FK.3220.12.160.1-10.2023

**UMOWA nr 7243.17.2023**

Zawarta w dniu 27 grudnia 2023 r. pomiędzy:

Gminą Czechowice-Dziedzice z siedzibą w Czechowicach-Dziedzicach Plac Jana Pawła II 1, 43-502 Czechowice-Dziedzice, NIP 6521713295, REGON 276258121,

reprezentowaną przez:

**Mariana Błachuta** – Burmistrza Czechowic-Dziedzic,

zwaną dalej Organizatorem,

a

Przedsiębiorstwem Komunikacji Miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach sp. z o.o.   
43-502 Czechowice-Dziedzice, ul. Michała Drzymały 16, NIP 6521723715. REGON 243448608, KRS 0000499121, BDO 000056582, Wysokość kapitału zakładowego 9 842 000 zł.

reprezentowaną przez:

**Rafała Kupczaka**- Prezesa Zarządu

zwaną dalej Operatorem,

Na podstawie art. 4, i art. 6 Rozporządzenia (WE) Parlamentu Europejskiego  
i Rady z dnia 23.10.2007 r. Nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) Nr 1191/69i (EWG) Nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1), zwanego dalej "rozporządzeniem nr 1370/2007" oraz art. 19 ust. 1 pkt 1, art. 50 – art. 58 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2778) oraz art. 365 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1605 z późn. zm.).

Organizator i Operator łącznie zwani będą dalej „Stronami” lub oddzielnie każdy z nich „Stroną”. Przedstawiciele Stron przez złożenie swojego podpisu oświadczają także, że są upoważnieni do zawarcia niniejszej Umowy, że ich prawo do reprezentowania danej Strony nie jest ograniczone w żadnym zakresie, a sposób reprezentacji osób występujących   
w imieniu reprezentowanych Stron umożliwia skuteczne składanie oświadczeń woli, w tym zaciąganie zobowiązań na rzecz reprezentowanego podmiotu, oświadczają też, że nie jest im znana żadna przeszkoda, która mogłaby mieć wpływ na wykonanie zobowiązań przyjętych przez Strony w niniejszej Umowie.

**§ 1**

Użyte dalej określenia oznaczają:

1. Organizator publicznego transportu zbiorowego – Gmina Czechowice-Dziedzice,
2. Operator publicznego transportu zbiorowego – Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach sp. z o.o.,
3. Publiczny transport zbiorowy – w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r.   
   o publicznym transporcie zbiorowym,
4. Cennik – Zarządzenie Burmistrza Czechowic-Dziedzic w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego wykonywane przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach sp. z o.o.,
5. Raport – raport kontroli sporządzony przez Organizatora po zakończeniu kontroli jakości realizowania umowy przez Operatora,
6. Linie komunikacyjne – w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym,
7. Środek transportu – autobusy, którymi będą obsługiwane linie komunikacyjne,

8. Rekompensacie – należy przez to rozumieć rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych, o której mowa w art. 2 lit. g rozporządzenia nr 1370/2007, tj. każdą korzyść (w tym dotację ze środków funduszy UE), zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem,

9. Składniku majątkowym – należy przez to rozumieć wszelkie przedmioty,  
w szczególności tabor i infrastrukturę, dofinansowane z programu operacyjnego,

10. Umowie o świadczenie usług publicznych – należy przez to rozumieć umowę   
o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego   
w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym,

11. Usłudze publicznej – należy przez to rozumieć świadczenie (realizację) lub zarządzanie i świadczenie (realizację) usług w transporcie zbiorowym, których wykonywania dany operator bez rekompensaty nie podjąłby się albo nie podjąłby się w tym samym zakresie lub na tych samych warunkach,

12. Rozsądny zysk – należy przez to rozumieć procent kapitału podstawowego ustalonego na podstawie zatwierdzonego sprawozdania finansowego za poprzedni rok obrotowy.

**§ 2**

Przedmiot umowy:

1. Przedmiotem umowy jest wykonywanie przez Operatora usług publicznych   
   o charakterze publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych w ilości określonej w załączniku nr 1 (10 974 686 wkm) od dnia 01.01.2024 r. do dnia   
   31.12.2033 r.
2. Warunki realizacji publicznego transportu zbiorowego objęte umową są zgodne  
   z otrzymanym od organizatora rozkładem jazdy stanowiącym załącznik nr 2 do umowy.
3. Zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi uzgadnia Organizator.

**§ 3**

1. Organizator zobowiązuje się przyznać środki finansowe Operatorowi w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego objętych niniejszą Umową w formie rekompensaty na zasadach określonych w Rozporządzeniu (WE) Parlamentu Europejskiego Nr 1370/2007 oraz w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.
2. Wyliczenie rekompensaty:
3. Wysokość przekazanej rekompensaty nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej wynikowi finansowemu netto Operatora, który obliczany jest jako:
4. suma kosztów poniesionych w związku ze świadczeniem usług publicznego transportu zbiorowego,
5. minus inne przychody wygenerowane podczas wypełniania usług publicznego transportu zbiorowego,
6. minus wszystkie dodatnie wpływy finansowe dotyczące prowadzonej pomocniczej (dodatkowej) działalności,
7. plus rozsądny zysk w wysokości 5 %,
8. plus podatek dochodowy w obligatoryjnym wymiarze.
9. Do celów obliczania rekompensaty obowiązuje następujący wzór:

**Rw = K – Pt – Ps + Z + Pd**

Rw – rekompensata wkm

K – koszty poniesione w związku ze zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego,

Pt – przychody wygenerowane podczas wypełniania usług publicznego transportu zbiorowego,

Ps – dodatnie wpływy finansowe dotyczące pomocniczej (dodatkowej) działalności,

Z – rozsądny zysk stanowić będzie 5 % procent kapitału podstawowego ustalanego na podstawie zatwierdzonego sprawozdania finansowego za poprzedni rok obrotowy.

Pd – podatek dochodowy w obligatoryjnym wymiarze

1. Wysokość rekompensaty za zrealizowane zadania przewozowe stanowi iloczyn stawki rekompensaty na pokrycie kosztu jednostkowego wkm netto i zrealizowanych przez Operatora zadań przewozowych wyrażonych w wkm.
2. Przy wyliczeniu wielkości należnej rekompensaty uwzględnione zostają wszystkie koszty ponoszone w ramach tej działalności, między innymi:
3. wszystkie koszty bezpośrednie oraz pośrednie związane z działalnością przewozową (między innymi koszty amortyzacji, koszty wynagrodzeń oraz pochodnych, koszty materiałów eksploatacyjnych, koszty ubezpieczeń, koszty obsługi technicznej, koszty napraw i remontów pojazdów, koszty podatków i opłat, koszty związane z utrzymaniem i korzystaniem z niezbędnej infrastruktury technicznej, koszt wykonania tablic przystankowych, koszty wyposażenia pojazdów oraz realizacji usługi przewozowej według założonych norm jakości, koszty wydziałowe, itp. tworzące tzw. techniczny koszt wytworzenia),
4. koszty ogólnozakładowe zarządu,
5. koszty finansowe bezpośrednio związane ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
6. Koszty i przychody należy obliczać zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi.
7. Ze względu na fakt prowadzenia przez Operatora innych rodzajów działalności oprócz powierzonych usług publicznego transportu zbiorowego, w celu zwiększenia przejrzystości, Operator zobowiązany jest do prowadzenia oddzielnych kont dla każdej działalności wraz z odpowiednim przydzieleniem aktywów i kosztów zgodnie   
   z zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi.
8. Składniki majątkowe przekazywane Operatorowi na zasadach odbiegających od rynkowych w związku ze świadczeniem przez niego usług publicznych obniżają wysokość rekompensaty otrzymywanej w formie pieniężnej przez Operatora w stosunku do sytuacji, w której Operator nie otrzymałby wyżej wymienionych składników majątkowych lub otrzymałby je na zasadach rynkowych, ponieważ obniżają koszty, które ponosi on w związku ze świadczeniem usług publicznych.
9. Przekazywane Operatorowi w związku ze świadczeniem przez niego usług publicznych składniki majątkowe, w szczególności infrastruktura, które są wykorzystywane przez Operatora do prowadzenia działalności komercyjnej (gospodarczej), w szczególności polegającej na świadczeniu usług przewozowych lub udostępnianiu ich innym podmiotom za opłatą (niezależnie od tego, czy wszyscy użytkownicy mają do nich dostęp na równych i niedyskryminacyjnych zasadach), stanowią część rekompensaty.
10. Udostępnianie Operatorowi, w związku ze świadczeniem przez niego usług publicznych, składniki majątkowe, które mają charakter powszechnie dostępnej, ogólnospołecznej infrastruktury, która nie jest wykorzystywana do prowadzenia działalności komercyjnej (np. droga publiczna, w niektórych przypadkach przystanki autobusowe), nie stanowią części rekompensaty.
11. Operator może uzyskiwać dochody pozataryfowe pozostające w bezpośrednim związku z wykorzystaniem składników majątkowych służących świadczeniu usług   
    w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, o ile rozwiązanie takie jest dopuszczalne przez przepisy powszechnie obowiązującego prawa. Dochody takie mogą być uzyskiwane przez Operatora w wyniku podjętej inicjatywy gospodarczej   
    i nie wpływać na jakość świadczonych usług publicznych (np. dochody ze sprzedaży przestrzeni reklamowej). Dochody takie należy włączyć do kalkulacji rekompensaty we wszystkich przypadkach, w których stosuje się Załącznik rozporządzenia   
    nr 1370/2007.
12. Stawka rekompensaty na pokrycie kosztu jednostkowego wozokilometra netto ustalana jest łącznie dla wszystkich rodzajów autobusów. Wysokość i strukturę stawki rekompensaty na pokrycie kosztu jednostkowego wozokilometra netto określa Zarządzenie Burmistrza Czechowic-Dziedzic wydane w terminie do 31 grudnia roku poprzedzającego rok budżetowy.

4. Ustalona rekompensata za zrealizowane zadania przewozowe jest wyrażona   
 w wartości netto, do której nie dolicza się podatku od towarów i usług.

5. Kontrola wykonywania publicznego transportu zbiorowego:

* 1. Organizator dokonuje na bieżąco kontroli realizacji przedmiotu umowy zgodnie   
     z następującymi zasadami:

1. kontrola jakości wykonywania publicznego transportu zbiorowego prowadzona jest:

* w terenie na liniach komunikacyjnych realizowanych przez operatora,
* poprzez analizę zapisu monitoringu wizyjnego dostępnego u operatora,
* poprzez analizę zapisu monitoringu miejskiego,
* wykorzystując raporty (System Zarządzania Flotą), dostępne u operatora,

1. każdorazowo po przeprowadzeniu kontroli zostaje sporządzony raport. Raport zawiera informacje dotyczące jakości realizowania umowy na liniach komunikacyjnych obsługiwanych przez operatora. Organizator przesyła raport do operatora w terminie 7 dni od daty zakończenia kontroli,
2. kontrolerzy dokonujący kontroli wewnątrz autobusu zobowiązani są w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości do dokonania stosownego wpisu w karcie drogowej oraz sporządzenia raportu,
   1. Operator przekazuje organizatorowi miesięcznie informacje z napełnienia pojazdów   
      i pomiaru punktualności kursowania, mierzonego w chwili odjazdu autobusu ze stanowiska przystankowego, zakres raportu uzgodniony będzie każdorazowo   
      z organizatorem. Reguła dotyczy przystanków początkowych i przelotowych na trasie przejazdu. Na przystanku końcowym pomiar dokonywany jest w chwili przyjazdu autobusu. Informacja powinna być przesłana w formie elektronicznej (arkusz kalkulacyjny edytowalny) do 10 dni po zakończeniu okresu
   2. Ustalenia z kontroli są wiążące dla Operatora i Organizatora
   3. Dodatkowa kontrola pojazdów i kierowców:
      1. Organizator zastrzega sobie prawo do:
   * kierowania autobusu na dodatkowe badania techniczne we wskazanej przez organizatora stacji diagnostycznej. W przypadku nie stwierdzenia niesprawności autobusu, koszt badania oraz dojazdu do stacji diagnostycznej ponosi organizator,
   * uprawnień kierowców i dokumentów pojazdu,
     1. dopuszcza się możliwość zorganizowania komunikacji zastępczej na koszt operatora, w przypadku realnego zagrożenia zaniechania realizacji przedmiotu umowy przez operatora.

6. Rozliczenie rekompensaty:

1) Podstawą rozliczenia rekompensaty są sprawozdania zawierające ilość wykonanych wozokilometrów ze wskazaniem dni ich realizacji. Liczba faktycznie wykonanych wozokilometrów w danym okresie rozliczeniowym będzie ustalana do 4 dnia roboczego następującego po okresie rozliczeniowym w którym zadanie przewozowe zostało realizowane.

2) Rozliczenie rekompensaty za świadczone usługi przewozowe następować będzie   
w cyklach półmiesięcznych, tj. od 01. do 15. i od 16, do końca miesiąca na podstawie noty księgowej, która będzie wystawiana w terminie do 7 dni za poprzedni okres rozliczeniowy. Nota księgowa wystawiana będzie na podstawie zaakceptowanego przez Organizatora sprawozdania o którym mowa w ppkt.1).

3) Zapłata należności, o których mowa w ppkt. 2) następuje nie później niż w ciągu 14 dni od dnia otrzymania not księgowych przez Organizatora.

4) Ilość wykonanych wozokilometrów oraz wysokość należnej rekompensaty będzie weryfikowana przez Organizatora cyklicznie w trzymiesięcznych okresach, po przedstawieniu w terminie 21 dni po zakończonym okresie szczegółowego rozliczenia oraz danych analitycznych umożliwiających weryfikację kosztów poniesionych na świadczenie usług przewozowych. Roczne rozliczenie należnej rekompensaty nastąpi do dnia 31 marca na podstawie raportu z przeprowadzonej weryfikacji prawidłowości rozliczenia rekompensaty przygotowanego przez biegłego rewidenta. Weryfikacja wysokości rekompensaty zostanie przeprowadzona przez Organizatora w terminie do 30 dni od przedstawienia dokumentacji.

5) W przypadku, gdy przekazana rekompensata stanowić będzie nadpłatę w stosunku do przysługującej rekompensaty kwota nadpłaty podlega zwrotowi na rachunek Organizatora w terminie 7 dni licząc od dnia zawiadomienia Operatora o tym fakcie.

6) W przypadku, gdy przekazana rekompensata stanowić będzie niedobór w stosunku do przysługującej rekompensaty, Operator wystawi notę księgową na rzecz Organizatora po wcześniejszym uzyskaniu ze strony Organizatora informacji   
o zabezpieczeniu przez niego środków w jego budżecie. Termin płatności noty księgowej wynosi 30 dni od daty jej otrzymania przez Organizatora.

7. Operator zobowiązany jest przedstawić Organizatorowi do 30 września danego roku plan wykonania wozokilometrów na kolejny rok budżetowy z wyliczeniem wysokości rekompensaty na kolejny rok budżetowy z wyliczeniem wysokości rekompensaty   
na podstawie rozkładu jazdy obowiązującego na dzień 15 września danego roku.

8. Łączna przewidywana wysokość rekompensaty w okresie trwania niniejszej umowy wynosi: 100 000 000,00 zł (sto milionów 00/100) złotych.

9. Dopuszcza się możliwość przekazania Operatorowi należnej rekompensaty jak też uzupełnienia niedoboru rekompensaty w formie dopłaty w oparciu o przepisy Kodeksu spółek handlowych.

10. Szczegółowe rozliczenie rekompensaty w okresie trwania umowy dokonywane będzie zgodnie z § 3 pkt 2 umowy. Sposób ujęcia rocznych planowanych kosztów i przychodów Operatora oraz rocznej planowanej rekompensaty zawiera załącznik nr 3 do niniejszej umowy.

**§ 4**

Dopuszczone zmiany w przedmiocie umowy:

1. Organizator dopuszcza możliwość czasowego zwiększenia lub zmniejszenia zakresu rzeczowego przedmiotu umowy, z realizacją w dowolnym okresie trwania umowy, związanego z koniecznością organizowania komunikacji zastępczej na wyznaczonych odcinkach tras w związku z doraźnymi remontami dróg lub w związku z występującymi utrudnieniami w ruchu, spowodowanymi awariami układu sieci drogowej lub z innych przyczyn uniemożliwiających funkcjonowanie komunikacji miejskiej w zakresie podstawowym.
2. Zwiększenie lub zmniejszenie zakresu rzeczowego przedmiotu umowy może spowodować także zmianę ilości środków transportu przeznaczonych do obsługi linii.
3. Rozmiar usługi wyrażony w wozokilometrach może ulec w ciągu roku zmianom  
   w granicach do - 2 %. Jeżeli nastąpiłaby konieczność wykonania większej ilości wkm wniosek składa Operator z pisemnym uzasadnieniem.

**§ 5**

Określenie środków transportu:

1. Usługi określone w przedmiocie umowy wykonywane będą autobusami komunikacji miejskiej spełniającymi warunki niniejszej umowy.
2. W szczególnie uzasadnionych przypadkach, na wniosek operatora i za zgodą Organizatora, dopuszcza się autobus zastępczy do wykonania usługi, którego wiek i standard jest, co najmniej, równoważny autobusowi wykonującemu zadanie na danej linii. Czasookres obsługi linii autobusem zastępczym wymaga każdorazowo uzyskania zgody Organizatora.
3. W przypadku zdarzeń losowych (np. awarii autobusu) dopuszcza się czasowo inny autobus zastępczy do wykonania usług, z jednoczesnym powiadomieniem Organizatora o okolicznościach i czasookresie wykonywania usług autobusem zastępczym.

**§ 6**

Ustala się następujące wymagania w stosunku do środków transportu:

1. wyposażenie autobusu – operator zobowiązany jest do wyposażenia autobusu w następujące urządzenia:
   1. zestaw elektronicznych urządzeń do kasowania biletów, obejmujący urządzenie sterujące lub komputer pokładowy oraz kasowniki – liczba kasowników co najmniej równa ilości drzwi w autobusie; urządzenia te muszą umożliwiać jednoznaczną identyfikację daty i czasu skasowania biletu oraz pojazdu w którym skasowano bilet; kasowniki powinny być umieszczone w miejscach zapewniających swobodny dostęp pasażerom, a ich lokalizacja nie może powodować utrudnień podczas wsiadania   
      i wysiadania z autobusu,
   2. urządzenie do płatności bezgotówkowej za przejazd (biletomat, kasownik) w ilości   
      co najmniej 1 sztuki na autobus,
   3. urządzenia zapewniające bieżącą łączność telefoniczną/radiową pomiędzy kierującym pojazdem a punktem dyspozytorskim operatora, policją i pogotowiem ratunkowym,
   4. zestaw elektronicznych tablic kierunkowych, trwale zamocowanych w autobusie   
      w miejscach zapewniających ich czytelność we wszystkich warunkach pogodowych   
      w dzień i w nocy obejmujący:
2. tablicę umieszczoną z przodu pojazdu (1 szt.), umożliwiającą wyświetlenie   
   co najmniej następujących informacji: numer linii, przystanek końcowy danej linii,
3. tablicę boczną (min. 1 szt.), umożliwiającą wyświetlenie co najmniej następujących informacji: numer linii,
4. tablicę tylną (1 szt.), umożliwiającą wyświetlenie co najmniej następujących informacji: numer linii,
5. tablicę wewnętrzną umieszczoną w górnej części przedziału pasażerskiego   
   za miejscem kierowcy, skierowaną do tyłu pojazdu umożliwiającą wyświetlenie co najmniej następujących informacji: numer linii, przystanek końcowy danej linii (z wyłączeniem pojazdów fabrycznie do tego nieprzystosowanych   
   po uzgodnieniu z organizatorem),
   1. urządzenia zapewniające pasażerom możliwość sygnalizowania zamiaru opuszczenia autobusu, umieszczone w miejscu zapewniającym łatwy dostęp pasażerom,
   2. oświetlenie wnętrza autobusu – zapewniające oświetlenie całej przestrzeni pasażerskiej, dostępu do każdego wyjścia, wewnętrznego oznakowania, wszystkich miejsc, w których znajdują się jakiekolwiek przeszkody dla pasażerów oraz możliwość odczytu kodu kasującego, cennika opłat, a także wszelkich informacji umieszczonych wewnątrz autobusu,
   3. liczba miejsc siedzących nie mniejsza niż 20% ogólnej, wskazanej przez producenta, nominalnej pojemności autobusu,
   4. poręcze i uchwyty, dostępne i zapewniające bezpieczeństwo jazdy wszystkim pasażerom korzystającym z miejsc stojących oraz osobom niepełnosprawnym,
   5. urządzenia zapewniające wentylację i ogrzewanie pojazdu uruchamiane przez kierującego pojazdem; ogrzewanie pojazdu musi być włączone na stałe przy temperaturze powietrza poniżej 00 C, a przy temperaturze wyższej – w zależności od potrzeb zgłaszanych przez pasażerów,
   6. operator powinien wyposażyć pojazdy w system dynamicznej informacji pasażerskiej znajdujący się w jego dyspozycji.
6. Oznakowanie autobusu – Operator zobowiązany jest do wyposażenia autobusu   
   w  następujące oznakowanie:
   1. trwałe oznakowanie znakiem firmowym i skrótem nazwy Operatora na zewnątrz autobusu oraz numerem inwentarzowym – nazwy Operatora muszą znajdować się   
      z boku, po obu stronach autobusu; numery inwentarzowe autobusu znajdować się muszą na czołowej zewnętrznej ścianie autobusu lub na wybranych oknach sąsiadujących z tą ścianą – za wyjątkiem okna z przodu autobusu; wielkość i krój czcionki numerów inwentarzowych powinny zapewniać ich czytelność w każdych warunkach pogodowych (oznakowanie to nie może w żadnym przypadku zmniejszać czytelności tablic kierunkowych i tablic z numerem linii),
   2. informacje porządkowe i komunikaty dla pasażerów umieszczone wewnątrz autobusu w sposób trwały, estetyczny i zapewniający łatwy dostęp pasażerom, zgodnie   
      ze szczegółowymi zaleceniami Organizatora,
   3. identyfikator osobisty zawierający co najmniej numer służbowy kierującego autobusem umieszczony w miejscu widocznym dla pasażerów; wzór identyfikatora   
      i miejsce umieszczenia zostaną uzgodnione z Organizatorem,
   4. inne, trwałe lub tymczasowe oznakowanie, jeżeli przekazane zostanie pisemnym poleceniem Organizatora,

**§ 7**

Realizując umowę Operator zobowiązany jest do:

1. Przestrzegania przepisów i zasad porządkowych, uprawnień i ulg oraz innych unormowań zawartych Zarządzeniu Burmistrza Czechowic-Dziedzic.
2. Operator jest zobowiązany na własny koszt udostępnić na dworcu do wglądu pasażera regulamin  przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, a w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach niniejszej Umowy powinien znajdować się wyciąg z tego regulaminu.
3. Zapewnienia ciągłej sprzedaży biletów emitowanych przez Operatora, zgodnie   
   z aktualnie obowiązującym cennikiem.
4. Zapewnienia ciągłej sprzedaży biletów w autobusie zgodnie Zarządzeniem Burmistrza Czechowic-Dziedzic.
5. Realizacji okresowych zmian rozkładu jazdy, zgodnie z pisemnym poleceniem przekazanym przez Organizatora.
6. Sporządzania okresowych sprawozdań z realizacji usług przewozowych.
7. Wzajemnej współpracy z Organizatorem w zakresie codziennego, bieżącego przekazywania przez Operatora informacji o sytuacji na liniach komunikacyjnych, realizacji usług stanowiących przedmiot niniejszej umowy w godzinach 7:30 - 8:00,   
   a zwłaszcza powiadomienia o wszelkich zakłóceniach i utrudnieniach w należytym świadczeniu publicznego transportu zbiorowego. Informacje te winny być przekazywane telefonicznie codziennie do Organizatora w dni robocze, informacja   
   z dni wolnych od pracy przekazana powinna być drogą elektroniczną w pierwszym dniu roboczym po dniu wolnym, a w przypadku zdarzeń losowych i wypadków niezwłocznie po ich wystąpieniu (w godzinach pracy Organizatora).
8. Skargi i wnioski:

1) Operator ma obowiązek przesyłania informacji dotyczących skarg i reklamacji Organizatorowi w terminie do 15 – go dnia miesiąca za poprzedni miesiąc.

1. Operator jest zobowiązany stworzyć system umożliwiający składanie skarg   
   i reklamacji zainteresowanym osobom fizycznym lub prawnym na sposób wykonywania przez niego usług.
2. Rozpatrywanie skarg i reklamacji składanych przez pasażerów powinno odbywać się w sposób zgodny z obowiązującą u Operatora procedurą wewnętrzną, która powinna przewidywać naprawienie udokumentowanej szkody poniesionej przez pasażera powstałej wskutek nienależytego świadczenia usług.
   1. Procedura wewnętrzna powinna przewidywać w szczególności możliwość złożenia skargi bezpośrednio u Operatora, przesyłką pocztową lub   
      z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej.
   2. Procedura wewnętrzna powinna przewidywać rozpatrzenie skargi lub reklamacji   
      i udzielenie odpowiedzi w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia jej złożenia, przy czym tryb reklamacyjny powinien być zgodny z właściwymi przepisami prawa.
   3. Operator zobowiązany jest do prowadzenia rejestru skarg i reklamacji składanych przez pasażerów.
3. Wypłaty odszkodowań pasażerom z tytułu uzasadnionych skarg i reklamacji będą zgłaszane niezwłocznie Organizatorowi.
4. 1) Operator może powierzyć świadczenie usług przewozowych, stanowiących przedmiot Umowy, innym podmiotom, które spełniają warunki określone przepisami prawa   
   i postanowieniami Umowy, niezbędne do realizacji tych usług.

2) Powierzenie świadczenia usług, o którym mowa w ppkt 1, wymaga zgody Organizatora w formie pisemnej lub elektronicznej.

3) Powierzenie świadczenia usług przewozowych – stanowiących przedmiot Umowy – innym podmiotom nie zwalnia Operatora z odpowiedzialności za należyte wykonanie przedmiotu Umowy.

4) Operator ponosi wobec Organizatora odpowiedzialność za działania innych przewoźników realizujących na rzecz Operatora usługi przewozowe, tak jak   
za działania własne.

**§ 8**

Rozkład jazdy:

1. Zmiany rozkładu jazdy linii objętych umową, dokonywane będą przez Organizatora   
   z 14 – dniowym wyprzedzeniem. Zmian tych dokonuje się poprzez przekazanie Operatorowi rozkładu jazdy i nie wymagają one zmiany umowy w formie aneksu. Zmiany takie nie dotyczą sytuacji wynikającej z zapisu § 7 pkt. 4 (okresowa zmiana rozkładu jazdy).
2. Operator na własny koszt wykona rozkłady przystankowe i umieści je na przystankach autobusowych w sposób trwały, estetyczny i zapewniający łatwy dostęp pasażerom, zgodnie ze szczegółowymi zaleceniami Organizatora.
3. Operator może przekazać Organizatorowi propozycje modyfikacji rozkładu jazdy linii komunikacyjnych zleconych w ramach niniejszej umowy, a także uwagi i informacje mające na celu usprawnienie funkcjonowania komunikacji. Przedstawiona przez Operatora propozycja nowego rozkładu jazdy nie jest wiążąca dla Organizatora, który może wdrożyć propozycję, jeżeli uzna jej zasadność. Wprowadzenie zmian wymaga aneksu do umowy.

**§ 9**

Cennik przewozu osób i bagażu:

1. Cennik przewozu osób i bagażu reguluje właściwe Zarządzenie Burmistrza Czechowic-Dziedzic. Opłaty za przewóz (przychody ze sprzedaży biletów) stanowią dochód Operatora. Na liniach komunikacji miejskiej obsługiwanych przez Operatora dopuszczalna jest w autobusach tylko i wyłącznie sprzedaż biletów ujętych w cenniku.
2. Operator jest zobowiązany na własny koszt do podawania do publicznej wiadomości  cennika opłat lub taryfy na dworcu, na stronie internetowej operatora,   
   a w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach niniejszej Umowy powinien znajdować się wyciąg z cennika opłat lub taryfy, przy czym cennik opłat powinien zawierać także ceny biletów ulgowych.
3. Operator prowadzi na własne zlecenie kontrolę biletów (odpłatności za przejazd) w autobusach. Opłaty dodatkowe wynikające z tytułu jazdy bez ważnego biletu stanowią dochód Operatora.
4. Organizator posiada uprawnienia do kompleksowej kontroli jakości usług.

**§ 10**

Realizując przedmiot umowy określony w § 2, Operator zobowiązany jest do przestrzegania następujących warunków:

1. Punktualność:
   1. operator zobowiązany jest do wykonywania przedmiotu umowy zgodnie   
      z przekazanymi przez Organizatora rozkładami jazdy. Organizator dopuszcza opóźnienia wynikające z aktualnej sytuacji na drodze. Wszelkie zawinione przez operatora opóźnienia obciążone będą karami, określonymi w § 11.
   2. organizator dopuszcza jednominutowe opóźnienie w pomiarach punktualności kursowania, nie dopuszcza się przyśpieszeń w stosunku do rozkładu jazdy. Wszelkie udokumentowane przyśpieszenia w stosunku do rozkładu jazdy obciążone będą karami określonymi w § 11.
   3. w przypadkach wystąpienia utrudnień w ruchu drogowym jak: wypadki drogowe, zablokowanie drogi, awaryjne naprawy sieci infrastruktury komunalnej, uwzględnia się większe niż ustalone odchyłki w realizacji rozkładu jazdy. Każdy zgłoszony tego typu przypadek rozpatrywany będzie indywidualnie,
   4. w przypadkach wystąpienia trudnych warunków pogodowych tj. gęsta mgła ograniczająca widoczność, śnieżyce, gwałtowne ulewy, silne wiatry i inne zjawiska atmosferyczne mogące być przyczyną utrudnień w ruchu linii komunikacyjnych, dopuszcza się większe niż ustalone odchyłki w realizacji rozkładu jazdy. Każdy stwierdzony przypadek rozpatrywany będzie indywidualnie,
2. Bezpieczeństwo pasażerów:
   1. operator zobowiązany jest w każdym czasie do eksploatacji autobusów sprawnych technicznie,
   2. operator ponosi wobec pasażerów i osób trzecich pełną odpowiedzialność za szkody wyrządzone, wiążące się z wykonywaną usługą, w szczególności wynikające z ruchu autobusów wykonujących przedmiot umowy,
   3. zabrania się przewożenia osób w kabinie kierowcy oraz prowadzenia rozmów z pasażerami w czasie jazdy,
3. Autobus – Operator zobowiązany jest do utrzymywania czystości na zewnątrz   
   i wewnątrz autobusu, a w szczególności:
   1. wnętrze przedziału pasażerskiego powinno odpowiadać wymogom bezpieczeństwa, czystości i estetyki. Wszelkie elementy konstrukcyjne wnętrza autobusu powinny być zamocowane w sposób trwały i bezpieczny, nie narażający pasażerów na jakąkolwiek szkodę. Usterki powstałe w trakcie eksploatacji zagrażające bezpieczeństwu pasażerów powinny być niezwłocznie usuwane,
   2. autobus powinien być czysty, estetyczny i zapewniać czytelność zewnętrznego oznakowania,
   3. niedopuszczalne jest przedostawanie się do wnętrza autobusu nieprzyjemnych dla pasażerów zapachów (zapach paliwa, smarów, spalin, itp.),
4. Kultura obsługi pasażerów:
5. pracownicy Operatora mający bezpośredni kontakt z pasażerami zobowiązani są do kulturalnego zachowywania się wobec pasażerów, udzielania odpowiedzi na pytania dotyczące wykonywanych usług komunikacyjnych (w ramach posiadanej wiedzy   
   i kompetencji),
6. operator zobowiązany jest do zapewnienia jednolitego (np. zawartego   
   w regulaminie wewnętrznym operatora) uzgodnionego z Organizatorem ubioru kierowców,
7. kierowca zobowiązany jest, niezwłocznie po dokonaniu czynności związanych ze zmianą kierunku jazdy oraz czynności obsługowych autobusu, umożliwić wejście do pojazdu pasażerom oczekującym na przystanku końcowym,
8. w przypadku awarii autobusu na linii komunikacyjnej, której przebieg jest zbieżny do linii objętej niniejszą umową kierowca zobowiązany jest do zatrzymania się na przystanku lub w innym miejscu, jeżeli przepisy drogowe na to pozwalają, w celu umożliwienia kontynuowania podróży pasażerom zdefektowanego autobusu,
9. zabroniona jest nieuzasadniona podmiana sprawnego autobusu w trakcie wykonywania kursu, wymiana autobusu może być dokonana na przystankach końcowych w trakcie wykonywania przez kierowcę czynności obsługowych,
10. zabrania się palenia tytoniu przez kierowcę wewnątrz autobusu. (również   
    w trakcie dojazdu, zjazdu i postoju autobusu w czasie planowych przerw),
11. Ekologia - operator zobowiązany jest do przestrzegania przepisów Prawa ochrony środowiska, norm emisji spalin oraz emisji hałasu eksploatowanych autobusów, określonych w powszechnie obowiązujących przepisach. Jeżeli autobus nie spełnia wymaganych przepisami norm powinien zostać niezwłocznie wycofany z ruchu   
    i poddany naprawie.

**§ 11**

Organizator może naliczyć kary umowne za niewłaściwe wykonanie przedmiotu umowy   
w okolicznościach zawinionych przez operatora:

1. Każdorazowo za stwierdzone nieprawidłowe realizowanie umowy naliczane będą kary umowne według stawek, będących wielokrotnością ceny biletu jednorazowego normalnego o najniższym nominale w dacie zaistnienia okoliczności będącej podstawą do stosowania kary. Stawki te wynoszą odpowiednio:
2. 10 krotna za – opóźnienie z winy operatora odjazdu autobusu z przystanku   
   z uwzględnieniem tolerancji,
3. 20 krotna za – nieczynną tablicę kierunkową z numerem i/lub nazwą przystanku końcowego linii, brak tabliczki przystankowej z rozkładem jazdy, niewłaściwe oznakowanie wewnątrz lub na zewnątrz autobusu (nie dotyczy informacji   
   o cenniku opłat), nieczytelność tablic kierunkowych lub informacyjnych, brak ogrzewania przy temperaturze zewnętrznej powietrza poniżej 00 C, brak oświetlenia wnętrza pojazdu, brak lub źle funkcjonująca wentylacja przestrzeni pasażerskiej, przewóz osób w kabinie kierowcy, nieterminowe dostarczenie sprawozdań, brak lub odmowa okazania karty drogowej lub innego równoważnego dokumentu, zmiana trasy przejazdu, nie obsłużenie przystanku, dopuszcza się możliwość nie obsłużenia przystanku wynikającą z czasowej zmiany organizacji ruchu,
4. 30 krotna za - brak kasownika lub jego niesprawność, brak prawidłowego kodu kasowania, brak w sprzedaży biletów w autobusie w dni robocze (kierowca winien posiadać minimum 2 bilety jednodniowe, 10 biletów normalnych i 10 biletów ulgowych),
5. 40 krotna za - brak lub niewłaściwe informacje o obowiązującym cenniku, utrudnianie lub uniemożliwianie wykonywania czynności służbowych przez kontrolerów organizatora, udokumentowany brak kultury obsługi pasażera lub uzasadniona skarga pasażera, palenie tytoniu przez kierowcę podczas wykonywania czynności służbowych, prowadzenie rozmów przez kierowcę podczas kierowania autobusem, eksploatację autobusu, którego parametry techniczne nie odpowiadają wymogom określonym w § 6 ust. 1 pkt. 1, 4, 5, 6, 7, 8 ust. 2 pkt. 1, 2; eksploatacji na linii autobusu nie wymienionego w załączniku do wniosku o wydanie zaświadczenia; brak   
   w sprzedaży biletów w autobusie w niedziele i święta (kierowca winien posiadać minimum 2 bilety jednodniowe, 10 biletów normalnych i 10 biletów ulgowych), brak lub niewłaściwe umieszczony identyfikator osobisty kierowcy,
6. 50 krotna za – każdą rozbieżność pomiędzy dokumentacją dotyczącą wykonanej pracy eksploatacyjnej i stanem faktycznym, przyspieszenie odjazdu autobusu   
   z przystanku, brak raportów zgodnych z zapisami umowy.
7. Kary umowne określone w pkt. 1 obliczane są w sposób następujący:
   1. nieprawidłowość w realizacji umowy stwierdzona w kilku kursach tego samego autobusu - naliczane jak za jednorazową nieprawidłowość, z zastrzeżeniem ppkt. 2,
   2. brak punktualności, zatajenie braku realizacji kilku kursów, zatajenie zmiany typu środka transportu, zmiana trasy przejazdu - naliczane za każde stwierdzone naruszenie,
8. Organizator przed przystąpieniem do naliczania kar zwróci się o stosowne wyjaśnienia okoliczności zaistnienia podstawy naliczenia kary. Brak wyjaśnienia okoliczności podstawy naliczenia kary w terminie do 7 dni skutkować będzie jej naliczeniem.

**§ 12**

1. Operator będzie podejmował działania zmierzające do uzyskania dodatkowych środków zewnętrznych.

2. Strony ustalają, że uzyskanie przez Operatora dodatkowych przychodów w szczególności z tytułu prowadzenia stacji paliw, ewentualnego pozyskania środków z funduszu rozwoju przewozów autobusowych, spowoduje odpowiednie obniżenie rekompensaty. Uzyskiwanie przez Operatora dodatkowych przychodów z tytułu prowadzenia stacji paliw jest możliwe w przypadku posiadania przez Spółkę infrastruktury w postaci bazy ze stacją tankowania.

3. Operator będzie podejmował działania zmierzające do uzyskania środków zewnętrznych na zakup taboru i poprawę jakości usług poprzez wprowadzenie nowoczesnych, inteligentnych systemów zarządzania flotą.

4. Operator będzie podejmował działania zmierzające do zwiększenia innych przychodów niż biletowe w zakresie świadczenia usług polegających na zaspokajaniu potrzeb mieszkańców gminy w tym na wykorzystaniu istniejącej infrastruktury lub jej modernizacji ze szczególnym uwzględnieniem możliwości sprzedaży paliw.

5. Operator może sfinansować nabycie taboru z własnych środków oraz ubiegać się   
o dofinansowanie tego nabycia z programów operacyjnych. Fakt samodzielnego nabycia taboru przez operatora, jak również otrzymania dofinansowania w celu nabycia taboru   
z programów operacyjnych, ma wpływ na wyliczenie rekompensaty.

6. Do wniosku o dofinansowanie należy dołączyć dokument potwierdzający, że operator ustalił z organizatorem że część należnej mu rekompensaty zostanie sfinansowana bezpośrednio ze środków programów operacyjnych, a nie ze środków tej organizatora (wraz ze wskazaniem części rekompensaty finansowanych z poszczególnych źródeł),   
z czym będzie wiązać się w szczególności konieczność zmiany oznaczenia źródła pochodzenia pomocy w sprawozdaniach o udzielonej pomocy publicznej sporządzanych i przedstawianych Prezesowi UOKiK przez organizatora.

7. Operator może uzyskiwać dochody pozataryfowe pozostające w bezpośrednim związku   
z wykorzystaniem składników majątkowych służących świadczeniu usług w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, o ile rozwiązanie takie jest dopuszczalne przez przepisy powszechnie obowiązującego prawa. Dochody takie mogą być uzyskiwane przez operatora w wyniku podjętej inicjatywy gospodarczej i nie wpływać na jakość świadczonych usług publicznych (np. dochody ze sprzedaży przestrzeni reklamowej).Dochody takie należy włączyć do kalkulacji rekompensaty we wszystkich przypadkach, w których stosuje się Załącznik do rozporządzenia nr 1370/2007. Należy przy tym zaznaczyć, że zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, środki transportu udostępnione operatorowi przez organizatora mogą być wykorzystywane wyłącznie do realizacji przewozów na podstawie zawartej z organizatorem umowy   
o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 46 ust. 1 pkt. 12 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

**§ 13**

1. Umowa jest zwarta na czas określony i obowiązuje od 01.01.2024 r. do 31.12.2033 r.

2. Strony mogą rozwiązać umowę za 6 miesięcznym okresem wypowiedzenia z terminem rozwiązania na koniec roku kalendarzowego.

**§ 14**

Organizator może odstąpić od umowy w przypadku jej nierealizowania lub nierzetelnego realizowania w terminie 1 – go miesiąca od powzięcia wiadomości o okolicznościach uzasadniających odstąpienie.

**§ 15**

Zasady postępowania i rozliczeń w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie usług z przyczyn niezależnych od Operatora.

1. W przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z warunkami Umowy, w szczególności w zakresie przebiegu linii, Operator zobowiązany jest do natychmiastowego powiadomienia Organizatora o zaistnieniu tych okoliczności.

2. Operator podaje do publicznej wiadomości informację o wystąpieniu okoliczności,   
o których mowa w ust. 1, w tym poprzez publikację informacji na swojej stronie internetowej (o ile posiada).

3. W przypadku jeśli okoliczności, o których mowa w ust. 1 trwają dłużej niż 14 dni, Organizator – na wniosek Operatora lub z własnej inicjatywy – wyraża w formie pisemnej lub elektronicznej zgodę na ograniczenie świadczenia usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz określa warunki na jakich może być ona wykonywana w tych okolicznościach.

4. Ograniczenie przewozu, o którym mowa w ust. 3, może polegać w szczególności na całkowitym lub częściowym zawieszeniu przewozu, wyłączeniu z przewozu określonych relacji przewozowych lub punktów odprawy, zawieszeniu przewozu we wskazanych dniach albo uzależnieniu przewozu od spełnienia określonych warunków.

5. Operator podaje do publicznej wiadomości informację o ograniczeniu przewozu, o którym mowa w ust. 3, w sposób zwyczajowo u siebie przyjęty, w tym poprzez publikację na swojej stronie internetowej (o ile posiada).

6. W przypadku:

1) wystąpienia okoliczności, o których mowa w ust. 1, lub

2) wprowadzenia ograniczeń o których mowa w ust. 3,

Operatorowi przysługuje w okresie ich trwania Rekompensata Finansowa za faktycznie wykonane usługi objęte Umową.

7. Za wykonane usług, o których mowa w ust. 6, uważa się również usługi zrealizowane przez inny podmiot, któremu Operator powierzył – na zasadach określonych w Umowie – świadczenie usług stanowiących przedmiot Umowy.

**§ 16**

Wszelkie spory wynikające z niniejszej Umowy lub z nią związane, które nie zostaną rozstrzygnięte polubownie w terminie trzydziestu (30) dni od daty zaproponowania polubownego rozstrzygnięcia przez jedną ze Stron, będą ostatecznie rozstrzygane przez właściwy dla Organizatora sąd powszechny.

**§ 17**

Umowę sporządzono w trzech jednobrzmiących egzemplarzach dwa dla Organizatora   
i jeden dla Operatora.

**Operator: Organizator:**

**KONTRASYGNATA SKARBNIKA MIASTA:**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | Załącznik nr 1. | | |
|  |  | do umowy nr 7243.17.2023 | | |
|  |  | z dniu 27 grudnia 2023 r | | |
|  |  |  |  |  |
| **Planowana ilość wykonania wkm** | | | | |
|  |  |  |  |  |
| Rok | Ilość wzkm |  |  |  |
| 2024 | 1 094 674 |  |  |  |
| 2025 | 1 095 021 |  |  |  |
| 2026 | 1 096 951 |  |  |  |
| 2027 | 1 099 440 |  |  |  |
| 2028 | 1 100 347 |  |  |  |
| 2029 | 1 094 386 |  |  |  |
| 2030 | 1 094 386 |  |  |  |
| 2031 | 1 096 440 |  |  |  |
| 2032 | 1 103 053 |  |  |  |
| 2033 | 1 099 988 |  |  |  |
| Razem | 10 974 686 |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

Załącznik nr 2.

do umowy nr 7243.17.2023

z dniu 27 grudnia 2023 r.

Załącznik zawiera rozkłady jazdy:

Rozkład jazdy linii nr 1 - Kursuje w dni robocze

Rozkład jazdy linii nr 1S - Kursuje w dni robocze

Rozkład jazdy linii nr 2 - Kursuje w dni robocze

Rozkład jazdy linii nr 3 - Kursuje w dni robocze

Rozkład jazdy linii nr 4 - Kursuje w dni robocze

Rozkład jazdy linii nr 5 - Kursuje w dni robocze

Rozkład jazdy linii nr 6 - Kursuje w dni robocze

Rozkład jazdy linii nr VII - Kursuje w dni robocze

Rozkład jazdy linii nr 8 - Kursuje w dni robocze

Rozkład jazdy linii nr 9 - Kursuje w dni robocze

Rozkład jazdy linii nr X - Kursuje w dni robocze

Rozkład jazdy linii nr 1 - Kursuje w soboty, niedziele i święta

Rozkład jazdy linii nr 3 - Kursuje w soboty, niedziele i święta

Rozkład jazdy linii nr 5 - Kursuje w soboty, niedziele i święta

Rozkład jazdy linii nr 6 - Kursuje w soboty, niedziele i święta

Rozkład jazdy linii nr VII - Kursuje w soboty, niedziele i święta

Rozkład jazdy linii nr 9 - Kursuje w soboty, niedziele i święta

Rozkład jazdy linii nr C - Kursuje w dniu 1 listopada

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Załącznik nr 3. | |  |
|  | do umowy nr 7243.17.2023 |  |
|  | z dniu 27 grudnia 2023 r |  |
| **PLANOWANE KOSZTY NA ROK 2024:** | | |
| Koszty działalności | 15 718 896,80 | zł |
| - w tym amortyzacja | 2 175 000,00 | zł |
| - w tym koszty działalności dodatkowej | 100 000,00 | zł |
| PLANOWANE PRZYCHODY NA ROK 2024: | 4 853 000,00 | zł |
| Sprzedaż biletów | 3 100 000,00 | zł |
| Pozostałe przychody wygenerowane podczas wypełniania usług publicznego transportu zbiorowego | 180 000,00 | zł |
| Przychody z działalności dodatkowej | 110 000,00 | zł |
| Rozliczenia międzyokresowe przychodów - projekt UE | 1 463 000,00 | zł |
|  |  |  |
| **PLAN REKOMPENSATY NA ROK 2024** | | |
| Koszty poniesione w związku ze zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego | 15 618 896,80 | zł |
| Przychody wygenerowane podczas wypełniania usług publicznego transportu zbiorowego | 4 743 000,00 | zł |
| Dodatnie wpływy finansowe dotyczące pomocniczej (dodatkowej) działalności | 10 000,00 | zł |
| Rozsądny zysk 5% | 492 100,00 | zł |
| Podatek dochodowy w obligatoryjnym wymiarze | 50 000,00 | zł |
| Należna rekompensata | 11 407 996,80 | zł |
| Planowane wkm | 1 092 720 | km |
| Całkowity koszt wkm | 14,43 | zł |
| Całkowity koszt wkm usługi transportu publicznego | 14,34 | zł |
| Rekompensata do wkm | 10,44 | zł |