

WZÓR

**Umowa o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej
w autobusowym transporcie drogowym
na terenie Związku Komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie
w latach 2026-2035**

zawarta w dniu [REDAKTED] 2025 r.

pomiędzy

Związkiem Komunalnym „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie z siedzibą w Chrzanowie przy Alei Henryka 20, NIP 632 00 09 402 REGON 271555185, wpisanym do rejestru związków międzygminnych¹ w dniu 03.07.1991 r. pod pozycją 18, reprezentowanym przez:

1. Marka Dyszy - Przewodniczącego Zarządu
 2. Jacka Woch - Zastępcę Przewodniczącego Zarządu
- przy kontrasygnacie Głównego Księgowego Związku – Andrzeja Krzemień
zwanym w dalszej treści umowy „**Organizatorem**” albo „Związkiem”

a

[REDAKTED] z siedzibą w [REDAKTED] przy ul. [REDAKTED] NIP [REDAKTED], REGON [REDAKTED], wpisanym do rejestru przedsiębiorców Krajowego rejestru Sądowego pod numerem KRS [REDAKTED], reprezentowanym przez:

1. [REDAKTED] – Prezesa Zarządu
2. [REDAKTED] – członka Zarządu

zwanym dalej „**Operatorem**”,

Umowa została zawarta po przeprowadzeniu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego zgodnie z ustawą z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz.U. z 2024 r. poz. 1320 z późn. zm.)

(Numer referencyjny sprawy: OA.271.1.2025)

§ 1

Przedmiot umowy i wielkość pracy eksploatacyjnej

1. Organizator powierza Operatorowi świadczenie następujących usług:
 - a. usługi publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej w autobusowym transporcie drogowym na terenie Związku w okresie od 1 stycznia 2026 roku do 31 grudnia 2035 roku i zarządzanie tymi usługami,
 - b. usługi sprzedaży biletów, których emitentem jest Organizator.
2. Operator zobowiązuje się nieprzerwanie wykonywać usługi wymienione powyżej w ust. 1 za wynagrodzeniem i na zasadach opisanych w niniejszej umowie.
3. Przewidywana całkowita praca eksploatacyjna w całym okresie wykonywania umowy wynosi **8 727 074,0 wozokilometrów**, przyjmując w każdym roku liczbę dni według poniższej tabeli:

¹ <https://www.gov.pl/attachment/36c082f8-9531-4bc9-b57f-3dd8e165559b>

Dni robocze	Soboty	Niedziele i święta
252	52	62
W tym:	W tym:	W tym:
Dni robocze szkolne	Soboty bez WYGIEŁZOWA	Niedziele i święta bez WYGIEŁZOWA
212	39	48
Dni robocze wolne od nauki szkolnej	Soboty WYGIEŁZÓW	Niedziele i święta WYGIEŁZÓW
40	13	14

4. Z zastrzeżeniem ust. 5, 6 i 7 poniżej Organizator zakłada, że całkowita praca eksploatacyjna określona powyżej w ust. 3 może się zmniejszyć lub zwiększyć maksymalnie o 20 (*słownie: dwadzieścia*) procent, w szczególności z powodu następujących okoliczności:
 - a. zwiększenia pracy eksploatacyjnej w okresie budowy nowego dworca autobusowego w Chrzanowie w latach 2026 – 2027 związanej z koniecznością obsługiwanie przystanków znajdujących się na terenie tymczasowego dworca autobusowego w tym okresie,
 - b. zmniejszenia albo zwiększenia pracy eksploatacyjnej przez Organizatora z powodu remarszrutacji linii, w tym:
 - i. likwidacji niektórych istniejących linii,
 - ii. utworzenia nowych linii,
 - iii. skrócenia lub wydłużenia istniejących linii,
 - iv. zmiany częstotliwości kursowania na liniach,
 - v. nierentowności kursów,
 - c. zmniejszenia albo zwiększenia pracy eksploatacyjnej przez Organizatora z powodu uwzględniania zmian przebiegu linii i rozkładów jazdy postulowanych przez gminy będące uczestnikami Związku: Chrzanów, Libiąż i Trzebinę,
 - d. niezależnych od Operatora utrudnień w ruchu, uniemożliwiających normalne funkcjonowanie komunikacji, w szczególności z powodu warunków atmosferycznych (śnieżyce, gołoledź, nawałne opady deszczu), zatorów drogowych spowodowanych wypadkami albo planowymi robotami drogowymi, uszkodzeń lub blokad dróg oraz wszelkich innych okoliczności o charakterze siły wyższej, których Operator nie mógł przewidzieć ani im zapobiec.
5. Miesięczne zmniejszenie lub zwiększenie pracy eksploatacyjnej nie może przekroczyć 20 % ilości wozokilometrów wykonanych przez Operatora na wszystkich liniach objętych przedmiotem umowy w poprzednim miesiącu.
6. Procentowy limit zmian wielkości pracy eksploatacyjnej, określony powyżej w ust. 4 i 5, nie dotyczy zmian tymczasowych, spowodowanych koniecznością organizowania komunikacji zastępczej na wyznaczonych odcinkach tras w związku z doraźnymi remontami dróg lub w związku z występującymi utrudnieniami w ruchu, spowodowanymi awariami układu sieci drogowej lub z innych przyczyn uniemożliwiających funkcjonowanie komunikacji.
7. Procentowy limit zmian wielkości pracy eksploatacyjnej, określony powyżej w ust. 4 i 5, nie dotyczy sytuacji nadzwyczajnych, w szczególności takich jak:
 - a. wprowadzenie w całym kraju lub na obszarze Związku stanu wojennego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 29 sierpnia 2002 r. o stanie wojennym oraz o kompetencjach Naczelnego Dowódcy Sił Zbrojnych i zasadach jego podległości konstytucyjnym organom Rzeczypospolitej Polskiej (t. j. Dz. U. z 2025 r. poz. 504),
 - b. wprowadzenie w całym kraju lub na obszarze Związku stanu wyjątkowego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 czerwca 2002 r. o stanie wyjątkowym (t. j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1928),
 - c. wystąpienie w całym kraju lub na obszarze Związku stanu zagrożenia epidemicznego lub epidemii, w rozumieniu art. 2 pkt 22 i 23 ustawy z dnia 5 grudnia 2008 r. o zapobieganiu

oraz zwalczaniu zakażeń i chorób zakaźnych u ludzi (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 924 z późn. zm.),

- d. wystąpienie w całym kraju lub na obszarze Związku stanu klęski żywiołowej w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 18 kwietnia 2002 r. o stanie klęski żywiołowej (t. j. Dz. U. z 2025 r. poz. 112).
8. W sytuacjach nadzwyczajnych, określonych w ust. 7 powyżej, Organizator ma prawo w drodze jednostronnego oświadczenia:
- rozwiązać niniejszą umowę bez wypowiedzenia,
 - skrócić czas obowiązywania niniejszej umowy,
 - zmniejszyć pracę eksploatacyjną bez ograniczeń,
 - zwiększyć pracę eksploatacyjną w granicach możliwości Operatora nie stosując ust. 10 poniżej.
9. Operator przyjmuje do wiadomości, że zwiększenie lub zmniejszenie pracy eksploatacyjnej w granicach określonych w ust. 4 powyżej może spowodować także konieczność zmiany ilości autobusów głównych niezbędnych do należytego wykonywania niniejszej umowy, z tym, że zwiększenie ilości autobusów głównych o więcej niż 2 autobusy wymaga zgody Operatora.
10. Z zastrzeżeniem ust. 8d powyżej, Organizator ma obowiązek poinformować Operatora o planowanym zwiększeniu pracy eksploatacyjnej, które wymaga większej liczby autobusów głównych, z wyprzedzeniem co najmniej 6 miesięcy.
11. Organizator zakłada możliwość czasowego lub stałego zwiększenia ilości autobusów głównych obsługujących linie komunikacyjne, co może być podstawą do renegotjowania stawki wynagrodzenia na linii komunikacyjnej, na której ma być wdrożony dodatkowy autobus, jeśli Operator wykaże, że jest to niezbędne. Renegocjacja odbywać się będzie w drodze rokowań, co potwierdzi stosowny protokół.

§ 2

Oświadczenia Operatora

Operator oświadcza, że posiada zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego/Licencję* nr [] na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób, wydaną w dniu [] 20[] r. przez [], ważną do dnia [] 20[] r.

§ 3

Charakter umowy

- Umowa ma charakter wzajemnej umowy o świadczenie usług w rozumieniu art. 750 kodeksu cywilnego i w sprawach nieuregulowanych stosuje się do niej odpowiednio przepisy o zleceniu (art. 734-749 kodeksu cywilnego).
- Przedmiot umowy jest zamówieniem sektorowym w rozumieniu art. 7 pkt 35 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1320), zwanej dalej: „pzp”.
- Umowa nie została zawarta bezpośrednio w rozumieniu art. 22 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t. j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285), zwanej dalej: „ustawą o ptz”.
- Umowa nie jest umową koncesji w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. 2016 r. poz. 1920).
- Operator nie ponosi ryzyka gospodarczego.

* niepotrzebne skreślić

§ 4

Linie komunikacyjne, których dotyczy umowa

1. Operator ma obowiązek świadczyć usługi na obszarze Gmin będących członkami Związku oraz ewentualnie gmin sąsiadujących ze Związkiem, które powierzą Związkowi wykonywanie ich zadań własnych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.
2. W dniu zawarcia niniejszej umowy uczestnikami Związku są gminy: Chrzanów, Libiąż i Trzebinia. Operator przyjmuje do wiadomości, że w okresie obowiązywania niniejszej umowy do Związku może przystąpić inna gmina lub gminy, co może spowodować zwiększenie obszaru, na którym będzie świadczyć usługi.
3. W dniu zawarcia niniejszej umowy Gmina Babice i Gmina Chelmek powierzyły Związkowi wykonywanie części ich zadań własnych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Operator przyjmuje do wiadomości, że w okresie obowiązywania niniejszej umowy inna gmina lub gminy sąsiadujące ze Związkiem mogą powierzyć Związkowi wykonywania ich zadań własnych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, co może spowodować zwiększenie obszaru, na którym będzie świadczyć usługi.
4. Od dnia 1 stycznia 2026 roku Operator ma obowiązek obsługiwać wszystkie przystanki na następujących funkcjonujących przed dniem rozpoczęcia świadczenia usług objętych niniejszą umową 14 liniach komunikacyjnych: A, B, La, Lb, Lc, P, 8, 17a, 17b, 25, 29, 32a, 33, 38 i zgodnie z ustalonymi przez Organizatora rozkładami jazdy.
5. Operator przyjmuje do wiadomości, że w okresie obowiązywania niniejszej umowy Organizator może:
 - a. zmniejszyć liczbę linii z powodu likwidacji niektórych linii,
 - b. zwiększyć liczbę linii z powodu utworzenia nowych linii,
 - c. zmienić przebieg każdej linii, co może spowodować zmniejszenie lub zwiększenie pracy eksploatacyjnej na danej linii,
 - d. zmienić numerację linii.Zmiany, o których mowa powyżej, dokonuje się poprzez przekazanie Operatorowi aktualnego rozkładu jazdy.
6. Wielkość planowanej pracy eksploatacyjnej na poszczególnych liniach, odrębnie dla dni roboczych szkolnych, dni roboczych wolnych od nauki szkolnej, sobót oraz niedziel i świąt, wraz ze wskazaniem wymagań dotyczących ilości, pojemności i niektórych parametrów autobusów głównych oraz przyporządkowania taboru do poszczególnych linii komunikacyjnych, co określone jest w **Załączniku Nr 3** do niniejszej umowy, jest określona w **Załącznikach Nr 1A i Nr 1B** do niniejszej umowy.

§ 5

Czas trwania umowy i wartość nominalna zobowiązania

1. Umowa została zawarta na czas określony 10 lat od 1 stycznia 2026 roku do 31 grudnia 2035 roku.
2. Związek oświadcza, że zabezpieczył środki finansowe na realizację niniejszej umowy w okresie od 1 stycznia 2026 roku do 31 grudnia 2035 roku.
3. Całkowita wysokość zobowiązania Związku z tytułu wynagrodzenia dla Operatora obliczona w oparciu o ofertę złożoną przez Operatora wynosi [] złotych netto ([] złotych brutto) w całym okresie obowiązywania niniejszej umowy, przyjmując w każdym kolejnym roku waloryzację wynagrodzenia i korektę pracy eksploatacyjnej.
4. Ostateczna wysokość zobowiązania Organizatora z tytułu wynagrodzenia dla Operatora określona w ust. 3 powyżej będzie się zmieniać w zależności od:

- a. zmian pracy eksploatacyjnej,
 - b. waloryzacji wynagrodzenia Operatora w poszczególnych latach obowiązywania umowy.
5. W razie, gdyby środki przeznaczone przez Organizatora na realizację niniejszej umowy miały się wyczerpać przed 31 grudnia 2035 roku, Zarząd Związku zawczasu wystąpi do Zgromadzenia Związku z inicjatywą zmiany uchwały w sprawie budżetu Związku na dany rok oraz zmiany uchwały w sprawie wieloletniej prognozy finansowej – tak, aby zachować okres trwania niniejszej umowy pomimo wcześniejszego wyczerpania się pierwotnie zakładanych środków.

§ 6

Normy jakości oraz podnoszenie jakości usług

1. Organizator i Operator będą dążyć do jak najwyższych standardów jakości świadczonych usług przewozowych.
2. Operator będzie dążyć do stałego podnoszenia jakości świadczonych usług przewozowych w szczególności poprzez:
 - a. odpowiednie przeszkolenie pracowników,
 - b. regularne przeprowadzanie audytów wewnętrznych,
 - c. dbanie o poprawę stanu taboru i jego wyposażenia,
 - d. uwzględnianie w miarę możliwości uzasadnionych wniosków Organizatora lub pasażerów.
3. Wymagania techniczne dla autobusów z zasobów własnych Operatora i zasady świadczenia usług przewozowych zostały szczegółowo określone w **Załączniku Nr 2** do niniejszej umowy. Realizując usługę Operator zobowiązany jest do przestrzegania w szczególności następujących zasad:
 - a. podstawienie autobusu zastępczego (figurującego w **Załączniku Nr 5** lub **Załączniku Nr 6** do niniejszej umowy). W razie awarii autobusu:
 - i. kierowca Operatora ma obowiązek niezwłocznie poinformować swojego dyspozytora o zdarzeniu oraz pasażerów autobusu, który uległ awarii, w jakim przewidywanym czasie podjedzie autobus zastępczy,
 - ii. w przypadku linii z częstotliwością kursowania 30 minut i mniej dopuszcza się niepodstawienie pojazdu zastępczego, gdyby czas podstawienia równy był czasowi przyjazdu kolejnego kursu,
 - iii. Operator ma obowiązek niezwłocznie telefonicznie poinformować Organizatora dzwoniąc na numer telefonu 32 623 22 50,
 - iv. Operator ma obowiązek najpóźniej do godziny 8.00 w następnym dniu roboczym potwierdzić informację przekazaną telefonicznie wysyłając email na adres biuro@zkkm.pl zawierający informacje o:
 - dacie, godzinie i minucie, numerze linii, kierunku jazdy i numerze bocznym autobusu, który uległ awarii oraz miejscu, w którym autobus uległ awarii,
 - dacie, godzinie i minucie podstawienia i numerze bocznym autobusu zastępczego oraz miejscu podstawienia autobusu zastępczego lub informacji, że pasażerowie zostali zabrani kolejnym kursem.
 - b. **Punktualność:**
 - i. Operator zobowiązany jest do świadczenia usługi punktualnie zgodnie z ustalonymi przez Organizatora rozkładami jazdy,
 - ii. Odjazd przed czasem (przyspieszenie) jest kategorycznie zabroniony,
 - iii. Dopuszcza się, co najwyżej trzyminutowe opóźnienie,

- iv. Organizator dopuszcza jednogminutową tolerancję w pomiarach punktualności kursowania,
- v. Większe odchyłki w realizacji rozkładu jazdy uwzględnia się w razie wystąpienia:
 - udokumentowanych utrudnień w ruchu drogowym jak: wypadki/kolizje drogowe,
 - zablokowania drogi,
 - awaryjnej naprawy sieci infrastruktury komunalnej,
 - niekorzystnych warunków pogodowych takich jak gęsta mgła ograniczająca widoczność, śnieżyce, gołoledzie, gwałtowne ulew, silne wiatry i inne zjawiska atmosferyczne mogące być przyczyną utrudnień w ruchu,
- vi. Każdy zgłoszony i potwierdzony tego typu przypadek rozpatrywany będzie indywidualnie w oparciu o dobowy raport o utrudnieniach w ruchu drogowym, który Operator ma obowiązek przysyłać najpóźniej do godziny 8.00 w następnym dniu roboczym.

c. **Bezpieczeństwo pasażerów:**

- i. Operator zobowiązany jest do eksploatacji autobusów sprawnych technicznie,
- ii. Operator ponosi wobec pasażerów i osób trzecich pełną odpowiedzialność za szkody wiążące się z wykonywaną usługą, w szczególności wynikające z ruchu autobusów wykonujących usługę,
- iii. Zabrania się przewożenia osób w kabinie kierowcy oraz na przednim pomoście autobusu,
- iv. Zabrania się w czasie jazdy prowadzenia rozmów z pasażerami albo rozmów przez telefon, smartfon oraz inne urządzenie mobilne bez wykorzystania zestawów słuchawkowych, tj. trzymając urządzenie bezpośrednio przy uchu,
- v. Zabrania się prowadzenia przez kierowcę w czasie jazdy innych niż służbowe rozmów przez telefon, smartfon lub inne urządzenie mobilne,
- vi. Zabrania się nakładania przez kierowcę na uszy słuchawek podczas prowadzenia pojazdu,

d. **Oznakowanie i wyposażenie autobusów** – Operator zobowiązany jest do oznakowania i wyposażenia autobusów w sposób określony poniżej w § 7 niniejszej umowy oraz w **Załączniku Nr 2** do niniejszej umowy,

e. **Czystość i estetyka autobusów:**

- i. Operator zobowiązany jest do utrzymywania czystości na zewnątrz i wewnątrz autobusów zgodnie z zasadami określonymi w **Załączniku Nr 2** do niniejszej umowy,
- ii. Niedopuszczalne jest przedostawanie się do wnętrza autobusu z zewnątrz wszelkich nieprzyjemnych dla pasażerów zapachów związanych z eksploatacją autobusu (zapach paliwa, smarów, spalin, etc.),

f. **Kontrola biletów oraz kultura obsługi pasażerów** – Operator zobowiązany jest do przestrzegania zasad dotyczących kontroli biletów oraz kultury obsługi pasażerów zawartych w **Załączniku Nr 2** do niniejszej umowy.

4. Organizator dokonuje na bieżąco kontroli:

- a. jakości świadczonych usług,
- b. spełniania przez autobusy wymagań technicznych określonych w **Załącznikach Nr 2÷ Nr 4** oraz **Nr 10 i Nr 12** do niniejszej umowy,

- c. wyposażenia autobusów w systemy i urządzenia wymienione w **Załączniku Nr 2** do niniejszej umowy,
 - d. sprawności działania systemów i urządzeń wymienionych w **Załączniku Nr 2** do niniejszej umowy.
5. Kontrola, o której mowa powyżej w ust. 4, prowadzona jest przez upoważnione przez Organizatora osoby:
- a. na punktach stałych (przystankach i innych),
 - b. w czasie doraźnych mobilnych kontroli tzw. „lotnych”,
 - c. za pomocą analizy danych z GPS zainstalowanych w autobusach Operatora,
 - d. poprzez system monitoringu wizyjnego.
6. Ponadto kontrolując spełnianie wymagań dotyczących bezpieczeństwa pasażerów, wyposażenia autobusu, czystości i estetyki autobusu oraz kultury obsługi pasażerów Organizator ma prawo zażądać od Operatora udostępnienia nagrań z poprzednich co najmniej 14 dni z monitoringu zainstalowanego w autobusach, a Operator ma obowiązek te nagrania z poprzednich co najmniej 14 dni zachować i udostępnić Organizatorowi na jego żądanie w terminie do 7 dni od dnia otrzymania wniosku o nagranie.
7. W kontroli mogą uczestniczyć upoważnieni przedstawiciele Operatora, a przy kontrolach prowadzonych przy wyjeździe autobusów z zajezdni, udział przedstawicieli Operatora jest obowiązkowy.
8. Z przeprowadzonej kontroli sporządzony jest raport, który stanowi podstawę do naliczenia kar umownych.
9. Od ustaleń zawartych w raporcie kontroli, Operator może się odwołać pisemnie do Organizatora w ciągu trzech dni od daty doręczenia mu raportu, a w przypadku wspólnej kontroli, od chwili sporządzenia protokołu pokontrolnego.
10. Organizator na życzenie Operatora udostępnia mu dokumentację pokontrolną.
11. Pomiar punktualności kursowania mierzony jest w chwili odjazdu autobusu ze stanowiska przystankowego. Reguła dotyczy przystanków początkowych i przelotowych na trasie przejazdu. Na przystanku końcowym pomiar dokonywany jest w chwili przyjazdu autobusu.

§ 7

Wymagania w stosunku do środków transportu

A: Liczba autobusów

1. Operator ma obowiązek najpóźniej w dniu 29 grudnia 2025 roku:
- a. dysponować co najmniej 6 sztukami autobusów głównych o parametrach określonych w **Załączniku Nr 3** do niniejszej umowy,
 - b. dysponować 5 sztukami autobusów rezerwowych o parametrach określonych w **Załączniku Nr 4** do niniejszej umowy,
 - c. wydzierżawić 4 sztuki autobusów hybrydowych od Organizatora na warunkach określonych w odrębnej umowie dzierżawy stanowiącej **Załącznik Nr 12** do niniejszej umowy.
2. Przez „dysponowanie autobusem” należy rozumieć prawo własności, ograniczone prawo rzeczowe lub prawo obligacyjne, na podstawie którego Operator ma prawo używać autobusu, a w szczególności leasing, najem lub dzierżawę.
3. Za wyjątkiem 4 sztuk autobusów hybrydowych dzierżawionych przez Operatora od Organizatora, Operator we własnym zakresie dokonuje zakupu pozostałych autobusów głównych i rezerwowych niezbędnych do realizacji usług objętych niniejszą umową albo zapewnia sobie możliwość używania takich autobusów zawierając stosowne umowy cywilnoprawne.

4. Operator jest zobowiązany do niezwłocznej wymiany lub naprawy autobusu w przypadku zaistnienia uciążliwych dla pasażera usterek technicznych jak w szczególności niesprawne drzwi, nieszczelne okna lub wywietrzniki, niesprawna klimatyzacja lub ogrzewanie, popsute wyświetlacze kierunkowe, nieszczelny układ wydechowy, nie działające kasowniki, niezachowanie standardów estetyki lub czystości.

B: Autobusy główne

5. Co do zasady Operator wykonuje usługi wyłącznie autobusami głównymi. Wykaz autobusów głównych stanowi **Załącznik Nr 5** do umowy.
6. Autobusem głównym jest autobus, który:
 - a. ma homologację,
 - b. spełnia warunki techniczne określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia [t. j. Dz. U. 2024 r. poz. 502 z późn. zm.],
 - c. spełnia wszystkie wymogi dla autobusu głównego określone w niniejszej umowie,
 - d. po sprawdzeniu został protokólnie dopuszczony przez Organizatora do realizacji usług będących przedmiotem niniejszej umowy,
 - e. dla którego dopuszczenie do realizacji usług będących przedmiotem niniejszej umowy nie zostało cofnięte przez Organizatora,
 - f. został przeznaczony przez Operatora do stałego wykonywania usług objętych niniejszą umową.
7. Operator umożliwi Organizatorowi sprawdzenie wszystkich autobusów głównych, o których mowa w ust. 1 lit. a powyżej, oraz wszystkich autobusów rezerwowych, o których mowa w ust. 1 lit. b powyżej, najpóźniej w okresie między 29 a 31 grudnia 2025 r. lub wcześniej w terminie uzgodnionym przez obydwie Strony niniejszej umowy.
8. Potwierdzeniem dopuszczenia autobusu głównego do realizacji usług będących przedmiotem niniejszej umowy będzie pisemny protokół dopuszczenia.
9. Autobusy główne muszą spełniać wymogi w zakresie wieku, norm emisji spalin, udogodnień dla niepełnosprawnych pasażerów oraz innych parametrów określone w **Załączniku Nr 3** do niniejszej umowy.
10. Operator może ubiegać się o pozyskanie dofinansowania ze środków pochodzących z funduszy unijnych na zakup środków transportu drogowego – taboru autobusowego niezbędnych do realizacji usług stanowiących przedmiot umowy, a środki te w przypadku ich pozyskania będą traktowane jako element szeroko rozumianej rekompensaty (każda korzyść, zwłaszcza finansowa, przyznana bezpośrednio lub pośrednio z funduszy publicznych w okresie realizacji umowy, służąca do pokrycia kosztów taboru autobusowego niezbędnego do wykonywania usługi autobusowego transportu publicznego).

C: Autobusy zamienne

11. Operator może za pisemną zgodą Organizatora doraźnie wykonywać usługi autobusami innymi niż określone w **Załączniku Nr 5** oraz **Załączniku Nr 6** do niniejszej umowy („autobusy zamienne”) przez określony czas, jednakże wiek i standard tych autobusów musi być co najmniej równy autobusom wymienionym w **Załączniku Nr 5** do niniejszej umowy.

D: Autobusy rezerwowe

12. Dopuszcza się doraźne wykonywanie usług autobusami rezerwowymi wyłącznie w następujących przypadkach:

- a. zdarzenia losowe, w tym w szczególności: awaria autobusu głównego, kolizja lub wydłużona kontrola drogowa,
 - b. konieczność skierowania autobusu głównego na badania diagnostyczne,
 - c. konieczność przeprowadzenia okresowej obsługi technicznej, ale tylko wówczas, gdy przeprowadzenie tej obsługi na zmianie/zmianach nocnych jest niemożliwe, co powinno być odpowiednio uzasadnione w dokumentacji prowadzonej przez Operatora. Brak obłożenia zmiany nocnej nie może być przyczyną dla uzasadnienia, o którym mowa w zdaniu poprzednim.
13. Operator może używać tylko takich autobusów rezerwowych, które po sprawdzeniu zostały protokolarnie dopuszczone przez Organizatora i których dopuszczenie nie zostało cofnięte przez Organizatora. Wykaz autobusów rezerwowych stanowi **Załącznik Nr 6** do niniejszej umowy.
14. W przypadku wystąpienia usterki w trakcie wykonywania usługi Operator jest zobowiązany do niezwłocznego zapewnienia autobusu rezerwowego bez usterek technicznych, a czas podstawienia autobusu rezerwowego w miejsce zdefektowanego nie może przekroczyć 30 minut.
15. Operator ma obowiązek niezwłocznie poinformować Organizatora emailiem na adres email biuro@zkkm.pl o każdym przypadku wykorzystania autobusu rezerwowego, nie później niż do 30 minut od zdarzenia. Powiadomienie powinno zawierać:
- a. numer ewidencyjny zastępowanego autobusu głównego,
 - b. numer ewidencyjny zastępującego autobusu rezerwowego,
 - c. datę i czas zamiany autobusów oraz
 - d. przyczynę zamiany.
16. Z zastrzeżeniem ust. 18, zastąpienie autobusu głównego autobusem rezerwowym nie może trwać dłużej niż 48 godzin od czasu zamiany autobusów. Ten czas liczony jest dla pojazdu głównego od momentu jego zastąpienia do chwili powrotu na trasę zgodnie z rozkładem jazdy. Do biegu tego okresu nie wlicza się sobót, niedziel i świąt. Po upływie 48 godzin Operator zobowiązany jest z powrotem podstawić autobus główny do obsługi przewozów.
17. W szczególnie uzasadnionych przypadkach, a zwłaszcza jeżeli usunięcie awarii autobusu w ciągu 48 godzin jest niemożliwe, Organizator na wniosek Operatora może pocztą elektroniczną wyrazić zgodę na wydłużenie okresu wykonywania usług autobusem rezerwowym ponad 48 godzin.
18. W przypadku wykonywania usług, za pisemną zgodą Organizatora, autobusem o niższym standardzie niż wymagany dla autobusów głównych dłużej niż 48 godzin, począwszy od 49 godziny stawka za 1 wozokilometr jest obniżona o 20 % (*słownie*: dwadzieścia) procent dla wszystkich wozokilometrów wykonanych taborem o niższym standardzie. Operator dostarczy Organizatorowi wykaz pracy eksploatacyjnej zrealizowanej autobusami o niższym standardzie, z podziałem na poszczególne linie, jako załącznik do faktury wg wzoru stanowiącego **Załącznik Nr 8** do niniejszej umowy.

E: Wymagania techniczne

19. Autobusy hybrydowe, o których mowa w § 7 rozdz. A ust. 1 lit. c niniejszej umowy, będą spełniać wymagania określone w umowie zawartej pomiędzy Organizatorem, a Solaris Bus&Coach Sp. z o.o. i Operator ma obowiązek utrzymania tych wymagań.
20. Wszystkie autobusy, inne niż te, o których mowa w ust. 19 używane do wykonywania usług objętych niniejszą umową (zarówno autobusy główne, jak i autobusy rezerwowe) muszą spełniać wymagania techniczne zawarte w **Załączniku Nr 2** oraz określone w **Załączniku Nr 3** dla autobusów głównych i w **Załączniku Nr 4** dla autobusów rezerwowych.

§ 8

Taryfa (cennik) opłat za przewóz i warunki jej zmiany

1. Taryfę (cennik) biletów i opłat dodatkowych ustala Organizator.
2. Z zastrzeżeniem ust. 3 poniżej, w autobusie realizującym obsługę linii objętych umową dopuszczalna jest tylko i wyłącznie sprzedaż biletów emitowanych przez Organizatora ujętych w taryfie ustalonej przez Organizatora.
3. Organizator może nakazać Operatorowi także sprzedaż biletów zintegrowanych emitowanych przez innych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, z którymi Organizator zawarł porozumienie o wzajemnym honorowaniu biletów.

§ 9

Podwykonawstwo

1. Dopuszcza się wykonywanie usług przewozowych przez podwykonawców, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3 poniżej.
2. Operator jest obowiązany samodzielnie wykonać kluczowe części usług przewozowych przez co należy rozumieć co najmniej 67 % planowanej pracy eksploatacyjnej w każdym roku wykonywania umowy.
3. Z zastrzeżeniem ust. 4 poniżej, podwykonawstwo w zakresie wykonywania usług przewozowych nie może przekroczyć 33 % ogólnej ilości wozokilometrów wykonywanych w ramach usług przewozowych świadczonych na podstawie Umowy – zgodnie z pkt 2.2.9 Komunikatu Komisji Europejskiej w sprawie wytycznych interpretacyjnych w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. U. UE. C. z 2014 r. Nr 92, str. 1).
4. Podwykonawstwo w zakresie przewyższającym 33 % pracy eksploatacyjnej planowanej na dany rok powinno być ograniczone jedynie do sytuacji siły wyższej (katastrofy naturalne, klęski żywiołowe, duże awarie, strajki itd.) i trwać do czasu przywrócenia stanu normalnego.
5. Operator ponosi odpowiedzialność za działania i zaniechania podwykonawców.
6. Operator zgodnie z treścią złożonej Oferty:

WARIANT A:

nie zamierza powierzać podwykonawcom wykonywania żadnej części usług przewozowych objętych niniejszą umową.

WARIANT B:

zamierza powierzyć następującemu podwykonawcy: _____ spółka _____, KRS _____, NIP _____, REGON _____ wykonywanie _____ wozokilometrów rocznie.

7. Operator może za zgodą Organizatora powierzyć podwykonawcy nie więcej niż 33 % wozokilometrów, jeżeli taka potrzeba powstanie w trakcie wykonywania niniejszej umowy. Wprowadzenie podwykonawcy wymaga zmiany niniejszej umowy.
8. Operator ma obowiązek zrezygnować z powierzenia wykonania części niniejszej umowy podwykonawcy albo zastąpić innym podwykonawcą podwykonawcę, który pomimo dwukrotnego pisemnego upomnienia nadal nienależyście wykonuje umowę.
9. Operator powiadomi Organizatora o każdym przypadku zlecenia wykonywania usług podwykonawcom, nawet doraźnego, przekazując jednocześnie szczegółowe dane dotyczące osoby podwykonawcy, przyczyn i zakresu podwykonawstwa.
10. Organizator w ciągu 2 dni roboczych od otrzymania powiadomienia, o którym mowa powyżej w ust. 9, może nie wyrazić zgody na wykonywanie części usług przez Podwykonawcę

wskazanego przez Operatora, pod warunkiem, że jednocześnie zaproponuje innego Podwykonawcę.

11. Brak reakcji Organizatora w ciągu 2 dni roboczych od otrzymania powiadomienia, o którym mowa powyżej w ust. 9, oznacza milczącą zgodę Organizatora na Podwykonawcę zaproponowanego przez Operatora.
12. W przypadku zlecenia przez Operatora usług przewozowych podwykonawcom powyżej 33 % pracy eksploatacyjnej planowanej na dany rok Organizator może zlecić wykonanie tych zadań innemu przewoźnikowi, powiadamiając o tym fakcie Operatora z miesięcznym wyprzedzeniem. Wówczas praca eksploatacyjna wykonywana przez Operatora może ulec odpowiedniemu zmniejszeniu, bez prawa do wynagrodzenia. W takiej sytuacji nie obowiązuje limit maksymalnego dopuszczalnego zmniejszania pracy eksploatacyjnej, o którym mowa w § 1 ust. 4 niniejszej umowy.
13. Podwykonawstwo w zakresie wykonywania innych usług niż usługi przewozowe (diagnostyka pojazdów, naprawy autobusów, myjnia, usługi reklamowe itp.) jest dozwolone bez żadnych ograniczeń.

§ 10

Rozpatrywanie przez Operatora skarg i reklamacji

1. Pasażerowie oraz przedstawiciele ustawowi małoletnich pasażerów mają prawo składać skargi i reklamacje do Operatora albo do Organizatora.
2. Pasażerowie oraz przedstawiciele ustawowi małoletnich pasażerów mają prawo składać reklamacje dotyczące niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu oraz gdy nie zgadzają się z treścią wezwania do zapłaty opłaty dodatkowej i mogą udowodnić, że pasażer posiadał ważny dokument przewozu lub dokument poświadczający jego uprawnienie do przejazdu bezpłatnego lub ulgowego.
3. Skargi i reklamacje mogą być składane w formie:
 - a. pisemnej w siedzibie Organizatora lub Operatora,
 - b. przesyłką pocztową za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. - Prawo pocztowe (Dz. U. z 2025 r. poz. 366),
 - c. ustnej do protokołu – w siedzibie Operatora,
 - d. dokumentowej – na adres email Operatora: @ .pl lub na adres email Organizatora: biuro@zkkm.pl,
 - e. elektronicznej – na skrzynkę e-doręczeń Organizatora: AE:PL-10806-53344-IWCGF-26 – jednakże pod warunkiem, że zostały podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym,
 - f. elektronicznej – na skrzynkę Organizatora na: platformie ePUAP: /ZKKM/SkrytkaESP.
4. Reklamacja powinna zawierać:
 - a. imię i nazwisko (nazwę) i adres zamieszkania (siedziby) Operatora,
 - b. imię i nazwisko (nazwę) i adres zamieszkania (siedziby) uprawnionego albo podróżnego,
 - c. załączoną kopię dokumentu dotyczącego zawarcia umowy przewozu lub dane określone przez przewoźnika, pozwalające zidentyfikować zawartą umowę przewozu,
 - d. uzasadnienie reklamacji,
 - e. kwotę roszczenia,
 - f. numer rachunku bankowego lub adres właściwy do wypłaty odszkodowania lub innej należności,
 - g. podpis uprawnionego lub podróżnego - w przypadku reklamacji wnoszonej w formie pisemnej.
5. Jeżeli złożona reklamacja jest niekompletna, a jej uzupełnienie jest niezbędne do jej prawidłowego rozpatrzenia, to podmiot, który otrzymał reklamację, ma obowiązek wezwać

osobę, która złożyła reklamację, listem poleconym za potwierdzeniem odbioru albo na skrzynkę e-doręczeń (jeżeli reklamacja została nadana ze skrzynki e-doręczeń) albo na skrzynkę ePUAP (jeżeli reklamacja została nadana ze skrzynki ePUAP) albo na pocztę elektroniczną (jeżeli reklamacja została nadana pocztą elektroniczną), nie później niż w okresie 14 dni od dnia jej wpływu, aby usunęła braki reklamacji w wyznaczonym terminie, nie krótszym niż 14 dni od dnia doręczenia wezwania, z pouczeniem, że nieusunięcie braków w tym terminie spowoduje pozostawienie reklamacji bez rozpoznania. W takim przypadku termin na rozpatrzenie reklamacji biegnie od dnia otrzymania przez przewoźnika uzupełnionej reklamacji.

6. Podmiot, który otrzymał reklamację (niezależnie od tego, czy reklamacja była kompletna czy nie), ma obowiązek potwierdzić jej otrzymanie:
 - a. niezwłocznie – jeżeli reklamacja została złożona pisemnie, pocztą papierową lub ustnie,
 - b. w ciągu 7 dni od otrzymania reklamacji – jeżeli reklamacja została złożona pocztą elektroniczną lub elektronicznie.
7. Operator samodzielnie rozpatruje skargi i reklamacje składane przez pasażerów oraz przyznaje ewentualne odszkodowania zgodnie z zasadami określonymi w powszechnie obowiązujących przepisach prawa, a zwłaszcza w Prawie przewozowym oraz w przepisach wyżej wymienionego Rozporządzenia.
8. W przypadku złożenia skargi i reklamacji bezpośrednio do Organizatora zgodnie z art. 48 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz.U. 2025 r. poz. 285 z późn. zm.) Organizator niezwłocznie po otrzymaniu skargi lub reklamacji przekazuje ją Operatorowi celem przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego.
9. W razie wniesienia skargi lub reklamacji bezpośrednio do Operatora, Operator zobowiązany jest do przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego i niezwłocznego udzielenia odpowiedzi pasażerowi, z tym, że w każdym przypadku w terminie nie dłuższym niż 30 dni roboczych od dnia wniesienia skargi lub reklamacji przez pasażera. Operator ma obowiązek niezwłocznie przekazać Organizatorowi do wiadomości udzieloną pasażerowi odpowiedź na skargę lub reklamację wraz ze skargą lub reklamacją pasażera.
10. W razie przekazania skargi lub reklamacji przez Organizatora, Operator zobowiązany jest do przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego i niezwłocznego udzielenia odpowiedzi Organizatorowi, z tym, że w każdym przypadku w terminie nie dłuższym niż 7 dni roboczych od dnia przekazania skargi przez Organizatora. Odpowiedź Operatora na reklamację zawiera:
 - a. nazwę i adres siedziby Operatora,
 - b. informację o uznaniu albo nieuznaniu reklamacji w całości albo w części,
 - c. uzasadnienie merytoryczne ze wskazaniem podstawy prawnej nieuznania reklamacji w całości albo w części,
 - d. w przypadku przyznania odszkodowania - kwotę odszkodowania oraz informację o terminie i sposobie jego wypłaty,
 - e. w przypadku zwrotu należności - określenie wysokości kwoty oraz informację o terminie i sposobie jej wypłaty,
 - f. pouczenie o prawie odwołania do Operatora w przypadku nieuwzględnienia reklamacji w całości albo w części,
 - g. pouczenie o prawie odwołania do właściwego miejscowo sądu,
 - h. podpis osoby upoważnionej - w przypadku odpowiedzi na reklamację udzielonej w formie pisemnej albo elektronicznej.
11. Operator przekazuje odpowiedź na reklamację:
 - a. listem poleconym za potwierdzeniem odbioru - jeżeli reklamacja została złożona pisemnie, pocztą papierową lub ustnie,
 - b. pocztą elektroniczną - jeżeli reklamacja została złożona pocztą elektroniczną,

- c. na skrzynkę e-doręczeń - jeżeli reklamacja została nadana ze skrzynki e-doręczeń,
 - d. na skrzynkę ePUAP - (jeżeli reklamacja została nadana ze skrzynki ePUAP).
12. W przypadku nieudzielenia przez Operatora odpowiedzi na skargę w terminie 7 dni roboczych od jej doręczenia, Organizator uzna skargę lub reklamację pasażera za zasadną i naliczy Operatorowi karę umowną w wysokości określonej w **Załączniku Nr 7** do niniejszej umowy.
 13. W przypadku skarg wnoszonych przez osoby trzecie nie będące pasażerami, które nie dotyczą świadczonych przez Operatora usług przewozowych, lecz np. zachowania kierowcy autobusu w ruchu drogowym i innych kwestii, za które odpowiedzialność ponosi kierowca pojazdu, Organizator będzie przekazywał skargi Policji celem ich rozpatrzenia zgodnie z kompetencjami oraz udzielenia odpowiedzi skarżącemu.
 14. Jeżeli Operator w toku postępowania wyjaśniającego, uzna, że wniosek o odszkodowanie złożony przez pasażera do Organizatora był zasadny, to Operator samodzielnie uzgodni z pasażerem sposób przekazania i kwotę odszkodowania, informując o tym Organizatora.
 15. Zgodnie z zasadą minimalizacji przetwarzania danych osobowych, o której mowa w art. 5 ust. 1 lit. c Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. U. UE. L. z 2016 r. Nr 119, str. 1 z późn. zm.), co do zasady dane osobowe i teleadresowe pasażera lub osoby trzeciej wnoszącej skargę lub reklamację bezpośrednio do Organizatora pozostają do wiadomości Organizatora. Operator otrzyma dane osobowe oraz teleadresowe pasażera jedynie w przypadku roszczenia o odszkodowanie.
 16. Uzasadnione i należycie udokumentowane skargi i reklamacje pasażerów mogą być podstawą do nakładania na Operatora kar umownych na zasadach określonych w **Załączniku Nr 7** niniejszej umowy.
 17. W przypadku powtarzania się co najmniej 3 razy uzasadnionych skarg tego samego rodzaju dotyczących jakości usług świadczonych przez Operatora, Organizator może zażądać od Operatora w szczególności:
 - a. zaprzestania używania określonego autobusu do wykonywania niniejszej umowy i zastąpienia go innym autobusem – chyba, że skargi będą dotyczyły takich parametrów autobusu, których dany autobus Operatora zgodnie z niniejszą umową nie musi spełniać,
 - b. zastąpienia innym kierowcą określonego kierowcy,
 - c. unieważnienia określonemu kierowcy legitymacji, bez której nie może realizować przewozów,
 - d. przeprowadzenia dodatkowych szkoleń pracowników Operatora z kultury obsługi pasażerów,
 - e. przeprowadzenia wewnętrznego postępowania wyjaśniającego lub audytu w zakresie wskazanym przez Organizatora.
 18. Operator zobowiązany jest do przekazywania Organizatorowi, w terminie do 31 marca każdego roku, informacji o liczbie i sposobie załatwienia skarg i reklamacji składanych przez pasażerów w związku z realizacją usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz informacji o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań – zgodnie z art. 48 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t. j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285 z późn. zm.).
 19. Operator wyraża zgodę na przeprowadzanie ankiet badających poziom satysfakcji pasażerów zarówno w formie papierowej w autobusach, a także w formie elektronicznej na stronie internetowej Organizatora i na stronie internetowej Operatora.

§ 11

Sprawozdania z realizacji usług i informacja o liczbie pasażerów oraz informacja o stanie komunikacji

Operator zobowiązany jest do:

- a. wzajemnej współpracy z Organizatorem w zakresie codziennego, bieżącego przekazywania meldunków o sytuacji na liniach komunikacyjnych, a zwłaszcza powiadamiania o wszelkich zakłóceniach i utrudnieniach w ruchu drogowym. Meldunki te winny być przekazywane emailiem co najmniej jeden raz dziennie na adres email: biuro@zkkm.pl, a w przypadku poważniejszych zdarzeń i wypadków niezwłocznie po ich wystąpieniu,
- b. posiadania i obsługiwanego telefonu, pod którym pracownicy Organizatora będą mogli całodobowo, przez siedem dni w tygodniu uzyskiwać aktualną informację o sytuacji na obsługiwanych liniach,
- c. sporządzania miesięcznych sprawozdań z realizacji usług przewozowych, w formie określonej przez Organizatora w **Załącznikach Nr 8 i Nr 9** do niniejszej umowy.

§ 12

Sprzedaż biletów

1. Operator ma obowiązek:
 - a. prowadzić sprzedaż jednorazowych biletów emitowanych przez Organizatora przeznaczonych do sprzedaży przez kierowcę w autobusach na wszystkich obsługiwanych liniach,
 - b. prowadzenia sprzedaży biletów w biletomatach będących własnością Operatora w tych autobusach, w których zostały one zamontowane, wg zasad określonych w odrębnej umowie.
2. Operator sprzedawać będzie bilety w cenach zgodnych z aktualnie obowiązującą Taryfą i Cennikiem Organizatora przyjętą w uchwałach organów Związku.
3. Operator ma obowiązek zamawiać bilety z takim wyprzedzeniem, żeby nie dopuścić do braku jakiegokolwiek typu biletu w autobusie.
4. Operator ma obowiązek zamawiać bilety z minimum 1-dniowym wyprzedzeniem.
5. Operator pobiera bilety w magazynie Organizatora, w ilości zgodnej ze złożonym przez siebie zamówieniem.
6. Od chwili wydania biletów z magazynu Organizatora Operator ponosi pełną odpowiedzialność materialną za pobrane bilety w wysokości sumy ich wartości nominalnej.
7. Organizator ma prawo kontrolować dostępność biletów w autobusach Operatora.
8. Organizator ma obowiązek powiadomić Operatora o zamiarze zmiany taryfy lub wzorów biletów z wyprzedzeniem co najmniej 1 miesiąca.
9. Operator wyraża zgodę, aby Organizator zamontował w autobusach Operatora kasowniki Elektroniczne ZKKM, w których Organizator będzie prowadził sprzedaż biletów. Zasady montażu Kasowników Elektronicznych ZKKM strony ustalą odrębnie.

§ 13

Zasady rozliczeń

1. Organizator płaci Operatorowi wynagrodzenie za usługi przewozowe zależne od liczby rzeczywiście przejechanych wozokilometrów w oparciu o aktualną rozkład jazdy.
2. Oprócz wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 1 powyżej, Operator może uzyskać przychody od innych podmiotów niż Organizator, a w szczególności ze środków Unii Europejskiej w formie dofinansowania i dotacji na zakup nowego taboru.

A: Wynagrodzenie za usługi przewozowe

3. Za podstawę ustalenia wielkości wykonanych usług przewozowych oraz rozliczeń Strony przyjmują jednostkę obliczeniową wozokilometra, rozumianą jako kilometr rzeczywisty wykonywany w oparciu o aktualne rozkłady jazdy na liniach komunikacyjnych będących przedmiotem umowy taborem, który został przewidziany do realizacji danego kursu.
4. Podstawą rozliczeń finansowych jest miesięczny wykaz rzeczywiście wykonanej pracy eksploatacyjnej sporządzony przez Operatora i zatwierdzony przez służby Organizatora zgodnie z zestawieniem wykonanych wozokilometrów w sposób określony w **Załączniku Nr 9** do niniejszej umowy.
5. W przypadku niezrealizowania w pełni rozpoczętego kursu, Operator uzyskuje zapłatę za wykonaną pracę eksploatacyjną liczoną do ostatniego obsłużonego przystanku.
6. W rzeczywiście wykonanej pracy eksploatacyjnej nie uwzględnia się kilometrów dojazdowych i zjazdowych, czyli odcinka pomiędzy bazą transportową a miejscem rozpoczęcia pierwszego kursu w danym dniu oraz pomiędzy ostatnim obsłużonym przystankiem w danym dniu a bazą transportową.
7. Ilość rzeczywiście wykonanych wozokilometrów jest weryfikowana w oparciu o dane z systemu kiedyPrzyjedzie.pl.
8. Z zastrzeżeniem ust. 9, Strony ustalają, że wynagrodzenie Operatora za 1 wozokilometr wynosi:
 - a. dla linii komunikacyjnej Nr A (w tym część zadań na linii Nr B) - zł netto plus podatek VAT,
 - b. dla linii komunikacyjnej Nr B (w tym część zadań na linii Nr A) - zł netto plus podatek VAT,
 - c. dla linii komunikacyjnej Nr La, Lb, Lc - zł netto plus podatek VAT,
 - d. dla linii komunikacyjnej Nr P (w tym część zadań na linii Nr 33) - zł netto plus podatek VAT,
 - e. dla linii komunikacyjnej Nr 8 i Nr 25 - zł netto plus podatek VAT,
 - f. dla linii komunikacyjnej Nr 17a (w tym część zadań na linii Nr 32a) i Nr 17b - zł netto plus podatek VAT,
 - g. dla linii komunikacyjnej Nr 29 (w tym część zadań na linii Nr 33) - zł netto plus podatek VAT,
 - h. dla linii komunikacyjnej Nr 38 (w tym część zadań na linii Nr 15) - zł netto plus podatek VAT.
9. W razie wykonywania przewozów taborem o niższym standardzie niż tabor wymieniony w **Załącznikach Nr 5 i Nr 6** do niniejszej umowy, stawki za wozokilometr określone powyżej w ust. 8, obniża się o 20 %. Zasadę tę stosuje się również w przypadku wykonywania przewozów autobusami rezerwowymi w sposób nieuprawniony, niezależnie od kary wynikającej z **Załącznika Nr 7** do niniejszej umowy.
10. Płatność nastąpi do 24-go dnia miesiąca następującego po miesiącu wykonywanych usług, na podstawie faktury wystawionej przez Operatora. Jeżeli dzień ten jest dniem wolnym od pracy, wówczas zapłata nastąpi w pierwszym dniu roboczym po tym dniu.
11. Zapłata następować będzie w formie przelewu bankowego. Strony ustalają jako datę zapłaty przez Organizatora – datę złożenia polecenia przelewu.
12. Do faktury Operator zobowiązany jest dołączyć zestawienie wykonanych wozokilometrów według **Załącznika Nr 9** do niniejszej umowy, raport z przewozów niezrealizowanych lub zrealizowanych częściowo oraz wykaz pracy eksploatacyjnej zrealizowanej taborem o niższym standardzie, o którym mowa w ust. 9 powyżej, według **Załącznika Nr 8** do niniejszej umowy.

B: Waloryzacja wynagrodzenia za usługi przewozowe

13. Wynagrodzenie Operatora będzie waloryzowane wskaźnikiem obliczonym według następującego wzoru:

$$w = 0,3w_p + 0,7w_t$$

gdzie:

w – wskaźnik waloryzacji wynagrodzenia za jeden wozokilometr;

w_p – średniookresowy wskaźnik cen paliw, ustalany na podstawie danych publikowanych na stronie www.orlen.pl w zakładce DLA BIZNESU/HURTOWE CENY PALIW dla rodzaju paliwa „Olej Napędowy Ekodiesel”;

za okres uważa się taką ilość miesięcy, po której następuje waloryzacja;

w każdym okresie wyliczana będzie średnia cena paliwa i porównywana ona będzie do średniej ceny paliwa za okres bezpośrednio poprzedzający;

w_t – średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem ogłaszany przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego i publikowany w „Monitorze Polskim” w roku, w którym następuje ustalanie wskaźnika „w”;

14. Maksymalna wartość corocznej zmiany wynagrodzenia, jaką dopuszcza Organizator w efekcie zastosowania wzoru waloryzacji wynagrodzenia, może osiągnąć 15,0 % w odniesieniu do wartości wynagrodzenia określonej w ust. 8 niniejszego paragrafu.
15. W sytuacji nieprzewidywalnej (to jest gdy czynnik waloryzacji wp podlega zmianom, których wielkość wynosi co najmniej 10 % w okresie kwartału waloryzacji do kwartału poprzedniego oraz wówczas, gdy wielkość zmian wynosi co najmniej 5 % w okresie dwóch bezpośrednio następujących po sobie kwartałów waloryzacji do dwóch kwartałów poprzednich) wynagrodzenie Operatora będzie waloryzowane w każdym kwartale (również w przypadku, gdy to był IV kwartał roku poprzedzającego) wskaźnikiem waloryzacji w, obliczonym na podstawie wzoru $w = 0,3w_p$, przy czym waloryzacja może dotyczyć zarówno wzrostu jak i spadku wynagrodzenia, a więc mieć wartość dodatnią lub ujemną.
16. Kwartałna waloryzacja wynagrodzenia na zasadach określonych w ust. 15 powyżej powoduje, że kwartały objęte taką waloryzacją nie będą uwzględniane w rocznej waloryzacji. Wyłączenie tego kwartału lub dwóch kwartałów oznacza zmniejszenie kwoty rocznej waloryzacji o kwotę wynikającą z waloryzacji kwartalnej.
17. Waloryzacje następować będą w każdym roku od następnego miesiąca po miesiącu, w którym opublikowano ostatni z rocznych wskaźników niezbędnych do wyliczenia wskaźnika waloryzacji wynagrodzenia „w”. Pierwsza waloryzacja nastąpi w 2027 roku w oparciu o roczne wskaźniki za 2026 rok.
18. Waloryzacja może mieć wartość dodatnią lub ujemną.
19. Wynagrodzenie Operatora ulegnie odpowiedniej zmianie w przypadku zmiany:
- wysokości stawki podatku od towarów i usług,
 - wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę albo wysokości minimalnej stawki godzinowej ustalonych na podstawie przepisów ustawy z dnia 10 października 2002r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę,
 - zasad podlegania ubezpieczeniom społecznym lub ubezpieczeniu zdrowotnemu lub wysokości stawki składki na ubezpieczenia społeczne lub zdrowotne,
 - zasad gromadzenia i wysokości wpłat do pracowniczych planów kapitałowych, o których mowa w ustawie z dnia 4 października 2018r. o pracowniczych planach kapitałowych,
 - stawki podatku akcyzowego,

- jeżeli powyższe zmiany będą miały wpływ na koszty wykonania przedmiotu niniejszej umowy przez Operatora.
20. W sytuacji wystąpienia okoliczności wskazanych w ust. 19 lit. a) zmiana stawki podatku od towarów i usług nastąpi w górę lub w dół, przy czym automatycznej zmianie ulegnie kwota VAT i kwota Wynagrodzenia brutto. Ustalona korekta wynagrodzenia, o którym mowa powyżej, nastąpi automatycznie i obowiązywać będzie od dnia wejścia w życie zmian przepisów, o których mowa powyżej.
 21. W sytuacji wystąpienia okoliczności wskazanych w ust. 19 lit. b) – e), Operator składa pisemny wniosek o dokonanie zmiany wysokości wynagrodzenia w zakresie płatności przypadających po wejściu w życie zmian przepisów, o których mowa powyżej. Wniosek powinien zawierać wyczerpujące uzasadnienie faktyczne i prawne oraz dokładne wyliczenie kwoty, o którą wzrosły koszty wykonania zamówienia; w szczególności Operator będzie zobowiązany wykazać za pomocą dowolnych środków dowodowych wpływ zmiany na podwyższenie kosztów wykonania zamówienia w stosunku do cen podanych w formularzu ofertowym. Ponadto w zakresie okoliczności wskazanych w ust. 19 lit. b) – d) wniosek powinien obejmować jedynie te dodatkowe koszty realizacji zamówienia, które Operator obowiązkowo ponosi w związku z podwyższeniem wynagrodzeń poszczególnych pracowników biorących udział w realizacji pozostałej do wykonania, w momencie wejścia w życie zmiany, części zamówienia. Nie będą akceptowane koszty wynikające z podwyższenia wynagrodzeń pracownikom Operatora, które nie są konieczne w celu ich dostosowania do zmian przepisów, o których mowa powyżej.
 22. Organizatorowi przysługuje prawo do zmiany istotnych postanowień umowy, o których mowa w ust. 13, w przypadku, gdy zmiany będą skutkować zmniejszeniem wynagrodzenia Operatora. Zmiana ta nie wymaga aneksu do umowy, lecz może być wprowadzona za pisemnym powiadomieniem Operatora.

§ 14

Brak możliwości wykonywania usług z przyczyn niezależnych od Operatora

1. Organizator dopuszcza, że może zajść sytuacja, w której:
 - a. Operator nie będzie mógł wykonywać niektórych przewozów zgodnie z określonym w zaświadczeniu przebiegiem trasy przewozów,
 - b. Operator nie będzie mógł świadczyć usług przewozowych zgodnie z niniejszą umową z powodu siły wyższej.
2. W razie niemożliwej do przewidzenia awarii sieci gazowej lub wodno-kanalizacyjnej, wypadków i wszelkich innych zdarzeń drogowych (w tym blokad dróg) uniemożliwiających wykonywanie przewozów zgodnie z określonym w zaświadczeniu przebiegiem trasy przewozów każda ze Stron ma obowiązek zawiadamiać drugą Stronę o konieczności tymczasowej zmiany trasy niezwłocznie po otrzymaniu takiej informacji, a Operator ma obowiązek:
 - a. niezwłocznie telefonicznie nakazać kierowcom Operatora zmianę trasy,
 - b. jeżeli przyczyna uniemożliwiająca wykonywanie przewozów zgodnie z określonym w zaświadczeniu przebiegiem trasy nie ustanie w tym samym dniu, w którym powstała – w następnym dniu roboczym poinformować Organizatora pocztą elektroniczną o:
 - i. zmianie wozokilometrów z powodu objazdu,
 - ii. przesunięciu czasu odjazdów z kolejnych przystanków z powodu objazdu,
 - c. niezwłocznie (lecz w każdym przypadku nie później niż w następnym dniu roboczym) złożyć wniosek o tymczasową zmianę rozkładów jazdy.
3. W okresie od dnia, w którym powstała przyczyna uniemożliwiająca wykonywanie przewozów zgodnie z określonym w zaświadczeniu przebiegiem trasy do dnia otrzymania przez Operatora

zmiany rozkładu jazdy Operator ma obowiązek w miarę możliwości wykonywać przewozy według dotychczasowego rozkładu jazdy, dążąc do minimalizacji opóźnień.

4. Organizator nie będzie nakładać na Operatora kar umownych za opóźnienia w realizacji rozkładu jazdy, jeżeli przyczyną opóźnień jest brak możliwości wykonywania niektórych przewozów zgodnie z określonym w zaświadczeniu przebiegiem trasy przewozów lub siła wyższa.
5. Siłą wyższą jest zdarzenie zewnętrzne, niemożliwe do przewidzenia oraz niemożliwe do zapobieżenia, przy czym dotyczy to niemożliwości zapobieżenia jego szkodliwym następstwom.
6. Strony pod pojęciem siły wyższej rozumieją w szczególności:
 - a. wojnę, działania zbrojne, zamieszki na ulicach i inne formy protestu niosące wysokie zagrożenie dla bezpieczeństwa ludzi;
 - b. strajki ogólnokrajowe lub wojewódzkie, zwłaszcza w transporcie i komunikacji;
 - c. kataklizmy żywiołowe i zjawiska pogodowe,
 - d. zakazy poruszania się prowadzone z powodu stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii.
7. W przypadku wystąpienia siły wyższej Operator niezwłocznie, lecz nie później niż w następnym dniu roboczym po dniu wystąpienia siły wyższej, poinformuje Organizatora pisemnie, przez portal e-Doręczeń lub pocztą elektroniczną o zaistnieniu siły wyższej i jej przewidywanych skutkach dla realizacji niniejszej umowy oraz, o ile będzie to możliwe, przedstawi dokumenty potwierdzające jej wystąpienie.
8. Strony niezwłocznie, lecz nie później niż w ciągu 5 (pięciu) dni roboczych od dnia otrzymania powyższej informacji uzgodnią tryb dalszego postępowania w przedmiocie wykonywania niniejszej umowy.
9. Operatorowi nie przysługuje żadna zapłata, jeżeli nie świadczył usług z powodu siły wyższej.

§ 15

Wpływy ze sprzedaży biletów

1. Emitentem biletów jest Organizator.
2. Wszystkie wpływy ze sprzedaży biletów, z opłat dodatkowych oraz pozostałe wpływy z działalności ubocznej stanowią w całości przychód Organizatora.

§ 16

Podanie do publicznej wiadomości rozkładów jazdy, cenników i regulaminu przewozu

1. Operator ma obowiązek podawać do publicznej wiadomości na własny koszt:
 - a. ustaloną przez Organizatora Taryfę (cennik opłat) – na stronie internetowej Operatora oraz we wszystkich autobusach,
 - b. wyciąg z Regulaminu przewozu osób wraz z „Zasadami porządkowymi” uchwalonymi przez odpowiedni organ Związku – we wszystkich autobusach.
2. Organizator zastrzega sobie prawo do kontrolowania wykonania obowiązków wymienionych w ust. 1 i nakładania kar umownych w razie stwierdzenia, że te obowiązki nie zostały należycie wykonane.

§ 17

Sposób dystrybucji biletów

1. Dystrybucja biletów emitowanych przez Organizatora jest prowadzona co najmniej następującymi kanałami:
 - a. w stacjonarnych punktach sprzedaży (wybrane kioski i sklepy) na obszarze Związku,
 - b. przez kierowców Operatora w autobusach,

- c. przez automaty biletowe,
 - d. przez Portal Pasażera na stronie internetowej Organizatora pod adresem: kartamiejska.zkkm.pl (Karta Miejska ZKKM).
2. Dystrybucja biletów emitowanych przez Organizatora może być prowadzona dodatkowo kanałami elektronicznymi wymienionymi na stronie internetowej Organizatora.
 3. Operator zobowiązany jest do zapewnienia ciągłej sprzedaży biletów jednorazowych przez kierowców w autobusach.

§ 18

Sposób obliczania rekompensaty

1. Ilekroć w umowie jest mowa o:
 - a. rekompensacie - należy przez to rozumieć każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio Operatorowi z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem;
 - b. roku rozliczeniowym - należy przez to rozumieć rok obrotowy Operatora rozpoczynający się 1 stycznia i kończący 31 grudnia.
2. W przypadku prowadzenia innej działalności gospodarczej, niezwiązanej ze świadczeniem usług publicznych, Operator zobowiązany jest prowadzić rachunkowość w sposób umożliwiający prawidłową alokację kosztów i przychodów związanych ze świadczeniem usług publicznych, rozdzielając je od kosztów i przychodów związanych z inną działalnością gospodarczą.
3. W przypadku świadczenia usług na podstawie kilku umów o świadczenie usług publicznych Operator zobowiązany jest prowadzić rachunkowość w sposób umożliwiający prawidłową alokację kosztów i przychodów pomiędzy poszczególnymi umowami o świadczenie usług publicznych.
4. Jeżeli środki transportu lub inne aktywa, lub usługi konieczne do wykonania zobowiązania do świadczenia usług publicznych (takie jak biura, personel lub inne) są wykorzystywane do prowadzenia zarówno działalności związanej ze świadczeniem usług publicznych, jak i działalności komercyjnej, koszty związane z każdym z tych elementów muszą być proporcjonalnie przyporządkowane do tych dwóch rodzajów działalności według względnej wagi, jaką mają w ramach całokształtu usług transportowych świadczonych przez Operatora – tak aby zapobiec tzw. subsydiowaniu skrośnemu.
5. Operator ma prawo ubiegać się o dofinansowania zakupu taboru autobusowego wraz z infrastrukturą.
6. Operator oświadcza, że ewentualne dofinansowanie zakupu nowego taboru ze środków europejskich nie będzie stanowić zakazanej pomocy publicznej w rozumieniu art. 107 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej [Dz. U. UE C 2007 r. Nr 306 poz. 1] ponieważ:
 - a. świadczone przez niego usługi są i będą świadczone w ogólnym interesie gospodarczym w rozumieniu art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej [Dz. U. UE C 2007 r. Nr 306 poz. 1],
 - b. rekompensata w postaci ewentualnego dofinansowania zakupu nowego taboru, którą ewentualnie otrzyma Operator, nie będzie stanowić nadmiernej rekompensaty, ponieważ nie będzie przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów poniesionych w trakcie wykonywania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych,
 - c. rekompensata w postaci ewentualnego dofinansowania zakupu nowego taboru, którą ewentualnie otrzyma Operator, nie będzie stanowiła dotacji na pokrycie deficytu Operatora w rozumieniu wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 marca 2004 r., sprawa T-157/01, opubl. ECR 2004/3-4/II-00917

- a więc tym samym Operator nie znajdzie się w uprzywilejowanej sytuacji w stosunku do swoich potencjalnych konkurentów, ponieważ są i będą spełnione wszystkie niezbędne warunki określone w wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 24 lipca 2003 r., w sprawie C – 280/00: Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, opubl. ECR 2003/7B/I-07747.

7. W razie otrzymania dofinansowania, Operatorowi przysługuje rekompensata w rozumieniu art. 2g Rozporządzenia 1370/2007 z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Taką rekompensatę stanowi, oprócz bieżącego wynagrodzenia według stawki za wozokilometr, także każda korzyść przyznana Operatorowi bezpośrednio lub pośrednio z funduszy publicznych w okresie realizacji niniejszej umowy.
8. W razie otrzymania dofinansowania, Operator w ciągu 7 miesięcy po zakończeniu roku obrotowego ma obowiązek złożyć Organizatorowi wniosek o rekompensatę na zasadach określonych w art. 53 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w którym określa wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów w poprzednim roku obliczoną zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
9. W razie otrzymania dofinansowania, Operator ma obowiązek dołączyć do wniosku dokumenty potwierdzające wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów oraz wynik badania audytora wraz z wyliczeniem rzeczywistego kosztu jednego wozokilometra oraz wyliczeniem kwoty należnej rekompensaty.
10. W razie otrzymania dofinansowania, wysokość maksymalnej dopuszczalnej rekompensaty oblicza się według poniższego wzoru: $R = Ko + A + Kf - [W + Kz + D] + Pd + RZ$.

gdzie:

R - maksymalna dopuszczalna rekompensata;

Ko - koszty operacyjne ponoszone przez Operatora w związku z utrzymaniem i eksploatacją infrastruktury związanej z zakupem zeroemisyjnego taboru autobusowego bez amortyzacji (w tym materiały, energia, wynagrodzenia wraz z narzutami, usługi obce, podatki i opłaty oraz pozostałe koszty);

A - amortyzacja majątku - gdy Operator jest właścicielem zeroemisyjnego taboru autobusowego oraz dodatkowej infrastruktury technicznej związanej z realizacją umowy;

Kf - koszty finansowe związane z obsługą ewentualnego zadłużenia Operatora;

W - przychody Operatora związane z realizacją umowy;

Kz – ewentualne środki przekazane przez Organizatora na realizację zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych w formie podwyższenia kapitału zakładowego jako ekwiwalent dotacji brutto obliczonej zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie szczegółowego sposobu obliczania wartości pomocy publicznej udzielanej w różnych formach (t. j. Dz.U. 2018 r. poz. 461);

D - dotacja przyznana Operatorowi na realizację projektu, rozliczana (zgodnie z art. 41 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości) w rachunku zysków i strat w pozycji „pozostałe przychody operacyjne” jako równowartość odpisu amortyzacyjnego części majątku sfinansowanego dotacją (dotyczy sytuacji, gdy Operator będzie jednocześnie beneficjentem);

Pd - podatek dochodowy

RZ – rozsądny zysk.

11. Koszty świadczenia dodatkowych usług, które nie są związane ze świadczeniem usług publicznych (np. obsługa wycieczek krajoznawczych, transport pracowników na zlecenie zakładów przemysłowych, usługi dla klubów sportowych itp.) powinny zostać wyłączone z kalkulacji rekompensaty.
12. Ewentualne kary umowne nałożone na Operatora w związku z niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem usług publicznych nie mogą być zaliczane do kosztów działalności, o których mowa w ust. 4.
13. W kalkulacji kosztów usług objętych umową o świadczenie usług publicznych powinny zostać uwzględnione wszystkie koszty związane ze świadczeniem tych usług, zarówno koszty stałe jak i zmienne, w tym m.in.:
 - a) koszty związane z działalnością przewozową (wraz z kosztem amortyzacji) kalkulowane zgodnie z zasadami rachunkowości (np. koszty wynagrodzeń kierowców, koszty związane z utrzymaniem taboru, itp.),
 - b) koszty związane z wykorzystaniem i utrzymaniem niezbędnej infrastruktury technicznej, jeżeli są ponoszone przez operatora,
 - c) koszty finansowe bezpośrednio związane ze świadczeniem usług publicznych (w tym z zakupami inwestycyjnymi na potrzeby ich świadczenia),
 - d) koszty ogólne – zarządu i administracji (w przypadku, gdy operator prowadzi inną działalność niż świadczenie usług publicznych lub realizuje usługi na podstawie kilku umów o świadczenie usług publicznych odpowiednio podzielone)
 - e) podatek dochodowy.
14. Zgodnie z art. 52 ust. 2 i 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w ramach rekompensaty Operatorowi przysługuje rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do Rozporządzenia 1370/2007, ponieważ został wybrany w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego.
15. Zgodnie z pkt 66 Komunikatu Komisji Europejskiej w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz. U. UE. C. z 2012 r. Nr 8, str. 4):² „**rozsądny zysk** należy rozumieć jako stopę zwrotu z kapitału, której zażądałoby typowe przedsiębiorstwo rozważające, czy podjąć się wykonywania danej usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym w całym okresie umowy, przy uwzględnieniu poziomu ryzyka. Poziom ryzyka zależy od odnośnego sektora, rodzaju usługi i charakterystyki mechanizmu rekompensaty. Stopa ta powinna być w stosownych przypadkach ustalona poprzez odniesienie do stopy zwrotu z kapitału osiąganey przy podobnych rodzajach zamówień publicznych na usługi w warunkach konkurencyjnych (np. zamówień udzielonych w wyniku przetargu).
16. Zgodnie z przypisem 99 do komunikatu Komisji Europejskiej, o którym mowa w ust. 15 powyżej. „**Stopa zwrotu z kapitału** oznacza wewnętrzną stopę zwrotu (ang. IRR), jaką osiąga przedsiębiorstwo z zainwestowanego kapitału w całym okresie realizacji projektu, tj. stopę IRR z przepływów pieniężnych w ramach danego zamówienia.”
17. Strony ustalają wysokość rozsądnego zysku na **6 %**.
18. W razie otrzymania dofinansowania, o którym mowa powyżej w ust. 5, Operator zobowiązuje się sporządzać i przekazywać Organizatorowi najpóźniej do 30 czerwca danego roku za rok poprzedni wypełniony formularz rozliczenia rekompensaty za dany okres rozliczeniowy, obejmujący wszystkie dane niezbędne do rozliczenia rekompensaty, w tym przede wszystkim

² [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52012XC0111\(02\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52012XC0111(02))

dane księgowe. Wzór formularza rozliczenia rekompensaty za dany okres rozliczeniowy stanowi **Załącznik nr 13** do niniejszej umowy.

19. W razie otrzymania dofinansowania, o którym mowa powyżej w ust. 5, Operator na własny koszt, w okresach rocznych poddawać się będzie audytowi (zwanemu dalej „audytem”), którego celem będzie:
 - a. stwierdzenie, czy u Operatora nie doszło do powstania nadmiernej rekompensaty,
 - b. potwierdzenie, że Operator jest dobrze zarządzanym przedsiębiorstwem.
20. Poprzez nadmierną rekompensatę, o której mowa w ust. 7, należy rozumieć zysk netto uzyskany z działalności, polegającej na świadczeniu usług przewozu pasażerów w gminnych przewozach pasażerskich w autobusowym transporcie publicznym oraz przysporzeń z innych źródeł, w tym w szczególności dotacji ze środków europejskich na zakup nowego taboru, odniesiony do kapitału własnego Wykonawcy, ustalony na dzień przeprowadzenia audytu. Zysk wyższy niż 6 % oznacza nadmierny zysk, natomiast zysk niższy oznacza rozsądny zysk, w rozumieniu właściwych przepisów prawnych.
21. Ocena poziomu kosztów działalności komunikacyjnej ponoszonych przez Operatora będzie przeprowadzona trzema metodami wskazanymi poniżej w ust. 26 poprzez odniesienie do wyników innych przewoźników podobnej wielkości działających na podobnych rynkach w kraju albo za granicą.
22. Audyt, o którym mowa powyżej w ust. 19, przeprowadzać będzie na koszt Operatora uprawniony do tego podmiot, wskazany przez Organizatora oraz niezależny od Stron niniejszej umowy najpóźniej w terminie do dnia 31 lipca każdego roku za poprzedni rok rozliczeniowy.
23. Audytor będzie weryfikował czy w okresie objętym audytem:
 - a. Operator był rzeczywiście obciążony wykonaniem zobowiązań do świadczenia usług publicznych i zobowiązania te były jasno określone (tzw. pierwsze kryterium Altmark),
 - b. parametry, na których podstawie obliczana jest rekompensata, były wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób, tak aby rekompensata nie powodowała powstania dodatkowej korzyści ekonomicznej, która mogłaby powodować uprzywilejowanie Operatora (tzw. drugie kryterium Altmark),
 - c. obliczona przez Operatora rekompensata nie przekracza kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wykonania zobowiązań do świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku w wysokości określonej w ust. 17 powyżej (tzw. trzecie kryterium Altmark),
 - d. czy Operator został wybrany w ramach procedury udzielania zamówień publicznych, pozwalającej na wyłonienie kandydata zdolnego do świadczenia tych usług po najniższym koszcie dla społeczności (tzw. czwarte kryterium Altmark).
24. W przypadku zgłoszenia przez Organizatora zastrzeżeń do wypełnionego przez Operatora formularza rozliczenia rekompensaty za dany okres rozliczeniowy, Operator jest zobowiązany uwzględnić te zastrzeżenia lub wyjaśnić je z Organizatorem i przedstawić do akceptacji formularz po dokonanych zmianach — nie później niż do 15 lipca roku następującego po roku, którego dotyczy informacja roczna.
25. Jeżeli Operator nie dokona ostatecznego rozliczenia rekompensaty otrzymanej w zakończonym roku rozliczeniowym lub nie uzupełni (nie poprawi) formularza w sposób, który wyeliminuje powody zastrzeżeń wniesionych przez Organizatora, to Organizator wstrzyma wypłatę wynagrodzenia (rekompensaty) należnej Wykonawcy za kolejne okresy.
26. W celu weryfikacji, czy Operator jest dobrze zarządzanym przedsiębiorstwem, w ramach corocznego audytu Operator zleci na swój koszt wykonanie porównawczej analizy kosztów poniesionych przez Operatora w poprzednim roku z kosztami, jakie typowy, dobrze zarządzany i odpowiednio wyposażony w środki transportu porównywalny przedsiębiorca z Polski albo

z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej ponosiłby przy wykonywaniu obowiązku świadczenia takich samych usług, biorąc pod wagę uzyskiwany przychód i rozsądny zysk, sporządzonej przez niezależnego audytora co najmniej trzema metodami:

- a. poprzez badanie kosztów na kilometr,
- b. kosztów w zależności od nakładów i
- c. kosztów według różnych kategorii kosztów

zgodnie z wymaganiami i wskazówkami zawartymi w decyzjach Komisji Europejskiej:

- a. z dnia 26 listopada 2008 r. w sprawie C 16/07, opubl. Dz. U. UE L 2009 r. Nr 306, poz. 26-38 i

- b. z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie C 47/07, opubl. Dz. U. UE C 2008 r. Nr 35 poz. 13 oraz

- c. orzeczeniach Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości:

- z dnia 30 marca 2006, sprawa C-451/03, opubl. ECR 2006/3B/I-02941 i
- z dnia 16 marca 2004 r., sprawa T-157/01, opubl. ECR 2004/3-4/II-00917.

27. Każdorazowo, po sporządzeniu audytu, Operator zobowiązuje się niezwłocznie przekazać jego treść Organizatorowi. W oparciu o otrzymany od Operatora audyt Organizator przeprowadzi weryfikację wysokości wynagrodzenia uzyskanego przez Operatora, z uwzględnieniem ewentualnej otrzymanej przez Operatora rekompensaty w postaci dofinansowania zakupu nowego taboru autobusowego.
28. Organizator, na podstawie informacji rocznej i uwzględniając wyniki audytu w zakresie kontroli wysokości zysku, w terminie do 31 lipca danego roku zweryfikuje wysokość rekompensaty wypłaconej Operatorowi za poprzedni rok. Weryfikacja nastąpi poprzez porównanie rocznych przychodów z tytułu wynagrodzenia Operatora – które stanowią rekompensatę wypłaconą, obliczaną według stawki za wozokilometr określonej w umowie – z wysokością maksymalnej dopuszczalnej rekompensaty.
29. Jeżeli wysokość rekompensaty należnej Operatorowi będzie niższa lub wyższa od sumy zaliczek na poczet wynagrodzenia wypłaconych w czasie trwania umowy to różnica zostanie rozliczona, z zastrzeżeniem ust. 34 poniżej, zgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług poprzez wystawienie przez Operatora faktur korygujących.
30. Wystawione po zaakceptowaniu przez Organizatora wyników audytu, z zastrzeżeniem ust. 34 poniżej, faktury korygujące zostaną rozliczone poprzez:
 - a. dopłatę Organizatora – jeżeli Operatorowi będzie się należała wyższa rekompensata, albo
 - b. zwrot nadmiernej rekompensaty przez Operatora.
31. W przypadku, gdy z rozliczenia rocznego będzie wynikać, iż rekompensata została wypłacona Operatorowi w nadmiernej wysokości, nadwyżka ta pomniejszy wysokość zaliczek wypłacanych Operatorowi w okresie od sierpnia do grudnia w roku następnym po roku, którego dotyczył audyt.
32. Kwoty przyznane Operatorowi tytułem rekompensaty wykorzystane niezgodnie z przeznaczeniem albo pobrane nienależnie podlegają zwrotowi — z zastrzeżeniem ust. 33 poniżej.
33. Określone powyżej zasady należy interpretować zgodnie z przepisami 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 rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.
34. Niezależnie od wyników obliczeń należnej rekompensaty na zasadach określonych w niniejszym paragrafie oraz niezależnie od wyników audytu – rekompensata należna Operatorowi nie przekroczy aktualnej waloryzowanej stawki za wozokilometr, która jest określona w § 13 ust. 8 niniejszej umowy, powiększonej o ewentualną dopłatę w razie

zwiększania ilości autobusów głównych obsługujących linie komunikacyjne w trybie § 1 ust. 11 umowy.

§ 19

Uzgodnienie zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi

Operator zobowiązany jest we własnym zakresie do uzgodnienia zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi.

§ 20

Warunki udostępniania Operatorowi środków transportu należących do Organizatora

1. Organizator udostępnia Operatorowi 4 szt. fabrycznie nowych autobusów hybrydowych.
2. Zasady udostępniania Operatorowi środków transportu należących do Organizatora określa odrębna umowa dzierżawy, która stanowi **Załącznik nr 12** do niniejszej umowy.

§ 21

Warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów

1. Organizator ma prawo do wprowadzania modyfikacji oferty przewozowej, polegającej na:
 - a. alokacji taboru pomiędzy liniami,
 - b. dostosowania pojemności autobusów do liczby podróżujących pasażerów.
2. Jeśli wdrożenie modyfikacji, o której mowa w ust. 1 powyżej, będzie dotyczyło linii o różnej stawce wynagrodzenia, to strony zawrą stosowny aneks do umowy.

§ 22

Warunki zakupu autobusów przez operatora

1. Operator ma obowiązek sukcesywnie wymieniać tabor główny i rezerwowy w trakcie wykonywania niniejszej umowy, aby spełnić wymagania w niej określone, jeśli naprawa nie przynosi oczekiwanych rezultatów. Operator ma również obowiązek wymienić tabor rezerwowy lub jego część, aby spełnić wymagania określone w **Załączniku Nr 4** do niniejszej umowy.
2. Ewentualne dofinansowanie zakupu nowego taboru ze środków europejskich nie może stanowić zakazanej pomocy publicznej w rozumieniu art. 107 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
3. W celu wykluczenia ryzyka uznania dofinansowania zakupu nowego taboru ze środków europejskich za zakazaną pomoc publiczną Operator ma obowiązek spełnić następujące warunki:
 - a. świadczone przez niego usługi muszą być świadczone w ogólnym interesie gospodarczym w rozumieniu art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - b. ewentualna rekompensata w postaci dofinansowania zakupu nowego taboru, którą ewentualnie otrzyma Operator, nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w trakcie wykonywania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu odpowiednich wpływów i rozsądnego zysku, co zgodnie ze wskazówkami zawartymi w decyzji Komisji Europejskiej z dnia 26 listopada 2008 r. w sprawie C 16/07, opubl. Dz. U. UE L 2009 r. Nr 306, poz. 26-38 zostanie potwierdzone co najmniej trzema metodami: poprzez badanie kosztów na kilometr, kosztów w zależności od nakładów i kosztów według różnych kategorii kosztów,
 - c. wysokość rekompensaty w postaci dofinansowania zakupu nowego taboru, którą ewentualnie otrzyma Operator, zostanie skalkulowana na podstawie analizy kosztów, jakie typowy, dobrze zarządzany i odpowiednio wyposażony w środki transportu przedsiębiorca

ponosiłby przy wykonywaniu obowiązku świadczenia usług, biorąc pod uwagę uzyskiwany przychód i rozsądny zysk,

- d. porównawcza analiza kosztów, o których mowa powyżej pod literą c., zostanie przeprowadzona zgodnie ze wskazaniami zawartymi w wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 30 marca 2006, sprawa C-451/03, opubl. ECR 2006/3B/I-02941,
 - e. porównawcza analiza kosztów, o których mowa powyżej pod literą c/, zostanie przeprowadzona poprzez porównanie Operatora z podobnym przewoźnikiem działającym na polskim rynku albo w skali międzynarodowej, z uwzględnieniem innych porównywalnych przedsiębiorstw z państw członkowskich, zgodnie ze wskazaniami zawartymi w decyzji Komisji Europejskiej C 47/07, opubl. Dz. U. UE C 2008 r. Nr 35 poz. 13,
 - f. ewentualna rekompensata w postaci dofinansowania zakupu nowego taboru, którą ewentualnie otrzyma Operator, nie będzie stanowiła dotacji na pokrycie deficytu Operatora w rozumieniu wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 marca 2004 r., sprawa T-157/01, opubl. ECR 2004/3-4/II-00917,
 - g. Operator nie może się znaleźć w uprzywilejowanej sytuacji w stosunku do swoich potencjalnych konkurentów, ponieważ wszystkie warunki określone w wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 24 lipca 2003 r., w sprawie C – 280/00: Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, opubl. ECR 2003/7B/I-07747 będą spełnione.
4. Na Organizatorze nie ciąży żadne obowiązki sprawozdawcze w związku z ewentualnym otrzymaniem przez Operatora dofinansowania na zakup nowego taboru, w szczególności na podstawie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (t. j. Dz. U. 2018 r., poz. 362) i wydanych do niej rozporządzeń bądź w oparciu o postanowienia Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

§ 23

Zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy

- 1. Operator ma obowiązek realizować bez wyjątku wszystkie kursy wynikające z rozkładu jazdy ustalonego przez Organizatora, a zwłaszcza newralgiczne dla pasażerów pierwszy i ostatni kurs w danej dobie.
- 2. Poranny szczyt komunikacyjny trwa od 6:00 do 8:00, a popołudniowy szczyt komunikacyjny trwa od 13:00 do 16:00.
- 3. Zmiana rozkładu jazdy, która nie zmienia wielkości pracy eksploatacyjnej, nie wymaga aneksu do niniejszej umowy.
- 4. Z zastrzeżeniem § 14 powyżej, Organizator ma obowiązek zawiadamiać Operatora o każdej planowanej zmianie rozkładu jazdy najpóźniej 5 dni przed planowanym terminem wejścia w życie zmiany rozkładu jazdy, aby umożliwić Operatorowi:
 - a. przygotowanie się do planowanej zmiany rozkładu jazdy, zwłaszcza wówczas, gdy zmiana rozkładu jazdy wymaga zmiany kursów i brygad,
 - b. dokonanie zmiany danych w systemie dynamicznej informacji pasażerskiej.
- 5. Operator ma prawo wnioskować do Organizatora o:
 - a. zmianę rozkładu jazdy,
 - b. zmianę przebiegu linii,
 - c. zmianę lokalizacji przystanków.
- 6. Operator może z własnej inicjatywy przekazywać Organizatorowi wszelkie uwagi i informacje mające na celu usprawnienie funkcjonowania komunikacji. Ostateczna decyzja o wprowadzeniu proponowanych zmian należy do Organizatora.

§ 24

Kary umowne

1. Każdorazowo za stwierdzone nieprawidłowe świadczenie usługi naliczane będą kary umowne według zasad i stawek określonych w **Załączniku Nr 7** do niniejszej umowy.
2. Kary umowne określone w ust. 1. obliczane są w sposób następujący:
 - a. nieprawidłowość w świadczeniu usług stwierdzona w jednym kursie lub w kilku kursach tego samego autobusu - naliczane jak za jednorazową nieprawidłowość, z zastrzeżeniem lit. b,
 - b. brak punktualności, zatajenie braku realizacji kursów, zatajenie zmiany typu taboru - naliczane za każdy stwierdzony kurs.
3. Od kar umownych, o których mowa w niniejszym paragrafie, Operatorowi służy procedura odwoławcza. Odwołanie może być złożone do Organizatora w terminie do 3 dni po otrzymaniu od Organizatora informacji/raportu lub zestawienia stwierdzonych nieprawidłowości. Odwołanie wszczyna procedurę weryfikacji ustaleń z kontroli w oparciu o wszystkie dostępne dowody zgromadzone w sprawie.
4. Należność za kary umowne może być rozliczana poprzez potrącenie.
5. Jeżeli Operator odwoła się od nałożonej kary umownej to taka kara umowna nie może być potrącona przed rozstrzygnięciem odwołania przez Organizatora.
6. Dopuszcza się możliwość dochodzenia odszkodowania uzupełniającego, gdy wysokość szkody poniesionej przez Organizatora przewyższa wartość kar umownych.

§ 25

Pozostałe obowiązki Operatora

1. Operator zobowiązany jest do:
 - a. przestrzegania zasad porządkowych uchwalonych przez Zgromadzenie Związku na podstawie art. 15 ust. 6 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t. j. Dz. U. 2024 poz. 1262],
 - b. przestrzegania warunków i zasad korzystania przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych na podstawie art. 15 ust. 2 ustawy o ptz,
 - c. posiadania przez cały okres wykonywania niniejszej umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej działalności na kwotę nie mniejszą niż 500 000,00 zł (słownie: pięćset tysięcy zł 00/100). Operator oświadcza, że w chwili zawarcia niniejszej umowy jest ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej działalności związanej z przedmiotem zamówienia na kwotę [] zł do dnia [] r. Operator zobowiązany jest najpóźniej w terminie 3 (słownie: trzech) dni przed końcem okresu objętego ubezpieczeniem do złożenia w siedzibie Organizatora dokumentów potwierdzających przedłużenie umowy ubezpieczenia (kopia polisy łącznie z dowodem opłacenia składki ubezpieczeniowej). Brak spełnienia tego warunku skutkować będzie nałożeniem kary umownej określonej w **Załączniku Nr 7** do niniejszej umowy. Natomiast w przypadku rażącego naruszenia zapisów dotyczących posiadania ubezpieczenia opisanego powyżej - lit. c, będzie skutkować rozwiązaniem umowy,
 - d. ubezpieczania przez cały okres wykonywania niniejszej umowy autobusów dzierżawionych od Organizatora w zakresie oc oraz ac,
 - e. przesyłania emailiem na adres biuro@zkkm.pl dobowych raportów o utrudnieniach w ruchu drogowym najpóźniej do godziny 8.00 w następnym dniu roboczym w razie wystąpienia niezależnych od Operatora utrudnień w ruchu drogowym, które spowodowały spóźnienia autobusów, o dokonanych podmianach autobusów oraz o niezrealizowanej pracy eksploatacyjnej,

- f. zatrudnienia na podstawie umowy o pracę osób wykonujących w trakcie realizacji zamówienia czynności mechaników warsztatu naprawczego w ilości niezbędnej do utrzymania sprawności technicznej autobusów, tj. osób wykonujących czynności polegające na wykonywaniu pracy w sposób określony w art. 22 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy.
- 2. W przypadku rozwiązania stosunku pracy przez pracodawcę lub pracownika wykonującego czynności niezbędne do realizacji przedmiotu zamówienia, o których mowa w ust. 1 lit. f. powyżej przed zakończeniem okresu jego realizacji, Operator jest zobowiązany zatrudnić na to miejsce inną osobę na podstawie umowy o pracę. W celu weryfikacji zatrudnienia, o którym mowa w ust. 1 lit. f. powyżej, Organizator może żądać:
 - a. oświadczenia zatrudnionego pracownika,
 - b. złożenia, w terminie 7 dni od pisemnego wezwania Organizatora, oświadczenia o zatrudnieniu osób wykonujących czynności wskazane w ust. 1 lit. f. powyżej na podstawie stosunku pracy (oświadczenie Operatora lub Podwykonawcy). Oświadczenie to będzie zawierać w szczególności: dokładne określenie podmiotu składającego oświadczenie, wskazanie, że objęte wezwaniem czynności wykonują osoby zatrudnione na podstawie umowy o pracę wraz ze wskazaniem liczby tych osób, rodzaju umowy o pracę i wymiaru etatu oraz podpis osoby uprawnionej do składania oświadczenia w imieniu Operatora lub Podwykonawcy,
 - c. poświadczoną za zgodność z oryginałem kopii umowy potwierdzającej zatrudnienie na podstawie stosunku pracy, złożonej w terminie 7 dni od pisemnego wezwania Organizatora. Kopia umowy powinna zostać zanonimizowana w sposób zapewniający ochronę danych osobowych pracownika, (tj. w szczególności bez adresów, nr PESEL pracownika). Informacje takie jak: data zawarcia umowy, rodzaj stosunku pracy, stanowisko, na którym zatrudniony jest pracownik i wymiar etatu powinny być możliwe do zidentyfikowania,
 - d. zaświadczenia właściwej terenowej jednostki organizacyjnej Zakładu Ubezpieczeń Społecznych lub Kasy Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego albo innego dokumentu potwierdzającego opłacanie składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne z tytułu zatrudnienia na podstawie stosunku pracy,
 - e. zanonimizowanych kopii dowodów potwierdzających zgłoszenie do ubezpieczenia społecznego i zdrowotnego - zawierających informacje, w tym dane osobowe niezbędne do weryfikacji zatrudnienia na podstawie stosunku pracy.

Organizator jest uprawniony do wykonywania czynności kontrolnych wobec Operatora odnośnie spełniania przez Operatora lub Podwykonawcę wymogu zatrudnienia na podstawie umowy o pracę osób wykonujących wskazane w ust. 1 lit. f. powyżej czynności. W szczególności Organizator może żądać oświadczeń i dokumentów potwierdzających spełnienie ww. wymogu, żądania wyjaśnień w przypadku wątpliwości w zakresie potwierdzenia spełnienia tego wymogu oraz przeprowadzania kontroli w miejscu wykonywania usługi.

Z tytułu niespełnienia przez Operatora lub Podwykonawcę wymogu zatrudnienia na podstawie umowy o pracę osób wykonujących czynności wskazane w ust. 1 lit. f., Operator będzie zobowiązany do zapłacenia Organizatorowi kary umownej, w wysokości określonej w **Załączniku Nr 7** do niniejszej umowy.

Niezłożenie przez Operatora w wyznaczonym przez Organizatora terminie, żądanych dowodów potwierdzających zatrudnienie na podstawie umowy o pracę, traktowane będzie jako niespełnienie przez Operatora lub Podwykonawcę wymogu zatrudnienia na podstawie umowy o pracę osób wykonujących czynności wskazane w ust. 1 lit. f.

§ 26

Odpowiedzialność Operatora

1. Operator ponosi odpowiedzialność cywilną wobec pasażerów z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania usługi przewozowej oraz szkód osobowych i rzeczowych powstałych w związku z wykonywaniem usług przewozowych (w tym także szkód komunikacyjnych).
2. Zgodnie z art. 435 § 1 kodeksu cywilnego Operator prowadząc przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody odpowiada na zasadzie ryzyka za szkody na osobie lub na mieniu powstałe w związku z wykonywaniem przez niego usług przewozowych stanowiących przedmiot niniejszej umowy
3. W razie, gdyby wobec Związku skierowane zostały jakiekolwiek roszczenia osób trzecich powstałe w związku z usługami przewozowymi realizowanymi przez Operatora, Operator przejmie wszelką odpowiedzialność z tego tytułu i we własnym zakresie zaspokoi te roszczenia.

§ 27

Prawa Operatora

Operator ma prawo:

- a. wnioskować o zmiany rozkładu jazdy,
- b. wnioskować o alokację taboru pomiędzy liniami to znaczy wnioskować o zmianę przydziału autobusów wymienionych w wykazie wymogów dla autobusów głównych (**Załączniku Nr 3** do niniejszej umowy) oraz w wykazie wymogów dla autobusów rezerwowych (**Załączniku Nr 4** do niniejszej umowy) do obsługi wskazanej linii lub określonego kursu na linii,
- c. występować o zamianę autobusu głównego wymienionego w **Załączniku Nr 5** na równoważny lub lepszy autobus zamienny,
- d. występować o zamianę autobusu rezerwowego wymienionego w **Załączniku Nr 6** na równoważny lub lepszy autobus zamienny.

§ 28

Obowiązki Organizatora

1. Do obowiązków Organizatora należy:
 - a. wypłacanie Operatorowi wynagrodzenia za świadczone usługi przewozowe (albo rekompensaty, jeżeli Operator otrzymał dofinansowanie zakupu nowego taboru ze środków europejskich),
 - b. opłacania podatku od środków transportowych za autobusy stanowiące własność Organizatora, które zostały wydierżawione Operatorowi,
 - c. informowanie Operatora o planowanych zmianach przebiegu linii autobusowych wynikających z wprowadzanych stałych zmian w organizacji ruchu najpóźniej 3 dni przed planowanym terminem wejścia w życie zmiany,
 - d. niezwłoczne informowanie Operatora o nieplanowanych tymczasowych zmianach przebiegu linii autobusowych wynikających z niemożliwej do przewidzenia awarii sieci gazowej lub wodno-kanalizacyjnej, wypadków i wszelkich innych zdarzeń drogowych (w tym blokad dróg) uniemożliwiających wykonywanie przewozów zgodnie z określonym w zaświadczeniu przebiegiem trasy przewozów,
 - e. informowanie Operatora o planowanych zmianach rozkładu jazdy najpóźniej 5 dni przed planowanym terminem wejścia w życie zmiany rozkładu jazdy,
 - f. niezwłoczne przekazywanie Operatorowi wyciągu z obowiązującego Regulaminu przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym wraz z „Zasadami porządkowymi”, celem ich umieszczenia w autobusach Operatora,

- g. współpraca z Operatorem we wszystkich kwestiach niezbędnych do należytego wykonywania niniejszej umowy.

§ 29

Prawa Organizatora

1. Organizator ma prawo kontrolowania jakości usług świadczonych przez Operatora, w tym do kontrolowania pracy kierowców.
2. Kierowcy Operatora zobowiązani są do wykonywania poleceń upoważnionych pracowników Organizatora. W szczególności kierowca zobowiązany jest do:
 - a. zablokowania urządzeń do kasowania biletów w czasie prowadzenia kontroli biletowej – niezwłocznie po okazaniu kierowcy legitymacji służbowej przez osobę dokonującą kontroli,
 - b. zmiany trasy, polegającej na skierowaniu autobusu do najbliższego komisariatu Policji, w przypadku wydania odpowiedniego polecenia przez uprawnionego pracownika Organizatora.
3. Upoważnieni pracownicy Organizatora posiadają wydane przez Organizatora „legitymacje pracownika” lub „legitymacje kontrolera biletów” uprawniające do kontroli biletowej oraz do kompleksowej kontroli jakości świadczonych usług.
4. Organizator ma prawo do:
 - a. kierowania autobusu na dodatkowe badania techniczne we wskazanej przez Organizatora stacji diagnostycznej. W przypadku niestwierdzenia niesprawności autobusu, koszt badania oraz dojazdu do stacji diagnostycznej ponosi Organizator,
 - b. kontroli uprawnień kierowców i dokumentów autobusów,
 - c. zorganizowania komunikacji zastępczej na koszt Operatora, w przypadku realnego zagrożenia zaniechania świadczenia usług przez Operatora.

§ 30

Przedstawiciele Stron

Do bieżących kontaktów podczas wykonywania umowy upoważnieni są:

- ze strony Organizatora: Paulina Porębska tel. 32 623 22 50, email: paulina.porebska@zkkm.pl,
Grzegorz Piotrowski tel. 32 623 22 50, email: grzegorz.piotrowski@zkkm.pl,
— ze strony Operatora: _____, tel. _____ email: _____@_____

§ 31

Adresy do doręczeń

1. Wszelka korespondencja między Stronami będzie kierowana na adres:
 - a. Organizatora:

Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie
Aleja Henryka 20
32-500 Chrzanów

- b. Operatora:

ul. _____ / _____
_____ - _____

2. Strony zobowiązują się do niezwłocznego informowania drugiej Strony o każdej zmianie wskazanego powyżej adresu. W razie nieprzekazania takiej informacji doręczenia dokonane pod adresem wskazanym powyżej będą prawnie skuteczne.

§ 32

Poufność

1. Operator zobowiązuje się, że w okresie obowiązywania niniejszej umowy oraz po jej rozwiązaniu (wygaśnięciu) nie ujawni w jakikolwiek sposób informacji pozyskanych od Organizatora w czasie obowiązywania niniejszej Umowy — poza uprawnionymi do tego organami kontroli państwowej, po uprzednim powiadomieniu Organizatora o fakcie zaistnienia kontroli. Obowiązek ten dotyczy również wszystkich współpracowników Operatora zarówno w trakcie trwania Umowy, jak i po jej wygaśnięciu.
2. Zakaz zdefiniowany w ust. 1 nie dotyczy wystawionych przez Organizatora referencji, które ewentualnie potwierdzą, że Operator należycie wykonał niniejszą umowę, wskazując liczbę wykonanych wozokilometrów oraz wartość zrealizowanej umowy przewozowej (wysokość wypłaconej rekompensaty).
3. Operator nie może udostępniać treści umowy innym podmiotom w celu wykorzystania jej jako wzoru.

§ 33

Zmiana umowy

1. Zmiana postanowień niniejszej umowy może nastąpić na zasadach określonych w art. 454 i następnych ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1320 z późn. zm.), zwanej dalej: „pzp”
2. Wynagrodzenie Operatora będzie ulegać zmianie z powodu:
 - a. rocznej waloryzacji – na zasadach określonych w § 13 ust. 13 – w granicach określonych w § 13 ust. 14,
 - b. kwartalnej waloryzacji w sytuacji nieprzewidywalnej – na zasadach określonych w § 13 ust. 15,
 - c. zmiany wysokości stawki podatku od towarów i usług - na zasadach określonych w § 13 ust. 19a w związku z § 13 ust. 20,
 - d. zmiany wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę albo wysokości minimalnej stawki godzinowej ustalonych na podstawie przepisów ustawy z dnia 10 października 2002r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę - na zasadach określonych w § 13 ust. 19b w związku z § 13 ust. 21,
 - e. zmiany zasad podlegania ubezpieczeniom społecznym lub ubezpieczeniu zdrowotnemu lub wysokości stawki składki na ubezpieczenia społeczne lub zdrowotne - na zasadach określonych w § 13 ust. 19c w związku z § 13 ust. 21,
 - f. zmiany zasad gromadzenia i wysokości wpłat do pracowniczych planów kapitałowych, o których mowa w ustawie z dnia 4 października 2018r. o pracowniczych planach kapitałowych - na zasadach określonych w § 13 ust. 19d w związku z § 13 ust. 21,
 - g. zmniejszenia lub zwiększenia pracy eksploatacyjnej – na zasadach określonych w § 1 ust. 4 oraz ust. 3 poniżej.
 - h. zmniejszenia wynagrodzenia Operatora - na zasadach określonych w § 13 ust. 22.
 - i. zamawiania od Operatora dodatkowych usług przewozowych (poprzez wprowadzenie do obsługi nowych linii autobusowych - na zasadach określonych w ust. 5 poniżej,
 - j. czasowego lub stałego zwiększenia ilości autobusów głównych na zasadach określonych w § 1 ust. 11.
3. Organizator zastrzega, że przewidywana całkowita praca eksploatacyjna w całym okresie wykonywania umowy, określona powyżej w § 1 ust. 3, może się zmniejszyć lub zwiększyć maksymalnie o 10 (słownie: dziesięć) procent, w szczególności z powodu okoliczności

wskazanych powyżej w § 1 ust. 4 – z tym, że miesięczne zwiększenie pracy eksploatacyjnej nie może przekroczyć 20 % (słownie: dwudziestu) procent, ilości wozokilometrów wykonanych przez Operatora na wszystkich liniach objętych przedmiotem umowy w poprzednim miesiącu.

4. Organizator zastrzega, że liczba i numeracja linii komunikacyjnych, określona powyżej w § 4 ust. 4, a także wielkość pracy eksploatacyjnej na poszczególnych liniach, mogą się zmieniać – jednak z zastrzeżeniem, że zmiana tych linii lub ich przebiegu nie może zmienić przewidywanej całkowitej pracy eksploatacyjnej w całym okresie wykonywania umowy, określonej powyżej w § 1 ust. 3, o więcej niż 10 (słownie: dziesięć) procent.
5. Organizator przewiduje możliwość zamawiania od Operatora dodatkowych usług przewozowych, nieobjętych niniejszą umową, poprzez wprowadzenie do obsługi nowych linii autobusowych niewymienionych w **Załącznikach Nr 1A i Nr 1B** do niniejszej umowy przewozowej, w ramach przyjętej wielkości pracy eksploatacyjnej, o której mowa w § 1 ust. 3, albo zwiększając wartość umowy przewozowej o nie więcej niż _____, złotych (tj. 50 % wartości umowy przewozowej zgodnie z art. 455 ust. 1 pkt 3 pzp).

§ 34

Odstąpienie, wypowiedzenie, unieważnienie i rozwiązanie umowy

1. Zgodnie z art. 456 ust. 1 pkt 1 pzp w nadzwyczajnej sytuacji Organizator może odstąpić od niniejszej umowy w terminie 30 dni od dnia powzięcia wiadomości o zaistnieniu istotnej zmiany okoliczności powodującej, że wykonanie umowy nie leży w interesie publicznym, czego nie można było przewidzieć w chwili zawarcia umowy, lub dalsze wykonywanie umowy może zagrozić podstawowemu interesowi bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwu publicznemu.
2. Operator nie może wypowiedzieć niniejszej umowy bez ważnego powodu. Ważne powody są określone poniżej w ust. 6.
3. Niniejsza umowa podlega unieważnieniu w sytuacjach wymienionych w art. 457 ust. 1 pzp.
4. Ponadto każda ze Stron może rozwiązać umowę w trybie natychmiastowym w przypadku rażącego naruszenia postanowień umowy przez drugą Stronę, po uprzednim wezwaniu do zaprzestania naruszeń i wyznaczeniu odpowiedniego nie dłuższego niż 30 dni, terminu na usunięcie naruszeń.
5. Do przypadków rażącego naruszenia postanowień umowy przez Operatora, w których Organizator zastrzega sobie prawo do natychmiastowego rozwiązania umowy należą:
 - a. odmowa przez Operatora realizacji rozkładu jazdy przekazanego przez Organizatora,
 - b. rozpoczęcie realizacji usługi będącej przedmiotem umowy autobusem innym niż wskazany w wykazie autobusów głównych, który stanowi **Załącznik Nr 5** do umowy,
 - c. wystąpienie w ciągu dwóch kolejnych dni więcej niż 50 % niezrealizowanych wozokilometrów na linii, niespowodowane siłą wyższą,
 - d. wystąpieniu w ciągu miesiąca więcej niż 20 kursów, które powinny być wykonane taborem niskopodłogowym z pakietem udogodnień dla osób niepełnosprawnych, a zostały wykonane innym taborem,
 - e. stopień realizacji przewozów niższy niż 90 % w skali roku,
 - f. niepoinformowanie Organizatora o wystąpieniu zagrożenia utraty płynności finansowej pomimo ustawowego obowiązku wynikającego z przepisu art. 26 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym,
 - g. w razie rozpoczęcia likwidacji ZKKM,
 - h. w razie otwarcia likwidacji Operatora,
 - i. w razie przeznaczenia któregośkolwiek z 4 dzierżawionych autobusów hybrydowych na jakikolwiek inny cel niż świadczenie przez Operatora na rzecz Organizatora usług publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej w autobusowym transporcie

drogowym na terenie ZKKM w okresie od 1 stycznia 2026 roku do 31 grudnia 2035 roku – bez uprzedniej pisemnej zgody Organizatora,

- j. jeżeli Operator dopuścił do używania któregośkolwiek z 4 dzierżawionych autobusów hybrydowych przez osoby trzecie bez pisemnej uprzedniej zgody Organizatora,
 - k. jeżeli Operator uchybił obowiązkowi ubezpieczenia któregośkolwiek z 4 dzierżawionych autobusów hybrydowych lub ubezpieczenia wyposażenia ASO,
 - l. jeżeli Operator uchybił obowiązkowi poddania się kontroli przez przedstawicieli Producenta autobusów hybrydowych lub Organizatora,
 - m. w razie cofnięcia przez Solaris Bus & Coach sp. z o.o. z siedzibą w Bolechowie-Osiedlu autoryzacji dla ASO, która serwisuje dzierżawione autobusy hybrydowe.
6. Do przypadków rażącego naruszenia postanowień umowy przez Organizatora, w których Operator zastrzega sobie prawo do natychmiastowego rozwiązania umowy należą w szczególności:
- a. opóźnienie w wypłacie wynagrodzenia przekraczające 28 dni pomimo wezwania Organizatora do zapłaty listem poleconym za potwierdzeniem odbioru,
 - b. spadek pracy eksploatacyjnej o ponad 20 %.
7. W razie rozwiązania niniejszej umowy przez Operatora bez ważnego powodu Operator jest odpowiedzialny za szkodę poniesioną przez Organizatora. Wysokość szkody Organizatora stanowi różnicę pomiędzy kwotą wynagrodzenia (lub rekompensaty), jaką Organizator płaciłby Operatorowi przez okres do wygaśnięcia niniejszej umowy przewozowej gdyby dotychczasowy Operator nie wypowiedział umowy a kwotą, jaką Organizator będzie płacił nowemu Operatorowi, który zastąpi dotychczasowego Operatora, za ten sam okres.
8. Rozwiązanie umowy w trybie natychmiastowym przez Operatora bez ważnego powodu w rozumieniu ust. 6 powyżej upoważnia Organizatora do nałożenia na Operatora kary umownej w wysokości złotych brutto, to jest wynagrodzenie za 20 % planowanej rocznej pracy eksploatacyjnej.

§ 35

Ważność umowy. Warunek zawieszający.

Niniejsza umowa jest ważna pod warunkiem, że Operator zawarł z Organizatorem umowę dzierżawy autobusów hybrydowych, która stanowi **Załącznik nr 12** do niniejszej umowy.

§ 36

Klauzula RODO

1. Zgodnie z art. 13 ust.1 i ust.2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/67 z dnia 27 kwietnia 2016r. (Dz.U.UE.L.201.119.1) w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólnego rozporządzenia o ochronie danych osobowych) dalej zwanym RODO, informuje się, iż:
- 1) Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie, Aleja Henryka 20, 32-500 Chrzanów.
 - 2) Kontakt do Inspektora Ochrony Danych – e-mail: iod@zkkm.pl, tel. 32 627 61 38.
 - 3) Pani/Pana dane osobowe będą przetwarzane w następujących celach:
 - a) realizacji umowy zawartej w wyniku przeprowadzonego postępowania na podstawie art. 6 ust. 1 lit. b) RODO,
 - b) archiwizacji dokumentacji na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c) RODO, w związku z Ustawą z dnia 14 lipca 1983r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach.
 - 4) Pani/Pana dane osobowe mogą być udostępniane:

- a) organom władzy publicznej oraz podmiotom wykonującym zadania publiczne lub działającym na zlecenie organów władzy publicznej, w zakresie i w celach, które wynikają z przepisów powszechnie obowiązującego prawa,
 - b) osobom upoważnionym przez Organizatora,
 - c) osobom upoważnionym na podstawie powszechnie obowiązujących przepisów prawa,
 - d) podmiotom świadczącym usługi informatyczne dla Organizatora,
 - e) podmiotom wnioskującym o dostęp do informacji publicznej w trybie Ustawy o dostępie do informacji publicznej oraz w zakresie jaki będą stanowiły informację publiczną będą publikowane w Biuletynie Informacji Publicznej Organizatora.
- 5) Pani/Pana dane osobowe będą przechowywane przez okres wskazany w Rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 stycznia 2011 r. w sprawie instrukcji kancelaryjnej, jednolitych rzeczowych wykazów akt oraz instrukcji w sprawie organizacji i zakresu działania archiwów zakładowych, oraz w art. 78 ustawy Prawo zamówień publicznych i będzie wynosił 10 lat od końca roku kalendarzowego, w którym oznaczono termin zakończenia umowy zawartej w wyniku postępowania, w zakresie danych znajdujących się w umowie, nie krócej jednak niż do końca terminu przedawnienia roszczeń wynikających z umowy.
- 6) Posiada Pani/Pan prawo dostępu do swoich danych osobowych, prawo do ich sprostowania lub uzupełnienia, ograniczenia przetwarzania.
- Szczegółowe warunki możliwości realizacji ww. praw zawiera RODO.
- 7) Nie przysługuje Pani/Panu:
- w związku z art. 17 ust. 3 lit. b, d lub e RODO prawo do usunięcia danych osobowych,
 - prawo do przenoszenia danych osobowych, o którym mowa w art. 20 RODO,
 - na podstawie art. 21 RODO prawo sprzeciwu, wobec przetwarzania danych osobowych, gdyż podstawą prawną przetwarzania Pani/Pana danych osobowych jest art. 6 ust. 1 lit. b) i c) RODO.
- 8) Ma Pani/Pan prawo wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych, gdy uzna Pani/Pan, iż przetwarzanie danych osobowych Pani/Pana dotyczących narusza przepisy RODO.
- 9) Obowiązek podania przez Panią/Pana danych jest obowiązkiem ustawowym i wynika z obowiązku zawarcia umowy na piśmie – art. 432 ustawy Pzp oraz obowiązku jej wykonania.
- 10) Pani/Pana dane nie będą przetwarzane w sposób obejmujący zautomatyzowane decyzje, w tym również w formie profilowania.
2. Strony zgodnie postanawiają o zawarciu umowy o współadministrowanie danymi osobowymi, która stanowi **Załącznik Nr 11** do niniejszej umowy.

§ 37

Rozstrzyganie sporów

Strony będą dążyć do polubownego rozstrzygania sporów mogących wyniknąć na tle wykonania umowy. W wypadku nie osiągnięcia porozumienia w terminie 30 dni licząc od daty zgłoszenia – spór zostanie poddany rozstrzygnięciu przez Sąd Polubowny przy Prokuraturze Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 38

Postanowienia końcowe

1. W sprawach nieuregulowanych niniejszą umową mają zastosowanie odpowiednie przepisy:
 - a. Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego

transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. U. UE. L. z 2007 r. Nr 315, str. 1 z późn. zm.),

- b. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym [t. j. Dz. U. 2025 r. poz. 258],
 - c. Prawa zamówień publicznych [t. j. Dz. U. 2024 r. poz. 1320 z późn. zm.],
 - d. ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t. j. Dz.U. 2024 r. poz. 1539)
 - e. ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks Cywilny (t. j. Dz. U. 2024 r. poz. 1061),
 - f. inne powszechnie obowiązujące.
2. Umowa została sporządzona w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, jeden egzemplarz dla Organizatora i jeden dla Operatora.

Operator:

Organizator:

Przewodniczący Zarządu

Z-ca Przewodniczącego
Zarządu

Główny Księgowy Związku

Załączniki:

- 1. Załącznik Nr 1A Wykaz linii autobusowych obsługiwanych przez autobusy hybrydowe z dobową pracą eksploatacyjną.
- 2. Załącznik Nr 1B Wykaz linii autobusowych obsługiwanych przez autobusy Operatora z dobową pracą eksploatacyjną.
- 3. Załącznik Nr 2 Wymagania techniczne dla autobusów z zasobów własnych Operatora i zasady świadczenia usług przewozowych.
- 4. Załącznik Nr 3 Wymagania dotyczące ilości, pojemności i niektórych parametrów autobusów GŁÓWNYCH z zasobów własnych Operatora oraz przyporządkowanie taboru do poszczególnych linii komunikacyjnych.
- 5. Załącznik Nr 4 Wymagania dotyczące ilości, pojemności i niektórych parametrów autobusów REZERWOWYCH z zasobów własnych Operatora oraz przyporządkowanie taboru do poszczególnych linii komunikacyjnych
- 6. Załącznik Nr 5 Wykaz autobusów GŁÓWNYCH z zasobów własnych Operatora.
- 7. Załącznik Nr 6 Wykaz autobusów REZERWOWYCH z zasobów własnych Operatora.
- 8. Załącznik Nr 7 Tryb i zakres kontroli wykonywanych przewozów oraz wysokość kar za nieprzestrzeganie warunków umowy.

9. Załącznik Nr 8 Wzór - Raport z realizacji usług przewozowych – niezrealizowanych lub zrealizowanych częściowo.
10. Załącznik Nr 9 Wzór - Zestawienie pracy eksploatacyjnej.
11. Załącznik Nr 10 Załącznik elektroniczny/graficzny.
12. Załącznik Nr 11 Umowa o współadministrowanie danymi osobowymi.
13. Załącznik Nr 12 Umowa dzierżawy autobusów hybrydowych.
14. Załącznik Nr 13 Wzór - Formularz rozliczenia rekompensaty za dany okres rozliczeniowy.