

Zasady organizacji i rozliczania autobusowych przewozów pasażerskich w zbiorowej komunikacji miejskiej nadzorowanej przez ZTM**I. Zasady ogólne****1. Ilekroć w załączniku jest mowa o:**

- a) „półkursie” – należy przez to rozumieć przejazd autobusu pomiędzy określonym w rozkładzie jazdy krańcem linii (po jej trasie) do wyznaczonego punktu (np. drugi kraniec, przystanek) lub od wyznaczonego w rozkładzie jazdy punktu po trasie linii do jej krańca (np. od drugiego krańca, przystanku). Za półkurs uważa się: przejazd pomiędzy krańcami linii po jej trasie, dojazd do krańca po wyznaczonej trasie na odcinku płatnym od wyznaczonego przystanku, zjazd z krańca po wyznaczonej trasie na odcinku płatnym do wyznaczonego przystanku,
- b) „brygadzie” – należy przez to rozumieć określone przez ZTM zadanie przewozowe powstałe z połączenia półkursów. Przewoźnik może półkursy brygady łączyć w inne zadania przewozowe zachowując ich cechy zgodnie z określonymi przez ZTM dla brygady (w tym numer brygady i typ taboru),
- c) „przejeździe technicznym” – należy przez to rozumieć niepłatny przejazd bez pasażerów,
- d) „przejeździe technicznym rozkładowym” (PTR) – należy przez to rozumieć przejazd bez pasażerów, zaliczany decyzją ZTM do wozokilometrów płatnych,
- e) „rezerwie czynnej” – należy przez to rozumieć kierowcę wraz z autobusem, dyżurującego w wyznaczonym miejscu i realizującego przewozy wg oddzielnych wskazań ZTM,
- f) „trybie sterowania bezpośredniego” (TSB) – należy przez to rozumieć odstąpienie od realizacji rozkładu jazdy obowiązującego na linii i podjęcie działań zmierzających do jak najszybszego przywrócenia możliwości jego realizacji, przy jednoczesnym dążeniu do zapewnienia jak największej liczby odjazdów z krańca zbliżonych czasowo do przewidzianych rozkładem jazdy,
- g) „Umowa” – należy przez to rozumieć Umowę, której integralną częścią jest niniejszy załącznik.

1.1. Rozkład jazdy linii autobusowej zawiera:

- a) przebieg trasy linii i jej długość mierzona od krańca do krańca oraz, o ile występują, odcinki dojazdu i zjazdu,
- b) wykaz przystanków,
- c) liczbę brygad obsługujących jednocześnie linię,
- d) godziny odjazdów z przystanków i przyjazdów na kraniec w poszczególnych półkursach,
- e) rodzaj taboru określony w §1 Umowy.

1.2. Dopuszcza się możliwość przejazdów trasami alternatywnymi w stosunku do wyznaczonych przez ZTM pod warunkiem utrzymania obsługi wszystkich obowiązujących na danej linii przystanków zgodnie z rozkładem jazdy (punktualny odjazd oraz nie pominięcie żadnego przystanku).

Wyboru trasy alternatywnej dokonuje kierowca w zależności od warunków drogowych. Wozokilometry liczone są według trasy wyznaczonej przez rozkład jazdy.

Zamawiający zastrzega możliwość ograniczenia powyższej zasady w ramach zmian doraźnych, okresowych i stałych.

- 1.3. W rozkładach jazdy lub trybie sterowania bezpośredniego może być stosowany przejazd techniczny rozkładowy (PTR).
2. Ustala się następującą klasyfikację zmian rozkładu jazdy:
 - a) **zmiany stałe** - wynikające z bieżącej analizy potrzeb, wprowadzane na czas nieokreślony,
 - b) **zmiany okresowe** - wprowadzane na czas określony, wynikające z planowanych zmian w organizacji ruchu,
 - c) **zmiany doraźne** - wynikające z nagłych przyczyn losowych.
3. Zmiany okresowe i doraźne w zakresie tymczasowej zmiany liczby autobusów w ruchu wymagają wzajemnego uzgodnienia pomiędzy ZTM i Przewoźnikiem. Strony mogą w odrębnym porozumieniu wyznaczyć odpowiednie osoby lub służby dla dokonywania bezpośrednich uzgodnień w tym zakresie.
4. Decyzje o wprowadzeniu zmian:
 - a) **doraźnych** – ZTM przekazuje Przewoźnikowi na bieżąco i potwierdza je w wykazie zdarzeń w komunikacji autobusowej,
 - b) **okresowych** – ZTM przekazuje co najmniej na 1 dzień przed ich wprowadzeniem,
 - c) **stałych** – ZTM przekazuje co najmniej na 3 dni przed ich wprowadzeniem.
 - 4.1. W ramach decyzji, o których mowa w ust. 4, ZTM ustala szczegółowe zasady wykonywania przewozów, a w szczególności:
 - a) wyznacza rozkłady jazdy linii oraz trasy objazdów i skrótów,
 - b) decyduje o uruchomieniu komunikacji zastępczej, linii specjalnych lub cmentarnych,
 - c) wydaje dyspozycje dotyczące zmiany przydziału autobusu do linii,
 - d) wydaje dyspozycje dotyczące uruchomienia autobusu w ramach realizacji zadań związanych z wydarzeniem nadzwyczajnym,
 - e) wydaje dyspozycje o uruchomieniu autobusu w celu wykonania zadań własnych ZTM,
 - f) wydaje decyzje o zmianie czasu funkcjonowania linii lub poszczególnych brygad,
 - h) wydaje dyspozycje w zakresie oznakowania autobusu oraz dodatkowych informacji dla pasażerów,
 - i) wydaje dyspozycje w zakresie wykorzystania autobusu jako tzw. rezerwy czynnej.
 - 4.2. W przypadku, gdy średnia odległość przejechana przez autobus uruchomiony do obsługi zdarzeń opisanych w ust. 4.1. lit. d), e), i) jest mniejsza niż 16 km w ciągu godziny, Przewoźnikowi przysługuje wynagrodzenie za każdą wozogodzinę w wysokości 16 x stawka określona w Umowie za 1 wozokm podstawionego autobusu.
 - 4.2.1. Jeżeli dyżurujący w wyznaczonym miejscu autobus tzw. rezerwy czynnej nie zostanie uruchomiony do realizacji przewozów wg oddzielnych wskazań ZTM, Przewoźnikowi przysługuje wynagrodzenie za każdą wozogodzinę w wysokości 10 x stawka określona w Umowie za 1 wozokm podstawionego autobusu.
 - 4.3. W szczególnie uzasadnionych przypadkach oraz w celu zapewnienia prawidłowej obsługi pasażerów ZTM, na wniosek Przewoźnika, może podjąć decyzję o dopuszczeniu do ruchu autobusu nie spełniającego wymagań określonych przez ZTM.

- 4.3.1. Za przewozy zrealizowane autobusami dopuszczonymi do ruchu w trybie ust. 4.3. Przewoźnik otrzymuje wynagrodzenie obliczone z zastosowaniem stawek za jeden wozokilometr określonych w § 4 pkt 19 Umowy.
- 4.4. W przypadku konieczności wprowadzenia tras zastępczych lub uruchomienia komunikacji zastępczej, Przewoźnik zobowiązany jest do realizacji decyzji i wytycznych przekazywanych przez ZTM.
- 4.5. Doraźna zmiana rozkładu jazdy trwająca krócej niż 24 godziny może zostać wprowadzona na podstawie dyspozycji Dyżurnego ZTM przekazanej telefonicznie Przewoźnikowi i potwierdzonej adnotacją na sporządzonym przez ZTM dziennym wykazie zdarzeń w komunikacji autobusowej, bez konieczności wystawiania dodatkowego zlecenia zmiany doraźnej. Kwalifikacja "ZTM" oznacza decyzję o zmianie zbiorczego rozkładu jazdy.
- 4.5.1. Dzienny wykaz zdarzeń w komunikacji autobusowej ZTM przekazuje do Przewoźnika faksem lub za pośrednictwem poczty elektronicznej.
5. Przy podejmowaniu decyzji o uruchomieniu autobusu rezerwowego w miejsce uszkodzonego lub wycofanego z ruchu z innych przyczyn, jak też włączeniu do ruchu autobusu czasowo z niego wycofanego, obowiązkiem Przewoźnika jest:
- a) **zapewnienie** realizacji rozkładu jazdy na możliwie najdłuższym odcinku trasy,
 - b) **zapewnienie** realizacji w całości ostatnich półkursów (w tym zjazdowych wykazanych w rozkładzie) na linii (z wyłączeniem linii okresowych) z dopuszczeniem opóźnienia do 20 minut,
 - c) **uzyskanie** uprzedniej zgody ZTM w każdym przypadku – włączania autobusu rezerwowego w ostatnim półkursie przed półkursem zjazdowym, jeżeli zrealizowałby odcinek krótszy niż 50% trasy półkursu oraz w półkursie realizowanym rozkładowo w ramach PTR,
 - d) **uzgodnienie z ZTM** postępowania w sytuacjach wątpliwych.
6. W przypadku braku możliwości zachowania regularności kursowania danej linii, ZTM lub pracownik Nadzoru Ruchu Przewoźnika wprowadza Tryb Sterowania Bezpośredniego TSB, zgodnie z niżej opisanymi zasadami. ZTM, wprowadzając obsługę linii przez więcej niż jednego Przewoźnika, wyznacza odpowiedzialnego za prowadzenie TSB w całości. ZTM ma prawo doraźnie zlecić prowadzenie TSB Przewoźnikowi innemu niż wskazany według powyższej zasady. Służby pozostałych Przewoźników mają obowiązek bezwzględnego podporządkowania się poleceniom Przewoźnika wyznaczonego przez ZTM.
- 6.1. Dla linii ekspediowanych z dwóch krańców TSB należy prowadzić z obu stron.
- 6.2. Warunkiem koniecznym dla wprowadzenia TSB przez Przewoźnika jest przyjazd brygady na kraniec z trasy linii co najmniej 5 minut po rozkładowym czasie jej odjazdu. Nie uzasadnione jest wprowadzenie TSB w przypadku opóźnienia tylko jednej brygady powstałego w wyniku awarii lub innego zdarzenia powodującego stratę czasową tej brygady, a które nie powoduje opóźnień pozostałych brygad.
- 6.3. Decyzja ZTM o wprowadzeniu TSB przekazywana jest niezwłocznie wszystkim Przewoźnikom obsługującym linie objęte TSB ze wskazaniem zakresu obowiązków poszczególnych Przewoźników w ramach TSB.

- 6.4.** W okresie stosowania TSB należy w miarę możliwości zapewnić kierowcy prowadzącemu autobus co najmniej 5 minut postoju na krańcu.
- 6.5.** W TSB należy dążyć do realizacji w maksymalnym stopniu odjazdów z krańca, jak najbardziej zbliżonych do przewidzianych w przystankowym rozkładzie jazdy. Traktuje się jako usprawiedliwione opóźnienie odjazdu z krańca do 5 minut w stosunku do rozkładu przystankowego.
- 6.6.** W celu zapewnienia realizacji TSB dopuszcza się stosowanie tzw. skrótów. Skrót jest to przejazd brygady jako PTR do wyznaczonego przystanku lub krańca, od którego obowiązuje zabieranie pasażerów i dalsza jazda jako brygada liniowa po trasie linii. Przy podejmowaniu decyzji o skrócie w trakcie TSB nie jest wymagana zgoda Dyżurnego ZTM.
- 6.7.** W TSB odjazdy z krańca nie powinny odbywać się częściej niż przewiduje to rozkład jazdy linii. Od tej reguły mogą być stosowane odstępstwa w następujących przypadkach:
- a) gdy wystąpiła długa przerwa w kursowaniu linii na kierunku znacznie obciążonym pasażerami np. brak 2-3 kolejnych rozkładowych odjazdów,
 - b) gdy opóźnienia są już coraz mniejsze i odjazdy częściej niż przewiduje rozkład jazdy pozwolą na prawidłowe rozpoczęcie półkursu z przeciwległych krańców.
- 6.8.** TSB ulega zakończeniu po punktualnym przyjeździe i odjeździe 2 kolejnych brygad. Informację o tym fakcie Przewoźnik przekazuje niezwłocznie właściwym służbom ZTM.
- 6.8.1** W przypadku utrzymania się utrudnień w kursowaniu linii do końca kursowania linii przy jednoczesnym braku spełnienia warunku podanego w punkcie 6.8 możliwe jest zgłoszenie zakończenia TSB wraz z końcem pracy linii KPL.
- 6.9.** Na koniec każdego dnia Przewoźnik przekazuje do ZTM zestawienie dotyczące wszystkich przypadków wprowadzenia TSB z podaniem pełnej informacji zawierającej: godzinę zgłoszenia do ZTM, kraniec, linię, pierwszą brygadę objętą TSB, godzinę rozpoczęcia i zakończenia TSB, a w ciągu 7 dni szczegółowe tabele przedstawiające sposób wykonywania usług przewozowych na trasach objętych TSB.
- 6.10.** W okresie obowiązywania TSB punktualność kursowania oceniana jest w odniesieniu do przystankowego rozkładu jazdy. Jednocześnie na linii objętej TSB nie jest w tym czasie naliczany wskaźnik punktualności P i niezawodności N (z wyłączeniem awarii, kolizji, wypadków itp.) a wielkość zmiany zadania określona jest na podstawie wykonania. Za czas obowiązywania TSB na linii traktuje się okres od rozkładowego czasu odjazdu z krańca najbliższego chwili zgłoszenia przez Przewoźnika rozpoczęcia TSB do chwili zgłoszenia zakończenia TSB.
- 6.11.** W przypadkach, w których przy realizacji przewozów w TSB stwierdzono nieprawidłowości, usługi wykonywane w tym trybie traktowane są jako usługi wykonane niezgodnie z Umową, podlegające rozliczeniu za wykonane przewozy zgodnie z zasadami określonymi w części II załącznika – Zasady dokonywania oceny jakości funkcjonowania linii komunikacji zbiorowej obsługiwanych przez Przewoźnika oraz obliczania i korygowania wynagrodzenia Przewoźnika.

- 6.12.** W trakcie realizacji Umowy zasady TSB mogą być zmienione przez ZTM odpowiednio do istniejących potrzeb.
- 7.** ZTM ma prawo wglądu do wszelkich posiadanych przez Przewoźnika dokumentów, informacji i danych dotyczących funkcjonowania komunikacji miejskiej m.st. Warszawy, a w szczególności eksploatacji autobusów przewidzianych do realizacji Umowy.
- 7.1.** Przewoźnik ma obowiązek niezwłocznie poinformować ZTM o następujących zdarzeniach:
- a) awaria wodociągowa, gazowa, drogowa itp. mająca wpływ na funkcjonowanie komunikacji miejskiej,
 - b) zamknięcie dla ruchu odcinka trasy komunikacyjnej,
 - c) kolizje i wypadki z udziałem osób rannych lub ofiar śmiertelnych autobusów Przewoźnika oraz innych Przewoźników realizujących zadania zlecone przez ZTM,
 - d) kolizje i wypadki z naruszeniem infrastruktury przystankowej (ławki, słupki, wiaty),
 - e) wystąpienie zdarzenia opisanego w części II pkt. 1.1.3,
 - f) skierowanie do obsługi linii autobusu niespełniającego wymagań określonych przez ZTM,
 - g) wprowadzenie i zakończenie TSB na linii,
 - h) zgłoszonym przez pasażera zatrzymaniu biletu w kasowniku,
 - i) zgłoszonej przez pasażera lub zauważonej na krańcu niezgodności daty lub godziny w kasowniku,
 - j) awarii kasowników w pojeździe,
 - k) uszkodzeniach infrastruktury przystankowej zagrażającej bezpieczeństwu pasażerów i/lub uniemożliwiającej poprawne korzystanie z przystanków,
 - l) brak obsady brygady na linii (awaria, kolizja, inne przyczyny) oraz późniejsze włączenie wozu rezerwowego,
 - ł) awarii systemu ogrzewania autobusu,
 - o) o wynikach kontroli przeprowadzanych w przedsiębiorstwie Przewoźnika w zakresie, w jakim dotyczą one wykonywania usług przewozowych będących przedmiotem Umowy oraz o treści decyzji, nakazów i zakazów wydawanych na podstawie wyników tych kontroli w sprawach mających znaczenie dla realizacji usług przewozowych będących przedmiotem Umowy,
 - p) wszelkich decyzjach uprawnionych organów i instytucji wydawanych wobec Przewoźnika w sprawach mających znaczenie dla możliwości prawidłowej realizacji usług przewozowych będących przedmiotem Umowy;
- 8.** Wynagrodzenie za usługi przewozowe realizowane na podstawie Umowy przysługuje Przewoźnikowi wyłącznie za wozokilometry wykonane przez autobus Przewoźnika udostępniony dla pasażerów:
- a) w pełnych półkursach bez przerw w ruchu,
 - b) w częściach półkursów wadliwych niezależnie od przyczyny wadliwości, pod warunkiem wykonania ich zgodnie z rozkładem.
 - c) na odcinkach tras zleconych przez ZTM (realizowanych również jako PTR).
- Wynagrodzenie za wozokilometry autobusu naprawionego lub rezerwowego, albo włączonego do ruchu po przerwie spowodowanej np. niedyspozycją kierowcy przysługiwać będzie Przewoźnikowi dopiero od momentu włączenia się autobusu do ruchu w czasie i punkcie przewidzianym w rozkładzie jazdy.
- 9.** Wynagrodzenie Przewoźnika za wozokilometry autobusowe wykonywane na trasie oblicza się na podstawie obmiaru trasy zawartej w rozkładzie jazdy. W pozostałych przypadkach – na

podstawie adnotacji w zleceniu ZTM lub adnotacji w dziennym wykazie zdarzeń w komunikacji autobusowej – podstawą dla obliczenia wynagrodzenia mogą być wskazania autobusowego licznika kilometrów

10. W przypadku wprowadzenia czasowych zmian w komunikacji miejskiej na wniosek jednostek zewnętrznych trwających dłużej niż jeden miesiąc, wynagrodzenia za dodatkowo wykonane wozokilometry ustalane są w okresach miesięcznych.

10.1. Przewoźnik przekazuje do ZTM do 5 dnia każdego miesiąca następujące informacje dotyczące realizacji poszczególnych zleceń:

- a) liczbę wozokilometrów straconych na poszczególnych liniach w wyniku wprowadzonych danym zleceniem zmian w komunikacji miejskiej,
- b) liczbę wykonanych dodatkowo wozokilometrów w wyniku wprowadzonych danych zleceniem zmian w komunikacji miejskiej.

11. Niezwłocznie po dokonaniu jakichkolwiek zmian w stanie taboru wykonującego usługi przewozowe na podstawie Umowy, w tym także po wprowadzeniu do obsługi linii nowego autobusu Przewoźnik przekazuje do ZTM pisemną informację o zmienionym lub nowym numerze taborowym. ZTM określa system numeracji taboru.

12. ZTM wydaje dyspozycje w zakresie umieszczenia w autobusach Przewoźnika:

- a) ulotek, wszelkiego rodzaju materiałów (np. plakatów), komunikatów dla pasażerów o charakterze informacyjnym lub promocyjnych itp., które zlecone będą przez ZTM,
- b) na monitorach LCD (jeśli pojazdy Przewoźnika zostaną w monitory wyposażone) spotów informacyjnych lub promocyjnych itp., zleconych przez ZTM,
- c) informacji rozkładowych,
- d) piktogramów, regulaminów, taryfy i innych przepisów oraz oznakowania – zleconych przez ZTM.

II. Zasady dokonywania oceny jakości funkcjonowania linii komunikacji zbiorowej obsługiwanych przez Przewoźnika oraz obliczania i korygowania wynagrodzenia Przewoźnika.

W celu dokonywania oceny jakości usług przewozowych wykonywanych przez Przewoźnika (badanie zawodności i punktualności) oraz określenia liczby wadliwych półkursów, Przewoźnik obowiązany jest do terminowego i rzetelnego wypełniania kart drogowych odrębnie dla każdego kursu, w szczególności:

- a) dokonywania wpisów o wykonaniu półkursu dopiero po jego zakończeniu i nie później niż przed rozpoczęciem następnego półkursu,
- b) dokonywania wpisów informacji o wszelkich odstępstwach od rozkładu jazdy z podaniem ich przyczyn,
- c) dokonywania wpisów o wykonywanych przejazdach technicznych rozkładowych i nierozkładowych,
- d) dokonywania wpisów o każdym objeździe trasy podstawowej,
- e) dokonywania wpisów o każdej decyzji służb nadzoru ruchu w zakresie wprowadzenia zmiany ustalonego pierwotnie rozkładu jazdy,
- f) wystawiania kart drogowych oddzielnie dla każdej brygady i wozu.

1. Ustala się następujące wskaźniki jakości usług przewozowych wykonywanych przez Przewoźnika na podstawie Umowy:

1.1. Wskaźnik zawodności kursowania pojazdu na linii komunikacyjnej „N”, który stanowi stosunek liczby półkursów wadliwych w danym miesiącu do łącznej rozkładowej liczby półkursów w tym miesiącu, z uwzględnieniem wszystkich zmian doraźnych.

1.1.1. Uwzględniając definicje zawarte w części I załącznika – Zasady ogólne ust. 1 za półkurs wykonany prawidłowo uznaje się półkurs wykonany w całości zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy lub otrzymanym od ZTM zleceniem. W półkursie tym dopuszcza się przyspieszenie przyjazdu na kraniec nie więcej niż 5 minut i opóźnienie nie więcej niż 60 minut w stosunku do rozkładu jazdy.

1.1.2. Za półkurs wadliwy uważa się:

- a) każdy półkurs, w którym nastąpiła przerwa w ruchu, w wyniku której pasażerowie opuścili autobus (mimo zrealizowania go w ramach rozkładowego czasu),
- b) każdy półkurs niewykonany w ramach liczby przewidzianej rozkładem jazdy,
- c) każdy półkurs niewykonany w pełni (z wyjątkiem półkursów zawieszonych przez ZTM),
- d) każdy półkurs nie spełniający wymogów określonych w ust. 1.1.1.,
- e) każdy półkurs realizowany z niesprawną instalacją SPOzP, przy czym warunkiem uznania za sprawną instalację pokładową SPOzP w autobusie jest spełnienie następujących wymogów:
 - e1) autobus posiada zamontowaną i w pełni sprawną (nie wykazującą usterek wymienionych w pp. 2.2.2.) przynajmniej połowę ogólnej liczby kasowników przewidzianych dla typu taboru,
 - e2) posiadane przez sterownik pokładowy oraz kasowniki dane (numer taborowy, numer linii, numer brygady) są zgodne z rzeczywistymi oznaczeniami danego autobusu,
 - e3) wszystkie kasowniki funkcjonujące w autobusie oraz sterownik wskazują poprawny czas (z tolerancją +/- 1 minuty względem czasu rzeczywistego), a skrajne wskazania dwóch urządzeń nie mogą różnić się o więcej niż 2 minuty,
- f) każdy półkurs, w którym nastąpiło zatrzymanie lub wyłączenie autobusu z ruchu albo opóźnienie rozkładowe będące skutkiem naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierowcę autobusu,
- g) każdy półkurs, w którym nastąpiło zatrzymanie lub wyłączenie autobusu z ruchu w wyniku nie zastosowania się przez kierowcę autobusu do dyspozycji osób kierujących ruchem, w tym służb nadzoru ruchu ZTM.

1.1.3. Z zakresu podanego w ust. 1.1.2. wyłącza się przypadki, gdy:

- a) półkurs nie został wykonany z powodu wycofania autobusu do obsługi innej linii w ramach zmian doraźnych oraz półkursu zjazdowego nie wykonanego w wyniku zastosowania się do dyspozycji ZTM, o których mowa w ust. 5 lit. „c” i „d” części I.
- b) w półkursie nastąpiło jedno z poniższych zdarzeń:
 - dewastacja pojazdu,
 - incydent zagrażający bezpieczeństwu pasażerów lub ruchu powstały nie z winy Przewoźnika (np. awantura, bójka, kradzież, zanieczyszczenie autobusu, zgon, choroba),

- każdy półkurs, w którym nastąpiła awaria pojazdu, w wyniku której pasażerowie opuścili autobus w miejscu do tego przeznaczonym pod warunkiem podstawienia przez Przewoźnika autobusu zastępczego w czasie pozwalającym pasażerom na przesiadkę bez oczekiwania i powiadomienia ZTM o powyższym z wyprzedzeniem 20 minut,
 - kolizja lub wypadek w ruchu drogowym powstałe z przyczyn niezawinionych przez kierującego autobusem,
 - zatrzymanie ruchu autobusu powyżej 10 minut spowodowane niezależną od Przewoźnika sytuacją (np. wypadek obcych pojazdów, awaria, prace drogowe, zatrzymanie do kontroli drogowej),
 - uszkodzenie lub zniszczenie kasownika lub innych elementów wyposażenia autobusu powstałe z przyczyn niezależnych od Przewoźnika i uniemożliwiające dalszą prawidłową obsługę pasażerów – pod warunkiem ich natychmiastowego zgłoszenia do ZTM (nie później niż w ciągu 10 minut od chwili ich ujawnienia).
- c) gdy Przewoźnik nie ma możliwości prawidłowego wykonania półkursu następującego po półkursie, w którym wystąpiło jedno ze zdarzeń opisanych w ppkt. b), ponieważ jego zaistnienie miało miejsce w ciągu jego ostatnich 15 rozkładowych minut.

Wszelkie szkody i straty powstałe w wyniku nie przestrzegania przez kierowców Przewoźnika przepisów ruchu drogowego, w szczególności art.3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, oraz nie stosowania się i odpowiednich poleceń uprawnionych osób kierujących ruchem obciążają wyłącznie Przewoźnika.

1.1.4. W każdym przypadku ujawnienia okoliczności wymienionych w pkt 1.1.3 b), w pkt 7.1 c) części I Załącznika oraz przypadku straty czasowej nie powstałej w wyniku awarii i braku obsady Przewoźnik zobowiązany jest do wystawienia odrębnej dla każdego zdarzenia karty informacyjnej, zawierającej szczegółowy opis zdarzenia i działań podjętych przez Przewoźnika, której wzór określi ZTM. Wypełnioną Kartę Przewoźnik obowiązany jest dostarczyć do ZTM nie później niż w ciągu 6 godzin po wystąpieniu zdarzenia. W przypadku nie dostarczenia Karty informacyjnej w powyższym terminie, zdarzenia wymienione w pkt 1.1.3 b) ZTM kwalifikuje jako zawinione przez Przewoźnika i nie stanowiące podstawy dla uznania półkursu za wykonany prawidłowo.

1.2. Wskaźnik punktualności kursowania autobusów Przewoźnika na liniach komunikacyjnych „P” ustala ZTM jako procentowy udział liczby odjazdów autobusów z punktu kontrolnego uznanych jako punktualne do łącznej liczby obserwowanych odjazdów autobusów w danym miesiącu.

Jako punktualny traktuje się odjazd, który ma miejsce nie wcześniej niż 1 i nie później niż 3 minuty po zaplanowanej rozkładem jazdy godzinie.

Kontrola punktualności odbywa się w punktach wymienionych w rozkładach jazdy dla kierujących przekazywanych przez ZTM.

1.3. Ustala się następujące zasady obniżania wynagrodzenia Przewoźnika:

1.3.1. Obniżenie z tytułu oceny zawodności – Fn

Fn - kwota potrąceń za półkurs wadliwy liczona według następującego algorytmu:

$$F_n = E \times k_n,$$

gdzie:

E – należność za wykonane w danym miesiącu wozokilometry;

kn – współczynnik stosowanego potrącenia obliczany na podstawie następującej tabeli:

N [%]	kn [%]
0 - 0,5000	0,00
0,5001 – 25,5000	4 x N – 2
25,5001 - 100,00	100,00

gdzie: N – udział półkursów wadliwych w łącznej liczbie półkursów rozkładowych w danym miesiącu z uwzględnieniem wszystkich zmian doraźnych.

Wartość N obliczana jest z dokładnością do 0,0001%, a kn z dokładnością do 0,01%.

1.3.2. Obniżenie z tytułu oceny punktualności – Fp

1.3.2.1. W odniesieniu do obserwacji prowadzonych w dni powszednie od poniedziałku do piątku w godzinach od 7.00 do 20.00 oraz w soboty w godzinach od 8.00 do 15.00 uwzględnia się zakwalifikowanie badanej linii do jednej z 3 klas swobody ruchu. Poza tymi godzinami oraz w niedziele i święta wszystkie linie traktowane są jako posiadające dużą swobodę ruchu.

– W przypadku zmian wpływających na swobodę ruchu linii, w zleceniu wprowadzającym zmianę określone zostanie przypisanie linii do danej grupy swobody ruchu.

– Zmiany przypisania linii do grupy swobody ruchu dokonuje ZTM w zależności od warunków drogowych lub na wniosek Przewoźnika.

1.3.2.2. Wprowadza się wskaźnik punktualności – P', wyliczany według następującego algorytmu:

$$P' = \left(1 - \frac{N_D + N_S + N_M}{N_O}\right) \times 100\% \quad \text{dla } N_D + N_S + N_M \leq N_O$$

$$P' = 0\% \quad \text{dla } N_D + N_S + N_M > N_O$$

gdzie: N_D, N_S, N_M - rozliczeniowa liczba przyspieszeń i opóźnień w poszczególnych klasach linii komunikacyjnych (D - duża, S - średnia, M - mała swoboda ruchu),
 N_O - łączna liczba obserwacji

dla linii o dużej swobodzie ruchu: $N_M = N_S = 0$,

dla linii o średniej swobodzie ruchu: $N_M = 0$,

dla linii o małej swobodzie ruchu: $N_S = 0$,

Wartości N_D , N_S , N_M wylicza się ze wzorów:

Dla linii o dużej swobodzie ruchu

$$N_D = \sum w_j^D n_j^D$$

gdzie:

- j – różnica w minutach (przyspieszenia ze znakiem "+", opóźnienia ze znakiem "-");
- n_j^D – liczba przypadków danej odchyłki;
- w_j^D – współczynnik korygujący:

Współczynniki obowiązujące w miesiącach			
1-VI, IX-XI	VII-VIII	XII	
$w_{+5}^D = 3,0$	$w_{+5}^D = 3,0$	$w_{+5}^D = 3,0$	przyspieszenia o 5 min. i więcej
$w_{+4}^D = 2,0$	$w_{+4}^D = 2,0$	$w_{+4}^D = 2,0$	przyspieszenia o 4 min
$w_{+3}^D = 1,0$	$w_{+3}^D = 1,0$	$w_{+3}^D = 1,0$	przyspieszenia o 3 min
$w_{+2}^D = 0,5$	$w_{+2}^D = 0,5$	$w_{+2}^D = 0,5$	przyspieszenia o 2 min
$w_{-4}^D = 0,1$	$w_{-4}^D = 0,1$	$w_{-4}^D = 0,1$	opóźnienia o 4 min
$w_{-5}^D = 0,3$	$w_{-5}^D = 0,5$	$w_{-5}^D = 0,2$	opóźnienia o 5 min
$w_{-6}^D = 0,5$	$w_{-6}^D = 0,8$	$w_{-6}^D = 0,4$	opóźnienia o 6 min
$w_{-7}^D = 0,8$	$w_{-7}^D = 1,0$	$w_{-7}^D = 0,6$	opóźnienia o 7 min.
$w_{-8}^D = 1,0$	$w_{-8}^D = 2,0$	$w_{-8}^D = 0,8$	opóźnienia o 8 min. i więcej

Dla linii o średniej swobodzie ruchu

$$N_S = \sum w_j^S n_j^S$$

gdzie:

- j – jak wyżej;
- n_j^S – liczba przypadków danej odchyłki;
- w_j^S – współczynnik korygujący:

Współczynniki obowiązujące w miesiącach			
1-VI, IX-XI	VII-VIII	XII	

$w_{+5}^S = 2,0$	$w_{+5}^S = 2,0$	$w_{+5}^S = 2,0$	przyspieszenia o 5 min. i więcej
$w_{+4}^S = 1,0$	$w_{+4}^S = 1,0$	$w_{+4}^S = 1,0$	przyspieszenia o 4 min
$w_{+3}^S = 0,8$	$w_{+3}^S = 0,8$	$w_{+3}^S = 0,8$	przyspieszenia o 3 min
$w_{+2}^S = 0,3$	$w_{+2}^S = 0,3$	$w_{+2}^S = 0,3$	przyspieszenia o 2 min
$w_{-4}^S = 0,1$	$w_{-4}^S = 0,1$	$w_{-4}^S = 0,1$	opóźnienia o 4 min
$w_{-5}^S = 0,1$	$w_{-5}^S = 0,2$	$w_{-5}^S = 0,1$	opóźnienia o 5 min
$w_{-6}^S = 0,3$	$w_{-6}^S = 0,5$	$w_{-6}^S = 0,3$	opóźnienia o 6 min
$w_{-7}^S = 0,5$	$w_{-7}^S = 0,8$	$w_{-7}^S = 0,4$	opóźnienia o 7 min.
$w_{-8}^S = 0,6$	$w_{-8}^S = 1,0$	$w_{-8}^S = 0,5$	opóźnienia o 8 min.
$w_{-9}^S = 0,8$	$w_{-9}^S = 1,5$	$w_{-9}^S = 0,5$	opóźnienia o 9 min.
$w_{-10}^S = 1,0$	$w_{-10}^S = 2,0$	$w_{-10}^S = 0,6$	opóźnienia o 10 min. i więcej

Dla linii o małej swobodzie ruchu

$$N_M = \sum w_j^M n_j^M$$

gdzie:

- j , – jak wyżej;
- n_j^M – liczba przypadków danej odchyłki;
- w_j^M – współczynnik korygujący:

Współczynniki obowiązujące w miesiącach			
I-VI, IX-XI	VII-VIII	XII	
$w_{+5}^M = 2,0$	$w_{+5}^M = 2,0$	$w_{+5}^M = 2,0$	przyspieszenia o 5 min. i więcej
$w_{+4}^M = 1,0$	$w_{+4}^M = 1,0$	$w_{+4}^M = 1,0$	przyspieszenia o 4 min
$w_{+3}^M = 0,5$	$w_{+3}^M = 0,5$	$w_{+3}^M = 0,5$	przyspieszenia o 3 min
$w_{+2}^M = 0,2$	$w_{+2}^M = 0,3$	$w_{+2}^M = 0,1$	przyspieszenia o 2 min
$w_{-4}^M = 0,1$	$w_{-4}^M = 0,1$	$w_{-4}^M = 0,0$	opóźnienia o 4 min
$w_{-5}^M = 0,1$	$w_{-5}^M = 0,1$	$w_{-5}^M = 0,0$	opóźnienia o 5 min
$w_{-6}^M = 0,1$	$w_{-6}^M = 0,2$	$w_{-6}^M = 0,0$	opóźnienia o 6 min
$w_{-7}^M = 0,2$	$w_{-7}^M = 0,4$	$w_{-7}^M = 0,0$	opóźnienia o 7 min
$w_{-8}^M = 0,3$	$w_{-8}^M = 0,5$	$w_{-8}^M = 0,0$	opóźnienia o 8 min
$w_{-9}^M = 0,4$	$w_{-9}^M = 0,8$	$w_{-9}^M = 0,0$	opóźnienia o 9 min
$w_{-10}^M = 0,5$	$w_{-10}^M = 1,0$	$w_{-10}^M = 0,0$	opóźnienia o 10 min. i więcej

1.3.2.3. Fp - kwota potrąceń z tytułu punktualności liczona według następującego algorytmu:

$$F_p = (0,1 \times E) \times k_p,$$

gdzie:

E – należność za wykonane w danym miesiącu wozokilometry,

k_p – wyznacza się z tabeli:

P' [%]	k_p [%]
0 - 59,9	100,00
60,0 - 74,9	-14/3P' + 380
75,0 - 94,9	-1,5P' + 142,5
95,0 - 100,0	0,00

Wartość P' obliczana jest z dokładnością do 0,1%, a k_p z dokładnością do 0,01%.

1.4. W przypadku wystąpienia nadzwyczajnych zdarzeń powodujących utrudnienia w ruchu i uniemożliwiających prawidłową realizację rozkładu jazdy Przewoźnik może, przed otrzymaniem dziennych raportów wstępnych, wystąpić do ZTM z wnioskiem o czasowe odstąpienie od oceny punktualności i zawodności kursowania pojazdów oraz rozliczenia wozokm na podstawie wykonania (z wyłączeniem półkursów straconych z tytułu awarii) na liniach komunikacyjnych w danym dniu w całości lub na wybranych liniach, w wybranym okresie itp. Wniosek powinien zawierać stosowną dokumentację potwierdzającą wystąpienie oraz skalę utrudnień, do których się odnosi. Rozpatrzenie wniosku uwarunkowane jest bieżącym zgłaszaniem stwierdzonych zdarzeń z podaniem skutków, które powodują. Wnioskom nie podlegają stałe utrudnienia uwzględnione w ocenie klasy swobody ruchu dla poszczególnych linii.

2. Ustala się następujący katalog uchybień w realizacji Umowy:

2.1. Stwierdzona przez ZTM niezgodność ze stanem faktycznym dokumentów sprawozdawczych, sporządzanych przez Przewoźnika – **OI**

2.2. Braki wyposażenia technicznego, zły stan techniczny, brak czystości autobusów Przewoźnika, nieprawidłowość eksploatacji – **ST**

2.2.1. Uszkodzone elementy (np. uszkodzone poręcze) wyposażenia autobusów.

2.2.2. Brak lub niesprawność dopuszczalnej liczby kasowników biletowych, wynikająca z zapisów pkt 1.1.2 niesprawność kasownika biletowego występuje, gdy:

- a) kasownik jest całkowicie wyłączony lub zdemontowany,
- b) wersja plików konfiguracyjnych nie jest ostatnią (najnowszą) wersją wyemitowaną przez ZTM i udostępnioną Przewoźnikowi, przy czym istnieje możliwość poprawnego skasowania biletu magnetycznego oraz biletu zapisanego na karcie zbliżeniowej. W przeciwnym przypadku stosuje się zapis pkt 1.1.2 e),
- c) kasownik nie komunikuje się z kartami zbliżeniowymi,
- d) kasownik nie kasuje poprawnie biletów magnetycznych (nie oznacza trwale nadrukiem przy pierwszym skasowaniu lub nie koduje informacji na pasku magnetycznym),

- e) wyświetlacz kasownika jest uszkodzony i zabrudzony w stopniu uniemożliwiającym odczyt informacji,
 - f) szczelina biletowa kasownika jest uszkodzona i zabrudzona w stopniu uniemożliwiającym poprawne kasowanie biletów magnetycznych.
- 2.2.3.** Rażąco uchybienia w estetyce pojazdu (skorodowane elementy, brak odpowiedniej czystości karoserii i wnętrza autobusu).
- 2.2.4.** Wyjazd na trasę autobusu z siedzeniami zamoczonymi wodą.
- 2.2.5.** Uszkodzony system „przyklęku” pojazdu niskopodłowego lub brak możliwości otwarcia klapy w drzwiach dla wjazdu wózka.
- 2.2.6.** Brak lub niewystarczające oświetlenie w przedziale pasażerskim od zmroku do świtu (nie dotyczy przedniej prawej lampy w przedziale pasażerskim).
- 2.2.7.** Niewłaściwa temperatura powietrza w przedziale pasażerskim autobusu, w tym także nieuzasadnione uruchomienie ogrzewania (szczególnie w okresie letnim).
- 2.2.8.** Niesprawność układu otwierania drzwi przez pasażera (tzw. ciepły guzik).
- 2.2.9.** Niesprawność łączności radiowej pomiędzy kierowcą i dyspozytorem Przewoźnika.
- 2.2.10.** Nieudostępnienie obrazu z monitoringu na żądanie ZTM ze wskazanego okresu.
- 2.2.11.** Niesprawność mechanizmu samopowrotu drzwi.
- 2.3.** Niewłaściwa obsługa, nie zatrzymanie się na przystanku lub przyspieszony odjazd niezgodny z rozkładem – UT

Nie zatrzymanie się autobusu na przystanku wyznaczonym w rozkładzie jazdy lub uniemożliwienie wyjścia lub wejścia pasażerom (np. przez nie otwarcie wszystkich drzwi lub uniemożliwienie otwarcia drzwi przez pasażerów, a także odbywanie postoju na krańcu poza przystankiem dla wsiadających – nie dotyczy postoju na krańcach: określonych przez ZTM lub sytuacji wynikających z rozkładu jazdy i TSB).

Za uchybienie uznaje się również nieprawidłową obsługę pasażerów:

- zatrzymanie autobusu w odległości większej niż 20 cm od krawężnika przystanku (z wyjątkiem przypadków, w których sytuacja drogowa lub stan nawierzchni uniemożliwiają spełnienie tego wymogu),
- niewłączenie funkcji „przyklęku” lub brak otwarcia rampy uchyłnej w przypadku żądania pasażera, a w szczególności osoby niepełnosprawnej,
- nieudzielanie niezbędnej pomocy przy wsiadaniu lub wysiadaniu z pojazdu osobom niepełnosprawnym o widocznym stopniu niepełnosprawności,
- obsługa przystanku zrealizowana jako trzeci wóz w kolejności (z dwoma autobusami poprzedzającymi) bez ponownego zatrzymania w czole przystanku,
- samowolna zmiana trasy skutkująca ominięciem przystanku.
- odjazd z przystanku lub jazda pomiędzy przystankami z otwartymi drzwiami.

Przy stosowaniu korekt wynagrodzenia Przewoźnika z tytułu nie zatrzymania się autobusu na przystanku lub niewłaściwej obsługi pasażera na przystanku, korekty i

obniżenia wynagrodzenia Przewoźnika dokonuje się za każde uchybienie i za każdy przystanek, na którym wystąpiło.

2.4. Niewłaściwe oznakowanie autobusu lub umieszczenie reklamy niezgodnie z zasadami określonymi przez ZTM - OZ

- a) używanie tablicy liniowej o niewłaściwej treści,
- b) niewłaściwe umieszczenie tablicy liniowej w uchwycie,
- c) umieszczenie tablicy w niewłaściwym miejscu w autobusie,
- d) brak oświetlenia tablicy,
- e) brak lub nieczytelna tabliczka z numerem brygady,
- f) brak możliwości odczytania informacji (np.: brudna szyba, zasłonięta tablica, brak numerów taborowych w ustalonych miejscach lub nieczytelny numer taborowy),
- g) brak wymaganych przez ZTM informacji w postaci stałych naklejek/materiałów w taborze,
- h) brak kasety na ulotki informacyjne ZTM,
- i) nie wyeksponowanie materiałów w postaci ulotek, plakatów, itp., w terminach ustalonych przez ZTM,
- j) brak lub niewłaściwa realizacja dyspozycji wydanych przez ZTM według ust. 12 części I Załącznika.
- k) Nie funkcjonowanie, nieczytelność lub nieprawidłowe funkcjonowanie tablic świetlnych zewnętrznych lub wewnętrznych (określających m. in. oznaczenie linii i kraniec, w kierunku którego wykonywany jest półkurs).
- l) wykonywanie przejazdu autobusem oznakowanym tablicami liniowymi poza wyznaczoną rozkładem jazdy trasą i czasem kursowania,
- m) niezrealizowanie lub nieprawidłowa realizacja zlecenia ZTM w zakresie umieszczania w autobusie dodatkowej informacji dla pasażera,
- n) malowanie autobusu niezgodne z wytycznymi ZTM
- o) wyeksponowanie reklamy, która nie jest zgodna z „zasadami dotyczącymi ekspozycji reklam w/na pojazdach świadczących usługi przewozowe na liniach nadzorowanych przez ZTM” oraz w przypadku nie przestrzegania §4 pkt. 14 i od 15 do 17.

2.5. Niezgodna z rozkładem jazdy obsada brygad taborem – NT

- a) realizacja półkursu typem autobusu, który został decyzją ZTM wyłączony z obsługi danej brygady.
- b) obsługa brygady autobusem wysokopodłogowym zamiast niskopodłogowego
- c) obsługa taborem mniejszej pojemności niż tabor założony rozkładem jazdy lub obsługa taborem mniejszym niż tabor założony rozkładem jazdy.

2.6. Wykroczenie służbowe kierowcy Przewoźnika – WY

Wykroczeniem służbowym kierowcy jest:

- a) strój kierowcy niezgodny z wymaganiami ZTM,
- b) przewożenie osób postronnych w kabinie kierowcy autobusu,
- c) nieuzasadniony postój autobusu na krańcu z włączonym silnikiem (pow. 1 min.),
- d) odmowa lub uniemożliwienie kontroli pojazdu oraz wymaganej dokumentacji,
- e) palenie tytoniu w autobusie,

- f) rozmowa kierowcy przez telefon komórkowy podczas prowadzenia pojazdu bez użycia zestawu słuchawkowego,
- g) zanieczyszczenie spowodowane przez kierowcę.

2.7. Niekorzystne zdarzenia rozkładowe – **RC**

Za uchybienia w tym zakresie będą uważane następujące zdarzenia:

- a) przyspieszony odjazd lub brak realizacji odjazdu z wyznaczonego krańca w ostatnim pełnym półkursie linii (z uwzględnieniem dopuszczenia 20 minut opóźnienia),
- b) brak realizacji odjazdu lub opóźniony odjazd powyżej 5 minut z wyznaczonego krańca w pierwszym pełnym półkursie na linii.

Uchybienie nalicza się niezależnie od rozliczenia wadliwości danego półkursu.

2.8. Niewłaściwa realizacja rozkładu jazdy - **RK**

- a) niepunktualny odjazd autobusu z przystanku krańcowego, z wyłączeniem:
 - opóźnienia wynikającego z późniejszego przyjazdu niż rozkładowy czas odjazdu z tego krańca,
 - opóźnienia do 1 minuty,
- b) nieuzasadniony postój na krańcu powyżej 5 minut w przypadku przyjazdu na kraniec po rozkładowym czasie odjazdu;
nie uważa się za uchybienie postoju wydłużonego ze względu na decyzję ZTM, wprowadzony TSB lub z innych przyczyn uznanych przez ZTM za usprawiedliwiające wydłużony postój;
- c) nieprzestrzeganie zasad skomunikowania pojazdów w celu umożliwienia przesiadania się pasażerów, określonych w rozkładzie jazdy lub dyspozycjach wydawanych przez ZTM.

2.9. Brak możliwości zakupu biletów jednorazowych (normalnych lub ulgowych) w pojeździe - **BS**

2.10. Bezpodstawne wprowadzenie, przedwczesne zakończenie lub niewłaściwe przeprowadzenie TSB przez Przewoźnika (między innymi: w okresie prowadzenia sterowania bezpośredniego mniej niż 50% odjazdów odbyło się zgodnie z przystankowym rozkładem jazdy – z tolerancją opóźnienia odjazdu do 5 minut), niezastosowanie się kierowcy Przewoźnika obsługujących linię objętą TSB prowadzonym przez nadzór ruchu innych przewoźników do poleceń wydanych w tym zakresie – **SB**

2.11. Nieprawidłowe wykonywanie obowiązków przez pracowników Przewoźnika podczas realizacji Umowy z ZTM – **NW**

2.11.1. Nieprzestrzeganie obowiązku rzetelnego wypełniania kart drogowych zgodnie z zasadami określonymi w części II niniejszego załącznika do Umowy.

2.11.2. Nieprawidłowa współpraca z Dyżurnym ZTM:

- brak powiadomienia lub opóźnienie (powyżej 5 minut od stwierdzenia zdarzenia) w powiadomieniu Dyżurnego ZTM o zdarzeniach wymienionych w ust 7.1 części I,
- niezrealizowanie lub nieprawidłowa realizacja dyspozycji Dyżurnego ZTM w zakresie ustawienia przez Przewoźnika posterunków Nadzoru Ruchu Przewoźnika,

- niewłaściwe wykonywanie przez Nadzór Ruchu Przewoźnika zadań zleconych przez ZTM,
- niewykonanie lub niewłaściwe wykonanie poleceń wydanych przez służbę Nadzoru Ruchu,
- zakończenie bez zgody ZTM pracy przez kierowcę linii nieposiadającej rozkładu jazdy,
- niezastosowanie się przez kierowcę do przepisów ruchu drogowego skutkujące zablokowaniem przejazdu dla pojazdów komunikacji miejskiej.
- brak łączności radiowej pomiędzy ZTM a patrolem nadzoru ruchu i dyspozytorem przewoźnika

2.11.3. Brak wymaganych prawem dokumentów przewozowych podczas kontroli kierowcy w czasie wykonywania obsługi linii ZTM.

2.11.4. Skierowanie do obsługi linii autobusu z kierowcą, którego czas pracy w danym dniu uniemożliwia pełną realizację zadań określonych przez ZTM.

2.11.5. Uniemożliwienie przeprowadzenia pracownikom ZTM posiadającym odpowiednie uprawnienia (K lub KW) kontroli dokumentacji przewozowej, sprawozdawczej itp. lub stanu psychofizycznego kierowcy.

2.11.6. Nie udzielenie odpowiedzi na reklamacje i skargi pasażerów w terminach wynikających z obowiązujących przepisów prawa postanowień Umowy lub wytycznych ZTM.

2.12. Zablokowanie przejazdu dla pojazdów komunikacji miejskiej spowodowane awarią autobusu – AW.

3. Wystąpienie uchybień określonych powyżej w ust. od 2.1 do 2.11 stanowi w poszczególnych miesiącach podstawę dla obliczania, korygowania i obniżania wynagrodzeń przysługujących Przewoźnikowi za usługi przewozowe wykonane w danym miesiącu rozliczeniowym (wozokilometry), przy czym ostateczne ustalenie przez ZTM wysokości miesięcznego wynagrodzenia Przewoźnika i wielkości zastosowanych korekt i potrąceń z tytułu uchybień następuje z uwzględnieniem rozliczenia wszystkich stwierdzonych uchybień i nieprawidłowości zgodnie z postanowieniami ust 3.1.

3.1. W odniesieniu dla każdego rodzaju uchybienia kwota korekty (obniżenia) wynagrodzenia Przewoźnika jest obliczana według wzoru:

Miesięczna kwota korekty (MK) z tytułu poszczególnych rodzajów uchybień = współczynnik korygujący uchybienia x aktualna stawka bazowa za wozokilometr x liczba stwierdzonych przypadków

Rodzaj uchybienia	współczynnik korygujący uchybienia	
OI (ust. 2.1.)	1200	za każdy stwierdzony przypadek
ST (ust. 2.2.)	20	za każdy stwierdzony przypadek

UT (ust. 2.3.)	30	za każdy stwierdzony przypadek
OZ (ust. 2.4.)	10	za każdy stwierdzony przypadek
NT (ust. 2.5.)	15	za każdy półkurs
WY (ust. 2.6.)	10	za każdy stwierdzony przypadek
RC (ust. 2.7.)	30	j.w.
RK (ust. 2.8.)	5	j.w.
BS (ust. 2.9.)	30	j.w.
SB (ust. 2.10.)	90	j.w.
NW (ust. 2.11.)	150	j.w.
AW (ust. 2.12.)	100	j.w.
OZ (ust. 2.4. pkt p))	500	za każdy stwierdzony przypadek

**OSTATECZNA WYSOKOŚĆ WYNAGRODZENIA NALEŻNEGO
PRZEWOŹNIKOWI W KAŻDYM MIESIĄCU ROZLICZENIOWYM (K)
USTALANA JEST Z ZASTOSOWANIEM NASTĘPUJĄCEGO AKGORYTMU**

$$K = E - (F_n + F_p + MK_{OI} + MK_{ST} + MK_{UT} + MK_{OZ} + MK_{NT} + MK_{WY} + MK_{RC} + MK_{RK} + MK_{BS} + MK_{SB} + MK_{NW})$$

E - podstawa do obliczenia miesięcznego wynagrodzenia Przewoźnika za usługi przewozowe przed zastosowaniem korekt i obniżek

$$E = E_1 + E_2 + E_3 + E_4 + E_z + E_D$$

E₁ - aktualna stawka bazowa X wykonana liczba wozokm autobusami określonymi w §1 Umowy

E₂ - aktualna stawka zastępcza X wykonana liczba wozokm autobusami, na które Przewoźnik otrzymał zgodę zgodnie z § 4 pkt 19 a) Umowy

E₃ - aktualna stawka pomniejszona X wykonana liczba wozokm autobusami, na które Przewoźnik otrzymał zgodę zgodnie z § 4 pkt 19 b) Umowy

E₄ - aktualna stawka bazowa X wykonana liczba wozokm autobusami, na które Przewoźnik otrzymał zgodę zgodnie z § 4 pkt 19 c) Umowy

E_z - 16 x aktualna stawka dla autobusu ustalona zgodnie z postanowieniami § 3 Umowy x liczba wozogodzin wykonanych zgodnie z ust. 4.2. w części I niniejszego Załącznika

E_D - 10 x aktualna stawka dla autobusu ustalona zgodnie z postanowieniami § 3 Umowy x liczba wozogodzin wykonanych zgodnie z ust. 4.2.1 w części I niniejszego Załącznika

3.2. W terminie 3 dni roboczych po zakończeniu każdego miesiąca rozliczeniowego Przewoźnik przekazuje ZTM zestawienie sporządzone dla każdej linii osobno według wzoru ustalonego przez ZTM, w szczególności obejmujące w układzie dziennym:

- liczbę wozokilometrów płatnych wykonanych zgodnie z planem rozkładowym w podziale na płatne wg stawki bazowej, stawki zastępczej i stawki pomniejszonej,
- liczbę wozokilometrów wykonanych zgodnie z wymogami ust. 4.3.1 części I załącznika,
- liczbę wozokilometrów wykonanych poza planem rozkładowym na zlecenie ZTM,
- liczbę wykonanych wozogodzin zgodnie z wymogami ust. 4.2 i 4.2.1 części I załącznika
- liczbę wykonanych półkursów,
- liczbę i wykaz półkursów wadliwych zgodnie z ustaleniami załącznika,
- liczbę i wykaz niezgodnej z rozkładem jazdy obsady brygad (NT).