podmiany pojazdów powinny następować po zakończeniu kursu, na przystanku końcowym. Centrala Ruchu ZKM może wyrazić zgodę na podmianę pojazdów w trakcie wykonywania kursu (z przesiadką pasażerów).
5. Każde awaryjne wyłączenie pojazdu z ruchu oraz jego ponowne włączenie powinno być niezwłocznie zgłaszane Centrali Ruchu ZKM przez kierowcę pojazdu, drogą radiotelefoniczną lub telefoniczną (jeżeli radiotelefon jest niesprawny).
6. W przypadku zatarasowania drogi lub braku możliwości przejazdu z innych przyczyn, kierowca pierwszego unieruchomionego pojazdu powinien zgłosić ten fakt Centrali Ruchu ZKM w przeciągu 3 minut od zatrzymania, drogą radiotelefoniczną lub telefoniczną (jeżeli radiotelefon jest niesprawny).
7. Zabrania się używania radiotelefonów do innych celów, niż przekazywanie istotnych informacji o funkcjonowaniu komunikacji.

### §13

Kierowcy PRZEWOŹNIKA zobowiązani są do współpracy z kontrolerami biletów ZKM, w szczególności do udostępniania im pojazdu, w celu prowadzenia przez nich kontroli pasażerów, oraz każdorazowego realizowania ustnych poleceń kontrolerów biletów w zakresie otwierania i zamykania poszczególnych drzwi, wyłączania i włączania kasowników oraz zmiany trasy pojazdu polegającej na skierowaniu go – za zgodą Centrali Ruchu ZKM – do najbliższego komisariatu Policji.

**ZKM**

**PRZEWOŹNIK**

**ZAŁĄCZNIK NUMER 3  
DO UMOWY NR ZKM/ZC/156/16**

**PARAMETRY TECHNICZNO-UŻYTKOWE**  
**POJAZDÓW PRZEZNACZONYCH DO ŚWIADCZENIA USŁUG**

**§1**

Typy pojazdów, jakie mają obsługiwać poszczególne zadania (brygady) na liniach komunikacyjnych są określone w rozkładach jazdy.

**§2**

Świadczenie USŁUG realizowane ma być autobusami miejskimi niskopodłogowymi typu \_\_\_\_\_ spełniającymi (bezwzględnie wymagane przez ZKM):

- warunki określone w *Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* (tekst jednolity Dz.U. z 2015 r., poz. 305) oraz
- poniższe parametry techniczno-użytkowe:

...

[vide Załącznik nr 1 do Materiałów Przetargowych „Opis przedmiotu zamówienia”]

**§3**

1. USŁUGI mają być świadczone pojazdami sprawnymi pod względem techniczno-eksploatacyjnym oraz estetycznym i czystymi wewnątrz i na zewnątrz. Sprawne pod względem techniczno-eksploatacyjnym muszą pozostawać również zainstalowane w pojazdach urządzenia i systemy, w szczególności kasowniki biletów papierowych, urządzenia Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR, systemy informacji pasażerskiej, monitoringu i łączności.
2. Zabrania się świadczenia USŁUG autobusami zbudowanymi przy wykorzystaniu nadwozia, podwozia lub ramy konstrukcji własnej, których markę określa się jako "SAM".

**§4**

1. Autobusy muszą być wyposażone w elektroniczne kasowniki biletów papierowych, z jednakowym dla danego pojazdu systemem kodowania, w liczbie co najmniej równej liczbie drzwi dla pasażerów.
2. Kasowniki biletów papierowych muszą prawidłowo kasować bilety papierowe o szerokości 35 mm (trzydziestu pięciu milimetrów).
3. Kod kasowników biletów papierowych musi zawierać co najmniej 10 (dziesięć) znaków.
4. Kod kasowników drukujących 10 znaków obejmuje w kolejności: ostatnie dwie cyfry numeru identyfikacyjnego pojazdu, dzień miesiąca (2 cyfry), miesiąc (2 cyfry), godzinę (2 cyfry) i minutę (2 cyfry).
5. Kod kasowników drukujących więcej niż 10 znaków obejmuje w kolejności: numer identyfikacyjny pojazdu, co najmniej 1 spację, dzień miesiąca (2 cyfry), miesiąc (2 cyfry), rok (2 ostatnie cyfry), godzinę (2 cyfry) i minutę (2 cyfry).
6. Kasowniki biletów papierowych muszą mieć ergonomiczną, odporną na wandalizm obudowę bez wystających lub ostrych krawędzi i elementów mogących fizycznie stanowić zagrożenie dla pasażerów lub kierowcy.

## §5

1. System monitoringu ma umożliwiać bieżącą rejestrację obrazu w przestrzeni pasażerskiej pojazdów podczas obsługi linii komunikacyjnych, w postaci cyfrowej na rejestratorze danych współpracującym z kamerami wideo, a następnie archiwizowanie, przeglądanie i udostępnianie zgromadzonych nagrań.
2. W skład systemu monitoringu wchodzi następujące komponenty:
  - (a) pojazdowy rejestrator danych;
  - (b) kamery wideo;
  - (c) monitor pojazdowy;
  - (d) system komputerowy umożliwiający archiwizowanie, przeglądanie i udostępnianie zgromadzonych nagrań.
3. Pojazdowy rejestrator danych musi spełniać następujące wymagania:
  - (a) możliwość cyfrowej rejestracji obrazu ze wszystkich zamontowanych w pojeździe kamer;
  - (b) możliwość rejestracji kanału audio z mikrofonu umieszczonego w kabinie kierowcy;
  - (c) rozdzielczość obrazu – minimum 704 x 288 pikseli;
  - (d) prędkość rejestracji – minimum 20 klatek na sekundę, łącznie z wszystkich podłączonych kamer;
  - (e) zapis obrazu musi być kodowany lub zabezpieczony graficznym „znakiem wodnym”, aby mógł stanowić dowód w postępowaniu dochodzeniowym i sądowym;
  - (f) pojemność dysku musi umożliwiać rejestrację przy wszystkich podłączonych kamerach przez okres co najmniej 10 dni,
  - (g) rejestracja obrazu musi rozpocząć się automatycznie najpóźniej w 30 sekund od włączenia stacyjki;
  - (h) rejestrator musi zapisywać obraz jeszcze przez co najmniej 3 minuty po wyjęciu kluczyka ze stacyjki;
  - (i) rejestrator musi umożliwiać jednoznaczne określenie pozycji pojazdu dla każdej zarejestrowanej klatki obrazu poprzez:
    - odczyt danych z komputera pokładowego i zapis na klatce kodu przystanków, pomiędzy którymi w chwili rejestracji znajduje się pojazd, lub
    - zastosowanie dodatkowej kamery z obiektywem skierowanym poprzez przednią szybę pojazdu tak, aby zapisany obraz pozwolił na dokładne zlokalizowanie pojazdu, lub
    - odczyt i zapisywanie danych uzyskanych poprzez moduł GPS;
  - (j) rejestrator musi umożliwiać jednoznaczne określenie czasu zapisu (daty, godziny, minuty, sekundy) dla każdej zarejestrowanej klatki obrazu;
  - (k) rejestrator musi posiadać takie zabezpieczenia, aby drgania i wstrząsy nie wpływały na kompletność i jakość zapisywanego obrazu.
4. Kamery muszą spełniać następujące wymagania:
  - (a) liczba kamer (bez uwzględnienia kamery rejestrującej obraz przed pojazdem, jeżeli jest zastosowana):
    - co najmniej 3 (trzy) w autobusach MN, KN i SN,
    - co najmniej 5 (pięć) w autobusach PN,
  - (b) kamery kolorowe lub dualne o stałej ogniskowej, zapewniające kąt widzenia minimum 120 stopni;
  - (c) czułość 0,3 lx w kolorze / 0,0 lx monochromatycznie;

- (d) kamery muszą być zamontowane w zwartych, jednolitych obudowach charakteryzujących się wysoką wytrzymałością mechaniczną, tak skonstruowanych, aby uniemożliwić ich otwarcie przez osoby niepowołane, obudowa nie może mieć ostrych krawędzi oraz wystających brzegów, stanowiących zagrożenie dla pasażerów w wyniku wypadku lub gwałtownego hamowania oraz umożliwiających uchwycenie i wyrwanie kamery przez wandalę;
  - (e) kamery muszą być tak zamontowane, aby umożliwić regulację ich położenia, a z drugiej strony muszą być tak zabezpieczone, aby niemożliwa była zmiana ich położenia przez osoby niepowołane lub w wyniku drgań przekazywanych na nadwozie;
  - (f) miejsce montażu:
    - lokalizacja kamer musi zapewnić pole obserwacji całej przestrzeni pasażerskiej; wskazane jest aby kamery wzajemnie się widziały, w celu maksymalnego ograniczenia możliwości uszkodzenia kamery lub zasłonięcia jednej z nich;
    - kamera zamontowana w przedniej części pojazdu ma mieć na tyle szerokie pole widzenia, aby umożliwić identyfikację napastnika w przypadku napadu na kierowcę;
    - kamery przy III i IV drzwiach powinny być tak zamontowane, aby ułatwiały kierowcy obserwację przestrzeni przy drzwiach;
    - osadzenie kamery w obudowie musi być tak zrealizowane, aby drgania nadwozia nie wpływały na jakość rejestrowanego obrazu oraz nie powodowały niezamierzonej zmiany pola obserwacji.
5. Monitor musi spełniać następujące wymogi:
- (a) przekątna – minimum 7”;
  - (b) miejsce montażu – w kabinie kierowcy, w miarę możliwości ponad głową kierowcy, na pokrywie obudowy czołowej tablicy kierunkowej;
  - (c) monitor musi umożliwiać obserwację obrazu przez kierowcę z wszystkich kamer jednocześnie lub z pojedynczej kamery.
6. System komputerowy musi być wyposażony w oprogramowanie umożliwiające:
- (a) przenoszenie danych z rejestratorów do systemu komputerowego;
  - (b) przeglądanie obrazów ze wszystkich kamer jednocześnie;
  - (c) przeglądanie obrazu z wybranej kamery;
  - (d) przewijanie obrazów do przodu i do tyłu ze zmienną prędkością;
  - (e) poklatkowe przeglądanie obrazów do przodu i do tyłu;
  - (f) zapis wybranych fragmentów na innych nośnikach danych;
  - (g) wydruk zatrzymanego obrazu lub jego zapis w jednym ze standardowych formatów (np. jpeg, tiff, bmp),
  - (h) przekazanie zarejestrowanego materiału dowodowego wg wymagań procesowych wraz z niezbędnym oprogramowaniem do przeglądania zapisu lub plikiem uruchamiającym odczyt (przekazywanie plików nie może być związane z ograniczeniami licencyjnymi).

## §6

1. Pojazd musi być wyposażony w następujące urządzenia pokładowe Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR:

- (a) moduł pojazdowy (OBU),
- (b) konsola dotykowa,
- (c) radiomodem,
- (d) antena GPS-GPRS;

urządzenia wymagają zasilania z instalacji elektrycznej pojazdu, a także otrzymywania sygnału z drogomierza oraz sygnału o statusie drzwi (otwarte / zamknięte).

2. Urządzenia wskazane w pkt. 1. PRZEWOŹNIK otrzyma w użytkowanie od ZKM. Koszt montażu urządzeń w pojazdach i ich demontażu będzie ponosić PRZEWOŹNIK. Obowiązek zlecenia montażu i demontażu urządzeń leżeć będzie po stronie PRZEWOŹNIKA.
3. Po zakończeniu realizacji umowy PRZEWOŹNIK jest zobowiązany niezwłocznie zwrócić ZKM użyzione urządzenia, w stanie nie pogorszonym, z uwzględnieniem normalnego zużycia.
4. W przypadku napraw urządzeń, których nie obejmuje gwarancja, PRZEWOŹNIK zobowiązany jest zlecić naprawę na swój koszt.
5. Uprawnionym do montażu, demontażu i napraw urządzeń jest generalny wykonawca i gwarant Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR – firma Qumak S.A. z siedzibą w Warszawie, Aleje Jerozolimskie 136.
6. PRZEWOŹNIK zobowiązany jest niezwłocznie informować o złożonych zleceniach, o których mowa w p. 2. i 4., oraz o wykonanych montażach i demontażach urządzeń, ze wskazaniem pojazdów, w których nastąpił montaż lub demontaż.

## §7

Pojazd musi być oznaczony:

- (a) nadanym przez ZKM numerem identyfikacyjnym pojazdu, o rozmiarze, kolorystyce i kroju cyfr zatwierdzonym przez ZKM, w miejscach:
  - na zewnątrz pojazdu – na każdej ścianie (dokładne umiejscowienie numerów zależne jest od konstrukcji pojazdu i musi być uzgodnione z ZKM);
  - wewnątrz pojazdu – nad każdymi drzwiami oraz z tyłu kabiny kierowcy.
- (b) logo organizatora (organizatorów) przewozów w postaci naklejki dostarczonej przez ZKM, umieszczonej na zewnątrz pojazdu, nad pierwszymi drzwiami.

## §8

1. W czasie świadczenia USŁUG, na zewnątrz i wewnątrz pojazdu musi być prezentowana wizualna informacja liniowa, odpowiadająca oznaczeniu (numerowi, symbolowi) linii, którą pojazd aktualnie obsługuje.
2. Rozkład jazdy może przewidywać wymóg prezentowania informacji o innej treści, niż wynikająca z oznaczenia linii, którą obsługuje pojazd, w szczególności innego oznakowania kursów dojazdowych i zjazdowych, bądź nieprezentowania informacji o linii w kursach nieudostępnianych pasażerom.
3. Zabrania się prezentowania wizualnej informacji liniowej na pojeździe poruszającym się po drogach publicznych, w czasie, kiedy nie świadczy USŁUG.
4. Wizualna informacja liniowa na zewnątrz pojazdu obejmuje:
  - oznaczenie linii i nazwę przystanku docelowego, a w razie potrzeby dodatkową informację o kursie wariantowym, zmianie trasy, itp. – z przodu i po prawej stronie pojazdu,



- oznaczenie linii – z tyłu pojazdu.
5. Wizualna informacja liniowa wewnątrz pojazdu obejmuje wyświetlane naprzemiennie:
    - oznaczenie linii i nazwę przystanku docelowego,
    - nazwę przystanku bieżącego (przed zatrzymaniem pojazdu na przystanku i w czasie postoju na nim) lub nazwę kolejnego przystanku, poprzedzoną opisem „następny przystanek:” (po ruszeniu pojazdu z przystanku i w czasie jazdy między przystankami); w przypadku przystanków na żądanie nazwa przystanku z dopiskiem „n/ż”,
    - komunikat będący następstwem naciśnięcia przycisku „stop”, a w miarę możliwości także komunikat będący następstwem naciśnięcia przycisku „przyklęk” lub „rampa”,
    - aktualną datę i godzinę.
  6. Wizualna informacja liniowa na zewnątrz pojazdu prezentowana ma być na wyświetlaczach elektronicznych w technologii LED.
  7. Wyświetlacze muszą być umieszczone:
    - wyświetlacz przedni – w wydzielonej przestrzeni (świetliku) nad przednią szybą lub, w przypadku braku świetlika, w górnej części przedniej szyby,
    - wyświetlacz boczny – pomiędzy I i II drzwiami, w wydzielonej przestrzeni (świetliku) nad oknami lub, w przypadku braku świetlika, w górnej części okien,
    - wyświetlacz tylny – centralnie w osi pojazdu lub asymetrycznie, bliżej prawej strony pojazdu, w wydzielonej przestrzeni (świetliku) nad tylną szybą lub, w przypadku braku świetlika, w górnej części tylnej szyby.

Część aktywna wyświetlacza (matryca) musi w możliwie największym stopniu wykorzystywać szerokość i wysokość świetlików lub – jeżeli wyświetlacz nie jest umieszczony w świetliku – szerokość szyby przedniej albo okna bocznego.
  8. Wizualna informacja liniowa wewnątrz pojazdu prezentowana ma być na podsufitowym wyświetlaczu elektronicznym w technologii LED, o rozdzielczości co najmniej 16 x 96 punktów świetlnych, umieszczonym pod sufitem za kabiną kierowcy w osi podłużnej pojazdu i skierowanym do tyłu.
  9. W czasie świadczenia USŁUG wewnątrz pojazdów muszą być prezentowane zapowiedzi głosowe przystanków o treści:
    - „następny przystanek: [nazwa następnego przystanku]” – po ruszeniu pojazdu z przystanku;
    - „[nazwa bieżącego przystanku]” – przed zatrzymaniem pojazdu na przystanku.
  10. ZKM może wymagać emitowania dodatkowych komunikatów głosowych, pomiędzy zapowiedziami głosowymi przystanków.
  11. Pliki w formacie .mp3 z treścią wszystkich komunikatów dostarczane będą przez ZKM.
  12. Głośniki służące do emisji zapowiedzi głosowych przystanków i innych komunikatów głosowych muszą być rozmieszczone równomiernie na całej długości przedziału pasażerskiego, w liczbie nie mniejszej, niż:
    - 4 (cztery) w autobusie MN i KN,
    - 6 (sześć) w autobusie SN,
    - 8 (osiem) w autobusie PN.

### §9

Wewnątrz pojazdu muszą być zamieszczone informacje dla pasażerów:

- (a) obowiązująca taryfa przewozowa i przepisy porządkowe – w pięciu kasetonach (ramkach) dla formatu A4, umieszczonych na słupkach międzyokiennych w miarę możliwości z lewej strony pojazdu, w pobliżu miejsca dla wózków (dokładne umiejscowienie kasetonów zależne jest od konstrukcji pojazdu i rozplanowania wnętrza i musi być uzgodnione z ZKM);
- (b) inne postanowienia ZKM istotne dla pasażerów – w postaci piktogramów i napisów w miejscach określonych przez ZKM;
- (c) inne zagadnienia – w kasetonie (ramce) dla formatu A2, umieszczonym na tylnej ścianie kabiny kierowcy, a w wyjątkowych przypadkach na wskazanych szybach.

### §10

1. Wewnątrz i na zewnątrz pojazdu nie wolno eksponować informacji, reklam i ogłoszeń bez wcześniejszej zgody ZKM. Elementów niezwiązanych z obsługą pojazdu i pasażerów nie można umieszczać również – bez zgody ZKM – w kabinie kierowcy pojazdu.
2. Reklamy na zewnątrz pojazdu mogą być umieszczane tylko na bokach i z tyłu pojazdu, na powierzchniach malowanych na biało. Tło reklam powinno być białe. Dopuszcza się tło w kolorze jasnoniebieskim, pod warunkiem zachowania co najmniej 5-centymetrowego białego pasa z każdej strony tła reklamy. Dopuszcza się również tło w innym kolorze o długości nie większej niż 1 metr, pod warunkiem zachowania co najmniej 5-centymetrowego białego pasa z każdej strony tła reklamy.
3. Projekty reklam i propozycje ich umiejscowienia na zewnątrz, jak i wewnątrz pojazdu muszą być zatwierdzone przez ZKM.
4. Reklamy, informacje, ogłoszenia i inne elementy nie mogą ograniczać przejrzystości szyb, z zastrzeżeniem §9 lit. (c). Zakaz zasłaniania szyb nie dotyczy szyby w tylnej ścianie kabiny kierowcy. Zabronione jest jakiegokolwiek zamalowywanie, wyklejanie lub zasłanianie bocznych szyb w kabinie kierowcy, przy czym dopuszcza się stosowanie szyb fabrycznie zaciemnionych lub zmatowionych.

### §11

1. Pojazd musi być wyposażony w następujące przyciski sygnalizacyjne dla pasażerów:
  - (a) przyciski „stop” (co najmniej 1 przycisk na każde 5 miejsc siedzących), umożliwiające zasygnalizowanie kierowcy potrzeby zatrzymania się na przystanku „na żądanie”, z napisem „STOP”, równomiernie rozmieszczone wewnątrz pojazdu na całej długości przedziału pasażerskiego, w tym przy każdych drzwiach;
  - (b) przyciski „drzwi”, służące do otwierania drzwi przez pasażerów, oznaczone piktogramem w formie dwóch przeciwnie skierowanych strzałek „< >” i symbolem drzwi pomiędzy strzałkami, umieszczone wewnątrz i na zewnątrz pojazdu, bezpośrednio przy każdych drzwiach lub na drzwiach objętych systemem otwierania drzwi przez pasażerów, przy czym w przypadku I drzwi dopuszcza się brak przycisku od strony wewnętrznej; jeżeli przyciski nie są na drzwiach, to w miarę możliwości powinny być umieszczone po obu stronach drzwi, wymóg nie dotyczy I drzwi;
  - (c) przyciski „przyklęk”, umożliwiające zasygnalizowanie kierowcy potrzeby obniżenia poziomu podłogi, oznaczone symbolem wózka dziecięcego i opisem o treści: „Aby obniżyć podłogę, naciśnij przycisk” przy przycisku wewnątrz pojazdu lub o treści „Przyklęk” przy przycisku na zewnątrz pojazdu,

umieszczone w zasięgu osoby siedzącej na wózku inwalidzkim, wewnątrz pojazdu w pobliżu miejsca dla wózków oraz na zewnątrz pojazdu po prawej stronie II drzwi lub na prawym skrzydle II drzwi, jeżeli drzwi są otwierane na zewnątrz;

- (d) przyciski „rampa”, umożliwiające zasygnalizowanie kierowcy potrzeby użycia rampy, oznaczone symbolem osoby na wózku inwalidzkim i opisem o treści: „Aby wyłożyć rampę, naciśnij przycisk” przy przycisku wewnątrz pojazdu lub o treści „Rampa” przy przycisku na zewnątrz pojazdu, umieszczone w zasięgu osoby siedzącej na wózku inwalidzkim, wewnątrz pojazdu w pobliżu miejsca dla wózków oraz na zewnątrz pojazdu po prawej stronie II drzwi lub na prawym skrzydle II drzwi, jeżeli drzwi są otwierane na zewnątrz.
2. Przyciski „drzwi” wewnątrz pojazdu mogą jednocześnie pełnić funkcję przycisków „stop”, w takim przypadku powinny być oznaczone także napisem „STOP”.
  3. Użycie przycisków „stop”, „przyklęk” i „rampa” musi być sygnalizowane kierowcy zapaleniem się odpowiedniej, osobnej dla każdego z rodzaju przycisków kontrolki na desce rozdzielczej lub wyświetleniem się odpowiedniego komunikatu.
  4. Użycie przycisku „stop” musi być sygnalizowane pasażerom poprzez wyświetlenie się przez co najmniej 5 sekund po naciśnięciu przycisku napisu „STOP” lub „Przystanek na żądanie” na wyświetlaczu podsufitowym.

**ZKM**

**PRZEWOŹNIK**

**ZAŁĄCZNIK NUMER 4**  
**DO UMOWY NR ZKM/ZC/156/16**

**ZASADY SPRZEDAŻY BILETÓW**

**§1**

1. We wszystkich pojazdach PRZEWOŹNIKA świadczących przewozy, z zastrzeżeniem pkt 2 i 3, musi być zapewniona ciągła sprzedaż karnetów biletowych przez kierowców.
2. ZKM ma prawo wprowadzić obowiązek sprzedaży przez kierowców w pojazdach na wskazanych liniach komunikacyjnych pojedynczych biletów – zamiast sprzedaży lub z pozostawieniem sprzedaży odpowiadających im rodzajów karnetów. Na liniach, których to nie dotyczy, sprzedaż pojedynczych biletów jest zabroniona.
3. Sprzedaż karnetów biletowych i/lub biletów nie jest wymagana na liniach bezpłatnych dla pasażerów.
4. W sprzedaży powinny być dostępne wszystkie rodzaje karnetów biletowych i/lub biletów jednorazowych (jednoprzejazdowych i czasowych), obowiązujące na danej linii. ZKM może ograniczyć ten wymóg tylko do wybranych rodzajów karnetów biletowych i/lub biletów. Wykaz rodzajów karnetów biletowych i biletów, które muszą być w sprzedaży na poszczególnych liniach, określa ZKM w drodze zarządzenia Dyrektora ZKM.

**§2**

1. Kierowcy PRZEWOŹNIKA prowadzący sprzedaż karnetów biletowych i/lub biletów powinni dysponować taką ich liczbą, która zapewni ciągłą sprzedaż do zakończenia pracy kierowcy w danym dniu, przy czym w każdym momencie pracy, za wyjątkiem ostatniego kursu pojazdu w danym dniu, powinni posiadać co najmniej 5 karnetów biletów 24-godzinnych, co najmniej 10 karnetów biletowych z każdego ze wszystkich pozostałych rodzajów wymaganych do sprzedaży na danej linii oraz wymaganą, określoną przez ZKM liczbę biletów jednorazowych.
2. Kierowcy PRZEWOŹNIKA prowadzący sprzedaż karnetów biletowych i/lub biletów powinni w momencie rozpoczynania pracy na linii dysponować kwotą co najmniej 20 zł w drobnych monetach, w celu wydawania reszty pasażerom, którzy zamierzają nabyć karnet lub bilet.
3. ZKM nie wymaga od pasażerów nabywania karnetów i biletów za odliczoną kwotę, jednak kierowca może odmówić sprzedaży w przypadku braku możliwości wydania reszty.
4. Sprzedaż karnetów biletowych i biletów mogą się odbywać tylko w czasie postoju pojazdu.

**§3**

PRZEWOŹNIK będzie kupować karnety biletowe i bilety wyłącznie w głównej kasie biletowej ZKM, w Gdyni przy ul. Zakręt do Oksywie ZKM, w dniach i godzinach jej funkcjonowania.

**§4**

1. Za sprzedaż karnetów biletowych i biletów PRZEWOŹNIKOWI przysługuje marża urzędowa w wysokości określonej w drodze uchwały przez Radę Miasta Gdyni.
2. Na dzień zawarcia umowy obowiązuje uchwała nr XXXVI/870/05 Rady Miasta Gdyni z dnia 23 listopada 2005 r., zgodnie z którą marża wynosi 9% od wartości netto zakupionych karnetów biletowych oraz 6,5% od wartości netto zakupionych biletów.

**§5**

1. Zapłata za pobrane karnety biletowe i bilety będzie następować w oparciu o fakturę VAT, wystawianą przez ZKM, w terminie 30 dni od daty wystawienia faktury.
2. ZKM ma prawo odmówić PRZEWOŹNIKOWI sprzedaży kolejnej partii karnetów biletowych i/lub biletów, jeżeli PRZEWOŹNIK ma nieopłacone co najmniej trzy wcześniejsze faktury.

**§6**

1. W przypadku zmiany taryfy opłat za usługi gdyńskiej komunikacji miejskiej, ZKM jest zobowiązany do odkupowania od PRZEWOŹNIKA wszystkich tracących ważność karnetów biletowych i biletów, które pozostały PRZEWOŹNIKOWI.
2. PRZEWOŹNIK może dokonywać zwrotów karnetów biletowych i biletów w terminie 60 dni od dnia zmiany taryfy.
3. Rozliczanie zwrotów następować będzie w oparciu o faktury korygujące.
4. PRZEWOŹNIK może również dokonywać zwrotów karnetów biletowych i biletów w innych uzasadnionych przypadkach, za zgodą ZKM.

**ZKM**

**PRZEWOŹNIK**

**ZAŁĄCZNIK NUMER 5  
DO UMOWY NR ZKM/ZC/156/16**

**CENA BRUTTO I NETTO ZA JEDEN WOZOKILOMETR;  
WYSOKOŚĆ STAWKI PODATKU VAT;**

1. Cena brutto za jeden wozokilometr:

2. Cena netto za jeden wozokilometr:

3. Wysokość stawki podatku VAT:

**ZKM**

**PRZEWOŹNIK**

**ZAŁĄCZNIK NUMER 6**  
**DO UMOWY NR ZKM/ZC/156/16**

**KARY UMOWNE**

**§1**

Za nieświadczenie USŁUG bądź za niżej wymienione uchybienia co do zasad świadczenia USŁUG lub parametrów jakościowych i techniczno-użytkowych świadczonych USŁUG, ZKM nakłada na PRZEWOŹNIKA kary umowne, w następującej wysokości:

- 1) za nieświadczenie USŁUG – 200% kwoty równej iloczynowi liczby niezrealizowanych wozokilometrów i ceny brutto jednego wozokilometra (określonej w załączniku numer 5 do umowy);
- 2) za wykonywanie USŁUG stanowiących przedmiot umowy przy udziale podwykonawcy/podwykonawców, których dane nie zostały przekazane ZKM przez PRZEWOŹNIKA w terminie i w zakresie wskazanym w §2 ust.1 lit. e) umowy – 50% (pięćdziesiąt procent) kwoty równej iloczynowi liczby wozokilometrów zrealizowanych przez podwykonawcę/podwykonawców i ceny brutto jednego wozokilometra (określonej w załączniku numer 5 do umowy);
- 3) za realizowanie przewozów pojazdem niespełniającym wymagań określonych w umowie i/lub rozkładzie jazdy, tj. pojazdem:
  - (a) zbudowanym przy wykorzystaniu nadwozia, podwozia lub ramy konstrukcji własnej, którego markę określa się jako „SAM”;
  - (b) starszym, niż wymagany;
  - (c) o zbyt niskiej mocy silnika;
  - (d) niespełniającym wymaganej normy emisji spalin i hałasu;
  - (e) o sposobie chłodzenia silnika innym, niż wymagany;
  - (f) z manualną skrzynią biegów;
  - (g) o zbyt małej długości;
  - (h) o zbyt małej liczbie miejsc dla pasażerów ogółem i/lub siedzących;
  - (i) z miejscami siedzącymi o charakterystyce innej, niż wymagana;
  - (j) o zbyt małej liczbie i/lub szerokości drzwi dla pasażerów;
  - (k) o układzie drzwi innym niż wymagany;
  - (l) z drzwiami otwieranymi w inny sposób, niż wymagany;
  - (m) o zbyt dużej wysokości podłogi lub – w przypadku autobusów SN i PN – ze stopniami poprzecznymi wewnątrz;
  - (n) bez „przyklęku” lub z niesprawnym mechanizmem „przyklęku”;
  - (o) bez rampy (pochylni) dla wózków lub bez możliwości wyłożenia rampy (pochylni);
  - (p) o zbyt małym miejscu na wózki;
  - (q) o zbyt małej liczbie okien otwieranych w przedziale pasażerskim;
  - (r) o zbyt małej liczbie wywietrzników (klap) dachowych;
  - (s) bez któregośkolwiek z wymaganych urządzeń systemu informacji liniowej lub z systemem informacji liniowej niespełniającym wymagań określonych w umowie;

(t) bez systemu monitoringu wnętrza lub z systemem monitoringu niespełniającym wymagań określonych w umowie;

(u) o niewłaściwej kolorystyce zewnętrznej, w tym z reklamami umieszczonymi na zewnętrznych ścianach pojazdu w sposób niezgodny z zasadami określonymi w umowie

20% kwoty równej iloczynowi liczby wozokilometrów zrealizowanych pojazdem niespełniającym jednego z ww. wymagań i ceny brutto jednego wozokilometra (określonej w załączniku numer 5 do umowy) oraz 40% kwoty równej iloczynowi liczby wozokilometrów (w tym wozokilometrów dojazdów i zjazdów) zrealizowanych pojazdem niespełniającym więcej niż jednego z ww. wymagań i ceny brutto jednego wozokilometra (określonej w załączniku numer 5 do umowy);

- 3a) za realizowanie przewozów pojazdem niespełniającym innych wymagań określonych w umowie, niż wymienione w pkt. 3) lub w punktach kolejnych – 5% kwoty równej iloczynowi liczby wozokilometrów zrealizowanych tym pojazdem i ceny brutto jednego wozokilometra (określonej w załączniku numer 5 do umowy);
- 4) za realizowanie przewozów pojazdem niesprawnym pod względem techniczno-eksploatacyjnym – 100% ceny najdroższego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 5) za realizowanie przewozów pojazdem brudnym lub nieestetycznym pod innym względem (np. uszkodzona tapicerka, porysowane szyby lub inne elementy pojazdu, nieestetyczne reklamy zewnętrzne, graffiti, uszkodzone nadwozie pojazdu: pocięte, porysowane, z odpadającym lakierem, itp.) – 100% ceny najdroższego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy (kompleksowa ocena stanu estetycznego pojazdów następuje komisyjnie z przedstawicielem PRZEWOŹNIKA do momentu włączenia się na linię lub samodzielnie przez kontrolera ZKM w ciągu całej doby w przypadku rażącego braku estetyki zawinionego przez PRZEWOŹNIKA; w tym drugim przypadku ZKM ma obowiązek zawiadomić PRZEWOŹNIKA o wpisie w ciągu 60 min w celu ewentualnego powołania komisji do ostatecznego ustalenia zarzutów); w przypadku uchybień co do estetyki, innych niż brud, kara jest nakładana w przypadku ich nieusunięcia w terminie określonym przez ZKM w uzgodnieniu z PRZEWOŹNIKIEM;
- 6) za wyposażenie kabiny kierowcy – bez zgody ZKM – w elementy dodatkowe niezwiązane z obsługą pojazdu i pasażerów – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego wg obowiązującej taryfy;
- 7) za nieusunięcie z przedziału pasażerskiego pojazdu papierów i większych śmieci, a w okresie zimowym błota pośniegowego, na przystankach końcowych, na których pozwala na to czas postoju nieudostępnionego pasażerom, a postój nie stanowi przerwy posiłkowej oznaczonej w rozkładzie jazdy – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego wg obowiązującej taryfy;
- 8) za niezatrzymanie się na obowiązującym przystanku (stałym w każdym przypadku oraz na przystanku warunkowym, w przypadku żądania przez pasażera zatrzymania pojazdu) lub za samowolną zmianę trasy, która skutkowałaby ominięciem przystanku – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 9) za zatrzymanie pojazdu poza obrębem przystanku lub na przystanku nieujętych w rozkładzie jazdy, w celu umożliwienia opuszczenia lub wejścia do pojazdu pasażerów (z wyłączeniem sytuacji nadzwyczajnych: wypadków, awarii pojazdów, zatarasowania dróg, zerwań sieci, wyłączeń energetycznych, poleceń osób kierujących ruchem itp.) – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego wg obowiązującej taryfy;
- 10) za niezatrzymanie się na przystanku lub w innym miejscu (jeżeli przepisy drogowe na to pozwalają) i niewpuszczenie do pojazdu pasażerów zdefektowanego innego pojazdu (którego przebieg linii jest zbieżny) w



- celu umożliwienia kontynuacji podróży – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego wg obowiązującej taryfy;
- 11) za nieotwarcie na przystanku wszystkich drzwi, którymi zamierzają wyjść lub wejść pasażerowie (z wyjątkiem sytuacji, w której kierowca pozostawia wybrane drzwi zamknięte ze względów bezpieczeństwa) – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
  - 12) za zatrzymanie pojazdu w takiej odległości od krawężnika przystanku, która uniemożliwia wejście do pojazdu bezpośrednio z poziomu chodnika (z wyjątkiem sytuacji, kiedy prawidłowe podejście do krawężnika jest niemożliwe z uwagi na jego wysokość, ukształtowanie zatoki, lub inne przeszkody, np. zaparkowane pojazdy, stojące osoby) – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego wg obowiązującej taryfy;
  - 12a) za zatrzymanie pojazdu na przystanku w sposób niezgodny z wymaganiami określonymi w §4 pkt. 5a i 5b załącznika nr 2 do Umowy – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego wg obowiązującej taryfy;
  - 13) za nieobniżenie podłogi na przystanku w przypadkach określonych w §4 pkt. 6 załącznika nr 2 do Umowy – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
  - 14) za nieudzielenie wszelkiej możliwej pomocy przy wsiadaniu lub wysiadaniu z pojazdu osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózkach inwalidzkich, w tym za niewyłożenie rampy (pochylni) – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego wg obowiązującej taryfy;
  - 15) za nieprzestrzeganie zasad skomunikowania pojazdów w celu umożliwienia przesiadania się pasażerów, określonych w rozkładzie jazdy dla kierowcy – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
  - 16) za przyspieszenie w stosunku do rozkładu jazdy:
    - (a) w odjeździe z przystanku początkowego lub przystanku pośredniego wyszczególnionego w rozkładzie jazdy dla kierowcy,
    - (b) powyżej 1 minuty w przyjeździe na przystanek końcowy60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego wg obowiązującej taryfy.
  - 17) za wykonanie kursu z przyspieszeniem ponad 3 minut w odjeździe z przystanku początkowego lub pośredniego, wyszczególnionego w rozkładzie jazdy dla kierowcy – 50% (pięćdziesiąt procent) kwoty równej iloczynowi liczby wozokilometrów w tym kursie i ceny brutto jednego wozokilometra (określonej w załączniku numer 5 do Umowy);
  - 18) za zawinione opóźnienie powyżej 1 min w odjeździe z przystanku początkowego lub pośredniego, wyszczególnionego w rozkładzie jazdy dla kierowcy – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
  - 19) za wykonanie, bez zgody ZKM, kursu rozpoczętego z winy PRZEWOŹNIKA z opóźnieniem większym niż 50% rozkładowej częstotliwości kursowania pojazdów na danej linii w porze wykonania tego kursu – 50% (pięćdziesiąt procent) kwoty równej iloczynowi liczby wozokilometrów w tym kursie i ceny brutto jednego wozokilometra (określonej w załączniku numer 5 do Umowy);
  - 20) za niedostosowanie się do „Zasad organizacji ruchu na pętlach” określonych zarządzeniem Dyrektora ZKM – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
  - 21) za nieobniżenie podłogi na przystanku w przypadkach określonych w §5 pkt. 2 załącznika nr 2 do Umowy – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;

- 22) za niedostosowanie się do zasad dotyczących otwierania i zamykania drzwi na przystanku początkowym, w odniesieniu do którego wymagane jest wcześniejsze podstawienie – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 23) za oczekiwanie na przystanku końcowym lub początkowym z włączonym silnikiem powyżej 1 min – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy (przekroczenie 1 min postoju nie podlega karze w przypadku sprzedaży biletów lub niemożliwości włączenia się do ruchu);
- 24) za niewłaściwą temperaturę powietrza w przedziale pasażerskim – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego wg obowiązującej taryfy;
- 24a) za niewłączenie klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej na żądanie Centrali Ruchu ZKM – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego wg obowiązującej taryfy;
- 25) za niedostosowanie się do zasad dotyczących ustawiania wywietrzników dachowych i okien oraz sterowania wentylacją wymuszoną – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego wg obowiązującej taryfy;
- 26) za brak możliwości otwarcia i/lub zamknięcia okna w przedziale pasażerskim (z wyjątkiem sytuacji, kiedy okna zostały zablokowane w pozycji zamkniętej podczas pracy klimatyzacji w trybie schładzania) – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego wg obowiązującej taryfy;
- 27) za niewłaściwy ubiór kierowcy lub nieekspozowanie we wskazanym, widocznym dla pasażera miejscu identyfikatora kierowcy wraz ze zdjęciem i numerem służbowym i nazwą PRZEWOŹNIKA realizującego przewóz oraz logo ZKM i MZKZG – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 28) za nieprzestrzeganie zasad dotyczących ubioru osób instruujących kierowców – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 29) za dopuszczenie do pracy kierowcy nieznającego języka polskiego przynajmniej na poziomie średniozaawansowanym (B1) w skali Rady Europy (ang. Common European Framework of Reference) – 100% ceny najdroższego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 30) za dopuszczenie do pracy kierowcy przed zdaniem przez niego testu przeprowadzanego przez ZKM, a dot. zasad taryfowych, przepisów porządkowych, układu komunikacyjnego, kultury obsługi pasażera oraz jakości USŁUG – 100% ceny najdroższego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 30a) za dopuszczenie do pracy kierowcy niezatrudnionego na podstawie umowy o pracę – 100% ceny najdroższego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 31) za jazdę z otwartymi drzwiami – 100% ceny najdroższego normalnego biletu miesięcznego wg obowiązującej taryfy;
- 32) za palenie tytoniu lub za używanie tzw. e-papierosów w pojeździe – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 33) za przewożenie pasażerów w kabinie kierowcy lub obok kabiny kierowcy, w części pojazdu pomiędzy szybą czołową, a barierką oddzielającą od przedziału pasażerskiego – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego wg obowiązującej taryfy;
- 34) za długotrwałe prowadzenie przez kierowcę podczas pracy na linii rozmów z innymi osobami bezpośrednio lub przez telefon komórkowy (za wyjątkiem postojów wyrównawczych) – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;

- 35) za posiadanie dwóch słuchawek nałożonych na uszy podczas prowadzenia pojazdu – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 36) za niewłączenie po zmroku lub w warunkach niedostatecznej widoczności pełnego oświetlenia dla pasażerów, nieobejmującego przedniej prawej lampy w przedziale dla pasażerów, a podczas jazdy po drogach i ulicach nieoświetlonych nieobejmującego również przedniej części wnętrza pojazdu – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 37) za dokonanie zajmującej ponad 1 minutę zmiany kierowców na trasie linii poza przystankiem końcowym – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 38) za zwłokę w dostarczaniu „Kart pojazdów” – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy za każdy dzień zwłoki;
- 39) za nieinformowanie Centrali Ruchu ZKM o lokalizacji pojazdów, przyporządkowaniu pojazdów do brygad oraz zmianach w przyporządkowaniu pojazdów – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 40) za niezgodnością z Centralą Ruchu ZKM podmianę pojazdów na trasie linii poza przystankiem końcowym nie wynikającą z rozkładu jazdy – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 41) za niezgłoszenie Centrali Ruchu ZKM włączenia lub awaryjnego wyłączenia pojazdu z ruchu – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 42) za niezgłoszenie Centrali Ruchu ZKM zatarasowania drogi lub braku możliwości przejazdu przez pierwszy unieruchomiony pojazd w przeciągu 3 min od momentu postoju – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 43) za brak pełnej informacji liniowej (wizualnej lub zapowiedzi głosowych przystanków) lub za nieczytelną, niezrozumiałą bądź błędną informację liniową (wizualną lub zapowiedzi głosowe przystanków) – 100% ceny najdroższego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 44) za brak numeru ewidencyjnego pojazdu lub logo organizatora przewozów w wyznaczonych miejscach lub za nieczytelne, względnie niewłaściwe numery ewidencyjne lub logo – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 45) za brak w wyznaczonych miejscach ogłoszeń taryfowych, porządkowych i innych informacji ZKM oraz ogłoszeń przekazanych do ekspozycji przez ZKM – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 46) za eksponowanie w pojeździe lub na pojeździe informacji, reklam lub ogłoszeń bez zgody ZKM – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 47) za zamalowywanie, wyklejanie lub zasłanianie szyb, w tym szyb bocznych w kabinie kierowcy, poza sytuacjami uzgodnionymi z ZKM – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 48) za brak sprawnego albo włączonego radiotelefonu, pracującego w strukturze sieci łączności radiowej ZKM w Gdyni, w paśmie 400 MHz – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 49) za użycie radiotelefonu w innym celu niż przekazywanie istotnych informacji o funkcjonowaniu komunikacji – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;

- 50) za brak wymaganej liczby urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów lub za ich niesprawność – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 51) za brak sprawnego kasownika biletów papierowych – 100% ceny najdroższego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 52) za niewłaściwie ustawiony kod kasowników biletów papierowych – 100% ceny najdroższego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 53) za nieprowadzenie sprzedaży karnetów biletowych (a w uzgodnionych przypadkach biletów jednorazowych) – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 54) za nieposiadanie w ciągłej sprzedaży lub nieokazanie do kontroli co najmniej pięciu karnetów biletów 24-godzinnych, co najmniej dziesięciu karnetów z każdego ze wszystkich pozostałych rodzajów obowiązujących do sprzedaży na danej linii oraz wymaganej liczby biletów jednorazowych, z wyjątkiem ostatniego kursu pojazdu w danym dniu – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 55) za nieposiadanie w momencie rozpoczynania pracy na linii minimum 20 zł (dwadzieścia złotych) w drobnych monetach umożliwiających wydanie reszty pasażerom, którzy zamierzają nabyć karnet (bilet) – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 56) za nieposiadanie przez kierowcę właściwego rozkładu jazdy (za wyjątkiem sytuacji, w których pojazd jest skierowany z rezerwy do obsługi linii na podstawie decyzji dyspozytora lub kontrolera ruchu) – 100% ceny najdroższego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 57) za nieposiadanie lub odmowę przedstawienia kontrolerowi ZKM numerowanej karty drogowej – 100% ceny najdroższego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 58) za niewypełnianie na bieżąco przez kierowcę numerowanej karty drogowej – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 59) za sfałszowanie numerowanej karty drogowej – 100% ceny najdroższego normalnego biletu miesięcznego wg obowiązującej taryfy;
- 60) za nieudostępnienie pojazdu w celu jego kontroli upoważnionym pracownikom ZKM lub osobom upoważnionym przez ZKM – 100% ceny najdroższego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 61) za odmowę poddania się kierowcy pojazdu PRZEWOŹNIKA badaniu trzeźwości na polecenie upoważnionego pracownika ZKM – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 62) za nieszanowanie przez PRZEWOŹNIKA praw pasażerów wynikających z postanowień uchwał Rady Miasta Gdyni i/lub Zgromadzenia MZKZG w sprawie przepisów porządkowych związanych z przewozem osób i bagażu – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 63) za nierealizowanie Zarządzeń Dyrektora ZKM lub poleceń pracowników Centrali Ruchu ZKM regulujących doraźne kwestie związane między innymi z funkcjonowaniem komunikacji w warunkach objazdów, realizacją przewozów z rezerwy i przewozów incydentalnych, itp. – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 64) za nieudostępnianie pojazdu kontrolerom biletów do kontroli biletów podróżujących w nich pasażerów lub nierealizowanie ich ustnych poleceń w zakresie otwierania i zamykania poszczególnych drzwi, wyłączania i włączania kasowników oraz zmiany trasy pojazdu polegającej na skierowaniu go za zgodą Centrali Ruchu ZKM

- do najbliższego komisariatu Policji – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 65) za niesprawność lub niewłączenie systemu monitoringu – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 66) za nieprzechowywanie zapisów z kamer systemu monitoringu z ostatnich 10 dni, bądź za ich nieprzekazanie ZKM (na jego żądanie) – 100% ceny najdroższego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 67) za każdorazową odmowę udostępnienia ZKM niezbędnej dokumentacji dotyczącej USŁUG stanowiących przedmiot umowy, m.in. kart drogowych – 100% ceny najdroższego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 68) za udokumentowany brak kultury obsługi pasażerów przez personel PRZEWOŹNIKA lub aroganckie zachowanie się wobec osób kontrolujących (upoważnionych pracowników ZKM lub osób upoważnionych przez ZKM) – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 69) za zwłokę w załatwianiu skarg pasażerów dotyczących PRZEWOŹNIKA – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy za każdy dzień zwłoki;
- 70) za brak urządzeń Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR, albo innych dodatkowych urządzeń związanych z poprawą obsługi pasażerów, lub za ich niesprawność, z przyczyn leżących po stronie PRZEWOŹNIKA – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy;
- 71) za niezalogowanie, nieprawidłowe zalogowanie lub niewylogowanie kierowcy do/z Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR – 60% ceny najtańszego normalnego biletu miesięcznego według obowiązującej taryfy.

## §2

Przez obowiązującą taryfę rozumie się taryfę za usługi gdyńskiej komunikacji miejskiej, obowiązującą w dniu zdarzenia, będącego podstawą do nałożenia kary umownej.

## §3

1. Kary określone w §1, w punktach: 7, 16-19, 24-26, 28, 32-36, 43, 51, 52, 70, 71 naliczane są w odniesieniu do poszczególnych kursów.
2. Kary określone w §1, w punktach: 4-6, 44-48, 50, 56, 57, 65 odnoszą się do czasu rozkładowej pracy pojazdu na danej linii.
3. Kary określone w §1, w punktach: 27, 29, 30, 30a, 53-55, 58, 61 dotyczą jednej zmiany pracy, przy czym w systemie pracy przerywanej każdy z okresów pracy liczony jest oddzielnie.
4. Kary określone w §1, w punktach: 1-3a, 8-15, 20-23, 31, 37-42, 49, 59, 60, 62-64, 66-69 naliczane są za każdy ujawniony przypadek.

**ZKM**

**PRZEWOŹNIK**