

UCHWAŁA NR 305/2021
ZARZĄDU GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII

z dnia 7 grudnia 2021 r.

w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie z podmiotem wewnętrznym GZM – Przedsiębiorstwem Komunikacji Miejskiej Sp. z o. o. w Sosnowcu aneksu nr 1 do umowy nr OP/25/CRU/395/RUZP/334/21 z dnia 7 października 2021 roku o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (tekst jednolity: Dz. U. 2021 r. poz. 1277 z późn. zm.), oraz art. 19 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2021 r. poz. 1371) oraz § 3 ust. 1 Uchwały Nr 188/2021 Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 13 lipca 2021 r. w sprawie podziału sieci publicznego transportu zbiorowego na obszarze GZM i gmin objętych porozumieniem

uchwala się co następuje:

§ 1. 1. Wyraża się zgodę na zawarcie z podmiotem wewnętrznym GZM – Przedsiębiorstwem Komunikacji Miejskiej Sp. z o. o. w Sosnowcu aneksu nr 1 do umowy nr OP/25/CRU/395/RUZP/334/21 z dnia 7 października 2021 roku o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej Uchwały.

2. Aneks o którym mowa w ust. 1, obowiązywać będzie od dnia 1 stycznia 2022 r.

§ 2. Wykonanie Uchwały powierza się Panu Kazimierzowi Karolczakowi - Przewodniczącemu Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Zarządu
Górnośląsko-Zagłębiowskiej
Metropolii

Kazimierz Karolczak

Aneks nr 1

z dnia2021 r.

do Umowy nr OP/25/CRU/395/RUZP/334/21 z dnia 07.10.2021 roku (dalej „Umowa”)

zawarty pomiędzy:

Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią z siedzibą w Katowicach przy ul. Barbary 21A, 40-053 Katowice, NIP 6342901873, zwaną dalej „Zamawiającym”, w imieniu którego działają:

1. Kazimierz KAROLCZAK – Przewodniczący Zarządu
2. Grzegorz KWITEK – Członek Zarządu

a

Przedsiębiorstwem Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o., 41-219 Sosnowiec, ul. Lenartowicza 73 (KRS: 0000058568, NIP: 644-25-21-816, REGON: 273572779), zwanym w dalszej części umowy „Wykonawcą” reprezentowanym przez:

1. Marek PIKUŁA – Prezes Zarządu
2. Dorota NOWAK – Członek Zarządu

zwanymi także wspólnie „Stronami” lub każda z osobna „Stroną”.

przy udziale Zarządu Transportu Metropolitalnego w Katowicach reprezentowanego przez Małgorzatę Gutowską – Dyrektora ZTM

§ 1

W umowie nr OP/25/CRU/395/RUZP/334/21 z dnia 07.10.2021 roku dokonuje się następujących zmian:

- 1) W § 1 zmienia się ust. 8, który otrzymuje brzmienie:
„8. Harmonogram zmiany pracy eksploatacyjnej i liczby pojazdów w okresie obowiązywania Umowy stanowi Załącznik nr 1a „Harmonogram zmiany pracy eksploatacyjnej i liczby pojazdów” do Umowy. Zmiana załącznika nie wymaga aneksu do Umowy.”
- 2) W § 3 zmienia się ust. 4, który otrzymuje brzmienie:
„4. ZTM zastrzega jednostronną możliwość zmiany treści Załącznika nr 2 „Praca eksploatacyjna na obszarze o nazwie Segment Wschód A, Sosnowiec A” do Umowy, w zakresie: oznaczenia Linii, typu taboru obsługującego poszczególne Linie, trasy Linii, a także uruchomienia nowych Linii, likwidacji lub zawieszenia funkcjonowania Linii z uwzględnieniem postanowień określonych w § 1 ust. 2 i 3 Umowy. Zmiana załącznika nie wymaga aneksu do Umowy”
- 3) W § 7 zmienia się ust. 1, który otrzymuje brzmienie:
„1. Poza Wynagrodzeniem określonym na podstawie § 6 Umowy, Wykonawcy nie przysługuje prawo do jakichkolwiek dodatkowych świadczeń i/lub opłat z tytułu wykonywania Usług stanowiących przedmiot Umowy, za wyjątkiem rekompensaty określonej w art. 50 ust. 1 pkt 2) lit c) i pkt 3) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, na zasadach określonych poniżej.”
- 4) W § 7 ust. 4 zmienia się pkt. 4), który otrzymuje brzmienie:
„4) Po zatwierdzeniu Projektu Prognozy rekompensaty na dany rok, staje się on nowym Załącznikiem nr 12a do Umowy, co nie wymaga aneksu do Umowy.”

- 5) W § 7 ust. 4 zmienia się pkt. 6), który otrzymuje brzmienie:
- „6) W przypadku niezatwierdzenia Projektu Prognozy rekompensaty na rok kolejny zastosowanie będzie mieć następująca procedura:
- a) W przypadku gdy Zamawiający zgłosi zastrzeżenia do Projektu Prognozy rekompensaty na rok kolejny a Wykonawca poinformuje, że nie jest w stanie dostosować Projektu Prognozy rekompensaty do zastrzeżeń Zamawiającego bez zmiany planu pracy eksploatacyjnej przedstawionego przez ZTM, Zamawiający jest uprawniony i zobowiązany do:
- dokonania zmiany planu pracy eksploatacyjnej w sposób który umożliwi Wykonawcy dostosowanie Projektu Prognozy rekompensaty do zastrzeżeń Zamawiającego w terminie umożliwiającym przyjęcie i zatwierdzenie Projektu Prognozy rekompensaty nie później niż do 25 września danego roku, (w takim przypadku nie mają zastosowania maksymalne wielkości ograniczenia pracy eksploatacyjnej wskazane w §1 ust. 3, a ograniczenie pracy eksploatacyjnej wynikające z tej przyczyny nie będą wliczane do wskazanych w §1 ust. 3 wielkości maksymalnego ograniczenia pracy eksploatacyjnej w danym roku i w całym okresie obowiązywania umowy), procedurę określoną w pkt. 1) - 3) powyżej stosuje się odpowiednio, lub
 - wyboru niezależnego od Wykonawcy oraz Zamawiającego eksperta posiadającego doświadczenie z dziedziny transportu zbiorowego oraz pomocy publicznej, który oceni Projekt Prognozy rekompensaty przedłożony przez Wykonawcę, w terminie nie dłuższym niż do 25 września danego roku, w szczególności w zakresie wysokości planowanej Rekompensaty oraz zgodności Projektu Prognozy rekompensaty z zasadami pomocy publicznej oraz budżetem Zamawiającego. Zaopiniowany przez ww. eksperta Projekt Prognozy rekompensaty, po ewentualnych zmianach wprowadzonych przez eksperta, staje się obowiązującym Projektem Prognozy rekompensaty, z zastrzeżeniem, że kwota rekompensaty rocznej z niego wynikająca, nie może przewyższać kwoty zabezpieczonej przez Zamawiającego w swoim budżecie na realizację przedmiotu Umowy.
- b) W przypadku, gdy działania określone w lit a) nie zostaną zakończone do 25 września danego roku, obowiązującym Projektem Prognozy rekompensaty na rok kolejny jest ostatnia wersja Projektu Prognozy rekompensaty zatwierdzona przez Zamawiającego (zgodnie z Załącznikiem nr 12a do Umowy), do czasu ukończenia ww. procedury z zastrzeżeniem, że kwota rekompensaty rocznej z niej wynikająca nie może przewyższać kwoty zabezpieczonej przez Zamawiającego w swoim budżecie na realizację przedmiotu Umowy. W takim przypadku Zamawiający jednostronnie dokona korekty Projektu Prognozy rekompensaty i będzie on stanowił obowiązujący załącznik nr 12a do Umowy, do czasu jego ewentualnej zmiany w ramach uzgodnień.
- c) W przypadku gdy Zamawiający zgłosi zastrzeżenia do Projektu Prognozy rekompensaty na rok kolejny a Wykonawca poinformuje, że nie ma możliwości dostosowania Projektu Prognozy rekompensaty do zastrzeżeń Zamawiającego lub nie ustosunkuje się do zastrzeżeń Zamawiającego – z uzasadnieniem innym niż określone pod lit a) lub brakiem takiego uzasadnienia, obowiązującym i zatwierdzonym Projektem Prognozy rekompensaty na rok kolejny jest ostatnia wersja Projektu Prognozy rekompensaty zatwierdzona przez Zamawiającego (zgodnie z Załącznikiem nr 12a do Umowy) z zastrzeżeniem, że kwota rekompensaty rocznej z niej wynikająca nie może przewyższać kwoty zabezpieczonej przez Zamawiającego w swoim budżecie na realizację przedmiotu Umowy.”
- 6) W § 7 zmienia się ust. 8, który otrzymuje brzmienie:
- „8. Wykonawca będzie każdorazowo informował Zamawiającego o zamiarze uzyskania środków publicznych, wpływających na poziom rekompensaty, które to środki mogą być przeznaczone na finansowanie kosztów Usług. Jednocześnie Zamawiający w ramach procedury określonej w ust. 4,

ma możliwość zobowiązania Wykonawcy do zakupu określonych rodzajowo składników majątkowych (w tym w szczególności do złożenia wniosku o dofinansowanie do odpowiedniej instytucji publicznej), a koszty i przychody z tym związane zostaną uwzględnione w Prognozie rekompensaty na zasadach określonych w Załączniku nr 12 do Umowy.

7) W § 7 po ustępie 8 dodaje się ust. 8a, który otrzymuje brzmienie:

„8a. W przypadku ubiegania się przez Wykonawcę o dofinansowanie nabycia taboru lub innych składników majątkowych przestrzegane będą następujące zasady:

a) Uzyska on uprzednią zgodę lub zobowiązanie od Zamawiającego zgodnie z treścią ust. 8,

b) Nabycie taboru lub innych środków trwałych będzie niezbędne do realizacji przedmiotu umowy,

c) Nabycie taboru lub innych środków trwałych będzie przeprowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa krajowego oraz wspólnotowego, w tym z dokumentami operacyjnymi dla danego programu, z którego Wykonawca będzie chciał uzyskać dofinansowanie.”.

8) W § 7 uchyla się ust. 11.

9) W § 8 zmienia się ust. 10, który otrzymuje brzmienie:

„10. Wszystkie kary umowne przewidziane Umową podlegają sumowaniu. Łączna wysokość kar umownych nie może przekroczyć 20% wartości nominalnej netto zobowiązania, o której mowa w § 1 ust. 4 Umowy, z wyłączeniem przypadku naliczenia kary umownej za odstąpienie lub rozwiązanie Umowy, o którym mowa w punkcie 3 lit. d) załącznika nr 11 do wzoru umowy (Zasady naliczania kar umownych).”

§ 2

Wprowadza się nową treść załączników nr 1, 12 i 17, stanowiące odpowiednio załącznik nr 1, 2, 3 do niniejszego aneksu.

§ 3

1. W pozostałym zakresie postanowienia Umowy nie ulegają zmianie.
2. Wyrazy i wyrażenia użyte w Aneksie mają takie samo znaczenie, jakie przypisano im w Umowie.
3. Aneks sporządzono w trzech jednobrzmiących egzemplarzach, dwa egzemplarze dla Zamawiającego, jeden egzemplarz dla Wykonawcy.
4. Aneks wchodzi w życie z dniem podpisania.

ZAMAWIAJACY:

WYKONAWCA:

Wymagania wobec pojazdów Wykonawcy

1. Liczbę pojazdów do realizacji Usługi zawiera Załącznik nr 1a „Harmonogram zmiany pracy eksploatacyjnej i liczby pojazdów”.
2. Rok produkcji pojazdów:
 - a) od 1 stycznia 2022 r. realizację Usług należy świadczyć pojazdami nie starszymi niż 18 lat, których średni wiek nie przekracza 10 lat,
 - b) od 1 stycznia 2024 r. realizację Usług należy świadczyć pojazdami nie starszymi niż 17 lat, których średni wiek nie przekracza 10 lat,
 - c) od 1 stycznia 2026 r. realizację Usług należy świadczyć pojazdami nie starszymi niż 16 lat, których średni wiek nie przekracza 10 lat.
3. Pojazdy wprowadzane do eksploatacji w trakcie trwania Umowy muszą spełnić obowiązujące wymogi Umowy.
4. Rodzaj zasilania pojazdów:
 - a) do obsługi sieci dopuszcza się pojazdy z napędem konwencjonalnym spełniającym normę Euro 6 lub wyższą, z zastrzeżeniem ust. 5,
 - b) do obsługi sieci dopuszcza się pojazdy z napędem alternatywnym.
5. Norma emisji spalin:
 - a) w przypadku fabrycznie nowych pojazdów wprowadzonych do eksploatacji obowiązuje wymóg spełniania normy Euro 6 lub wyższej,
 - b) w przypadku eksploatowanych przez Wykonawcę na dzień zawarcia Umowy pojazdów, do czasu ich wymiany ze względu na wymagania wiekowe, dopuszcza się odstępstwa od wymogu określonego w ust. 5 lit a).
6. Długość i szerokość pojazdu:
 - a) długość i szerokość pojazdów mają spełniać wymagania zgodnie z podziałem taboru na klasy:
 - MN – długość do 8000 mm, szerokość do 2300 mm,
 - AN – długość od 8010 do 10800 mm, szerokość od 2400 do 2550 mm,
 - BN – długość od 11500 do 12500 mm, szerokość od 2400 do 2550 mm,
 - CN – długość od 17500 do 18750 mm, szerokość od 2400 do 2550 mm. Do obsługi połączeń taboru klasy CN zalicza się też pojazdy trzyosiowe jednoczłonowe o długości do 15000 mm i szerokości od 2400 do 2550 mm,
 - b) w przypadku eksploatowanych przez Wykonawcę na dzień zawarcia Umowy pojazdów, do czasu ich wymiany ze względu na wymagania wiekowe, dopuszcza się następujące długości:
 - MN – do 8000 mm,
 - AN – od 8010 do 10800 mm,
 - BN – od 11500 do 15000 mm,
 - CN – od 17500 do 18750 mm.
7. Liczba miejsc siedzących:
 - a) minimalna liczba miejsc siedzących w pojazdach z konwencjonalnym spalinowym układem napędowym powinna spełniać wymagania zgodnie z podziałem taboru na klasy:
 - MN – co najmniej 11 miejsc,
 - AN – co najmniej 20 miejsc, a w nowych pojazdach co najmniej 4 miejsca dostępne bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi,

- BN – co najmniej 25 miejsc, a w przypadku pojazdów o alternatywnym źródle napędu – co najmniej 22 miejsca, dodatkowo dla w nowo wprowadzanych do umowy pojazdach wymagane jest zastosowanie co najmniej 6 miejsc dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi bez względu na rodzaj napędu,
 - CN – co najmniej 36 miejsc, dodatkowo w nowo wprowadzanych do umowy pojazdach wymagane jest zastosowanie co najmniej 12 miejsc dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi bez względu na rodzaj napędu,
- b) dopuszcza się umieszczanie siedzeń składanych w przedziale pasażerskim, dostępnych z poziomu niskiej podłogi. Siedzeń tych nie należy wliczać do wymogu spełniania określonej liczby miejsc siedzących dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi. Przy miejscach należy umieścić nalepki informacyjne, że jeżeli w pojeździe występuje bardzo duże napełnienie, pasażerowie nie powinni korzystać z tych siedzeń.
8. Liczba miejsc ogółem powinna spełniać wymagania zgodnie z podziałem taboru na klasy:
- a) MN – co najmniej 30 miejsc,
 - b) AN – co najmniej 60 miejsc,
 - c) BN – co najmniej 80 miejsc, w przypadku pojazdów o alternatywnym źródle napędu – co najmniej 70 miejsc,
 - d) CN – co najmniej 130 miejsc, w przypadku pojazdów o alternatywnym źródle napędu – co najmniej 120 miejsc.
9. Liczba drzwi w pojazdach w przedziale pasażerskim powinna spełniać wymagania zgodnie z podziałem taboru na klasy:
- a) MN – 2 drzwi wejściowych, przy czym co najmniej jedno zapewniające wejście osoby niepełnosprawnej (na wózku inwalidzkim),
 - b) AN – 2 drzwi wejściowych w układzie 1-2-0 lub 2-2-0,
 - c) BN – co najmniej 3 drzwi w układzie 1-2-2 lub 2-2-2 lub 2-2-1,
 - d) CN – co najmniej 3 drzwi w układzie 2-2-2, 1-2-2-2 lub 2-2-2-2. a w nowo wprowadzanych do umowy pojazdach wymagane jest zastosowanie minimum 4 drzwi w układzie 2-2-2-2.
10. Liczba otwieranych okien oraz mechanizm otwierania:
- a) w pojazdach co najmniej połowa okien na powierzchni bocznej pojazdu ma być przesuwna bądź uchylna,
 - b) pasażerowie powinni mieć możliwość otwierania lub zamykania okien samodzielnie w okresie, gdy nieużywana jest klimatyzacja lub ogrzewanie, w przeciwnym przypadku okna powinny być ryglowane z możliwością ich otwarcia przez kierowcę.
 - c) wymagań określonych w ust. 10 lit. a) dotyczących otwierania i zamykania okien nie muszą spełniać pojazdy wymienione w załączniku nr 13 „Wykaz pojazdów przeznaczonych do obsługi obszaru o nazwie segment” do Umowy, będące w dyspozycji Wykonawcy na dzień podpisania Umowy.
11. Liczba wywietrzników dachowych dla nowo wprowadzanych do umowy autobusów z konwencjonalnym układem spalinowym:
- a) liczba wywietrzników dachowych w pojazdach powinna spełniać wymagania zgodnie z podziałem taboru na klasy:
 - MN i AN – co najmniej jeden wywietrznik,
 - BN – co najmniej dwa wywietrzniki, w przypadku napędu alternatywnego, dopuszcza się możliwość niestosowania wywietrzników dachowych,
 - b) CN – co najmniej trzy wywietrzniki, w przypadku napędu alternatywnego, dopuszcza się możliwość niestosowania wywietrzników dachowych,

- c) wywietrzniki powinny być sterowane z kabiny kierowcy oraz automatycznie zamykać się w momencie uruchomienia klimatyzacji,
 - d) z zastrzeżeniem lit. c) kierowca musi mieć możliwość zdalnego otwarcia lub zamknięcia wywietrznika. Wymagane są 4 stany pracy wywietrznika: pod włos (podniesienie przedniej części), z włosiem (podniesienie tylnej części), przewietrzenie (podniesienie przedniej i tylnej części) oraz zamknięcie.
12. Obniżenie podłogi i jej ukształtowanie:
- a) poziom podłogi w pojazdach powinien spełniać wymagania zgodnie z podziałem taboru na klasy:
 - MN – niskowejściowy lub niskopodłogowy lub z niskim pomostem bez żadnych stopni umieszczonym przynajmniej w jednych drzwiach,
 - AN – niskowejściowy lub niskopodłogowy, maksymalna wysokość wejścia na progu każdych drzwi wynosi 340 mm od poziomu jezdni,
 - BN – niskopodłogowy, maksymalna wysokość wejścia na progu każdych drzwi wynosi 340 mm od poziomu jezdni,
 - CN – niskopodłogowy, maksymalna wysokość wejścia na progu każdych drzwi wynosi 340 mm od poziomu jezdni,
 - b) pojazd niskopodłogowy to pojazd, w którym:
 - brak jest stopni pośrednich na podłodze w przejściu środkowym (tj. w przejściu na całą długość przedziału pasażerskiego),
 - brak jest stopni w drzwiach.
 - c) pojazd niskowejściowy to pojazd, w którym:
 - obniżona podłoga znajduje się w części pojazdu na minimum 30% powierzchni przedziału pasażerskiego. W części o obniżonej podłodze musi znaleźć się miejsce na wózek inwalidzki/ dziecięcy;
 - brak jest stopni w co najmniej jednych drzwiach pojazdu.
 - d) wymagań określonych w ust. 12 lit. a) dotyczących niskopodłogowości w tirecie trzecim i czwartym nie muszą spełniać pojazdy wymienione w załączniku nr 13 „Wykaz pojazdów przeznaczonych do obsługi obszaru o nazwie segment” do Umowy, będące w dyspozycji Wykonawcy na dzień podpisania Umowy.
 - e) pojazdy klasy AN, BN i CN należy wyposażyć w funkcję „przyklęku”, pozwalającego na obniżenie pojazdu w kierunku krawędzi przystanku o co najmniej 60 mm,
 - f) podłoga ma być pokryta gładką wykładziną antypoślizgową w kolorze szarym, łatwą do sprzątania i mycia. Osłony krawędzi stopni mają być wykonane w sposób minimalizujący ryzyko potknięcia się, w kolorze żółtym zgodnym z księgą znaku ZTM.
13. Pojazdy muszą spełniać wymagania określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. 2016 poz. 2022 z późn. zm.). Nie dopuszcza się pojazdów marki „SAM”.
14. Dopuszcza się do obsługi linii pojazdy testowe za uprzednią zgodą ZTM, której warunki będą określone w odrębnym piśmie.
15. Urządzenia do kasowania biletów papierowych (kasowniki):
- a) pojazdy muszą być wyposażone w kasowniki, które zapewnia, instaluje i utrzymuje na własny koszt Wykonawca w liczbie co najmniej równej liczbie drzwi w pojeździe, na wysokości co najmniej 1 m od podłogi pojazdu i nie wyżej niż 1,5 m,
 - b) kasowniki z zastrzeżeniem lit. c) muszą umożliwiać identyfikację numeru inwentarzowego pojazdu (min. 3 ostatnie cyfry numeru inwentarzowego na znakach kodu kasującego, tj. KKK), daty (min. 6 znaków kodu kasującego, tj. DDMMRR), czasu skasowania biletu (min. 4 znaki kodu kasującego, tj. GGMM), gdzie:

- KKK oznacza kod pojazdu,
- DDMRR oznacza: dzień, miesiąc, rok,
- GMM oznacza: godzina, minuta.

Wykonawca zobowiązany jest do ustawienia kodu kasującego ściśle według zaleceń ZTM. Kasowniki powinny być umieszczone w miejscach zapewniających swobodny dostęp wszystkim pasażerom, a ich lokalizacja nie może powodować utrudnień podczas wsiadania i wysiadania z pojazdu.

- c) w okresie od 1 stycznia 2022 r. do 31 grudnia 2024 r. do eksploatacji dopuszczone są pojazdy wyposażone w kasowniki co najmniej 10 cyfrowe.

16. Przyciski umożliwiające pasażerom sygnalizację zamiaru opuszczenia pojazdu:

- a) pojazdy muszą być wyposażone w przyciski sygnalizujące zamiar opuszczenia pojazdu zlokalizowane wewnątrz pojazdu. Przyciski powinny być rozmieszczone równomiernie na całej długości przestrzeni pasażerskiej w taki sposób, aby w zasięgu pasażera zajmującego każde z miejsc, w tym dla osób niepełnosprawnych, znajdował się przycisk – uwzględniając w warunku również przycisk otwierania drzwi. Jeden przycisk powinien przypadać na co najwyżej 6 miejsc siedzących w pojeździe – warunek dotyczy pojazdów wyprodukowanych po 2012 roku,
- b) przyciski będą umieszczone na poręczach lub innych powierzchniach zabudowy nadwozia pojazdu. Kolor obudowy przycisków – szary, dopuszcza się też inny kolor obudowy przycisku po akceptacji przez ZTM. Kolor przycisków – czerwony – przyciski oznaczone napisem „STOP” oraz w przypadku pojazdów wyprodukowanych po 2012 r. komunikatem w alfabecie Braille’a,
- c) naciśnięcie przycisku wywoła informację na desce rozdzielczej kierowcy oraz sygnalizację potrzeby otwarcia drzwi,
- d) sygnalizacja dla pasażerów będzie obejmować podświetlenie przycisku na czerwono (po jego wciśnięciu aż do momentu otwarcia drzwi) oraz wyświetlenie napisu „STOP” lub „Przystanek na żądanie” na wewnętrznych tablicach informacyjnych. Naciśnięcie przycisku będzie sygnalizowane mechanicznie poprzez wyraźny wyczuwalny skok przycisku.
- e) wymagań określonych w ust. 16 lit. b), d) nie muszą spełniać pojazdy wymienione w załączniku nr 13 „Wykaz pojazdów przeznaczonych do obsługi obszaru o nazwie segment” do Umowy, będące w dyspozycji Wykonawcy na dzień podpisania Umowy.

17. Przyciski otwierania drzwi:

- a) w eksploatowanych pojazdach wyprodukowanych po 2012 roku będzie zastosowany system otwierania drzwi przez pasażerów pozwalający na:
 - aktywację lub dezaktywację tej funkcji przez kierowcę osobnym przyciskiem,
 - otwarcie wybranych drzwi indywidualnym przyciskiem do sterowania tymi drzwiami przez pasażera lub otwarcia wszystkich drzwi przyciskiem przez kierowcę, bez wpływu na funkcjonowanie układu otwierania drzwi przez pasażerów w stanie aktywnym,
 - dezaktywację układu otwierania drzwi przez pasażerów, przyciskiem przez kierowcę,
- b) do działania systemu będą zainstalowane przyciski otwierania drzwi zlokalizowane na zewnątrz i wewnątrz pojazdu:
 - służące do otwierania tylko drzwi (przy których są umieszczone),
 - pełniące równocześnie funkcję przycisku zamiaru wysiadania „na żądanie” (dotyczy przycisków wewnętrznych),
 - przyciski wewnętrzne zostaną umieszczone na pionowych poręczach przy drzwiach (jeśli drzwi otwierają się do środka); co najmniej jeden przycisk na wejście lub bezpośrednio na skrzydłach drzwi (jeśli drzwi otwierane są na zewnątrz; po jednym przycisku na wejście); natomiast przyciski zewnętrzne umieszczone przy drzwiach (jeśli drzwi otwierają się do środka; jeden przycisk z boku drzwi lub bezpośrednio na skrzydłach drzwi (drzwi otwierane

- na zewnątrz; po jednym przycisku na drzwi, w pierwszych drzwiach na lewym skrzydle drzwi, natomiast w pozostałych drzwiach na prawym skrzydle drzwi),
- we wszystkich pojazdach wyprodukowanych po 2012 roku na dzień rozpoczęcia realizacji Umowy oraz w pojazdach, których wprowadzenie w trakcie trwania Umowy będzie wymagało aktualizacji Załącznika nr 13 „Wykaz pojazdów przeznaczonych do obsługi obszaru o nazwie segment” do Umowy, mają być przyciski wyposażone w funkcję pamięci, która powoduje zapamiętanie faktu naciśnięcia danego przycisku i skutkuje automatycznym otwarciem drzwi, przy których przycisk został naciśnięty, po zatrzymaniu pojazdu na przystanku oraz po uaktywnieniu przez prowadzącego pojazd układu otwierania drzwi przez pasażerów,
 - wyposażone w podświetlenie koloru czerwonego (podświetlenie przycisku po naciśnięciu do momentu otwarcia się drzwi na przystanku lub uaktywnienia przez kierowcę układu otwierania drzwi przez pasażerów) oraz koloru zielonego (działające od momentu aktywacji przez kierowcę układu otwierania drzwi przez pasażerów do momentu otwarcia drzwi lub do momentu dezaktywowania układu otwierania drzwi przez pasażerów bez ich otwarcia) – dotyczy pojazdów wyprodukowanych po 2015 r.,
 - oznaczone na przycisku lub na obudowie piktogramem w formie dwóch przeciwnie skierowanych strzałek „< >” lub innym symbolem obrazującym drzwi dla wszystkich przycisków,
 - naciśnięcie przycisku wewnętrznego powinno być sygnalizowane mechanicznie poprzez wyraźnie wyczuwalny skok przycisku, dopuszcza się przyciski typu sensorycznego (dotykowe) jeżeli pojazd był w nie fabrycznie wyposażony.
18. Oświetlenie przedziału pasażerskiego oraz oświetlenie zewnętrzne pojazdu:
- a) pojazdy będą wyposażone w oświetlenie wnętrza (barwa biała zimna), zapewniające oświetlenie całej przestrzeni pasażerskiej, w tym wszystkich stopni, obszaru wszystkich drzwi wejściowych (po otwarciu danych drzwi), wewnętrznego oznakowania, wszystkich miejsc, w których znajdują się jakiegokolwiek przeszkody dla pasażerów oraz zapewniające możliwość odczytu kodu kasującego na bilecie, cennika opłat, a także wszelkich informacji umieszczonych wewnątrz pojazdu,
 - b) oświetlenie obszaru drzwi zostanie zainstalowane we wnękach nad drzwiami, zapalające się automatycznie po otwarciu drzwi i świecące w sposób ciągły do momentu ich całkowitego zamknięcia. Oświetlenie nie powinno powodować oślepiania prowadzącego pojazd, zarówno bezpośrednio, jak i poprzez lusterka wewnętrzne,
 - c) wszystkie nowo wprowadzane do umowy pojazdy mają być wyposażone tak, aby zapewnić dodatkowe oświetlenie zewnętrzne (barwa biała zimna) nad drzwiami lub poprzez zastosowanie w progu wejścia listwy świetlnej, zapewniając doświetlenie krawędzi przystankowych oraz wchodzących lub wychodzących pasażerów. Oświetlenie ma być skierowane tak, aby nie oślepiać kierowcy.
19. Urządzenia zapewniające ogrzewanie przedziału pasażerskiego:
- a) układ sterowania pracą urządzeń grzewczych wszystkich pojazdów wyprodukowanych w 2015 roku lub później, wyposażonych w klimatyzację na dzień rozpoczęcia realizacji Umowy oraz pojazdów, których wprowadzenie w trakcie trwania Umowy będzie wymagało aktualizacji Załącznika nr 13 „Wykaz pojazdów przeznaczonych do obsługi obszaru o nazwie segment” do Umowy, ma działać automatycznie w oparciu o dane rejestrowane przez czujniki pomiaru temperatury we współpracy z układem klimatyzacji pojazdu. Sterowanie półautomatyczne z możliwością korekty nastawy w trybie serwisowym przez operatora w zakresie $\pm 2^{\circ}\text{C}$,
 - b) nagrzewnice w przestrzeni pasażerskiej mają być zamontowane w sposób chroniący pasażerów przed przypadkowym zranieniem lub kontuzją. Właczane powietrze będzie dostarczane

- wieloma otworami do przestrzeni pasażerskiej z urządzeń grzewczych, nie powodując dyskomfortu w podróżowaniu (odczucia przegrzania oraz uciążliwego hałasu z pracy urządzeń) osób siedzących, jak i stojących w każdym obszarze przestrzeni pasażerskiej,
- c) wszystkie parametry komfortu termicznego w pojeździe określone w Załączniku nr 7 do Umowy „Zasady komfortu termicznego” muszą być uzyskiwane po czasie nie dłuższym niż 15 minut, licząc od włączenia układu grzewczego oraz osiągnane w warunkach pomiaru obejmujących zamknięte okna i drzwi oraz pomiar w środkowej części pojazdu poza strefami drzwi na wysokości 1,2 m od podłogi.
20. Urządzenia zapewniające wentylację przedziału pasażerskiego (z zastrzeżeniem zapisów ust. 11):
- a) w pojazdach wyprodukowanych po 2005 roku wentylacja naturalna zapewniana przez minimum 50% okien bocznych na każdej stronie pojazdu, które muszą posiadać część przesuwną lub uchylną w górnej lub środkowej części. Okna wyposażone w blokadę, uniemożliwiającą ich otwieranie przy włączonym ogrzewaniu lub klimatyzacji,
- b) wentylacja naturalna zapewniana przez wywietrzniki dachowe, które będą miały możliwość otwierania przód-tył niezależnie z poziomami ustawień:
- nawiew – otwarta przednia część wywietrznika,
 - przewiew – otwarte obie części wywietrznika,
 - wywiew – otwarta tylna część wywietrznika,
 - całkowite zamknięcie wywietrznika.
- c) wywietrzniki będą sterowane zdalnie z miejsca kabiny kierowcy przy użyciu napędu elektrycznego. Klapy powinny automatycznie się zamykać po włączeniu klimatyzacji oraz przy pracy wycieraczek przedniej szyby w cyklu ciągłym,
- d) wentylacja zapewniona przez nawiewy nadmuchowo-wyciągowe (minimum 1 szt.), działające niezależnie od urządzeń klimatyzacyjnych. Dopuszcza się również wentylację mechaniczną poprzez wentylatory zintegrowanego urządzenia klimatyzacji. Łączny wydatek wymiany powietrza dla całej przestrzeni pasażerskiej powinien wynosić co najmniej 3000 m³/h.
21. Klimatyzacja przedziału pasażerskiego:
- a) wszystkie pojazdy wyposażone w klimatyzację na dzień rozpoczęcia realizacji Umowy oraz pojazdy, których wprowadzenie w trakcie trwania Umowy będzie wymagało aktualizacji Załącznika nr 13 „Wykaz pojazdów przeznaczonych do obsługi obszaru o nazwie segment” do Umowy, mają być wyposażone w klimatyzację przedziału pasażerskiego spełniającą wymogi opisane w ust. 20., lit. b), c), d), e),
- b) układ sterowania pracą urządzeń klimatyzacyjnych będzie działał automatycznie w oparciu o dane rejestrowane przez czujniki pomiaru temperatury, we współpracy z układem ogrzewania pojazdu. Sterowanie półautomatyczne z możliwością korekty nastawu w trybie serwisowym przez operatora w zakresie $\pm 2^{\circ}\text{C}$. Klimatyzacja ma zawierać funkcję niezależnego sterowania pracą i regulacją temperatury w kabinie kierowcy, z tym zastrzeżeniem, że kierowca nie będzie miał możliwości wyłączenia klimatyzacji w przestrzeni pasażerskiej,
- c) klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej zapewnia szybkie odparowanie i osuszanie szyb pojazdu wraz z nadmuchem realizowanym przez zintegrowane urządzenie rozdziału nadmuchu ciepłego i zimnego powietrza za pomocą przewodów nawiewnych rozmieszczonych w odpowiednich punktach przestrzeni pasażerskiej, posiadającą minimalną moc chłodzenia:
- MN – min. 14 kW,
 - AN – min. 17 kW,
 - BN – min. 23kW,
 - CN – min. 36 kW,
- d) wymagania dotyczące zapewnienia odpowiedniej temperatury w przedziale pasażerskim określa Załącznik nr 7 do Umowy „Zasady komfortu termicznego”. Jeśli do ich spełnienia

- niezbędna jest większa moc klimatyzacji niż określona w lit. c), wówczas klimatyzację o takiej mocy należy zastosować,
- e) wszystkie parametry, o których mowa w Załączniku nr 7 do Umowy „Zasady komfortu termicznego” muszą być uzyskiwane po czasie nie dłuższym niż 15 minut, licząc od włączenia układu klimatyzacji oraz osiągnięte w warunkach pomiaru obejmujących zamknięte okna i drzwi oraz pomiar w środkowej części pojazdu poza strefami drzwi na wysokości 1,2 m od podłogi.
22. Ładowarki USB – od 1 stycznia 2023 r. pojazdy wyprodukowane po 2012 r. mają być wyposażone w ładowarki USB z podwójnym portem A, zgodnie z podziałem taboru na klasy, w liczbie:
- a) MN i AN – co najmniej 2 sztuki, po jednej w przedniej i tylnej części pojazdu,
 - b) BN – co najmniej 3 sztuki, po jednej w przedniej, środkowej i tylnej części pojazdu,
 - c) CN – co najmniej 4 sztuki, po dwie w każdym członie.
23. Bezprzewodowy dostęp do Internetu (WiFi):
- a) bezprzewodowy dostęp do WiFi, zapewniający pasażerom bezpłatną możliwość korzystania z Internetu na urządzeniach mobilnych, wymagany jest od 1 stycznia 2023 r. we wszystkich pojazdach wyprodukowanych po 2012 r.,
 - b) we wszystkich pojazdach dostępność do WiFi nie może być ograniczona hasłem.
24. Urządzenia do automatycznego pomiaru liczby pasażerów w pojeździe:
Pojazdy wyprodukowane po 2015 r. powinny być wyposażone w system zliczania pasażerów zgodnie z Załącznikiem nr 16 do Umowy „Wymogi dotyczące Systemu zliczania pasażerów w pojazdach”.
25. Podnośnik lub rampa najazdowa dla wózków inwalidzkich:
- a) przy co najmniej jednych drzwiach pojazdu (dla klas pojazdów AN, BN i CN – w drzwiach drugich; w pojazdach MN – dowolnie) będzie znajdować się pochylnia (rampa najazdowa) na wózki dla osób niepełnosprawnych, spełniająca wymagania Załącznika 8 Regulaminu nr 107 (przyjęty decyzją Rady 2006/874/WE) Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG/ONZ),
 - b) na zewnątrz w pojazdach wyprodukowanych po 2012 roku przy drzwiach wyposażonych w rampę najazdową i wewnątrz pojazdu przy powierzchni specjalnej, powinien znajdować się przycisk do sygnalizacji konieczności użycia rampy dla wózka inwalidzkiego zgodny z Załącznikiem Regulaminu nr 107 EKG/ONZ. Kolor przycisku – niebieski, oznaczony symbolem wózka inwalidzkiego umieszczonym bezpośrednio na przycisku. Dodatkowo pojazdy nowo wprowadzane do Umowy powinny być wyposażone ww. przyciski z sygnalizacją podświetlającą przyciski, analogicznie jak to ma miejsce w przyciskach otwarcia drzwi lub przyciskach STOP – zielono w momencie otwarcia drzwi lub gdy aktywna jest funkcja otwierania drzwi przez pasażerów oraz sygnalizacją naciśnięcia poprzez podświetlenie przycisku na czerwono,
 - c) użycie przycisku będzie sygnalizowane na desce rozdzielczej prowadzącego pojazd z dodatkowym piktogramem osoby na wózku inwalidzkim.
26. Urządzenia przytrzymujące dla wózków inwalidzkich, dziecięcych, rowerów, hulajnóg:
- a) pojazdy muszą posiadać powierzchnię specjalną – do przewozu wózka dziecięcego lub wózka inwalidzkiego o wymiarach minimum 1300 mm x 750 mm usytuowaną w pobliżu drzwi z pochylnią, wyposażoną w urządzenia techniczne ułatwiające dostęp pasażerom o ograniczonej możliwości poruszania się, określone w Załączniku nr VII Dyrektywy UE nr 2001/85/WE,
 - b) naprzeciw lub obok drugich drzwi pojazdu muszą być zainstalowane pasy umożliwiające przypięcie roweru do poręczy, w sposób który nie będzie ograniczał możliwości przejścia pasażerom przemieszczającym się wewnątrz pojazdu. Dotyczy pojazdów wyprodukowanych

po 2012 r., w których powierzchnia specjalna przeznaczona do przewozu wózków i rowerów jest nie mniejsza niż 2000 mm x 750 mm,

- c) w pojeździe muszą znajdować się siedzenia specjalne dla pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się. W przypadku nowo wprowadzanych pojazdów do Umowy wyróżnione kolorem (wzór tapicerki wskazany przez ZTM), spełniające wymagania Załącznika nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ,
- d) siedzenia, o których mowa w lit. c), muszą być zlokalizowane zgodnie z postanowieniami Załącznika nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ,
- e) wymagania określone w ust. 26 lit. b) pojazdy wymienione w załączniku nr 13 „Wykaz pojazdów przeznaczonych do obsługi obszaru o nazwie segment” do Umowy muszą spełniać od dnia 1 stycznia 2023 r.

27. Monitoring:

- a) Wykonawca zobowiązany jest do 1 stycznia 2023 r. wyposażyć wszystkie pojazdy wyprodukowane po 2012 r. w system monitoringu rejestrujący obraz w pojazdach, który przechowywany jest przez okres co najmniej 10 dni wraz z niezbędnym oprogramowaniem do obróbki i kopiowania zarejestrowanego obrazu w celu ochrony osób oraz mienia Wykonawcy,
- b) monitoring będzie obejmować:
 - co najmniej 3 kamery w pojazdach MN, AN i BN, i co najmniej 5 kamer w pojazdach CN, monitorujących wewnątrz pojazdu z uwzględnieniem przestrzeni drzwi oraz stanowiska kierowcy (wraz z drzwiami wejściowymi do kabiny),
 - co najmniej 3 kamery na zewnątrz: jedną skierowaną do przodu, rejestrującą trasę przejazdu (monitoring drogi przed pojazdem), jedną skierowaną do tyłu rejestrującą obraz z tyłu pojazdu (monitoring drogi za pojazdem) oraz w przypadku pojazdów nowo wprowadzanych do Umowy jedną skierowaną na obszar po prawej stronie pojazdu z widokiem wzdłuż pojazdu w kierunku tyłu,
- c) Wykonawca zobowiązany jest do zabezpieczenia dostępu do dysku, na którym będą zapisywane dane z monitoringu wizyjnego w pojeździe oraz stosowanie backupów zapisywanych danych, tak aby nie doszło do ich utraty w okresie 10 dni,
- d) Wykonawca zobowiązany jest do udostępnienia na żądanie ZTM zapisu z monitoringu we wskazanym przez ZTM formacie. Jednocześnie ZTM zobowiązuje się do przestrzegania Ustawy o ochronie danych osobowych,
- e) Wykonawca zobowiązany jest spełnić obowiązek informacyjny zgodny z wymogami art. 13 RODO,
- f) Wykonawca zobowiązany jest posiadać wdrożoną procedurę monitoringu wizyjnego.

28. System kontroli trzeźwości kierowcy:

- a) do 1 stycznia 2023 r. wszystkie pojazdy wyprodukowane po 2012 r. mają być wyposażone w urządzenie uniemożliwiające uruchomienie silnika przez kierowcę znajdującego się pod wpływem alkoholu,
- b) instalowane urządzenie będzie posiadać analizator wydechu i immobiliser wraz z możliwością dostosowania wybranych parametrów, np. czasu na uruchomienie i czasu ponownego uruchomienia pojazdu bez konieczności wykonywania testu,
- c) system będzie aktywować się na nowo, gdy nastąpi zmiana kierowcy. Dodatkowo dla nowo wprowadzanych po dniu 01.01.2022 roku do Umowy autobusów ww. systemy mają spełniać wymagania oraz posiadać aktualny dokument potwierdzający kalibrację zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 lipca 2016 r. w sprawie wymagań funkcjonalnych i wymogów technicznych blokady alkoholowej oraz wzoru dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej (Dz. U. poz. 1072), które odwołuje się do Polskiej Normy PN-EN 50436-1 i Polskiej Normy PN-EN 50436-2.

29. Apteczka – wszystkie pojazdy od dnia 1 kwietnia 2022 r. mają być wyposażone w apteczkę spełniającą wymagania normy DIN 13157.
30. Sygnał zamykania drzwi – wszystkie pojazdy wyprodukowane po 2008 roku mają być wyposażone w urządzenia umieszczone przy wszystkich drzwiach, emitujące ostrzegawczy sygnał akustyczny, sygnalizujący w sposób automatyczny zamykanie drzwi na 1-3 sekundy przed rozpoczęciem zamykania (dla nowo wprowadzanych do Umowy autobusów ton dźwięku należy uzgodnić z ZTM) oraz emitujące czerwone światło do momentu zamknięcia drzwi.
31. Wykonawca zobowiązany jest do utrzymania wszystkich urządzeń, w które wyposażony jest pojazd, w stanie sprawności technicznej w trakcie realizacji usługi.

**Zasady kalkulacji rekompensaty z tytułu świadczenia usług
publicznego transportu zbiorowego**

1. Użyte w niniejszym Załączniku wyrażenia oznaczają:
 - a) Zasady – zasady ustalania wysokości rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego, kontroli wykorzystania rekompensaty, a także zwrotu nadmiernej rekompensaty, określone w niniejszym Załączniku,
 - b) Rok Rozliczeniowy – rok obrotowy Wykonawcy rozpoczynający się 1 stycznia i kończący się 31 grudnia,
 - c) Zadanie – usługi publiczne powierzone Wykonawcy zgodnie z postanowieniami Umowy.
2. Przedmiotem kalkulacji jest określenie maksymalnej rekompensaty dla Wykonawcy z tytułu wykonania powierzonych mu przez Zamawiającego usług publicznych.
3. Wyliczenie rekompensaty, o której mowa w § 7 Umowy, następuje na podstawie postanowień Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, innych przepisów prawa krajowego i wspólnotowego mających zastosowanie do wyliczania rekompensaty, przy uwzględnieniu odpowiednich komunikatów i decyzji wydawanych przez organy Unii Europejskiej.
4. Warunkiem prawidłowej kalkulacji rekompensaty jest przejrzysty system księgowy Wykonawcy. Powinien on spełniać co najmniej następujące warunki:
 - a) konta przypisane do każdej działalności muszą być prowadzone oddzielnie, a odpowiadające im aktywa oraz koszty stałe muszą być przydzielone zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi,
 - b) Wykonawca zobowiązany jest do niezwłocznego i odpowiedniego dostosowania swojej polityki rachunkowości na potrzeby rozliczania kosztów i przychodów powierzonych Zadań, nie później niż do końca pierwszego okresu rozliczeniowego,
 - c) wszelkie koszty zmienne, odpowiednia suma na poczet kosztów stałych i rozsądny zysk związany z jakąkolwiek inną dziedziną działalności Wykonawcy nie mogą być w żadnym wypadku rozliczane w ramach danych usług publicznych,
 - d) koszty usług publicznych są wyrównywane przez dochody z danej działalności publicznej oraz wpłaty organów publicznych, w tym Zamawiającego. Nie ma możliwości przeniesienia dochodów na inną dziedzinę działalności Wykonawcy.
5. Wykonawca dokona osobno kalkulacji rekompensaty z tytułu każdej działalności prowadzonej z tytułu świadczenia usługi publicznej, o ile taka zostanie mu powierzona.
6. Wykonawca jest zobowiązany do przekazania Projektu Prognozy rekompensaty na kolejny Rok Rozliczeniowy nie później niż do 15 lutego każdego roku, wraz z danymi źródłowymi (w szczególności, o których mowa w niniejszym Załączniku), które stanowiły podstawę do obliczenia wysokości prognozowanej rekompensaty na kolejny Rok Rozliczeniowy.
7. Wykonawca jest zobowiązany do niezwłocznego udostępniania, na każde żądanie Zamawiającego w ciągu Roku Rozliczeniowego, danych i dokumentów oraz do umożliwienia wglądu w dane i dokumenty niezbędne dla prawidłowego wykonywania Umowy, w tym w szczególności dla kalkulowania i weryfikacji rekompensaty przez Zamawiającego lub podmiot zewnętrzny przez niego wyznaczony.

8. Rekompensata R będzie obliczana według zasady:

$$R = (K - P) + RZ$$

$W \leq R$

gdzie:

K – koszty poniesione w związku z realizacją Zadania, na które składają się co najmniej następujące pozycje:

- a) koszty własne sprzedaży usług działalności związanej z realizacją Zadania, które obejmują: koszty bezpośrednie, koszty pośrednie (wydziałowe) wyodrębnione dla Zadania oraz koszty pośrednie o charakterze ogólnozakładowym związane z realizacją Zadania,
- b) koszty finansowe, w szczególności odsetki i prowizje bankowe związane z wykonywaniem Zadania,
- c) koszty inne, związane bezpośrednio z realizacją usług powierzonych (pozostałe koszty operacyjne za wyjątkiem kar umownych).

P – dodatnie wpływy finansowe i przychody związane z realizacją Zadania, na które składają się co najmniej następujące pozycje:

- a) przychody ze sprzedaży oraz pozostałe opłaty związane z wykonywanym Zadaniem,
- b) przychody pozataryfowe osiągnięte w trakcie realizacji Zadania w szczególności przychody z reklam (na taborze, obiektach Wykonawcy),
- c) przychody finansowe, w szczególności odsetki od lokat i środków finansowych na rachunkach bankowych,
- d) otrzymane dotacje niezwiązane z zakupem środków trwałych lub wartości niematerialnych i prawnych (inne niż rekompensata za wykonywanie Zadania),
- e) wartość otrzymanej innej pomocy publicznej,
- f) inne przychody (np. pozaoperacyjne), którym można przypisać związek z wykonywanymi Zadaniem.

RZ – rozsądny zysk (brutto).

W – wynagrodzenie otrzymane przez Wykonawcę z tytułu realizacji Zadania za dany okres rozliczeniowy.

9. W ramach kosztów poniesionych w związku z realizacją powierzonego Zadania (K) należy uwzględnić pozycje kosztowe, które są bezpośrednio związane ze świadczeniem Zadania określonego w ust. 1 niniejszych Zasad zgodnie zapisami Umowy, w tym także koszty gotowości świadczenia usług w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających ich wykonywanie z przyczyn niezależnych od Wykonawcy.
10. Nie należy uwzględniać w kosztach poniesionych w związku z realizacją powierzonego Zadania (K), kosztów świadczenia dodatkowych usług, które nie są związane ze świadczeniem usługi publicznej, która stanowi przedmiot Umowy.
11. Wynik finansowy na działalności ubocznej (obejmujący koszty bezpośrednie i odpowiedni udział kosztów pośrednich) wykonywanej przez Wykonawcę, nie będącej usługami publicznymi powierzonymi mu do wykonywania przez Zamawiającego, nie jest uwzględniany w kalkulacji rekompensaty.
12. Podstawą, do określenia przyjętych do rozliczenia kosztów działalności związanej z realizacją rekompensaty, są zapisy na odpowiednich kontach księgowych dedykowanych dla działalności powierzonej Umową, w zakresie kosztów bezpośrednich, kosztów pośrednich, kosztów własnych sprzedaży usług, pozostałych kosztów operacyjnych, kosztów finansowych oraz innych.
13. Na koszty własne sprzedaży usług związanej z realizacją Zadania składają się:
 - a) bezpośrednie koszty związane z realizacją Zadania,
 - b) udział z pośrednich kosztów – wspólnych (wydziałowych), związanych z realizacją Zadania,

- c) udział z pośrednich kosztów ogólnozakładowych.
14. Koszty bezpośrednie są to koszty działalności operacyjnej mające bezpośredni związek z danym rodzajem świadczonych usług, w tym z działalnością powierzoną, odnoszone na konta księgowe wprost na podstawie opisu merytorycznego dokumentów księgowych.
15. Do kosztów bezpośrednich działalności związanej z realizacją Zadania nie zalicza się kosztów niestanowiących kosztów uzyskania przychodów, koszty te są alokowane na odrębne konto - koszty działalności przewozowej nie związane z realizacją Zadania. Do tej grupy kosztów zaliczane są w szczególności:
- a) koszty amortyzacji w takim zakresie, w jakim wydatki związane z nabyciem środków trwałych zostały sfinansowane ze środków pomocowych (np. dotacje UE),
 - b) koszty rezerw, dostaw i usług niefakturowanych, lokowanych na kontach kosztów rodzajowych niestanowiących kosztów uzyskania przychodów.
- Koszty te ujmowane są na kontach kosztów działalności niezwiązanych z realizacją Zadania.
16. Ustala się katalog uzasadnionych kosztów niestanowiących koszty uzyskania przychodów, których uwzględnienie w rachunku rekompensaty jest dopuszczalne, tj.:
- koszty PFRON,
 - koszty amortyzacji w ujęciu bilansowym za wyjątkiem amortyzacji majątku współfinansowane ze środków pomocowych, o których mowa w ust 15 a),
 - niewypłacone wynagrodzenia i inne składniki wynagrodzeń, wraz z obowiązkowymi narzutami (ZUS) za dany okres rozliczeniowy,
 - koszty wynikające z zawartych umów najmu/dzierżawy/leasingu traktowanych zgodnie z ustawą o rachunkowości jako leasing finansowy.
17. W przypadku realizacji usług przewozowych przez Wykonawcę o charakterze komercyjnym, niezwiązanym z Zadaniem powierzonym Umową, koszty wspólne związane ze świadczeniem przewozów należy odpowiednio rozliczyć i alokować na dedykowane konta księgowe tych umów, na podstawie struktury zaangażowania danego rodzaju taboru w ich realizację, obliczanej wg faktycznie wykonanych wozokilometrów przez dany rodzaj autobusu na poszczególnych liniach/umowach w danym Roku Rozliczeniowym
18. Koszty pośrednie (wydziałowe) są to alokowane z kosztów rodzajowych na rzecz każdego rodzaju działalności, zarówno związanej jak i niezwiązanej z realizacją Zadania:
- a) z kosztów pośrednich wspólnych na koszty własne Zadania objętych realizacją Zadania, przypada część z kosztów uznanych za koszty uzyskania przychodów, ustalona na podstawie kluczy alokacyjnych. Koszty te alokowane są nie tylko na konto kosztu własnego realizowanego Zadania, ale również na konta analityczne: kosztów związanych z realizowanymi Zadaniem oraz na pozostałe działalności,
 - b) koszty niestanowiące kosztów uzyskania przychodów, za wyjątkiem wskazanych w ust 16, w tym utworzone rezerwy, są wyłączone z alokacji na koszty objęte realizacją Zadania i lokowane na oddzielnym koncie analitycznym. Konto to podlega rozliczeniu tylko na koszty własne, nie objęte realizacją Zadania.
19. Do kosztów pośrednich ogólnozakładowych, uznanych za koszty uzyskania przychodów, zaliczane są pozostałe koszty, które nie zostały przypisane do bezpośrednich lub pośrednich (wydziałowych) działalności wskazanych w poprzednich punktach:
- a) do kosztów ogólnozakładowych uznawanych za koszty uzyskania przychodów zaliczają się w szczególności koszty kierowania i administrowania, obsługi zarządu, koszty procesów zarządzania, organizacji i uczestnictwa w konferencjach czy targach, koszty doradztwa, koszty bezpieczeństwa i higieny pracy, badań okresowych i szkoleń pracowników, koszty eksploatacji, ochrony, utrzymania i napraw obiektów Wykonawcy,
 - b) koszty ogólnozakładowe i zarządu uznawane za koszty uzyskania przychodów, podlegają comiesięcznie alokacji na poszczególne rodzaje prowadzonych działalności – wskaźnikiem alokacji zgodnym z polityką rachunkowości Wykonawcy,

- c) koszty ogólnozakładowe i zarządu niestanowiące kosztów uzyskania przychodów oraz inne koszty nie uznane za koszty kwalifikowane do rozliczenia w ramach realizacji Zadania rozliczane są tylko na koszty własne działalności niezwiązanej z realizacją Zadania.
20. Do kosztów Zadania zaliczane są koszty finansowe, które można przypisać bezpośrednio lub poprzez zastosowanie klucza alokacyjnego do kosztów związanych z jego realizacją:
- a) bezpośrednie koszty finansowe to m.in. odsetki i prowizje od kredytów zaciągniętych na realizację Zadania, w tym kredytów i pożyczek na zakupy inwestycyjne oraz koszty związane z gwarancjami spłaty kredytu, za wyjątkiem odsetek dotyczących środków trwałych w budowie liczonych do dnia ich oddania do użytkowania,
 - b) koszty finansowe, przy podziale których stosowane są klucze alokacyjne, to:
 - odsetki i prowizje od kredytów zaciągniętych z przeznaczeniem na realizację wszystkich rodzajów działalności,
 - prowizje za obsługę transakcji dokonywanych przy użyciu kart płatniczych,
 - inne koszty finansowe, związane z każdym rodzajem działalności, których nie można przypisać bezpośrednio do danej działalności Wykonawcy na poziomie księgowania,
21. Do kosztów Zadania nie zalicza się kosztów finansowych związanych z jego realizacją, lecz niestanowiących kosztów uzyskania przychodów, za wyjątkiem wskazanych w ust 16.
22. Koszty finansowe związane z realizacją Zadania, lokowane są na odrębnych kontach księgowych.
23. Ustala się następujące zasady podziału kosztów pośrednich ponoszonych przez Wykonawcę, które dotyczą jednocześnie usług publicznego transportu zbiorowego oraz pozostałych usług (działalność uboczna):
- a) koszty pośrednie stacji kontroli pojazdów rozlicza się na usługi związane z publicznym transportem zbiorowym i na pozostałe usługi proporcjonalnie do liczby roboczogodzin poświęconych na wykonywanie tych usług; Wykonawca prowadzi rejestrację liczby roboczogodzin,
 - b) koszty pośrednie warsztatu samochodowego rozlicza się na usługi związane z publicznym transportem zbiorowym i na pozostałe usługi proporcjonalnie do liczby roboczogodzin poświęconych na wykonywanie tych usług; Wykonawca będzie prowadził rejestrację liczby roboczogodzin,
 - c) koszty pośrednie stacji paliw rozlicza się na usługi związane z publicznym transportem zbiorowym i na pozostałe usługi proporcjonalnie do zużytego paliwa na rzecz tych usług; Wykonawca będzie prowadził szczegółowy rejestr zużytego paliwa,
 - d) koszty utrzymania budynków i terenów oraz koszty ogólnego zarządu rozlicza się na usługi publicznego transportu zbiorowego oraz pozostałe usługi proporcjonalnie do kosztów własnych wytworzenia usług,
 - e) koszty sprzedaży rozlicza się na usługi publicznego transportu zbiorowego i pozostałe usługi zgodnie z dokumentami wewnętrznymi i dokumentami otrzymanymi od kontrahentów.
24. Do przychodów Zadania zaliczane są:
- a) przychody ze sprzedaży oraz pozostałe opłaty uzyskiwane bezpośrednio lub pośrednio w związku z realizacją Zadania,
 - b) przychody pozataryfowe, osiągnięte w wyniku realizacji Zadania, w szczególności reklamy na taborze i obiektach Wykonawcy,
 - c) przychody finansowe, w szczególności odsetki od lokat i środków finansowych na rachunkach bankowych,
 - d) otrzymane dotacje niezwiązane z zakupem środków trwałych lub wartości niematerialnych i prawnych (inne niż rekompensata za wykonywanie Zadania),
 - e) wartości otrzymanej innej pomocy publicznej,
 - f) inne przychody (np. pozaoperacyjne), którym można przypisać związek z wykonywanymi Zadaniem, w tym wartość odpowiednio zidentyfikowanego i obliczonego ekwiwalentu dotacji brutto,

25. Bezpośrednie przychody finansowe to w szczególności odsetki od środków otrzymanych w związku z realizacją Zadania, w tym od kredytów i pożyczek na zakupy inwestycyjne, które nie zostały wykorzystane i są przechowywane na rachunkach bankowych.
26. Przychody finansowe, przy podziale których stosowane są klucze alokacyjne (zasady te odpowiednio stosuje się również do innych rodzajów przychodów wymagających alokacji) to:
- odsetki od środków otrzymanych w związku z realizacją wszystkich rodzajów działalności, które nie zostały wykorzystane i są przechowywane na rachunkach bankowych,
 - inne przychody finansowe, związane z każdym rodzajem działalności, których nie można zidentyfikować i bezpośrednio przypisać do danej działalności Wykonawcy na poziomie księgowania.
27. Przychody związane z realizacją Zadania lokowane są na odrębnych kontach księgowych, umożliwiając ich identyfikację.
28. Ustalenie wartości rozsądnego zysku:
- Wykonawcy należy jest rozsądny zysk w postaci zwrotu z kapitału zaangażowanego do realizacji Zadania, liczonego od wartości pomocy publicznej udzielonej Spółce w postaci rekompensaty należnej netto za powierzone usługi transportu zbiorowego. Poniższy wzór prezentuje sposób obliczania rozsądnego zysku netto:

$$RZN = KZ \times R$$

gdzie:

RZN – rozsądny zysk netto,

KZ – kapitał zaangażowany w świadczenie usług publicznych w postaci rekompensaty należnej netto,

R - stopa zwrotu z kapitału (stopa swap) powiększona o premię w wysokości 100 pkt bazowych.
 - Rozsądny zysk nie może przekroczyć poziomu rozumianego jako stopa zwrotu z kapitału, który nie może przekroczyć odnośnej stopy swap powiększonej o premię w wysokości 100 punktów bazowych w całym okresie trwania Umowy. Stopa swap będzie zmienna w całym okresie trwania Umowy, a jej poziom ustalany będzie odrębnie na każdy Rok rozliczeniowy jako średnia arytmetyczna z I i II półrocza danego roku, zgodnie z publikacją Komisji Europejskiej (źródło: https://ec.europa.eu/competition-policy/state-aid/legislation/sgei/swap-rate-proxies_en). Na potrzeby ustalania prognozy rekompensaty wysokość stopy swap przyjmuje się na poziomie średniej stopy za poprzedni Rok rozliczeniowy zgodnie z publikacją Komisji Europejskiej.
 - O ostatecznej wysokości rozsądnego zysku należnego Wykonawcy w danym roku, decyduje Zamawiający na podstawie informacji uzyskanych w ramach audytu rekompensaty.
 - Poziom zwrotu z zainwestowanego kapitału zostanie ostatecznie zweryfikowany na koniec obowiązywania Umowy zawartej z operatorem w oparciu o analizę przepływów pieniężnych w całym okresie obowiązywania umowy na świadczenie usług publicznych.
29. Rekompensata w danym roku nie może być wyższa niż:
- wartość wynikająca ze sporządzonego przez Wykonawcę i zatwierdzonego zgodnie z postanowieniami § 7 ust. 4 Umowy, Projektu Prognozy rekompensaty oraz;
 - kwota zabezpieczonych przez Zamawiającego środków na realizację powierzonego Zadania – w związku z treścią §6 ust. 17 Umowy.
30. Prognoza rekompensaty dla danego roku może być skorygowana na podstawie pisemnego wniosku Wykonawcy wraz z uzasadnieniem. Korekta jest skuteczna po podpisaniu nowego Załącznika nr 12a „Prognoza rekompensaty”. Zmiana załącznika nr 12a nie wymaga sporządzania aneksu do Umowy.
31. W razie podwyższenia kapitału zakładowego (PKZ) lub dokonania każdej innej czynności stanowiącej przysporzenie na warunkach korzystniejszych od rynkowych, wysokość należnej

- rekompensaty pomniejsza się o kwotę ekwiwalentu dotacji brutto wyliczonego zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie szczegółowego sposobu obliczania wartości pomocy publicznej udzielanej w różnych formach (Dz. U. 2018 r., poz. 461).
32. Rekompensata udzielona Wykonawcy będzie weryfikowana co roku, zgodnie z postanowieniami Umowy, przez Zamawiającego w oparciu o opinię niezależnego od Stron audytora, w zakresie zgodności z przepisami wspólnotowymi dotyczącymi pomocy publicznej, stosując odpowiednio zapisy niniejszych Zasad. W ramach przygotowania Projektu Prognozy rekompensaty Wykonawca i Zamawiający są uprawnieni do posługiwania się ekspertem w zakresie zgodności z przepisami wspólnotowymi dotyczącymi pomocy publicznej. W tym w szczególności do zweryfikowania kwoty planowanej rekompensaty na kolejny rok.
 33. W terminie do 31 marca każdego roku Wykonawca jest zobowiązany przedłożyć Zamawiającemu na piśmie ostateczne rozliczenie wysokości wypłaconej rekompensaty w zakończonym roku, w przypadku ostatniego roku obowiązywania Umowy także rozliczenie wysokości wypłaconej rekompensaty za cały okres Umowy. Dotyczy to również zestawienia uzyskanych przychodów i kosztów poniesionych za poprzedni Rok Rozliczeniowy oraz sprawozdania z wykonania Umowy w poprzednim Roku Rozliczeniowym, uwzględniając obszary i przyczyny powodujące trudności w prawidłowym wykonywaniu Umowy – w szczególności dotyczące naruszeń umowy związanych z wymogami ujętymi w standardach świadczenia Usług.
 34. Jeżeli całkowita wartość wypłaconej rekompensaty otrzymanej przez Wykonawcę, w szczególności na podstawie bieżącego rozliczenia pracy eksploatacyjnej, o jakim mowa w § 6 Umowy, w zakończonym Roku Rozliczeniowym przewyższa dopuszczalną wartość rekompensaty ustaloną zgodnie ze wzorem ujętym w ust. 8 niniejszego Załącznika, biorąc pod uwagę zweryfikowane w ramach audytu, koszty działalności i rozsądny zysk w danym Roku Rozliczeniowym, o:
 - a) więcej niż 10%, to Wykonawca zwróci Zamawiającemu całą nadwyżkę do dnia 30 czerwca roku następującego po Roku Rozliczeniowym, w którym powstała nadwyżka,
 - b) mniej niż 10%, to Zamawiający dokona pomniejszenia zapłaty za kolejne okresy o wartość nadwyżki, aż do jej całkowitego wyczerpania.
 35. Jeżeli Wykonawca nie dokona zwrotu nadwyżki zgodnie z zapisem ust. 34 lit. a) niniejszego Załącznika, Zamawiający wstrzyma zapłatę za kolejne okresy.
 36. W przypadku, jeśli nadwyżka, o której mowa w ust. 34, powstanie w ostatnim Roku Rozliczeniowym obowiązywania Umowy to podlega ona zwrotowi na rzecz Zamawiającego w terminie 3 miesięcy, licząc od dnia rozwiązania lub wygaśnięcia Umowy z jakichkolwiek przyczyn.
 37. W przypadku, kiedy rekompensata za poprzedni Rok Rozliczeniowy będzie podlegać uzupełnieniu, co musi wynikać z przeprowadzonego przez Zamawiającego audytu rekompensaty za poprzedni rok obrotowy, uzupełnienie to nastąpi w terminie 6 miesięcy, po zabezpieczeniu przez Zamawiającego stosownych środków w jego budżecie.

Licencje

W przypadku jeśli w okresie obowiązywania niniejszej Umowy i w związku z jej realizacją zaistnieje konieczność korzystania przez Zamawiającego z jakiegokolwiek oprogramowania lub urządzeń, sprzętu itp., na których zainstalowane jest bądź z którymi związane jest jakiegokolwiek oprogramowanie, do których jakikolwiek tytuł prawny przysługuje Wykonawcy, Wykonawca w ramach otrzymywanego wynagrodzenia z tytułu realizacji niniejszej Umowy zobowiązuje się do udzielenia Zamawiającemu licencji lub sublicencji do korzystania z majątkowych praw autorskich do takiego oprogramowania (takich oprogramowań) w zakresie pól eksploatacji niezbędnych do korzystania przez Zamawiającego z takiego oprogramowania (takich oprogramowań) w związku z realizacją niniejszej Umowy, co nastąpi w drodze podpisania stosownego aneksu do niniejszej umowy.