

Potrącenia

Załącznik nr 4 do Umowy zawartej w dniu r.

Nr przetargu: 65/2019

wersja: 1.9

data: 2019-09-18

L.p.	Grupa uchybienia	Współczynnik przeliczenia stawki	Rodzaj uchybienia	Sposób naliczenia
1.1.	O1	150	Nieprzekazanie w wymaganym terminie dokumentacji rozliczeniowej , tj.: protokołu wykonania usług, kart drogowych lub niezgodność ze stanem faktycznym dokumentacji sprawozdawczej, dotyczącej wykonywanych usług, sporządzonej przez Operatora	za każdy dzień stwierdzonej niezgodności dla danej linii
1.2.	ST1	40	Rażące uchybienia w stanie technicznym i estetyce pojazdów, w szczególności; a) uszkodzenia poszycia i powłok lakierniczych (w przypadku uszkodzeń powstałych w wyniku kolizji po 15 dniach roboczych od ich powstania) b) skorodowane elementy nadwozia i wnętrza pojazdu, c) nieusunięte z przedziału pasażerskiego pojazdu śmieci, d) nieusunięte zabrudzenia wnętrza pojazdu, e) wyjazd na trasę autobusu z siedzeniami zamocznymi wodą lub innymi płynami, f) zewnętrzne zanieczyszczenie karoserii pojazdu, g) brak numerów taborowych w ustalonych miejscach lub nieczytelny numer taborowy h) brak uchwytów na plakaty informacyjne lub brak uchwytów na chorągiewki i) brak, nieczytelność lub nieaktualność wymaganych przez ZTM informacji w postaci stałych naklejek w autobusie oraz ekspozycja niezgodna z wytycznymi ZTM, j) niedokonanie transmisji danych pomiędzy autobusami a Centrum SPOzP w terminach określonych przez Zamawiającego.	za każdy przypadek skierowania pojazdu do ruchu
1.3.	ST2	10	Niewłaściwy stan techniczny autobusu, w szczególności: a) uszkodzone elementy wyposażenia autobusów (np. urwane poręcze), b) brak możliwości otwarcia rampy dla wózka inwalidzkiego lub uszkodzenie rampy uniemożliwiające wjazd/wyjazd wózka z pojazdu, niesprawność układu sygnalizacji konieczności użycia rampy, c) brak lub niewystarczające oświetlenie w przedziale pasażerskim od zmroku do świtu (nie dotyczy przedniej prawej lampy w przedziale pasażerskim), d) niesprawność układu sterowania drzwiami pasażerskimi, w tym jego poszczególnych elementów, włączając przyciski sygnalizacji „na żądanie”, e) niesprawność układu otwierania drzwi przez pasażerów, w tym jego poszczególnych elementów, f) niesprawność mechanizmu automatycznego ponownego otwarcia lub tzw. blokady przystankowej, g) niesprawność systemu łączności pomiędzy kierowcą i Dyspozytorem Operatora	za każdy stwierdzony przypadek (nie częściej niż co 180 minut)
1.4.			Niewłaściwe funkcjonowanie systemu raportowania opisanego w Załączniku nr 8 do Umowy	za każdy stwierdzony przypadek (nie częściej niż co 180 minut)
1.5.			Niezapewnienie komfortu termicznego w przestrzeni pasażerskiej, opisanego w Załączniku nr 10 do Umowy.	za każdy stwierdzony przypadek (nie

				częściej niż co 180 minut)
1.6.	SP	30	<p>Niesprawność instalacji pokładowej SPOzP, w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) autobus nie posiada zamontowanych wszystkich przewidzianych dla tego typu taboru kasowników, b) system SPOzP jest całkowicie wyłączony lub zdemontowany, c) dane wprowadzone do sterownika pokładowego lub kasowników (numer taborowy, numer linii, numer brygady) są niezgodne z rzeczywistymi oznaczeniami danego autobusu, d) nieaktualna wersja plików konfiguracyjnych, e) nieprawidłowy czas wskazywany przez kasowniki lub sterownik (z tolerancją ± 1 minuty względem czasu rzeczywistego), f) brak zasilania kasowników w autobusie, 	za każdy stwierdzony przypadek (nie częściej niż co 60 minut)
1.7.	W1	20	niewykonanie w części lub w całości z winy Operatora kursu;	za każdy kurs lub jego część
1.8.	P	5	opóźnienie	za każdy przypadek
1.9.		15	przyspieszenie	za każdy przypadek
1.10.	OZ	10	<p>Oznakowanie niezgodne z wymaganiami Zamawiającego; w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) brak możliwości odczytania informacji, np. brudna szyba, zasłonięta tablica (każdy element jest traktowany jako osobny przypadek); b) niesfunkcjonowanie, nieczytelność lub nieprawidłowe funkcjonowanie wyświetlaczy zewnętrznych lub wewnętrznych stanowiących element Systemu Informacji Liniowej (każdy wyświetlacz jest traktowany jako osobny przypadek); c) funkcjonowanie wyświetlaczy Systemu Informacji Liniowej w oparciu o nieaktualny opis funkcjonalności SIL; d) niezrealizowanie lub nieprawidłowa realizacja zlecenia ZTM w zakresie umieszczania w autobusie dodatkowego oznakowania; e) brak oświetlenia tablic (każda tablica jest traktowana jako osobny przypadek); f) niewłaściwe umieszczenie tablic liniowych w uchwytach; g) brak oznakowania zastępującego niesprawny wyświetlacz zewnętrzny; h) umieszczenie tablic w niewłaściwym miejscu w autobusie; i) używanie tablic liniowych o niewłaściwej treści; j) wykonywanie przejazdu autobusem oznakowanym liniowo poza wyznaczoną rozkładem jazdy trasą i czasem kursowania; k) brak lub niewłaściwa realizacja dyspozycji wydanych przez ZTM w zakresie umieszczania informacji, plakatów, ulotek itp.; l) brak lub nieczytelna tabliczka z oznaczeniem zadania przewozowego (tzw. brygady); m) brak lub niezgodne z wytycznymi ZTM oflagowanie autobusu. 	za każdy stwierdzony przypadek (nie częściej niż co 180 minut)
1.11.	NW	100	Każdy przypadek stwierdzenia braku zatrudnienia na umowę o pracę kierowcy świadczącego usługi na rzecz Operatora w okresie obowiązywania Umowy, jeżeli Zamawiający postawił taki wymóg w SIWZ.	za każdy przypadek
1.12.			Brak lub niezgodność wymaganych ubezpieczeń ;	za każdy przypadek
1.13.			Brak lub niezgodność ze stanem faktycznym licencji, zezwoleń, zgód, zaświadczeń	za każdy przypadek
1.14.			Brak utrzymania bezpośredniej łącności z ZTM;	za każdy dzień

1.15.			Nieuwzględnianie wprowadzanych przez ZTM zmian stałych, okresowych i doraźnych lub Brak niezwłocznego powiadomienia o przeszkodach w świadczeniu usług lub Uniemożliwienie przeprowadzenia kontroli ;	za każdy przypadek
1.16.			Niewłaściwa realizacja wymogów dot. załatwiania skarg, wniosków i reklamacji pasażerów;	za każdy przypadek
1.17.	BS	30	Brak możliwości zakupu i/lub brak prowadzenia sprzedaży biletów	za każde rozpoczęte 60 minut kursowania pojazdu, w którym stwierdzono uchybienie
1.18.	BS1	50	Brak przekazania w terminie wymaganych kompletnych danych o prowadzonej w pojazdach sprzedaży biletów lub brak zwrotu biletu zatrzymanego w kasowniku.	za każdy przypadek
1.19.			Nieprzestrzeganie przez kierowców przepisów Regulaminu przewozu , w tym niepodjęcie interwencji w sytuacji gdy w autobusie znajdują się osoby zagrażające bezpieczeństwu, porządkowi lub wywołujące uczucie odrazy.	za każdy przypadek
1.20.			Praca pod wpływem substancji niedozwolonych.	
1.21.			Nie zatrzymanie się na przystanku wyznaczonym w rozkładzie jazdy.	
1.22.			Nie zatrzymanie się na przystanku warunkowym „na żądanie” w przypadku sygnalizacji przez pasażera.	
1.23.	WY	30	Niestosowanie się do postanowień § 2 pkt. 2 Umowy, nieuwzględnionych w innych uchybieniach, w szczególności: a) uniemożliwienie wyjścia lub wejścia pasażerom (np. przez nieotwarcie wszystkich drzwi lub uniemożliwienie otwarcia drzwi przez pasażerów a także odbywanie postoju na krańcu poza przystankiem dla wsiadających – nie dotyczy postoju na krańcach określonych przez ZTM lub sytuacji wynikających z rozkładu jazdy), b) zatrzymanie autobusu w odległości większej niż 200 mm od krawężnika przystanku (z wyjątkiem przypadków, w których sytuacja drogowa, geometria zatoki lub stan nawierzchni uniemożliwiają spełnienie tego wymogu), c) obsługa przystanku zrealizowana jako trzeci pojazd w kolejności (z dwoma autobusami poprzedzającymi) bez ponownego zatrzymania w czole przystanku (z wyjątkiem przypadków, gdy przystanek jest oznaczony napisem „potrójny przystanek”), d) w pojazdach wyposażonych w rampę dla wózka i funkcję tzw. przykłąku nie włączenie funkcji tzw. przykłąku lub brak otwarcia rampy dla wózka w przypadku żądania pasażera, a w szczególności osoby niepełnosprawnej.	
1.24.			Odjazd z przystanku lub jazda pomiędzy przystankami z otwartymi drzwiami .	
1.25.			Przewożenie osób postronnych w kabinie prowadzącego pojazd.	
1.26.			Niewykonanie lub niewłaściwe wykonanie poleceń wydanych przez służbę nadzoru ruchu.	
1.27.			Palenie tytoniu lub e-papierosa w autobusie lub na przystanku.	
1.28.			Korzystanie z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w rękę.	
1.29.			Zanieczyszczenie pojazdu spowodowane przez kierowcę.	

1.30.			Niezastosowanie się przez kierowcę do przepisów ruchu drogowego skutkujące zablokowaniem przejazdu dla pojazdów komunikacji miejskiej.	
1.31.			Brak lub nierzetelnie wypełniona karta drogowa przez kierowcę	
1.32.			Strój prowadzącego pojazd niezgodny z wymogami	
1.33.	KZB	80	Stwierdzone przez pracownika ZTM w momencie lub w ciągu 10 dni od wystąpienia wykroczenia udokumentowane zawinione zachowanie kierowcy skutkujące zagrożeniem bezpieczeństwa pasażerów lub innych uczestników ruchu drogowego.	za każdy przypadek
1.34.	KAC	20	Brak utrzymania liczby wszystkich zgłoszonych w formularzu ofertowym pojazdów posiadających Certyfikat zgodności z wymogami technicznymi Uchybienie nie jest naliczane w przypadku braku możliwości uzyskania pozytywnego wyniku certyfikacji w wyniku uszkodzenia pojazdu z przyczyn losowych (np. wypadek, pożar) – od 1 do 30 dnia. W przypadku braku prawa do dysponowania autobusem przez Operatora, wynikającym z działania organów uprawnionych do pozbawienia tego prawa (np. w celach dowodowych) na okres powyżej 30 dni, termin ulega wydłużeniu o liczbę dni zatrzymania ponad 30 dni.	za każdy dzień za każdy z takich autobusów
1.35.	NT	100	Niezgodna z rozkładem jazdy obsada brygad taborem certyfikowanym - o mniejszej pojemności niż przewidziana rozkładem jazdy (autobus klasy midi za autobus klasy maxi). Uchybienie nie będzie naliczane w sytuacji zapewnienia obsady brygady pojazdem o większej pojemności niż przewidziana rozkładem jazdy (autobus klasy maxi za autobus klasy midi). Obowiązkiem operatora jest powiadomienie ZTM (Centrala Ruchu, Nadzór Ruchu ZTM) o zaistniałej sytuacji zmiany pojemności taboru.	za każdy dzień stwierdzonej niezgodności dla danej brygady
1.36.	ZL	200% kwoty równej iloczynowi liczby niezrealizowanych wozokilometrów obowiązującej jednostkowej stawki bazowej netto z umowy	Niewykonanie wozokilometrów w kursach za które naliczono uchybienie W1. Przy zdarzeniach losowych nie będącymi awariami taboru lub nie wynikającymi z braku zapewnienia odpowiedniej obsady (kierowca-tabor) w okresie 90 min dla operatora na reakcję = podstawienie rezerwy uchybienie nie będzie naliczane	za każdy niewykonany kilometr