

## UMOWA Nr 86/ZTM/2022

zawarta w dniu 30.12.2022 r. w Gdańsku pomiędzy:

**Gminą Miasta Gdańska**, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk, NIP:583-00-11-969,  
reprezentowaną przez:

**Piotra Borawskiego** - Zastępcę Prezydenta Miasta Gdańska

przy kontrasygnacie

**Izabeli Kuś** – Skarbnika Miasta Gdańska,

w odniesieniu do postanowień dotyczących Rekompensaty Inwestycyjnej  
(w rozumieniu nadanym niniejszą umową),

oraz

Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, z siedzibą w Gdańsku ul. Na Stoku 49,  
działający na podstawie statutu stanowiącego załącznik nr 1 do Uchwały nr  
XXXV/1076/05 Rady Miasta Gdańska z dnia 17.02.2005 r., reprezentowany przez:

**Sebastiana Zomkowskiego** – Dyrektora

w odniesieniu do wszystkich postanowień umowy z wyłączeniem postanowień  
dotyczących Rekompensaty Inwestycyjnej (w rozumieniu nadanym niniejszą umową),

zwaną w dalszej części umowy „Organizatorem”

a

**Gdańskie Autobusy i Tramwaje Spółka z o.o.** z siedzibą w Gdańsku ul. Jaśkowa  
Dolina 2, wpisaną przez Sąd Rejonowy Gdańsk – Północ w Gdańsku, VII Wydział  
Gospodarczy do Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000186615,  
NIP 2040000711, wysokość kapitału zakładowego – 69 171 000 zł, dysponującą  
licencją na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób o nr 0011086,  
posiadającą status dużego przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 8 marca 2013  
r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych,  
reprezentowaną przez:

1. **Macieja Lisickiego** - Prezesa Zarządu
2. **Jolantę Ostaszewską** - Wiceprezesa Zarządu

zwaną w dalszej części umowy „Operatorem”,

łącznie zwane Stronami.

Niniejsza umowa została zawarta przez Organizatora na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1371, 2445) oraz w oparciu o:

1. Rozporządzenie (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. Nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70,
2. Uchwałę Nr LIV/1364/22 Rady Miasta Gdańska z dnia 29 września 2022 r. w sprawie powierzenia Gdańskim Autobusom i Tramwajom Spółce z o.o. z siedzibą w Gdańsku zadań własnych Gminy Miasta Gdańska w zakresie tramwajowego lokalnego transportu zbiorowego,
3. Uchwałę Nr XLIX/1104/14 Rady Miasta Gdańska z dnia 27 lutego 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2014-2030”,
4. Zarządzenie nr 1853/16 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 29.11.2016 r. w sprawie wprowadzenia Systemu identyfikacji jednostek organizacyjnych Miasta Gdańska,
5. Ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity Dz. U. 2020 poz. 8),

bezpośrednio z Operatorem, będącym podmiotem wewnętrznym w rozumieniu:

1. Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z dnia 2021 r. poz. 1371, 2445),
2. Rozporządzenia (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. Nr 1370/2007, dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70,
3. orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej,
4. Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylającej dyrektywę 2004/18/WE (Dz. Urz. UE 28.03.2014 L 94/65),

powołanym do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, któremu na mocy uchwały Nr LIV/1364/22 Rady Miasta Gdańska z dnia 29 września 2022 r. powierzono wykonywanie zadań własnych Gminy Miasta Gdańska w zakresie tramwajowego lokalnego transportu zbiorowego.

Przedmiotem umowy jest określanie zasad wykonywania powierzonego Operatorowi przez Gminę Miasta Gdańska zadania o charakterze użyteczności publicznej,

wykonywanego w ogólnym interesie gospodarczym, mającego za cel świadczenie usług publicznych w zakresie bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania zbiorowych potrzeb ludności, a dotyczącego świadczenia usług powszechnie dostępnych, zgodnie z założeniami Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2014-2030, przyjętego Uchwałą Nr XLIX/1104/14 Rady Miasta Gdańska z dnia 27 lutego 2014 r.

Okres zawarcia umowy jest zgodny z dyspozycją art. 4 Rozporządzenia (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. Nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, – w odniesieniu do usług tramwajowych.

Organizator jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Miasta Gdańska.

## § 1

### Definicje

W treści niniejszej umowy następujące określenia będą miały podane obok nich znaczenie:

1. **bieżące zarządzanie funkcjonowaniem komunikacji** – podejmowanie przez Organizatora wszelkich niezbędnych działań w sytuacji, gdy niemożliwa jest obsługa linii komunikacyjnej zgodnie z rozkładem jazdy lub w innej sytuacji wymagającej ingerencji Organizatora lub Operatora, polegających na zapewnieniu usługi przewozowej maksymalnie zbliżonej do zakresu usługi określonej rozkładem jazdy,
2. **brygada** – szereg kursów przeznaczonych do wykonania na danej linii przez ten sam pojazd, w szczególnym przypadku brygada może składać się tylko z jednego kursu,
3. **Centrala Ruchu (CR)** – służba Organizatora, nadzorująca, kontrolująca i regulująca ruch pojazdów Operatora,
4. **InnoBaltica** – Spółka, z którą Gmina Miasta Gdańska w dniu 19 września 2019 r. zawarła umowę wykonawczą w sprawie usług publicznych świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (zwanej „Umową Powierzenia”),
5. **kara** – obciążenie finansowe nakładane przez Organizatora na Operatora za niewłaściwe świadczenie usługi przewozowej,
6. **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo miasta i gminy, miast albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego,
7. **kurs** – pojedynczy przejazd pojazdu pomiędzy przystankiem pierwszym a ostatnim na określonej trasie,
8. **linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na określonej drodze między przystankami wskazanymi w rozkładzie jazdy, po której odbywają się przewozy osób,
9. **miesiąc** – miesiąc kalendarzowy,
10. **operator publicznego transportu zbiorowego (Operator)** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na liniach komunikacyjnych określonych w Umowie,

11. **organizator publicznego transportu zbiorowego (Organizator)** – Gmina Miasta Gdańska zapewniająca funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007,
12. **pojazd** – tramwaj wykonujący pracę przewozową w sieci komunikacyjnej Organizatora,
13. **postój** – czas uwzględniony w rozkładzie jazdy przewidziany pomiędzy godziną przyjazdu a odjazdu dla danej brygady, wykonywany w miejscu wyznaczonym rozkładem jazdy lub zgodnym z organizacją ruchu na krańcu linii,
14. **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób,
15. **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze, na zasadach określonych Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym,
16. **przystanek komunikacyjny (przystanek)** – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 z późn. zm.),
17. **rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych (Rekompensata)** – każda korzyść, zwłaszcza finansowa, przyznana bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązana z tym okresem,
18. **rezerwa trasowa** – należy przez to rozumieć motorniczego wraz z tramwajem, dyżurującego w wyznaczonym przez Organizatora miejscu i realizującego przewozy wg oddzielnych wskazań Organizatora,
19. **rok** – rok kalendarzowy,
20. **rozkład jazdy** – dokument papierowy lub elektroniczny w formie skanów, kopii baz danych etc. sporządzony i przekazany Operatorowi przez Organizatora, zawierający wyszczególnienie wszystkich godzin odjazdu z danego przystanku, w tym postoje, wykaz przystanków z czasami jazdy pomiędzy nimi i typem pojazdu dla danej linii komunikacyjnej; każdy rozkład jazdy składa się z brygad; zasady elektronicznej wymiany danych zawierających rozkład jazdy zawarto w Załączniku nr 18,
21. **sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania Organizatora publicznego transportu zbiorowego,

22. **System FALA** – Platforma Zintegrowanych Usług Mobilności - system pozwalający optymalnie zaplanować i opłacić podróż koleją (SKM i PR) oraz komunikacją lokalną na obszarze, na którym realizowane są przewozy pasażerskie o charakterze aglomeracyjnym lub wojewódzkim. System realizowany jest przez Spółkę InnoBaltica w ramach projektu: „Zwiększenie dostępności regionalnego transportu kolejowego w województwie pomorskim poprzez jego integrację z transportem lokalnym - budowa elektronicznej platformy zintegrowanych usług mobilności”,
23. **System Fonicznej Informacji Pasażerskiej (SFIP)** – zapowiedzi głosowe w czasie rzeczywistym bieżącego i następnego przystanku linii tramwajowej oraz komunikaty specjalne w formacie MP3 dostarczone przez Organizatora,
24. **System Liczenia Pasażerów (SLP)** – system zliczający pasażerów w pojeździe w czasie rzeczywistym,
25. **System Wizualnej Informacji Pasażerskiej (SWIP)** – system prezentujący w czasie rzeczywistym na wyświetlaczach wewnątrz i na zewnątrz pojazdu między innymi: przebieg trasy, z wyróżnieniem bieżącego i następnego przystanku linii, zgodnie z Załącznikiem nr 17.
26. **System Zarządzania Transportem Zbiorowym (SIP-TRISTAR)** – system zarządzania ruchem pojazdów komunikacji miejskiej wraz z informacją pasażerską, użytkowany przez Organizatora, będący częścią Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR,
27. **umowa na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (Umowa)** – niniejsza umowa,
28. **usługa przewozowa** – przewóz osób i ich bagażu na podstawie zawartej umowy przewozu,
29. **wozokilometr w trakcji tramwajowej** – przebieg jednego wagonu typu „A” na odcinku 1 km,
30. **zadanie przewozowe** – połączenie brygad obsługiwanych przez jeden pojazd,
31. **Zespół Utrzymania Ruchu (ZUR)** – służba Operatora nadzorująca, kontrolująca i regulująca ruch pojazdów w zakresie działań Operatora,
32. **zysk netto** – marża zysku, obliczana jako narzut na kosztach wykonywania działalności, w wysokości i na zasadach określonych w niniejszej umowie.

## § 2

### Przedmiot Umowy

1. Organizator powierza realizację usługi o charakterze użyteczności publicznej, mającej za cel bieżące i nieprzerwane zaspakajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze świadczenia usług powszechnie dostępnych w zakresie tramwajowego lokalnego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Miasta Gdańska, a Operator zobowiązuje się do jej świadczenia w okresie od 01.01.2023 r. do 31.12.2044 r.
2. Liczba wozokilometrów objętych niniejszą umową, które Organizator zobowiązuje się powierzyć do wykonania corocznie (z zastrzeżeniem § 3 ust. 1), a Operator zobowiązuje się wykonać, wynosi 14 980 000, przy czym w 2023 r. roczna liczba wozokilometrów wynosi 13 553 000 i będzie zwiększona do poziomu 14 980 000 po oddaniu do eksploatacji nowej trasy tramwajowej „Nowa Warszawska”, pod warunkiem wyrażenia zgody przez Radę Miasta Gdańska na zwiększenie kwoty Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztów zwiększonej liczby wozokilometrów.
3. Liczba wozokilometrów, o której mowa w ust. 2 zawiera także wozokilometry dojazdu i zjazdu od/do zajezdni oraz transfery między krańcami linii wynikające z rozkładów jazdy. W ramach liczby wozokilometrów, określonych w ust. 2 Operator zobowiązany jest także do świadczenia usług przewozowych obejmujących obsługę linii komunikacyjnych wynikających z:
  - 1) zamknięć dróg lub torowisk spowodowanych awariami, remontami i inwestycjami,
  - 2) okoliczności związanych z uroczystościami i imprezami masowymi organizowanymi na terenie Miasta Gdańska,
  - 3) przewozów okazjonalnych.
4. Liczba pojazdów w inwentarzu niezbędnych do realizacji zamówienia, o którym mowa w ust. 2 nie może być większa niż o 12,5% w stosunku do liczby pojazdów określonych w Załączniku nr 2.
5. Organizator w oparciu o art. 33a ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity Dz. U 2020 poz. 8) kontroluje dokumenty przewozu osób na warunkach i w zakresie określonym w w/w ustawie. Środki finansowe uzyskane w wyniku realizacji kontroli przysługują Organizatorowi.



### § 3

## Zmiany zakresu i ilości zlecanych usług przewozowych

1. Organizator zastrzega sobie możliwość zmniejszenia o 3% lub zwiększenia o 3% liczby wozokilometrów lub liczby zadań przewozowych (liczby pojazdów w ruchu) określonych w § 2 ust. 2 i ust. 4, w stosunku do powierzonych w roku poprzednim, określonych w Załącznikach nr 1 i 2, w zależności od rzeczywistych potrzeb Organizatora, według procedur określonych w ust. 2. Niezależnie od powyższego w każdym roku trwania Umowy liczba wozokilometrów w trakcji tramwajowej nie może być mniejsza niż 90% liczby wozokilometrów powierzonych w pierwszym roku trwania niniejszej umowy.
2. Ustala się następujące zasady wprowadzania zmian w realizacji usług przewozowych:
  - 1) w trakcie trwania Umowy Organizator ma prawo zmiany rozkładów jazdy w tym: trasy linii, oznaczenia linii, częstotliwości kursowania, lokalizacji przystanków i alokacji taboru;
  - 2) w sytuacji, w której ulega zmianie liczba wozokilometrów, liczba pojazdów wykonujących zadania przewozowe również może ulec zmianie;
  - 3) dopuszcza się okresowe zmiany liczby pojazdów w ruchu, jak również zestawienie dłuższych lub krótszych składów tramwajowych (o mniejszej lub większej liczbie wagonów), w stosunku do liczby wskazanej w Załączniku nr 2, odpowiednio:
    - a) podczas remontów torowisk tramwajowych lub innych prac powodujących konieczność wyłączenia z eksploatacji odcinka torowiska,
    - b) w okresach charakteryzujących się krótkotrwałym zmniejszonym lub zwiększonym zapotrzebowaniem na usługi przewozowe.
3. Organizator, najpóźniej do 15 lipca danego roku, uwzględniając okoliczności, o których mowa w ust. 2, wstępnie określi zakres i ilość usług przewozowych na kolejny rok w rozbiciu na poszczególne miesiące. Do 15 grudnia danego roku Organizator ostatecznie określi zakres i ilość usług na rok następny w rozbiciu na poszczególne miesiące (miesięczny harmonogram zamówionych wozokilometrów).
4. Następstwem wprowadzenia zmian w liczbie wozokilometrów zgodnie z ust. 1 oraz ust. 2 będzie wprowadzenie nowego harmonogramu zawierającego liczbę wozokilometrów w układzie miesięcznym. Organizator przekaże Operatorowi niezwłocznie nowy harmonogram w formie pisemnej.
5. Wprowadzenie zmian, o których mowa w ust. 2 powodujących konieczność pozyskania dodatkowych pojazdów przez Operatora, nastąpi w uzgodnionym



z Organizatorem terminie, umożliwiającym Operatorowi pozyskanie pojazdów.

## § 4

### Obowiązki Operatora

1. Operator odpowiada za bezpieczeństwo przewożonych pasażerów.
2. Operator odpowiada za szkody osobowe i rzeczowe, jakie poniósł pasażer, na zasadach określonych w przepisach prawa.
3. Niedopuszczalne jest wprowadzanie zmian w rozkładach jazdy dostarczonych przez Organizatora.
4. W szczególności Operator zobowiązany jest do:
  - 1) realizowania przewozów pojazdami spełniającymi wymogi zawarte w przepisach prawa oraz o parametrach techniczno-użytkowych szczegółowo opisanych przez Organizatora w Załączniku nr 3. W przypadku zmiany przepisów prawa w trakcie obowiązywania Umowy, Operator zobowiązany jest dostosować pojazdy do nowych przepisów. Koszty remontów, konserwacji i bieżących przeglądów pojazdów ponosi Operator,
  - 2) ubezpieczenia pojazdów,
  - 3) ubezpieczenia się w zakresie odpowiedzialności cywilnej z tytułu wykonywanych usług przewozowych, w szczególności w pełnym zakresie odpowiedzialności wobec pasażerów z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania usług przewozowych oraz szkód osobowych i rzeczowych powstałych w związku z wykonywaniem usług przewozowych (w tym także szkód komunikacyjnych) na sumę gwarancyjną nie mniejszą niż 25.000.000 zł (słownie: dwadzieścia pięć milionów złotych 00/100),
  - 4) wykonywania zamówionej pracy przewozowej zgodnie z Umową,
  - 5) przestrzegania aktualnych rozkładów jazdy, dostarczonych przez Organizatora z wyjątkiem:
    - a) włączenia z przyczyn technicznych (np. awaria) innego pojazdu do obsługi zadania,
    - b) innego wykorzystania pojazdu przed rozpoczęciem obsługi zadania lub po jego zakończeniu niż przewiduje rozkład jazdy – dotyczy tylko niepasażerskich kursów dojazdowych i zjazdowych,
    - c) uwzględnienia zaistniałych zmian w warunkach ruchu drogowego, uniemożliwiających zachowanie ustawowych wymagań dotyczących czasu pracy prowadzących, pod warunkiem poinformowania Organizatora o konieczności wprowadzenia tych zmian,

- 6) realizowania przewozów pojazdami sprawnymi pod względem techniczno-eksploatacyjnym,
- 7) realizowania przewozów pojazdami estetycznymi, czystymi wewnątrz i na zewnątrz, zapewniającymi pasażerom odpowiednie warunki bezpieczeństwa, higieny oraz wygody,
- 8) realizowania przewozów wyłącznie w oparciu o:
  - a) rozkłady jazdy przygotowane przez Organizatora,
  - b) inne polecenia Organizatora,
  - c) bieżącą sytuację komunikacyjną w uzgodnieniu z Organizatorem,
  - d) wewnętrzną decyzję Operatora – wyłącznie, jeżeli przejazd lub przewóz ma charakter zamknięty lub okazjonalny, a godziny odjazdów nie są podane do publicznej wiadomości (próba techniczna, dojazd na linię lub zjazd z linii poza rozkładem jazdy, inny przejazd lub przewóz zamknięty, także o charakterze komercyjnym); obowiązują zasady:
    - i. o wszystkich przejazdach i przewozach zamkniętych Operator musi poinformować Organizatora przed rozpoczęciem ich realizacji;
    - ii. Operator, realizując przejazd lub przewóz zamknięty, ponosi odpowiedzialność za ewentualne zakłócenia na liniach Organizatora;
    - iii. poinformowanie może nastąpić poprzez zalogowanie pojazdu w SIP-TRISTAR na właściwe zadanie i brygadę (odpowiadające rodzajowi przewozu zgodnie z zapisami § 2 ust. 4 pkt 6 Załącznika nr 14 do Umowy), w przypadku pojazdów które nie są wyposażone w urządzenie SIP dyspozytor Operatora informuje telefonicznie CR o przedmiotowym kursie; w szczególnych przypadkach (przewozy ogólnodostępne, realizowane przez Operatora poza liniami Organizatora, zarówno odpłatne jak i nieodpłatne) rozkład jazdy może zostać przygotowany przez Organizatora na wniosek Operatora, który przekaże założenia do rozkładu jazdy w zakresie liczby pojazdów, typu pojazdów, częstotliwości, trasy, dni i godzin funkcjonowania;
    - iv. Organizator zastrzega możliwość niedotrzymania ww. założeń z uwagi na natężenie ruchu tramwajowego i przepustowość pętli;
    - v. wniosek Operatora o przygotowanie rozkładu jazdy musi być

- złożony u Organizatora z wyprzedzeniem minimum 8 dni roboczych;
- vi. w szczególnych przypadkach (przewozy ogólnodostępne, realizowane przez Operatora poza liniami Organizatora, zarówno odpłatne jak i nieodpłatne), jeżeli rozkład jazdy jest przygotowywany przez Operatora, wówczas Operator zobowiązany będzie do przekazania Organizatorowi informacji o uruchomieniu przewozów z wyprzedzeniem minimum 3 dni roboczych;
- 9) umieszczenia logo Organizatora zgodnie z księgą Systemu Identyfikacji Wizualnej jednostek organizacyjnych i spółek Miasta Gdańska oraz czytelnego numeru identyfikacyjnego pojazdu ustalonego przez Organizatora oraz innych elementów określonych w Księdze zasad grafiki taborowej i estetyki wizualnej pojazdów w sieci Organizatora stanowiącej Załącznik nr 5,
- 10) wyposażenia i eksponowania w pojeździe informacji zgodnie z Załącznikiem nr 17,
- 11) utrzymywania sprawności techniczno-eksploatacyjnej kasowników biletów papierowych,
- 12) umieszczania w pojazdach, zgodnie z zapisami Załącznika nr 5, kasetonów do dyspozycji Gminy Miasta Gdańska, w celu prowadzenia działań informacyjnych,
- 13) umieszczenia w pojazdach, zgodnie z Załącznikiem nr 5, ramek oraz każdorazowego eksponowania w nich w określonych terminach ogłoszeń taryfowych i porządkowych przekazywanych przez Organizatora,
- 14) utrzymywania przejrzystości szyb,
- 15) utrzymywania odpowiedniej wentylacji i temperatury wewnątrz pojazdu w sposób wskazany w Załączniku nr 6,
- 16) oświetlenia wnętrza pojazdu po zmroku i w czasie słabej widoczności poprzez: włączenie pełnego oświetlenia przestrzeni pasażerskiej pojazdu w trakcie realizacji przewozów,
- 17) zapewnienia w pojazdach ciągłej sprzedaży biletów komunikacji miejskiej, zgodnie z obowiązującymi zasadami; rodzaje biletów i zasady sprzedaży określa odrębna umowa zawarta z Organizatorem,
- 18) realizowania przewozów przez motorniczych wg zasad określonych w Załączniku nr 15,
- 19) udzielania przez prowadzącego pojazd pasażerom informacji dotyczących realizowanego zadania przewozowego (m.in. godziny odjazdu z krańca, trasy

przejazdu, wykazu przystanków na trasie) podczas zatrzymania i postoju pojazdu;

- a) w przypadku zmian dotyczących realizacji zadania przewozowego będących skutkiem poleceń Organizatora, prowadzący pojazd jest zobowiązany do:
  - i. przekazania pasażerom informacji o zmianie na obsługiwanym kursie przy wykorzystaniu urządzeń nagłaśniających (mikrofonu); uwzględniając m.in. możliwość włączenia mikrofonu na 30 sekund, komunikat powinien być krótki;
  - ii. przeprogramowania sterownika SWIP w sposób adekwatny do zmiany oraz możliwości operacyjnych;
  - iii. dopuszcza się udzielania informacji dotyczących zmiany podczas jazdy tylko w niezbędnym zakresie pod warunkiem, że informacje będą krótkie a ich przekazywanie nie może wpływać na bezpieczeństwo;

20) zapewnienia obsługi linii przez kierujących pojazdami ubranych schludnie i estetycznie, tj:

- a) długich spodni lub spódnicy zakrywającej kolana (w przypadku kobiet) w jednolitym kolorze granatowym (bez wzoru),
- b) koszuli jasnoniebieskiego koloru, jednobarwnej (bez wzoru), z nazwą Operatora na wysokości lewej piersi,
- c) dopuszcza się możliwość rozpięcia koszuli pod szyją o 1 guzik, w przypadku koszuli noszonej z apaszką o 2 guziki,
- d) swetra jednobarwnego, bez wzoru, koloru granatowego, dopuszczalne jest kierowanie pojazdem bez swetra,
- e) obowiązuje zakaz pracy w spodniach i bluzach sportowych (za wyjątkiem spodni dżinsowych) oraz ubiorach typu moro;

21) Operator ma obowiązek prezentowania na nośnikach elektronicznych wewnątrz pojazdu numeru kierującego pojazdem, a kierujący pojazdem posiadania przy sobie legitymacji służbowej i okazywania jej na żądanie upoważnionym pracownikom Organizatora lub osobom upoważnionym przez Organizatora po okazaniu stosownego dokumentu,

22) zapewnienia instruktorom nauki jazdy odpowiedniego ubioru, składającego się z kamizelki odblaskowej z napisem „instruktor jazdy + nazwa Operatora”,

23) udostępniania pojazdu w celu kontroli kontrolerom biletów komunikacji miejskiej i każdorazowego realizowania ustnych poleceń kontrolerów w zakresie wyłączania i włączania kasowników (nie wcześniej niż ½ min. od

- ruszenia pojazdu z przystanku),
- 24) udostępniania pojazdu w celu jego kontroli, o której mowa w § 9 Umowy oraz urządzeń należących do Organizatora, upoważnionym pracownikom Organizatora lub osobom upoważnionym przez Organizatora; wzór legitymacji upoważniającej do kontroli realizacji usług przewozowych stanowi Załącznik nr 9,
  - 25) niezlecania usług przewozowych objętych Umową innym operatorom lub przewoźnikom bez uzyskania pisemnej zgody Organizatora,
  - 26) przestrzegania, stosowania i egzekwowania postanowień uchwał właściwych organów w sprawie przepisów porządkowych związanych z przewozem osób i bagażu pojazdami Operatora,
  - 27) realizowania pisemnych wytycznych / dyspozycji Organizatora w zakresie objętym Umową,
  - 28) udostępniania Organizatorowi na każdorazowe żądanie niezbędnej dokumentacji związanej z pracą pojazdu i kierującego pojazdem,
  - 29) realizowania przewozów według pozostałych kryteriów wpływających na jakość świadczonych usług, bezpieczeństwo pasażerów i prawidłowe funkcjonowanie komunikacji,
  - 30) udostępniania pojazdów osobom upoważnionym przez Organizatora w zakresie instalacji, demontażu, serwisowania, kontroli funkcjonowania urządzeń SIP-TRISTAR oraz wszelkich dodatkowych urządzeń innych systemów Organizatora związanych w szczególności z poprawą obsługi komunikacyjnej pasażerów; za udostępnienie pojazdów w terminach uzgodnionych z Operatorem osobom upoważnionym przez Organizatora, Operator nie będzie naliczał Organizatorowi żadnych opłat; szczegóły dotyczące instalacji i funkcjonowania urządzeń, o których mowa powyżej (oprócz SIP-TRISTAR), uprzednio muszą być określone w odrębnych umowach zawartych między Organizatorem lub podmiotem działającym z jego upoważnienia, a Operatorem,
  - 31) zapewnienia w pojazdach Operatora energii elektrycznej niezbędnej do zasilania urządzeń Organizatora oraz zapewnienia współpracy podczas podłączania tych urządzeń,
  - 32) współpracy z Organizatorem w zakresie instalacji, serwisowania i funkcjonowania urządzeń pokładowych zainstalowanych w pojazdach Operatora, wchodzących w skład i przesyłających dane do systemów użytkowanych przez Organizatora (m.in. SIP-TRISTAR oraz innych systemów służących do poprawy obsługi pasażerów); powyższe dotyczy także umożliwienia współpracy z gwarantem pojazdu, jeśli takowy występuje,

- 33) niezwłocznego informowania o problemach w obsłudze systemów zainstalowanych w pojeździe i użytkowanych przez Organizatora (m.in. SIP-TRISTAR), jak również o innych okolicznościach mogących mieć wpływ na ich funkcjonowanie (np. awarie instalacji elektrycznej, uszkodzenia mechaniczne pojazdu i inne); szczegóły współpracy w zakresie SIP-TRISTAR określono w Załączniku nr 14; szczegóły współpracy w zakresie Systemu FALA ureguje odrębna umowa eksploatacyjna zawarta pomiędzy Operatorem, a InnoBaltica,
- 34) informowania Organizatora z minimum 30-dniowym wyprzedzeniem o zamiarze wycofania pojazdu z eksploatacji na liniach komunikacyjnych Organizatora (na okres dłuższy niż 30 dni kalendarzowych); określenie „wycofanie pojazdu z eksploatacji na liniach komunikacyjnych Organizatora” obejmuje również sprzedaż pojazdu lub wypożyczenie pojazdu innemu podmiotowi; w przypadku zdarzenia losowego Operator ma obowiązek poinformowania Organizatora o przedmiotowym wycofaniu w sposób ustalony z Organizatorem w Załączniku nr 14,
- 35) zapewnienia dostępu do pojazdu wycofanego z eksploatacji (lub będącego w planach do sprzedaży), o którym mowa w pkt. 34, przez okres co najmniej 7 dni roboczych od momentu poinformowania, w celu demontażu urządzeń pokładowych należących do Organizatora (m.in. SIP-TRISTAR),
- 36) przekazania Organizatorowi w formie elektronicznej (plik .xls) wykazu pojazdów wraz z informacjami określonymi w Załączniku nr 7 – wg stanu na dzień 1 stycznia każdego roku najpóźniej do 15 stycznia, jak również na każde żądanie Organizatora w czasie do 2 (dwóch) dni roboczych,
- 37) niezwłocznego powiadamiania Organizatora o wszelkich zaistniałych lub przewidywanych przeszkodach w świadczeniu usług stanowiących przedmiot Umowy,
- 38) ustosunkowania się w terminie 14 (czternastu) dni od daty wpływu do Operatora wszelkich skarg pasażerów dotyczących nieprawidłowej realizacji Umowy, jak również przekazania do Organizatora w powyższym terminie kopii skargi oraz udzielonej odpowiedzi; dotyczy to również skarg skierowanych do Organizatora i przekazanych Operatorowi do rozpatrzenia według właściwości; ustosunkowanie się winno obejmować opis czynności podjętych przez Operatora celem weryfikacji zasadności skargi, jak również działań podjętych bądź też planowanych w celu likwidacji negatywnych zjawisk, których dana skarga dotyczyła,
- 39) rozpatrywania reklamacji pasażerów w zakresie jakości świadczonych usług, zgodnie z obowiązującymi przepisami Rozporządzenia Ministra właściwego do spraw transportu w sprawie postępowania reklamacyjnego,



- 40) rozpatrywania we własnym zakresie wszelkich roszczeń zgłaszanych przez pasażerów i inne podmioty, które poniosły szkody w związku z wykonywaniem przez Operatora usług przewozowych będących przedmiotem Umowy,
- 41) uzgadniania z Organizatorem przed zakupem nowego taboru tramwajowego zgodności treści SWZ z postanowieniami niniejszej Umowy,
- 42) informowania Organizatora w formie pisemnej o liczbie pojazdów i ich typie określonym w Załączniku nr 3, nie później niż dwa miesiące przed planowanym terminem wprowadzenia nowych pojazdów do eksploatacji,
- 43) poinformowania Organizatora o parametrach zgodnie z Załącznikiem nr 7 oraz planowanym terminie włączenia pojazdów do eksploatacji nie później niż 5 dni roboczych przed włączeniem,
- 44) udostępnienia pojazdu pracownikom Organizatora w zajezdni Operatora do oględzin zewnętrznych oraz wewnętrznych nie później niż na dzień przed planowanym terminem włączenia pojazdu do eksploatacji,
- 45) dochowania wymogów określonych w punktach 42, 43 i 44 także wobec pojazdów, których parametry określone w Załączniku nr 7 uległy zmianie na skutek jakiegokolwiek ingerencji, w tym prac naprawczych, remontowych, modernizacyjnych,
- 46) wprowadzania wszelkich wymaganych danych identyfikujących pojazd (np. numer linii i brygady) do urządzeń SIP-TRISTAR; szczegóły obsługi urządzeń SIP-TRISTAR zostały dostarczone Operatorowi w ramach odrębnej korespondencji; o każdej zmianie Organizator będzie niezwłocznie informował Operatora,
- 47) uruchomienia oraz zapewnienia prawidłowego funkcjonowania SFIP w pojazdach Operatora,
- 48) uruchomienia oraz zapewnienia prawidłowego funkcjonowania SWIP w pojazdach Operatora,
- 49) zapewnienia prawidłowego funkcjonowania SLP w pojazdach Operatora,
- 50) udostępnienia na wniosek Organizatora zapisu z monitoringu w terminie do 5 dni roboczych od dnia otrzymania prawidłowo wypełnionego wniosku o zabezpieczenie i udostępnienie danych. Wzór obowiązującego wniosku Operator publikuje na stronie internetowej [www.gait.pl](http://www.gait.pl); Operator udostępni na wniosek Organizatora dane z monitoringu pojazdu, na zasadach określonych w odrębnej umowie powierzenia przetwarzania danych osobowych zawartej pomiędzy Operatorem a Organizatorem; nagranie zostanie przekazane osobie upoważnionej przez Organizatora; Organizator zobowiązuje się do przetwarzania danych osobowych z monitoringu



zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (dalej: RODO), oraz zgodnie z zawartą umową powierzenia przetwarzania danych, o której mowa powyżej.

- 51) wykonywania poleceń przekazywanych przez CR, w tym poleceń wysłanych za pośrednictwem urzędnika SIP-TRISTAR, zgodnie z procedurą określoną w Załączniku nr 10,
- 52) wykonywania umowy dzierżawy infrastruktury tramwajowej na terenie Miasta Gdańska zawartej na podstawie Zarządzenia Nr 1027/19 PMG z dnia 3 lipca 2019 r. w zakresie niezbędnym do realizacji niniejszej umowy,
- 53) wysyłania codziennie do CR do godziny 5:00 pocztą elektroniczną przydziału wozów do zadań,
- 54) uzgadniania z Organizatorem formy i lokalizacji umieszczania reklam - z wyłączeniem powierzchni, na których umieszcza się obowiązkowe elementy oznakowania określone w Załączniku nr 5; zabrania się umieszczania reklam na wszystkich szybach na zewnątrz i wewnątrz pojazdu za wyjątkiem przypadków wynikających z decyzji komisji ds. imion i wizerunków pojazdów gdańskiej komunikacji miejskiej, powołanej zgodnie z Zarządzeniem nr 1816/19 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 18.11.2019 r.,
- 55) nieumieszczania bez pisemnej zgody Organizatora w kabinie motorniczego elementów niezwiązanych z obsługą pojazdu i pasażerów,
- 56) nieemitowanie reklam opartych na przekazie głosowym (nie dotyczy reklam miejskich, przekazanych przez Organizatora lub władze Miasta Gdańska); dopuszczalne są wyłącznie reklamy oparte na przekazie wizualnym,
- 57) nieeksponowania w pojeździe reklam, które:
  - a) nakłaniają do nienawiści lub przemocy w stosunku do jakiegokolwiek organizacji, osoby lub grupy osób,
  - b) zawierają treści dyskryminujące, w szczególności ze względu na rasę, przekonania religijne, płeć, preferencje seksualne czy narodowość,
  - c) deprecjonują komunikację miejską,
  - d) naruszają przyjęte zasady współżycia społecznego oraz dobre obyczaje i są sprzeczne z przepisami prawa.

## § 5

### Obowiązki Organizatora

Organizator jest zobowiązany do:

1. Sporządzania rozkładów jazdy w sposób zapewniający zachowanie przepisów Ustawy z dnia 16.04.2004 r. o czasie pracy kierowców (tekst jednolity Dz.U. 2022 poz. 1473) i dostarczania Operatorowi rozkładów jazdy z wyprzedzeniem minimum 5 (pięciu) dni roboczych lub za zgodą Stron w innym terminie. Zachowanie przepisów Ustawy uznaje się za spełnione, jeżeli zaplanowany czas postoju na krańcu jest nie krótszy niż wymagany przepisami. Organizator będzie uwzględniał w rozkładzie jazdy przerwy ustawowe.
2. Przygotowywania, umieszczania i utrzymywania informacji na przystankach.
3. Dostarczania Operatorowi przepisów porządkowych, taryfowych, komunikatów o zmianach w funkcjonowaniu komunikacji i innych informacji istotnych dla pasażerów do umieszczenia w pojazdach Operatora minimum 3 dni przed terminem ich umieszczenia określonym przez Organizatora. W szczególnych przypadkach dopuszcza się dostarczenie powyższych materiałów w krótszym terminie.
4. Informowania Operatora o zmianach tras wynikających ze zmiany organizacji ruchu drogowego, prac remontowych, inwestycyjnych lub awaryjnego wyłączenia torowiska.
5. Określania zasad skomunikowania pojazdów, polegających na wzajemnym oczekiwaniu na przystanku dwóch lub większej liczby pojazdów w celu umożliwienia dokonania przesiadki pasażerów.
6. Informowania pasażerów o zmianach w ofercie przewozowej, taryfie i przepisach porządkowych w dostępnych mediach zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie rozkładów jazdy z dnia 10 kwietnia 2012 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 202).
7. Terminowej zapłaty Rekompensaty należnej na pokrycie kosztów świadczenia usług przewozowych w komunikacji tramwajowej, według zasad ustalonych w § 7 Umowy. W przypadku zwłoki Organizatora w płatności należnej Rekompensaty, Operator naliczy Organizatorowi odsetki ustawowe od niezapłaconej w terminie należności.
8. Występowania do jednostek organizacyjnych Miasta Gdańska o zapewnienie prawidłowego stanu infrastruktury torowo-sieciowej i przystankowej niezbędnej do realizacji Umowy oraz o wyposażenie przystanków w znak drogowy oznaczający przystanek.

9. Dostarczenia Operatorowi każdej nowej zapowiedzi lub komunikatu systemu fonicznej informacji pasażerskiej w formacie MP3, najpóźniej w terminie 2 dni roboczych przed wprowadzeniem do użytkowania. W przypadku nieterminowego dostarczenia zapowiedzi Operatorowi przysługuje prawo zachowania terminu dwóch dni roboczych od momentu otrzymania zapowiedzi na ich publikację.
10. Bieżącego zarządzania komunikacją miejską wg procedur określonych w Załączniku nr 10.

## § 6

### Uprawnienia Organizatora

1. W przypadku, gdy prowadzący pojazd jest w stanie uniemożliwiającym bezpieczne prowadzenie pojazdu (np. w stanie nietrzeźwości i/lub pod wpływem narkotyków albo po spożyciu środka działającego podobnie do alkoholu i/lub narkotyku) albo gdy jego zachowanie wskazuje, że może być w takim stanie, Organizator ma prawo dokonać kontroli zgodnie z § 9 ust. 9 pkt 3) Umowy. W sytuacji, w której przeprowadzona kontrola wykaże występowanie stanu, który uniemożliwia prowadzenie pojazdu, CR ma prawo wycofać motorniczego z obsługi zadania i zażądać od Operatora zastąpienia go innym. W razie braku możliwości zastąpienia motorniczego, CR ma prawo wycofać pojazd z obsługi zadania.
2. CR ma prawo wycofać pojazd Operatora z obsługi zadania, jeżeli zadanie jest obsługiwane pojazdem:
  - 1) niesprawnym pod względem techniczno-eksploatacyjnym, stanowiącym zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub powodującym znaczne uciążliwości dla pasażerów, w przypadkach, gdy stwierdzenie niesprawności nie wymaga diagnostyki lub pomiarów;
  - 2) niespełniającym wymogów zawartych w przepisach prawa oraz parametrów techniczno-eksploatacyjnych opisanych w Umowie.
3. CR ma prawo odmówić ponownego włączenia pojazdu Operatora do obsługi zadania, po jego wcześniejszym wycofaniu w sytuacjach określonych w ust. 1 i 2, jeżeli nie ustąpiły przyczyny, które były podstawą wycofania pojazdu.
4. W przypadku wycofania z obsługi zadania pojazdu Operatora w sytuacjach określonych w ust. 1 i 2, Organizator ma prawo nałożyć karę z tytułu niezrealizowania przewozów przez Operatora.
5. Jeżeli podstawą wycofania pojazdu Operatora z obsługi zadania nie była przyczyna występująca po stronie Operatora, kara umowna, o której mowa w ust. 4, nie będzie naliczana. W takim przypadku Operatorowi przysługiwać będzie także wynagrodzenie za czas przestoju określone w § 7 ust. 25 Umowy za liczbę wozokilometrów niewykonanych na skutek wycofania pojazdu Operatora.

6. Organizator jest uprawniony do żądania odszkodowania na zasadach ogólnych przenoszącego wysokość zastrzeżonej kary umownej.

## § 7

### **Zasady ustalania Rekompensaty Operatora za świadczone usługi przewozowe i warunki płatności**

1. Corocznie, w okresie trwania Umowy, Organizator zapłaci Operatorowi Rekompensatę należną w danym roku na pokrycie kosztów świadczonych usług przewozowych w komunikacji tramwajowej. Rekompensata należna w danym roku będzie wypłacana w formie miesięcznego wynagrodzenia za świadczone usługi (Rekompensata Eksploatacyjna), z zastrzeżeniem ust. 2 poniżej.
2. W związku z realizowanymi przez Operatora zadaniami inwestycyjnymi Strony przewidują możliwość wypłacania części Rekompensaty należnej w danym roku w postaci podwyższenia kapitału zakładowego Operatora (Rekompensata Inwestycyjna). W takim przypadku Rekompensata Inwestycyjna obejmuje część kosztów amortyzacji ponoszonych przez Operatora w danym roku w związku ze świadczeniem usług przewozowych w komunikacji tramwajowej. Wysokość zaplanowanej Rekompensaty Inwestycyjnej na 2023 rok określa Załącznik nr 8a.
3. Całość wpływów ze sprzedaży biletów oraz opłat dodatkowych za przejazdy lokalnym transportem zbiorowym stanowi dochód Organizatora.
4. W całym okresie obowiązywania Umowy, Operatorowi przysługuje Rekompensata na pokrycie kosztów netto świadczonych usług przewozowych w komunikacji tramwajowej, która uwzględnia podatek dochodowy w obligatoryjnym wymiarze oraz zysk netto w wysokości ustalonej w ust. 5 poniżej, przy czym wysokość skalkulowanej zgodnie z Załącznikiem nr 13 średniorocznej stopy zwrotu z kapitału Operatora w ujęciu realnym, w całym okresie obowiązywania Umowy nie może przekroczyć poziomu 6%.
5. Zysk netto uwzględniany w Rekompensacie na pokrycie kosztów netto świadczonych usług przewozowych w komunikacji tramwajowej wynosi 1% z możliwością zwiększenia w każdym roku trwania Umowy do 3% za uprzednią zgodą Gminy Miasta Gdańska.
6. Wysokość Rekompensaty należnej w danym roku wyliczana jest na zasadach określonych w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, z uwzględnieniem ilości usług przewozowych zamówionych na dany rok.

7. Przy wyliczeniu Rekompensaty należnej w danym roku uwzględniane są koszty netto świadczenia usług przewozowych w komunikacji tramwajowej, wynikające z zakresu Umowy, ponoszone przez Operatora, tj.:

- 1) (+) wszystkie koszty stałe związane z działalnością przewozową wraz z kosztem amortyzacji,
- 2) (+) wszystkie koszty zmienne związane z działalnością przewozową,
- 3) (+) koszty związane z utrzymaniem i korzystaniem z niezbędnej infrastruktury technicznej, w tym dzierżawionej infrastruktury tramwajowej,
- 4) (+) koszty wyposażenia pojazdów, o których mowa w Załączniku nr 3,
- 5) (+) koszty finansowe bezpośrednio związane ze świadczeniem usług przewozowych, w tym odsetki,

pomniejszone o:

możliwe do zaplanowania przychody generowane cyklicznie przez Operatora w związku z realizacją usług przewozowych na podstawie niniejszej umowy, w szczególności przychody z tytułu świadczenia usług reklamowych na pojazdach i we wnętrzu pojazdów,

6) (+) podatek dochodowy w obligatoryjnym wymiarze.

Koszty netto kalkulowane będą zgodnie z obowiązującymi przepisami, a także obowiązującymi u Operatora „Zasadami rachunkowości dla Gdańskich Autobusów i Tramwajów Sp. z o.o.” z uwzględnieniem zasad określonych w § 8 ust. 4 i ust. 5.

8. Rekompensata Eksploatacyjna należna w danym roku odpowiada różnicy pomiędzy Rekompensatą należną w danym roku, wyliczoną zgodnie z ust. 7, a Rekompensatą Inwestycyjną zaplanowaną na dany rok, o której mowa w ust. 2.

9. Ustalona zgodnie z ust. 8 wysokość Rekompensaty Eksploatacyjnej należnej w danym roku oraz ilość zamówionych na dany rok usług przewozowych dla trakcji tramwajowej wyznaczą stawkę netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu jednego wozokilometra w przewozach tramwajowych.

10. Stawka netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu jednego wozokilometra obejmuje następujące składniki:

- 1) (+) amortyzacja, w części niepokrytej w Rekompensacie Inwestycyjnej,
- 2) (+) energia elektryczna trakcyjna,
- 3) (+) opłata za korzystanie z infrastruktury tramwajowej,
- 4) (+) koszty finansowe, w tym odsetki,
- 5) (+) wynagrodzenia osobowe wraz z obowiązkowymi narzutami,

- 6) (+) pozostałe koszty,
- 7) (-) przychody, o których mowa w ust. 7 powyżej, pomniejszające koszty,
- 8) (+) zysk netto,
- 9) (+) podatek dochodowy.

11. Stawka netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu jednego wozokilometra dotyczy wszystkich typów taboru. Wysokość i strukturę stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu jednego wozokilometra w komunikacji tramwajowej na dany rok określa Załącznik nr 8b.

12. Miesięczne wynagrodzenie za świadczone usługi przewozowe w komunikacji tramwajowej w okresie trwania Umowy stanowi kwota będąca iloczynem stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu jednego wozokilometra i ilości zrealizowanych przez Operatora usług przewozowych z uwzględnieniem wskaźnika typu taboru, określonego w ust. 13. Wynagrodzenie za świadczone usługi zostanie powiększone o należny podatek VAT według stawki obowiązującej w dniu wystawienia faktury.

13. Ustala się następujące wskaźniki typu taboru tramwajowego określonego w Załączniku nr 3 ust. 5 punkty 1-5:

- typ A 1,0,
- typ B 1,5,
- typ Ca 2,0,
- typ Cb 2,0,
- typ D 3,0.

14. Rozliczenie Rekompensaty Eksploatacyjnej następować będzie w cyklach miesięcznych na podstawie częściowych faktur, wystawianych przez Operatora w następującej formie:

- 1) Pierwsza częściowa faktura, wystawiona pierwszego dnia roboczego danego miesiąca, obejmuje wynagrodzenie zaliczkowe w wysokości 50% należnego Operatorowi wynagrodzenia za dany miesiąc świadczenia usług przewozowych, ustalonego na podstawie miesięcznego harmonogramu zamówionych wozokilometrów, o którym mowa w § 3 ust. 3 oraz obowiązującej stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu jednego wozokilometra, wskazanej w Załączniku nr 8b. Termin płatności wynikający z pierwszej częściowej faktury wynosi 7 dni od daty otrzymania przez Organizatora prawidłowo wystawionej przez Operatora faktury.
- 2) Druga częściowa faktura, wystawiona dziesiątego dnia danego miesiąca, obejmuje wynagrodzenie zaliczkowe w wysokości 40% należnego



Operatorowi wynagrodzenia za dany miesiąc świadczenia usług przewozowych, ustalonego na podstawie miesięcznego harmonogramu zamówionych wozokilometrów, o którym mowa w § 3 ust. 3 oraz obowiązującej stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu jednego wozokilometra, wskazanej w Załączniku nr 8b. Jeśli dziesiąty dzień miesiąca przypadnie na dzień wolny od pracy, faktura zostanie wystawiona pierwszego dnia roboczego następującego po dniu wolnym od pracy. Termin płatności wynikający z drugiej częściowej faktury wynosi 14 dni od daty otrzymania przez Organizatora prawidłowo wystawionej przez Operatora faktury.

3) Do piątego dnia następnego miesiąca Operator przedłoży Organizatorowi informację o liczbie faktycznie wykonanych w poprzednim miesiącu wozokilometrów wraz z końcową fakturą, obejmującą wynagrodzenie stanowiące ostateczne rozliczenie należnego Operatorowi wynagrodzenia miesięcznego za świadczone usługi przewozowe w poprzednim miesiącu. Jeśli piąty dzień miesiąca przypadnie na dzień wolny od pracy, końcowa faktura zostanie wystawiona pierwszego dnia roboczego następującego po dniu wolnym od pracy. Termin płatności wynikający z końcowej faktury wynosi 14 dni od daty otrzymania przez Organizatora prawidłowo wystawionej przez Operatora faktury.

15. W przypadku wystąpienia niewykonania wozokilometrów zleczanych przez Organizatora, Operator przedłoży w formie pisemnej jako załącznik do końcowej faktury, wyjaśnienie niezrealizowania przewozów. Za niewykonane przewozy Organizator będzie naliczał kary w sposób oraz według zasad określonych w § 10.

16. Wraz z końcową fakturą, o której mowa w ust. 14 pkt 3), obejmującą faktycznie wykonane wozokilometry w poprzednim miesiącu, Operator przedłoży Organizatorowi zestawienie wykonanych wozokilometrów z podziałem na linie tramwajowe.

17. Faktura powinna być wystawiona na: Nabywca Gmina Miasta Gdańska, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk, NIP: 583-00-11-969. Płatnikiem faktur jest Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, ul. Na Stoku 49, 80-874 Gdańsk.

18. Rekompensata Eksploatacyjna będzie płatna przelewem z rachunku bankowego Organizatora, na rachunek bankowy Operatora, wskazany na fakturze.

19. Za termin zapłaty faktur, o których mowa w ust. 14, przyjmuje się dzień obciążenia rachunku Organizatora.

20. Strony umowy oświadczają, że są podatnikami podatku VAT oraz zobowiązują się do niezwłocznego wzajemnego informowania o zmianie swojego statusu jako podatnika podatku VAT.



21. Operator zobowiązuje się, że w przypadku wykreślenia go z rejestru podatników VAT czynnych, niezwłocznie zawiadomi o tym fakcie Organizatora i z tytułu świadczonych usług będzie wystawiał rachunki. W przypadku naruszenia powyższego zobowiązania, Operator wyraża zgodę na potrącenie przez Organizatora, z należnego mu wynagrodzenia, kwoty stanowiącej równowartość podatku VAT, w stosunku do której Organizator utracił prawo do odliczenia, powiększonej o odsetki zapłacone do Urzędu Skarbowego.
22. Operator oświadcza, że jest zarejestrowanym czynnym podatnikiem podatku VAT oraz nie zawiesił i nie zaprzestał wykonywania działalności gospodarczej oraz zobowiązuje się do niezwłocznego pisemnego powiadomienia o zmianach powyższego statusu.
23. Operator przyjmuje do wiadomości, iż Organizator przy zapłacie Rekompensaty Eksploatacyjnej będzie stosował mechanizm podzielonej płatności, o którym mowa w art. 108a ust. 1 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (tekst jedn.: Dz. U. z 2022 r. poz. 931).
24. Zapłata:
- 1) kwoty odpowiadającej całości albo części kwoty podatku wynikającej z otrzymanej faktury będzie dokonywana na rachunek VAT Operatora, w rozumieniu art. 2 pkt 37 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (tekst jedn.: Dz. U. z 2022 r. poz. 931 z późn. zm.),
  - 2) kwoty odpowiadającej wartości sprzedaży netto wynikającej z otrzymanej faktury jest dokonywana na rachunek bankowy albo na rachunek w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej, dla których jest prowadzony rachunek VAT Operatora.
25. Operatorowi przysługuje wynagrodzenie za czas przestoju w przypadku:
- 1) braku możliwości wykonania usług przewozowych zgodnie z rozkładem jazdy z przyczyn nie leżących ani po stronie Organizatora ani po stronie Operatora, w tym okresowej niedrożności układu drogowego,
  - 2) zamówienia rezerwy trasowej do czasu skierowania pojazdu do obsługi linii,
  - 3) wyłączenia pojazdu z ruchu przez Organizatora w celu wykonania kontroli, której wynik nie potwierdzi przyczyny wyłączenia występującej po stronie Operatora.
26. Wynagrodzenie za czas przestoju stanowi iloczyn stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu jednego wozokilometra i wskaźnika korygującego, określonych w Załączniku nr 8b oraz:

- 1) liczby wozokilometrów niewykonanych na linii, na której wystąpił przestój, stanowiącej różnicę pomiędzy kilometrami rozkładowymi danego zadania, a faktycznie wykonanymi, w przypadku, o którym mowa w ust. 25 pkt. 1),
- 2) iloczynu czasu na jaki rezerwa została zamówiona i określonej prędkości eksploatacyjnej, w przypadku, o którym mowa w ust. 25 pkt 2),
- 3) liczby wozokilometrów niewykonanych od czasu wyłączenia pojazdu z ruchu do czasu jego ponownego włączenia, w przypadku, o którym mowa w ust.25 pkt. 3).

Powyższa zasada rozliczenia obowiązuje od chwili powstania przyczyny uniemożliwiającej wykonanie usług przewozowych do jej ustąpienia bądź do wprowadzenia przez Organizatora innego rozkładu jazdy.

27. Wskaźnik korygujący stawkę netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu jednego wozokilometra, o którym mowa w ust. 26, jest ustalany na podstawie kosztu całkowitego jednego wozokilometra = 100, pomniejszonego o udział w strukturze stawki kosztu energii elektrycznej trakcyjnej.

Wskaźnik korygujący stawkę netto rekompensaty na pokrycie kosztu jednego wozokilometra za czas przestoju określa Załącznik nr 8b.

28. Rekompensata Inwestycyjna wypłacana będzie jako podwyższenie kapitału zakładowego Operatora w zamian za udziały obejmowane po cenie nominalnej, w wysokości zatwierdzonej aneksem do Umowy, stosownie do § 8 ust. 8 oraz ust. 18. Wpłata Rekompensaty Inwestycyjnej następuje w dwóch transzach, płatnych w czerwcu i grudniu, za wyjątkiem roku 2023, w którym transze Rekompensaty Inwestycyjnej wypłacone zostaną w lutym i czerwcu.

29. Wierzytelności Operatora wobec Organizatora z tytułu Umowy mogą stanowić przedmiot zabezpieczenia transakcji pozyskiwania środków finansowych, w szczególności przedmiot cesji lub zastawu rejestrowego.

## § 8

### **Zasady ustalania i rozliczania Rekompensaty należnej w danym roku na pokrycie kosztów netto świadczonych usług przewozowych**

1. Wysokość Rekompensaty należnej w danym roku na pokrycie kosztów netto świadczonych usług przewozowych w komunikacji tramwajowej określana będzie corocznie.
2. W terminie do 30 lipca każdego roku Operator przedstawi Organizatorowi kalkulację wysokości Rekompensaty na pokrycie kosztów netto świadczenia usług przewozowych w komunikacji tramwajowej należnej w roku następnym, w podziale na Rekompensatę Eksploatacyjną i Rekompensatę Inwestycyjną, z uwzględnieniem wstępnie określonych: zakresu i ilości usług przewozowych zamówionych na następny rok, o których mowa w § 3 ust. 3.
3. W ramach wstępnej informacji, w terminie do 15 czerwca każdego roku, Operator przedstawi Organizatorowi wysokość Rekompensaty należnej w roku następnym, wynikającej z projekcji finansowej, dokonanej na potrzeby corocznej aktualizacji „Wieloletniego planu rozwoju Gdańskich Autobusów i Tramwajów Sp. z o.o. na lata 2023 – 2044”, w podziale na Rekompensatę Inwestycyjną i Rekompensatę Eksploatacyjną.
4. Wysokość Rekompensaty Inwestycyjnej planowanej na dany rok:
  - 1) nie może przekroczyć planowanej wysokości kosztu amortyzacji bezpośrednio związanej ze świadczeniem usług przewozowych w komunikacji tramwajowej, z uwzględnieniem planowanych zadań inwestycyjnych na potrzeby ich świadczenia, z wyłączeniem amortyzacji środków trwałych w części sfinansowanej środkami pochodzącymi z dotacji;
  - 2) nie może doprowadzić do wygenerowania przez Operatora zakumulowanej straty, która przekraczałaby 40% subskrybowanego kapitału zakładowego.
5. Wysokość Rekompensaty Eksploatacyjnej planowanej na dany rok jest sumą składowych kosztów netto świadczenia usług przewozowych w komunikacji tramwajowej zamówionych na dany rok, z uwzględnieniem zasad ustalania poziomu kosztów stanowiących składniki stawki netto Rekompensaty, określonych w punktach od 1) do 6), tj.:
  - 1) (+) amortyzacja – planowana wysokość kosztu bezpośrednio związana ze świadczeniem usług przewozowych, z uwzględnieniem planowanych zadań inwestycyjnych na potrzeby ich świadczenia, z wyłączeniem amortyzacji środków trwałych w części sfinansowanej środkami pochodzącymi z dotacji – w części niepokrytej w Rekompensacie Inwestycyjnej,

- 2) (+) energia elektryczna trakcyjna - planowana wysokość kosztu, związana z działalnością przewozową, z uwzględnieniem:
  - a. cen energii elektrycznej trakcyjnej uzyskanych w wyniku przeprowadzonego postępowania o zamówienie publiczne, lub jeśli ceny te nie są znane
  - b. wskaźnika cen energii elektrycznej z czerwca danego roku, według formuły „Analogiczny okres roku poprzedniego = 100”, ogłaszanego w Biuletynie Statystycznym Głównego Urzędu Statystycznego, podzielonego przez 100,
- 3) (+) opłata za korzystanie z infrastruktury tramwajowej - planowana wysokość kosztu, na podstawie obowiązującej w tym zakresie umowy,
- 4) (+) koszty finansowe – planowana wysokość kosztów bezpośrednio związana ze świadczeniem usług przewozowych, z uwzględnieniem finansowania planowanych zadań inwestycyjnych na potrzeby ich świadczenia, w tym odsetki ustalane z uwzględnieniem wskaźnika WIBOR (lub innego wskaźnika służącego zgodnie z przepisami powszechnie obowiązującymi lub z obowiązującymi Operatora umowami do ustalenia stawki oprocentowania zadłużenia długoterminowego (powyżej jednego roku)) aktualnego na dzień, w którym zgodnie z obowiązującymi Operatora umowami, ustalono oprocentowanie na trwający okres odsetkowy,
- 5) (+) wynagrodzenia osobowe wraz z obowiązkowymi narzutami – z uwzględnieniem wyższego z następujących wskaźników,
  - a. wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych z czerwca danego roku, według formuły „Analogiczny okres roku poprzedniego = 100”, ogłaszanego w Biuletynie Statystycznym Głównego Urzędu Statystycznego, podzielonego przez 100 oraz z uwzględnieniem skutków finansowych obligatoryjnych przepisów w zakresie wynagrodzeń i narzutów na wynagrodzenia oraz wskaźnika na poziomie nie niższym niż 100, gdy wartość ogłoszonego wskaźnika GUS jest niższa niż 100, lub
  - b. wskaźnika przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw w województwie pomorskim z czerwca danego roku, według formuły „Analogiczny miesiąc roku poprzedniego = 100”, ogłaszanego w Komunikacie GUS o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego, podzielonego przez 100 oraz z uwzględnieniem skutków finansowych obligatoryjnych przepisów w zakresie wynagrodzeń i narzutów na wynagrodzenia.

6) (+) pozostałe koszty – planowane pozostałe koszty, zarówno stałe jak i zmienne, związane ze świadczeniem usług przewozowych, z uwzględnieniem wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych z czerwca danego roku, według formuły „Analogiczny okres roku poprzedniego = 100”, ogłaszanego w Biuletynie Statystycznym Głównego Urzędu Statystycznego, podzielonego przez 100;

pomniejszonych o:

7) (-) przychody generowane cyklicznie przez Operatora w związku z realizacją usług przewozowych na podstawie niniejszej umowy, w szczególności przychody z tytułu świadczenia usług reklamowych na pojazdach i we wnętrzu pojazdów

z uwzględnieniem:

8) (+) zysku określonego w § 7 ust. 5, ustalanego jako narzut na sumę kosztów netto wskazanych w punktach od 1) do 6), pomniejszonych o przychody wskazane w punkcie 7)

9) (+) podatku dochodowego w obligatoryjnym wymiarze.

6. Przedłożona kalkulacja Rekompensaty na pokrycie kosztów netto świadczenia usług przewozowych w komunikacji tramwajowej należnej w roku następnym, o której mowa w ust. 2, wraz z uzasadnieniem, zawierać będzie:

1) planowaną wartość nominalną Rekompensaty Inwestycyjnej na następny rok, z uwzględnieniem harmonogramu płatności;

2) planowaną wartość nominalną oraz planowaną stawkę netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu jednego wozokilometra w komunikacji tramwajowej z wyszczególnieniem składników określonych w § 7 ust. 10, z uwzględnieniem wysokości zysku określonego w § 7 ust. 5.

Wraz z kalkulacją Operator składa prognozę relacji zakumulowanych przez Operatora strat do subskrybowanego kapitału zakładowego w roku następnym.

7. W przypadku, gdy koszty energii elektrycznej trakcyjnej ujęte w przedłożonej przez Operatora kalkulacji, o której mowa w ust. 2, 5 i 6 powyżej, nie uwzględniają cen energii elektrycznej trakcyjnej uzyskanych w wyniku przeprowadzonego postępowania o zamówienie publiczne, Operator zobowiązany jest dokonać aktualizacji przedłożonej kalkulacji w zakresie kosztu energii elektrycznej trakcyjnej niezwłocznie po zakończeniu postępowania o zamówienie publiczne. Do zaktualizowanego wniosku stosuje się przepisy ust. 8 i 9. W przypadku, gdy ze względu na termin rozstrzygnięcia postępowania o zamówienie publiczne aktualizacja wniosku nie jest możliwa, zastosowanie znajduje ust. 13.

8. Organizator każdego roku, najpóźniej do 31 grudnia, zatwierdzi w formie podpisanego aneksu do Umowy:

- 1) planowaną wartość nominalną oraz harmonogram płatności Rekompensaty Inwestycyjnej oraz
- 2) wysokość i strukturę stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu jednego wozokilometra zgodnie z § 7 ust. 10.

Zatwierdzona wysokość i struktura stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej, z zastrzeżeniem ust. 10 - 13, obowiązuje od 1 stycznia do 31 grudnia następnego roku w okresie obowiązywania Umowy. Rekompensata Inwestycyjna będzie wypłacana zgodnie z zatwierdzonym harmonogramem płatności, z zastrzeżeniem ust. 18.

9. Organizator bez podania istotnej przyczyny nie może odmówić zatwierdzenia kwoty należnej Operatorowi Rekompensaty Inwestycyjnej i Rekompensaty Eksploatacyjnej, której kalkulacja została przedstawiona przez Operatora zgodnie z postanowieniami ust. 4 i 5.
10. W sytuacji, gdy koszt energii elektrycznej, w ujęciu jednostkowym narastająco, wyznaczający wysokość obowiązującej w danym roku Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztów netto świadczenia usług przewozowych w komunikacji tramwajowej, wzrośnie o ponad 5% w stosunku do właściwego składnika stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu jednego wozokilometra, na pisemny wniosek Operatora dokonana zostanie waloryzacja stawki netto rekompensaty. Zwaloryzowana stawka netto Rekompensaty Eksploatacyjnej będzie obowiązywać od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym wystąpił wzrost kosztu jednostkowego energii elektrycznej.
11. W sytuacji gdy koszt energii elektrycznej, w ujęciu jednostkowym narastająco, wyznaczający wysokość obowiązującej w danym roku Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztów netto świadczenia usług przewozowych w komunikacji tramwajowej, obniży się o ponad 5% w stosunku do właściwego składnika stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu jednego wozokilometra, Operator jest zobowiązany do niezwłocznego przekazania Organizatorowi pisemnej informacji, przedstawiającej faktyczny poziom kosztu energii elektrycznej w ujęciu jednostkowym narastająco za dany okres, na podstawie której Organizator ma prawo podjąć decyzję o dokonaniu waloryzacji stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej. Zwaloryzowana stawka netto Rekompensaty Eksploatacyjnej będzie obowiązywać od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym wystąpiło obniżenie kosztu jednostkowego energii elektrycznej.
12. W sytuacji gdy, w następstwie zmiany wskaźnika WIBOR (lub innego wskaźnika służącego zgodnie z przepisami powszechnie obowiązującymi lub z obowiązującymi Operatora umowami do ustalenia stawki oprocentowania zadłużenia długoterminowego (powyżej jednego roku)) o ponad 0,5 punktu



procentowego w stosunku do poziomu wskaźnika wyznaczającego wysokość obowiązującej stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztów netto świadczenia usług przewozowych w komunikacji tramwajowej, odsetki wzrosną lub spadną, Strony dokonają aktualizacji odsetek wyznaczających wartość nominalną oraz stawkę netto Rekompensaty Eksploatacyjnej. Zaktualizowana stawka netto Rekompensaty Eksploatacyjnej (uwzględniająca zaktualizowane odsetki) będzie obowiązywać od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym Operator poniósł odsetki zwiększone lub zmniejszone w następstwie zmiany wskaźnika.

13. W sytuacji, gdy, w następstwie zmiany cen w wyniku rozstrzygnięcia postępowania o zamówienia publiczne, koszty energii elektrycznej trakcyjnej wyznaczające wysokość obowiązującej stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztów netto świadczenia usług przewozowych w komunikacji tramwajowej wzrosną lub spadną, Strony dokonają aktualizacji kosztów energii elektrycznej trakcyjnej wyznaczających wartość nominalną oraz stawkę netto Rekompensaty Eksploatacyjnej. Zaktualizowana stawka netto Rekompensaty Eksploatacyjnej (uwzględniająca zaktualizowane koszty energii elektrycznej trakcyjnej) będzie obowiązywać od pierwszego dnia miesiąca, następującego po miesiącu, w którym wystąpiła zmiana cen.
14. Waloryzacja, o której mowa w ust. 10 i 11, polega odpowiednio na zwiększeniu, bądź zmniejszeniu obowiązującej stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu jednego wozokilometra, o kwotę stanowiącą iloczyn: obowiązującej w chwili waloryzacji stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu jednego wozokilometra, procentowego udziału w stawce netto Rekompensaty Eksploatacyjnej składnika stawki podlegającego waloryzacji oraz wskaźnika cen energii elektrycznej z miesiąca, w którym nastąpił odpowiednio wzrost, bądź spadek kosztu jednostkowego, według formuły „Grudzień roku poprzedniego = 100”, ogłaszanego w Biuletynie Statystycznym Głównego Urzędu Statystycznego, podzielonego przez 100, powiększony o podatek dochodowy w obligatoryjnym wymiarze oraz zysk określony w § 7 ust. 5.
15. W przypadku waloryzacji stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej, o której mowa w ust. 10, Organizator rozpatrzy wniosek Operatora, podejmie decyzję w sprawie dokonania waloryzacji stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej, zawrze z Operatorem aneks do Umowy w tym przedmiocie, stanowiącym podstawę do wystawienia przez Operatora faktury korygującej i dokona zapłaty na rachunek bankowy Operatora, wskazany na fakturze korygującej, w terminie nie dłuższym niż 60 dni od daty złożenia wniosku przez Operatora. Za datę zapłaty uznaje się datę obciążenia rachunku Organizatora.
16. W przypadku waloryzacji stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej, o której mowa w ust. 11, Organizator podejmie decyzję w sprawie dokonania waloryzacji



stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej, zawrze z Operatorem aneks do Umowy w tym przedmiocie, stanowiącym podstawę do wystawienia przez Operatora faktury korygującej, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od daty przekazania informacji przez Operatora. Operator dokona rozliczenia zapłaty na rachunek bankowy Organizatora, wskazany na fakturze korygującej, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od daty zawarcia aneksu do Umowy w tym przedmiocie. Za datę zapłaty uznaje się datę uznania rachunku Organizatora.

17. W przypadku zajścia okoliczności, o których mowa w ust. 12 lub ust. 13 Operator niezwłocznie poinformuje Organizatora o konieczności aktualizacji stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej, przedkładając jednocześnie kalkulację zaktualizowanej stawki. Strony zawrą aneks do Umowy w tym przedmiocie w terminie nie dłuższym niż 60 dni od daty przekazania informacji przez Operatora.

18. W przypadku gdy w trakcie roku kalendarzowego Operator poweźmie wiadomość, że wartość amortyzacji możliwa do zrealizowania w trakcie tego roku jest niższa aniżeli wartość planowana (w szczególności ze względu na otrzymane dotacje bądź faktyczną realizację inwestycji) zobowiązany jest do niezwłocznego przekazania Organizatorowi pisemnej informacji zawierającej zaktualizowaną wartość amortyzacji na dany rok oraz rzeczywisty poziom kosztu amortyzacji narastająco. Jeżeli wartość Rekompensaty Inwestycyjnej zaplanowanej na dany rok przewyższa zaktualizowaną wartość amortyzacji, strony niezwłocznie dokonają aktualizacji (obniżenia) kwoty planowanej Rekompensaty Inwestycyjnej, w drodze aneksu do umowy.

19. Wysokość otrzymanej przez Operatora Rekompensaty należnej w danym roku kalendarzowym podlega corocznemu audytowi przeprowadzanemu przez niezależnego audytora powołanego przez Organizatora zgodnie z zasadami opisanymi w ust. 21, w oparciu o dane zawarte w zbadanym przez biegłego rewidenta sprawozdaniu finansowym Operatora oraz dane analityczne umożliwiające:

- 1) weryfikację kosztów poniesionych na świadczenie usług przewozowych w komunikacji tramwajowej,
- 2) uwzględnienie przychodów oraz innych przysporzeń mogących mieć charakter innych przychodów wygenerowanych podczas wypełniania zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych (w zakresie usług objętych Umową), zgodnie z pkt. 2 załącznika do Rozporządzenia 1370/2007.

przekazane audytorowi przez Operatora w terminie do 15 marca każdego roku. Wykaz dokumentów i danych umożliwiających przeprowadzenie audytu stanowi Załącznik nr 12.

20. Dla potrzeb weryfikacji wysokości Rekompensaty Operator zobowiązuje się prowadzić odrębną ewidencję związaną z realizacją usług przewozowych w komunikacji tramwajowej w zakresie objętym Umową, zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz obowiązującymi u Operatora „Zasadami rachunkowości dla Gdańskich Autobusów i Tramwajów Sp. z o.o.”, pozwalającą na grupowanie kosztów w składniki stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej określonej w § 7 ust. 10.
21. Dla potrzeb ustalenia wysokości Rekompensaty należnej w danym roku kalendarzowym i jej weryfikacji (ex post) przez Organizatora, w celu usprawnienia i ujednoczenia przedmiotowych czynności, Strony postanawiają, iż audytorem o którym mowa w ust. 19 oraz audytorem który będzie dokonywać weryfikacji kalkulacji planowanej na dany rok wysokości Rekompensaty należnej (odrębnie dla Rekompensaty Inwestycyjnej i Rekompensaty Eksploatacyjnej) na pokrycie kosztów netto świadczenia usług przewozowych w komunikacji tramwajowej oraz stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu jednego wozokilometra i wynikających z innych umów świadczenia usług przewozowych zawartych między Organizatorem a Operatorem, będzie audytor wyłaniany corocznie przez Organizatora i Operatora w drodze zamówienia wspólnego zgodnego z ustawą Prawo Zamówień Publicznych. Relacje i zasady dotyczące udzielania zamówienia wspólnego zostaną określone w odrębnym porozumieniu.
22. Przeprowadzany na zlecenie Organizatora audyt, o którym mowa w ust. 19, ma na celu zbadanie, czy:
- 1) wielkość Rekompensaty (łącznie oraz odrębnie: Rekompensaty Inwestycyjnej i Rekompensaty Eksploatacyjnej) otrzymanej w danym roku od Organizatora odpowiada rzeczywistym kosztom związanym z realizacją usług przewozowych w komunikacji tramwajowej wraz z rozsądnym zyskiem oraz jest zgodna z polskimi i europejskimi przepisami dotyczącymi pomocy publicznej dla przedsiębiorstw, przepisami prawa konkurencji i zamówień publicznych oraz niniejszą umową,
  - 2) wysokość średniorocznej stopy zwrotu z kapitału Operatora, w ujęciu realnym w całym okresie obowiązywania Umowy, nie przekracza poziomu 6%.
23. Audyt zostanie przeprowadzony w terminie 7 dni od daty przekazania przez Operatora kompletu danych, o których mowa w ust. 19 i zakończony sporządzeniem opinii, stwierdzającej nadwyżkę, bądź niedobór należnej Operatorowi Rekompensaty za dany rok kalendarzowy oraz określającej prognozowaną wysokość średniorocznej stopy zwrotu z kapitału Operatora w ujęciu realnym, w całym okresie obowiązywania Umowy, skalkulowaną zgodnie z metodyką zawartą w Załączniku nr 13, na podstawie projekcji finansowej zawartej w aktualnym na dzień audytu „Wieloletnim planie rozwoju Gdańskich Autobusów i

Tramwajów Sp. z o.o. na lata 2023 - 2044" Opinia zostanie przekazana Operatorowi przez Organizatora w ciągu 10 dni od daty przekazania przez Operatora kompletu danych, o których mowa w ust 19.

24. Zapłata zbyt wysokiej Rekompensaty w danym roku stanowić będzie nadwyżkę Rekompensaty Eksploatacyjnej, która dla potrzeb jej rozliczenia zostanie udokumentowana fakturą korygującą, z zastrzeżeniem ust. 28 poniżej. Faktura korygująca zostanie wystawiona przez Operatora w terminie 3 dni od daty wpływu do Operatora opinii, o której mowa w ust. 23. Termin płatności wyżej wymienionej faktury korygującej jest nie dłuższy niż 30 dni od daty doręczenia prawidłowo wystawionej faktury korygującej Organizatorowi. Za datę zapłaty uznaje się datę uznania rachunku Organizatora.
25. Zapłata zbyt niskiej Rekompensaty w danym roku, niegwarantującej zysku w wysokości określonej w § 7 ust. 5, stanowić będzie niedobór Rekompensaty Eksploatacyjnej, który zostanie dla potrzeb jego rozliczenia udokumentowany fakturą korygującą. Faktura korygująca zostanie wystawiona przez Operatora w terminie 3 dni od daty wpływu do Operatora opinii, o której mowa w ust. 23. Termin płatności wyżej wymienionej faktury korygującej jest nie dłuższy niż 30 dni od daty doręczenia prawidłowo wystawionej faktury korygującej Organizatorowi. Za datę zapłaty uznaje się datę obciążenia rachunku Organizatora.
26. Faktury korygujące Rekompensatę Eksploatacyjną otrzymaną przez Operatora w miesiącu grudniu roku, którego wymieniona nadwyżka lub niedobór dotyczą, będą korygowały pierwszą fakturę wystawioną za miesiąc grudzień, o której mowa w § 7 ust. 14 pkt 1. W przypadku, gdy wystawiona faktura korygująca skoryguje pierwszą fakturę wystawioną w miesiącu grudniu do zera, w dalszej kolejności korekta rekompensaty będzie dokonywana do drugiej faktury wystawionej za grudzień, o której mowa w § 7 ust. 14 pkt 2.
27. W przypadku, gdy wystawiona faktura korygująca skoryguje drugą fakturę wystawioną w miesiącu grudniu do zera, w dalszej kolejności faktury korygujące będą korygowały rekompensatę otrzymaną przez Operatora w miesiącu listopadzie, a następnie w miesiącu październiku roku, którego wymieniona nadwyżka lub niedobór dotyczy. Korekta faktur wystawionych za miesiąc listopad i październik będzie dokonywana zgodnie z zasadą wskazaną w ust. 26.
28. W sytuacji, gdy wypłacona w danym roku Rekompensata Inwestycyjna przewyższa koszty amortyzacji poniesione w tym roku przez Operatora w związku ze świadczeniem usług przewozowych w komunikacji tramwajowej, stwierdzona nadwyżka pomniejsza Rekompensatę Inwestycyjną zaplanowaną na kolejny rok, a w przypadku, gdyby było to niemożliwe pomniejsza koszty amortyzacji uwzględniane w kosztach netto świadczenia usług przewozowych w komunikacji tramwajowej uwzględniane w Rekompensacie Eksploatacyjnej.

29. Zapłata zbyt wysokiej Rekompensaty za cały okres obowiązywania Umowy, tj. potwierdzona przez audytora w opinii, o której mowa w ust. 23, sporządzonej na koniec okresu obowiązywania Umowy, średnioroczna stopa zwrotu z kapitału Operatora w ujęciu realnym na poziomie wyższym niż 6%, stanowić będzie nadwyżkę, która dla potrzeb jej rozliczenia zostanie udokumentowana fakturą korygującą. Faktura korygująca zostanie wystawiona przez Operatora w terminie 3 dni od daty wpływu do Operatora opinii, o której mowa w ust. 23.
30. Termin płatności faktury korygującej, o której mowa w ust. 29, jest nie dłuższy niż 30 dni od daty doręczenia prawidłowo wystawionej faktury korygującej Organizatorowi. Za datę zapłaty uznaje się datę uznania rachunku Organizatora.
31. Korekta otrzymanej przez Operatora Rekompensaty, o której mowa w ust. 29, dokonana będzie w ostatnim roku obowiązywania Umowy, zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym paragrafie.

## § 9

### Kontrola realizacji usług

1. Organizatorowi przysługuje prawo kontroli realizacji wszystkich zapisów Umowy.
2. Organizator ma prawo naliczania Operatorowi kar zgodnie z § 10 oraz Załącznikiem nr 16.
3. Kontrola może być przeprowadzona po uprzednim powiadomieniu Operatora (24 godzin przed rozpoczęciem) z udziałem przedstawiciela Operatora lub kontrolę mogą przeprowadzić samodzielnie przedstawiciele Organizatora bez uprzedniego powiadomienia Operatora i bez udziału jego przedstawicieli. Wyniki kontroli przeprowadzonej w obu formach przewidzianych w zdaniu poprzednim mają jednakowe znaczenie dla oceny prawidłowego wykonywania przez Operatora przedmiotu Umowy.
4. Prawo kontroli przysługuje pracownikom Organizatora oraz osobom upoważnionym przez Organizatora. W szczególności kontroli podlega: punktualność, czystość, oznakowanie pojazdów, typ pojazdu, wyposażenie pojazdów w informacje taryfowe i porządkowe, sprawność techniczna kasowników, sprawność techniczna elementów pojazdu, prawidłowość logowań do SIP-TRISTAR, realizacja przewozów zgodnie z Umową oraz istotne dla Organizatora dokumenty wynikające z realizacji Umowy.
5. Kontrola będzie dokonywana przez obserwację w terenie lub analizę dokumentów eksploatacyjnych Operatora, które Operator zobowiązany jest udostępnić Organizatorowi na jego żądanie niezwłocznie, nie później niż w ciągu 3 dni roboczych, jak również na podstawie monitoringu danych z systemów elektronicznych zainstalowanych w pojazdach Operatora lub urządzeń monitorujących umieszczonych na terenie miasta.

6. Z kontroli sporządzany jest protokół lub notatka służbowa podpisane przez osobę (osoby) dokonującą (-ce) kontroli. Kontrolę wykonaną za pośrednictwem systemów elektronicznych dokumentuje zapis na nośnikach elektronicznych. Dokumentem kontroli liczby wykonanych wozokilometrów są także faktury VAT wystawione przez Operatora wraz z załączonymi zestawieniami wykonanych wozokilometrów dla trakcji tramwajowej. Nieprawidłowości stwierdzane mogą być również na podstawie zapisów w kartach drogowych. W miarę możliwości do protokołów dołączana będzie dokumentacja fotograficzna.
7. Informacje o stwierdzonych uchybieniach Organizator będzie przekazywał Operatorowi w formie pisemnej, w terminie do 10 (dziesięciu) dni od daty stwierdzenia przez Organizatora wystąpienia uchybienia.
8. Operatorowi przysługuje prawo wniesienia w formie pisemnej odwołania od pisemnej informacji, o której mowa w ust. 7. Odwołanie wraz z uzasadnieniem Operator wnosi do Organizatora w terminie do 7 (siedmiu) dni, licząc od dnia otrzymania informacji o stwierdzonych uchybieniach. Wyżej wymienione odwołanie Organizator rozpatrzy i udzieli odpowiedzi w terminie 14 (czternastu) dni od dnia otrzymania odwołania Operatora.
9. Pracownicy Organizatora lub osoby upoważnione przez Organizatora do dokonywania kontroli uprawnione są m.in. do:
  - 1) wstępu do pojazdu Operatora w celu jego kontroli;
  - 2) wjazdu i ustawienia pojazdu CR ZTM na terenie zajezdni w celu przeprowadzania kontroli świadczonych usług w ramach niniejszej umowy, zgodnie z zasadami i przepisami BHP obowiązującymi u Operatora;
  - 3) poddania motorniczego (za jego zgodą) badaniu stanu trzeźwości lub badaniu na obecność środków mających działanie podobne do alkoholu i/lub innych substancji odurzających, atestowanym urządzeniem należącym do Organizatora. W przypadku braku zgody ze strony motorniczego, Organizator na miejsce zdarzenia ma prawo wezwać Policję celem poddania motorniczego ww. badaniom. Odpowiednie zastosowanie w tym wypadku mają zapisy § 6 ust. 1.

## § 10

### Kary umowne

1. Wystąpienie uchybień w jakości świadczonych usług, w tym brak świadczenia usługi, udokumentowanych zgodnie z § 9 ust. 6, upoważnia Organizatora do naliczenia Operatorowi kar umownych. Maksymalna łączna wysokość kar umownych w danym roku kalendarzowym nie może być wyższa niż 25% zysku netto, o którym mowa w § 7 ust. 5.

2. Ustala się wykaz kar i ich wysokość za niewłaściwie świadczone usługi, który stanowi Załącznik nr 16.
3. Do oceny punktualności stosowany będzie czas rzeczywisty w czasie kontroli, uwzględniający zaokrąglenie do 29 sekund w dół i od 30 sekund do pełnych minut w górę.
4. Kary umowne nie będą naliczane w przypadku wystąpienia przyczyn niezależnych od Operatora i uniemożliwiających prawidłowe świadczenie usług, tj.
  - 1) Kolidacji i wypadków z udziałem pojazdów Operatora, nie powstałych z winy prowadzących pojazd pracowników Operatora.
  - 2) Zatarasowań dróg i ulic spowodowanych przez kierowców pojazdów obcych lub innych pojazdów komunikacji miejskiej.
  - 3) Zatarasowań dróg i ulic wynikłych z zapadnięć jezdnii, tąpnięć, awarii sieci wodno-kanalizacyjnych, gazowych i elektrycznych, awarii infrastruktury torowo sieciowej.
  - 4) Zatarasowań dróg i ulic wynikłych z działania sił natury.
  - 5) Postojów pojazdów Operatora związanych z interwencją służb ratowniczych (pogotowie ratunkowe, straż pożarna) lub sił porządkowych (policja, straż miejska, żandarmeria wojskowa, inne uprawnione służby i inspekcje).
  - 6) Jeżeli niemożliwe będzie wykonanie usług przewozowych zgodnie z rozkładem jazdy, z przyczyn nie leżących ani po stronie Organizatora, ani po stronie Operatora.
  - 7) Skierowania na polecenie Organizatora pojazdów do obsługi komunikacji zastępczej.
  - 8) Wyłączenia pojazdu z ruchu przez Organizatora w celu wykonania czynności kontrolnych, której wynik nie potwierdzi przyczyny występującej po stronie Operatora.
5. Nota obciążeniowa z tytułu kar umownych zostanie wystawiona przez Organizatora do dnia 15 każdego miesiąca za miesiąc poprzedni. Termin płatności noty obciążeniowej wynosi 7 dni od daty otrzymania noty przez Operatora. Za datę zapłaty uznaje się datę uznania rachunku Organizatora.
6. Operator odpowiada finansowo za uszkodzenia urządzeń pokładowych i/lub elementów instalacji (okablowanie, antena, uchwyty itp.) będących własnością Organizatora lub przekazanych Organizatorowi w użytkowanie przez inne podmioty w przypadku ich uszkodzenia z winy Operatora.
7. W przypadku pozytywnego dla Operatora rozpatrzenia odwołania, o którym mowa



w § 9 ust. 8, Organizator wystawi notę uznaniową zmniejszającą wysokość kar umownych. Termin płatności wynikający z wyżej wymienionej noty uznaniowej wynosi 7 dni od daty wystawienia noty przez Organizatora. Za datę zapłaty uznaje się datę obciążenia rachunku Organizatora.

## § 11

### Podwykonawstwo

1. Zgodnie z § 4 ust. 4 pkt. 25 Organizator dopuszcza za jego zgodą, wyrażoną na piśmie pod rygorem nieważności, zlecenie przez Operatora podwykonawcom części usług, nie przekraczających rocznie 8% zamówionej liczby wozokilometrów.
2. Wybór podwykonawcy usług przewozowych zostanie przeprowadzony w trybie Ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych ( Dz.U.2022.1710 t.j. z dnia 16 sierpnia 2022 r. z późn. zm.).
3. Podwykonawca będzie świadczył usługi przewozowe na warunkach określonych Umową i taborem spełniającym warunki określone w Załączniku nr 3.
4. Przed wyrażeniem zgody, o której mowa w ust. 1, Strony Umowy uzgodnią zasady realizacji usług przez podwykonawców.

## § 12

### Odstąpienie od Umowy

1. Organizator może odstąpić od Umowy jedynie w przypadku wystąpienia w ciągu trzech kolejnych dni więcej niż 20% wozokilometrów niezrealizowanych z winy Operatora, w tym również w związku z wycofaniem pojazdu Operatora przez Organizatora w sytuacjach nie spełniania warunków określonych w Umowie. Organizator zobowiązany jest wezwać Operatora, udzielając mu dodatkowego 30-dniowego terminu, do prawidłowego świadczenia usług zgodnie z treścią Umowy. Po upływie wyznaczonego 30-dniowego terminu i dalszym niewykonywaniu Umowy przez Operatora zgodnie z jej postanowieniami, Organizator może odstąpić od Umowy w trybie natychmiastowym.
2. W przypadku odstąpienia od Umowy w trybie określonym w ust. 1 Organizatorowi przysługuje względem Operatora roszczenie o zapłatę kary umownej w wysokości dwukrotnego miesięcznego wynagrodzenia przysługującego Operatorowi w ostatnim pełnym miesiącu realizacji usług.
3. Odstąpienie od Umowy musi nastąpić w formie pisemnej z podaniem uzasadnienia.
4. W przypadku odstąpienia przez Organizatora od Umowy, Organizator zobowiązany jest do zapłaty Operatorowi wyłącznie wynagrodzenia należnego z tytułu wykonania części Umowy.



## § 13

### **Wypowiedzenie Umowy**

1. Organizator uprawniony jest do złożenia oświadczenia o wypowiedzeniu Umowy w przypadku utworzenia związku metropolitalnego w województwie pomorskim, w skład, którego zostanie włączona Gmina Miasta Gdańska.
2. W przypadku zaistnienia okoliczności wskazanej w ust. 1, Organizator jest uprawniony do złożenia oświadczenia o wypowiedzeniu Umowy, które winno być złożone najpóźniej w terminie 3 miesięcy od dnia ostatecznego utworzenia związku metropolitalnego w województwie pomorskim, ze skutkiem na koniec następnego roku kalendarzowego następującego po dacie złożenia oświadczenia o wypowiedzeniu Umowy.

## § 14

### **Rozwiązanie Umowy**

Rozwiązanie Umowy może nastąpić za porozumieniem Stron, na pisemny wniosek jednej ze Stron.

## § 15

### **Zmiana treści Umowy**

1. Strony przewidują możliwość dokonywania zmian w Umowie, w szczególności w sytuacjach:
  - 1) zmiany rzeczywistych potrzeb Organizatora,
  - 2) zmiany uwarunkowań technicznych związanych ze świadczeniem usług,
  - 3) zmiany powszechnie obowiązujących przepisów prawa.
2. Wszelkie zmiany w treści Umowy wymagają dla swej ważności formy pisemnej pod rygorem nieważności oraz zawarcia aneksu przez Strony Umowy.
3. W celu usunięcia ewentualnych wątpliwości Strony potwierdzają, że wykonanie i ewentualne zmiany Umowy w zakresie nie dotyczącym Rekompensaty Inwestycyjnej leżą w całości w gestii Gminy Miasta Gdańska – Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku, natomiast kwestie dotyczące Rekompensaty Inwestycyjnej, w szczególności w zakresie uregulowań zawartych w § 7 i § 8 niniejszej Umowy leżą w gestii właściwych organów Gminy Miasta Gdańska.

## § 16

### Ochrona danych osobowych

1. Strony zobowiązują się wzajemnie przestrzegać zasad ochrony danych osobowych wynikających z przepisów prawa powszechnie obowiązującego, w szczególności z RODO oraz określonych w niniejszej umowie.
2. Strony udostępniają sobie wzajemnie dane osobowe swoich pracowników wskazanych do kontaktu w związku z przygotowaniem i realizacją Umowy, w zakresie imienia, nazwiska, zajmowanego stanowiska i danych kontaktowych. Podstawą prawną przetwarzania danych osobowych przez Strony jest podjęcie działań w celu zawarcia i wykonywania Umowy zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. b RODO, wypełnianie obowiązków prawnych zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. c RODO związanych m.in. z przepisami podatkowymi i przepisami o rachunkowości oraz prawnie uzasadniony interes zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. f RODO związany z realizacją postanowień Umowy, jej obsługą oraz ewentualnym dochodzeniem lub odpieraniem roszczeń z niej wynikających.
3. Jako administratorzy danych osobowych wskazanych w ust. 2 Strony zobowiązują się do przestrzegania obowiązujących przepisów dotyczących ochrony danych osobowych, w szczególności zobowiązują się do zabezpieczenia danych osobowych poprzez podjęcie odpowiednich środków technicznych i organizacyjnych wymaganych obowiązującymi przepisami prawa w zakresie ochrony danych osobowych.
4. Strony oświadczają, że osoby wskazane w ust. 2 zostały przeszkolone w zakresie przepisów dotyczących ochrony danych osobowych, w szczególności w zakresie swoich praw jako osób, których dane dotyczą, oraz dysponują informacjami wskazanymi w art. 14 ust. 1-3 RODO.
5. Umowa powierzenia przetwarzania danych osobowych w związku z udostępnianiem danych z monitoringu w pojazdach stanowi Załącznik nr 19 do niniejszej umowy.
6. Umowa współadministrowania danymi osobowymi w związku z procedowaniem reklamacji i skarg w ramach zawartej umowy przewozowej stanowi Załącznik nr 20 do niniejszej umowy.
7. Przy zawarciu niniejszej umowy strony przekazały sobie wzajemnie klauzule informacyjne RODO, stanowiące odpowiednio Załącznik nr 21 i Załącznik nr 22 do niniejszej umowy.

## § 17

### Postanowienia końcowe

1. Strony Umowy, w terminie 7 dni od daty zawarcia Umowy, wskażą w formie pisemnej osoby (imię i nazwisko, telefon kontaktowy, zakres kompetencji) ze strony Operatora i Organizatora uprawnione do kontaktów w zakresie realizacji Umowy. Każdorazowa zmiana tych osób wymaga pisemnego powiadomienia drugiej Strony Umowy w terminie 7 dni od jej dokonania.
2. Korespondencja związana z realizacją Umowy będzie kierowana na adresy wskazane przez Organizatora i Operatora.
3. Spory mogące wyniknąć w toku wykonywania Umowy, Strony poddadzą rozstrzygnięciu właściwemu rzeczowo sądowi powszechnemu według siedziby Organizatora.

## § 18

### Integralną część Umowy stanowią:

1. Wykaz linii komunikacji tramwajowej z podaniem tras przebiegu na dzień 1 stycznia 2023 r. – Załącznik nr 1,
2. Zapotrzebowanie na tabor od dnia 1 stycznia 2023 r. do 31 grudnia 2023 r. – Załącznik nr 2,
3. Parametry techniczno-użytkowe zamawianych pojazdów – Załącznik nr 3.
4. Wymagania techniczno-eksploatacyjne kasowników biletów papierowych – Załącznik nr 4,
5. Księga zasad grafiki taborowej i estetyki wizualnej pojazdów w sieci ZTM w Gdańsku – Załącznik nr 5,
6. Warunki odpowiedniej wentylacji i temperatury wewnątrz pojazdu – Załącznik nr 6,
7. Szczegółowe dane techniczne dotyczące pojazdów przeznaczonych do realizacji Umowy w danym roku – Załącznik nr 7,
8. Wysokość zaplanowanej Rekompensaty Inwestycyjnej na 2023 r. – Załącznik nr 8a,
9. Wysokość i struktura stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu 1 wozokilometra – Załącznik nr 8b,
10. Wzór legitymacji upoważniającej do kontroli realizacji usług przewozowych – Załącznik nr 9,
11. Bieżące zarządzanie komunikacją miejską – Załącznik nr 10,
12. Zasady współpracy w zakresie Systemu liczenia pasażerów (SLP) - Załącznik nr 11,
13. Wykaz dokumentów i danych umożliwiających przeprowadzenie audytu należnej Operatorowi Rekompensaty na pokrycie kosztów netto świadczenia usług przewozowych komunikacją tramwajową za dany rok - Załącznik nr 12,
14. Schemat kalkulacji prognozowanej wysokości średniorocznej stopy zwrotu

z kapitału Operatora w ujęciu realnym w całym okresie obowiązywania Umowy -  
Załącznik nr 13,

15. Zasady funkcjonowania urządzeń SIP-TRISTAR zainstalowanych w pojazdach  
Operatora – Załącznik nr 14,
16. Obsługa osób z niepełnosprawnością – Załącznik nr 15,
17. Wykaz kar umownych – Załącznik nr 16,
18. Wymagania techniczne i funkcjonowanie Systemu Wizualnej Informacji  
Pasażerskiej (SWIP) – Załącznik nr 17,
19. Transfer danych informatycznych – Załącznik nr 18,
20. Umowa powierzenia przetwarzania danych osobowych – Załącznik nr 19
21. Umowa wspólnego administrowania danymi osobowymi w celu przekazania  
danych osobowych zgodnie z właściwością w związku z procedowaniem  
reklamacji i skarg w ramach zawartej Umowy na świadczenie usług w zakresie  
tramwajowego lokalnego transportu zbiorowego na terenie Gminy Miasta  
Gdańska w latach 2023-2044 – Załącznik nr 20
22. Obowiązek informacyjny dla Organizatora – Załącznik nr 21
23. Obowiązek informacyjny dla Operatora – Załącznik nr 22

## § 19

Umowa została sporządzona w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym  
dla każdej ze stron.

.....

Operator

.....

Organizator

Załącznik nr 1

do Umowy nr 86/ZTM/2022  
z dnia 30.12.2022 r.

## Wykaz linii komunikacji tramwajowej z podaniem tras przebiegu na dzień 1 stycznia 2023 r.

**Tabela 1. Komunikacja tramwajowa dzienna na dzień 1 stycznia 2023**

Linia	Trasa		Wozokm rocznie	Typ taboru
	Tam	powrót		
2	<b>w obu kierunkach:</b> <u>Jelitkowo</u> – Pomorska – Chłopska – al. Rzeczypospolitej – al. Legionów – al. Hallera – al. Zwycięstwa – Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – al. Armii Krajowej – al. Sikorskiego – al. Witosa – al. Havla – <u>Łostowice Świętokrzyska</u>		1 200 000,0	Ca/Cb
3	<b>kierunek Chełm Witosa:</b> <u>Brzeźno Dom Zdrojowy</u> – Mazurska – al. Hallera – al. Zwycięstwa – Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – al. Armii Krajowej – al. Sikorskiego – <u>Chełm Witosa</u>	<b>kierunek Brzeźno Dom Zdrojowy:</b> <u>Chełm Witosa</u> – al. Sikorskiego – al. Armii Krajowej – Wały Jagiellońskie – Podwale Grodzkie – al. Zwycięstwa – al. Hallera – Płażyńskiego – Gdańska – <u>Brzeźno Dom Zdrojowy</u>	1 100 000,0	Ca/Cb
4	<b>w obu kierunkach:</b> <u>Łostowice Świętokrzyska</u> – al. Havla – al. Witosa – al. Sikorskiego – al. Armii Krajowej – 3 Maja – al. Zwycięstwa – al. Hallera – Mickiewicza – al. Legionów – al. Rzeczypospolitej – Zaspą – Chłopska – Pomorska – <u>Jelitkowo</u>		660 000,0	Ca/Cb
5	<b>kierunek Oliwa:</b> <u>Nowy Port Oliwska</u> – Oliwska – Krasickiego – Mazurska – al. Hallera – al. Zwycięstwa – al. Grunwaldzka – Wojska Polskiego – Wita Stwosza – Opata Rybińskiego – <u>Oliwa</u>	<b>kierunek Nowy Port Oliwska:</b> <u>Oliwa</u> – Opata Rybińskiego – Wita Stwosza – Wojska Polskiego – al. Grunwaldzka – al. Zwycięstwa – al. Hallera – Płażyńskiego – Gdańska – Krasickiego – Oliwska – Rybołowców – Wolności – Władysława IV – <u>Nowy Port Oliwska</u>	1 500 000,0	Ca/Cb
6	<b>w obu kierunkach:</b> <u>Jelitkowo</u> – Pomorska – al. Grunwaldzka – Opata Rybińskiego – Wita Stwosza – Wojska Polskiego – al. Grunwaldzka – al. Zwycięstwa – Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – al. Armii Krajowej – al. Sikorskiego – al. Witosa – al. Havla – <u>Łostowice Świętokrzyska</u>		2 000 000,0	Ca/Cb
7	<b>kierunek Nowy Port Zajezdnia:</b> <u>Łostowice Świętokrzyska</u> – al. Havla – al. Witosa – al. Sikorskiego – al. Armii Krajowej – Wały Jagiellońskie – Podwale Grodzkie – Jana z Kolna – Marynarki Polskiej – Wolności – <u>Nowy Port Zajezdnia</u>	<b>kierunek Łostowice Świętokrzyska:</b> <u>Władysława IV</u> – Władysława IV – Oliwska – Rybołowców – Marynarki Polskiej – Jana z Kolna – Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – al. Armii Krajowej – al. Sikorskiego – al. Witosa – al. Havla – <u>Łostowice Świętokrzyska</u>	600 000,0	Ca/Cb

Umowa na świadczenie usług w zakresie tramwajowego lokalnego transportu zbiorowego  
na terenie Gminy Miasta Gdańska w latach 2023-2044

<b>8</b>	<b>w obu kierunkach:</b> <u>Jelitkowo</u> – Pomorska – Chłopska – al. Rzeczypospolitej – al. Legionów – Mickiewicza – al. Hallera – Kliniczna – Marynarki Polskiej – Jana z Kolna – Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – Podwale Przedmiejskie – Siennicka – Lenartowicza – Wosia Budzysza – Stryjewskiego – Nowotna – <u>Stogi</u>	<b>2 100 000,0</b>	<b>3A, Ca/Cb</b>	
<b>9</b>	<b>w obu kierunkach:</b> <u>Strzyża PKM</u> – Wita Stwosza – Wojska Polskiego – al. Grunwaldzka – al. Zwycięstwa – Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – Podwale Przedmiejskie – Siennicka – Lenartowicza – Wosia Budzysza – Stryjewskiego – Nowotna – <u>Stogi Plaża</u>	<b>1 150 000,0</b>	<b>Ca/Cb</b>	
<b>10</b>	<b>kierunek Nowy Port Zajezdnia:</b> <u>Brętowo PKM</u> – Rakoczego – Nowolipie – Kartuska – Nowe Ogrody – Hucisko – Podwale Grodzkie – Jana z Kolna – Marynarki Polskiej – Wolności – <u>Nowy Port Zajezdnia</u>	<b>kierunek Brętowo PKM:</b> <u>Władysława IV</u> – Władysława IV – Strajku Dokerów – Marynarki Polskiej – Jana z Kolna – Podwale Grodzkie – Hucisko – Kartuska – Nowolipie – Rakoczego – <u>Brętowo PKM</u>	<b>1 300 000,0</b>	<b>Ca/Cb</b>
<b>12</b>	<b>w obu kierunkach:</b> <u>Lawendowe Wzgórze</u> – Lawendowe Wzgórze – al. Adamowicza – Bulońska – Rakoczego – Nowolipie – Kartuska – Nowe Ogrody – Hucisko – Podwale Grodzkie – al. Zwycięstwa – al. Grunwaldzka – Wojska Polskiego – Wita Stwosza – al. Grunwaldzka – Pomorska – Chłopska – al. Rzeczypospolitej – <u>Zaspa</u>	<b>1 800 000,0</b>	<b>Ca/Cb</b>	
<b>63</b> funkcjonuje w soboty, niedziele i święta w okresie letnich wakacji szkolnych	<b>kierunek Łostowice Świętokrzyska:</b> <u>Brzeźno Dom Zdrojowy</u> – Mazurska – Hallera – al. Zwycięstwa – Błędnik – Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – al. Armii Krajowej – al. Sikorskiego – al. Witosa – al. Havla – <u>Łostowice Świętokrzyska</u>	<b>kierunek Brzeźno Dom Zdrojowy:</b> <u>Łostowice Świętokrzyska</u> – al. Havla – al. Witosa – al. Sikorskiego – al. Armii Krajowej – Wały Jagiellońskie – Podwale Grodzkie – Błędnik – al. Zwycięstwa – Hallera – Płażyńskiego – Gdańska – <u>Brzeźno Dom Zdrojowy</u>	<b>60 000,0</b>	<b>Ca/Cb</b>
<b>68</b> funkcjonuje w soboty, niedziele i święta w okresie letnich wakacji szkolnych	<b>w obu kierunkach:</b> <u>Stogi Plaża</u> – Nowotna – Stryjewskiego – Wosia Budzysza – Lenartowicza – Siennicka – Podwale Przedmiejskie – al. Armii Krajowej – al. Sikorskiego – al. Witosa – al. Havla – <u>Łostowice Świętokrzyska</u>	<b>65 000,0</b>	<b>Ca/Cb</b>	
<b>Obsługa imprez</b>		<b>18 000,0</b>		
<b>pakiet obsługi „Nowej Warszawskiej”</b>		<b>1 427 000,0</b>		
<b>Łączne zapotrzebowanie z pakietem „Nowej Warszawskiej”</b>		<b>14 980 000,0</b>		

.....  
Operator

.....  
Organizator



Załącznik nr 2

do Umowy nr 86/ZTM/2022  
z dnia 30.12.2022 r.

**Zapotrzebowanie na tabor od dnia 1 stycznia 2023 r. do 31 grudnia 2023 r.**

2A	3A	B	Ca/Cb	D
<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>109/116</b>	<b>0</b>
w tym dwukierunkowe:	w tym dwukierunkowe:	w tym dwukierunkowe:	w tym dwukierunkowe:	w tym dwukierunkowe:
<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>0</b>
<b>Σ 109 do czasu uruchomienia N. Warszawskiej, 116 po uruchomieniu N. Warszawskiej</b>				

Objaśnienia oznaczeń taboru: A – zestaw 1xA, 2A - zestaw 2xA, 3A - zestaw 3xA, B - zestaw 1xB, Ca/Cb – zestaw 1x Ca lub 1x Cb, D – zestaw 1x D.

Typ taboru właściwego do obsługi poszczególnych brygad może zostać doprecyzowany przez Organizatora w rozkładzie jazdy i/lub w piśmie odrębnym, w szczególności w zakresie:

- obsługi przez pojazdy typu Ca lub Cb,
- obsługi przez pojazdy dwukierunkowe,
- obsługi przez pojazdy zabytkowe.

Jeżeli w odrębnej dyspozycji nie określono inaczej, Operator może we własnym zakresie dokonywać zmian alokacji taboru na pojazd o wyższym standardzie, w zakresie określonym poniżej: A (wagon pojedynczy) – zastąpienie dowolnym pojazdem, 2A – zastąpienie pojazdem 3A, 3A – zastąpienie pojazdem D, Ca – zastąpienie pojazdem Cb lub D, Cb – zastąpienie pojazdem D.

Operatorowi nie przysługuje dodatkowa rekompensata za skierowanie do obsługi linii pojazdu dłuższego lub o większej liczbie wagonów, nieoparte pisemną dyspozycją Organizatora.

.....

Operator

.....

Organizator

## Załącznik nr 3

do Umowy nr 86/ZTM/2022  
z dnia 30.12.2022 r.

### **Parametry techniczno-użytkowe zamawianych pojazdów**

#### 1. Parametry dotyczące wszystkich typów taboru:

- 1) Kolorystyka zewnętrzna oraz oznakowanie pojazdu muszą być zgodne z Załącznikiem nr 5.
- 2) Każdy pojazd musi być wyposażony w zestaw zewnętrznych i wewnętrznych wyświetlaczy elektronicznych do prezentacji wizualnej informacji liniowej. Zasady funkcjonowania, liczbę i specyfikację wyświetlaczy dla poszczególnych typów pojazdów oraz rodzaj eksponowanej treści określa Załącznik nr 17 (SWIP).
- 3) Każdy pojazd musi być wyposażony w SFIP, komplet urządzeń pokładowych SIP-TRISTAR, w tym konsolę do logowania umieszczoną w zasięgu wzroku i ręki motorniczego.
- 4) Każdy pojazd musi posiadać naturalną i wymuszoną wentylację przestrzeni pasażerskiej. Jako naturalna wentylacja muszą być wykorzystane szyby okien bocznych otwierane przesuwnie lub uchylnie w górnej lub środkowej części - zgodnie z Załącznikiem nr 6.
- 5) Każdy pojazd musi być wyposażony w sprawny środek łączności z dyspozytorem Operatora, umożliwiający przekazanie informacji od i do kierującego pojazdem.
- 6) Kasowniki - zgodnie z Załącznikiem nr 4, w liczbie równej co najmniej liczbie drzwi, a w pojazdach dwustronnych – połowie tej liczby.
- 7) Każdy nowo zamawiany pojazd musi być wyposażony w SLP.

#### 2. Wydzielenie miejsc specjalnych w każdym pojeździe tak, aby minimalna liczba siedzeń specjalnych dla pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się wynosiła 4 w pojazdach typu „A”, „B” i „Ca”, 8 w pojazdach typu „Cb”, 12 w pojazdach typu „D”:

- 1) Oznakowanie miejsc specjalnych musi być zgodne z Załącznikiem nr 5.

- 2) Urządzenia oświetlające wnętrze pojazdu muszą zapewniać oświetlenie całego przedziału pasażerskiego, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się jakiegokolwiek przeszkody dla pasażerów (np. stopnie) i umożliwiać odczytanie wszelkich informacji dla pasażerów umieszczonych wewnątrz pojazdu oraz kodu kasownika na skasowanym bilecie. Lampy oświetlenia przestrzeni pasażerskiej powinny być wykonane w technologii energooszczędnej (zalecane LED), niepowodujące oślepienia prowadzącego pojazd (także poprzez lusterka wewnętrzne).
- 3) Każda szyba w pojeździe (z wyjątkiem szyby za plecami motorniczego) musi być przejrzysta.
- 4) Kabina motorniczego musi być wyposażona w zabezpieczenie przed otwarciem drzwi do kabiny przez osoby nieupoważnione.
- 5) Wszystkie drzwi muszą być uruchamiane i sterowane przez motorniczego. Dodatkowo muszą być wyposażone (na zewnątrz i wewnątrz pojazdu) w system umożliwiający pasażerowi ich otwieranie za pomocą przycisków. Każdy pojazd musi być wyposażony w funkcję automatycznego zamykania drzwi po ich otwarciu przez pasażerów.
- 6) Wszystkie drzwi muszą być wyposażone w czujniki uniemożliwiające zamknięcie się drzwi, jeśli w ich świetle znajdują się pasażerowie.
- 7) Pojazd musi być wyposażony w urządzenie zapobiegające możliwości odjazdu, gdy drzwi pasażerskie nie są całkowicie zamknięte – tzw. blokadę przystankową.
- 8) Przyciski służące do otwierania drzwi przez pasażerów, umieszczone wewnątrz i na zewnątrz pojazdu, muszą znajdować się bezpośrednio przy wejściach/wyjściach. Przyciski muszą być wyposażone w funkcję, która powoduje zapamiętanie ich naciśnięcia. Przycisk musi być podświetlony, jeśli został uaktywniony przez pasażera.
- 9) Jeżeli pojazd jest wyposażony w rampy dla wózków - przyciski „rampa”, umożliwiające zasygnalizowanie motorniczemu potrzeby użycia rampy, oznaczone symbolem osoby na wózku inwalidzkim i opisem treści: „Aby wyłożyć rampę, naciśnij przycisk” przy przycisku wewnątrz pojazdu lub o treści „Rampa” przy przycisku na zewnątrz pojazdu, umieszczone w zasięgu osoby siedzącej na wózku inwalidzkim, wewnątrz pojazdu w pobliżu miejsca dla wózków oraz na zewnątrz pojazdu po prawej stronie wejścia wyposażonego w rampę.
- 10) W nowo zakupionych pojazdach użycie wewnętrznych przycisków „drzwi”

- i „rampa” musi być sygnalizowane pasażerom poprzez podświetlenie użytego przycisku do czasu otwarcia drzwi (oraz potwierdzone krótkim sygnałem dźwiękowym). Użycie przycisku „rampa” musi być sygnalizowane motorniczemu na desce rozdzielczej.
- 11) Przyciski „drzwi” i „rampa” muszą być wyposażone w odpowiedni napis na obudowie przycisku lub na samym przycisku w alfabecie Braille’a.
  - 12) Każdy pojazd musi być wyposażony w sygnalizację dźwiękową, ostrzegającą w sposób automatyczny na 1-3 sekundy przed zamknięciem każdych drzwi o zamiarze ich zamknięcia, umieszczoną przy wszystkich drzwiach. Sygnały akustyczne muszą być uzupełnione sygnałami świetlnymi, widocznymi przynajmniej od wewnątrz pojazdu.
  - 13) Podłoga musi być pokryta gładką wykładziną z materiału antypoślizgowego, a wszystkie złącza wykładziny zgrzewane.
  - 14) Wnętrze tramwaju musi być wyposażone w wystarczającą liczbę uchwytów umożliwiających pasażerom utrzymanie równowagi w czasie jazdy. Poręcze i uchwyty muszą być w taki sposób rozplanowane, aby pasażerowie opuszczający miejsca siedzące mogli się ich przytrzymać. W przypadku uszkodzenia poręczy należy ją wymienić na nową.
  - 15) Wiszące na poręczach poziomych uchwyty do trzymania się muszą być zamontowane w sposób uniemożliwiający ich niepożądane przesuwanie się na poręczach podczas jazdy.
  - 16) Fotele pasażerskie muszą być:
    - a. wandaloodporne;
    - b. kształtu ergonomicznego;
    - c. poszyte materiałem tapicerskim o dużej odporności na zużycie (wycieranie, zabrudzenie) oraz o podwyższonej odporności na akty wandalizmu (rozerwanie, rozcięcie); tapicerka musi być zaprojektowana wg koloru i unikalnego wzoru wskazanego przez Organizatora – specyfikację kolorystyki i wzoru (w tym wzór z emblematami dedykowanymi osobom o ograniczonej mobilności) określa Zał. nr 5;
    - d. wyposażone we wkładki tapicerskie siedziska i oparcia wyposażone w gąbkę (piankę) zmiękczającą pod tapicerką.
  - 17) Zagospodarowanie wnętrza tramwaju musi uwzględniać potrzeby pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej, na wózkach inwalidzkich, z wózkami dziecięcymi. Poręcze muszą ułatwiać wejście do pojazdu osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Ich konstrukcja musi umożliwiać

swobodny wjazd do tramwaju wózkiem inwalidzkim lub dziecięcym, z uwzględnieniem pkt. 18 i 19.

- 18) Pojazdy muszą być wyposażone w rampę uchylną, odkładaną ręcznie lub automatycznie, znajdującą się w drzwiach pojazdu prowadzących do wydzielonego stanowiska do przewozu osób na wózkach inwalidzkich, z wyjątkiem pojazdów modelu NGT6-2, N8C-MF01, N8C-AC1, 114Na i wysokopodłogowych. Rampa musi spełniać wymagania określone w załączniku nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ (Dz.U. UE L 153 z 18.06.2015 r.), m.in. wymóg nośności min. 300 kg. Nie dopuszcza się urządzeń przenośnych.
  - 19) Stanowisko do przewozu osób na wózkach inwalidzkich musi być zaprojektowane ściśle wg wymagań Regulaminu nr 107 EKG ONZ (Dz.U. UE L 153 z 18.06.2015 r.). Stanowisko musi być wyposażone w biodrowy pas bezpieczeństwa, podporę lub oparcie prostopadłe do wzdłużnej osi pojazdu, poręcz lub uchwyty zamontowane na boku lub ścianie pojazdu, z wyjątkiem pojazdu modelu NGT6-2, N8C-MF01, N8C-AC1, N8C-AC2 i wysokopodłogowych. Przestrzeń na wózki inwalidzkie powinna być wolna od słupków oraz na tyle duża, aby umożliwić obrót na wózku.
  - 20) Pojazdy muszą być wyposażone w ładowarki USB – co najmniej 2 w każdym pojeździe, z podwójnym portem, do ładowania baterii telefonów, tabletów i innych urządzeń mobilnych, nie później niż w okresie 5 lat od dnia zawarcia Umowy. Sposób rozmieszczenia w przedziale pasażerskim uzgodniony z Organizatorem.
  - 21) Pojazdy muszą być wyposażone w uchwyty na chorągiewki. Uchwyty te muszą być umiejscowione symetrycznie w górnej części lusterek bocznych lub górnym obrysie pojazdu po lewej i po prawej stronie. Muszą być przystosowane do umieszczenia chorągiewek o średnicy trzonka 16 mm.
  - 22) Każdy pojazd musi być wyposażony w tablicę formatu A3, koloru żółtego. Tablica musi eksponować w kolorze czerwonym obustronny napis „ZMIANA TRASY”.
3. System Fonicznej Informacji Pasażerskiej (SFIP).
- 1) Każdy pojazd powinien być wyposażony w system automatycznej głosowej zapowiedzi informacji na trasie, umożliwiający automatyczne zapowiedzi przystanków z plików w formacie mp3 zgodnie z pozycją GPS i rozkładem jazdy oraz emisję komunikatów dodatkowych.
  - 2) Niezależnie od systemu automatycznej głosowej informacji pasażerskiej, pojazd musi być wyposażony w system nagłośnienia całego pojazdu z mikrofonem w kabinie prowadzącego pojazd.

- 3) Włączenie mikrofonu w trakcie przekazywania komunikatu przez prowadzącego pojazd powinno spowodować automatyczne wyciszenie emitowanych komunikatów (bez zaburzenia realizacji sekwencji).
- 4) System nagłośnienia powinien mieć dobrą jakość emitowanego dźwięku w całym tramwaju. Poziom głośności komunikatów w środkowej części pojazdu w warunkach zbliżonych do występujących w czasie podróży powinien się zawierać w przedziale 72-74 dB.

#### 4. System monitoringu wnętrza pojazdu

- 1) Każdy tramwaj powinien być wyposażony w komplet szerokokątnych kamer wideo, rejestrator umożliwiający zapis i przeglądanie zgromadzonych nagrań, ekran umieszczony w kabinie motorniczego. Dopuszcza się zastosowanie wspólnego monitora dla systemu informacji pasażerskiej Operatora i monitoringu (ze względu na miejsce w kabinie).
- 2) Liczba kamer powinna być dostosowana do długości pojazdu i zagospodarowania jego wnętrza tak, aby system monitoringu obejmował całą przestrzeń pasażerską.
- 3) Wskazane jest, aby kamery wzajemnie się widziały, w celu maksymalnego ograniczenia możliwości uszkodzenia kamery lub zasłonięcia jednej z nich.
- 4) Kamera zamontowana w przedniej części pojazdu powinna mieć na tyle szerokie pole widzenia, aby umożliwić identyfikację napastnika w przypadku napadu na motorniczego.
- 5) Kamery muszą być tak zamontowane, aby nie zagrażały bezpieczeństwu pasażerów i jednocześnie uniemożliwiały zniszczenie ich przez wandalów,
- 6) Funkcjonalność systemu monitoringu wnętrza pojazdu powinna umożliwiać:
  - a) bieżące rejestrowanie w postaci cyfrowej zdarzeń w całej przestrzeni pasażerskiej pojazdu podczas obsługi linii komunikacyjnych,
  - b) zapisu obrazu o jakości pozwalającej na identyfikację osób,
  - c) zapisywanie na dysku co najmniej 170 godzin pracy, z możliwością ustawienia rejestracji z nadpisywaniem najstarszych nagrań lub bez nadpisywania,
  - d) jednoznaczne określenie pozycji pojazdu dla każdej zarejestrowanej klatki poprzez odczyt i zapisanie danych uzyskanych poprzez moduł GPS,
  - e) przekazywanie obrazu ze wszystkich kamer na monitor w kabinie motorniczego - dla pojedynczej kamery i z podziałem dla wszystkich



kamer,

- f) rejestrację kanału audio w kabinie motorniczego,
- g) zapis obrazu i audio musi być kodowany lub zabezpieczony graficznym „znakiem wodnym”, aby mógł stanowić dowód w postępowaniu dochodzeniowym i sądowym.

- 7) Zastosowany system poziomów dostępu do rejestratora oraz autoryzacji musi zapewniać bezpieczeństwo nagranych danych.

## 5. Parametry dotyczące taboru tramwajowego:

### 1) Parametry dotyczące taboru tramwajowego typ „A”:

- a. długość pojazdu: do 15,0 m,
- b. liczba miejsc siedzących: minimum 19,
- c. liczba miejsc ogółem, przy normie określonej w dokumentacji technicznej (dla pasażerów zajmujących miejsce stojące): - minimum 120,
- d. liczba drzwi dla pasażerów na jedną stronę pojazdu: minimum 4, w tym minimum 3 o szerokości nie mniejszej niż 1300 mm.
- e. miejsca na wózek: co najmniej jedno, w pierwszym wagonie składu wielowagonowego,
- f. liczba okien otwieranych w części pasażerskiej: co najmniej 8.

### 2) Parametry dotyczące taboru tramwajowego typ „B”:

- a. długość pojazdu: od 15,0 m do 23,0 m,
- b. tramwaj niskopodłogowy (udział niskiej podłogi min. 60%),
- c. liczba miejsc siedzących: minimum 30,
- d. liczba miejsc ogółem, przy normie określonej w dokumentacji technicznej (dla pasażerów zajmujących miejsce stojące): - minimum 110,
- e. liczba drzwi dla pasażerów na jedną stronę pojazdu: minimum 4, w tym minimum 3 o szerokości nie mniejszej niż 1300 mm.
- f. miejsca na wózek: co najmniej jedno,
- g. liczba okien otwieranych w części pasażerskiej: co najmniej 8.

### 3) Parametry dotyczące taboru tramwajowego typ „Ca” (wg stanu na dzień zawarcia Umowy: 114Na, N8C):

- a. długość pojazdu: od 23,0 m do 36,0 m,
  - b. tramwaj z częścią niskopodłogową (udział niskiej podłogi poniżej 60%),
  - c. tramwaj dwukierunkowy,
  - d. liczba miejsc siedzących: minimum 36, łącznie z siedzeniami składanymi,
  - e. liczba miejsc ogółem, przy normie określonej w dokumentacji technicznej (dla pasażerów zajmujących miejsce stojące): minimum 140,
  - f. liczba drzwi dla pasażerów na jedną stronę pojazdu: minimum 6, w tym minimum 4 o szerokości nie mniejszej niż 1300 mm (dla pojazdów typu: 114 Na i N8C minimum 5 w tym minimum 3 o szerokości nie mniejszej niż 1300 mm),
  - g. miejsca na wózek: co najmniej dwa (dla pojazdów typu 114 Na i N8C minimum 1),
  - h. liczba okien otwieranych w części pasażerskiej: co najmniej 10.
  - i. Odstępstwa wg stanu na dzień podpisania umowy. Dopuszcza się kwalifikację do typu Ca tramwajów (typ oraz rodzaj odstępstwa):
    - (1) typu 114Na: jednokierunkowych oraz wyposażonych w 32 miejsca siedzące,
    - (2) typu N8C-MF01, N8C-AC1, N8C-AC2 i 114Na: wyposażonych w 1 miejsce na wózek.
- 4) Parametry dotyczące taboru tramwajowego typ „Cb” (wg stanu na dzień zawarcia Umowy: NGd99, NGT6, 120NaG, 128NG):
- a. długość pojazdu: od 23,0 m do 36,0 m,
  - b. tramwaj niskopodłogowy (udział niskiej podłogi min. 60%),
  - c. tramwaj dwukierunkowy,
  - d. liczba miejsc siedzących: minimum 36, łącznie z siedzeniami składanymi,
  - e. liczba miejsc ogółem, przy normie określonej w dokumentacji technicznej (dla pasażerów zajmujących miejsce stojące): minimum 140,
  - f. liczba drzwi dla pasażerów na jedną stronę pojazdu: minimum 6, w tym minimum 4 o szerokości nie mniejszej niż 1300 mm,
  - g. miejsce na wózek: co najmniej dwa,
  - h. liczba okien otwieranych w części pasażerskiej: co najmniej 10.
  - i. Odstępstwa wg stanu na dzień podpisania umowy. Dopuszcza się kwalifikację do typu Cb tramwajów (typ oraz rodzaj odstępstwa):
    - (1) typu NGd99, NGT6, 120NaG: jednokierunkowych,
    - (2) typu NGd99: liczba drzwi: 5, w tym 2 o szerokości nie mniejszej niż

1300 mm,

(3) typu NGT6: liczba drzwi: 5, w tym 4 o szerokości nie mniejszej niż 1300 mm,

(4) typu NGT6, 120NaG, 128NG: wyposażonych w 1 miejsce na wózek,

(5) typu 120NG-10 32 miejsca siedzące dla pasażerów łącznie z siedzeniami składanymi.

5) Parametry dotyczące taboru tramwajowego typ „D”:

a. długość pojazdu: od 36,0 m do 45,5 m,

b. tramwaj niskopodłogowy (udział niskiej podłogi min. 60%),

c. tramwaj dwukierunkowy,

d. liczba miejsc siedzących: minimum 51,

e. liczba miejsc ogółem, przy normie określonej w dokumentacji technicznej (dla pasażerów zajmujących miejsce stojące): minimum 200,

f. liczba drzwi dla pasażerów na jedną stronę pojazdu: minimum 7, w tym minimum 5 o szerokości nie mniejszej niż 1300 mm.

g. miejsce na wózek: co najmniej dwa,

h. liczba okien otwieranych w części pasażerskiej: co najmniej 16.

6) Za tramwaj z częścią niskopodłogową uważa się pojazd, który przynajmniej w jednym członie posiada drzwi bez stopni wejściowych. Za tramwaj niskopodłogowy uważa się pojazd o udziale niskiej podłogi minimum 60%, część niskopodłogowa musi być dostępna z przynajmniej czworga drzwi bez stopni wejściowych. Miejsce na wózek dziecięcy lub inwalidzki musi znajdować się w części niskopodłogowej.

7) Wszystkie ww. warunki nie dotyczą tramwajów zabytkowych obsługujących linie sezonowe i przejazdy specjalne, które mogą być tymczasowo eksploatowane w sieci komunikacyjnej Organizatora, w oparciu o odrębne wytyczne.

.....

Operator

.....

Organizator

Załącznik nr 4

do Umowy nr 86/ZTM/2022  
z dnia 30.12.2022 r.

## **Wymagania techniczno-eksploatacyjne kasowników biletów papierowych**

Operator zobowiązany jest do utrzymywania sprawnych kasowników zapewniających prawidłowe skasowanie biletu papierowego o szerokości 35 mm i łatwy odczyt kodu kasownika.

1. Kasowniki w liczbie odpowiadającej liczbie drzwi muszą być umieszczone w sąsiedztwie każdej pary drzwi pojazdu (w tramwajach dwukierunkowych liczba kasowników może być mniejsza o połowę) w miejscu uzgodnionym z Organizatorem. Szczelina kasownika powinna znajdować się na wysokości 130 cm (+/- 10 cm) od podłogi pojazdu.
2. Kod kasowników biletów papierowych obejmuje w kolejności: litery GD lub GDA lub GDANSK, numer identyfikacyjny pojazdu (4 cyfry), dzień miesiąca (2 cyfry), miesiąc (2 cyfry), rok (2 ostatnie cyfry), godzina (2 cyfry), minuta (2 cyfry) oraz przekłucie biletu.
3. Kasowniki muszą mieć ergonomiczną, odporną na wandalizm obudowę bez wystających krawędzi i elementów mogących stanowić zagrożenie dla pasażera, w kolorze pomarańczowym, wyposażone w wyświetlacz z podświetleniem oraz jednoczesną ekspozycją aktualnego czasu i daty.
4. Koszty utrzymania sprawnych kasowników biletów papierowych obciążają w całości Operatora.

.....

Operator

.....

Organizator

Załącznik nr 5

do Umowy nr 86/ZTM/2022  
z dnia 30.12.2022 r.

# Księga zasad grafiki taborowej



## i estetyki wizualnej pojazdów w sieci ZTM w Gdańsku

Nr 3 z dnia 06.12.2022 r.

Gdańsk 2022

Spis treści

<b>1. Wstęp .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Kolorystyka pojazdów .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Zewnętrzne oznakowanie pojazdów .....</b>	<b>4</b>
<b>4. Wewnętrzne oznakowanie pojazdów.....</b>	<b>6</b>
<b>5. Wyposażenie wewnętrzne pojazdów .....</b>	<b>8</b>
<b>6. Kasetony informacyjne .....</b>	<b>9</b>
<b>7. Piktogramy .....</b>	<b>11</b>
<b>8. Pojazdy historyczne .....</b>	<b>20</b>
<b>9. Patroni tramwajów .....</b>	<b>20</b>
<b>10. Pojazdy testowe .....</b>	<b>21</b>
<b>11. Okresy przejściowe .....</b>	<b>21</b>
<b>12. Schematy malowania pojazdów .....</b>	<b>22</b>

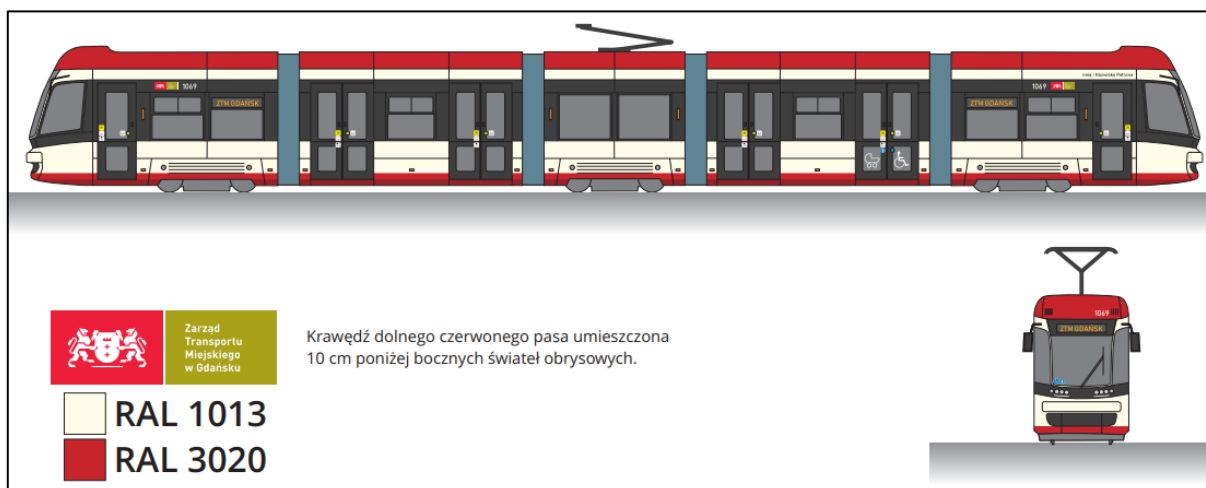


## 1. Wstęp

Integralną część niniejszego dokumentu stanowią materiały graficzne, zarówno te zamieszczone w treści dokumentu, jak również dołączone w formie elektronicznej w formacie PDF, wektorowym (skalowalnym). W miarę możliwości Organizator, na wniosek Operatora, może dostarczyć materiały w innej formie.

## 2. Kolorystyka pojazdów

- 2.1. Wszystkie pojazdy wykonujące usługi przewozowe na zlecenie ZTM w Gdańsku muszą posiadać jednolitą kolorystykę zewnętrzną. Kolorystyka zewnętrzna stanowi kombinację kolorów:
  - 2.1.1. RAL 3020 – czerwień komunikacyjna,
  - 2.1.2. RAL 1013 – biel perłowa,
  - 2.1.3. RAL 9005 – głęboka czern.
- 2.2. Szczegółowe rozmieszczenie barw na konkretnych modelach pojazdów przedstawiają grafiki zamieszczone w rozdziale 12. Rysunek 2.1. stanowi przykład takiej informacji.
- 2.3. W przypadku modeli pojazdów, które nie zostały przedstawione na rysunkach, Organizator przygotowuje i dostarczy potrzebne rysunki każdorazowo, na wniosek Operatora.
- 2.4. Określony w rozdziale 11. okres przejściowy wprowadzania nowych schematów malowania, obowiązuje od momentu wejścia w życie niniejszych wytycznych,  
a w przypadku później załączonych grafik – od momentu ich wydania.
- 2.5. Dopuszcza się stosowanie odstępstw od schematów malowania przedstawionych w Księdze, wyłącznie:
  - 2.5.1. za zgodą Organizatora, na pisemny wniosek Operatora, nie później niż 3 miesiące przed planowanym wprowadzeniem pojazdu do ruchu,
  - 2.5.2. na wniosek Organizatora.



**Rys. 2.1. Schemat malowania w sieci Organizatora**

- 2.6. Nowy schemat malowania powinien być wprowadzany sukcesywnie na wszystkich nowych pojazdach oraz pojazdach poddawanych modernizacji, naprawom poszycia bądź okresowej odnowie powłoki lakierniczej.
- 2.7. Nie dopuszcza się punktowych poprawek malarskich bądź paneli w innych barwach niż określone.
- 2.8. W przypadku zamiaru wprowadzania nowego typu taboru lub istotnej ingerencji w wygląd pojazdu (np. zmiana bryły czoła tramwaju), Operator jest zobowiązany do przekazania Organizatorowi szczegółowych schematów prezentujących bryłę pojazdu, w tym również rozmieszczenie przegubów, wózków jezdnych, okien, drzwi, wyświetlaczy zewnętrznych, elementów oświetlenia i krawędzi wszystkich elementów poszycia. Operator przekaże schematy (rzuty przedni/tylny, boczny, górny, z zachowaniem wszystkich proporcji) w formacie wektorowym .eps lub .cdr (wersja 2018 lub niższa). Operator zastosuje stworzony na tej podstawie przez Organizatora nowy schemat malowania.

### **3. Zewnętrzne oznakowanie pojazdów**

#### **3.1. Numery ewidencyjne**

3.1.1. Każdy pojazd eksponuje numer ewidencyjny składający się z 4 cyfr.

3.1.2. Cyfry numeracji występują w dwóch wersjach kolorystycznych:

3.1.2.1. Białoperłowe cyfry (CMYK 5, 10, 20, 0) umieszczane na czerwonym lub czarnym tle,

3.1.2.2. Czarne cyfry (CMYK 100, 40, 50, 90) umieszczane na tle bieli perłowej.

3.1.3. Wysokość cyfr wynosi 120 mm. Krój czcionki, stosowane odstępy i zastosowane kolory prezentuje rysunek 3.1. Cyfry wykonane w technologii

plotu, wycinane po obrysie. Zabrania się stosowania cyfr drukowanych na przezroczystych prostokątnych naklejkach.



**Rys. 3.1. Czcionka numerów ewidencyjnych oraz nazwisk Patronów tramwajów stosowana na pojazdach w sieci Organizatora**

3.1.4. Cyfry numeru ewidencyjnego są rozmieszczone w następujący sposób:

3.1.4.1. Autobusy:

3.1.4.1.1. Z przodu autobusu – po lewej stronie (w kierunku jazdy), pod przednią szybą,

3.1.4.1.2. Z tyłu autobusu – po lewej stronie (w kierunku jazdy), nad tylną szybą,

3.1.4.1.3. Na lewym boku autobusu – nad oknem kabiny kierowcy,

3.1.4.1.4. Na prawym boku autobusu (strona drzwiowa) – nad pierwszymi drzwiami.

3.1.4.2. Tramwaje:

3.1.4.2.1. Z przodu tramwaju – po lewej stronie (w kierunku jazdy), nad przednią szybą lub na środku pod przednią szybą (w zależności od modelu tramwaju),

- 3.1.4.2.2. Z tyłu tramwaju – po prawej stronie (w kierunku jazdy), nad przednią szybą lub na środku pod tylną szybą (w zależności od modelu tramwaju),
- 3.1.4.2.3. Na bokach tramwaju – ponad linią okien, na wysokości pierwszej i ostatniej osi tramwaju.
- 3.1.5. Szczegółowe rozmieszczenie cyfr numerów ewidencyjnych pojazdów obrazują załączone grafiki schematów malowania. W przypadku sytuacji wątpliwych, rozmieszczenie oznaczeń należy uzgodnić z Organizatorem.
- 3.1.6. Zabrania się:
  - 3.1.6.1. Wykorzystywania oznaczeń ewidencyjnych innego kroju lub innej wielkości niż stanowi załącznik,
  - 3.1.6.2. Ozdabiania numeru ewidencyjnego (np. cieniami),
  - 3.1.6.3. Wykorzystywania znaków innych kolorów niż stanowi załącznik,
  - 3.1.6.4. Stosowania znaków różnego koloru w jednym miejscu,
  - 3.1.6.5. Stosowania odstępów pomiędzy znakami innych niż określone,
  - 3.1.6.6. Naklejania cyfr pod różnym kątem,
  - 3.1.6.7. Umieszczania numeru ewidencyjnego w odległości mniejszej niż 9 cm od krawędzi logo Organizatora (obszar ochronny logotypu).
- 3.2. Imię i Nazwisko Patrona pojazdu w kolorze czarnym, krój czcionki o wysokości wielkich liter równej 90 mm. Szczegóły prezentuje rysunek 3.1.
- 3.3. Herb Miasta Gdańska zgodny z obecnie obowiązującym wzorcem jest umieszczony na środku przedniej ściany autobusów i niektórych modeli tramwajów. Wielkość herbu to 150 mm x 180 mm. Należy stosować rozmieszczenie herbów wskazane w załącznikach graficznych.
- 3.4. Logo Organizatora na ścianach bocznych pojazdu: na pasie nadokiennym obok numeru ewidencyjnego, bliżej czoła (czoł) pojazdu.
- 3.5. Na pojeździe nie mogą znajdować się żadne inne napisy, logotypy i emblematy. Zapis nie dotyczy oznaczeń markowych pojazdu, które nie ograniczają widoczności dla kierującego lub pasażerów np. emblematy fabryczne z logo producenta na ścianie przedniej.
- 3.6. Oznakowanie zewnętrzne pojazdów stanowią ponadto piktogramy, zgodnie z wytycznymi w rozdziale 7. Księgi.

#### **4. Wewnętrzne oznakowanie pojazdów**

- 4.1. Wewnątrz pojazdu, należy umieścić numer ewidencyjny wraz z logo Organizatora, w formie grafiki w rozmiarze 210 x 70 mm, jak na rysunku 4.1., w określonych lokalizacjach:

4.1.1. W autobusach i tramwajach jednokierunkowych:

4.1.1.1. Nad każdymi drzwiami pasażerskimi, z wyłączeniem pierwszych i ostatnich drzwi pasażerskich (wyłączenie pierwszych drzwi nie dotyczy tramwajów NGT6 i NGd99),

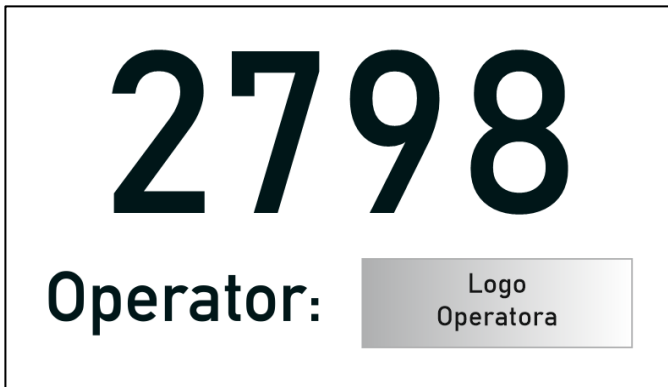
4.1.1.2. Na tylnej ścianie pojazdu ponad oknem lub nad ostatnimi drzwiami pasażerskimi,

4.1.2. W tramwajach dwukierunkowych nad każdymi drzwiami pasażerskimi tylko po prawej stronie pojazdu (zgodnie z kierunkiem jazdy dla kabiny A), z wyłączeniem pierwszych i ostatnich drzwi pasażerskich.



**Rys. 4.1. Numer ewidencyjny wraz z logo Organizatora – nad drzwiami, wewnątrz pojazdu**

4.2. Wewnątrz pojazdu, w górnej części tylnej ściany kabiny prowadzącego pojazd (na wysokości ok. 2 m od poziomu podłogi), należy umieścić numer ewidencyjny wraz z logo Operatora w formie grafiki w rozmiarze 210 x 120 mm, jak na rysunku 4.2.



**Rys. 4.2. Numer ewidencyjny wraz z logo Operatora – na tylnej ścianie kabiny prowadzącego pojazd, wewnątrz pojazdu**

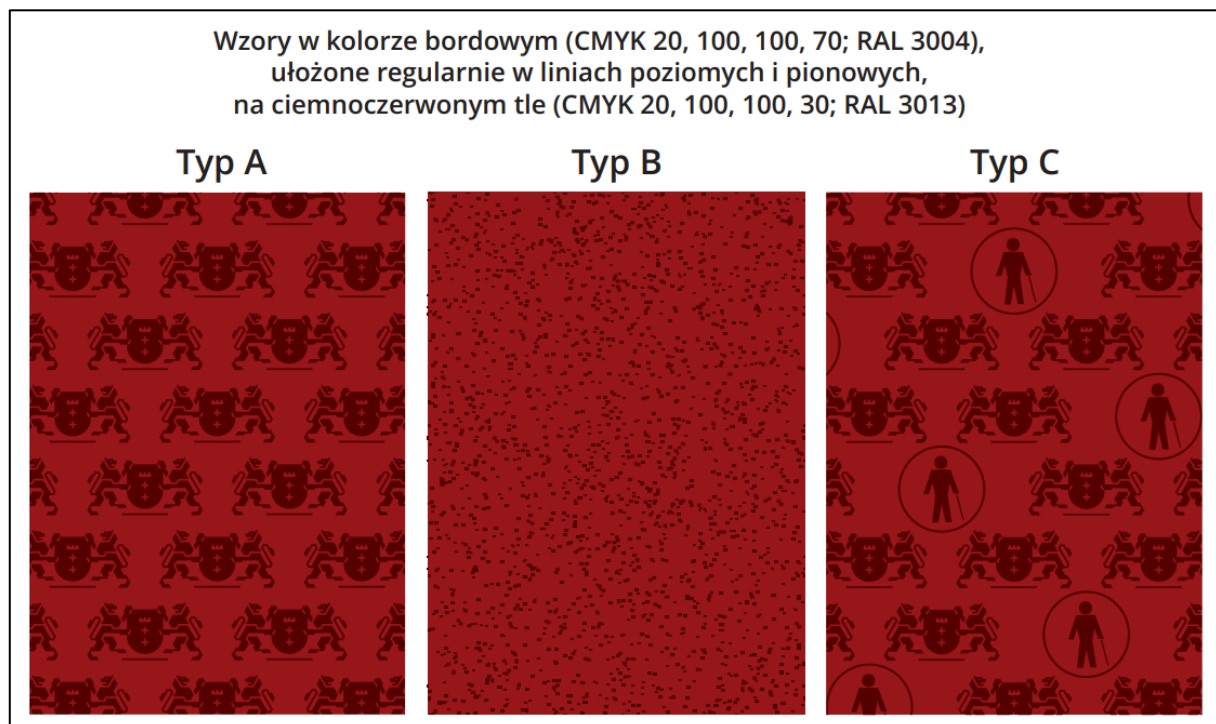
4.3. Informację o rodzajach biletów sprzedawanych przez prowadzącego pojazd stosuje się, o ile sprzedaż jest prowadzona:

- 4.3.1. Tramwaje N8C, NGd99, 114Na: w górnej części szyby drzwi kabiny prowadzącego, w miejscu nieograniczającym widoczności w lustrze prowadzącego,
  - 4.3.2. Tramwaje Pesa Jazz Duo: z lewej strony drzwi kabiny prowadzącego, poniżej szyby,
  - 4.3.3. Tramwaje Pesa Swing i NGT6: nad okienkiem sprzedaży biletów,
  - 4.3.4. Autobusy: po lewej stronie okienka sprzedaży biletów.
- 4.4. Oznakowanie wewnętrzne pojazdów stanowią ponadto piktogramy, zgodnie z wytycznymi w rozdziale 7. Księgi.

## 5. Wyposażenie wewnętrzne pojazdów

### 5.1. Miejsca siedzące

- 5.1.1. Wzory stosowanych tkanin obiciowych prezentuje rysunek 5.1. Oparcia foteli stałych powinny być obite tkaniną typu A, a siedziska, fotele uchylne oraz deski przy stanowiskach na wózek - tkaniną typu B.
- 5.1.2. Miejsca specjalne muszą być oznaczone piktogramem nr 2 (tab. 7.1.). Piktogramy należy umieszczać na panelach podsufitowych wewnątrz pojazdu – nad siedziskiem danego miejsca. Ponadto miejsce specjalne wyposażone jest w oparcie z tapicerką typu C.



Rys. 5.1. Wzory tkanin obiciowych



- 5.2. Poręcze malowane w kolorze jaskrawożółtym (RAL 1023), o jednolitej, gładkiej powierzchni. Nie dopuszcza się punktowych poprawek malarskich.
- 5.3. Podłoga pojazdów wykonana z materiału antypoślizgowego w kolorze szarym.
  - 5.3.1. Należy zastosować kolor żółty (RAL 1023):
    - 5.3.1.1. przy progach drzwi wejściowych – szeroki na około 30 cm pas podłogi w kolorze żółtym (nie dotyczy wejść w obrębie wysokiej podłogi w tramwajach częściowo niskopodłogowych),
    - 5.3.1.2. na krawędziach stopni i podestów wewnątrz pojazdu,
    - 5.3.1.3. na całej powierzchni strefy dla wózków, jeśli jest ona jednoznacznie wyznaczona (dopuszczalny czarny piktogram wózka na powierzchni strefy),
    - 5.3.1.4. na powierzchni rampy dla wózków (złożonej),
    - 5.3.1.5. na obwodzie rampy dla wózków (rozłożonej).
- 5.4. Dopuszcza się przejściowo (do czasu wymiany) zastosowanie innych oznaczeń ostrzegawczych rampy dla wózków.

## **6. Kasetony informacyjne**

- 6.1. Wewnątrz pojazdów zastosowano następujące kasetony informacyjne:
  - 6.1.1. Dwa pionowe kasetony formatu A2, do dyspozycji Gminy Miasta Gdańska, w celu prowadzenia działań informacyjnych skierowanych do mieszkańców (zwane dalej promocyjnymi),
  - 6.1.2. Pięć pionowych kasetonów formatu A4, do celów ekspozycji ogłoszeń taryfowych i porządkowych przekazywanych przez Organizatora (zwane dalej taryfowymi),
  - 6.1.3. W tramwajach N8C i 114Na dopuszcza się stosowanie dwóch kasetonów poziomych A3 i jednego pionowego A4, jako kasetonów taryfowych, opisanych w pkt. 6.1.2.
- 6.2. Kasetony muszą być wykonane i umieszczone w sposób bezpieczny dla pasażerów.
- 6.3. Zabrania się:
  - 6.3.1. używania innych formatów kasetonów niż wymienione powyżej,
  - 6.3.2. umieszczania kasetonów w innej orientacji (poziomo, pod skosem)
  - 6.3.3. umieszczania dodatkowych kasetonów w pojazdach,
  - 6.3.4. eksponowania w wymienionych kasetonach reklam lub informacji Operatora.
- 6.4. Kasetony promocyjne należy umieścić:
  - 6.4.1. na tylnej ścianie kabiny prowadzącego:


- 6.4.1.1. w tramwajach dwukierunkowych na tylnych ścianach obu kabin (łącznie dwa kasetony),
- 6.4.1.2. w tramwajach jednokierunkowych i autobusach na tylnej ścianie kabiny (jeden kaseton),
- 6.4.2. ponadto, w autobusach i w tramwajach jednokierunkowych na szybach zewnętrznych, naprzeciwko II drzwi pasażerskich – maksymalnie jeden kaseton, jeżeli nie występuje żadna inna, płaska powierzchnia, możliwa do wykorzystania w tym celu. Prawa krawędź kasetonu znajduje się maksymalnie blisko prawej krawędzi okna,
- 6.4.3. w tramwajach 114Na oba kasetony na szybach zewnętrznych w środkowym członie.
- 6.5. Kasetony taryfowe należy umieścić:
  - 6.5.1. W autobusach i tramwajach jednokierunkowych w przedniej części pojazdu, w tramwajach dwukierunkowych w przedniej części przy kabinie A,
  - 6.5.2. na słupkach międzyokiennych, w dwóch grupach po 2 kasetony (jeden nad drugim) oraz 1 kaseton pojedynczy,
  - 6.5.3. w sposób bezpieczny i nieuciążliwy dla pasażerów siedzących, w miejscu widocznym szczególnie dla pasażerów stojących.
- 6.6. Nieużywane (puste) kasetony promocyjne na szybach powinny być przejrzyste, a folia w kasetonie – przezroczysta, bezbarwna, o jednolitej fakturze.
- 6.7. Wewnątrz pojazdów zastosowano miejsca ekspozycji komunikatów drukowanych na żółtym tle, w formacie A4, w orientacji poziomej o zmianach wprowadzanych przez Organizatora. Ramki („saszetki”) znajdują się pośrodku okna, na wysokości wzroku (orientacyjnie około 1,70 m nad podłogą pojazdu), we wskazanej poniżej części pojazdu:
  - 6.7.1. Autobusy:
    - 6.7.1.1. Bn, Mn i Sn – 2 szt. pod sobą w pionie: naprzeciwko II lub jedynych drzwi,
    - 6.7.1.2. Pn – 2 szt. pod sobą w pionie: naprzeciwko II drzwi; 2 szt. pod sobą w pionie: naprzeciwko III drzwi,
  - 6.7.2. Tramwaje (2 szt. pod sobą w pionie):
    - 6.7.2.1. Pesa Jazz – pomiędzy II i III oraz IV i V drzwiami, z lewej strony, zgodnie z kierunkiem jazdy dla kabiny A,
    - 6.7.2.2. Pesa Swing – pomiędzy II i III oraz IV i V drzwiami, z lewej strony,
    - 6.7.2.3. NGT6 i NGd99 – naprzeciwko I i IV drzwi pasażerskich,




- 6.7.2.4. N8C – pomiędzy I i II oraz IV i V drzwiami, z lewej strony, zgodnie z kierunkiem jazdy dla kabiny A,
- 6.7.2.5. 114Na – naprzeciwko II i IV drzwi, z lewej strony.
- 6.8. W szczególnych przypadkach Organizator zastrzega sobie prawo do dostarczenia komunikatów w formatach innych niż poziome A4.
- 6.9. Liczba komunikatów eksponowanych w pojazdach, wskazanych w pkt. 6.8 musi być równa liczbie grup ramek („saszetek”) przeznaczonych do ekspozycji komunikatów.
- 6.10. Komunikaty wskazane w pkt. 6.8 powinny być umieszczone na szybie pojazdu obok ramek („saszetek”) wskazanych w pkt. 6.7. Wydruki należy przykleić taśmą przezroczystą zabezpieczając 4 rogi oraz dwa dłuższe boki kartki.
- 6.11. Zabrania się umieszczania komunikatów wskazanych w pkt. 6.8. w kasetonach promocyjnych.
- 6.12. Dodatkowo dopuszcza się tymczasowe lokowanie komunikatów bądź treści graficznych, wyłącznie na wniosek Organizatora.
- 6.13. Na szybach bocznych zabrania się naklejania innych informacji niż wskazane w rozdziałach 6. i 7.


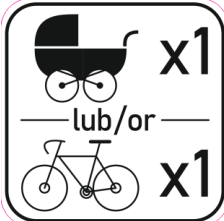





## 7. Piktogramy








- 7.1. Operator ma obowiązek stosować piktogramy zgodne z uchwałami Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej oraz inne, wskazane przez Organizatora w Księdze.

**Tab. 7.1. Wykaz stosowanych piktogramów**

Lp.	Piktogram	Wymiary i znaczenie	Rozmieszczenie
1		Ø 135 mm Pojazd przystosowany do przewozu osób z niepełnosprawnościami	Piktogram umieszczany wyłącznie na pojazdach wyposażonych w rampę dla wózków. W przypadku pojazdów niewyposażonych w rampę, piktogramu nie stosuje się. 1. Z przodu, po prawej stronie czoła pojazdu, 2. Na zewnętrznej szybie lub panelu, po lewej stronie drzwi wyposażonych w rampę dla wózków <sup>1</sup> . Piktogram stosuje się zamiennie z symbolem nr 1 (pkt 7.2.) – w przypadku zastosowania dużego symbolu na płacie drzwiowym, opisanego piktogramu nie stosuje się.








			<p>3. Wewnątrz pojazdu, na panelu poniżej okna przy miejscu wyznaczonym dla wózka inwalidzkiego.</p>
2		<p>Ø 135 mm Pojazd przystosowany do przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się</p>	<p>Piktogram umieszczany wyłącznie na pojazdach niskopodłogowych. W przypadku pojazdów nieposiadających niskiej podłogi, piktogramu nie stosuje się.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Z przodu, po prawej stronie czoła pojazdu,</li> <li>2. Na zewnętrznej szybie lub panelu, po lewej stronie II drzwi (w tramwajach N8C i 114Na po lewej stronie III drzwi) <sup>1</sup>. Piktogram stosuje się zamiennie z symbolem nr 2 (pkt 7.2.) – w przypadku zastosowania dużego symbolu na płacie drzwiowym, opisanego piktogramu nie stosuje się.</li> <li>3. Na wewnętrznych panelach podsufitowych ponad siedziskami wyznaczonych miejsc specjalnych (jeden piktogram oznacza pojedyncze miejsce lub dwa miejsca występujące obok siebie).</li> </ol>
3		<p>135x135 mm Oznakowanie przycisku do otwierania drzwi</p>	<p>Obok każdego przycisku otwierania drzwi przez pasażera, na najbliższej dostępnej płaskiej powierzchni. W razie umieszczenia na wewnętrznej szybie działowej, przy drzwiach – piktogram powinien być wyklejony od strony drzwi, umieszczony na wysokości przycisku lub w jego pobliżu tak, aby nie ograniczać widoczności pasażerowi zajmującemu miejsce siedzące. W tramwajach N8C piktogramu nie stosuje się od strony wewnętrznej, w przypadku drzwi z przyciskiem umieszczonym na słupku na środku otworu drzwiowego.</p>
4		<p>135x135 mm Zakaz wnoszenia i spożywania w pojeździe artykułów żywnościowych mogących zanieczyścić odzież innych pasażerów</p>	<p>Na wewnętrznych panelach podsufitowych w ramach „<b>grupy wewnętrznej</b>”.</p>

5		135x135 mm Oznakowanie przycisku służącego do sygnalizowania konieczności obniżenia podłogi	Dotyczy autobusów: 1. Na zewnątrz, pod przyciskiem sygnalizującym potrzebę obniżenia podłogi, na najbliższej dostępnej płaskiej powierzchni. 2. Wewnątrz pojazdu, pod przyciskiem sygnalizującym potrzebę obniżenia podłogi.
6.1.		135x135 mm Możliwość wprowadzania wózków i rowerów	Na zewnętrznej szybie lub panelu, po lewej stronie każdych drzwi <sup>1</sup> . Dla każdych drzwi indywidualnie dobierany jest piktogram, mówiący o liczbie wózków/rowerów wprowadzanych danymi drzwiami lub o braku takich miejsc.
6.2.			Dopuszczenie przewozu wózka dziecięcego obowiązuje w przypadku drzwi wyznaczonych do tego celu przez Operatora, maksymalnie blisko kabiny prowadzącego pojazd, w danym kierunku jazdy.
6.3.			Dopuszczenie przewozu roweru obowiązuje w przypadku drzwi, przy których znajduje się miejsce wyposażone w pasy do mocowania rowerów.
6.4.			<b>Jeżeli Operator posiada w swej flocie pojazdy o innej liczbie miejsc niż wskazano w niniejszej tabeli, należy zwrócić się do Organizatora z wnioskiem o przygotowanie odpowiedniego piktogramu.</b>
7		135x135 mm Pojazd monitorowany (wraz z informacją o administratorze danych osobowych)	Na zewnętrznej szybie lub panelu, przy wszystkich drzwiach – po lewej stronie <sup>1</sup> .
8		135x135 mm Pojazd klimatyzowany, konieczność zamknięcia okien podczas pracy klimatyzacji	Stosuje się w pojazdach wyposażonych w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej. Na wewnętrznych panelach podsufitowych w ramach „grupy wewnętrznej”.

9		135x135 mm Miejsce dla osoby z dzieckiem	Na panelu podsufitowym, obok miejsca dla osoby z dzieckiem wyznaczonego tuż za miejscem przeznaczonym dla wózków (nie dotyczy miejsc siedzących rozkładanych), lub jeśli nie ma miejsc siedzących tuż za miejscem dla wózków, na panelu podsufitowym, obok miejsca dla matki z dzieckiem wyznaczonego obok lub przed miejscem dla wózków.
10		135x135 mm Możliwość skorzystania z bezprzewodowego dostępu do Internetu	Stosuje się w pojazdach wyposażonych w sieć WiFi dostępną dla pasażerów. Na wewnętrznych panelach podsufitowych w ramach „ <b>grupy wewnętrznej</b> ”.
11		135x135 mm Zakaz wsiadania i wysiadania po sygnale dźwiękowym	Na zewnętrznej szybie lub panelu, przy wszystkich drzwiach <sup>1</sup> – po lewej stronie oraz na wewnętrznych panelach podsufitowych nad każdymi drzwiami.
12		135x135 mm Oznakowanie przycisku do sygnalizowania konieczności wyłożenia rampy	<ol style="list-style-type: none"> <li>Dotyczy autobusów: na zewnątrz pod przyciskiem sygnalizującym potrzebę wyłożenia rampy, na najbliższej dostępnej płaskiej powierzchni.</li> <li>Dot. wszystkich pojazdów: wewnątrz pojazdu, pod przyciskiem sygnalizującym potrzebę wyłożenia rampy, przy miejscu wyznaczonym dla wózka inwalidzkiego.</li> </ol>
13		135x135 mm Wyposażenie pojazdu w defibrylator	Na tylnej ścianie kabiny prowadzącego.
14		135x135 mm Oznakowanie gniazd USB	Stosuje się w pojazdach wyposażonych w gniazda USB dostępne dla pasażerów. Na wewnętrznych panelach podsufitowych w ramach „ <b>grupy wewnętrznej</b> ”.
15		270x135 mm Zakaz palenia wyrobów tytoniowych i używania papierosów elektronicznych	Na wewnętrznych panelach podsufitowych w ramach „ <b>grupy wewnętrznej</b> ”.



Umowa na świadczenie usług w zakresie tramwajowego lokalnego transportu zbiorowego  
na terenie Gminy Miasta Gdańska w latach 2023-2044

16		65x37,5 mm Sygnał alarmowy	Przy każdym przycisku uruchamiającym sygnał alarmowy.
17		135x135 mm Lokalizacja gaśnicy	Na panelu podsufitowym lub na najbliższej dostępnej płaskiej powierzchni w widocznym miejscu, możliwie blisko gaśnicy.
18		135x135 mm Lokalizacja apteczki	Na tylnej ścianie kabiny prowadzącego.
19		135x135 mm Możliwość hamowania awaryjnego, konieczność trzymania się uchwytów	Na wewnętrznych panelach podsufitowych w ramach „grupy wewnętrznej”.
20		135x135 mm Rozkładany stopień dodatkowy w tramwajach N8C	W tramwajach N8C na zewnętrznej szybie lub panelu, przy wszystkich drzwiach wyposażonych w rozkładany stopień, po ich lewej stronie.
21		270x270 mm Zasady przewozu rowerów	Wewnątrz pojazdu, przy każdym miejscu wyznaczonym do przewożenia rowerów, na powierzchni szyby zewnętrznej, maksymalnie blisko dolnej krawędzi okna.
22		135x135 mm Informacja o biletach dostępnych online	Na wewnętrznych panelach podsufitowych w ramach „grupy wewnętrznej”.

<sup>1</sup> W przypadku wyposażenia pojazdu w drzwi odskokowe lub odskokowo-przesuwne, piktogramy stosuje się na płytach drzwiowych, przy krawędziach na środku otworu drzwiowego. W tramwajach Pesa Swing i Pesa Jazz Duo, w przypadku pierwszych drzwi, wymienione piktogramy stosuje się z prawej strony.

7.1.1. Wewnątrz pojazdu, na panelach podsufitowych, stosuje się piktogramy tzw. „grupy wewnętrznej”, zgodnie z rysunkiem 7.1. „Grupa wewnętrzna” naklejana jest po lewej stronie pojazdu w następujących miejscach:

7.1.1.1. Autobusy:

7.1.1.1.1. Bn, Mn i Sn – naprzeciwko II lub jedynych drzwi,

7.1.1.1.2. Pn – naprzeciwko II i III drzwi,

7.1.1.2. Tramwaje:

7.1.1.2.1. Pesa Jazz – pomiędzy II i III oraz IV i V drzwiami, z lewej strony, zgodnie z kierunkiem jazdy dla kabiny A,

7.1.1.2.2. Pesa Swing – pomiędzy II i III oraz IV i V drzwiami, z lewej strony,

7.1.1.2.3. NGT6 i NGd99 – naprzeciwko I i IV drzwi pasażerskich,

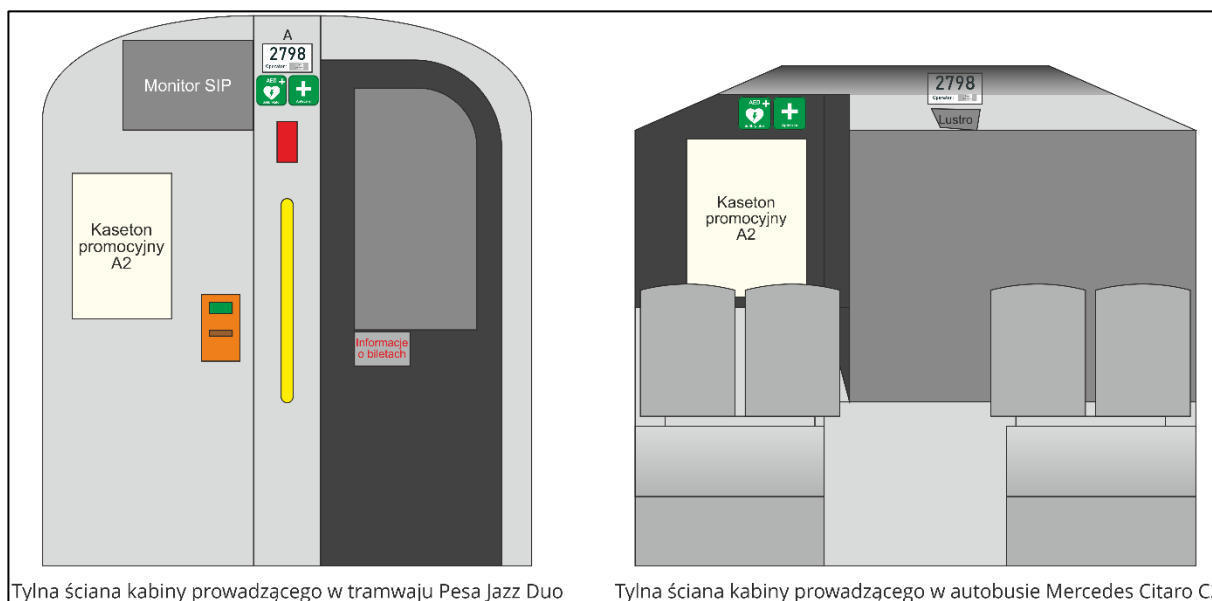
7.1.1.2.4. N8C – pomiędzy I i II oraz IV i V drzwiami, z lewej strony, zgodnie z kierunkiem jazdy dla kabiny A,

7.1.1.2.5. 114Na – naprzeciwko II i IV drzwi, z lewej strony.



**Rys. 7.1. Sposób rozmieszczenia piktogramów w ramach „grupy wewnętrznej”**

7.1.2. W przypadku braku możliwości naklejenia wyznaczonych piktogramów na panelach podsufitowych, dopuszcza się naklejanie przy górnej krawędzi szyb zewnętrznych. W przypadku braku możliwości naklejenia „grupy wewnętrznej” w określonym miejscu, rozmieszczenie piktogramów należy skonsultować indywidualnie z Organizatorem.





Tylna ściana kabiny prowadzącego w tramwaju Pesa Jazz Duo


Tylna ściana kabiny prowadzącego w autobusie Mercedes Citaro C2

### Rys. 7.2. Sposób rozmieszczenia piktogramów i oznaczeń na tylnych ścianach kabin prowadzących - przykłady

7.2. Na szybach II lub III drzwi pojazdów stosuje się dodatkowe oznakowanie pojazdów białymi symbolami wycinanymi po obrysie, wykonanymi metodą plotu. W tramwajach N8C symbole występują w kolorze czarnym. Szczegółowe rozmieszczenie symboli pokazują załączone schematy malowania.




Tab. 7.2. Wykaz stosowanych symboli na drzwiach

Lp.	Symbol	Wymiary	Rozmieszczenie
1		320x357 mm	Symbol umieszczany wyłącznie na pojazdach wyposażonych w rampę dla wózków. W przypadku pojazdów niewyposażonych w rampę, symbolu nie stosuje się. Na zewnętrznej stronie prawego płatu drzwi wyposażonych w rampę dla wózków, zgodnie z załączonymi schematami malowania.
2		232x360 mm	Symbol umieszczany wyłącznie na pojazdach niskopodłogowych, niewyposażonych w rampę. W przypadku pojazdów nieposiadających niskiej podłogi lub posiadających rampę, symbolu nie stosuje się. Na zewnętrznej stronie prawego płatu II drzwi (w tramwajach N8C i 114Na III drzwi), zgodnie z załączonymi schematami malowania.

3		320x307 mm	Symbol umieszczany wyłącznie na pojazdach niskopodłogowych. W przypadku pojazdów nieposiadających niskiej podłogi, symbolu nie stosuje się. Na zewnętrznej stronie lewego płatu II drzwi (w tramwajach N8C i 114Na III drzwi), zgodnie z załączonymi schematami malowania.
---	---	------------	---

7.3. W przypadku autobusów o napędzie alternatywnym (np. elektrycznym) stosuje się dodatkowe oznakowanie promocyjne.



**Tab. 7.3. Wykaz stosowanego oznakowania promocyjnego autobusów o napędzie alternatywnym**

Lp.	Symbol	Wymiary	Rozmieszczenie
1		163x86 mm	Symbol umieszczany wyłącznie na pojazdach elektrycznych. Z przodu, po prawej stronie czoła pojazdu, w sposób niekolidujący z piktogramami, zgodnie z załączonymi schematami malowania.
2		854x150 mm	Symbol umieszczany wyłącznie na pojazdach elektrycznych. Na bokach pojazdu, w tylnej jego części, zgodnie z załączonymi schematami malowania.
3		700x178 mm	Symbol umieszczany wyłącznie na pojazdach elektrycznych. Na tylnej klapie, zgodnie z załączonymi schematami malowania.

7.4. Szczegółowe rozmieszczenie piktogramów, symboli i oznakowania promocyjnego na zewnątrz pojazdów określają schematy malowania dla poszczególnych typów pojazdów. Rozmieszczenie wewnętrzne schematycznie określają rysunki 7.1. i 7.2. W razie wątpliwości, należy uzgodnić lokalizację z Organizatorem.

7.5. Poza stosowanymi piktogramami i symbolami, dopuszcza się stosowanie oznaczeń technicznych. W przypadku oznaczeń o nieokreślonej w Księdze formie graficznej, Operator zobowiązany jest do konsultacji z Organizatorem w celu akceptacji stosowanej formy lub opracowania nowego wyglądu oznaczenia.

**Tab. 7.4. Poglądowe wzory dopuszczonych oznaczeń technicznych**

Oznaczenie	Opis zastosowania
	Wymiary: 67,5x58 mm; W każdym miejscu wymagającym oznaczenia symbolem ostrzeżenia o wysokim napięciu.
	Oznaczenia kabin „A” i „B” stosuje się, wedle potrzeby, w tramwajach dwukierunkowych: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Na zewnątrz, między czołem pojazdu a najbliższymi drzwiami, w obrębie dolnego czerwonego pasa,</li> <li>• Wewnątrz, na tylnej ścianie kabiny motorniczego, w miejscu nie kolidującym z pozostałymi oznaczeniami lub piktogramami.</li> </ul> Czcionka Bahnschrift, wysokość 40 mm, zasady stosowanej kolorystyki tożsame z cyframi numerów taborowych.
Wewnątrz numery drzwi w wagonach dwukierunkowych	Prawa strona dla kabiny A: zakres 1-9, Prawa strona dla kabiny B: zakres 11-19, Umieszczane nad drzwiami, możliwie blisko środka otworu drzwiowego. Czcionka Bahnschrift, wysokość 40 mm, w kolorze czarnym.
Oznaczenia punktów podnoszenia	Stosuje się w ich sąsiedztwie, na najbliższej dostępnej płaskiej powierzchni. Na tle czerwonym i czarnym stosuje się oznaczenia w kolorze bieli perłowej, a na tle bieli perłowej stosuje się oznaczenia w kolorze czarnym.
Oznaczenia wyjść awaryjnych	Oznaczenia wyjść awaryjnych wraz z krótką instrukcją użycia stosuje się w miejscach do tego przeznaczonych.
Oznaczenia wyłączników prądu i akumulatorów	Stosuje się w ich sąsiedztwie, na najbliższej dostępnej płaskiej powierzchni.
Opisy miejsc dla niepełnosprawnych z instrukcją ustawienia wózków	Stosuje się w ich sąsiedztwie, na najbliższej dostępnej płaskiej powierzchni.
Informacja o zakupie dofinansowanym przez Unię Europejską	Stosuje się w miejscach, gdzie jest to niezbędne, które nie kolidują z pozostałymi oznaczeniami.

7.6. Wszystkie inne piktogramy, w tym piktogramy o niewłaściwej formie graficznej i piktogramy zawierające błędne informacje (np. sugerujące, że w pojeździe występuje rozróżnienie wejść i wyjść) należy zdjąć, w razie potrzeby zastępując je ww. piktogramami. Organizator może wyrazić zgodę na pozostawienie określonych, wybranych piktogramów na pisemny wniosek Operatora.

## 8. Pojazdy historyczne

8.1. Wymagania i zapisy niniejszego dokumentu nie dotyczą pojazdów historycznych. Planując eksploatację na liniach w sieci Organizatora, Organizator może jednak zobligować Operatora do zastosowania wybranych zapisów niniejszego dokumentu także w odniesieniu do pojazdów historycznych, w szczególności pod kątem obsługi osób z niepełnosprawnościami.

## 9. Patroni tramwajów

9.1. Informacje o Patronach tramwajów znajdują się:

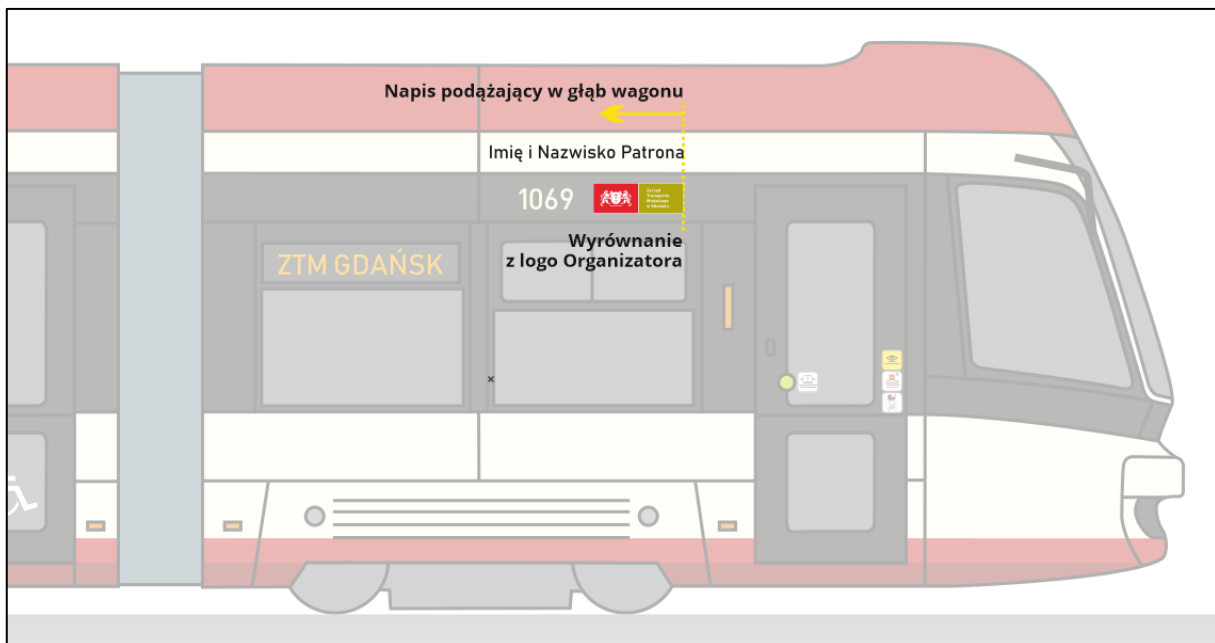
9.1.1. Imię i nazwisko Patrona (ewentualnie z pseudonimem) w formie jednowierszowego napisu:

9.1.1.1. Tramwaje dwukierunkowe: na zewnątrz pojazdu, nad logo Organizatora dla każdej ze stron, na białoperłowym tle,

9.1.1.2. Tramwaje jednokierunkowe:

9.1.1.2.1. Na zewnątrz pojazdu, po prawej stronie, nad logo Organizatora na białoperłowym tle (w tramwajach NGT6, NGd99 i 114Na - obok numeru taborowego),

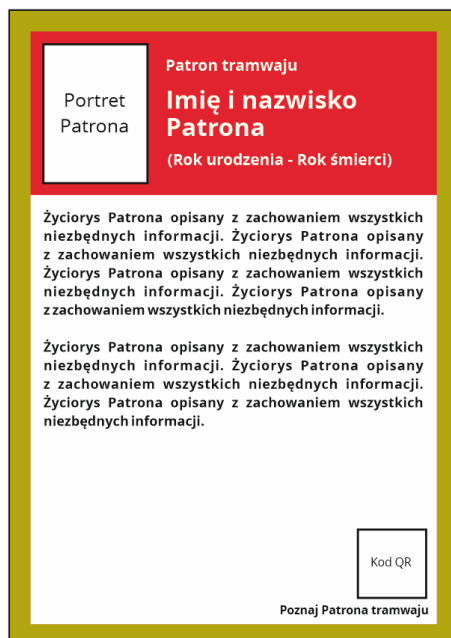
9.1.1.2.2. Na zewnątrz pojazdu, po lewej stronie, nad pierwszym oknem za kabiną motorniczego na białoperłowym tle,



Rys. 9.1. Poglądowa instrukcja wyrównania napisu Patrona względem logo Organizatora



9.1.2. Wewnątrz pojazdu, na słupkach międzyokiennych w przedniej, środkowej i tylnej części tramwaju, po prawej stronie (dla tramwajów dwukierunkowych zgodnie z kierunkiem jazdy dla kabiny A). Wzór grafiki o szerokości około 150 mm przedstawiony na rys. 9.2.



**Rys. 9.2. Poglądowy wzór wewnętrznej informacji o Patronie tramwaju**

## 10. Pojazdy testowe

- 10.1. Każdy pojazd testowany nie dłużej niż 90 dni musi spełniać warunki opisane w rozdziałach 3., 4. i 7.
- 10.2. Pojazd testowany przez okres dłuższy niż 90 dni, kwalifikowany jest na równi z pojazdem wprowadzonym do stałej eksploatacji w sieci Organizatora.

## 11. Okresy przejściowe

- 11.1. Kolorystyka pojazdów oraz tapicerka siedzeń:
  - 11.1.1. Dla pojazdów już eksploatowanych – stosowanie wytycznych kolorystyki przy okazji przeprowadzanych modernizacji pojazdów bądź napraw poszycia.
  - 11.1.2. Pojazdy nowe (nowo wprowadzane do eksploatacji w sieci Organizatora) muszą prezentować określony przez Organizatora schemat kolorystyczny od momentu wprowadzenia do eksploatacji –

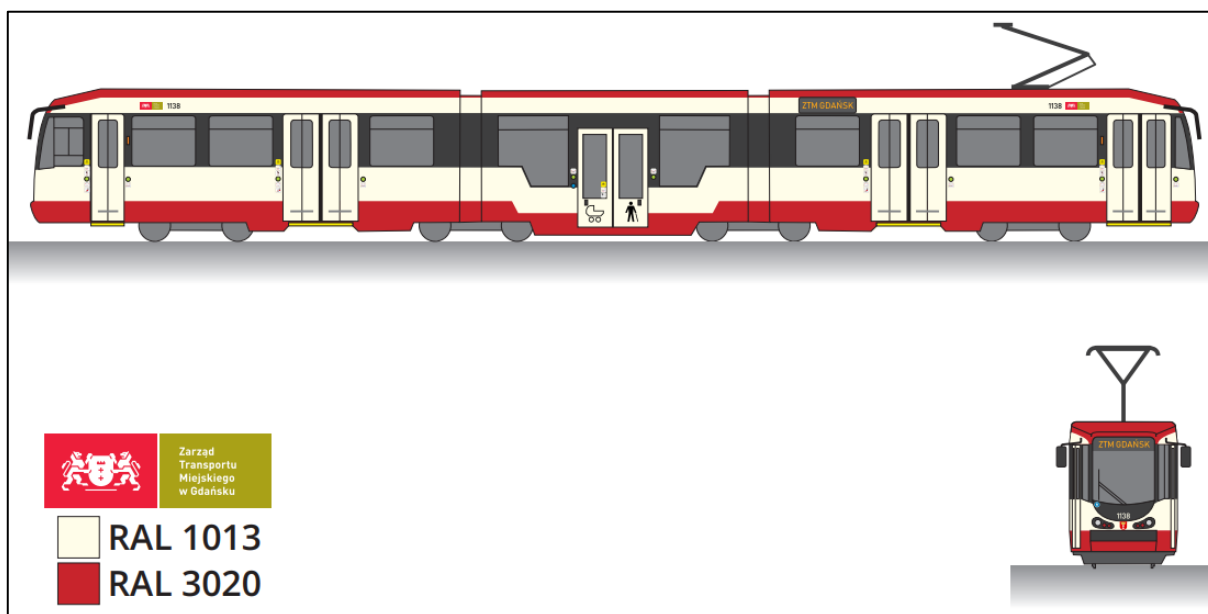
jeżeli wprowadzenie do eksploatacji nastąpiło nie wcześniej niż po upływie 3 miesięcy od wprowadzenia wytycznych.

- 11.1.3. Ww. okresie przejściowego nie stosuje się w odniesieniu do pojazdów 1001-1004, 1070, 1115, 1161, 1299, 1300, 1309, 1502, dla których dopuszcza się utrzymanie aktualnych barw zewnętrznych.
- 11.2. Zewnętrzne i wewnętrzne oznakowanie pojazdów, piktogramy oraz kasetony – nie dłużej niż 6 miesięcy od dnia wprowadzenia wytycznych.

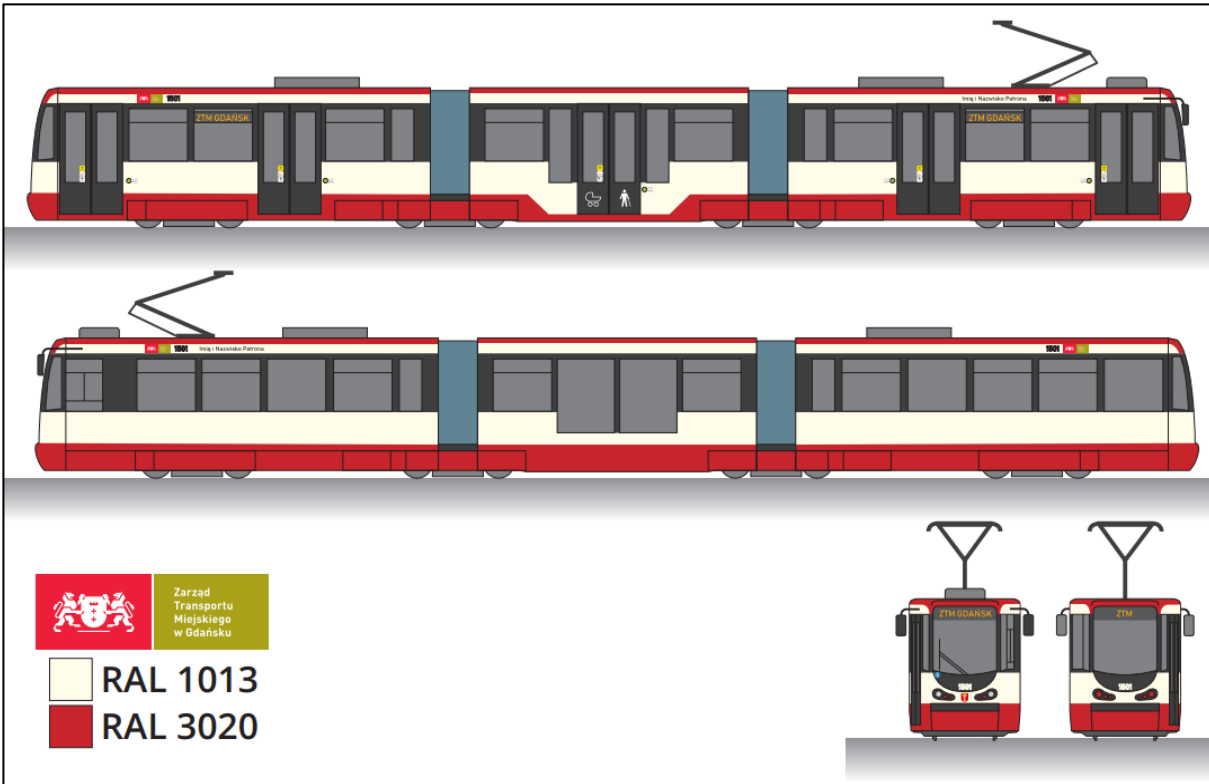
## 12. Schematy malowania pojazdów

12.1. Integralną część niniejszego dokumentu stanowią materiały graficzne, zarówno te zamieszczone na kolejnych rysunkach, poniżej dokumentu, jak również dołączone w formie elektronicznej w formacie PDF, wektorowym (skalowalnym). W miarę możliwości Organizator, na wniosek Operatora, może dostarczyć materiały w innej formie.

12.2. Rysunki taboru tramwajowego klasy Ca



Rys. 12.2.1. Düwag N8C



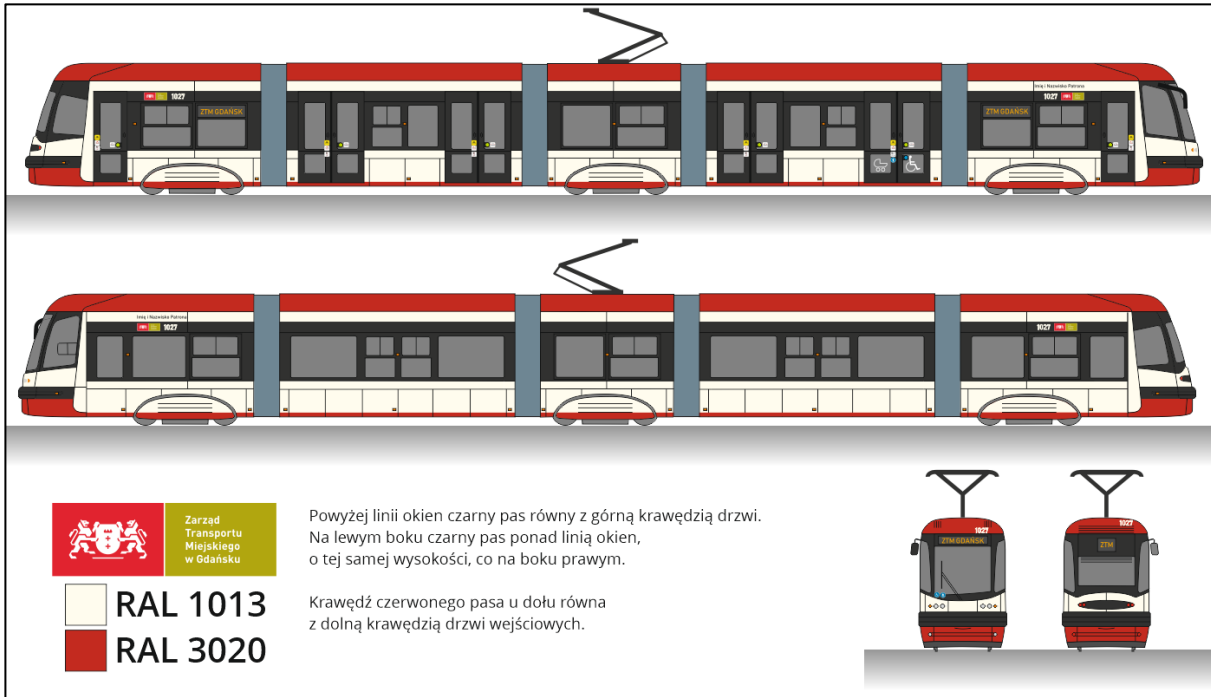
**Rys. 12.2.2. Konstal typ 114Na (1501)**

Rysunki taboru tramwajowego klasy Cb

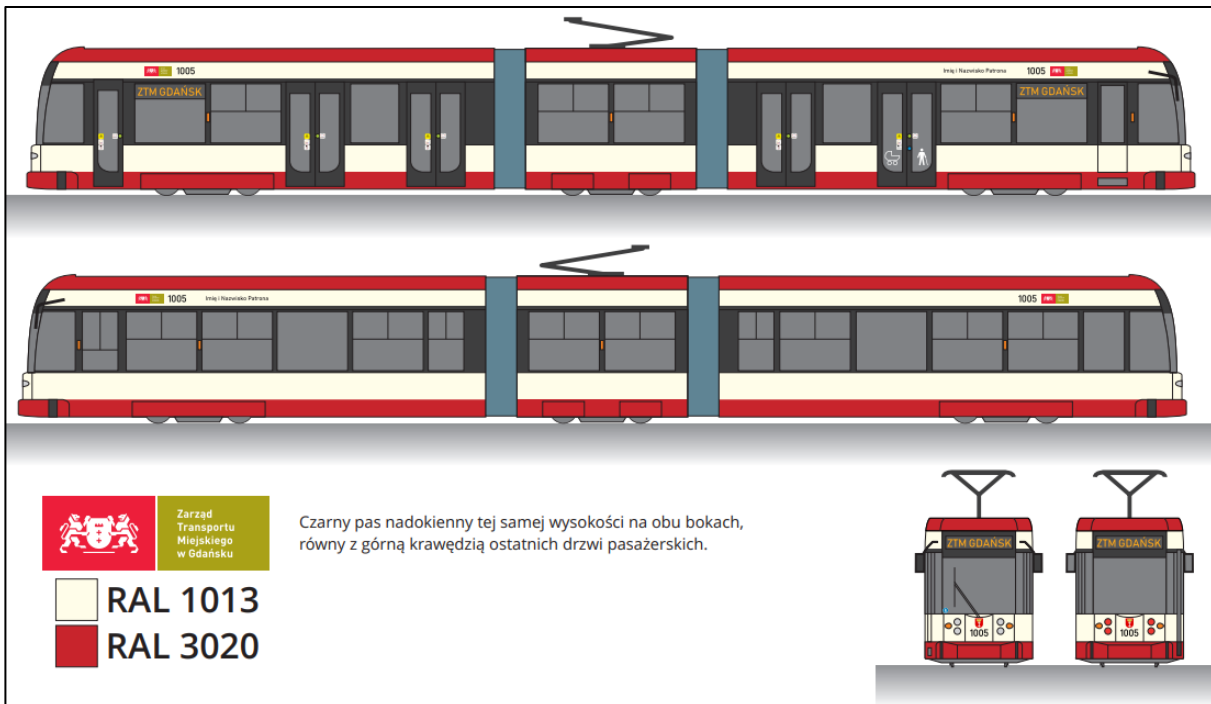


**Rys. 12.3.1. Pesa Jazz Duo**

Umowa na świadczenie usług w zakresie tramwajowego lokalnego transportu zbiorowego  
na terenie Gminy Miasta Gdańska w latach 2023-2024

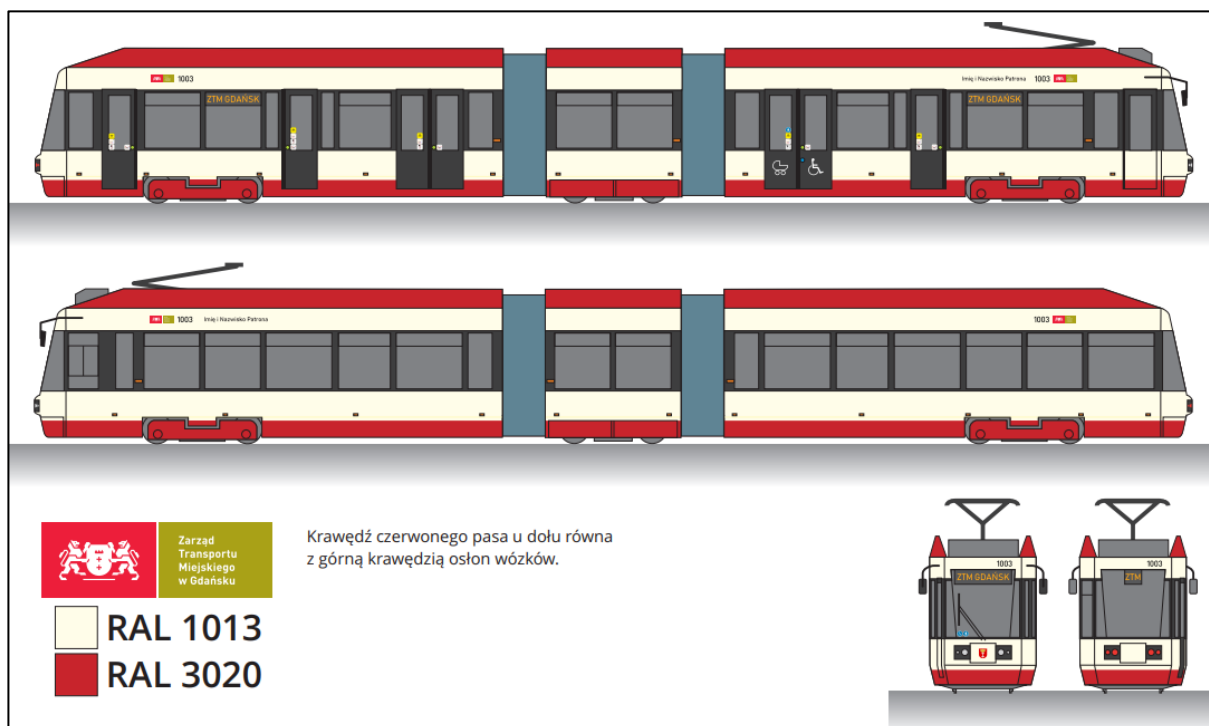


Rys. 12.3.2. Pesa Swing



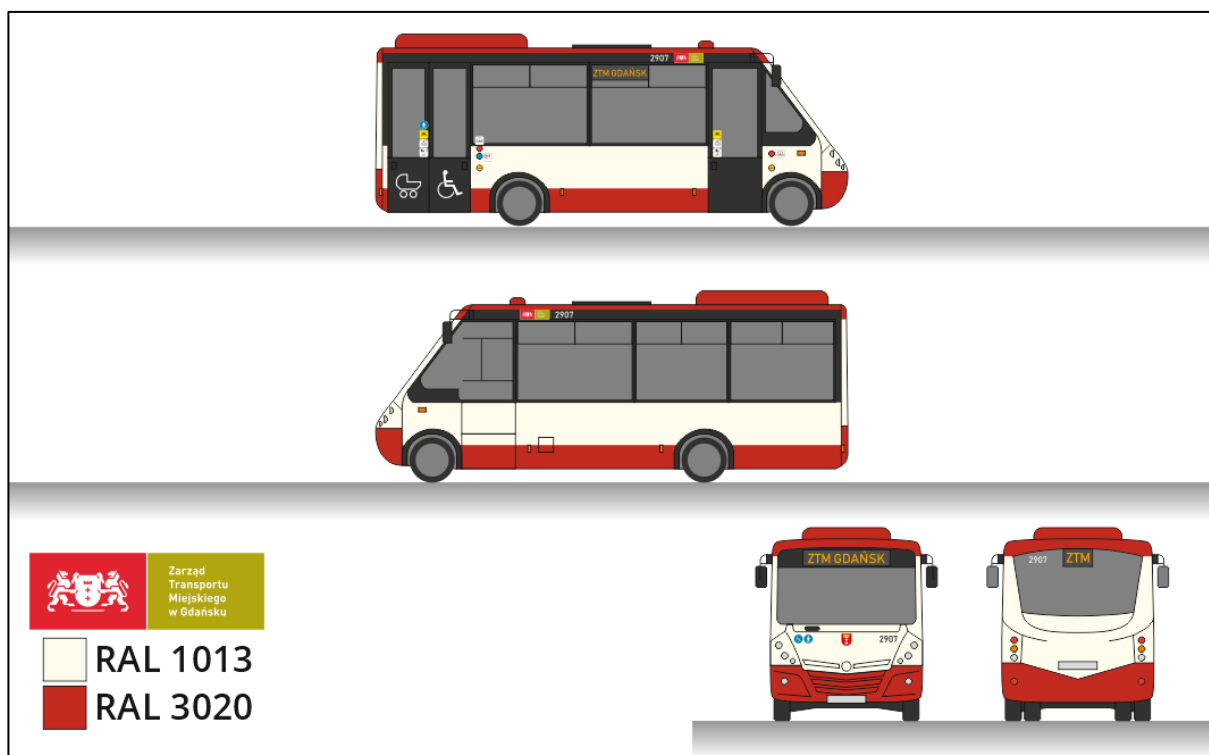
Rys. 12.3.3. Bombardier NGT6

Umowa na świadczenie usług w zakresie tramwajowego lokalnego transportu zbiorowego  
na terenie Gminy Miasta Gdańska w latach 2023-2024

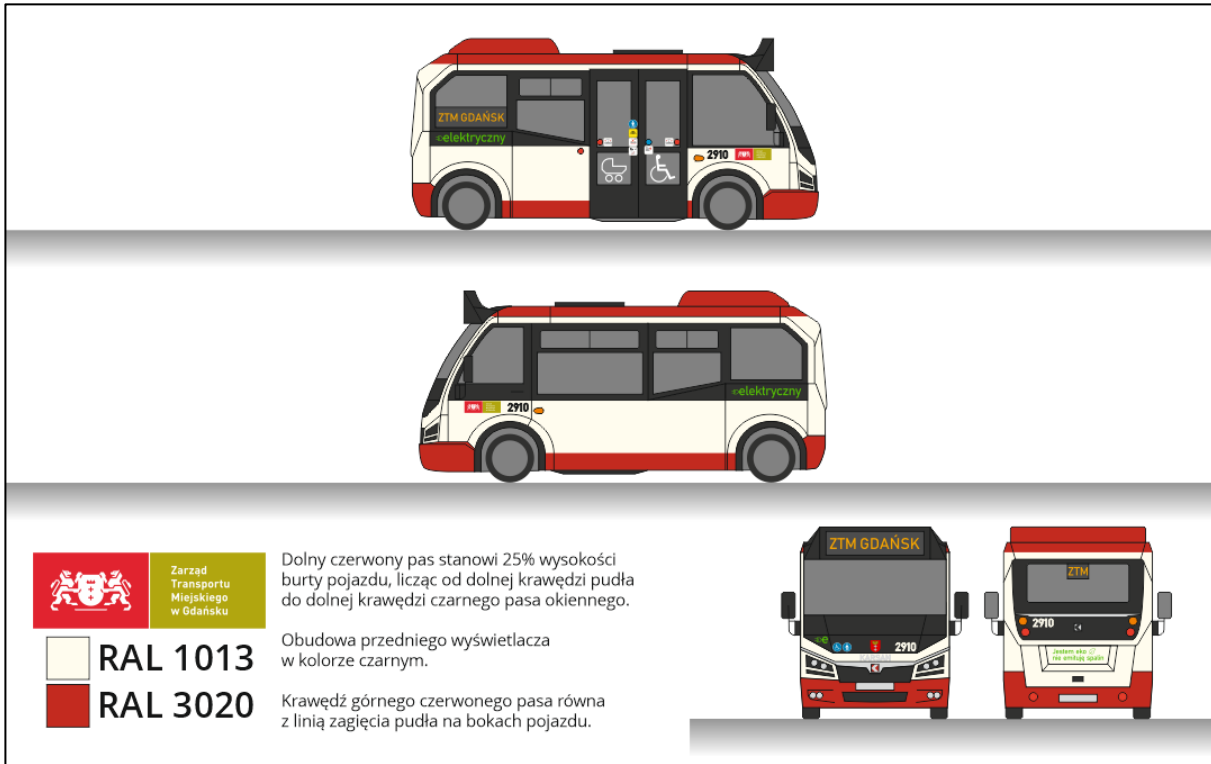


Rys. 12.3.4. Alstom NGd99

12.3. Rysunki taboru autobusowego klasy Bn

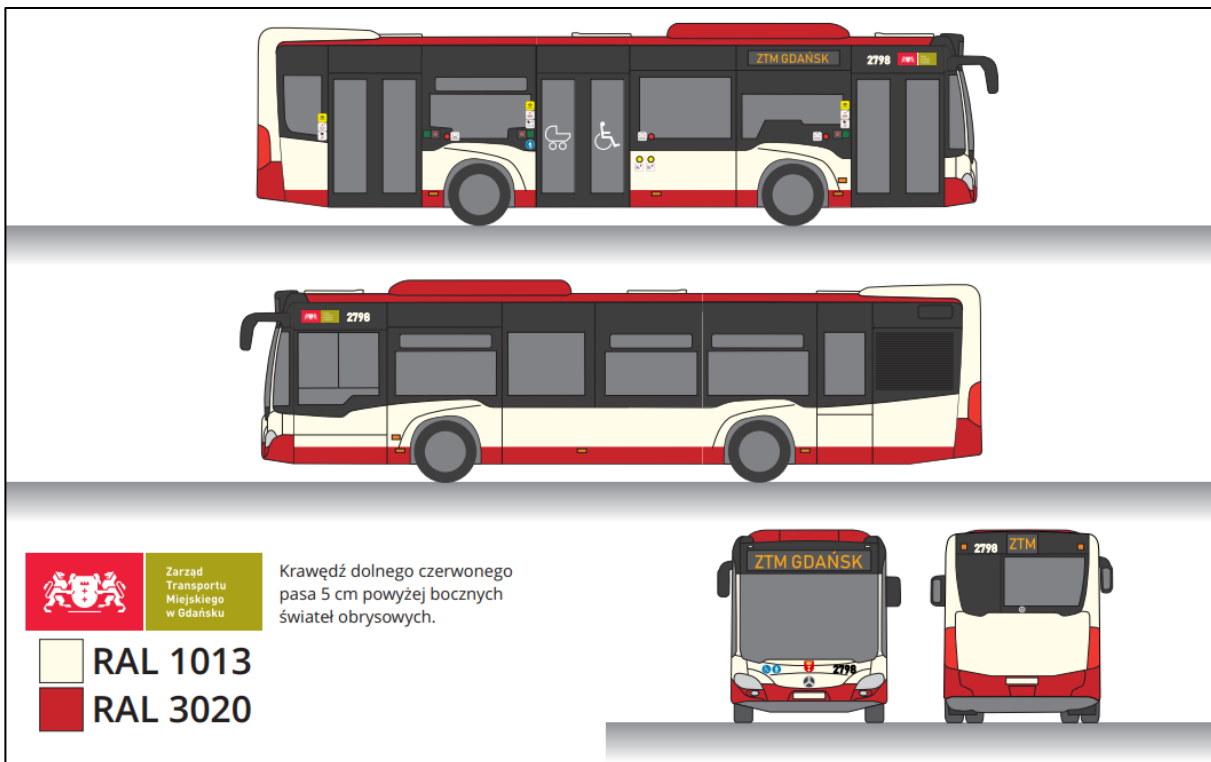


Rys. 12.4.1. Iveco Kapena Urby



**Rys. 12.4.2. Karsan Jest Electric**

Rysunki taboru autobusowego klasy Mn



**Rys. 12.5.1. Mercedes Citaro K C2**



## Rysunki taboru autobusowego klasy Sn



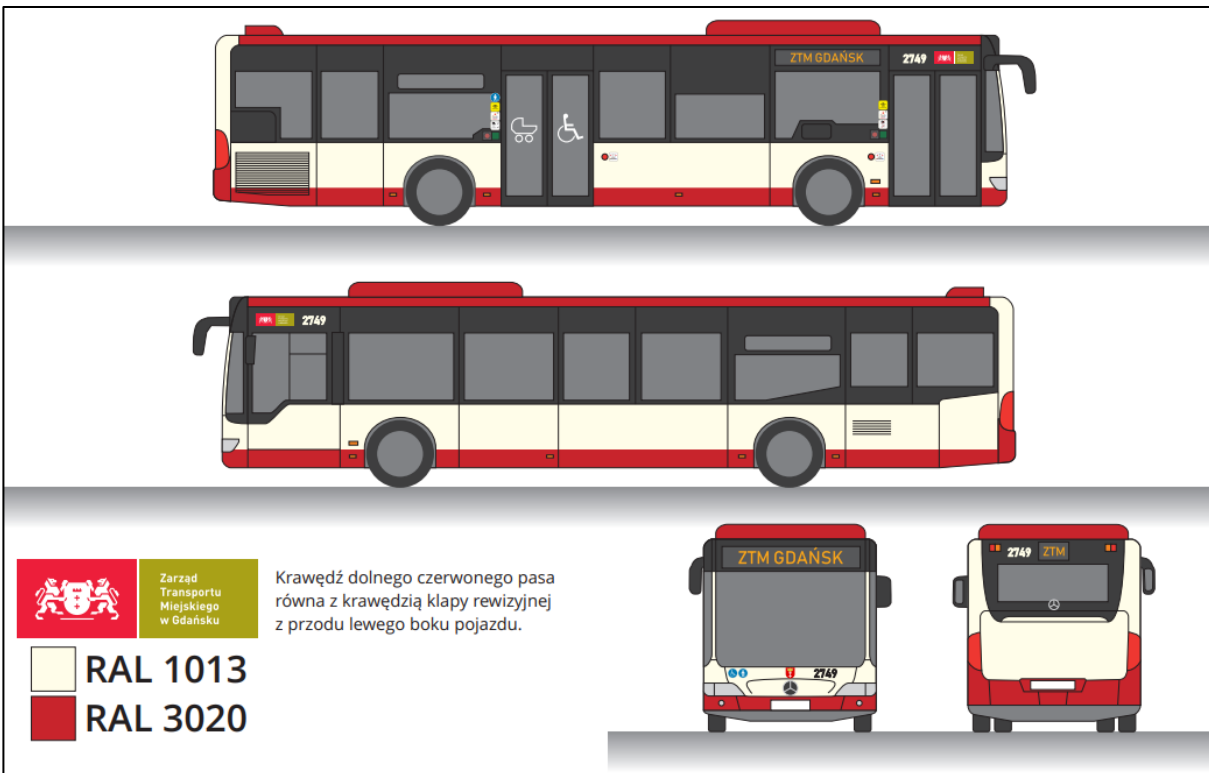
Rys. 12.6.1. Mercedes Citaro C2



Rys. 12.6.2. Mercedes Conecto EEV



Rys. 12.6.3. Mercedes Conecto Euro 6

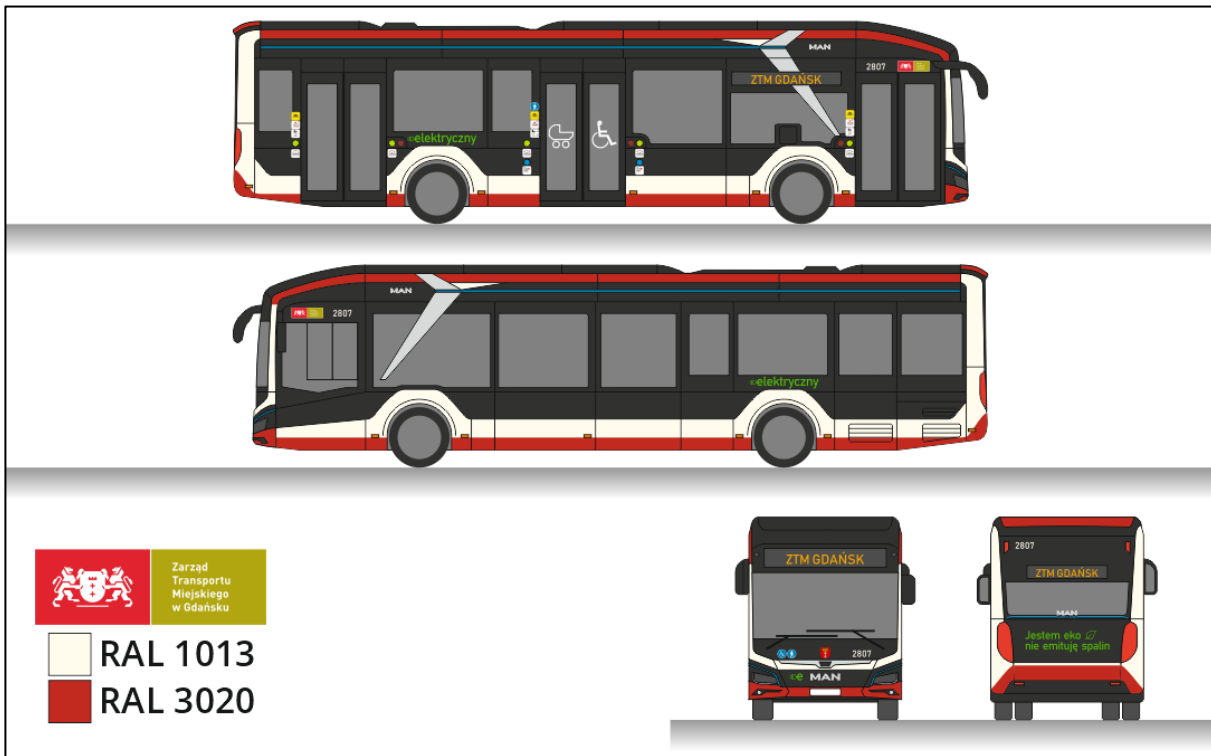


Rys. 12.6.4. Mercedes Citaro II (Lift)

Umowa na świadczenie usług w zakresie tramwajowego lokalnego transportu zbiorowego na terenie Gminy Miasta Gdańska w latach 2023-2044

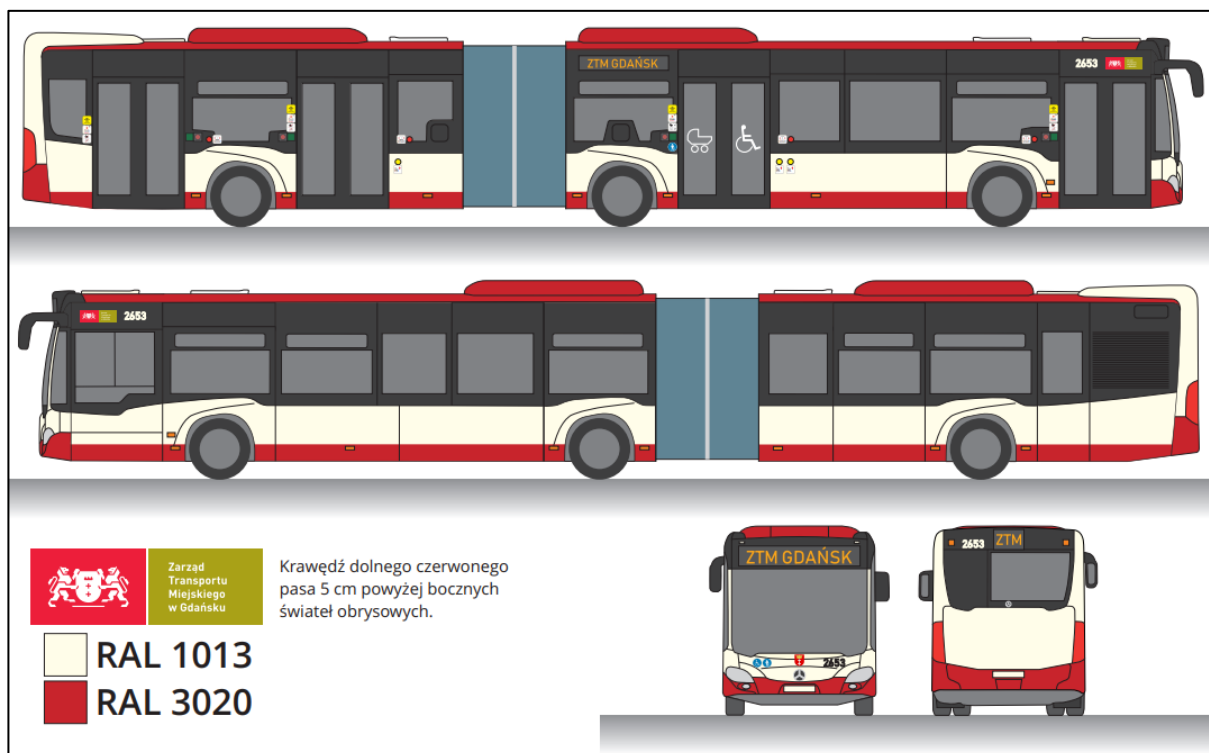


Rys. 12.6.5. Solaris Urbino 12 III

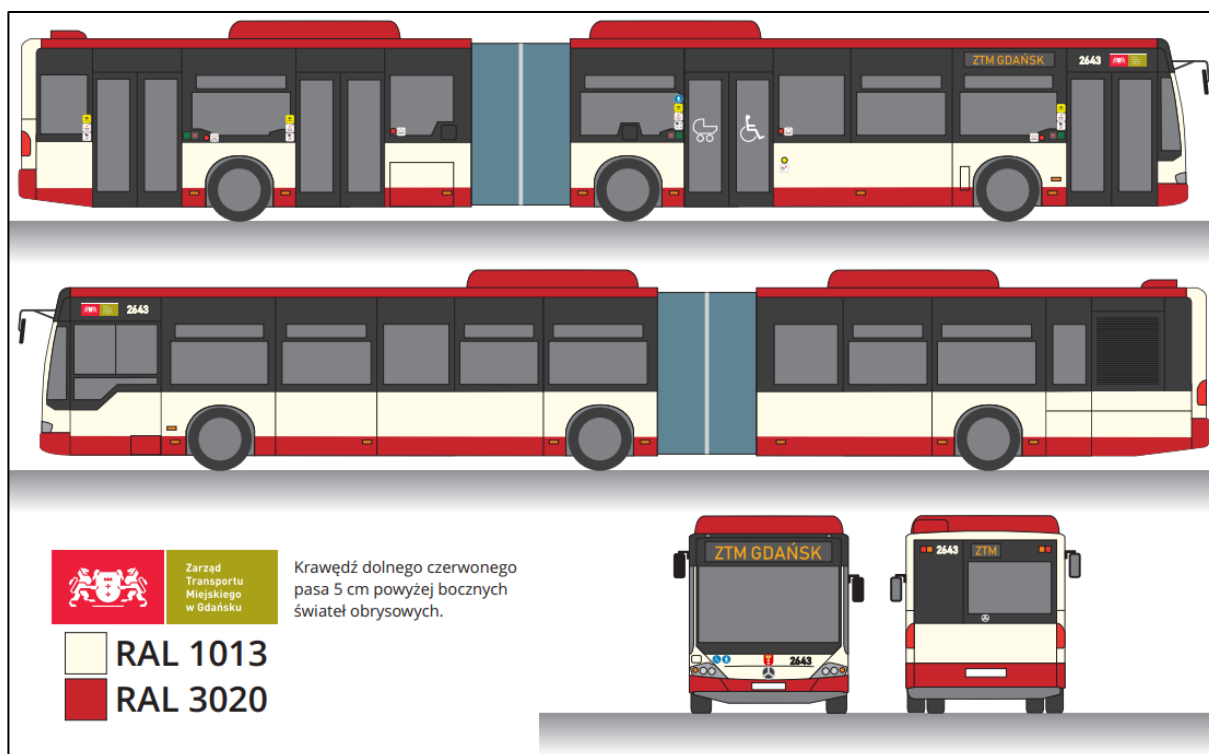


Rys. 12.6.6. MAN Lion's City 12 E

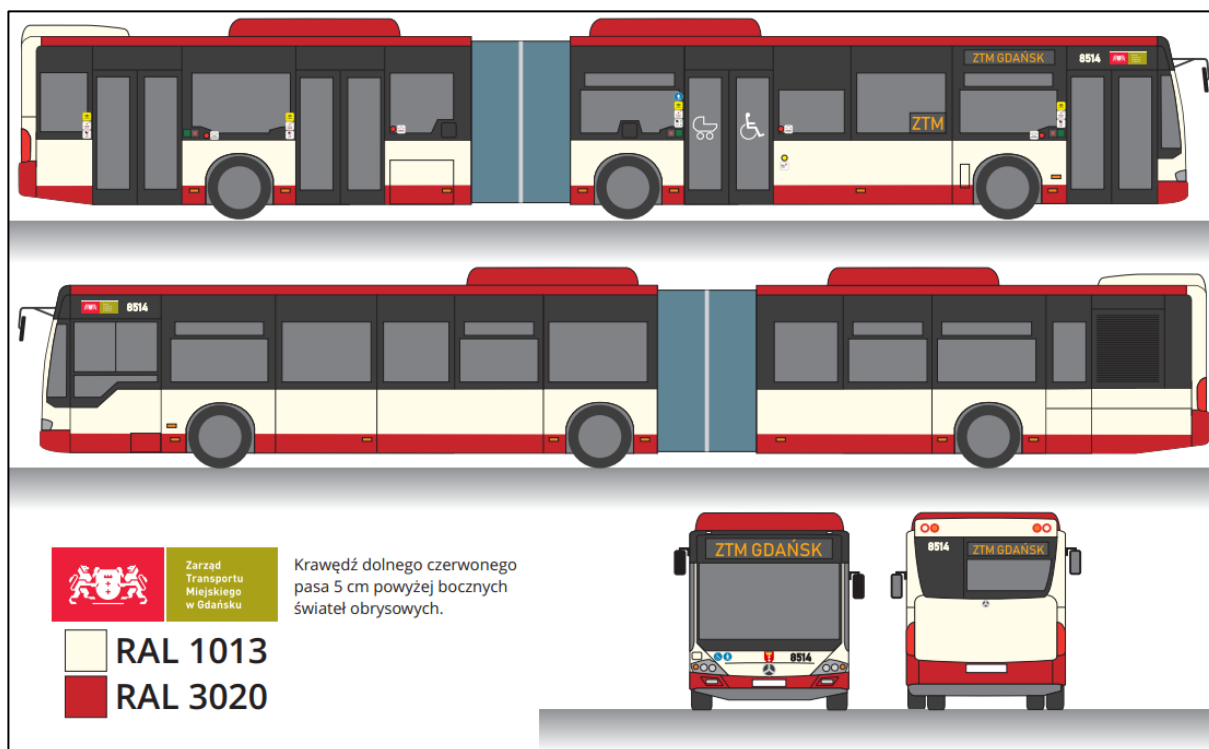
## Rysunki taboru autobusowego klasy Pn



Rys. 12.7.1. Mercedes Citaro G C2



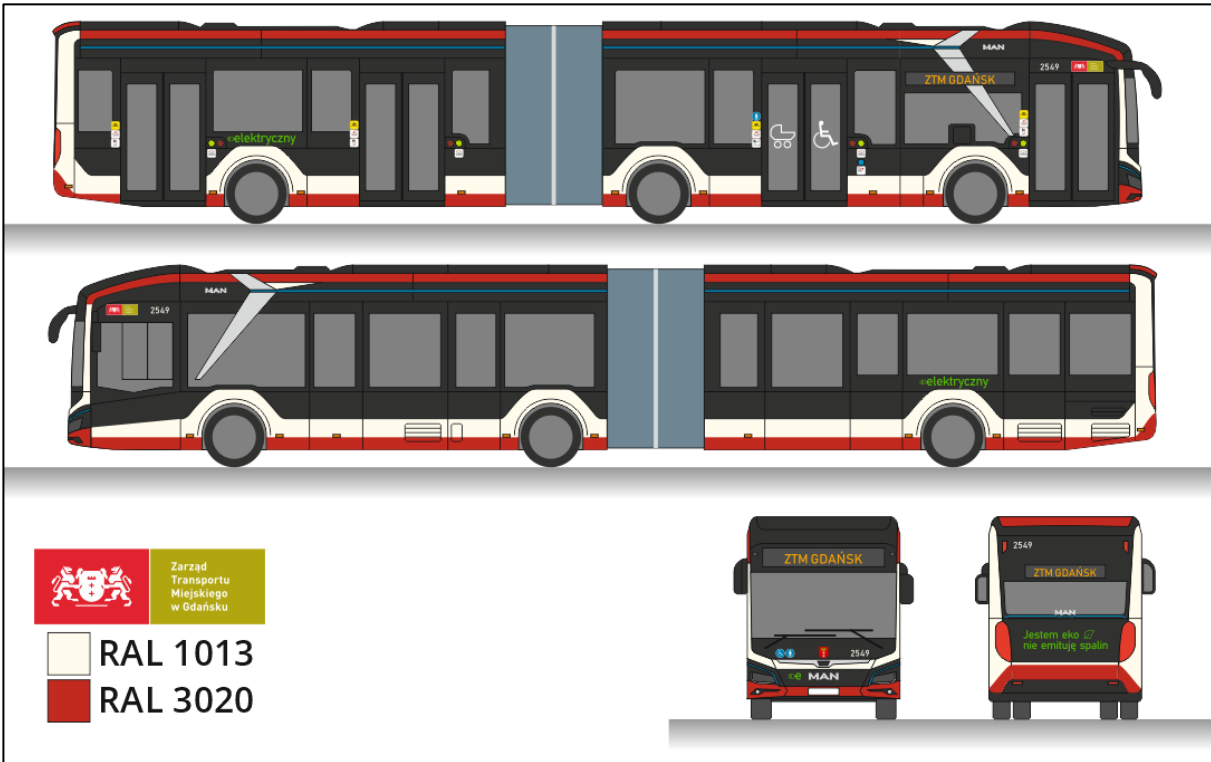
Rys. 12.7.2. Mercedes Conecto G EEV



Rys. 12.7.3. Mercedes Conecto G Euro 6



Rys. 12.7.4. Solaris Urbino 18 III



### 12.7.5. MAN Lion's City 18 E

.....  
Operator

.....  
Organizator

Załącznik nr 6

do Umowy nr 86/ZTM/2022  
z dnia 30.12.2022 r.

### **Warunki odpowiedniej wentylacji i temperatury wewnątrz pojazdu**

- 1) Operator zobowiązany jest do uruchomienia klimatyzacji, jeżeli temperatura zewnętrzna powietrza przekracza  $+21^{\circ}\text{C}$ .
- 2) Klimatyzacja powinna być uruchomiona w trybie maksymalnego schładzania powietrza – optymalnie do  $+19^{\circ}\text{C}$ .
- 3) W przypadku bardzo wysokiej temperatury zewnętrznej powietrza (powyżej  $+27^{\circ}\text{C}$ ) następuje zmniejszenie stopnia schładzania powietrza – optymalnie do  $+23^{\circ}\text{C}$ .
- 4) W pojazdach niewyposażonych w klimatyzację należy włączyć nawiew lub otworzyć wywietrzniki dachowe w sposób zapewniający maksymalny komfort podróży.
- 5) W czasie opadów atmosferycznych i podczas pracy klimatyzacji lub ogrzewania, okna pojazdu oraz wywietrzniki dachowe powinny być zamknięte i zablokowane, a w przypadku braku blokady zamknięcie powinno być kontrolowane na krańcach linii.
- 6) Operator zobowiązany jest do ogrzewania wnętrza pojazdu, jeżeli temperatura zewnętrzna powietrza jest niższa niż  $+5^{\circ}\text{C}$ .
- 7) Niezależnie od ww. zasad, CR ma prawo polecić Operatorowi włączenie lub wyłączenie klimatyzacji/ogrzewania.

.....

Operator

.....

Organizator



Załącznik nr 7 do Umowy nr 86/ZTM/2022 z dnia 30.12.2022 r.

## **Szczegółowe dane techniczne dotyczące pojazdów przeznaczonych do realizacji Umowy w danym roku.**

Dane techniczne pojazdów przeznaczonych do realizacji Umowy w danym roku:

- 1) numer ewidencyjny pojazdu,
- 2) skład (tylko w przypadku składów wielowagonowych - poprzez wyszczególnienie kolejnych numerów ewidencyjnych, oddzielonych znakami „+”, począwszy od pierwszego wagonu w składzie, np. „1300+1299+1309”),
- 3) producent,
- 4) model,
- 5) typ pojazdu (standardowy/przegubowy),
- 6) długość pojazdu,
- 7) rok produkcji,
- 8) pojazd dwukierunkowy (tak/nie),
- 9) pojazd zabytkowy (tak/nie),
- 10) system otwierania drzwi przez pasażerów (tak/nie),
- 11) liczba miejsc: siedzących, stojących i na rowery,
- 12) liczba miejsc na wózki,
- 13) liczba drzwi,
- 14) liczba okien otwieranych w części pasażerskiej,
- 15) rampa obsługiwana ręcznie (tak/nie),
- 16) rampa automatyczna (tak/nie),
- 17) klimatyzacja (tak/nie),
- 18) monitoring (liczba kamer),
- 19) okna zamykane na zamek przez kierującego (tak/nie),
- 20) luki dachowe zamykane automatycznie przez kierującego (tak/nie),
- 21) zestaw wyświetlaczy zewnętrznych (liczba, typ),
- 22) zestaw wyświetlaczy wewnętrznych (liczba, typ),
- 23) zapowiedzi głosowe (tak/nie),
- 24) system liczenia pasażerów (tak/nie),
- 25) automat biletowy (tak/nie),
- 26) gniazda USB (tak/nie),
- 27) urządzenie AED (tak/nie),
- 28) zajezdnia.

.....  
Operator

.....  
Organizator

Załącznik nr 8a

do Umowy nr 86/ZTM/2022

z dnia 30.12.2022 r.

### **Wysokość zaplanowanej Rekompensaty Inwestycyjnej na 2023 rok**

1. Planowana na 2023 rok wysokość kosztu amortyzacji bezpośrednio związanej ze świadczeniem usług przewozowych w komunikacji tramwajowej, z uwzględnieniem planowanych zadań inwestycyjnych na potrzeby ich świadczenia, z wyłączeniem amortyzacji środków trwałych w części sfinansowanej środkami pochodzącymi z dotacji wynosi:

21.361.132,00 zł

2. Uwzględniając wartość wskazaną w pkt 1 powyżej Strony ustalają, że kwota planowanej Rekompensaty Inwestycyjnej na rok 2023 w komunikacji tramwajowej wyniesie:

16.467.000,00 zł

3. Ustalona w pkt 2 powyżej Rekompensata Inwestycyjna wypłacona zostanie w dwóch transzach według poniższego harmonogramu:

<b>Lp.</b>	<b>Miesiąc płatności</b>	<b>Kwota</b>
I transza	Luty 2023 r.	8.233.000,00 zł
II transza	Czerwiec 2023 r.	8.234.000,00 zł

.....  
Operator

.....  
Organizator

Załącznik nr 8b

do Umowy nr 86/ZTM/2022

z dnia 30.12.2022 r.

### **Wysokość i struktura stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu 1 wozokilometra**

1. Wysokość i struktura stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu 1 wozokilometra w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2023 roku w komunikacji tramwajowej:

Lp.	Wyszczególnienie	Wartość w zł	Struktura w %
1	amortyzacja - w części niepokrytej w Rekompensacie Inwestycyjnej	0,36	2,13
2	energia elektryczna trakcyjna	1,55	9,16
3	opłata za korzystanie z infrastruktury tramwajowej	2,28	13,47
4	koszty finansowe, w tym:	0,94	5,55
	<i>odsetki</i>	<i>0,91</i>	<i>5,38</i>
5	wynagrodzenia osobowe wraz z obowiązkowymi narzutami	5,76	34,02
6	pozostałe koszty	5,87	34,67
7	przychody pomniejszające koszty	0,00	0,00
8	<b>Razem (1+2+3+4+5+6-7)</b>	<b>16,76</b>	<b>99,00</b>
9	zysk netto (1 % w stosunku do poz. 8 - zgodnie z §7 ust. 5 Umowy)	0,17	1,00
10	podatek dochodowy w obligatoryjnym wymiarze (19%)	0,00	0,00
11	<b>Stawka netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu 1 wozokilometra (8+9+10)</b>	<b>16,93</b>	<b>100,00</b>

2. Wskaźnik korygujący stawkę netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu 1 wozokilometra za czas przestoju w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2023 roku w komunikacji tramwajowej: 90,84 %.
3. Wysokość stawki netto Rekompensaty Eksploatacyjnej na pokrycie kosztu 1 wozokilometra za czas przestoju w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2023 roku w komunikacji tramwajowej: 15,38 zł.

.....  
Operator

.....  
Organizator

Załącznik nr 9

do Umowy nr 86/ZTM/2022

z dnia 30.12.2022 r.

## Wzór legitymacji upoważniającej do kontroli realizacji usług przewozowych



awers



rewers

.....

Operator

.....

Organizator

Załącznik nr 10

do Umowy nr 86/ZTM/2022  
z dnia 30.12.2022 r.

### **Bieżące zarządzanie komunikacją miejską**

1. Organizator podejmuje decyzje w zakresie zapewnienia bieżącego funkcjonowania komunikacji miejskiej, o którym mowa w § 5 ust. 10 obejmującą w szczególności:
  - 1) alokację taboru,
  - 2) zmianę lub skrócenie tras,
  - 3) zmianę lokalizacji przystanków,
  - 4) zwiększenie lub zmniejszenie częstotliwości kursowania,
  - 5) uruchomienie komunikacji zastępczej,
  - 6) uruchomienie linii tymczasowej.
2. Operator niezwłocznie, jednak w czasie nie dłuższym niż pięć minut od momentu wystąpienia przerwy lub zakłóceń w ruchu, przekazuje Organizatorowi informację o zaistniałym zdarzeniu.
3. W przypadku powzięcia informacji o wypadku Operator niezwłocznie powiadamia służby ratunkowe, a następnie Organizatora.
4. Polecenia w zakresie związanym z bieżącym zarządzaniem komunikacją Organizator przekazuje:
  - 1) bezpośrednio na trasie przez pracownika Organizatora lub Operatora,
  - 2) telefonicznie lub mailowo poprzez dyspozytora Operatora,
  - 3) za pośrednictwem SIP-TRISTAR.

W przypadku czynności określonej w pkt. 1) oraz w 3) Organizator informuje dyspozytora Operatora o wydanych poleceniach drogą telefoniczną lub mailową.

5. Do działań określonych w ust. 1 dotyczących zwiększenia częstotliwości, uruchomienia komunikacji zastępczej oraz uruchomienia linii tymczasowej Organizator wykorzystuje pojazdy Operatora:
  - 1) wyłączone z obsługi innych linii,
  - 2) dodatkowe, w ramach określonej w Umowie liczby taboru.

6. Operator jest zobowiązany do udostępnienia Organizatorowi środka łączności umożliwiającego Organizatorowi nasłuch komunikacji głosowej Operatora z prowadzącymi pojazdy.
7. W przypadku awarii lub udziału pojazdu Operatora w kolizji lub wypadku uniemożliwiającym dalsze wykonywanie zadania przewozowego, Operator jest zobowiązany do jak najszybszego usunięcia awarii bezpośrednio na trasie, sprowadzenia pojazdu do zajezdni lub ustawienia go w miejscu niepowodującym utrudnień w ruchu. Operator o każdej istotnej zmianie na bieżąco informuje Organizatora. W swych działaniach zasięgnie opinii Organizatora. W gestii Operatora znajdują się wszystkie decyzje i działania związane z pojazdem. Organizator uwzględni powyższe decyzje w bieżącym zarządzaniu komunikacją. Operator wykonuje wszystkie czynności związane ze sporządzeniem dokumentacji po kolizyjnej lub powypadkowej i współpracuje z właściwymi służbami.
8. W razie kolizji lub wypadku Operator informuje Organizatora o skutkach zdarzenia mających wpływ na funkcjonowanie komunikacji miejskiej.
9. Po ustaniu przerwy lub zakłócenia w ruchu, Operator ustali miejsce włączenia i trasę pojazdów, celem dalszego realizowania zadań, uwzględniając wytyczne Organizatora.
10. Organizator zobowiązany jest do informowania o bieżącej sytuacji komunikacyjnej.
11. W imieniu Organizatora bezpośrednio na trasie mogą także działać pracownicy umundurowani Nadzorów Ruchu innych Operatorów oraz inne osoby upoważnione przez Organizatora zgodnie z wytycznymi CR.
12. W zakresie bieżącego zarządzania ruchem ZUR ściśle współpracuje z CR w zakresie podejmowanych decyzji.

.....

Operator

.....

Organizator



Załącznik nr 11

do Umowy nr 86/ZTM/2022  
z dnia 30.12.2022 r.

### **Zasady współpracy w zakresie Systemu Liczenia Pasażerów (SLP)**

1. Urządzenia do pomiaru potoków pasażerskich w pojazdach muszą posiadać następujące cechy:
  - 1) Pomiar pasażerów musi odbywać się automatycznie w sposób niewymagający obsługi przez prowadzącego pojazd.
  - 2) Pomiar musi odbywać się z wykorzystaniem czujników umiejscowionych przy wszystkich drzwiach pasażerskich, skalibrowanych dla każdego drzwi indywidualnie.
  - 3) Rejestracja pasażerów wchodzących i wychodzących musi odbywać się w sposób ciągły przez każde z drzwi pojazdu (przeznaczone dla pasażerów), dla każdego przystanku (w sytuacji awaryjnej także poza nim), przez cały okres pracy na linii komunikacyjnej.
  - 4) Funkcjonalność dostarczonych urządzeń musi umożliwiać wykazanie osobno: wychodzących i wchodzących pasażerów.
  - 5) Pomiar pasażerów musi odbywać się wyłącznie podczas otwarcia drzwi pojazdu.
  - 6) Urządzenia muszą rejestrować wszystkie wejścia i wyjścia pasażerów podczas wykonywania przewozów na zlecenie Organizatora.
  - 7) Czujniki po zamontowaniu w pojeździe nie mogą wystawać poza standardowe elementy wyposażenia pojazdu.
  - 8) Błąd pomiaru nie może przekraczać 5% w skali dnia – przy próbie minimum 1000 pasażerów dziennie, dla każdego z pojazdów osobno.

Dopuszczalny błąd SLP liczony oddzielnie dla wyjść i wejść:

$$\text{błąd} = |Wz - Wp| / Wp \times 100\% \leq 5\%$$

gdzie:

Wz - liczba pasażerów zliczona przez SLP,

Wp - rzeczywista liczba pasażerów.

2. Raporty z SLP powinny zawierać poniższe dane:

- 1) numer boczny pojazdu,
- 2) realizowana linia (numer linii) w formacie „LLL”,
- 3) realizowana linia oraz brygada (numer linii oraz numer brygady) w formacie „LLL-BB”,
- 4) data (w przypadku linii nocnych dzień rozpoczęcia kursu) w formacie „DD.MM.RRRR”,
- 5) przystanki na trasie w układzie chronologicznym, z podaniem nazwy i numeru,
- 6) słupek przystankowy w układzie chronologicznym na trasie z podaniem numeru,
- 7) współrzędne zatrzymania pojazdu w formacie GPS,
- 8) status zatrzymania pojazdu na danym przystanku,
- 9) godzina zatrzymania pojazdu na danym przystanku w formacie „HH:MM:SS”,
- 10) status otwarcia drzwi na danym przystanku,
- 11) czas postoju pojazdu na danym przystanku w formacie „HH:MM:SS”,
- 12) liczba pasażerów wsiadających na danym przystanku,
- 13) liczba pasażerów wysiadających na danym przystanku,
- 14) liczba pasażerów w pojeździe (w momencie zamknięcia drzwi – tj. zakończenia wymiany pasażerskiej na danym przystanku),

3. Dane o aktualnej liczbie pasażerów i stopniu napełnienia pojazdu są dostępne on-line pod adresem: [info.gait.pl:8082](http://info.gait.pl:8082).

4. Raportowanie musi mieć możliwość wyboru zestawu danych wymienionych w ust. 2 według zadanego przedziału czasowego.

5. Organizator wymaga, aby dane zostały udostępnione w formacie .xls, .xlsx lub .csv.

.....

Operator

.....

Organizator

Załącznik nr 12

do Umowy nr 86/ZTM/2022  
z dnia 30.12.2022 r.

**Wykaz dokumentów i danych umożliwiających przeprowadzenie audytu  
należnej Operatorowi Rekompensaty na pokrycie kosztów netto świadczenia  
usług przewozowych komunikacją tramwajową za dany rok**

1. Umowa na świadczenie usług w zakresie tramwajowego lokalnego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Miasta Gdańska w latach 2023-2044 nr 86/ZTM/2022 z dnia 30 grudnia 2022 roku wraz z aneksami;
2. Umowa na świadczenie usług w zakresie autobusowego lokalnego transportu zbiorowego na terenie Gminy Miasta Gdańska w latach 2023-2032 nr 87/ZTM/2022 z dnia 30 grudnia 2022 r. roku wraz z aneksami;
3. Umowa dzierżawy nr 1/UT/2008 infrastruktury tramwajowej na terenie Miasta Gdańska zawarta w dniu 31.12.2008 r. wraz z aneksami;
4. „Zasady rachunkowości dla Gdańskich Autobusów i Tramwajów Sp. z o.o.” (z planem kont);
5. Informacje podstawowe o Operatorze, charakterystyka prowadzonej działalności publicznej i niepublicznej wraz ze wskazaniem źródeł przychodów i kosztów dla wydzielonych obszarów działalności;
6. Zestawienie zadań przewozowych zleconych przez Organizatora i zrealizowanych przez Operatora w komunikacji autobusowej i tramwajowej;
7. Przychody i koszty Operatora ogółem w układzie rodzajowym;
8. Zestawienie przychodów i kosztów dla wydzielonych obszarów działalności Operatora;
9. Sprawozdanie finansowe Operatora zbadane przez biegłego rewidenta w zakresie: rachunku zysków i strat, bilansu, rachunku przepływów pieniężnych, zestawienia zmian w kapitale, not księgowych;
10. Zestawienie obrotów i sald kont Księgi Głównej – konta syntetyczne, dla zespołu kont 4 i 7 - konta analityczne;
11. Wartość aktywów trwałych Operatora według stanu na dzień 1 stycznia i 31 grudnia danego roku wraz z amortyzacją dla poszczególnych grup aktywów i w podziale na wydzielone obszary działalności;
12. Wykaz zrealizowanych przez Operatora inwestycji;

13. Zestawienie kredytów bankowych, pożyczek i obligacji oraz zestawienie kosztów finansowych związanych z obsługą zadłużenia Operatora w podziale na wydzielone obszary działalności;
14. Koszty przewozów tramwajowych w układzie kalkulacyjnym wraz z wyliczeniem rekompensaty na pokrycie kosztów świadczenia usług;
15. Wykaz przychodów pozataryfowych wygenerowanych podczas wypełniania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w ramach wykonywania Umów wskazanych w punkcie 1 i 2;
16. Informacja na temat zdarzeń stanowiących i mogących stanowić pomoc publiczną;
17. Informacja dotycząca uzyskanych środków pomocowych lub majątku finansowanego ze środków pomocowych (np. UE);
18. Rozliczenie dokonane przez Operatora otrzymanej rekompensaty w celu ustalenia należnego wynagrodzenia za dany rok z tytułu wykonanych zadań przewozowych;
19. Projekcja finansowa zawarta w aktualnym na dzień audytu „Wieloletnim planie rozwoju Gdańskich Autobusów i Tramwajów Sp. z o.o. na lata 2023 - 2044”.

Przedstawiony wykaz dokumentów i danych stanowi zakres informacji przekazywanych audytorowi w terminie określonym w § 8 ust. 19 Umowy, tj. do 15 marca każdego roku.

Podczas wykonywania audytu, w terminie wskazanym w § 8 ust. 23 Umowy, audytor może wystąpić do Operatora o przekazanie dodatkowych dokumentów i danych, niezbędnych w ocenie audytora, do wykonania audytu. Udostępnienie przez Operatora, na wniosek audytora, dodatkowych materiałów nie będzie stanowić podstawy do wydłużenia terminu wykonania audytu, o którym mowa w § 8 ust. 23 Umowy.

.....

Operator

.....

Organizator

Załącznik nr 13

do Umowy nr 86/ZTM/2022  
z dnia 30.12.2022 r.

**Schemat kalkulacji prognozowanej wysokości średniorocznej stopy zwrotu z kapitału Operatora w ujęciu realnym w całym okresie obowiązywania Umowy**

Lp.	Wyszczególnienie			
	rok projekcji	<b>n</b>	<b>n+1</b>	<b>n+10</b>
<b>I</b>	<b>Wpływy</b>			
<b>1.</b>	<b>Wpływy operacyjne</b>			
1.1	Przewozy tramwajowe (Umowa)			
1.2	Przychody finansowe (przypisane do dz. tramwajowej) <sup>1)</sup>			
1.3	Przychody z reklam			
1.4	Inne przychody			
<b>2.</b>	<b>Wpływy pozostałe</b>			
2.1	Pożyczki / Obligacje			
2.2	Dotacje			
<b>3.</b>	<b>Wartość rezydualna - majątek trwały</b>			
<b>II</b>	<b>Wydatki</b>			
<b>1.</b>	<b>Wydatki operacyjne</b>			
1.1	Wydatki operacyjne - przewozy tramwajowe (Umowa)			
1.1.1.	Tramwaje (koszty bezpośrednie bez amortyzacji)			
1.1.2.	Tramwaje (koszty wydziałowe bez amortyzacji)			
1.1.3.	Tramwaje (koszty ogólnozakładowe bez amortyzacji)			
1.1.4.	Tramwaje (opłata za korzystanie z infrastruktury)			
1.1.5.	Tramwaje (koszty pozostałe bez amortyzacji)			

2.	<b>Wkład majątkowy Operatora - wartość majątku trwałego w momencie zawarcia umowy powierzenia</b> 2)			
3.	<b>Nabycie wartości niematerialnych i prawnych oraz rzeczowych aktywów trwałych</b>			
4.	<b>Spłata kapitału pożyczek i kredytów</b>			
5.	<b>Koszty finansowe</b>			
6.	<b>Podatek dochodowy</b>			
7.	<b>Przepływy pieniężne netto</b>			
8.	<b>Skumulowane przepływy netto</b>			
9.	<b>IRR na kap. własnym (nominalna)</b>			
10.	<b>Przepływy pieniężne netto (realne)</b>			
11.	<b>IRR na kap. własnym (realna)</b>		max. 6%	

Oдноśniki:

1. Klucze alokacji:

- 1) Struktura stanu zadłużenia z tytułu emisji obligacji przychodowych (odniesiona do wydzielonych obszarów działalności Operatora) – dla określenia prognozy przychodów finansowych od środków zgromadzonych na Rachunku Przychodów Przedsięwzięcia (RPP),
- 2) Struktura przychodów operacyjnych (odniesiona do wydzielonych obszarów działalności Operatora) – dla określenia prognozy pozostałych przychodów finansowych.

2. Klucz alokacji:

Udział wartości księgowej netto warsztatów tramwajowych w łącznej wartości księgowej netto warsztatów tramwajowych i autobusowych (wg stanu na dzień 31.12.2023 r.) – dla określenia wartości netto wkładu majątkowego Operatora w momencie zawarcia umowy powierzenia (wartość majątku trwałego odniesiona do działalności tramwajowej).

.....  
Operator

.....  
Organizator

Załącznik nr 14

do Umowy nr 86/ZTM/2022  
z dnia 30.12.2022 r.

## **Zasady funkcjonowania urządzeń SIP-TRISTAR zainstalowanych w pojazdach Operatora**

### **§ 1**

#### **Zasady ogólne**

1. Każdy pojazd musi być wyposażony, zgodnie z opisem zawartym w Załączniku nr 3, w urządzenia SIP-TRISTAR.
2. Urządzenia SIP-TRISTAR mogą zostać zamontowane tylko w pojazdach służących do wykonywania zadań przewozowych wynikających z realizacji Umowy.
3. Urządzenia zamontowane w pojazdach muszą przekazywać do systemu SIP-TRISTAR w czasie rzeczywistym (on-line) m.in.:
  - 1) bieżącą datę, czas, pozycję GPS pojazdu,
  - 2) identyfikator linii i brygady, który jest wprowadzony przez motorniczego (lub w szczególnych przypadkach zdalnie przez pracownika Organizatora),
  - 3) czas wjazdu i wyjazdu pojazdu na/z przystanku,
  - 4) żądanie priorytetu dla danego pojazdu na podstawie generowanej przez SIP-TRISTAR informacji o opóźnieniu względem rozkładu jazdy,
4. Urządzenia SIP-TRISTAR składają się z następujących elementów:
  - 1) komputer sterujący (OBU) wraz z kartą SIM,
  - 2) interfejs do wprowadzania realizowanej brygady (konsola/monitor),
  - 3) radio krótkiego zasięgu,
  - 4) antena GPS/GSM (preferowana przez Organizatora jest antena zewnętrzna),
  - 5) okablowanie, mocowania i uchwyty.
5. Karty SIM stanowią własność Organizatora i mogą być wykorzystane wyłącznie do transmisji danych w ramach SIP-TRISTAR.
6. Zamontowanie urządzeń SIP-TRISTAR w pojazdach Operatora musi zostać potwierdzone protokolarnie przez obie Strony Umowy. Wzór protokołu sporządza Organizator.



7. W trakcie całego okresu obowiązywania Umowy Organizator zastrzega sobie prawo do powiększenia (lub zmiany) zestawu, o którym mowa w ust. 4, o inne urządzenia służące poprawie obsługi pasażerów.

## § 2

### Zakres obowiązków Operatora i Organizatora

1. W celu usprawnienia współpracy, Strony ustanawiają uruchomienie i utrzymanie w stanie gotowości technicznej wydzielonej linii telefonicznej pomiędzy dyspozytorem Operatora a Organizatorem (m.in. CR), służącej do zgłaszania i weryfikacji usterek SIP-TRISTAR. Ponadto Organizator uruchomił adres e-mail wspólny dla wszystkich osób kontaktowych ze swojej strony: [uwagiSIP@gdansk.gda.pl](mailto:uwagiSIP@gdansk.gda.pl).
2. Strony są zobowiązane do niezwłocznego, wzajemnego przekazywania rzetelnych i wyczerpujących informacji o usterekach i/lub nieprawidłowościach w działaniu urządzeń SIP-TRISTAR.
3. **Obowiązki Operatora**
  - 1) Zapewnienie osobom upoważnionym przez Organizatora dostępu do pojazdów w uzgodnionych terminach w celu sprawdzenia, dokonywania montażu, demontażu, naprawy lub innych czynności związanych z prawidłowym funkcjonowaniem urządzeń SIP-TRISTAR zamontowanych w pojazdach.
  - 2) W przypadku konieczności weryfikacji problemu, dyspozytor Operatora ma obowiązek niezwłocznie skontaktować się z prowadzącym pojazd.
  - 3) Informacje o usterekach i/lub nieprawidłowościach muszą być przekazywane drogą telefoniczną na numer kontaktowy CR (nie później niż w ciągu 30 minut od momentu zaobserwowania problemu przez pracownika Operatora) oraz drogą elektroniczną w ciągu 24 godzin (adres podany w § 2 ust. 1).
  - 4) W przypadku zdarzeń losowych typu kradzież, pożar, wypadek drogowy itp. z udziałem pojazdów wyposażonych w urządzenia SIP-TRISTAR, należy przekazać informacje o tym zdarzeniu do Organizatora – drogą elektroniczną na adres podany w § 2 ust. 1 – nie później niż w ciągu 24 godzin od momentu wystąpienia zdarzenia.
  - 5) Operator każdorazowo musi uwzględnić w zamówieniu nowego pojazdu (lub modernizacji eksploatowanego) możliwość zainstalowania urządzeń zgodnie z wymaganiami dostawcy SIP-TRISTAR oraz doprowadzenie zasilania, wyprowadzenie sygnału otwarcia drzwi i drogomierza.

- 6) Wszelkie koszty wykonania instalacji (w tym koszty przygotowania schematów instalacyjnych, wpięcie sygnału otwarcia drzwi i drogomierza, dostawy elementów wymienionych w § 1 ust. 4) wraz z kosztami konfiguracji oraz serwisowania urządzeń w pojazdach, w trakcie trwania całej Umowy pokrywa właściciel urządzeń SIP-TRISTAR. W przypadku dostawy nowych pojazdów dopuszcza się instalację na koszt dostawcy pojazdu, po obustronnych uzgodnieniach.
- 7) Schematy instalacyjne, o których mowa w § 2 ust. 3 pkt 6, wraz z dokładnym wskazaniem miejsca zainstalowania konsoli w kabinie motorniczego, każdorazowo muszą zostać uzgodnione i zaakceptowane przez Organizatora, Operatora i dostawcę SIP-TRISTAR.
- 8) Uprawnionym do dostawy, montażu, demontażu i napraw urządzeń SIP-TRISTAR jest jedynie podmiot wskazany przez Organizatora.
- 9) W momencie wycofania pojazdu z eksploatacji (na stałe lub na okres dłuższy niż 30 dni kalendarzowych) Operator ma obowiązek poinformowania o tym fakcie Organizatora. Operator ma obowiązek zapewnić dostęp uprawnionym przedstawicielom Organizatora do wycofanego pojazdu przez okres co najmniej 7 dni roboczych od momentu poinformowania celem demontażu urządzeń SIP-TRISTAR.
- 10) Urządzenia SIP-TRISTAR nie mogą być montowane w innym pojeździe Operatora bez pisemnej zgody Organizatora.
- 11) Operator zobowiązany jest do przeszkolenia motorniczych z obsługi urządzeń SIP-TRISTAR na własny koszt.

#### **4. Obowiązki motorniczego Operatora**

- 1) Motorniczy zobowiązany jest dochować szczególnej staranności w zakresie obsługi urządzeń SIP-TRISTAR. Zabrania się używania urządzeń niezgodnie z ich przeznaczeniem.
- 2) W momencie rozpoczęcia realizacji każdej brygady, zgodnie z rozkładem jazdy, motorniczy ma obowiązek zalogować się do SIP-TRISTAR wprowadzając poprawne dane za pośrednictwem konsoli, zgodnie z instrukcją przekazaną przez Organizatora.
- 3) Po zakończeniu realizowanego zadania (każdej brygady) motorniczy jest zobowiązany do niezwłocznego wylogowania się z SIP-TRISTAR, zgodnie z instrukcją przekazaną przez Organizatora.
- 4) W przypadku zmiany obsługiwanej brygady, motorniczy jest zobowiązany do niezwłocznego wylogowania się z dotychczas wykonywanego zadania i zalogowania się do SIP-TRISTAR, zgodnie

z numerem linii i brygady przekazanej przez Organizatora, tuż przed rozpoczęciem zmienionego zadania.

- 5) W przypadku awarii pojazdu i wycofania go z obsługi, motorniczy jest zobowiązany do niezwłocznego wylogowania się z systemu.
- 6) W przypadku przejazdów zamkniętych (w tym technicznych) lub okazjonalnych motorniczy jest zobowiązany do zalogowania się na linię 580, brygady od 01 do 30, zgodnie z instrukcją urządzenia (numery brygad przydziela dyspozytor Operatora - zajezdnia Wrzeszcz: brygady od 31 do 50; zajezdnia Nowy Port: brygady od 21 do 30).
- 7) Każdy motorniczy jest zobowiązany do kontrolowania, aby w trakcie wykonywania zadania przewozowego pojazd był zalogowany.
- 8) Jeśli konsola nie funkcjonuje lub funkcjonuje niepoprawnie, Operator zobowiązany jest przekazać informację o powyższym problemie. Organizator musi otrzymać tę informację zgodnie z zasadami i terminami określonymi w § 2 ust. 3 pkt 3.

## 5. Obowiązki Organizatora

- 1) Do wszystkich urządzeń SIP-TRISTAR karty SIM dostarcza Organizator.
- 2) Organizator ponosi koszty łączności GSM pomiędzy urządzeniami SIP-TRISTAR a serwerem SIP-TRISTAR.
- 3) Przy wprowadzaniu zmian w systemie Organizatora mających wpływ na użytkowanie urządzeń SIP-TRISTAR, będzie on niezwłocznie dostarczał Operatorowi aktualizacje instrukcji obsługi tych urządzeń.
- 4) Prawidłową instalację i konfigurację urządzeń w nowo zakupionych pojazdach spełniających funkcjonalności aktualnie eksploatowanego systemu SIP-TRISTAR Organizator potwierdzi protokołem.
- 5) Organizator na podstawie informacji uzyskanych od Operatora lub własnych obserwacji w systemie i/lub w pojeździe, dokonuje zgłoszenia usterek swoich urządzeń SIP-TRISTAR do serwisu.
- 6) Organizator maksymalnie w terminie 7 dni roboczych od momentu poinformowania przez Operatora za pośrednictwem poczty elektronicznej wskazanej w § 2 ust. 1, dokona demontażu urządzeń.

.....  
Operator

.....  
Organizator

Załącznik nr 15

do Umowy nr 86/ZTM/2022

z dnia 30.12.2022 r.

## **Obsługa pasażerów z niepełnosprawnością**

### 1. Obsługa pasażerów niepełnosprawnych:

- 1) Pasażer niepełnosprawny to w szczególności osoba z widoczną niepełnosprawnością – osoba korzystająca lub zamierzająca skorzystać z przejazdu której zdolność do poruszania się jest ograniczona z powodu:
  - a) utraty lub poważnej dysfunkcji wzroku (w szczególności osoby korzystające z białej laski, psa przewodnika),
  - b) ruchowej dysfunkcji organizmu (w szczególności osoby na wózku inwalidzkim ręcznym lub elektrycznym, poruszające się z pomocą kul, laski, balkonika, chodzika i innych pomocy ułatwiających chodzenie).
- 2) Prowadzący pojazd jest zobowiązany udzielić pomocy osobom niepełnosprawnym w skorzystaniu z przejazdu we wnioskowanym przez nich zakresie i w zgodności z odrębnymi przepisami prawnymi (w szczególności z regulacjami zawartymi w przepisach BHP).
- 3) Potrzeba skorzystania z pomocy prowadzącego może być zgłoszona bezpośrednio przez osobę niepełnosprawną lub inną osobę występującą w jej imieniu.
- 4) Wszelka pomoc osobom niepełnosprawnym powinna być przeprowadzana z zachowaniem należytej staranności oraz zasad postępowania prowadzącego pojazd opisanych w punktach 6÷11.
- 5) Pasażer potrzebujący skorzystać z rampy wjazdowej, w szczególności poruszający się na wózku inwalidzkim, jednoznacznie sygnalizuje prowadzącemu taką potrzebę poprzez naciśnięcie specjalnego przycisku oznaczonego piktogramem wózka inwalidzkiego lub w inny jednoznaczny sposób, jeżeli użycie przycisku przez osobę niepełnosprawną lub inną występującą w jej imieniu nie jest możliwe;
- 6) prowadzący pojazd powinien uważnie obserwować zachowanie niepełnosprawnego pasażera w celu udzielenia mu niezbędnej pomocy;
- 7) prowadzący pojazd powinien otworzyć drzwi bez stosowania układu otwierania drzwi przez pasażerów – dotyczy to każdych drzwi, którymi zamierza wsiąść osoba niepełnosprawna;

- 8) prowadzący pojazd po uzyskaniu jednoznacznej sygnalizacji przez pasażera potrzeby użycia rampy wjazdowej, każdorazowo wyklada rampę wjazdową oraz zapewnia niezbędną, tj. w zakresie zgłoszonym przez pasażera, pomoc pasażerowi w zajęciu miejsca w pojeździe;
- 9) prowadzący pojazd podczas wykonywania czynności związanych z wyłożeniem rampy wjazdowej, powinien zapytać pasażera o przystanek, na którym ten planuje wysiąść;
- 10) prowadzący pojazd, który prowadził obsługę przystanku jako pojazd drugi i trzeci w kolejności, po odjeździe pojazdu poprzedzającego powinien upewnić się czy na przystanku nie znajduje się osoba z widoczną niepełnosprawnością sygnalizująca potrzebę skorzystania z pojazdu; w takim przypadku prowadzący powinien umożliwić wejście do pojazdu osobie niepełnosprawnej.
- 11) Zasady postępowania przy opuszczaniu pojazdu przez osobę niepełnosprawną:
  - a) prowadzący pojazd powinien otworzyć drzwi bez stosowania układu otwierania drzwi przez pasażerów – dotyczy to każdych drzwi, którymi zamierza wysiąść osoba niepełnosprawna;
  - b) prowadzący pojazd po uzyskaniu sygnalizacji przez pasażera potrzeby użycia rampy wjazdowej, każdorazowo wyklada rampę wjazdową oraz zapewnia niezbędną, tj. w zakresie zgłoszonym przez pasażera, pomoc pasażerowi w opuszczeniu pojazdu.
  - c) W przypadku obsługi osób niepełnosprawnych, prowadzący pojazd powinien ze szczególną uwagą udzielać pasażerom wszelkich informacji dotyczących przejazdu.

.....

Operator

.....

Organizator

Załącznik nr 16

do Umowy nr 86/ZTM/2022

z dnia 30.12.2022 r.

## Wykaz kar umownych

Wysokość kar		Wartość 1 punktu = 14,00 zł	
Punkt uchybienia	Rodzaj uchybienia	Liczba wozokm / punktów	wysokość kary w zł
1	Za realizowanie przewozów pojazdem niespełniającym przynajmniej jednego granicznego parametru techniczno-użytkowego zgodnie z Załącznikiem nr 3.	0,5*liczba wozokm* wartość 1 punktu	
2	Za nieświadczenie usług, jeżeli liczba zrealizowanych wozokilometrów w cyklu miesięcznym nie osiągnie 99,65% w trakcji tramwajowej i 99,8% w trakcji autobusowej wg rozkładu jazdy.	1*liczba niewykonanych wozokm*wartość 1 punktu	
3	Za wstrzymanie ruchu w wyniku awarii pojazdu, jeżeli doszło do wstrzymania ruchu więcej niż jednego pojazdu – kwota równa iloczynowi czasu wstrzymania ruchu, naliczanego od momentu zatrzymania drugiego pojazdu (liczby minut) i wartości 0,5 punktu. Czas zatrzymania liczony jest do momentu ponownego włączenia do ruchu wszystkich pojazdów. Kara nie będzie naliczana jeżeli czas zatrzymania będzie mniejszy niż 15 min. <u>(dotyczy trakcji tramwajowej)</u>	liczba minut * wartość 0,5 punktu	
4	Za nieposiadanie przez kierującego pojazdem aktualnego rozkładu jazdy obsługiwanej linii (z wyjątkiem sytuacji, w których pojazd jest skierowany z rezerwy do obsługi linii na podstawie decyzji dyspozytora).	2	28,00 zł
5	Za przyspieszenie odjazdu z przystanku początkowego i pośredniego powyżej 1 (jednej) minuty w stosunku do rozkładu jazdy.	5	70,00 zł
6	Za przyspieszenie przyjazdu na przystanek końcowy powyżej 2 (dwóch) minut w stosunku do rozkładu jazdy.	2	28,00 zł
7	Za zawinione opóźnienie odjazdu z przystanku początkowego powyżej 1 minuty i z przystanku pośredniego powyżej 3 minut.	5	70,00 zł
8	Za zawinione opóźnienie odjazdu z przystanku początkowego powyżej 5 minut i z przystanku pośredniego powyżej 10 minut.	10	140,00 zł
9	Za zawinione opóźnione włączenie się do ruchu w kursie dojazdowym powyżej 1 minuty (np. na skutek opóźnionego wyjazdu z zajezdni lub nieuzasadnionego postoju na trasie).	5	70,00 zł
10	Za brak posiadania zamówionej rezerwy trasowej 25% kwoty równej iloczynowi czasu braku rezerwy w minutach i wartości jednego punktu.	0,25*liczba minut*wartość punktu	

Umowa na świadczenie usług w zakresie tramwajowego lokalnego transportu zbiorowego  
na terenie Gminy Miasta Gdańska w latach 2023-2044

11	Za nieusunięcie usterki będącej przyczyną niesprawności technicznej pojazdu w ciągu 120 minut od momentu poinformowania o niej Operatora przez Organizatora.	<b>5</b>	70,00 zł
12	Za realizowanie przewozów pojazdem, którego stan techniczny stanowi zagrożenie (np. wystające elementy metalowe, ruchome siedzenia, niedomknięte drzwi, niesprawny hamulec postojowy, niesprawny mechanizm automatycznego powrotnego otwierania drzwi – tzw. rewers).	<b>20</b>	280, 00 zł
13	Rozpoczęcie realizacji przewozów pojazdem brudnym (wyjazd z zajezdni).	<b>15</b>	210,00 zł
14	Za realizowanie przewozów pojazdem nieestetycznym pod innym względem (np. uszkodzona tapicerka, porysowane szyby lub inne elementy pojazdu, nieestetyczne reklamy zewnętrzne, graffiti, uszkodzone nadwozie pojazdu: pogieęte, porysowane, z odpadającym lakierem, itp.)	<b>5</b>	70,00 zł
15	Za niedotrzymanie postanowień Załącznika nr 17.	0,1*liczba wozokm*wartość 1 punktu	
16	Za wyposażenie kabiny kierującego pojazdem w elementy dodatkowe niezwiązane z obsługą pojazdu i pasażerów.	<b>5</b>	70,00 zł
17	Za nieusunięcie z przedziału pasażerskiego pojazdu papierów i większych śmieci na przystankach końcowych, na których rzeczywisty czas postoju jest dłuższy niż 10 minut.	<b>5</b>	70,00 zł
18	Za brak numeru ewidencyjnego pojazdu w wyznaczonym miejscu, za nieczytelny, niewłaściwy lub niezgodny z Organizatorem numer ewidencyjny pojazdu.	<b>5</b>	70,00 zł
19	Za niesprawny kasownik biletów papierowych.	<b>10</b>	140,00 zł
20	Za niewłaściwie ustawiony kod kasownika biletów papierowych.	<b>5</b>	70,00 zł
21	Za brak w wyznaczonych miejscach aktualnych informacji, komunikatów lub ogłoszeń (w tym ogłoszeń taryfowych i porządkowych) przekazanych do ekspozycji przez Organizatora. Kara nie będzie naliczana w przypadku dostarczenia Operatorowi informacji, komunikatów lub ogłoszeń w terminie krótszym, niż 3 dni przed terminem ich umieszczenia, określonym przez Organizatora. Za każdy dzień opóźnienia powyżej dwóch dni usunięcia ww. nośników informacji w wyznaczonym przez Organizatora terminie.	<b>5</b>	70,00 zł
22	Za eksponowanie w pojeździe informacji lub ogłoszeń bez pisemnej zgody Organizatora.	<b>3</b>	42,00 zł
23	Za umieszczanie reklam na zewnętrznych ścianach pojazdów według zasad innych aniżeli określonych w Załączniku nr 5.	0,2*liczba wozokm*wartość 1 punktu	
24	Za niezapewnienie wentylacji i temperatury wewnątrz pojazdu według zasad określonych w Załączniku nr 6.	<b>6</b>	84,00 zł
25	Za brak możliwości otwarcia okna w przestrzeni pasażerskiej pojazdu w pojazdach nieposiadających klimatyzacji lub nawiewu schłodzonego powietrza.	<b>10</b>	140,00 zł
26	Za brak oświetlenia wnętrza pojazdu po zmroku i w czasie słabej widoczności w trakcie realizacji rozkładów jazdy.	<b>5</b>	70,00 zł
27	Za nieprowadzenie sprzedaży biletów zgodnie z zawartą umową.	<b>10</b>	140,00 zł
28	Za niewłaściwy ubiór kierującego pojazdem.	<b>5</b>	70,00 zł



Umowa na świadczenie usług w zakresie tramwajowego lokalnego transportu zbiorowego  
na terenie Gminy Miasta Gdańska w latach 2023-2044

29	Za brak prezentacji na nośnikach elektronicznych wewnątrz pojazdu numeru służbowego kierującego pojazdem albo nieokazanie legitymacji służbowej na żądanie upoważnionym pracownikom Organizatora lub osobom upoważnionym przez Organizatora.	<b>5</b>	70,00 zł
30	Za nieudostępnienie pojazdu kontrolerom biletów komunikacji miejskiej i nierealizowanie ich ustnych poleceń w zakresie wyłączania i włączania kasowników.	<b>10</b>	140,00 zł
31	Za nieudostępnienie pojazdu w celu jego kontroli upoważnionym pracownikom Organizatora lub osobom upoważnionym przez Organizatora.	<b>10</b>	140,00 zł
32	Zlecenie usługi innemu podmiotowi bez zgody Organizatora.	0,5* liczba wozokm* wartość 1 punktu	
33	Za nieprzestrzeganie postanowień uchwał właściwych organów w sprawie przepisów porządkowych związanych z przewozem osób i bagażu pojazdami Operatora.	<b>10</b>	140,00 zł
34	Za nieprzestrzeganie pisemnych dyspozycji/wytycznych Organizatora w zakresie objętym Umową.	<b>10</b>	140,00 zł
35	Za nierealizowanie poleceń zgodnie z zapisami określonymi w Załączniku nr 10.	<b>15</b>	210,00 zł
36	Za każdorazową odmowę udostępnienia Organizatorowi niezbędnej dokumentacji dotyczącej usług stanowiących przedmiot Umowy, np. kart drogowych.	<b>10</b>	140,00 zł
37	Za niezatrzymanie się na obowiązującym przystanku lub za samowolną zmianę trasy, która skutkowałaby ominięciem przystanku.	<b>10</b>	140,00 zł
38	Za zatrzymanie pojazdu poza obrębem przystanku w celu umożliwienia opuszczenia lub wejścia do pojazdu pasażerów (z wyłączeniem sytuacji nadzwyczajnych: wypadków, awarii pojazdów, zatarasowania dróg, poleceń osób kierujących ruchem itp.)	<b>5</b>	70,00 zł
39	Za zatrzymanie na przystanku nieobjętym rozkładem jazdy, z wyłączeniem sytuacji nadzwyczajnych.	<b>5</b>	70,00 zł
40	Za niewypuszczenie pasażerów z uszkodzonego pojazdu, o ile umożliwi to bezpieczne dojście do ciągu pieszego lub po zabezpieczeniu miejsca przez ZUR lub CR lub innych służb mundurowych.	<b>5</b>	70,00 zł
41	Za nieotwarcie na przystanku (lub nieudostępnienie do otwarcia przez pasażerów) wszystkich drzwi, którymi zamierzają wyjść lub wejść pasażerowie.	<b>5</b>	70,00 zł
42	Za używanie telefonu komórkowego, tabletu podczas pracy na linii, także za posiadanie dwóch słuchawek nałożonych na uszy lub włożonych do uszu podczas prowadzenia pojazdu.	<b>15</b>	210,00 zł
43	Za niestosowanie się do zasad określonych w Załączniku nr 15.	<b>10</b>	140,00 zł
44	Nieprzestrzeganie zasad skomunikowania pojazdów.	<b>10</b>	140,00 zł
45	Za używanie wyrobów tytoniowych lub e-papierosów przez kierującego pojazdem w pojeździe.	<b>10</b>	140,00 zł
46	Za przewożenie pasażerów w kabinie kierującego pojazdem.	<b>10</b>	140,00 zł
47	Za długotrwałe (ponad odległość jednego przystanku) prowadzenie rozmów z pasażerem przez kierującego pojazdem podczas jazdy.	<b>5</b>	70,00 zł

Umowa na świadczenie usług w zakresie tramwajowego lokalnego transportu zbiorowego  
na terenie Gminy Miasta Gdańska w latach 2023-2044

48	Za dokonanie, zajmującej ponad 1 minutę, zmiany kierujących pojazdami na trasie linii poza przystankiem końcowym.	<b>3</b>	42,00 zł
49	Za niezgłoszenie zakłócenia w ruchu w terminie określonym w Załączniku nr 10 lub końca przerwy w ruchu spowodowanych awarią pojazdu lub zdarzeniami losowymi.	<b>10</b>	140,00 zł
50	Za brak sprawnego albo brak włączonego systemu monitoringu pojazdu - z wyjątkiem sytuacji, kiedy system monitoringu jest wyłączony z powodu awarii, o czym Organizator został uprzednio powiadomiony. W przypadku braku możliwości naprawy po zjeździe do zajezdni Operator powiadomi o tym fakcie Organizatora oraz uzgodni termin naprawy sprzętu.	<b>5</b>	70,00 zł
51	Za nieposiadanie w trakcie kontroli numerowanej karty drogowej.	<b>5</b>	70,00 zł
52	Za niewypełnianie na bieżąco przez kierującego pojazdem numerowanej karty drogowej.	<b>5</b>	70,00 zł
53	Za udokumentowany brak kultury obsługi pasażerów przez personel Operatora lub aroganckie zachowanie się wobec osób kontrolujących (upoważnionych pracowników Organizatora lub osób upoważnionych przez Organizatora).	<b>10</b>	140,00 zł
54	Za niestosunkowanie się w terminie 14 (czternastu) dni od daty wpływu, w sposób, o którym mowa w § 4 ust. 4 pkt. 38, do wszelkich skarg pasażerów dotyczących obowiązków Operatora lub za nieprzekazywanie do Organizatora kopii skargi oraz udzielonej odpowiedzi.	<b>5</b>	70,00 zł
55	Za nierozpatrzenie reklamacji lub roszczeń pasażerów i innych podmiotów w związku z wykonywaniem przez Operatora usług przewozowych będących przedmiotem Umowy.	<b>10</b>	140,00 zł
56	Za celowe działanie uniemożliwiające prawidłowe funkcjonowanie urządzeń SIP-TRISTAR lub innych systemów Organizatora (w przypadku ich wdrożenia), w tym wyłączenie urządzeń.	<b>10</b>	140,00 zł
57	Za zagubienie lub celowe uszkodzenie karty SIM systemu SIP - TRISTAR.	<b>20</b>	280,00 zł
58	Za zagubienie lub celowe uszkodzenie urządzeń SIP-TRISTAR.	<b>40</b>	560,00 zł
59	Za brak informacji lub nieterminowe poinformowanie Organizatora o wprowadzeniu do eksploatacji nowego pojazdu lub pojazdu, którego parametry, określone w Załączniku nr 7, uległy zmianie.	<b>10</b>	140,00 zł
60	Za każdorazowe niezalogowanie, niewylogowanie lub nieprzelogowanie się w systemie SIP-TRISTAR Organizatora (w przypadku ich wdrożenia) przez prowadzącego pojazd w momencie odpowiednio: rozpoczęcia, zakończenia pracy lub w związku ze zmianą obsługiwaną brygady lub wozu (dla SIP-TRISTAR: zgodnie z zasadami określonymi w Załącznikach nr 14.	<b>10</b>	140,00 zł
61	Za brak sprawnego albo niewłączenie SFIP lub SWIP, również za błędną informację liniową lub za błędną emisję informacji fonicznej lub za informację liniową niezgodną z Załącznikiem nr 17.	<b>5</b>	70,00 zł
62	Za nieudostępnienie w przewidzianym terminie do oględzin pracownikom Organizatora nowego pojazdu lub pojazdu, którego parametry, określone w Załączniku nr 7, uległy zmianie.	<b>10</b>	140,00 zł

Umowa na świadczenie usług w zakresie tramwajowego lokalnego transportu zbiorowego  
na terenie Gminy Miasta Gdańska w latach 2023-2044

63	Za nieuwzględnienie we wprowadzonym do eksploatacji pojeździe możliwości doprowadzenia zasilania, wyprowadzenia sygnałów drzwi i drogi oraz możliwości zainstalowania urządzeń SIP-TRISTAR. Niezależnie od powyższego Operator zapłaci gwarantowi pojazdu za uzyskanie powyższego.	<b>10</b>	140,00 zł
64	Za brak informacji nieterminowe poinformowanie Organizatora o wycofywanym z eksploatacji pojeździe (na stałe lub na okres dłuższy niż 30 dni kalendarzowych) – za każdy pojazd wycofywany z eksploatacji przez Operatora, który świadczył usługi przewozowe na rzecz Organizatora.	<b>10</b>	140,00 zł
65	Za samowolny demontaż lub przeniesienie (montaż) urządzenia SIP-TRISTAR.	<b>20</b>	280,00 zł
66	Za uniemożliwianie lub utrudnianie osobie upoważnionej na piśmie przez Organizatora dostępu w uzgodnionych terminach do pojazdów w celu dokonywania montażu, serwisu lub demontażu urządzeń SIP-TRISTAR (dotyczy także planowanej przyszłej rozbudowy systemu).	<b>10</b>	140,00 zł
67	Za uniemożliwianie lub utrudnianie osobie upoważnionej na piśmie przez Organizatora dostępu do pojazdów w celu sprawdzenia poprawności funkcjonowania zamontowanych w pojazdach urządzeń pokładowych .	<b>10</b>	140,00 zł
68	Za każde nieterminowe zgłoszenie drogą elektroniczną nieprawidłowości mających wpływ na prawidłowe funkcjonowanie urządzeń SIP-TRISTAR (zgodnie z zasadami określonymi w Załączniku nr 14).	<b>5</b>	70,00 zł
69	Za obsługę zadań przewozowych przez pojazd nieposiadający zainstalowanych urządzeń SIP-TRISTAR – za każdy kurs wykonany takim pojazdem.	<b>20</b>	280,00 zł
70	Za każdorazowe wprowadzenie danych do urządzenia SIP-TRISTAR uniemożliwiających poprawną identyfikację pojazdu na brygadzie, różniących się od rozkładu jazdy przekazanego przez Organizatora – za każdy wykonany kurs.	<b>10</b>	140,00 zł
71	Za brak danych pochodzących z SLP, nieprawidłowe dane lub nieudostępnianie raportów według funkcjonalności określonej w Załączniku nr 11.	<b>5</b>	70,00 zł
72	Za niezgodnienie z Organizatorem przy zakupie nowych pojazdów treści SWZ w zakresie dotyczącym wymagań określonych Załącznikami nr 3, 5 i 14.	<b>20</b>	280,00 zł
73	Za brak przekazania w określonym terminie wymaganych informacji zgodnych z Załącznikiem nr 7 – za każdy dzień zwłoki.	<b>10</b>	140,00 zł
74	Za brak udostępnienia na żądanie Organizatora zapisu z monitoringu w terminie do 5 dni roboczych od dnia dostarczenia do Operatora prawidłowo wypełnionego wniosku o zabezpieczenie i udostępnienie danych. Aktualną wersję wniosku Operator publikuje na stronie <a href="http://www.gait.pl">www.gait.pl</a>	<b>10</b>	140,00 zł
75	Za poziom głośności komunikatów fonicznej informacji pasażerskiej niezgodny z przedziałem 72-74 dB.	<b>5</b>	70,00 zł

76	Za brak informowania przez kierującego pojazd pasażerów o zmianie trasy, zakłóceniach (między innymi podmianie pojazdu w trakcie kursu) lub przerwie w ruchu pojazdu.	5	70,00 zł
77	Za brak pisemnego poinformowania Organizatora o umieszczeniu reklam na zlecenie władz Miasta Gdańska na innych częściach pojazdów niż określone w Załączniku nr 5.	5	70,00 zł
78	Za brak poinformowania o przejeździe zamkniętym i/lub okazjonalnym.	5	70,00 zł
79	Za nieobniżenie podłogi na przystanku na sygnał (prośbę ustną) osoby znajdującej się wewnątrz pojazdu lub gdy na przystanku oczekują osoby o widocznej ograniczonej sprawności, osoby na wózkach inwalidzkich lub osoby z wózkiem dla dzieci i osoby te okazują zamiar wejścia do pojazdu ( <u>Dotyczy trakcji autobusowej</u> ).	7	98,00 zł

1. Wysokość kar naliczana jest w sposób następujący:

- 1) jako procent kwoty równej iloczynowi liczby wozokilometrów i wartości 1 (jednego) punktu (dotyczy pkt.: 1, 2, 15, 23, 32),
- 2) jako procent kwoty równej iloczynowi liczby minut oraz wartości 1 (jednego) punktu (dotyczy pkt. 3 i 10),
- 3) jako wielokrotność wartości 1 (jednego) punktu w odniesieniu do jednej zmiany pracy kierującego pojazdem (dotyczy pkt. 28),
- 4) jako wielokrotność wartości 1 (jednego) punktu za każdy stwierdzony przypadek nie więcej niż jeden raz w dniu stwierdzenia (dotyczy pkt.: 12, 14, 16, 18, 21, 22, 24, 25, 50, 54-57, 59, 61-65, 69, 72-74, 77, 78),
- 5) jako wielokrotność wartości 1 (jednego) punktu, za każdy stwierdzony przypadek (dotyczy pkt.: 4-9, 11, 13, 17, 19, 20, 26, 27, 29-31, 33-49, 51-53, 60, 66-68, 70, 71, 75, 76, 79).

2. Wartość 1 (jednego) punktu będzie corocznie waloryzowana wskaźnikiem cen towarów i usług konsumpcyjnych z czerwca danego roku, według formuły „Analogiczny okres roku poprzedniego = 100”, ogłaszanego w Biuletynie Statystycznym Głównego Urzędu Statystycznego, podzielonego przez 100. Zwaloryzowana wartość 1 (jednego) punktu będzie obowiązywać od 1 stycznia następnego roku.

3. Kara umowna nie może być naliczana za to samo uchybienie z dwóch różnych punktów uchybień w wykazie kar umownych.

.....  
Operator

.....  
Organizator

Załącznik nr 17

do Umowy nr 86/ZTM/2022  
z dnia 30.12.2022 r.

## **Wymagania techniczne i funkcjonowanie Systemu Wizualnej Informacji Pasażerskiej (SWIP)**

### **§ 1 Działanie SWIP**

#### 1. Ogólne informacje

- 1) SWIP obejmuje urządzenia umożliwiające wizualne przekazywanie informacji o trasie przejazdu. W skład SWIP wchodzi zestaw zewnętrznych i wewnętrznych wyświetlaczy do prezentowania wizualnej informacji liniowej.
- 2) Operator zobowiązany jest do samodzielnego wprowadzania do SWIP aktualnych rozkładów jazdy otrzymanych od Organizatora oraz poprawnego zaprogramowania informacji liniowej.
- 3) Zapisy załącznika nie mają zastosowania do pojazdów historycznych wykorzystywanych w sieci ZTM.

#### 2. Sterowanie SWIP funkcjonuje w oparciu o sterownik:

- 1) zainstalowany w kabinie motorniczego, w miejscu zapewniającym łatwy dostęp, podgląd prezentowanych informacji oraz obsługę sterownika,
- 2) zapewniający automatyzację pracy SWIP – zmianę informacji na wyświetlaczach (kierunku, trasy, ew. oznaczenia linii przy zmianie linii w ramach obsługi zadania przewozowego itd.) po przyjeździe pojazdu na przystanek końcowy,
- 3) umożliwiający motorniczemu ręczną korektę aktualnie obsługiwanego lub kolejnego przystanku,
- 4) umożliwiający jednoczesne wyświetlanie w każdym momencie oznaczenia dowolnej istniejącej w sieci ZTM linii oraz dowolnego krańca, również w przypadku, gdy dany kraniec nie obowiązuje dla danej linii,
- 5) umożliwiający podczas przejazdu bez pasażerów uruchomienie takiego trybu pracy tablic kierunkowych, w którym wszystkie tablice wewnętrzne są wygaszone, a na tablicach zewnętrznych wyświetlany jest napis „przejazd techniczny”,
- 6) posiadający funkcję automatycznej korekty informacji o realizacji trasy

(prezentacji informacji o bieżącym i następnym przystanku na trasie)  
w oparciu o współrzędne GPS przystanków,

3. Zabrania się prezentowania informacji liniowej na pojeździe w czasie, kiedy nie wykonuje przejazdów z pasażerami. W takim przypadku, na wszystkich wyświetlaczach zewnętrznych musi być eksponowany napis „PRZEJAZD TECHNICZNY”.
4. W czasie pracy na linii komunikacyjnej, na zewnątrz i wewnątrz pojazdu musi być prezentowana wizualna informacja liniowa, odpowiadająca oznaczeniu (numerowi, symbolowi) linii, którą pojazd aktualnie obsługuje.
5. Podczas postoju pojazdu na krańcu wyświetlacze zewnętrzne: przedni, boczne i tylni (w przypadku wyświetlacza tylnego – o ile pozwalają na to warunki techniczne) muszą realizować naprzemiennie co 5 sekund następującą sekwencję:
  - 1) oznaczenie linii oraz krańca docelowego,
  - 2) komunikat „ODJAZD ZA: ... MIN.” – informacja o liczbie minut pozostałych do odjazdu z krańca. Prezentowana liczba minut pozostała do odjazdu powinna być zaokrąglana w dół, tj. w zakresie pomiędzy 1:00 a 1:59 prezentowana jest informacja „1 min.”, w zakresie 2:00-2:59 – „2 min.” itd.; gdy liczba minut pozostała do odjazdu jest mniejsza niż 1, komunikat nie jest prezentowany,
6. Obowiązkiem Operatora jest zaprogramowanie treści i zapewnienie prawidłowego funkcjonowania SWIP.
7. Organizator musi mieć możliwość nadawania komunikatów na wyświetlacze SWIP przy wykorzystaniu oprogramowania, które Operator dostarczy mu bezpłatnie, z licencją na wykorzystanie jednocześnie na co najmniej 5 stanowiskach należących do Organizatora. Ww. funkcjonalność musi być wdrożona dla pojazdów typów: A, B, Ca, Cb i D, nie później niż w okresie 5 lat od dnia zawarcia niniejszej Umowy.
8. Oprogramowanie, o którym mowa w ust. 7 musi umożliwiać Organizatorowi dodawanie komunikatów dodatkowych wraz z nadawaniem atrybutów prezentacji (w tym: czas prezentacji, możliwość przypisania komunikatu do danego pojazdu, grupy pojazdów lub linii) – nie więcej niż dwa komunikaty prezentowane jednocześnie w jednym pojeździe. Dopuszcza się okres przejściowy dla funkcjonalności określonych do 24 miesięcy od podpisania umowy.

## § 2

### Specyfikacja wyświetlaczy

#### 1. Tablice zewnętrzne (technologia LED lub nowocześniejsza) – wymagania ogólne:

- 1) wykonane w oparciu o diody wysokiej jasności, emitujące światło koloru pomarańczowego,
- 2) z układami ciągłej regulacji natężenia świecenia w zależności od warunków oświetlenia zewnętrznego wraz z urządzeniem sterującym oraz z możliwością rekonfiguracji stopni natężenia świecenia,
- 3) możliwość prezentowania wybranych elementów treści tablicy w inwersji, np. oznaczenia linii lub przebiegu trasy,
- 4) możliwość wyświetlania wszystkich znaków alfanumerycznych (dużych i małych), uwzględniając wszystkie symbole, znaki specjalne oraz polskie litery, przy zastosowaniu czytelnych znaków zbliżonych do prostego druku (bez szeryfów),
- 5) widoczności wyświetlanych treści nie mogą ograniczać żadne elementy umieszczone na szybach okien pojazdu.

#### 2. Tablica zewnętrzna przednia i tylna:

- 1) umieszczona w wydzielonej przestrzeni nad przednią szybą lub w górnej części przedniej/tylnej szyby,
- 2) w już eksploatowanych pojazdach jednokierunkowych, w których zastosowano tablicę tylną – małą, opisaną w pkt. 5 – dopuszcza się stosowanie tablicy tylnej, małej, do czasu modernizacji lub wycofania z eksploatacji. Wyposażenie pojazdów jednokierunkowych w tablicę tylną przystosowaną do wyświetlania oznaczenia linii i nazwy krańca w procesie modernizacji, uwarunkowane jest zapewnieniem środków finansowych,
- 3) przystosowana do wyświetlania:
  - a) oznaczenia linii składającego się z od jednego do trzech znaków – cyfr, liter, znaków specjalnych, w tym dowolnej kombinacji tych elementów,
  - b) nazwy krańca, do którego zmierza pojazd, prezentowanego w jednym lub w dwóch wierszach, a tylko w wyjątkowych sytuacjach (brak możliwości zmieszczenia tekstu w dwóch wierszach) - w sekwencji płynącej,



- c) komunikatów dodatkowych do nazwy krańca np.: „kurs skrócony”, „trasa zmieniona”,
- d) komunikatów stanowiących całą wyświetlaną treść, np. „przejazd techniczny”,
- e) dodatkowych elementów graficznych (np. piktogramów),
- f) czasu pozostałego do odjazdu pojazdu z krańca.

3. Tablica zewnętrzna boczna (po prawej stronie patrząc w kierunku jazdy):

- 1) umieszczona w wydzielonej przestrzeni nad oknami bocznymi lub w górnej części bocznych okien, jeżeli nie ma warunków technicznych do umieszczenia tablicy nad oknami,
  - a) przystosowana do wyświetlania:
  - b) oznaczenia linii składającego się z od jednego do trzech znaków – cyfr, liter, znaków specjalnych, w tym dowolnej kombinacji tych elementów,
  - c) nazwy krańca, do którego zmierza pojazd, prezentowanego w górnym wierszu w formie tekstu statycznego lub w sekwencji płynącej – w zależności od długości nazwy,
  - d) komunikatów dodatkowych, np.: „kurs skrócony”, „trasa zmieniona”,
  - e) komunikatów stanowiących całą wyświetlaną treść, np. „przejazd techniczny”,
  - f) dodatkowych elementów graficznych (np. piktogramów).
- 2) liczba i lokalizacja tablic – jedna tablica w pojazdach typu „A” i „B”, dwie tablice w pojazdach typu „Ca” i „Cb”, trzy tablice w pojazdach typu „D” – po jednej stronie w pojazdach jednokierunkowych i po dwóch stronach, tj. dwukrotnie więcej, w pojazdach dwukierunkowych. Dopuszcza się zastosowanie jednej tablicy zewnętrznej bocznej, w tramwajach typu N8C i pochodnych.

4. Małe tablice zewnętrzne (po prawej stronie patrząc w kierunku jazdy):

- 1) stosowane wyłącznie w pojazdach nowych,
- 2) umieszczone w dolnej części okien,
- 3) dokładne rozmieszczenie i liczba tablic w uzgodnieniu z Organizatorem na etapie tworzenia SWZ,
- 4) zabudowane w sposób zabezpieczający je przed dostępem osób niepowołanych oraz uniemożliwiający wsunięcie jakichkolwiek przedmiotów pomiędzy tablicę a szybę pojazdu, nie może posiadać żadnych ostrych krawędzi,

- 5) przystosowana do wyświetlania:
  - a) oznaczenia linii składającego się z od jednego do trzech znaków - cyfr, liter, znaków specjalnych, w tym dowolnej kombinacji tych elementów - stanowiącego całą wyświetlaną treść tablicy lub umieszczonego w górnej części tablicy,
  - b) komunikatów dodatkowych w dolnej części tablicy, np.: „kurs skrócony”, „trasa zmieniona” – składowe komunikatów mogą być wyświetlane naprzemiennie, w cyklu ok. 3 sekundowym.
- 6) realizacja nastąpi po zabezpieczeniu środków finansowych.

5. Tablica zewnętrzna tylna, mała:

- 1) tablica stosowana warunkowo, tylko w pojazdach jednokierunkowych, eksploatowanych wg stanu na dzień zawarcia Umowy; w innych przypadkach stosuje się zapisy ust. 2,
- 2) umieszczona w wydzielonej przestrzeni nad tylną szybą lub w górnej części tylnej szyby, jeżeli nie ma warunków technicznych do umieszczenia tablicy nad szybą,
- 3) umieszczona centralnie w osi pojazdu (przesunięcie dopuszczalne, wyłącznie w sytuacji ograniczenia spowodowanego konstrukcją nadwozia),
- 4) przystosowana do wyświetlania oznaczenia linii składającego się z od jednego do trzech znaków – cyfr, liter, znaków specjalnych, w tym dowolnej kombinacji tych elementów.

6. Tablice elektroniczne wewnętrzne – wymagania ogólne:

- 1) wykonane w oparciu o monitory LCD lub wykonane w nowocześniejszej technologii zabezpieczone hartowaną szybą odporną na wandalizm,
- 2) kontrast minimalny – 1000:1,
- 3) z automatyczną regulacją jasności w zależności od natężenia oświetlenia,
- 4) z możliwością wyświetlania zaprogramowanych elementów graficznych,
- 5) z możliwością wyświetlania wybranych treści tekstowych na zdefiniowanym tle kolorystycznym,
- 6) z możliwością wyświetlania grafiki oraz tekstów w 16,7 mln kolorów,
- 7) z możliwością automatycznej modyfikacji wyświetlanych treści w zależności od stopnia realizacji kursu,
- 8) z możliwością wyświetlania wszystkich znaków alfanumerycznych (dużych i małych), uwzględniając wszystkie symbole, znaki specjalne oraz

polskie litery, przy zastosowaniu czytelnych znaków,

9) z możliwością zastosowania różnych czcionek.

7. Tablica wewnętrzna podsufitowa:

- 1) funkcję tablicy pełni monitor LCD,
- 2) czas reakcji – maks. 5 ms,
- 3) jasność – min. 250 cd/m<sup>2</sup>,
- 4) kąt widzenia (poziom/pion) – 170°/160°,
- 5) umieszczona w osi podłużnej tramwaju, w miejscu i w sposób zapewniający dobrą widzialność dla pasażerów, w szczególności z każdego miejsca siedzącego, umieszczonego tyłem lub przodem do kierunku jazdy,
- 6) minimalna odległość od podłogi pojazdu do dolnej krawędzi tablicy: 1930 mm (zalecana: 1980 mm),
- 7) przystosowana do wyświetlania:
  - a) oznaczenia linii składającego się z od jednego do trzech znaków – cyfr, liter, znaków specjalnych, w tym dowolnej kombinacji tych elementów,
  - b) nazwy krańca, do którego zmierza pojazd, prezentowanego jako tekst statyczny,
  - c) komunikatów dodatkowych poprzedzających trasę przejazdu, np.: „kurs skrócony”, „trasa zmieniona”,
  - d) komunikatów stanowiących całą wyświetlaną treść,
  - e) informacji o bieżącym przystanku – przed dojazdem do przystanku,
  - f) informacji o następnym przystanku – po ruszeniu z przystanku,
  - g) komunikatów informacyjnych np. dotyczących przystanków końcowych lub awarii pojazdów,
  - h) aktualnej godziny oraz daty,
  - i) informacji i komunikatów, innych przygotowanych i zaprogramowanych treści,
  - j) numeru służbowego motorniczego,
  - k) komunikatów specjalnych, materiału wideo oraz informacji dodatkowych zlecanych przez Organizatora,
- 8) Liczba tablic w pojazdach nowych:
  - a) dwie w pojazdach typu „A”,

- b) cztery w pojazdach typu „B”,
  - c) sześć w pojazdach typu „Ca” i „Cb”,
  - d) osiem w pojazdach typu „D”.
- 9) Liczba tablic w pojazdach eksploatowanych wg stanu na dzień podpisania Umowy lub w pojazdach, których dostawy zakontraktowano przed podpisaniem Umowy, do czasu modernizacji:
- a) dla pojazdów typu „A” - minimum jedna tablica,
  - b) dla pojazdów typu „Ca” - minimum dwie tablice,
  - c) dla pojazdów typu „Cb” - minimum cztery tablice

W ciągu 10 lat od dnia zawarcia Umowy należy doposażyć pojazdy w tablice do stanu określonego w pkt. 8.

10) Rozmieszczenie tablic w pojazdach nowych:

- a) w pojazdach typu „A” - na dwóch krańcach wnętrza pojazdu
- b) w pojazdach typu „B” - dwie na dwóch krańcach wnętrza pojazdu; dwie w środkowej części pojazdu, instalowane parami - jedno urządzenie przodem i jedno urządzenie tyłem do kierunku jazdy, we wspólnej obudowie,
- c) w pojazdach typu „Ca”, „Cb” i „D” jedna tablica za kabiną motorniczego, jedna tablica przy ścianie tylnej, tyłem do kierunku jazdy; pozostałe tablice należy instalować parami - jedno urządzenie przodem i jedno urządzenie tyłem do kierunku jazdy, we wspólnych obudowach.

11) Rozmieszczenie tablic w pojazdach eksploatowanych wg stanu na dzień podpisania Umowy lub w pojazdach, których dostawy zakontraktowano przed podpisaniem Umowy, do czasu modernizacji:

- a) w pojazdach typu „A” - za kabiną motorniczego,
- b) w pojazdach typu „Ca” - za kabiną motorniczego lub w innych punktach z zachowaniem dobrej widoczności dla pasażerów,
- c) w pojazdach „Cb” parami - jedno urządzenie przodem i jedno urządzenie tyłem do kierunku jazdy, we wspólnych obudowach - z obowiązkiem doposażenia do stanu z pkt. 2.7.10. w okresie 10 lat od dnia zawarcia Umowy. Wyposażenie pojazdów w tablice wewnętrzne uwarunkowane jest zapewnieniem środków finansowych na realizację tego przedsięwzięcia.

12) Dopuszcza się użytkowanie tablic diodowych dwuwierszowych,

niespełniających wszystkich lub wybranych wymagań określonych w ust. 6 i ust. 7 pkt: 1) – 7), w pojazdach eksploatowanych w momencie zawarcia Umowy:

- a) dla pojazdów typu „A” odstępstwo bezterminowe,
- b) dla pojazdów typu „Ca” i „Cb” nie dłużej niż przez 5 lat od momentu zawarcia Umowy.

8. Tablica wewnętrzna boczna:

- 1) funkcję tablicy pełni monitor LCD,
- 2) czas reakcji – maks. 5 ms,
- 3) jasność – min. 700 cd/m<sup>2</sup>,
- 4) kąt widzenia (poziom/pion) – 178°/178°,
- 5) umieszczona po prawej stronie pojazdu (patrząc w kierunku jazdy) nad oknami bocznymi lub w górnej części okien bocznych, jeżeli nie ma warunków technicznych do umieszczenia tablicy nad oknami;
- 6) tablic nie należy umieszczać naprzeciwko siebie w nowo zakupionych pojazdach,
- 7) przystosowana do wyświetlania:
  - a. oznaczenia linii składającego się z od jednego do trzech znaków – cyfr, liter, znaków specjalnych, w tym dowolnej kombinacji tych elementów,
  - b. zdefiniowanych elementów graficznych dotyczących charakteru linii,
  - c. informacji o bieżącym przystanku – przed dojazdem do przystanku,
  - d. informacji o następnym przystanku – po ruszeniu z przystanku,
  - e. informacji o charakterze danego przystanku – dla przystanków „na żądanie” i/lub przystanków granicznych,
  - f. komunikatów dodatkowych, np.: „kurs skrócony”, „trasa zmieniona”,
  - g. obsługiwanego wariantu trasy przejazdu – nazwy wszystkich przystanków, charakter przystanków oraz ulic i miasta przyporządkowanych do poszczególnych przystanków – prezentowanej w zdefiniowanym układzie graficznym,
  - h. informacji o rozkładowym lub estymowanym czasie przejazdu trasy w danym kursie wyrażonym w minutach, narastająco pomiędzy bieżącym i każdym następnym przystankiem,

- i. aktualnej godziny oraz daty,
  - j. innych przygotowanych i zaprogramowanych treści, w tym elementów graficznych.
- 8) liczba w pojazdach nowych:
- a. minimum jedna w pojazdach typu „A”,
  - b. minimum dwie w pojazdach typu „B”, „Ca” i „Cb”,
  - c. minimum trzy w pojazdach typu „D”;
- 9) liczba w pojazdach już eksploatowanych:
- a. w pojazdach typu „A” tablica niestosowana,
  - b. w pojazdach typu „Ca” i „Cb” dopuszcza się niestosowanie lub stosowanie w zmniejszonej liczbie, w okresie do 5 lat od dnia zawarcia Umowy. Wyposażenie pojazdów eksploatowanych na dzień zawarcia Umowy w tablice wewnętrzne boczne uwarunkowane jest zapewnieniem środków finansowych na realizację przedsięwzięcia.

### § 3

#### **Prezentacja treści wyświetlaczy**

Sposób prezentacji informacji (rozplanowanie treści, rozmiar i krój czcionek, kolorystyka) na monitorach wewnętrznych Operator uzgodni z Organizatorem po zawarciu Umowy na mocy odrębnego porozumienia. Porozumienie zostanie zawarte w terminie do 6 miesięcy od daty zawarcia Umowy.

.....

Operator

.....

Organizator

Załącznik nr 18

do Umowy nr 86/ZTM/2022  
z dnia 30.12.2022 r.

### **Transfer danych informatycznych**

1. W celu usprawnienia wprowadzenia zmian w rozkładach jazdy Strony postanawiają wdrożyć transfer danych z systemów informatycznych Organizatora do systemów informatycznych Operatora
2. Organizator oświadcza, że:
  - a) jest posiadaczem licencji oprogramowania Busman (zwanym w dalszej części umowy Busman) dostarczonego przez firmę AGC,
  - b) udostępni dane zawarte w bazie danych „Busman” w zakresie określonym w pkt. 4,
  - c) jest właścicielem danych określonych w ppkt. b),
3. Operator oświadcza, że:
  - a) jest posiadaczem licencji oprogramowania DPK System i systemu Municom dostarczonego przez R&G,
  - b) koszty związane z integracją systemów nie obciążają Organizatora.
4. Organizator udostępnia takie dane, jakie są w jego posiadaniu w aktualnie użytkowanej bazie „Busman”, z wyjątkiem danych historycznych i danych typu real-time pochodzących z Systemu Zarządzania Transportu Zbiorowego (SZTZ) TRISTAR. Dane topologiczne znajdujące się w bazie „Busman”, m.in. dotyczące pozycji słupków przystankowych, mają charakter wyłącznie poglądowy i nie mogą być podstawą do zasilania systemów typu ITS, np. Municom, SZTZ TRISTAR.
5. Dane z bazy „Busman” do transferu udostępniane będą w formie pliku z backupem bazy danych MSSQL.
6. Strony ustalają następującą procedurę transferu:
  - a) Zamawiający umieści plik, o którym mowa w pkt. 5, we wcześniej uzgodnionym pomiędzy Stronami punkcie dystrybucji,
  - b) Zamawiający powiadomi Wykonawcę na adres e-mail: [gait\\_cb@gait.pl](mailto:gait_cb@gait.pl) o udostępnieniu danych do transferu,
  - c) Wykonawca pobierze dane z punktu dystrybucji.
7. W przypadku problemów technicznych z plikiem, o którym mowa w pkt. 6 ppkt. c) Organizator udostępni następujący adres do kontaktów:



[ztm-dl-np@gdansk.gda.pl](mailto:ztm-dl-np@gdansk.gda.pl).

Organizator równolegle do udostępnienia danych do transferu przesyła Operatorowi skany rozkładów jazdy wraz z wykazem przystanków, czasów jazdy i odległości, które ulegają zmianie na adres e-mail: [gait\\_cb@gait.pl](mailto:gait_cb@gait.pl).

8. Transfer danych nie zastępuje dostarczenia rozkładów jazdy w postaci wydruku.

.....  
Operator

.....  
Organizator

Załącznik nr 19

do Umowy nr 86/ZTM/2022  
z dnia 30.12.2022 r.

## Umowa powierzenia przetwarzania danych osobowych

Nr .....

zawarta w dniu 30.12.2022 r. w Gdańsku pomiędzy:

**Gdańskie Autobusy i Tramwaje sp. z o.o.** z siedzibą przy ul. Jaśkowa Dolina 2, 80-252 Gdańsk, wpisaną do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku, VII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000186615, posiadającą numer identyfikacji podatkowej NIP 2040000711, REGON 192993561, o kapitale zakładowym 69.171.000,00 zł, posiadającą status dużego przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych, reprezentowaną przez:

1. Macieja Lisickiego - Prezesa Zarządu
2. Jolantę Ostaszewską - Wiceprezesa Zarządu

zwanym dalej „**Administratorem**”

a

**Zarządem Transportu Miejskiego w Gdańsku**, jednostką budżetową Gminy Miasta Gdańska, z siedzibą: 80-874 Gdańsk, ul. Na Stoku 49, działającą na podstawie statutu stanowiącego załącznik nr 1 do Uchwały nr XXXV/1076/05 Rady Miasta Gdańska z dnia 17.02.2005 r.

reprezentowanym przez: Sebastiana Zomkowskiego – Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku,

Uzupełnione

zwanym dalej „**Przetwarzającym**”

### Preambuła

1. zważywszy, iż Strony są związane Umową na świadczenie usług **w zakresie tramwajowego lokalnego transportu zbiorowego** na terenie Gminy Miasta Gdańska w latach 2022-2044 nr 86/ZTM/2022 z dnia 30.12.2022 r. (Umowa Główna) Administrator powierza Przetwarzającemu przetwarzanie danych osobowych, w zakresie i celu określonym niniejszą umową;

2. obowiązuje Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) dalej Rozporządzeniem **RODO**, które w kompleksowy sposób reguluje ochronę danych osobowych osób fizycznych;
3. obowiązuje ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych (Dz.U. z 2019 r., poz. 1781 t.j.);

Administrator i Przetwarzający zwani są dalej łącznie **Stronami**, a każdy z nich z osobna **Stroną**.

Strony mając na względzie powyższe, celem uregulowania zasad przetwarzania danych osobowych zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, zawierają umowę następującej treści (dalej **Umowa**):

## § 1

### **Powierzenie przetwarzania danych osobowych**

1. Administrator oświadcza, że posiada prawo do przetwarzania danych, o których mowa w Umowie i do powierzenia przetwarzania danych osobowych w zakresie określonym Umową.
2. Administrator powierza Przetwarzającemu przetwarzanie danych osobowych - w zakresie i celu sprecyzowanym w §2 Umowy oraz zgodnie z warunkami określonymi w Umowie.

## § 2

### **Zakres i cel powierzenia przetwarzania danych**

1. Przetwarzanie danych osobowych, o których mowa w Umowie, przez Przetwarzającego, jest niezbędne dla prawidłowego wykonywania zadań nałożonych na Powierającego oraz będzie dokonywane wyłącznie w celu i zakresie niezbędnym dla jej realizacji.
2. Działając zgodnie z art. 28 RODO Administrator powierza Przetwarzającemu dane osobowe z nagrania Monitoringu w pojazdach, w celu należytego rozpatrzenia skargi/wniosku/reklamacji dokonywanego przez Przetwarzającego na podstawie umowy głównej nr 86/ZTM/2022 z dnia 30.12.2022 r. zawartej pomiędzy Stronami. W ramach przetwarzania powierzonych danych Przetwarzający wykonywać będzie operacje przetwarzania danych w następującym zakresie:
  - a. wgląd w zapisy monitoringu udostępniane zgodnie z Umową Główną,
  - b. adaptowanie/modyfikacja udostępnionego materiału z monitoringu,

c. usuwanie/niszczenie udostępnionego materiału z monitoringu.

3. Przetwarzanie obejmować będzie następujące rodzaje danych osobowych:  
Dane szczególnych kategorii: Monitoring w pojazdach, tj.:

- a. wizerunek pasażera, kierowcy, motorniczego;
- b. wizerunek uczestnika ruchu drogowego;
- c. numer boczny pojazdów z otoczenia zewnętrznego.

Przetwarzanie danych będzie dotyczyć następujących kategorii osób:

- a. pasażerowie Administratora;
- b. kierowcy i motorniczowie.

4. Przetwarzający jest zobowiązany do przetwarzania danych osobowych wskazanych w ust. 3 wyłącznie na terytorium i za pomocą środków technicznych znajdujących się w Europejskim Obszarze Gospodarczym.

5. W związku z realizacją Umowy Przetwarzający może podpowierzyć przetwarzanie danych osobowych jedynie podmiotom zapewniającym przetwarzanie danych osobowych wyłącznie na terytorium Europejskiego Obszaru Gospodarczego. Lista takich podmiotów zaakceptowanych przez Administratora, na dzień podpisania Umowy, stanowi załącznik numer 1 do Umowy. Administrator nie wyraża zgody na dalsze powierzenie przetwarzania danych osobowych przez podmioty Podprzetwarzające ujęte w Załączniku nr 1 oraz przez podmioty, co do których Administrator może w przyszłości wyrazić zgodę, zgodnie z pkt 8 poniżej.

6. Strony ustalają, iż Przetwarzający ma prawo do podpowierzenia przetwarzania danych podwykonawcom tylko wówczas, gdy są spełnione łącznie następujące przesłanki:

- a) nastąpi to na podstawie umowy lub innego instrumentu prawnego;
- b) będzie to niezbędne dla prawidłowej realizacji Umowy Głównej;
- c) tylko w zakresie danych osobowych, których powierzenie jest niezbędne dla realizacji Umowy Głównej;
- d) podpowierzenie spełnia wszystkie wymogi określone Umową (m.in. obowiązek uzyskania zgody na podpowierzenie) oraz przepisami prawa dotyczącymi przetwarzania i ochrony danych osobowych;
- e) w umowie lub innym instrumencie prawnym wiążącym Przetwarzającego z podwykonawcą zostaną wprowadzone postanowienia gwarantujące ochronę danych osobowych i możliwość realizacji uprawnień Powierzającego jak w Umowie;

7. Przetwarzający zobowiązany jest dołożyć szczególnej staranności przy wyborze podmiotów, którym podpowierza przetwarzanie danych tak, aby zapewniały one bezpieczeństwo przetwarzania danych osobowych na poziomie nie niższym niż u Przetwarzającego.

8. Administrator nie wyraża zgody na podpowierzenie przekazanych Przetwarzającemu, na podstawie niniejszej umowy, danych osobowych innym podmiotom bez uzyskania przez Przetwarzającego uprzedniej pisemnej zgody. Przetwarzający powinien uzyskać pisemną zgodę Administratora minimum na 10 dni roboczych przed dokonaniem powierzenia innemu podmiotowi.
9. Przetwarzający informuje Powierzającego o podmiotach, którym zamierza podpowierzyć przetwarzanie danych osobowych w związku z realizacją Umowy. Do uzyskania zgody Administratora, o której mowa w pkt 8 powyżej Przetwarzający przekaze Administratorowi następujące informacje:

Lp.	Nazwa i adres podmiotu Podprzetwarzającego	Zakres podpowierzonych danych	Miejsce przetwarzania danych osobowych w (kraj/adres) z podaniem rodzaju infrastruktury przetwarzania (serwery fizyczne, wirtualne, chmura, serwer backup)

10. Powierzający może cofnąć zgodę na dalsze podpowierzenie przetwarzania danych osobowych jeśli z okoliczności wynika, że przetwarzanie danych osobowych przez dany podmiot odbywa się niezgodnie z prawem lub Umową. W przypadku cofnięcia zgody, Przetwarzający jest zobowiązany niezwłocznie doprowadzić do zaprzestania przetwarzania danych przez ten podmiot.
11. Przetwarzający przyjmuje do wiadomości, że zgodnie z art. 28 ust. 4 RODO w przypadku nie wywiązania się podmiotu Podprzetwarzającego ze spoczywających na nim obowiązków, pełną odpowiedzialność ponosi Przetwarzający. Przetwarzający ma obowiązek zapewnić, aby Podpowierzający złożył mu zobowiązanie, w formie oświadczenia, do wykonania obowiązków, o których mowa w § 4 niniejszej umowy.
12. W przypadku udzielenia przez Administratora zgody na przetwarzanie danych przez Podprzetwarzającego, Przetwarzający zobowiązuje się informować o wszelkich planowanych zmianach dotyczących Podprzetwarzającego, w szczególności o obszarze przetwarzania danych osobowych poza Europejskim Obszarem Gospodarczym, umożliwiając mu wyrażenie sprzeciwu wobec takich zmian.

### § 3

#### **Czas obowiązywania Umowy**

Umowa zostaje zawarta na czas obowiązywania Umowy Głównej. W razie wątpliwości umowa wygasa najpóźniej z momentem zakończenia Umowy Głównej, jej rozwiązania, wypowiedzenia lub innych okoliczności faktycznych skutkujących wygaśnięciem Umowy Głównej.

### § 4

#### **Sposób wykonania Umowy w zakresie powierzenia przetwarzania danych osobowych**

1. Przetwarzający zobowiązuje się wypełniać obowiązki związane z zabezpieczaniem danych osobowych. W szczególności zobowiązuje się do:
  - a) przetwarzania powierzonych mu danych wyłącznie zgodnie z udokumentowanymi poleceniami lub instrukcjami Administratora;
  - b) nieprzekazywania powierzonych mu danych osobowych do państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej (czyli poza Europejski Obszar Gospodarczy - EOG); w tym zakresie Przetwarzający oświadcza, że nie korzysta z podwykonawców, którzy przekazują dane poza EOG; w przypadku, gdyby na Przetwarzającym spoczywał obowiązek prawny przekazania powierzonych mu danych poza EOG, o którym nie było wiadomo w trakcie zawierania umowy, to przed takim przekazaniem poinformuje on Administratora o istnieniu takiego obowiązku i czasie oraz miejscu przekazania w terminie umożliwiającym Administratorowi podjęcie decyzji i działań niezbędnych do zapewnienia zgodności przetwarzania z prawem lub zakończenia powierzania przetwarzania;
  - c) uzyskania od osób zaangażowanych i upoważnionych przez niego do przetwarzania powierzonych mu danych udokumentowanego zobowiązania do zachowania tajemnicy zarówno w okresie zatrudnienia ich przez Przetwarzającego, jak i po jego ustaniu;
  - d) przestrzegania warunków, określonych niniejszą umową, do korzystania z usług innego podmiotu przetwarzającego;
  - e) odpowiadania na żądania osoby, której dane dotyczą, w zakresie wykonywania praw określonych w rozdziale III RODO;
  - f) współpracy z Administratorem przy wykonywaniu przez Administratora obowiązków, o których mowa w art. 32 – 36 RODO, w tym do informowania Administratora o wszelkich podejrzeniach naruszeń zgodnie z procedurą opisaną w dalszej części umowy;
  - g) ograniczenia dostępu do powierzonych mu danych osobowych wyłącznie do osób, których dostęp do tych danych jest niezbędny dla prawidłowej realizacji przedmiotu umowy i posiadających odpowiednie upoważnienie;

- h) poinformowania Administratora przed dokonaniem powierzenia, jeżeli będzie miało miejsce, o wykorzystywaniu w celu realizacji przedmiotu umowy zautomatyzowanego przetwarzania, w tym profilowania, o którym mowa w art. 22 ust. 1 i 4 RODO;
- i) zapewnienia osobom upoważnionym do przetwarzania powierzonych mu danych odpowiednich szkoleń z zakresu ochrony danych osobowych;
- j) udostępnienia Administratorowi wszystkich informacji niezbędnych dla wykazania przestrzegania obowiązków przewidzianych niniejszą umową, zgodnie z RODO i pozostałymi Regulacjami z zakresu ochrony danych;
- k) prowadzenia rejestru czynności z zakresu przetwarzania danych, oraz kategorii czynności przetwarzania o których mowa w RODO oraz udostępnienia na żądanie Administratora w/w rejestrów;
- l) jeśli ma to zastosowanie, powiadomienie Administratora o wyznaczeniu Inspektora Ochrony Danych, a także o nazwisku i danych kontaktowych takiej osoby;
- m) zastosowania środków technicznych i organizacyjnych zapewniających ochronę przetwarzanych danych osobowych odpowiednią do zagrożeń oraz kategorii danych objętych ochroną, a w szczególności zobowiązuje się do podejmowania wszelkich środków wymaganych na mocy art. 32 RODO, w tym do zabezpieczenia danych osobowych przed przypadkowym lub niezgodnym z prawem zniszczeniem, utratą, modyfikacją, nieuprawnionym ujawnieniem, nieuprawnionym dostępem, przetwarzaniem z naruszeniem RODO oraz innych przepisów o ochronie danych;
- n) zapewnienia kontroli nad prawidłowością przetwarzania danych oraz udostępniania Administratorowi wszelkich informacji niezbędnych do wykazania spełnienia obowiązków określonych w Umowie i art. 28 RODO;
- o) niezwłocznego poinformowania Administratora, jeżeli zdaniem Przetwarzającego wydane mu polecenie stanowi naruszenie przepisów prawa, w szczególności rozporządzenia RODO lub innych przepisów o ochronie danych;
- p) dochowania należytej staranności, aby osoby upoważnione do przetwarzania danych osobowych były świadome obowiązku zachowania tych danych w tajemnicy, w tym również po zakończeniu obowiązywania Umowy, między innymi poprzez poinformowanie ich o prawnych konsekwencjach naruszenia poufności danych.
- q) informować Administratora niezwłocznie, nie później niż w ciągu 2 dni roboczych o wszelkich zapytaniach lub skargach otrzymanych od dowolnego organu nadzorczego w związku z danymi osobowymi, zapewniając współpracę z takim organem;
- r) po zakończeniu świadczenia usług związanych z przetwarzaniem zależnie od decyzji Administratora do usunięcia lub zwrócenia wszelkich danych osobowych oraz usunięcia wszelkich istniejących kopii (chyba że prawo Unii



- lub prawo państwa członkowskiego nakazują dalsze przechowywanie danych osobowych, między innymi dla celów dochodzenia lub obrony roszczeń);
- s) udostępniania powierzonych danych osobowych wyłącznie organom lub podmiotom upoważnionym na podstawie przepisów obowiązującego prawa.
2. Przetwarzający zobowiązuje się zawiadamiać Administratora o wszelkich przypadkach naruszenia bezpieczeństwa powierzonych danych osobowych nie później niż w terminie 24 godzin od stwierdzenia naruszenia ochrony danych, telefonicznie oraz w formie korespondencji e-mail, faxem lub pisemnie oraz do współpracy w pełnym zakresie celem umożliwienia wykonania obowiązków administratora danych określonych przepisami prawa, dobrymi praktykami lub kodeksem postępowania. W powiadomieniu takim należy podać wszystkie istotne szczegóły dotyczące danych osobowych dotkniętych zdarzeniem, w tym między innymi:
- charakter naruszenia ochrony danych osobowych, w tym w miarę możliwości dotknięte zdarzeniem kategorie i przybliżoną liczbę osób, których dane dotyczą, jak również kategorie i przybliżoną liczbę dotkniętych zdarzeniem wpisów danych osobowych,
  - opis prawdopodobnych konsekwencji naruszenia ochrony danych osobowych, oraz zalecane sposoby redukcji ewentualnych szkód.
3. Przetwarzający zapewnia możliwość uczestnictwa Administratora w czynnościach wyjaśniających i informuje go o ustaleniach z chwilą ich dokonania, w szczególności o stwierdzeniu naruszenia w przypadku podejrzeń. Powiadomienie Administratora powinno być przesłane wraz z wszelką niezbędną dokumentacją dotyczącą naruszenia, a gdy Administrator stwierdzi braki, uzupełnione na jego wezwanie w czasie nie dłuższym niż 24 godziny. W przypadku zaistnienia naruszeń, Przetwarzający ma obowiązek powiadomić:
- 1) Marek Rolewicz (w czasie pełnienia funkcji), stanowisko: inspektor ochrony danych osobowych, e-mail: [iod@gait.pl](mailto:iod@gait.pl), tel. oraz
  - 2) Tomasz Kopczyk stanowisko: Kierownik Wydziału Informatyki i Elektroniki, tel. +48 693 898 898 e-mail: [kopczyk@gait.pl](mailto:kopczyk@gait.pl) lub
  - 3) Krzysztof Makowiecki stanowisko: specjalista – informatyk, tel. +48 693 898 001 e-mail: [makowiecki@gait.pl](mailto:makowiecki@gait.pl)
4. Przetwarzający musi niezwłocznie, w celu zabezpieczenia danych i złagodzenia skutków naruszenia, na własny koszt, przeanalizować i ocenić takie naruszenie ochrony danych oraz zidentyfikować i wdrożyć adekwatne środki, podlegające uprzedniemu zatwierdzeniu przez Administratora.

5. Przetwarzający zobowiązuje się pokryć lub zwrócić Administratorowi wszelkie koszty, wartość poniesionej szkody, straty i wydatki, jak również ewentualne kary lub grzywny, poniesione przez Administratora danych w konsekwencji naruszenia zasad ochrony danych osobowych, o których mowa w ust. 2 powyżej niniejszej umowy lub regulacjach z zakresu ochrony danych przez Przetwarzającego lub Podprzetwarzającego.
6. Przetwarzający zobowiązuje się zawiadamiać Administratora o istotnych czynnościach z własnym udziałem w sprawach dotyczących ochrony powierzonych Umową do przetwarzania danych osobowych prowadzonych w szczególności przed Urzędem Ochrony Danych Osobowych, urzędami państwowymi, policją lub przed sądem;
7. Strony zobowiązują się do wzajemnej współpracy, jak również współpracy z organem państwa lub organem instytucji międzynarodowej, w przypadku prowadzenia u którejkolwiek ze Stron kontroli lub innego postępowania dotyczącego przetwarzania danych osobowych w zakresie w jakim dotyczy ona przetwarzania w związku z Umową. Współdziałanie obejmuje w szczególności udostępnianie informacji, odpowiedzi na pytania i udzielanie wyjaśnień w formie i terminie umożliwiającym wykonanie żądań organów.
8. Biorąc pod uwagę charakter przetwarzania, Przetwarzający zobowiązuje się, w miarę możliwości, do pomagania Powierzającemu wywiązać się z obowiązku odpowiadania na żądania osoby, której dane dotyczą, w zakresie wykonywania jej praw określonych w art. 12 – 22 RODO.
9. Przetwarzający zobowiązuje się nie udostępniać osobom trzecim jakichkolwiek informacji uzyskanych od Administratora w związku z wykonaniem Umowy, bez pisemnej zgody Administratora chyba, że obowiązek udostępnienia informacji wynika z obowiązujących przepisów prawa.

## **§ 5**

### **Osoby przetwarzające dane osobowe**

1. Przetwarzający zapewnia, iż do przetwarzania powierzonych danych osobowych po stronie Przetwarzającego są dopuszczone wyłącznie osoby, które są jego pracownikami lub współpracownikami i które posiadają upoważnienie do przetwarzania danych osobowych, przeszły szkolenie z zakresu ochrony danych osobowych oraz zostały zobowiązane do zachowania poufności danych osobowych także po ustaniu zatrudnienia lub współpracy.
2. Przetwarzający oraz jego pracownicy/personel, realizujący przedmiot umowy, w okresie obowiązywania umowy zobowiązuje się:
  - a) zachować w tajemnicy dane osobowe przetwarzane i pozyskiwane w imieniu Administratora i na podstawie jego instrukcji, zgodnie z niniejszą umową, jak również wszelkie informacje dotyczące przetwarzania

danych osobowych przekazanych mu przez Administratora w związku z wykonywaniem niniejszej umowy (w tym instrukcje, zalecenia i wytyczne).

- b) nie wykorzystywać danych osobowych w jakimkolwiek innym celu niż wykonywanie obowiązków wynikających z niniejszej umowy lub przepisów prawa.

## § 6

### **Kontrola przetwarzania danych osobowych**

1. Administrator, zgodnie z art 28 ust. 3 pkt. h RODO ma prawo kontroli, czy środki zastosowane przez Podmiot przetwarzający spełniają postawienia Umowy.
2. Przetwarzający udostępnia Administratorowi informacje niezbędne do wykazania spełnienia obowiązków określonych w art. 28 i 32 RODO.
3. Administrator jest uprawniony do weryfikacji przestrzegania zasad przetwarzania danych osobowych wynikających RODO oraz niniejszej Umowy przez Przetwarzającego, w szczególności poprzez żądanie udzielenia informacji dotyczących przetwarzania przez Przetwarzającego danych osobowych, stosowanych środków technicznych i organizacyjnych, aby przetwarzanie toczyło się zgodnie z prawem lub dokonywania kontroli w miejscach, w których są przetwarzane powierzone dane osobowe, po wcześniejszym uzgodnieniu terminu przez Strony na 10 dni przed planowaną kontrolą. Przetwarzający dokona niezbędnych czynności w celu umożliwienia wykonania tego uprawnienia przez Powierającego.
4. W przypadku stwierdzenia uchybień podczas kontroli, Przetwarzający będzie zobowiązany do usunięcia uchybień w terminie wyznaczonym przez Administratora. Administrator zastrzega sobie również prawo do rozwiązania niniejszej umowy w trybie natychmiastowym w przypadku wykrycia podczas kontroli nieprawidłowości przy wykonywaniu umowy.
5. Wynik kontroli o które mowa w ust. 1 powyżej oraz ewentualne rozwiązanie umowy, o którym mowa w ust. 4 powyżej pozostaje bez wpływu na odpowiedzialność Przetwarzającego za zgodne z prawem przetwarzanie danych osobowych.

## § 7

### **Odpowiedzialność Przetwarzającego**

1. Przetwarzający jest odpowiedzialny za szkody powstałe u Administratora w wyniku niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy, w szczególności w wyniku udostępnienia lub wykorzystania danych osobowych niezgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych, rozporządzeniem RODO lub Umową. Przetwarzający odpowiada za szkody spowodowane swoim działaniem w związku z niedopełnieniem obowiązków, które RODO nakłada na

niego bezpośrednio, w szczególności w sytuacji braku zapewnienia należytych środków ochrony bezpieczeństwa danych osobowych, nieuprawnionego udostępnienia danych osobowych osobom trzecim, dalszego powierzenia przetwarzania danych bez wymaganej zgody Administratora, lub gdy działał poza zgodnymi z prawem instrukcjami Administratora lub wbrew tym instrukcjom. Przetwarzający zobowiązuje się pokryć lub zwrócić Administratorowi wszelkie koszty, wartość poniesionej szkody, straty i wydatki, jak również ewentualne kary lub grzywny, poniesione przez Administratora danych w konsekwencji naruszenia powyższych obowiązków. Administrator zastrzega prawo do natychmiastowego rozwiązania umowy w przypadku wystąpienia odpowiedzialności odszkodowawczej, o której mowa powyżej.

2. Przetwarzający ponosi również odpowiedzialność wobec Administratora za nie wywiązywanie się z obowiązków spoczywających na podmiotach, którym podpowierzył dane powierzone mu przez Administratora.

## § 8

### Obowiązki Powierzającego

1. Administrator zapewnia, iż jest uprawniony do przetwarzania danych osobowych, które powierza Przetwarzającemu do przetwarzania i do powierzenia tych danych do przetwarzania.
2. Administrator na wniosek Przetwarzającego przekaze wszelkie informacje niezbędne dla procesów przetwarzania danych osobowych na podstawie Umowy.

## § 9

### Zakończenie Umowy

1. W przypadku zakończenia umowy i zaprzestania realizowania celów określonych w Umowie Głównej, wymagających powierzenia przetwarzania danych osobowych, zależnie od decyzji Administratora, Przetwarzający usunie lub zwróci mu wszelkie dane osobowe oraz usunie wszelkie ich istniejące kopie (chyba że prawo Unii lub prawo państwa członkowskiego nakazują wprost dalsze przechowywanie danych osobowych, między innymi dla celów dochodzenia lub obrony roszczeń). Dokonanie tych operacji potwierdzone zostanie w sporządzonym na piśmie protokole, który przygotowuje Administrator i niezwłocznie przekazuje Powierzającemu. W przypadku dalszego przetwarzania po zakończeniu Umowy Przetwarzający również zobowiązany jest do sporządzenia i przekazania Administratorowi protokołu z wykazem przetwarzanych danych.
2. Przetwarzający dokona usunięcia danych o których mowa w ust. 1 powyżej niezwłocznie po zakończeniu umowy, jednak nie dłużej niż w terminie 7 dni roboczych.

## § 10

### Ustalenia końcowe

1. Wszelkie zmiany bądź uzupełnienia Umowy wymagają aneksu w formie pisemnej pod rygorem nieważności. W szczególności formy takiej wymaga wykonywanie przez Przetwarzającego operacji przetwarzania danych osobowych w zakresie lub celu wykraczającym poza wskazany w §2 Umowy.
2. W sprawach nieuregulowanych Umową mają zastosowanie obowiązujące przepisy prawa, w szczególności rozporządzenie RODO, ustawa o ochronie danych osobowych i kodeks cywilny.
3. Umowę sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla każdej ze Stron.
4. Umowa wchodzi w życie z dniem jej zawarcia.
5. Załącznik nr 1 stanowi integralną część niniejszej umowy.
6. Osobami upoważnionymi do kontaktów we wszelkich sprawach związanych z wykonywaniem umowy są:
  - a) Ze strony **Administradora**: Tomasz Kopczyk, e-mail: [kopczyk@gait.pl](mailto:kopczyk@gait.pl)  
tel. +48 693 898 898
  - b) Ze strony **Przetwarzającego**: Arkadiusz Dymowski, e-mail: [ztm-dl-iod@gdansk.gda.pl](mailto:ztm-dl-iod@gdansk.gda.pl), tel. +48 606 666 898

.....

Administrator

.....

Przetwarzający

.....

Operator

.....

Organizator

## Załącznik nr 1

Lista zaakceptowanych podmiotów, którym Przetwarzający może podpowierzyć przetwarzanie danych osobowych.

Lp.	Nazwa i adres podmiotu Podprzetwarzającego	Zakres podpowierzonych danych	Miejsce przetwarzania danych osobowych w (kraj/adres) z podaniem rodzaju infrastruktury przetwarzania (serwery fizyczne, wirtualne, chmura, serwer backup)
1.	Zakłady Wielobranżowe „Renoma” Sp. z o.o. ul. 3 Maja 67, 81-850 Sopot	Dane pasażerów, kierowców i motorniczych przetwarzane w nagraniach z monitoringu wizyjnego	Europejski Obszar Gospodarczy; własna infrastruktura IT - serwer fizyczny
2.	Gdańskie Centrum Informatyczne ul. Prof. Witolda Andruszkiewicza 5, 80-601 Gdańsk	Dane pasażerów, kierowców i motorniczych przetwarzane w nagraniach z monitoringu wizyjnego	Europejski Obszar Gospodarczy; własna infrastruktura IT - serwer fizyczny

Załącznik nr 20

do Umowy nr 86/ZTM/2022  
z dnia 30.12.2022 r.

**Umowa wspólnego administrowania danymi osobowymi w celu  
przekazania danych osobowych zgodnie z właściwością w związku  
z procedowaniem reklamacji i skarg w ramach zawartej Umowy na  
świadczenie usług w zakresie tramwajowego lokalnego transportu  
zbiorowego na terenie Gminy Miasta Gdańska w latach 2023-2044 (dalej:  
Umowa przewozowa)**

Zgodnie z art. 26 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz. Urz. UE L 119/1 z 4.5.2016 r.), dalej RODO Współadministratorzy w dniu 30.12.2022 r. zawarli umowę wspólnego administrowania i wspólnie uzgodnili zakresy swojej odpowiedzialności dotyczącej wypełniania obowiązków nałożonych na nich przez RODO w celu przetwarzania danych osobowych w zakresie niezbędnym do właściwego procedowania reklamacji i skarg składanych przez osoby fizyczne w zakresie usług przewozowych tj. przekazywania zgodnie z właściwością.

Umowę zawarli:

1. Zarząd Transport Miejskiego w Gdańsku, Gmina Miasta Gdańsk
2. Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku

dalej zwani łącznie jako „Strony umowy przewozowej” lub „Współadministratorzy”.

## **§ 1**

### **Współadministrowanie danymi osobowymi**

1. Strony zgodnie stwierdzają, że będą wspólnie przetwarzać i wykorzystywać udostępnione dane osobowe jedynie na warunkach i w celach przedstawionych w niniejszej Umowie oraz w trybie art. 26 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych), (dalej zwanym RODO). Współadministratorzy zobowiązują się przetwarzać powierzone im dane osobowe zgodnie z zasadami określonymi w niniejszej



Umowie, w RODO oraz w przepisach prawa powszechnie obowiązujących.

2. Współadministratorzy deklarują, iż wykorzystują środki bezpieczeństwa danych osobowych, które spełniają wymogi RODO. Każda ze Stron odpowiada za proces przetwarzania danych osobowych, a w szczególności za niezbędne zabezpieczenia i jego prawidłowość.
3. Strony umowy przewozowej nr 86/ZTM/2022 z dnia 30.12.2022 r. wspólnie przetwarzają przedstawione kategorie danych osobowych: dane identyfikacyjne i adresowe, dane zawarte w reklamacjach i skargach.
4. Współadministratorzy wskazują, iż w celu wykonywania niniejszej Umowy będą wspólnie przetwarzać dane osobowe wskazane w pkt. 3.
5. Współadministratorzy zobowiązują się do samodzielnego wykonywania w ramach prowadzonej przez siebie działalności obowiązków informacyjnych wskazanych w art. 13 i 14 RODO. W szczególności obowiązek informacyjny wobec osób, których reklamacje lub skargi zostaną przekazywane zgodnie z właściwością wykona Współadministrator, który będzie przekazywał reklamacje lub skargi zgodnie z właściwością do drugiego Współadministratora. Współadministratorzy zobowiązują się także do zawarcia w treści klauzul informacyjnych informacji dotyczących obowiązków każdego ze Współadministratorów.
6. Strony zgodnie postanawiają, że każdemu ze współadministratorów przysługuje swobodny dostęp do przetwarzanych danych osobowych.
7. Wypełniając cele niniejszej umowy, udostępniane dane osobowe będą przetwarzane zarówno w formie papierowej oraz w elektronicznej.
8. Współadministratorzy wskazują, iż będą przetwarzać dane osobowe wyłącznie w celu wskazanym niezbędnym do właściwego procedowania reklamacji i skarg.
9. Zgodnie z art. 32 RODO Współadministratorzy przetwarzając dane osobowe zobowiązują się stosować adekwatne środki techniczne oraz organizacyjne, które zapewniają odpowiedni stopień bezpieczeństwa danych osobowych. Ponadto Współadministratorzy zobowiązują się do dołożenia należytej staranności w związku z przetwarzaniem danych osobowych.
10. Współadministratorzy względem osób, które będą przetwarzały dane osobowe przygotowują odpowiednie upoważnienia do przetwarzania danych osobowych oraz oświadczenia o zachowaniu danych osobowych w poufności.
11. Współadministratorzy postanawiają, iż po okresie związania z celem przetwarzania danych osobowych usuną wszelkie zgromadzone dane osobowe, chyba że powszechnie obowiązujące przepisy prawa będą

nakazywać ich dalsze przechowywanie w celach archiwizacyjnych, statystycznych, rozliczalności, dochodzenia lub obrony roszczeń.

12. Zgodnie z art. 26 ust. 3 RODO, niezależnie od podziału odpowiedzialności, osoba, której dane dotyczą może korzystać z przysługujących jej praw wynikających z RODO, Za realizację żądania odpowiada Współadministrator właściwy zgodnie z podziałem odpowiedzialności. Współadministratorzy zobowiązują się, w miarę możliwości, do pomagania sobie nawzajem w wywiązywaniu się z tego obowiązku.
13. Obowiązki wynikające z art. 33 RODO (zgłaszanie naruszenia ochrony danych osobowych organowi nadzorcemu) i z art. 34 RODO (zawiadamianie osoby, której dane dotyczą, o naruszeniu ochrony danych osobowych ) leżą po stronie tego z Współadministratorów, u którego nastąpiło naruszenia ochrony danych osobowych. Jeśli naruszenie nastąpiło w związku z przenoszeniem / przesyłaniem / transferem danych pomiędzy Współadministratorami, za wypełnienie obowiązków odpowiada ten z Współadministratorów, który zawarł umowę z firmą zewnętrzną na przewiezienie lub transfer danych, lub którego pracownik lub współpracownik odpowiada za naruszenie.
14. Współadministratorzy ustalają, iż przekazanie danych osobowych do państwa trzeciego może nastąpić jedynie po pisemnym porozumieniu między Współadministratorami, chyba że taki obowiązek wynika z obowiązujących praw nałożonych przez Unię Europejską lub państwo członkowskie, któremu podlegają Współadministratorzy.

## § 2

### Postanowienia końcowe

1. Współadministratorzy oświadczają, że realizują obowiązki wynikające z Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych).
2. Wprowadzenie zmian oraz uzupełnień do umowy wymaga stworzenia i podpisania aneksu w formie pisemnej pod rygorem nieważności.
3. W przypadkach nie określonych postanowieniami umowy stosuje się przepisy prawa powszechnie obowiązującego.
4. Sprawy sporne powstałe na gruncie niniejszej umowy Współadministratorzy będą rozstrzygać polubownie, a w przypadku nierozstrzygniętych sprawę

skierują do sądu powszechnego właściwego ze względu na siedzibę Współadministratorów, tj. w Gdańsku.

- Umowa została sporządzona w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla każdego ze Współadministratorów.

.....

.....

WSPÓŁADMINISTRATORZY

.....

Operator

.....

Organizator

Załącznik nr 21

do Umowy nr 86/ZTM/2022

z dnia 30.12.2022 r.

### **Obowiązek informacyjny dla Organizatora – art. 13, 14 RODO**

Zgodnie z art. 13 i 14 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), dalej „RODO”, informuję, że:

- 1) Administratorem Pani/Pana danych osobowych są Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku (80-252) przy ul. Jaśkowa Dolina 2, działająca na podstawie wpisu do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, prowadzonego przez Sąd Rejonowy Gdańsk – Północ w Gdańsku, VII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod nr 0000186615, REGON 192993561, NIP 2040000711.
- 2) Administrator wyznaczył inspektora ochrony danych w Gdańskich Autobusach i Tramwajach Sp. z o. o, z którym można kontaktować się drogą elektroniczną poprzez e-mail: [iod@gait.pl](mailto:iod@gait.pl) lub drogą telefoniczną poprzez numer tel. 693-898-274.
- 3) Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu:
  - a. Podjęcia działań przed zawarciem umowy, której dane dotyczą lub wykonania umowy nr 86/ZTM/2022, której stroną jest osoba, której dane dotyczą, na podstawie art. 6 ust. 1 lit b RODO,
  - b. Wypełnienia obowiązku prawnego ciążącego na administratorze danych osobowych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c RODO w związku z Ustawą z dnia 29 września 1994r. o rachunkowości (t.j. Dz.U. z 2021r. poz. 217 t.j.) w celach przechowywania informacji dla celów podatkowych i rachunkowych,
  - c. Realizacji prawnie uzasadnionego interesu administratora danych osobowych w celu dochodzenia i obrony przed roszczeniami oraz przetwarzania danych osób reprezentujących Biorącego w użyczenie w związku z wykonywaną umową lub zleceniem na podstawie art. 6 ust. 1 lit. f RODO w zakresie imienia i nazwiska oraz danych teleadresowych.
- 4) Kategorie danych osobowych: Pani/Pana dane osobowe oraz dane osobowe osób reprezentujących będą przetwarzane w następującym zakresie:

- a. Dane identyfikacyjne Organizatora,
  - b. Imię i nazwisko oraz dane teleadresowe przedstawicieli Organizatora.
- 5) Źródło danych:
- a. Pani/Pana dane w celu zapewnienia integralności (aktualności, weryfikacji, poprawności i kompletności danych) mogą być pozyskiwane również z publicznie-dostępnych ewidencji i rejestrów np. CEiDG, KRS, Wykaz podmiotów zarejestrowanych jako podatnicy VAT.
  - b. Pani/Pana dane jako przedstawiciela/osoby do kontaktu w umowie zostały pozyskane od Organizatora.
- 6) Odbiorcami Pani/Pana danych osobowych będą organy publiczne lub inne osoby bądź podmioty upoważnione na podstawie przepisów prawa lub podmioty świadczące usługi techniczne, informatyczne oraz doradcze, w tym usługi prawne i konsultingowe, firmy archiwizujące dokumenty, operator pocztowy.
- 7) Pani/Pana dane osobowe będą przechowywane przez okres obowiązywania umowy, a po jego upływie przez okres niezbędny do obsługi dochodzenia ewentualnych roszczeń, wypełnienia obowiązku prawnego administratora danych (np. wynikającego z przepisów podatkowych lub o rachunkowości) w zależności, który z tych okresów będzie dłuższy.
- 8) Obowiązek podania przez Panią/Pana danych osobowych bezpośrednio Pani/Pana dotyczących jest wymogiem umownym. Konsekwencją niepodania danych osobowych będzie niemożność zawarcia umowy.
- 9) W odniesieniu do Pani/Pana danych osobowych decyzje nie będą podejmowane w sposób zautomatyzowany, stosowanie do art. 22 RODO;
- 10) Posiada Pani/Pan:
- a. na podstawie art. 15 RODO prawo dostępu do danych osobowych Pani/Pana dotyczących;
  - b. na podstawie art. 16 RODO prawo do sprostowania Pani/Pana danych osobowych;
  - c. na podstawie art. 18 RODO prawo żądania od administratora ograniczenia przetwarzania danych osobowych z zastrzeżeniem przypadków, o których mowa w art. 18 ust. 2 RODO;
  - d. prawo do wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych, gdy uzna Pani/Pan, że przetwarzanie danych osobowych Pani/Pana dotyczących narusza przepisy RODO;

11) Nie przysługuje Pani/Panu:

- a. w związku z art. 17 ust. 3 lit. b, d lub e RODO prawo do usunięcia danych osobowych;
- b. prawo do przenoszenia danych osobowych, o którym mowa w art. 20 RODO;
- c. na podstawie art. 21 RODO prawo sprzeciwu, wobec przetwarzania danych osobowych, gdyż podstawą prawną przetwarzania Pani/Pana danych osobowych jest art. 6 ust. 1 lit. c i b RODO, z wyjątkiem przetwarzania danych osobowych na podstawie art. 6 ust. 1 lit f RODO, w wypadku określonym w pkt 3 c) niniejszej klauzuli.

.....

Operator

.....

Organizator

Załącznik nr 22

do Umowy nr 86/ZTM/2022

z dnia 30.12.2022 r.

### **Obowiązek informacyjny dla Operatora – art. 13, 14 RODO**

Zgodnie z art. 13 i 14 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), dalej „RODO”, informuję, że:

- 1) Administratorem Pani/Pana danych osobowych Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku z siedzibą w Gdańsku, ul. Na Stoku 49, jednostka budżetowa Gminy Miasta Gdańsk działająca na podstawie statutu stanowiącego załącznik nr 1 do Uchwały nr XXXV/1076/05 Rady Miasta Gdańska z dnia 17.02.2005 r.
- 2) Administrator wyznaczył inspektora ochrony danych w Zarządzie Transportu Miejskiego w Gdańsku, z którym można kontaktować się drogą elektroniczną poprzez e-mail: [ztm-dl-iod@gdansk.gda.pl](mailto:ztm-dl-iod@gdansk.gda.pl) lub tel. 58 520-57-38.
- 3) Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu:
  - a. podjęcia działań przed zawarciem umowy, której dane dotyczą lub wykonania umowy nr 86/ZTM/2022, której stroną jest osoba, której dane dotyczą, na podstawie art. 6 ust. 1 lit b RODO,
  - b. wypełnienia obowiązku prawnego ciążącego na administratorze danych osobowych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c RODO w związku z Ustawą z dnia 29 września 1994r. o rachunkowości (t.j. Dz.U. z 2021r. poz. 217 t.j.) w celach przechowywania informacji dla celów podatkowych i rachunkowych,
  - c. realizacji prawnie uzasadnionego interesu administratora danych osobowych w celu dochodzenia i obrony przed roszczeniami oraz przetwarzania danych osób reprezentujących Biorącego w użyczenie w związku z wykonywaną umową lub zleceniem na podstawie art. 6 ust. 1 lit. f RODO w zakresie imienia i nazwiska oraz danych teleadresowych.
- 4) Kategorie danych osobowych: Pani/Pana dane osobowe oraz dane osobowe osób reprezentujących będą przetwarzane w następującym zakresie:
  - a. Dane identyfikacyjne Operatora,
  - b. Imię i nazwisko oraz dane teleadresowe przedstawicieli Operatora.



- 5) Źródło danych:
  - a. Pani/Pana dane w celu zapewnienia integralności (aktualności, weryfikacji, poprawności i kompletności danych) mogą być pozyskiwane również z publicznie-dostępnych ewidencji i rejestrów np. CEiDG, KRS, Wykaz podmiotów zarejestrowanych jako podatnicy VAT.
  - b. Pani/Pana dane jako przedstawiciela/osoby do kontaktu w umowie zostały pozyskane od Operatora.
- 6) Odbiorcami Pani/Pana danych osobowych będą organy publiczne lub inne osoby bądź podmioty upoważnione na podstawie przepisów prawa lub podmioty świadczące usługi techniczne, informatyczne oraz doradcze, w tym usługi prawne i konsultingowe, firmy archiwizujące dokumenty, operator pocztowy.
- 7) Pani/Pana dane osobowe będą przechowywane przez okres obowiązywania umowy, a po jego upływie przez okres niezbędny do obsługi dochodzenia ewentualnych roszczeń, wypełnienia obowiązku prawnego administratora danych (np. wynikającego z przepisów podatkowych lub o rachunkowości) w zależności, który z tych okresów będzie dłuższy.
- 8) Obowiązek podania przez Panią/Pana danych osobowych bezpośrednio Pani/Pana dotyczących jest wymogiem umownym. Konsekwencją niepodania danych osobowych będzie niemożność zawarcia umowy.
- 9) W odniesieniu do Pani/Pana danych osobowych decyzje nie będą podejmowane w sposób zautomatyzowany, stosowanie do art. 22 RODO;
- 10) Posiada Pani/Pan:
  - a. na podstawie art. 15 RODO prawo dostępu do danych osobowych Pani/Pana dotyczących;
  - b. na podstawie art. 16 RODO prawo do sprostowania Pani/Pana danych osobowych;
  - c. na podstawie art. 18 RODO prawo żądania od administratora ograniczenia przetwarzania danych osobowych z zastrzeżeniem przypadków, o których mowa w art. 18 ust. 2 RODO;
  - d. prawo do wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych, gdy uzna Pani/Pan, że przetwarzanie danych osobowych Pani/Pana dotyczących narusza przepisy RODO;
- 11) Nie przysługuje Pani/Panu:
  - a. w związku z art. 17 ust. 3 lit. b, d lub e RODO prawo do usunięcia danych osobowych;
  - b. prawo do przenoszenia danych osobowych, o którym mowa w art. 20 RODO;
  - c. na podstawie art. 21 RODO prawo sprzeciwu, wobec przetwarzania danych

osobowych, gdyż podstawą prawną przetwarzania Pani/Pana danych osobowych jest art. 6 ust. 1 lit. c i b RODO, z wyjątkiem przetwarzania danych osobowych na podstawie art. 6 ust. 1 lit f RODO, w wypadku określonym w pkt 3 c) niniejszej klauzuli.

.....

Operator

.....

Organizator