

Modyfikacje Załącznika nr 2 do Umowy:

Było:

- 1.6. Operator nie później niż 90 dni po podpisaniu Umowy, tj. do dnia, jest zobowiązany do przekazania Zamawiającemu szczegółowego projektu koncepcyjnego dla zaplecza technicznego, będącego uszczegółowieniem koncepcji realizacji zaplecza technicznego, o której mowa w punkcie 1.4.1, i zawierającego:
 - 1.6.1. Założenia projektowe,
 - 1.6.2. Rozwiązania projektowe,
 - 1.6.3. Opisy rozwiązań technicznych,
 - 1.6.4. Warunki zabudowy dla planowanego obiektu w zakładanej lokalizacji.

Po zmianie:

- 1.6. Operator nie później niż 90 dni po podpisaniu Umowy, tj. do dnia, jest zobowiązany do przekazania Zamawiającemu szczegółowej koncepcji dla zaplecza technicznego, będącej uszczegółowieniem koncepcji realizacji zaplecza technicznego, o której mowa w punkcie 1.4.1, i zawierającej:
 - 1.6.1. Szczegółową koncepcję zagospodarowania terenu zaplecza technicznego,
 - 1.6.2. Szczegółową koncepcję funkcjonalną hali obsługowej zaplecza technicznego,
 - 1.6.3. Szczegółową koncepcję organizacji ruchu na terenie zaplecza technicznego,
 - 1.6.4. Szczegółową koncepcję obsługi codziennej (OC) autobusów,
 - 1.6.5. Opis techniczny do szczegółowej koncepcji zaplecza technicznego.

Było:

- 2.8.4. W przypadku stwierdzenia istotnych, tj. nie dających się usunąć w terminie do dwóch miesięcy, niezgodności pojazdu z SIWZ, uzgodnioną dokumentacją opisaną w punktach 1.1.1-1.1.9 oraz niezgodności w zakresie funkcjonowania systemów elektronicznych, pojazd nie uzyskuje Certyfikatu, co jest potwierdzane pisemnie. Ponowna certyfikacja jest możliwa po usunięciu niezgodności.
- 2.8.5. W przypadku stwierdzenia innego rodzaju niezgodności, tj. możliwych do usunięcia w terminie do dwóch miesięcy, za porozumieniem stron możliwe jest uzyskanie warunkowo Certyfikatu (Certyfikatu czasowego) z zaznaczeniem zakresu niezgodności oraz terminów, w których niezgodności zostaną usunięte. Po tym terminie pojazd jest ponownie przedstawiony do certyfikacji w zakresie przedmiotowych niezgodności. W przypadku ich nie usunięcia, pojazd nie uzyskuje Certyfikatu (przedłużenia warunkowo wydanego uprzednio Certyfikatu czasowego). Ponowna certyfikacja jest możliwa po usunięciu niezgodności.
- 2.14.1. W wyniku certyfikacji przeprowadzonej w tym trybie, w przypadku stwierdzenia istotnych niezgodności pojazdu z SIWZ, uzgodnioną dokumentacją opisaną w punktach 1.1.1-1.1.9 oraz protokołami dotyczącymi systemów elektronicznych, wydany Certyfikat zostaje cofnięty, co jest potwierdzane pisemnie. Ponowna certyfikacja jest możliwa po usunięciu niezgodności.
- 2.14.2. W wyniku certyfikacji przeprowadzonej w tym trybie, w przypadku stwierdzenia innego rodzaju niezgodności, tj. możliwych do usunięcia w terminie do miesiąca za porozumieniem stron możliwe jest warunkowo utrzymanie ważności Certyfikatu z zaznaczeniem zakresu niezgodności oraz terminów, w których niezgodności zostaną usunięte. Po tym terminie pojazd jest ponownie przedstawiony do certyfikacji w zakresie przedmiotowych niezgodności. W przypadku ich nie usunięcia, wydany Certyfikat zostaje cofnięty, co jest potwierdzane pisemnie. Ponowna certyfikacja jest możliwa po usunięciu niezgodności.

Po zmianie:

- 2.8.4. W przypadku stwierdzenia istotnych, tj. nie dających się usunąć, niezgodności pojazdu z SIWZ, uzgodnioną dokumentacją opisaną w punktach 1.1.1-1.1.9 oraz niezgodności w zakresie funkcjonowania systemów elektronicznych, pojazd nie uzyskuje Certyfikatu, co jest potwierdzane pisemnie.
- 2.8.5. W przypadku stwierdzenia innego rodzaju niezgodności, tj. możliwych do usunięcia, za zgodą Zamawiającego możliwe jest uzyskanie warunkowe Certyfikatu (Certyfikatu czasowego) z zaznaczeniem zakresu niezgodności oraz terminów, w których niezgodności zostaną usunięte. Po tym terminie pojazd jest ponownie przedstawiony do certyfikacji w zakresie przedmiotowych niezgodności. W przypadku ich usunięcia, pojazd uzyskuje Certyfikat. W przypadku ich nie usunięcia, Zamawiający może odstąpić od certyfikacji pojazdu. Ponowna certyfikacja jest możliwa po usunięciu niezgodności.
- 2.14.1. W wyniku certyfikacji przeprowadzonej w tym trybie, w przypadku stwierdzenia istotnych, tj. nie dających się usunąć, niezgodności pojazdu z SIWZ, uzgodnioną dokumentacją opisaną w punktach 1.1.1-1.1.9 oraz protokołami dotyczącymi systemów elektronicznych, wydany Certyfikat zostaje cofnięty, co jest potwierdzane pisemnie.
- 2.14.2. W wyniku certyfikacji przeprowadzonej w tym trybie, w przypadku stwierdzenia innego rodzaju niezgodności, tj. możliwych do usunięcia, za zgodą Zamawiającego możliwe jest warunkowe utrzymanie ważności Certyfikatu z zaznaczeniem zakresu niezgodności oraz terminów, w których niezgodności zostaną usunięte. Po tym terminie pojazd jest ponownie przedstawiony do certyfikacji w zakresie przedmiotowych niezgodności. W przypadku ich usunięcia, pojazd uzyskuje Certyfikat. W przypadku ich nie usunięcia, Zamawiający może odstąpić od certyfikacji pojazdu. Ponowna certyfikacja jest możliwa po usunięciu niezgodności.

Było:

- 3.8.2. W przypadku stwierdzenia niezgodności zaplecza z SIWZ, Zamawiający nie akceptuje możliwości wykorzystywania przedstawionych obiektów zaplecza do wykorzystywania w okresie świadczenia usługi. Operator może wówczas wystąpić z wnioskiem o warunkową realizację poszczególnych zadań z zakresu obsługi pojazdów poza obiektami zaplecza Operatora lub w obiektach innego podmiotu zewnętrznego jednak nie dłużej niż przez 3 miesiące od momentu rozpoczęcia świadczenia usługi.

Po zmianie:

- 3.8.2. W przypadku stwierdzenia niezgodności zaplecza z SIWZ, tj. możliwych do usunięcia w terminie do trzech miesięcy, za porozumieniem stron możliwe jest warunkowe dopuszczenie możliwości wykorzystywania przedstawionych obiektów zaplecza do wykorzystywania w okresie świadczenia usługi z zaznaczeniem zakresu niezgodności oraz terminów, w których niezgodności zostaną usunięte. Operator może także wystąpić z wnioskiem o warunkową realizację poszczególnych zadań z zakresu obsługi pojazdów poza obiektami zaplecza Operatora lub w obiektach innego podmiotu zewnętrznego jednak nie dłużej niż przez trzy miesiące od momentu rozpoczęcia świadczenia usługi.

Modyfikacje Załącznika nr 4 do Umowy:

Było:

- 2.4. W zależności od wielkości wskaźnika J, koryguje się bazową jednostkową stawkę odpłatności, określoną w § 4 Umowy (stawka jest odpowiednio obniżana lub podwyższana o wielkość korekty):

$$SK=S+S\times K$$

gdzie:

SK = skorygowana jednostkowa stawka odpłatności w danym miesiącu

S = określona w umowie bazowa jednostkowa stawka odpłatności w danym roku

Załącznik nr 3 do pisma ZTM.NZ.2210.606.2016.DMA

K = wielkość korekty wyznaczana z tabeli:

J [pkt]		K
od	do	
-10000	-5001	-20%
-5000	-4001	-5%
-4000	-3001	-4%
-3000	-2001	-3%
-2000	-1001	-2%
-1000	-501	-1%
-500	499	0
500	999	1%
1000	1999	2%
2000	2999	3%
3000	5000	4%

Po zmianie:

- 2.4. W zależności od wielkości wskaźnika J, koryguje się bazową jednostkową stawkę odpłatności, określoną w § 4 Umowy (stawka jest odpowiednio obniżana lub podwyższana o wielkość korekty):

$$SK=S+S \times K$$

gdzie:

SK = skorygowana jednostkowa stawka odpłatności w danym miesiącu

S = określona w umowie bazowa jednostkowa stawka odpłatności w danym roku

K = wielkość korekty wyznaczana z tabeli:

J [pkt]		K
od	do	
poniżej -9001		-20%
-9000	-7001	-15%
-7000	-5001	-10%
-5000	-4001	-5%
-4000	-3001	-4%
-3000	-2001	-3%
-2000	-1001	-2%
-1000	-501	-1%
-500	499	0
500	999	1%
1000	1999	2%
2000	2999	3%
3000	5000	4%

Przed zmianą

5.1. Katalog uchybień w realizacji Umowy:

	symbol	opis uchybienia	jednostka miary	liczba punktów
5.1.1.	ST	Braki wyposażenia technicznego, zły stan techniczny, brak czystości autobusów Operatora, nieprawidłowość eksploatacji, w szczególności:	za każdy kurs, w którym stwierdzono uchybienie	-20
5.1.1.1.		Uszkodzone elementy wyposażenia autobusów (np. urwane poręcze)		
5.1.1.2.		Kasownik nie zapewnia prawidłowego skasowania/aktywowania biletu, w szczególności: <ul style="list-style-type: none"> a) brak komunikacji kasownika z kartami zbliżeniowymi lub brak zapisu na karcie właściwych danych, b) nieprawidłowa obsługa biletów magnetycznych przez kasownik tzn. brak oznaczenia biletu trwałym, czytelnym nadrukiem przy pierwszym skasowaniu lub brak zakodowania właściwej, czytelnej informacji na pasku magnetycznym), c) uszkodzony wyświetlacz kasownika d) zabrudzony wyświetlacz kasownika w stopniu uniemożliwiającym odczyt informacji, e) uszkodzona lub brudna szczelina biletowa kasownika. 		
5.1.1.3.		Istotne uchybienia w estetyce pojazdu, w szczególności: <ul style="list-style-type: none"> a) skorodowane elementy nadwozia i wnętrza pojazdu, b) brak odpowiedniej czystości nadwozia i wnętrza pojazdu, c) nieusunięte z przedziału pasażerskiego pojazdu śmieci, d) w okresie zimowym nieusunięte błoto pośniegowe na przystankach końcowych, na których rzeczywisty czas postoju jest dłuższy niż 10 minut. 		
5.1.1.4.		Brak lub niesprawność innych niż SPOzP, określonych w § 5 pkt. 9 Umowy, systemów.		
5.1.1.5.		Wyjazd na trasę autobusu z siedzeniami zamoczonymi wodą lub innymi płynami.		
5.1.1.6.		Uszkodzona funkcja tzw. przyklęku pojazdu, brak możliwości otwarcia rampy dla wózka inwalidzkiego lub uszkodzenie rampy uniemożliwiające wjazd/wyjazd wózka z pojazdu, niesprawność układu sygnalizacji konieczności użycia rampy.		
5.1.1.7.		Brak lub niewystarczające oświetlenie w przedziale pasażerskim od zmroku do świtu (nie dotyczy przedniej prawej lampy w przedziale pasażerskim).		
5.1.1.8.		Niewłaściwe warunki komfortu termicznego w przestrzeni pasażerskiej pojazdów zgodnie z zasadami określonymi w Załączniku nr 10 do Umowy.		
5.1.1.9.		Niesprawność układu sterowania drzwiami pasażerskimi, w tym jego poszczególnych elementów, włączając przyciski sygnalizacji „na żądanie”.		
5.1.1.10.		Niesprawność układu otwierania drzwi przez pasażerów, w tym jego poszczególnych elementów.		
5.1.1.11.		Niesprawność mechanizmu automatycznego ponownego otwarcia lub tzw. blokady przystankowej.		
5.1.1.12.		Niesprawność systemu łączności radiowej pomiędzy kierowcą i dyspozytorem Operatora lub między kierowcą i Dyżurnym ZTM.		
5.1.1.13.		Niesprawność Systemu Zliczania Pasażerów lub nieprzekazanie danych bądź przekazanie niepoprawnych danych zarejestrowanych przez System.		

Załącznik nr 3 do pisma ZTM.NZ.2210.606.2016.DMA

5.1.1.14.		Brak niezbędnej liczby otwieranych zgodnie z SIWZ okien		
5.1.1.15.		Niesprawność systemu nagłośnieniowego.		
5.1.1.16.		Niesprawność Komputera Pojazdowego lub nieprzekazanie danych zarejestrowanych przez Komputer.		
5.1.2.	SP	<p>Niesprawność instalacji pokładowej SPOzP, w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) autobus nie posiada zamontowanych wszystkich przewidzianych dla tego typu taboru kasowników, b) system SPOzP jest całkowicie wyłączony lub zdemontowany, c) dane wprowadzone do sterownika pokładowego lub kasowników (numer taborowy, numer linii, numer brygady) są niezgodne z rzeczywistymi oznaczeniami danego autobusu, d) nieaktualna wersja plików konfiguracyjnych, e) nieprawidłowy czas wskazywany przez kasowniki lub sterownik (z tolerancją +/-1 minuty względem czasu rzeczywistego), f) brak zasilania kasowników w autobusie, g) brak stałego połączenia kasowników ze sterownikiem, w szczególności nie dopuszczalne jest występowanie objawów stałego lub okresowego zaniku zasilania któregośkolwiek z kasowników lub utraty łączności sterownika z którymkolwiek z kasowników, h) informacje o alarmach na wyświetlaczu sterownika. 	Za każdy kurs, w którym stwierdzono chybiecie	-50
5.1.3.	STM1	Odmowa udostępnienia obrazu z Systemu Monitoringu Wizyjnego ze wskazanego okresu.	za każdy przypadek odmowy realizacji zamówienia ¹	-100
5.1.4.	STM2	Przekazanie niepełnego obrazu (brak widoku z jednej z kamer) lub brak możliwości zgrania obrazu z autobusu.	za każdy przypadek wadliwej realizacji zamówienia	-50
5.1.5.	STL	Niewłaściwa realizacja procesu obsługi okresowej – zgodnie z Załącznikiem nr 3 do Umowy, w szczególności:	za każdy autobus i rozpoczęty dzień bez naprawy / przeglądu po wyznaczonym terminie	-50
5.1.5.1.		Niewykonanie naprawy uszkodzeń mechanicznych zewnętrznego i wewnętrznego poszycia autobusów lub jego wyposażenia (NU).		
5.1.5.2.		Niewykonanie przeglądu i/lub czyszczenia układu klimatyzacji/ogrzewania (OO-S).		
5.1.6.	OC	Niewłaściwa realizacja procesu obsługi codziennej pojazdu (OC).	za każdy stwierdzony przypadek przejazdu przez ciąg OC z nieuzasadnionym pominięciem jakiegokolwiek etapu określonego w Załączniku nr 3	-50

¹ np. autobus XXXX w godz. 10.00-10.15 i w godz. 15.20-16.10 to dwa przypadki; autobus XXXX i autobus YYYY w godz. 10.00-10.15 to także dwa przypadki

Załącznik nr 3 do pisma ZTM.NZ.2210.606.2016.DMA

			do Umowy	
5.1.7.	UT	Nieprzestrzeganie zasad obsługi pasażerów, w szczególności: lub przyspieszony odjazd niezgodny z rozkładem, nieprawidłowa obsługa przystanku, nieprawidłowa obsługa pasażerów	za każdy stwierdzony przypadek (za każde uchybienie i za każdy przystanek, na którym wystąpiło)	-30
5.1.7.1.		Nie zatrzymanie się na przystanku wyznaczonym w rozkładzie jazdy.		
5.1.7.2.		Nie zatrzymanie się na przystanku warunkowym „na żądanie” w przypadku sygnalizacji przez pasażera.		
5.1.7.3.		Uniemożliwienie wyjścia lub wejścia pasażerom (np. przez nieotwarcie 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).		
5.1.7.4.		Zatrzymanie autobusu w odległości większej niż 200 mm od krawężnika przystanku (z wyjątkiem przypadków, w których sytuacja drogowa, geometria zatoki lub stan nawierzchni uniemożliwiają spełnienie tego wymogu).		
5.1.7.5.		Obsługa przystanku zrealizowana jako trzeci pojazd w kolejności (z dwoma autobusami poprzedzającymi) bez ponownego zatrzymania w czole przystanku (z wyjątkiem przypadków, gdy przystanek jest oznaczony napisem „potrójny przystanek”).		
5.1.7.6.		odjazd z przystanku lub jazda pomiędzy przystankami z otwartymi drzwiami.		
5.1.7.7.		Nie włączenie funkcji tzw. przykłęku lub brak otwarcia rampy dla wózka w przypadku żądania pasażera, a w szczególności osoby niepełnosprawnej.		
5.1.7.8.		Nie przestrzeganie zasad obsługi pasażerów niepełnosprawnych opisanych w Załączniku nr 11 do Umowy, w szczególności nie udzielanie niezbędnej pomocy przy wsiadaniu lub wysiadaniu z pojazdu osobom niepełnosprawnym o widocznym stopniu niepełnosprawności.		
5.1.7.9.		Nie uruchomienie zewnętrznej informacji głosowej o numerze linii, którą pojazd obsługuje oraz kierunku jazdy (zgodnie z informacją wyświetlaną na przedniej tablicy kierunkowej) w przypadku oczekiwania na przystanku osoby niewidomej lub niedowidzącej (z białą laską lub psem przewodnikiem).		
5.1.8.	OZ	Niewłaściwe oznakowanie autobusu, w szczególności:	za każdy stwierdzony przypadek	-10
5.1.8.1.		Brak możliwości odczytania informacji, np. brudna szyba, zasłonięta tablica (każdy element jest traktowany jako osobny przypadek).		
5.1.8.2.		Niefunkcjonowanie, nieczytelność lub nieprawidłowe funkcjonowanie wyświetlaczy zewnętrznych lub wewnętrznych stanowiących element Systemu Informacji Liniowej (każdy wyświetlacz jest traktowany jako osobny przypadek).		
5.1.8.3.		Funkcjonowanie wyświetlaczy Systemu Informacji Liniowej w oparciu o nieaktualny opis funkcjonalności SIL.		
5.1.8.4.		Niefunkcjonowanie lub wadliwe funkcjonowanie informacji głosowej stanowiącej element Systemu Informacji Liniowej, np. niewygaszane zapowiedzi przystanków, zapowiedzi		

Załącznik nr 3 do pisma ZTM.NZ.2210.606.2016.DMA

		wygaszane w błędny sposób, zapowiedzi wygaszane niezgodnie z wytycznymi ZTM.		
5.1.8.5.		Niezrealizowanie lub nieprawidłowa realizacja zlecenia ZTM w zakresie umieszczania w autobusie dodatkowego oznakowania.		
5.1.8.6.		Brak oświetlenia lub nie świecenie tablic (każda tablica jest traktowana jako osobny przypadek).		
5.1.8.7.		Niewłaściwe umieszczenie tablic liniowych w uchwytach.		
		Brak oznakowania zastępującego niesprawny wyświetlacz zewnętrzny.		
5.1.8.8.		Umieszczenie tablic w niewłaściwym miejscu w autobusie.		
5.1.8.9.		Używanie tablic liniowych o niewłaściwej treści.		
5.1.8.10.		Wykonywanie przejazdu autobusem oznakowanym liniowo poza wyznaczoną rozkładem jazdy trasą i czasem kursowania.		
5.1.8.11.		Brak pojemnika (skrzynki) na materiały informacyjne, brak ramki A3 na plakaty informacyjno-promocyjne, brak ramki A2 na materiały informacyjne, brak uchwytów na plakaty informacyjne lub brak uchwytów na zastępczą informację liniową.		
5.1.8.12.		Brak lub niewłaściwa realizacja dyspozycji wydanych przez ZTM zgodnie z postanowieniami pkt. 2.1 Załącznika nr 5 do Umowy.		
5.1.8.13.		Brak, nieczytelność lub nieaktualność wymaganych przez ZTM informacji w postaci stałych naklejek w autobusie oraz ekspozycja niezgodna z wytycznymi ZTM (każda naklejka jest traktowana jako osobny przypadek).		
5.1.8.14.		Brak lub nieczytelna tabliczka z oznaczeniem zadania przewozowego (tzw. brygady).		
5.1.8.15.		Brak lub niezgodne z wytycznymi ZTM oflagowanie autobusu.		
5.1.8.16.		Brak numerów taborowych w ustalonych miejscach lub nieczytelny numer taborowy (każdy element traktowany jest jako osobny przypadek).		
5.1.9.	NT	Niezgodna z rozkładem jazdy obsada brygad taborem, w tym także realizacja półkursu typem autobusu, który został decyzją ZTM wyłączony z obsługi danej brygady.	za każdy kurs, w którym stwierdzono uchybienie	-30
5.1.10.	WY	Wykroczenie służbowe prowadzącego pojazd Operatora – nieprzestrzeganie obowiązków prowadzącego pojazd, w szczególności:	za każdy stwierdzony przypadek	-30
5.1.10.1.		Strój prowadzącego pojazd niezgodny z ustaleniami w Załączniku nr 6 do Umowy (§ 5 pkt. 1 c) Umowy).		
5.1.10.2.		Przewożenie osób postronnych w kabinie prowadzącego pojazd.		
5.1.10.3.		Nieuzasadniony postój autobusu na krańcu z włączonym silnikiem (powyżej 1 min.).		
5.1.10.4.		Niewykonanie lub niewłaściwe wykonanie poleceń wydanych przez służbę nadzoru ruchu.		
5.1.10.5.		Palenie tytoniu lub e-papierosa w autobusie lub na przystanku.		
5.1.10.6.		Korzystanie z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku.		
5.1.10.7.		Zanieczyszczenie pojazdu spowodowane przez kierowcę.		
5.1.10.8.		Niezameldowanie się kierowcy służbie nadzoru ruchu.		
5.1.10.9.		Niestosowanie się do postanowień Załącznika nr 6 oraz nr 11		

Załącznik nr 3 do pisma ZTM.NZ.2210.606.2016.DMA

5.1.10.10.		do Umowy, nieuwzględnionych w innych uchybieniach. Odjazd bez konsultacji z pracownikiem nadzoru ruchu w trakcie trwania TSB lub niezastosowanie się do wydanych dyspozycji.		
5.1.10.11.		Nieprzestrzeganie zasad skomunikowania pojazdów w celu umożliwienia przesiadania się pasażerów, określonych w rozkładzie jazdy lub dyspozycjach wydawanych przez ZTM.		
5.1.10.12.		Niezastosowanie się przez kierowcę do przepisów ruchu drogowego skutkujące zablokowaniem przejazdu dla pojazdów komunikacji miejskiej.		
5.1.10.13.		Nieprzestrzeganie przez kierowców przepisów Regulaminu przewozu, w tym niepodjęcie interwencji w sytuacji gdy w autobusie znajdują się osoby zagrażające bezpieczeństwu, porządkowi lub wywołujące uczucie odrazy.		
5.1.11.	RC	Niekorzystne zdarzenia rozkładowe , w tym:	za każdy	-30
5.1.11.1.		Przyspieszony odjazd lub brak realizacji odjazdu z wyznaczonego krańca w ostatnim pełnym kursie linii (z uwzględnieniem dopuszczenia 20 minut opóźnienia).	stwierdzony	
5.1.11.2.		Brak realizacji odjazdu lub opóźniony odjazd powyżej 5 minut z wyznaczonego krańca w pierwszym pełnym kursie na linii.	przypadek ²	
5.1.12.	RK	Niewłaściwa realizacja rozkładu jazdy , w tym:	za każdy	-10
5.1.12.1.		Niepunktualny odjazd autobusu z przystanku krańcowego, z wyłączeniem: a) opóźnienia wynikającego z późniejszego przyjazdu niż rozkładowy czas odjazdu z tego krańca (nie dotyczy niepłatnych dojazdów z zajezdni), b) opóźnienia do 1 minuty, c) opóźnienia wynikającego z konieczności zameldowania się w ekspedycji.	stwierdzony	
5.1.12.2.		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.	przypadek	
5.1.12.3.		Odjazdy realizowane przez autobusy tej samej linii z tego samego przystanku w tym samym czasie (tzw. jazda stadem) spowodowane nieprawidłową realizacją przez kierowcę rozkładu jazdy (np. pomimo braku przeszkód w ruchu drogowym specjalne opóźnianie; nadmierne przyspieszenia w celu dogonienia poprzedniej brygady).		
5.1.13.	BS	Brak możliwości zakupu biletu w pojeździe , w tym:	za każdy kurs,	-30
5.1.13.1.		Brak możliwości zakupu biletu w automacie Systemu Sprzedaży Biletów.	w którym	
5.1.13.2.		Odmowa sprzedaży biletu przez kierowcę, z uwzględnieniem postanowień przepisów dotyczących przewozu środkami lokalnego transportu zbiorowego w m.st. Warszawie.	stwierdzono	
			uchybiecie	
5.1.14.	BS1	Brak przekazania w terminie wymaganych kompletnych danych o prowadzonej w pojazdach sprzedaży biletów.	za każdy	-50
			stwierdzony	
			przypadek	
5.1.15.	NW	Nieprawidłowe wykonywanie obowiązków przez pracowników Operatora podczas realizacji Umowy z ZTM,	za każdy	-150
			stwierdzony	

² Uchybienie nalicza się niezależnie od rozliczenia wadliwości danego kursu

Załącznik nr 3 do pisma ZTM.NZ.2210.606.2016.DMA

	w tym:	przypadek	
5.1.15.1.	Nieprzestrzeganie obowiązku rzetelnego wypełniania kart drogowych zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym załączniku do Umowy.		
5.1.15.2.	Nieprawidłowa współpraca z Dyżurnym ZTM: a) brak powiadomienia lub opóźnienie (powyżej 5 minut od stwierdzenia zdarzenia) w powiadomieniu Dyżurnego ZTM o zdarzeniach wymienionych w pkt. 1.8.1 Załącznika nr 5 do Umowy b) nie zrealizowanie lub nieprawidłowa realizacja dyspozycji Dyżurnego ZTM w zakresie zadań służby zabezpieczenia ruchu, c) niewłaściwe wykonywanie przez służby zadań zleconych przez ZTM, d) zakończenie bez zgody ZTM pracy przez kierowcę linii nie posiadającej rozkładu jazdy. e) brak lub wadliwe funkcjonowanie łączności radiowej pomiędzy kierowcą i Dyżurnym ZTM lub między dyspozytorem Operatora i Dyżurnym ZTM.		
5.1.15.3.	Nieprawidłowa współpraca z pracownikami ZTM lub podmiotami działającymi na zlecenie ZTM: a) nieuprawnione ogłaszanie rozpoczęcia kontroli biletów przez prowadzącego pojazd, b) udzielanie komentarzy na temat wykonywanych czynności przez kontrolera biletów lub pracownika służby zabezpieczenia ruchu, c) udzielenie błędnych informacji w zakresie przepisów prawa, tj. ustaw szczególnych dotyczących przewozu osób i bagażu, regulaminów porządkowych i Regulaminu przewozu, d) odmowa udzielenia informacji w zakresie punktualności kursowania, trasy kontrolowanego pojazdu.		
5.1.15.4.	Brak wymaganych prawem lub Umową dokumentów podczas kontroli kierowcy w czasie wykonywania obsługi linii ZTM.		
5.1.15.5.	Uniemożliwienie przeprowadzenia pracownikom ZTM posiadającym odpowiednie uprawnienia („K” lub „KW”) kontroli przewidzianych umową lub wynikających z wykonania umowy, w tym m.in. określonych w § 5 pkt. 7 a) Umowy.		
5.1.15.6.	Nieudzielenie odpowiedzi na zgłoszenia, wnioski, reklamacje i skargi pasażerów w terminach wynikających z wytycznych ZTM, postanowień Umowy lub obowiązujących przepisów prawa.		
5.1.15.7.	Brak odpowiedniego rozpatrzenia sprawy w szczególności poprzez brak podania obowiązujących u Operatora procedur, brak podania działań podjętych w danej sprawie, brak podania konsekwencji zastosowanych wobec pracownika Operatora.		
5.1.15.8.	Skierowanie do obsługi linii autobusu z kierowcą, którego czas pracy w danym dniu uniemożliwia pełną realizację zadań określonych przez ZTM.		
5.1.15.9.	Umieszczenie reklamy i/lub ogłoszenia na lub w autobusach z naruszeniem zasad określonych w Załączniku nr 9 do Umowy		
5.1.15.10.	Brak określonego w § 5 pkt. 14 Umowy informacji na stronie		

Załącznik nr 3 do pisma ZTM.NZ.2210.606.2016.DMA

		internetowej Operatora.		
5.1.15.11.		Nieprawidłowe prowadzenie Rejestru Pojazdów lub Rejestru Pracowników Operatora (m.in. brak aktualizacji danych, nieterminowe aktualizowanie danych, nieprawidłowe dane).		
5.1.15.12.		Niestosowanie się do postanowień Regulaminu przewozu i innych określonych w § 5 pkt. 1 d) Umowy.		
5.1.15.13.		Nieprzestrzeganie obowiązku przekazywania, na każde żądanie ZTM kopii kart drogowych oraz innych dokumentów będących podstawą do rozliczeń wynikających z Umowy lub będących podstawą do rozliczeń (§ 5 pkt. 8 Umowy).		
5.1.15.14.		Nieprzestrzeganie obowiązku przekazywania, do ZTM poprawnych danych rejestrowanych przez urządzenia systemów określonych w § 5 pkt. 9 Umowy, zgodnie z wymogami określonymi w Załączniku nr 8 do Umowy (§ 5 pkt. 10 Umowy) – za każdy stwierdzony przypadek w kursie.		
5.1.15.15.		Nieprzestrzeganie obowiązków określonych w § 5 pkt. 11-12 Umowy, dotyczących służby zabezpieczenia ruchu.		
5.1.15.16.		Nieprzestrzeganie obowiązków określonych w § 5 p. 20 Umowy, dotyczących załatwiania we własnym zakresie wszelkich skarg i reklamacji pasażerów oraz przekazywania do ZTM kopii takich skarg i reklamacji wraz z informacjami o sposobie ich załatwienia i przekazywania comiesięcznych raportów.		
5.1.15.17.		Postój pojazdu w momencie nie wykonywania zadań przewozowych, szczególnie w przerwie nocnej, poza terenem zaplecza technicznego Operatora (z wyjątkiem postoju pojazdu podczas obsługi technicznej wykonywanej przez inne podmioty poza terenem zaplecza technicznego Operatora).		
5.1.16.	SB	Bezpodstawne wprowadzenie, przedwczesne zakończenie lub niewłaściwe przeprowadzenie TSB przez Operatora (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 Operatora obsługujących linię objętą TSB prowadzonym przez nadzór ruchu innych operatorów do poleceń wydanych w tym zakresie.	za każdy stwierdzony przypadek	-90
5.1.17.	AW	Niewłaściwa reakcja na awarię autobusu , w tym:	za każdy	-30
5.1.17.1.		Zablokowanie przejazdu dla pojazdów komunikacji miejskiej spowodowane awarią autobusu.	stwierdzony przypadek	

Po zmianie:

	symbol	opis uchybienia	jednostka miary	liczba punktów
5.1.1.	ST	Braki wyposażenia technicznego, zły stan techniczny, brak czystości autobusów Operatora, nieprawidłowość eksploatacji , w szczególności:	za każdy kurs, w którym stwierdzono uchybienie	-20
5.1.1.1.		Uszkodzone elementy wyposażenia autobusów (np. urwane poręcze)		
5.1.1.2.		Kasownik nie zapewnia prawidłowego skasowania/aktywowania biletu, w szczególności: f) brak komunikacji kasownika z kartami zbliżeniowymi lub brak zapisu na karcie właściwych danych,		

Załącznik nr 3 do pisma ZTM.NZ.2210.606.2016.DMA

		<p>g) nieprawidłowa obsługa biletów magnetycznych przez kasownik tzn. brak oznaczenia biletu trwałym, czytelnym nadrukiem przy pierwszym skasowaniu lub brak zakodowania właściwej, czytelnej informacji na pasku magnetycznym),</p> <p>h) uszkodzony wyświetlacz kasownika</p> <p>i) zabrudzony wyświetlacz kasownika w stopniu uniemożliwiającym odczyt informacji,</p> <p>j) uszkodzona lub brudna szczelina biletowa kasownika.</p>		
5.1.1.3.		<p>Istotne uchybienia w estetyce pojazdu, w szczególności:</p> <p>e) skorodowane elementy nadwozia i wnętrza pojazdu,</p> <p>f) brak odpowiedniej czystości nadwozia i wnętrza pojazdu,</p> <p>g) nieusunięte z przedziału pasażerskiego pojazdu śmieci,</p> <p>h) w okresie zimowym nieusunięte błoto pośniegowe na przystankach końcowych, na których rzeczywisty czas postoju jest dłuższy niż 10 minut.</p>		
5.1.1.4.		Brak lub niesprawność innych niż SPOzP, określonych w § 5 pkt. 9 Umowy, systemów.		
5.1.1.5.		Wyjazd na trasę autobusu z siedzeniami zamoczonymi wodą lub innymi płynami.		
5.1.1.6.		Uszkodzona funkcja tzw. przykłąku pojazdu, brak możliwości otwarcia rampy dla wózka inwalidzkiego lub uszkodzenie rampy uniemożliwiające wjazd/wyjazd wózka z pojazdu, niesprawność układu sygnalizacji konieczności użycia rampy.		
5.1.1.7.		Brak lub niewystarczające oświetlenie w przedziale pasażerskim od zmroku do świtu (nie dotyczy przedniej prawej lampy w przedziale pasażerskim).		
5.1.1.8.		Niewłaściwe warunki komfortu termicznego w przestrzeni pasażerskiej pojazdów zgodnie z zasadami określonymi w Załączniku nr 10 do Umowy.		
5.1.1.9.		Niesprawność układu sterowania drzwiami pasażerskimi, w tym jego poszczególnych elementów, włączając przyciski sygnalizacji „na żądanie”.		
5.1.1.10.		Niesprawność układu otwierania drzwi przez pasażerów, w tym jego poszczególnych elementów.		
5.1.1.11.		Niesprawność mechanizmu automatycznego ponownego otwarcia lub tzw. blokady przystankowej.		
5.1.1.12.		Niesprawność systemu łączności radiowej pomiędzy kierowcą i dyspozytorem Operatora lub między kierowcą i Dyżurnym ZTM.		
5.1.1.13.		Niesprawność Systemu Zliczania Pasażerów lub nieprzekazanie danych bądź przekazanie niepoprawnych danych zarejestrowanych przez System.		
5.1.1.14.		Brak niezbędnej liczby otwieranych zgodnie z SIWZ okien		
5.1.1.15.		Niesprawność systemu nagłośnieniowego.		
5.1.1.16.		Niesprawność Komputera Pojazdowego lub nieprzekazanie danych zarejestrowanych przez Komputer.		
5.1.2.	SP	<p>Niesprawność instalacji pokładowej SPOzP, w szczególności:</p> <p>i) autobus nie posiada zamontowanych wszystkich przewidzianych dla tego typu taboru kasowników,</p> <p>j) system SPOzP jest całkowicie wyłączony lub zdemontowany,</p> <p>k) dane wprowadzone do sterownika pokładowego lub kasowników (numer taborowy, numer linii, numer</p>	Za każdy kurs, w którym stwierdzono chybienie	-50

Załącznik nr 3 do pisma ZTM.NZ.2210.606.2016.DMA

		<p>brygady) są niezgodne z rzeczywistymi oznaczeniami danego autobusu,</p> <p>l) nieaktualna wersja plików konfiguracyjnych,</p> <p>m) nieprawidłowy czas wskazywany przez kasowniki lub sterownik (z tolerancją +/-1 minuty względem czasu rzeczywistego),</p> <p>n) brak zasilania kasowników w autobusie,</p> <p>o) brak stałego połączenia kasowników ze sterownikiem, w szczególności nie dopuszczalne jest występowanie objawów stałego lub okresowego zaniku zasilania któregokolwiek z kasowników lub utraty łączności sterownika z którymkolwiek z kasowników,</p> <p>p) informacje o alarmach na wyświetlaczu sterownika.</p>		
5.1.3.	STM1	Odmowa udostępnienia obrazu z Systemu Monitoringu Wizyjnego ze wskazanego okresu.	za każdy przypadek odmowy realizacji zamówienia ³	-100
5.1.4.	STM2	Przekazanie niepełnego obrazu (brak widoku z jednej z kamer) lub brak możliwości zgrania obrazu z autobusu.	za każdy przypadek wadliwej realizacji zamówienia	-50
5.1.5.	STL	Niewłaściwa realizacja procesu obsługi okresowej – zgodnie z Załącznikiem nr 3 do Umowy, w szczególności:	za każdy autobus i rozpoczęty dzień bez naprawy / przeglądu po wyznaczonym terminie	-50
5.1.5.1.		Niewykonanie naprawy uszkodzeń mechanicznych zewnętrznego i wewnętrznego poszycia autobusów lub jego wyposażenia (NU).		
5.1.5.2.		Niewykonanie przeglądu i/lub czyszczenia układu klimatyzacji/ogrzewania (OO-S).		
5.1.6.	OC	Niewłaściwa realizacja procesu obsługi codziennej pojazdu (OC).	za każdy stwierdzony przypadek przejazdu przez ciąg OC z nieuzasadnionym pominięciem jakiegokolwiek etapu określonego w Załączniku nr 3 do Umowy	-50
5.1.7.	OZ	Niewłaściwe oznakowanie autobusu , w szczególności:	za każdy stwierdzony przypadek	-10
5.1.7.1.		Brak możliwości odczytania informacji, np. brudna szyba, zasłonięta tablica (każdy element jest traktowany jako osobny przypadek).		
5.1.7.2.		Niefunkcjonowanie, nieczytelność lub nieprawidłowe funkcjonowanie wyświetlaczy zewnętrznych lub wewnętrznych stanowiących element Systemu Informacji Liniowej (każdy wyświetlacz jest traktowany jako osobny przypadek).		
5.1.7.3.		Funkcjonowanie wyświetlaczy Systemu Informacji Liniowej w oparciu o nieaktualny opis funkcjonalności SIL.		

³ np. autobus XXXX w godz. 10.00-10.15 i w godz. 15.20-16.10 to dwa przypadki; autobus XXXX i autobus YYYY w godz. 10.00-10.15 to także dwa przypadki

Załącznik nr 3 do pisma ZTM.NZ.2210.606.2016.DMA

5.1.7.4.		Niefunkcjonowanie lub wadliwe funkcjonowanie informacji głosowej stanowiącej element Systemu Informacji Liniowej, np. niewygaszane zapowiedzi przystanków, zapowiedzi wygaszane w błędny sposób, zapowiedzi wygaszane niezgodnie z wytycznymi ZTM.		
5.1.7.5.		Niezrealizowanie lub nieprawidłowa realizacja zlecenia ZTM w zakresie umieszczania w autobusie dodatkowego oznakowania.		
5.1.7.6.		Brak oświetlenia lub nie świecenie tablic (każda tablica jest traktowana jako osobny przypadek).		
5.1.7.7.		Niewłaściwe umieszczenie tablic liniowych w uchwytach.		
		Brak oznakowania zastępującego niesprawny wyświetlacz zewnętrzny.		
5.1.7.8.		Umieszczenie tablic w niewłaściwym miejscu w autobusie.		
5.1.7.9.		Używanie tablic liniowych o niewłaściwej treści.		
5.1.7.10.		Wykonywanie przejazdu autobusem oznakowanym liniowo poza wyznaczoną rozkładem jazdy trasą i czasem kursowania.		
5.1.7.11.		Brak pojemnika (skrzynki) na materiały informacyjne, brak ramki A3 na plakaty informacyjno-promocyjne, brak ramki A2 na materiały informacyjne, brak uchwytów na plakaty informacyjne lub brak uchwytów na zastępczą informację liniową.		
5.1.7.12.		Brak lub niewłaściwa realizacja dyspozycji wydanych przez ZTM zgodnie z postanowieniami pkt. 2.1 Załącznika nr 5 do Umowy.		
5.1.7.13.		Brak, nieczytelność lub nieaktualność wymaganych przez ZTM informacji w postaci stałych naklejek w autobusie oraz ekspozycja niezgodna z wytycznymi ZTM (każda naklejka jest traktowana jako osobny przypadek).		
5.1.7.14.		Brak lub nieczytelna tabliczka z oznaczeniem zadania przewozowego (tzw. brygady).		
5.1.7.15.		Brak lub niezgodne z wytycznymi ZTM oflagowanie autobusu.		
5.1.7.16.		Brak numerów taborowych w ustalonych miejscach lub nieczytelny numer taborowy (każdy element traktowany jest jako osobny przypadek).		
5.1.8.	NT	Niezgodna z rozkładem jazdy obsada brygad taborem, w tym także realizacja półkursu typem autobusu, który został decyzją ZTM wyłączony z obsługi danej brygady.	za każdy kurs, w którym stwierdzono uchybienie	-30
5.1.9.	RC	Niekorzystne zdarzenia rozkładowe, w tym:	za każdy stwierdzony przypadek ⁴	-30
5.1.9.1.		Przyspieszony odjazd lub brak realizacji odjazdu z wyznaczonego krańca w ostatnim pełnym kursie linii (z uwzględnieniem dopuszczenia 20 minut opóźnienia).		
5.1.9.2.		Brak realizacji odjazdu lub opóźniony odjazd powyżej 5 minut z wyznaczonego krańca w pierwszym pełnym kursie na linii.		
5.1.10.	RK	Niewłaściwa realizacja rozkładu jazdy, w tym:	za każdy stwierdzony przypadek	-10
5.1.10.1.		Niepunktualny odjazd autobusu z przystanku krańcowego, z wyłączeniem: d) opóźnienia wynikającego z późniejszego przyjazdu niż rozkładowy czas odjazdu z tego krańca (nie dotyczy niepłatnych dojazdów z zajezdni),		

⁴ Uchybienie nalicza się niezależnie od rozliczenia wadliwości danego kursu

Załącznik nr 3 do pisma ZTM.NZ.2210.606.2016.DMA

		<p>e) opóźnienia do 1 minuty, f) opóźnienia wynikającego z konieczności zameldowania się w ekspedycji.</p>		
5.1.10.2.		<p>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.</p>		
5.1.10.3.		<p>Odjazdy realizowane przez autobusy tej samej linii z tego samego przystanku w tym samym czasie (tzw. jazda stadem) spowodowane nieprawidłową realizacją przez kierowcę rozkładu jazdy (np. pomimo braku przeszkód w ruchu drogowym specjalne opóźnianie; nadmierne przyspieszenia w celu dogonienia poprzedniej brygady).</p>		
5.1.11.	BS	Brak możliwości zakupu biletu w pojeździe , w tym:	za każdy kurs,	-30
5.1.11.1.		Brak możliwości zakupu biletu w automacie Systemu Sprzedaży Biletów.	w którym stwierdzono uchybienie	
5.1.11.2.		Odmowa sprzedaży biletu przez kierowcę, z uwzględnieniem postanowień przepisów dotyczących przewozu środkami lokalnego transportu zbiorowego w m.st. Warszawie.		
5.1.12.	BS1	Brak przekazania w terminie wymaganych kompletnych danych o prowadzonej w pojazdach sprzedaży biletów.	za każdy stwierdzony przypadek	-50
5.1.13.	NW	Nieprawidłowe wykonywanie obowiązków przez pracowników Operatora podczas realizacji Umowy z ZTM , w tym:	za każdy stwierdzony przypadek	-150
5.1.13.1.		Nieprzestrzeganie obowiązku rzetelnego wypełniania kart drogowych zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym załączniku do Umowy.		
5.1.13.2.		<p>Nieprawidłowa współpraca z Dyżurnym ZTM:</p> <p>f) brak powiadomienia lub opóźnienie (powyżej 5 minut od stwierdzenia zdarzenia) w powiadomieniu Dyżurnego ZTM o zdarzeniach wymienionych w pkt. 1.8.1 Załącznika nr 5 do Umowy</p> <p>g) niezrealizowanie lub nieprawidłowa realizacja dyspozycji Dyżurnego ZTM w zakresie zadań służby zabezpieczenia ruchu,</p> <p>h) niewłaściwe wykonywanie przez służby zadań zleconych przez ZTM,</p> <p>i) zakończenie bez zgody ZTM pracy przez kierowcę linii nie posiadającej rozkładu jazdy.</p> <p>j) brak lub wadliwe funkcjonowanie łączności radiowej pomiędzy kierowcą i Dyżurnym ZTM lub między dyspozytorem Operatora i Dyżurnym ZTM.</p>		
5.1.13.3.		<p>Nieprawidłowa współpraca z pracownikami ZTM lub podmiotami działającymi na zlecenie ZTM:</p> <p>e) nieuprawnione ogłaszanie rozpoczęcia kontroli biletów przez prowadzącego pojazd,</p> <p>f) udzielanie komentarzy na temat wykonywanych czynności przez kontrolera biletów lub pracownika służby zabezpieczenia ruchu,</p> <p>g) udzielenie błędnych informacji w zakresie przepisów prawa, tj. ustaw szczególnych dotyczących przewozu osób i bagażu, regulaminów porządkowych i Regulaminu</p>		

Załącznik nr 3 do pisma ZTM.NZ.2210.606.2016.DMA

	przewozu, h) odmowa udzielenia informacji w zakresie punktualności kursowania, trasy kontrolowanego pojazdu.		
5.1.13.4.	Brak wymaganych prawem lub Umową dokumentów podczas kontroli kierowcy w czasie wykonywania obsługi linii ZTM.		
5.1.13.5.	Uniemożliwienie przeprowadzenia pracownikom ZTM posiadającym odpowiednie uprawnienia („K” lub „KW”) kontroli przewidzianych umową lub wynikających z wykonania umowy, w tym m.in. określonych w § 5 pkt. 7 a) Umowy.		
5.1.13.6.	Nieudzielenie odpowiedzi na zgłoszenia, wnioski, reklamacje i skargi pasażerów w terminach wynikających z wytycznych ZTM, postanowień Umowy lub obowiązujących przepisów prawa.		
5.1.13.7.	Brak odpowiedniego rozpatrzenia sprawy w szczególności poprzez brak podania obowiązujących u Operatora procedur, brak podania działań podjętych w danej sprawie, brak podania konsekwencji zastosowanych wobec pracownika Operatora.		
5.1.13.8.	Skierowanie do obsługi linii autobusu z kierowcą, którego czas pracy w danym dniu uniemożliwia pełną realizację zadań określonych przez ZTM.		
5.1.13.9.	Umieszczenie reklamy i/lub ogłoszenia na lub w autobusach z naruszeniem zasad określonych w Załączniku nr 9 do Umowy		
5.1.13.10.	Brak określonego w § 5 pkt. 14 Umowy informacji na stronie internetowej Operatora.		
5.1.13.11.	Nieprawidłowe prowadzenie Rejestru Pojazdów lub Rejestru Pracowników Operatora (m.in. brak aktualizacji danych, nieterminowe aktualizowanie danych, nieprawidłowe dane).		
5.1.13.12.	Niestosowanie się do postanowień Regulaminu przewozu i innych określonych w § 5 pkt. 1 d) Umowy.		
5.1.13.13.	Nieprzestrzeganie obowiązku przekazywania, na każde żądanie ZTM kopii kart drogowych oraz innych dokumentów będących podstawą do rozliczeń wynikających z Umowy lub będących podstawą do rozliczeń (§ 5 pkt. 8 Umowy).		
5.1.13.14.	Nieprzestrzeganie obowiązku przekazywania, do ZTM poprawnych danych rejestrowanych przez urządzenia systemów określonych w § 5 pkt. 9 Umowy, zgodnie z wymogami określonymi w Załączniku nr 8 do Umowy (§ 5 pkt. 10 Umowy) – za każdy stwierdzony przypadek w kursie.		
5.1.13.15.	Nieprzestrzeganie obowiązków określonych w § 5 pkt. 11-12 Umowy, dotyczących służby zabezpieczenia ruchu.		
5.1.13.16.	Nieprzestrzeganie obowiązków określonych w § 5 p. 20 Umowy, dotyczących załatwiania we własnym zakresie wszelkich skarg i reklamacji pasażerów oraz przekazywania do ZTM kopii takich skarg i reklamacji wraz z informacjami o sposobie ich załatwienia i przekazywania comiesięcznych raportów.		
5.1.13.17.	Postój pojazdu w momencie nie wykonywania zadań przewozowych, szczególnie w przerwie nocnej, poza terenem zaplecza technicznego Operatora (z wyjątkiem postoju pojazdu podczas obsługi technicznej wykonywanej przez inne podmioty poza terenem zaplecza technicznego Operatora).		

Załącznik nr 3 do pisma ZTM.NZ.2210.606.2016.DMA

5.1.14.	SB	Bezpodstawne wprowadzenie, przedwczesne zakończenie lub niewłaściwe przeprowadzenie TSB przez Operatora (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 Operatora obsługujących linię objętą TSB prowadzonym przez nadzór ruchu innych operatorów do poleceń wydanych w tym zakresie.	za każdy stwierdzony przypadek	-90
5.1.15.	AW	Niewłaściwa reakcja na awarię autobusu , w tym:	za każdy stwierdzony przypadek	-30
5.1.15.1.		Zablokowanie przejazdu dla pojazdów komunikacji miejskiej spowodowane awarią autobusu.		

Było:

5.2. Za najbardziej istotne nieprawidłowości w realizacji Umowy, Zamawiający naliczy Operatorowi kary umowne:

5.2.1.	Stwierdzona przez ZTM niezgodność ze stanem faktycznym dokumentów sprawozdawczych, sporządzanych przez Operatora.	za każdy stwierdzony przypadek 1200 × skorygowana w sposób określony w ust. 9 stawka bazowa brutto obowiązująca w miesiącu, w którym zdarzenie ma miejsce
5.2.2.	Stwierdzone przez ZTM zawinione zachowanie kierowcy skutkujące zagrożeniem bezpieczeństwa pasażerów lub innych uczestników ruchu drogowego lub sprzedaż przez kierowcę biletów nie zakupionych przez Operatora od Zamawiającego.	za każdy stwierdzony przypadek 10 000 zł
5.2.3.	Z tytułu niewykonania wozokilometrów w półkursach uznanych za wadliwe, na operatora zostanie naliczona kara za każdy niewykonany kilometr. Przy zdarzeniach losowych nie będącymi awariami taboru lub nie wynikającymi z braku zapewnienia odpowiedniej obsady (kierowca-tabor) w okresie 60 min dla operatora na reakcję = podstawienie rezerwy uchybienie nie będzie naliczane.	w wysokości 200% kwoty równej iloczynowi liczby niezrealizowanych wozokilometrów i aktualnej w danym miesiącu jednostkowej stawki bazowej brutto.
5.2.4.	Brak wykazania w danych z automatu biletowego wszystkich biletów zakodowanych na kartach albo wydanych przez automat.	1) w wysokości 10-krotności ceny nie wykazanego biletu – w przypadku ujawnienia do 5 przypadków w ciągu miesiąca; 2) w wysokości 50-krotności ceny nie wykazanego biletu – w przypadku więcej niż 5 przypadków w ciągu miesiąca.
5.2.5.	Niezastosowanie się do wydanego przez ZTM zlecenia zmiany rozkładu jazdy określonego w Załączniku nr 5 do Umowy	za każdy stwierdzony przypadek – każdy dzień pracy bez uwzględnienia zlecenia 10 000 zł
5.2.6.	Niestosowanie się do postanowień § 5 pkt. 2 a) Umowy (utrzymywania zaplecza technicznego używanego do realizacji Umowy)	za każdy stwierdzony przypadek

Załącznik nr 3 do pisma ZTM.NZ.2210.606.2016.DMA

	taboru zgodnego co najmniej ze specyfikacją określoną w SIWZ).	50 000 zł
5.2.7.	Brak ubezpieczenia Operatora w zakresie odpowiedzialności cywilnej Operatora z tytułu wykonywanych usług przewozowych zgodnie z § 5 pkt. 4 Umowy.	za każdy dzień braku ubezpieczenia 50 000 zł
5.2.8.	Nie wywiązanie się z obowiązku umożliwienia przeprowadzania kontroli biletów przez służby kontrolerskie ZTM lub przez inne podmioty działające na zlecenie ZTM (§ 5 pkt. 6 Umowy).	za każdy stwierdzony przypadek 1000 zł
5.2.9.	Nieprzestrzeganie obowiązku zatrudnienia pracowników na umowę o pracę w pełnym wymiarze godzin zgodnie z postanowieniami Umowy (§ 5 pkt. 29 Umowy).	za każdy stwierdzony przypadek 5000 zł
5.2.10.	Nieprzestrzeganie obowiązku wykorzystywania przeznaczonych do realizacji Umowy autobusów wyłącznie do zadań zleconych przez Organizatora (§ 5 pkt. 18 Umowy).	za każdy stwierdzony przypadek 5000 zł
5.2.11.	Wprowadzenie do ruchu autobusów nie posiadających Certyfikatu ZTM (§ 3 ust. 2 i 3 Umowy).	za każdy stwierdzony przypadek – rozpoczęty dzień kursowania każdego z takich autobusów 10 000 zł
5.2.12.	Wprowadzenie do obsługi zadań przewozowych autobusów, których Certyfikaty ZTM straciły ważność.	za każdy stwierdzony przypadek – rozpoczęty dzień kursowania każdego z takich autobusów 800 zł
5.2.13.	Liczba odjazdów rejestrowanych w rozliczonym miesiącu wynosi mniej niż 95% odjazdów zaplanowanych do realizacji w skali miesiąca przez rozkład jazdy określony przez ZTM (z uwzględnieniem wprowadzonych zmian doraźnych i TSB) w przypadku rejestracji dokonywanej przez Komputery Pojazdowe.	za każdy stwierdzony przypadek (miesiąc) 100 000 zł
5.2.14.	Opóźnienie w przypadku nie wywiązania się w terminie z konieczności usunięcia niezgodności w zakresie zaplecza technicznego (pkt. 3.9.4 oraz 3.10.3 Załącznika nr 2 do Umowy).	za każdy dzień opóźnienia i każdą pozycję 5 000 zł
5.2.15.	Naruszenie przez Operatora postanowień dotyczących zachowania w tajemnicy oraz zasad wykorzystywania informacji związanych z eksploatacją SPOzP (§ 13 Umowy).	za każdy stwierdzony przypadek naruszenia 500 000 zł

Po zmianie:

	symbol	opis nieprawidłowości	kara umowna
5.2.1.	KWY	Wykroczenie służbowe prowadzącego pojazd Operatora – nieprzestrzeganie obowiązków prowadzącego pojazd, w szczególności:	za każdy stwierdzony przypadek 20 × stawka bazowa brutto obowiązująca w miesiącu, w którym zdarzenie ma miejsce
5.2.1.1.		Strój prowadzącego pojazd niezgodny z ustaleniami w Załączniku nr 6 do Umowy (§ 5 pkt. 1 c) Umowy).	
5.2.1.2.		Przewożenie osób postronnych w kabinie prowadzącego pojazd.	
5.2.1.3.		Nieuzasadniony postój autobusu na krańcu z włączonym silnikiem (powyżej 1 min.).	
5.2.1.4.		Niewykonanie lub niewłaściwe wykonanie poleceń wydanych przez służbę nadzoru ruchu.	
5.2.1.5.		Palenie tytoniu lub e-papierosa w autobusie lub na przystanku.	
5.2.1.6.		Korzystanie z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku.	
5.2.1.7.		Zanieczyszczenie pojazdu spowodowane przez kierowcę.	

Załącznik nr 3 do pisma ZTM.NZ.2210.606.2016.DMA

5.2.1.8.		Niezameldowanie się kierowcy służbie nadzoru ruchu.		
5.2.1.9.		Niestosowanie się do postanowień Załącznika nr 6 oraz nr 11 do Umowy, nieuwzględnionych w innych uchybieniach.		
5.2.1.10.		Odjazd bez konsultacji z pracownikiem nadzoru ruchu w trakcie trwania TSB lub niezastosowanie się do wydanych dyspozycji.		
5.2.1.11.		Nieprzestrzeganie zasad skomunikowania pojazdów w celu umożliwienia przesiadania się pasażerów, określonych w rozkładzie jazdy lub dyspozycjach wydawanych przez ZTM.		
5.2.1.12.		Niezastosowanie się przez kierowcę do przepisów ruchu drogowego skutkujące zablokowaniem przejazdu dla pojazdów komunikacji miejskiej.		
5.2.1.13.		Nieprzestrzeganie przez kierowców przepisów Regulaminu przewozu, w tym niepodjęcie interwencji w sytuacji gdy w autobusie znajdują się osoby zagrażające bezpieczeństwu, porządkowi lub wywołujące uczucie odrazy.		
5.2.2.	KUT	Nieprzestrzeganie zasad obsługi pasażerów, w szczególności: lub przyspieszony odjazd niezgodny z rozkładem, nieprawidłowa obsługa przystanku, nieprawidłowa obsługa pasażerów		za każdy stwierdzony przypadek (za każde uchybienie i za każdy przystanek, na którym wystąpiło) 20 × stawka bazowa brutto obowiązująca w miesiącu, w którym zdarzenie ma miejsce
5.2.2.1.		Nie zatrzymanie się na przystanku wyznaczonym w rozkładzie jazdy.		
5.2.2.2.		Nie zatrzymanie się na przystanku warunkowym „na żądanie” w przypadku sygnalizacji przez pasażera.		
5.2.2.3.		Uniemożliwienie wyjścia lub wejścia pasażerom (np. przez nieotwarcie 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).		
5.2.2.4.		Zatrzymanie autobusu w odległości większej niż 200 mm od krawężnika przystanku (z wyjątkiem przypadków, w których sytuacja drogowa, geometria zatoki lub stan nawierzchni uniemożliwiają spełnienie tego wymogu).		
5.2.2.5.		Obsługa przystanku zrealizowana jako trzeci pojazd w kolejności (z dwoma autobusami poprzedzającymi) bez ponownego zatrzymania w czole przystanku (z wyjątkiem przypadków, gdy przystanek jest oznaczony napisem „potrójny przystanek”).		
5.2.2.6.		odjazd z przystanku lub jazda pomiędzy przystankami z otwartymi drzwiami.		
5.2.2.7.		Nie włączenie funkcji tzw. przykłąku lub brak otwarcia rampy dla wózka w przypadku żądania pasażera, a w szczególności osoby niepełnosprawnej.		
5.2.2.8.		Nie przestrzeganie zasad obsługi pasażerów niepełnosprawnych opisanych w Załączniku nr 11 do Umowy, w szczególności nie udzielanie niezbędnej pomocy przy wsiadaniu lub wysiadaniu z pojazdu osobom niepełnosprawnym o widocznym stopniu niepełnosprawności.		
5.2.2.9.		Nie uruchomienie zewnętrznej informacji głosowej o numerze linii, którą pojazd obsługuje oraz kierunku jazdy (zgodnie z informacją wyświetlaną na przedniej tablicy kierunkowej) w przypadku oczekiwania na przystanku osoby niewidomej lub niedowidzącej (z białą laską lub psem przewodnikiem).		

Załącznik nr 3 do pisma ZTM.NZ.2210.606.2016.DMA

5.2.3.	KO1	Stwierdzona przez ZTM niezgodność ze stanem faktycznym dokumentów sprawozdawczych, sporządzanych przez Operatora.	za każdy stwierdzony przypadek 1200 × skorygowana stawka bazowa brutto obowiązująca w miesiącu, w którym zdarzenie ma miejsce
5.2.4.	KZB	Stwierdzone przez ZTM zawinione zachowanie kierowcy skutkujące zagrożeniem bezpieczeństwa pasażerów lub innych uczestników ruchu drogowego lub sprzedaż przez kierowcę biletów nie zakupionych przez Operatora od Zamawiającego.	za każdy stwierdzony przypadek 10 000 zł
5.2.5.	KZL	Z tytułu niewykonania wozokilometrów w pólkursach uznanych za wadliwe, na operatora zostanie naliczona kara za każdy niewykonany kilometr. Przy zdarzeniach losowych nie będącymi awariami taboru lub nie wynikającymi z braku zapewnienia odpowiedniej obsady (kierowca-tabor) w okresie 60 min dla operatora na reakcję = podstawienie rezerwy uchybienie nie będzie naliczane.	w wysokości 200% kwoty równej iloczynowi liczby niezrealizowanych wozokilometrów i aktualnej w danym miesiącu jednostkowej stawki bazowej brutto.
5.2.6.	KDA	Brak wykazania w danych z automatu biletowego wszystkich biletów zakodowanych na kartach albo wydanych przez automat.	3) w wysokości 10-krotności ceny nie wykazanego biletu – w przypadku ujawnienia do 5 przypadków w ciągu miesiąca; 4) w wysokości 50-krotności ceny nie wykazanego biletu – w przypadku więcej niż 5 przypadków w ciągu miesiąca.
5.2.7.	KZR	Niezastosowanie się do wydanego przez ZTM zlecenia zmiany rozkładu jazdy określonego w Załączniku nr 5 do Umowy	za każdy stwierdzony przypadek – każdy dzień pracy bez uwzględnienia zlecenia 10 000 zł
5.2.8.	KZU	Niestosowanie się do postanowień § 5 pkt. 2 a) Umowy (utrzymywania zaplecza technicznego używanego do realizacji Umowy taboru zgodnego co najmniej ze specyfikacją określoną w SIWZ) – kara umowna nie będzie naliczana w ciągu 14 dni od wystąpienia niezgodności z SIWZ pod warunkiem niezwłocznego powiadomienia Zamawiającego o jej wystąpieniu i podjęciu czynności zmierzających do przywrócenia zgodności z SIWZ. W przypadku naruszenia obowiązków, o których mowa w pkt. 1.1.2 i 1.1.9 Załącznika nr 2 do SIWZ kara naliczana jest od momentu ujawnienia naruszenia	za każdy dzień niezgodności 5000 zł
5.2.9.	KOC	Brak ubezpieczenia Operatora w zakresie odpowiedzialności cywilnej Operatora z tytułu wykonywanych usług przewozowych zgodnie z § 5 pkt. 4 Umowy.	za każdy dzień braku ubezpieczenia 50 000 zł
5.2.10.	KKB	Nie wywiązanie się z obowiązku umożliwienia przeprowadzania kontroli biletów przez służby kontrolerskie ZTM lub przez inne podmioty działające na zlecenie ZTM (§ 5 pkt. 6 Umowy).	za każdy stwierdzony przypadek 1000 zł
5.2.11.	KUP	Nieprzestrzeganie obowiązku zatrudnienia pracowników na umowę o pracę w pełnym wymiarze godzin zgodnie z	za każdy stwierdzony przypadek

Załącznik nr 3 do pisma ZTM.NZ.2210.606.2016.DMA

		postanowieniami Umowy (§ 5 pkt. 29 Umowy).	5000 zł
5.2.12.	KWA	Nieprzestrzeganie obowiązku wykorzystywania przeznaczonych do realizacji Umowy autobusów wyłącznie do zadań zleconych przez Organizatora (§ 5 pkt. 18 Umowy).	za każdy stwierdzony przypadek 5000 zł
5.2.13.	KBC	Wprowadzenie do ruchu autobusów nie posiadających Certyfikatu ZTM (§ 3 ust. 2 i 3 Umowy).	za każdy stwierdzony przypadek – rozpoczęty dzień kursowania każdego z takich autobusów 10 000 zł
5.2.14.	KCC	Wprowadzenie do ruchu autobusów posiadających Certyfikat czasowy (pkt. 2.8.5 Załącznika nr 2 do Umowy)	za każdy stwierdzony przypadek – rozpoczęty dzień kursowania każdego z takich autobusów $C_w \times$ skorygowana stawka bazowa brutto obowiązująca w okresie, w którym zdarzenie ma miejsce, przy czym wskaźnik C_w wynosi: <ul style="list-style-type: none"> • 25 w okresie od 1 do 30 dnia kursowania autobusu, • 60 w okresie od 31 do 60 dnia kursowania autobusu, • 90 w okresie od 61 do 90 dnia kursowania autobusu, • 120 w okresie od 91 do 120 dnia kursowania autobusu, • 150 od 121 dnia kursowania autobusu.
5.2.15.	KRD	Liczba odjazdów rejestrowanych w rozliczonym miesiącu wynosi mniej niż 95% odjazdów zaplanowanych do realizacji w skali miesiąca przez rozkład jazdy określony przez ZTM (z uwzględnieniem wprowadzonych zmian doraźnych i TSB) w przypadku rejestracji dokonywanej przez Komputery Pojazdowe.	za każdy stwierdzony przypadek (miesiąc) 100 000 zł
5.2.16.	KZO	Opóźnienie w przypadku nie wywiązania się w terminie z konieczności usunięcia niezgodności w zakresie zaplecza technicznego (pkt. 3.9.4 oraz 3.10.3 Załącznika nr 2 do Umowy).	za każdy dzień opóźnienia i każdą pozycję 5 000 zł
5.2.17.	KTP	Naruszenie przez Operatora postanowień dotyczących zachowania w tajemnicy oraz zasad wykorzystywania informacji związanych z eksploatacją SPOzP (§ 13 Umowy).	za każdy stwierdzony przypadek naruszenia 500 000 zł

Modyfikacje Załącznika nr 10 do Umowy

Było:

1. Operator jest zobowiązany do utrzymywania w przestrzeni pasażerskiej pojazdów warunków komfortu termicznego określonych jako temperatura wewnętrzna:

temperatura zewnętrzna	temperatura wewnętrzna	urządzenia wykorzystywane podstawowo	urządzenia wykorzystywane pomocniczo (opcjonalnie)
$\leq 2^{\circ}\text{C}$	$7\pm 1^{\circ}\text{C}$	urządzenia grzewcze	funkcja ogrzewania urządzeń klimatyzacyjnych
$2,1\div 10^{\circ}\text{C}$	podwyższona o $5\pm 1^{\circ}\text{C}$ w stosunku do temp. zewn.	urządzenia grzewcze	funkcja ogrzewania urządzeń klimatyzacyjnych
$10,1\div 15^{\circ}\text{C}$	$15\pm 1^{\circ}\text{C}$	urządzenia grzewcze	funkcja ogrzewania urządzeń klimatyzacyjnych
$15,1\div 22^{\circ}\text{C}$	= temperaturze zewnętrznej $\pm 1^{\circ}\text{C}$	urządzenia wentylacyjne	urządzenia grzewcze, urządzenia klimatyzacyjne
$22,1\div 26^{\circ}\text{C}$	$22\pm 1^{\circ}\text{C}$	urządzenia klimatyzacyjne	urządzenia wentylacyjne
$26,1\div 29,9^{\circ}\text{C}$	obniżona o $4\pm 1^{\circ}\text{C}$ w stosunku do temp. zewn.	urządzenia klimatyzacyjne	urządzenia wentylacyjne
$30\div 34,9^{\circ}\text{C}$	obniżona o $5\pm 1^{\circ}\text{C}$ w stosunku do temp. zewn.	urządzenia klimatyzacyjne	urządzenia wentylacyjne
$\geq 35^{\circ}\text{C}$	obniżona o $6\pm 1^{\circ}\text{C}$ w stosunku do temp. zewn.	urządzenia klimatyzacyjne	urządzenia wentylacyjne

Po zmianie:

1. Operator jest zobowiązany do utrzymywania w przestrzeni pasażerskiej pojazdów warunków komfortu termicznego określonych jako temperatura wewnętrzna:

temperatura zewnętrzna	temperatura wewnętrzna	urządzenia wykorzystywane podstawowo	urządzenia wykorzystywane pomocniczo (opcjonalnie)
$\leq -20^{\circ}\text{C}$	$7\pm 1^{\circ}\text{C}$	urządzenia grzewcze	funkcja ogrzewania urządzeń klimatyzacyjnych
$-19,9\div -12^{\circ}\text{C}$	podwyższona o $27\pm 1^{\circ}\text{C}$ w stosunku do temp. zewn.	urządzenia grzewcze	funkcja ogrzewania urządzeń klimatyzacyjnych
$-11,9\div 15^{\circ}\text{C}$	$15\pm 1^{\circ}\text{C}$	urządzenia grzewcze	funkcja ogrzewania urządzeń klimatyzacyjnych
$15,1\div 22^{\circ}\text{C}$	= temperaturze zewnętrznej $\pm 1^{\circ}\text{C}$	urządzenia wentylacyjne	urządzenia grzewcze, urządzenia klimatyzacyjne
$22,1\div 26^{\circ}\text{C}$	$22\pm 1^{\circ}\text{C}$	urządzenia klimatyzacyjne	urządzenia wentylacyjne
$26,1\div 29,9^{\circ}\text{C}$	obniżona o $4\pm 1^{\circ}\text{C}$ w stosunku do temp. zewn.	urządzenia klimatyzacyjne	urządzenia wentylacyjne
$30\div 34,9^{\circ}\text{C}$	obniżona o $5\pm 1^{\circ}\text{C}$ w stosunku do temp. zewn.	urządzenia klimatyzacyjne	urządzenia wentylacyjne
$\geq 35^{\circ}\text{C}$	obniżona o $6\pm 1^{\circ}\text{C}$ w stosunku do temp. zewn.	urządzenia klimatyzacyjne	urządzenia wentylacyjne

Modyfikacje Załącznika nr 1 do SIWZ

Było:

- 15.2. Układ sterowania pracą urządzeń grzewczych zapewnia średnią temperaturę wnętrza nie niższą od 7°C i nie wyższą od 15°C przy czym:
- w przedziale temperatury zewnętrznej niższej niż i równej 2°C, średnia temperatura w przestrzeni powinna wynosić 7°C;
 - w przedziale temperatury zewnętrznej od 2,1°C do 10°C, średnia temperatura w przestrzeni powinna zostać podwyższona o 5°C w stosunku do temperatury zewnętrznej;
 - w przedziale temperatury zewnętrznej od 10,1°C do 15°C, średnia temperatura w przestrzeni powinna wynosić 15°C;

Po zmianie:

- 15.2. Układ sterowania pracą urządzeń grzewczych zapewnia średnią temperaturę wnętrza nie niższą od 7°C i nie wyższą od 15°C przy czym:
- w przedziale temperatury zewnętrznej niższej niż i równej -20°C, średnia temperatura w przestrzeni powinna wynosić 7°C;
 - w przedziale temperatury zewnętrznej od -19,9°C do -12°C, średnia temperatura w przestrzeni powinna zostać podwyższona o 27°C w stosunku do temperatury zewnętrznej;
 - w przedziale temperatury zewnętrznej od -11,9°C do 15°C, średnia temperatura w przestrzeni powinna wynosić 15°C;