

ZASADY ŚWIADCZENIA PUBLICZNYCH USŁUG PRZEWOZOWYCH W ZAKRESIE LOKALNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W RAMACH KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ

PREAMBUŁA

§ 1. 1. Organizator - Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego z siedzibą w Szczecinie to samorządowy zakład budżetowy Gminy Miasto Szczecin, w imieniu którego działa Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego.

2. Zgodnie z *Uchwałą nr XLV/941/01 Rady Miasta Szczecina z dnia 22 października 2001 r. w sprawie utworzenia zakładu budżetowego pn. „Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego” (zm. : Uchwała Nr XV/302/04 Rady Miasta Szczecin z dnia 19 stycznia 2004 r., Uchwała Nr XV/317/04 Rady Miasta Szczecin z dnia 16 lutego 2004 r. Uchwała Nr XXIII/614/08 Rady Miasta Szczecin z dnia 16 czerwca 2008 r., Uchwała Nr XXVIII/716/08 Rady Miasta Szczecin z dnia 24 listopada 2008 r., Uchwała Nr XLII/1030/09 Rady Miasta Szczecin z dnia 23 listopada 2009 r., Uchwała Nr LII/1367/10 Rady Miasta Szczecin z dnia 25 października 2010 r.)*, przedmiotem działania Organizatora jest: finansowanie, planowanie, utrzymanie i ochrona dróg publicznych, organizacja ruchu na drogach publicznych w granicach administracyjnych Miasta Szczecin, z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych.

§ 2. 1. Operator - Tramwaje Szczecińskie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Szczecinie, ul. S. Klonowica 5, 71-241 Szczecin, wpisana do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, prowadzonego przez Sąd Rejonowy Szczecin - Centrum w Szczecinie, Wydział XIII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, za nr 0000323711, NIP 302-000-04-76, REGON 320604492, wysokość kapitału zakładowego 147.080.000,00 zł z siedzibą w Szczecinie została zawiązana z dniem 01 stycznia 2009 r.

2. Wykonywanie przez Operatora usług przewozowych w tramwajowej komunikacji zbiorowej wynika z *Uchwały Nr XXXVIII/715/08 Rady Miasta Szczecin z dnia 24 listopada 2008 r. w sprawie likwidacji zakładu budżetowego pod nazwą Miejski Zakład Komunikacyjny w celu zawiązania spółki z ograniczoną odpowiedzialnością pod nazwą Tramwaje Szczecińskie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Szczecinie (zm. Uchwała Nr XLIII/1092/10 Rady Miasta Szczecin z dnia 25 stycznia 2010 r.)*.

3. Podstawowym przedmiotem działalności Operatora jest wykonywanie zadania własnego Gminy Miasto Szczecin, określonego w art. 7 ust. 1 pkt 4 *Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym* (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591, ze zm.), polegającego na zaspokojeniu potrzeb mieszkańców Gminy Miasto Szczecin w zakresie lokalnego transportu zbiorowego - tramwajowej komunikacji zbiorowej.

4. Gmina Miasto Szczecin posiada 100% udziałów w Spółce Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o.

5. Operator jest podmiotem wewnętrznym w rozumieniu przyjętym w *Rozporządzeniu 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* (Dz. U. UE z 2007 r. Nr L315).

§ 3. Wykonywanie przez Operatora usług przewozowych w tramwajowej komunikacji zbiorowej finansowane jest z budżetu Gminy Miasta Szczecin poprzez dotację udzieloną Organizatorowi oraz z przychodów Organizatora ze sprzedaży biletów komunikacji miejskiej.

DZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 4. Ilekroć w zarządzeniu jest mowa o:

- 1) **Gminie** - należy przez to rozumieć Gminę Miasto Szczecin;
- 2) **Operator** - należy przez to rozumieć Tramwaje Szczecińskie Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Szczecinie;
- 3) **Organizatorze** - należy przez to rozumieć Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego samorządowy zakład budżetowy Gminy;
- 4) **Usługach publicznych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego** - należy przez to rozumieć wykonywanie w określonych odstępach czasu i po określonych liniach tramwajowych, powszechnie dostępnych przewozów tramwajowej komunikacji zbiorowej, na terenie Gminy, finansowane przez Gminę poprzez dotację udzieloną Organizatorowi oraz z przychodów Organizatora ze sprzedaży biletów komunikacji miejskiej;
- 5) **Zasadach** - należy przez to rozumieć postanowienia niniejszego załącznika do Zarządzenia w sprawie zasad świadczenia publicznych usług przewozowych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego w ramach komunikacji tramwajowej;
- 6) **Zadaniu przewozowym** - należy przez to rozumieć skonkretyzowane zlecenie wykonania przewozów tramwajowej komunikacji zbiorowej w określonym rozmiarze, finansowane z budżetu Gminy poprzez dotację udzieloną Organizatorowi oraz z przychodów Organizatora ze sprzedaży biletów komunikacji miejskiej (obejmuje pracę przewozową oraz pracę tramwajów rezerwowych);
- 7) **Rozkładzie jazdy** - należy przez to rozumieć trasy kursowania tramwajów wraz z oznaczeniem przystanków oraz określeniem częstotliwości kursowania i czasu odjazdu tramwajów z poszczególnych przystanków, wprowadzone komunikatem Organizatora;
- 8) **Kursie** - należy przez to rozumieć wykonane pociągokilometry na linii, zgodnie z rozkładem jazdy, wraz z dojazdem i zjazdem z linii;
- 9) **Pociągokilometrze (pociągokm)** - należy przez to rozumieć przejazd tramwajem określonej kategorii odcinka o długości 1 kilometra;
- 10) **Miesiącu** - należy przez to rozumieć miesiąc kalendarzowy, stanowiący okres rozliczeniowy za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Gminy zgodnie z Zasadami;
- 11) **Dniach roboczych** - należy przez to rozumieć wszystkie dni tygodnia, za wyjątkiem sobót i dni ustawowo wolnych od pracy, zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 18 stycznia 1951 r. o dniach wolnych od pracy (Dz. U. z 1951 r. Nr 4, poz. 28 ze zm.);
- 12) **Tramwaju** - należy przez to rozumieć pojazd przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy, zasilany energią elektryczną, poruszający się po szynach na drogach publicznych;
- 13) **Pociągu** - należy przez to rozumieć tramwaj lub skład tramwajów o określonej długości, przeznaczony do wykonywania zadań przewozowych;
- 14) **Infrastrukturze** - należy przez to rozumieć sieć trakcyjna i słupy trakcyjne, torowiska, urządzenia w podstacjach prostownikowych i w stacji rozdzielczej, sygnalizacja tramwajowa i kable trakcyjne;
- 15) **Sieci tramwajowej** - należy przez to rozumieć układ komunikacyjnych linii tramwajowych na obszarze Gminy;
- 16) **Przystanku** - należy przez to rozumieć miejsce przeznaczone do wysiadania i wsiadania pasażerów na danej tramwajowej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informację rozkładową;
- 17) **Rekompensacie** - należy przez to rozumieć środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe, przyznane Operatorowi w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 18) **SIW** - należy przez to rozumieć System Identyfikacji Wizualnej Gminy;
- 19) **Rozporządzeniu nr 1370** - należy przez to rozumieć Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. U. UE z 2007 r. Nr L315);

20) **Wytycznych w zakresie zasad dofinansowania ze środków Unii Europejskiej** - należy przez to rozumieć aktualne wytyczne w zakresie zasad dofinansowania ze środków Unii Europejskiej dla podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym, wydane przez odpowiednie Ministerstwo.

§ 5. Przedmiotem Zasad jest wykonywanie usług publicznych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego w ramach komunikacji tramwajowej na terenie Gminy.

§ 6. 1. Zakres działalności Operatora obejmuje:

- 1) działalność podstawową - usługi publiczne w zakresie lokalnego transportu zbiorowego w ramach komunikacji tramwajowej na terenie Gminy,
- 2) działalność dodatkową - usługi bezpośrednio związane z realizacją usług podstawowych:
 - a) udostępnianie powierzchni reklamowych na tramwajach oraz zamieszczania reklamy wewnętrznej w formie plakatów, ogłoszeń i w inny sposób,
 - b) wynajmowanie i wdzierżawianie lokali w budynkach służących prowadzeniu działalności podstawowej,
 - c) wynajmowanie sprzętu służącego prowadzeniu działalności podstawowej,
 - d) przewozy okazjonalne i okolicznościowe,
 - e) usługi energetyczne (wyłączenie napięcia w sieci trakcyjnej przy przejeździe ładunków wielkogabarytowych lub w innych sytuacjach),
 - f) odsprzedaż mediów,
 - g) sprzedaż składników majątkowych, np. złomu,
- 3) działalność uboczną - usługi bezpośrednio niezwiązane z realizacją usług podstawowych, np. wynajmowanie i wdzierżawianie lokali w budynkach niesłużących prowadzeniu działalności podstawowej.

2. Powierza się Operatorowi świadczenie usług w zakresie lokalnego transportu zbiorowego w ramach komunikacji tramwajowej.

3. Wielkość pracy przewozowej i wysokość stawek za wykonane zadania przewozowe prezentuje **załącznik nr 1** do Zasad.

4. Stawki za wykonane zadania przewozowe są zależne od długości pociągów.

5. Wielkość pracy przewozowej i wysokość stawek za pociągakilometr w danym roku są każdorazowo ustalane do dnia 30 września roku poprzedzającego.

6. Usługi publiczne w zakresie lokalnego transportu zbiorowego są wykonywane na liniach tramwajowych przedstawionych w schemacie sieci tramwajowej stanowiącym **załącznik nr 2** do Zasad i opisanych w **załączniku nr 3** do Zasad, zgodnie z rozkładem jazdy.

DZIAŁ II PRAWA I OBOWIĄZKI ORGANIZATORA

§ 7. Do praw i obowiązków Organizatora należą:

- 1) określenie i planowanie potrzeb przewozowych, projektowanie układów i sieci komunikacyjnych;
- 2) organizowanie usług przewozowych w ramach komunikacji tramwajowej;
- 3) opracowywanie rozwiązań funkcjonowania transportu miejskiego w przypadkach specjalnych i awaryjnych (w tym: imprez masowych, robót remontowych dróg i torowisk, awarii wodociągów itp.) oraz sporządzanie w tym celu rozkładów jazdy i informacji przystankowej;
- 4) sporządzanie pełnej dokumentacji rozkładowej (wskaźniki eksploatacyjne, podział służb, rozkłady jazdy dla kierujących tramwajami i ich zmiany oraz korekty) i jej przekazywanie Operatorowi;
- 5) opracowywanie, wydawanie i przekazywanie Operatorowi *Instrukcji dla pracowników służby nadzoru ruchu*;
- 6) zapewnienie przestrzegania *Instrukcji dla pracowników służby nadzoru ruchu*;
- 7) opracowywanie, aktualizowanie i przekazywanie Operatorowi *Regulaminu dotyczącego funkcjonowania radiotelefonów w sieci łączności służb nadzoru ruchu Organizatora*;
- 8) opracowywanie, wydawanie i przekazywanie Operatorowi *Regulaminu przewozu osób i bagażu ręcznego w środkach komunikacji miejskiej*;

- 9) dostarczanie Operatorowi, na pierwsze wyposażenie wprowadzanych do eksploatacji tramwajów (nabytych lub po remoncie albo modernizacji), nalep informujących pasażerów o:
 - a) cenniku opłat za przejazdy pojazdami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez Organizatora,
 - b) postanowieniach Regulaminu przewozu osób i bagażu ręcznego pojazdami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez Organizatora,
 - c) uprawnieniach do przejazdów bezpłatnych i ulgowych w pojazdach lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez Organizatora,
 - d) zasad sprzedaży biletów w tramwajach,
 - e) kontroli biletów i opłat dodatkowych,
 - f) trybie przyjmowania skarg i wniosków;
- 10) w przypadku wprowadzenia zmian w zakresie, o którym mowa w pkt 9 - dostarczanie aktualnych nalep informujących pasażerów, uwzględniających zmiany w liczbie niezbędnej do wyposażenia wszystkich tramwajów Operatora;
- 11) sporządzanie informacji rozkładowej i umieszczanie jej na przystankach;
- 12) przygotowywanie materiałów do informatorów komunikacyjnych w zakresie rozkładów jazdy, wykonywanie map, planów, wykresów w zakresie układu sieci komunikacyjnych oraz wykonywanie plansz potoków pasażerskich na układzie komunikacyjnym;
- 13) ustalanie liczby i typów tramwajów niezbędnych do obsługi sieci komunikacyjnej;
- 14) sterowanie i koordynowanie ruchem tramwajów włączonych do ruchu w celu wykonywania przewozów pasażerskich;
- 15) zarządzanie ruchem tramwajów w czasie zmasowanych przewozów oraz imprez utrudniających utrzymanie ciągłości ruchu;
- 16) zapewnienie funkcjonowania zastępczej komunikacji autobusowej i bezwzględne włączenie jej do ruchu, po zaistnieniu przerwy w funkcjonowaniu komunikacji tramwajowej (wstrzymanie ruchu, kolizja, awaria wodociągów, awaria pojazdów, awaria infrastruktury) na określonej linii;
- 17) bezwzględne likwidowanie:
 - a) zdarzeń drogowych z udziałem tramwajów Operatora,
 - b) zdarzeń mających wpływ na wykonywanie przez Operatora zadań przewozowych;
- 18) sporządzanie i przekazywanie Operatorowi dokumentacji, dotyczącej zdarzeń wymienionych w pkt 18;
- 19) organizowanie pomocy kierującym tramwajami i innym pracownikom służby ruchu w przypadkach zagrożenia ich bezpieczeństwa osobistego oraz konfliktów z pasażerami;
- 20) prowadzenie ewidencji działań służb utrzymujących przejezdności tras komunikacyjnych;
- 21) dokonywanie kontroli wykonywania przez Operatora obowiązków wynikających z Zasad zgodnie z postanowieniami Regulaminu oceny wykonywania zadań przewozowych stanowiącego **załącznik nr 12** do Zasad;
- 22) doręczanie Operatorowi raportów z przeprowadzonych kontroli w zakresie wykonywania przez Operatora obowiązków, wynikających z Zasad, w terminie 4 dni roboczych od dnia, w którym kontrola była przeprowadzona;
- 23) wydawanie poleceń kierującym tramwajami oraz innym pracownikom Operatora, zatrudnionym przy zapewnieniu ciągłości komunikacji tramwajowej, mających na celu utrzymanie przejezdności tras tramwajowych oraz zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów na przystankach tramwajowych;
- 24) udostępnienie Operatorowi systemu informatycznego Municom, celem rejestrowania i przetwarzania danych dotyczących wykonywanych przez Operatora przewozów pasażerskich;
- 25) dystrybucja i sprzedaż biletów komunikacji miejskiej na zasadach określonych w § 23 Zasad.
- 26) kontrola biletów komunikacji miejskiej na zasadach określonych w § 24 Zasad.
- 27) udostępnienie Operatorowi węzłów sanitarnych w punktach dyspozytorskich na pętlach końcowych linii tramwajowych (w godzinach pracy w punktach dyspozytorskich);
- 28) uczestnictwo w rozpatrywaniu skarg, wniosków i petycji pasażerów na zasadach określonych w **załączniku nr 13 do Zasad**.
- 29) wypłata wynagrodzenia za świadczone usługi, zgodnie z systemem finansowania przyjętym w Zasadach oraz i obowiązującymi przepisami prawa.

DZIAŁ III

PRAWA I OBOWIĄZKI OPERATORA

§ 8. Do praw i obowiązków Operatora należą:

- 1) wykonywanie na terenie Gminy przewozów pasażerskich:
 - a) na liniach tramwajowych przedstawionych w schemacie sieci tramwajowej stanowiącym **załącznik nr 2** oraz opisanych w **załączniku nr 3** do Zasad,
 - b) zgodnie z rozkładami jazdy oraz normami jakości ustalonymi w Zasadach;
- 2) utrzymywanie w należyтым stanie technicznym oraz w czystości tramwajów, zgodnie z wykazem tramwajów wykonujących zadania przewozowe stanowiącym **załącznik nr 4** do Zasad;
- 3) wyposażenie tramwajów, za wyjątkiem tramwajów obsługujących linię turystyczną „0”, zgodnie z postanowieniami zawartymi w **załącznikach 7 i 8** do Zasad;
- 4) utrzymywanie tramwajów rezerwowych przygotowanych do wyjazdu na linię zgodnie z:
 - a) harmonogramem utrzymania tramwajów rezerwowych realizujących zadania przewozowe, zawartym w **załączniku nr 5** do Zasad,
 - b) zasadami funkcjonowania i dysponowania tramwajami rezerwowymi realizującymi zadania przewozowe, zawartymi w **załączniku nr 6** do Zasad,
 - c) dyspozycjami Organizatora;
- 5) umieszczanie w tramwajach informacji i komunikatów Organizatora, związanych z organizacją i funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy;
- 6) wyposażenie kierujących tramwajami w identyfikatory z nazwą Operatora, zdjęciem kierującego tramwajem oraz jego numerem służbowym;
- 7) utrzymywanie w należyтым stanie technicznym oraz w czystości stanowiących mienie Operatora:
 - a) torowisk tramwajowych (wydzielonych w pasie drogowym, wbudowanych w ulice, na pętlach tramwajowych, na przejazdach) w odległości 0,5 m od główki szyny na zewnątrz toru,
 - b) płytaków na torowiskach wydzielonych z pasa drogowego, rozdzielających tory,
 - c) urządzeń sieciowych, torowych i sygnalizacji wzbudzonej przez tramwaj;
- 8) umieszczanie na tramwajowych trasach komunikacyjnych znaków drogowych dla kierujących tramwajami, dotyczących:
 - a) organizacji i bezpieczeństwa ruchu,
 - b) oznakowania urządzeń sieci trakcyjnej;
- 9) utrzymywanie pogotowia technicznego dla zapewnienia ciągłości ruchu na liniach tramwajowych oraz zapewnienie jego współpracy ze służbą nadzoru ruchu Organizatora;
- 10) prowadzenie w tramwajach, za wyjątkiem kursujących na linii turystycznej „0”, sprzedaży jednorazowych biletów komunikacji miejskiej w Szczecinie (sprzedaż przez motorniczych: sprzedaż z urządzeń do sprzedaży biletów oraz sprzedaż odręczna), na zasadach określonych w odrębnej umowie zawartej pomiędzy Operatorem a Gminą, stanowiącej **załącznik nr 9** do Zasad;
- 11) wnioskowanie do Organizatora o stałe bądź czasowe zmiany w rozkładach jazdy;
- 12) informowanie Organizatora o wszelkich okolicznościach mających wpływ na wykonywanie przez Operatora obowiązków wynikających z Zasad;
- 13) opracowywanie i wydawanie *Instrukcji dla pracowników służby ruchu*,
- 14) zapewnienie przestrzegania przez kierujących tramwajami:
 - a) przepisów o ruchu drogowym,
 - b) Zasad,
 - c) *Instrukcji dla pracowników służby ruchu*,
 - d) *Regulaminu przewozu osób i bagażu ręcznego w środkach komunikacji miejskiej*,
 - e) instrukcji obsługi dla poszczególnych typów tramwajów,
 - f) poleceń służby nadzoru ruchu Organizatora;
- 15) zapewnienie znajomości przez kierujących tramwajami *Instrukcji dla pracowników służby nadzoru ruchu*;

- 16) informowanie Organizatora w terminie do dnia 31 maja każdego roku o przewidywanej na rok następny liczbie i rodzajach tramwajów przeznaczonych do wykonywania zadań przewozowych w następnym roku;
- 17) Informowanie Organizatora, w terminie do dnia 31 maja każdego roku, o harmonogramie (z podziałem na poszczególne miesiące) planowanych w roku następnym robót torowo - sieciowych, mających wpływ na wykonywanie zadań przewozowych;
- 18) uczestnictwo w rozpatrywaniu skarg, wniosków i petycji dotyczących wykonywania przez Operatora obowiązków wynikających z Zasad oraz informowanie Organizatora o sposobie ich załatwienia zgodnie z zasadami rozpatrywania skarg, wniosków i petycji, zawartymi w **załączniku nr 13** do Zasad;
- 19) utrzymywanie stałej łączności z Organizatorem, polegającej na całodobowym udostępnieniu numeru telefonu komórkowego, faksu i poczty elektronicznej oraz do utrzymywanie łączności telefonicznej w godzinach kursowania tramwajów pomiędzy:
 - a) dyspozytorami ruchu Organizatora a dyspozytorami Operatora,
 - b) dyspozytorami Operatora a kierującymi tramwajami;
- 20) na żądanie Organizatora udostępnianie urządzeń monitorujących w celu skopiowania zapisów (obowiązek ten aktualizuje się wyłącznie w przypadku posiadania przez Operatora urządzeń monitorujących);
- 21) prowadzenie w imieniu własnym postępowań, z uwzględnieniem przepisów o zamówieniach publicznych, mających na celu zawieranie umów na nabycie tramwajów lub innych pojazdów na potrzeby prowadzonej działalności;
- 20) wnioskowanie o wszczęcie procedury w celu podwyższenia kapitału zakładowego Operatora z przeznaczeniem wniesionych środków na wyposażenie Operatora w składniki majątkowe niezbędne dla prawidłowej realizacji zadań przewozowych;
- 21) ubieganie się o współfinansowanie inwestycji ze środków Unii Europejskiej, w szczególności z programów operacyjnych;
- 22) nieodpłatne korzystanie z będących własnością Gminy nieruchomości w celu wykorzystywania ich na potrzeby prowadzonej działalności na zasadach określonych w § 25 Zasad;
- 23) prowadzenie działalności dodatkowej (usługi bezpośrednio związane ze świadczeniem usług przewozowych) oraz działalności ubocznej (usługi bezpośrednio niezwiązane ze świadczeniem usług przewozowych)
- 24) na żądanie Gminy udzielanie wyjaśnień oraz dokonywanie analiz dotyczących poziomu otrzymywanej rekompensaty, kosztów prowadzonej działalności oraz składników cenotwórczych pociągokilometra.

§ 9. 1. Operator jest zobowiązany do informowania Organizatora o realizacji rozkładów jazdy na następujących zasadach:

- 1) za dni od poniedziałku do czwartku - po każdym z tych dni, do godziny 10.00 dnia następnego;
- 2) za dni od piątku do niedzieli - w formie informacji łącznej, do godziny 10.00 w poniedziałek;
- 3) za dni wolne od pracy wymienione w art.1 pkt 1 ustawy z dnia 18 stycznia 1951 r. o dniach wolnych od pracy (Dz. U. Nr 4, poz. 28 ze zm.) - po każdym z tych dni lub gdy następują one po sobie - w formie informacji łącznej - do godziny 10.00 pierwszego następnego dnia roboczego;

2. Jeżeli dzień, w którym Operator zobowiązany jest zgodnie, z ust. 1 udzielić informacji Organizatorowi, jest dniem wolnym od pracy, obowiązek ten winien być wykonany do godziny 10.00 pierwszego dnia roboczego po dniu wolnym od pracy.

3. Informacja o wykonaniu rozkładów jazdy jest pobierana z systemu MUNICOM i przesyłana drogą elektroniczną na wskazany przez Organizatora adres poczty elektronicznej.

4. W szczególnie uzasadnionych przypadkach niezawinionych przez Operatora, w szczególności takich, jak: awaria systemu komputerowego, problemy z łącznością internetową, inne problemy techniczne, dopuszcza się przesłanie informacji z opóźnieniem, niezwłocznie po usunięciu tych przeszkód, pod warunkiem poinformowania o tym fakcie Organizatora.

§ 10.1. Operator ma obowiązek stosowania udostępnionego przez Gminę Systemu Identyfikacji Wizualnej Miasta Szczecin (SIW), w ramach identyfikacji grupowej.

2. Celem stosowania elementów SIW jest promowanie marki Szczecin i pokreślenie związków Operatora z Gminą.

3. Gmina wyraża zgodę na wykorzystywanie przez Operatora elementów SIW na zasadach opisanych poniżej.
4. Warunkiem zastosowania przez Operatora elementów SIW jest prawidłowa ich reprodukcja, w szczególności wierne odwzorowanie kolorystyki i kształtu znaków opisanych w SIW. Przygotowane przez Operatora projekty graficzne, z wykorzystaniem elementów SIW, podlegają akceptacji odpowiedniej jednostki organizacyjnej Urzędu Miasta Szczecin.
5. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, wykonywany jest poprzez wykorzystywanie elementów SIW we wszystkich przejawach działalności Operatora, w szczególności poprzez:
 - 1) nanoszenie na powierzchnie zewnętrzne tramwajów i innych pojazdów Operatora;
 - 2) oznaczanie tramwajów i pojazdów Operatora;
 - 3) wykorzystywanie jako element dekoracyjny pomieszczeń i budynków Operatora;
 - 4) wykorzystywanie na papierze firmowym, identyfikatorach pracowników, tablicach informacyjnych, stronie internetowej;
 - 5) wykorzystywanie w akcjach promocyjnych i reklamowych z udziałem Operatora lub Gminy prowadzonych we własnym zakresie lub w kooperacji z innymi podmiotami;
 - 6) wykorzystywanie w wydawnictwach i materiałach promocyjnych, reklamowych, okolicznościowych i informacyjnych, umieszczania na plakatach, folderach, banerach, pylonach;
 - 7) wykorzystywanie w wydawnictwach, prezentacjach i materiałach multimedialnych.
6. Elementy SIW wykorzystywane zgodnie z ust. 5 są udostępniane publicznie.
7. Elementy SIW mogą być zwielokrotniane dowolną techniką i zapisywane na wszelkich nośnikach zapewniających wykorzystanie ich zgodnie z przeznaczeniem wskazanym w ust. 5.
8. W przypadku wątpliwości w przedmiocie wykorzystywania przez Operatora elementów SIW, Operator zobowiązany jest zwrócić się o wyjaśnienie do odpowiedniej jednostki organizacyjnej Urzędu Miasta Szczecin.

DZIAŁ IV ZASADY ŚWIADCZENIA USŁUG

Rozdział 1 Zadania przewozowe

- § 11. Zadania przewozowe są wykonywane na liniach tramwajowych przedstawionych w schemacie sieci tramwajowej stanowiącym **załącznik nr 2** do Zasad i opisanych w **załączniku nr 3** do Zasad.
- § 12. 1. Zadania przewozowe są realizowane zgodnie z rozkładem jazdy i normami jakości ustalonymi w Zasadach.
3. Na dzień wprowadzenia w życie Zasad, obowiązuje aktualny rozkład jazdy opracowany przez Organizatora.
 4. Treść rozkładu jazdy określa: linie, trasy, przystanki, częstotliwość kursów, rodzaj tramwaju.
 5. Zmiany (stałe i czasowe) i korekty (zmiany istniejącej konfiguracji na linii, które nie wpływają na zmianę zatrudnienia kierujących tramwajami na linii) do rozkładów jazdy wprowadzane są komunikatem Organizatora.
 6. Wprowadzenie przez Organizatora stałej zmiany do rozkładów jazdy, wpływającej na zmiany zatrudnienia, kategorii tramwaju, wymaga uzyskania wcześniejszej opinii Operatora. Operator wyda opinię w terminie do 30 dni od daty otrzymania informacji pisemnej w zakresie zmian stałej organizacji ruchu.
 7. O wprowadzeniu stałej zmiany do rozkładów jazdy Operator musi zostać poinformowany nie później, niż 7 dni roboczych przed terminem wprowadzenia zmian.
 8. O wprowadzeniu czasowej zmiany i korekty rozkładu jazdy Operator musi zostać poinformowany nie później, niż 3 dni robocze przed terminem ich wprowadzenia, nie dotyczy to sytuacji awaryjnych.

Rozdział 2 Działalność dodatkowa i działalność uboczna Operatora

- § 13. Operator uprawniony jest do odpłatnego prowadzenia działalności dodatkowej, polegającej na świadczeniu usług bezpośrednio związanych ze świadczeniem działalności podstawowej, tj.:
- 1) udostępniania powierzchni reklamowych na tramwajach oraz zamieszczania reklamy wewnętrznej w formie plakatów, ogłoszeń i w inny sposób,
 - 2) wynajmowania i wdzierżawiania lokali w budynkach służących prowadzeniu działalności podstawowej,
 - 3) wynajmowania sprzętu służącego prowadzeniu działalności podstawowej,
 - 4) wykonywania przewozów okazjonalnych i okolicznościowych,

- 5) świadczenia usług energetycznych (wyłączenie napięcia w sieci trakcyjnej przy przejeździe ładunków wielkogabarytowych lub w innych sytuacjach),
- 6) odsprzedaży mediów,
- 7) sprzedaży składników majątkowych, np. złomu.

§ 14. Operator uprawniony jest do odpłatnego prowadzenia działalności ubocznej, polegającej na świadczeniu usług bezpośrednio niezwiązanych ze świadczeniem działalności podstawowej, np. wynajmowanie i wdzierżawianie lokali w budynkach niesłużących prowadzeniu działalności podstawowej.

§ 15. Świadczenie usług, o których mowa w § 13 i 14 nie może stanowić przeszkody ani w żaden sposób ograniczać Operatora w wykonywaniu jego działalności podstawowej w zakresie lokalnego transportu zbiorowego - tramwajowej komunikacji zbiorowej.

§ 16. Wynagrodzenie z tytułu wykonywania usług, o których mowa w § 13 i § 14 stanowi przychód Operatora.

§ 17. Reklama na tramwajach, w ramach świadczonych przez Operatora usług, o których mowa w § 13 nie może:

- 1) stanowić zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- 2) być zamieszczona na szybach bocznych po stronie drzwi dla wymiany pasażerów i na szybie tylnej;
- 3) godzić w dobre imię Gminy.

§ 18. Działalność uboczna Operatora ma charakter marginalny w stosunku do działalności podstawowej.

§ 19. Działalność podstawową, dodatkową i uboczną Operator zobowiązany jest wykonywać samodzielnie, bez możliwości powierzenia ich podwykonawcom.

Rozdział 3 **Parametry świadczonych usług**

§ 20. 1. Parametry techniczne świadczonych usług dotyczą typów i parametrów tramwajów realizujących zadania przewozowe. Wykaz tramwajów realizujących zadania przewozowe stanowi **załącznik nr 4** do Zasad.

2. Dopuszcza się możliwość wykonania przez Operatora przewozów pociągiem o długości większej, niż przewidziana rozkładem jazdy, pod warunkiem powiadomienia Organizatora o wprowadzonej zmianie.

3. Dopuszcza się możliwość wykonania przez Operatora przewozów pociągiem o długości mniejszej, niż przewidziana rozkładem jazdy, pod warunkiem uzgodnienia z Organizatorem wprowadzonej zmiany.

§ 21. Parametry jakościowe dotyczą następujących wskaźników:

- 1) punktualności;
- 2) wyposażenia i oznakowania tramwaju (szczegółowo opisane w **załącznikach 7 i 8** do Zasad);
- 3) czystości i estetyki tramwaju;
- 4) sprzedaży biletów w tramwajach (sprzedaż przez motorniczych: sprzedaż z urządzeń do sprzedaży biletów oraz sprzedaż odręczna);
- 5) planowego wyjazdu;
- 6) wykonania pierwszego i ostatniego kursu na linii;
- 7) wykonania całego kursu przewidzianego rozkładem jazdy;
- 8) wykonania całego kursu bez zmiany trasy;
- 9) przestrzegania:
 - a) przepisów o ruchu drogowym,
 - b) Zasad,
 - c) *Instrukcji dla pracowników służby ruchu,*
 - d) *Regulaminu przewozu osób i bagażu ręcznego w środkach komunikacji miejskiej,*
 - e) poleceń służby nadzoru ruchu Organizatora;
- 10) nieprzewożenia pasażerów w kabinie motorniczego;
- 11) zgłoszenia wypadku, kolizji, wstrzymania ruchu oraz zjazdu z linii w czasie 5 minut od momentu wystąpienia zdarzenia;
- 12) włączania po zmroku oświetlenia dla pasażerów;
- 13) ogrzewania tramwaju przy temperaturze powietrza na zewnątrz poniżej +5°C.

Rozdział 4

Taryfy. Dystrybucja, sprzedaż i kontrola biletów komunikacji miejskiej

§ 22. Taryfy za przejazdy pojazdami komunikacji tramwajowej w Szczecinie zostały określone w odrębnym dokumencie - Cenniku opłat za przejazdy pojazdami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie wprowadzonym *Uchwałą Nr XXIX/736/08 Rady Miasta Szczecin z dnia 5 grudnia 2008 r. w sprawie cen i opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Miasto Szczecin oraz określenia osób uprawnionych do korzystania z bezpłatnych i ulgowych przejazdów (zm. Uchwałą Nr XL/995/09 Rady Miasta Szczecin z dnia 26 października 2009 r.)*.

§ 23. 1. Zgodnie z *Uchwałą Nr XLV/941/01 Rady Miasta Szczecina z dnia 22 października 2001 r. w sprawie utworzenia zakładu budżetowego pn. „Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego” (zm. : Uchwałą Nr XV/302/04 Rady Miasta Szczecin z dnia 19 stycznia 2004 r., Uchwałą Nr XV/317/04 Rady Miasta Szczecin z dnia 16 lutego 2004 r. Uchwałą Nr XXIII/614/08 Rady Miasta Szczecin z dnia 16 czerwca 2008 r., Uchwałą Nr XXVIII/716/08 Rady Miasta Szczecin z dnia 24 listopada 2008 r., Uchwałą Nr XLII/1030/09 Rady Miasta Szczecin z dnia 23 listopada 2009 r., Uchwałą Nr LII/1367/10 Rady Miasta Szczecin z dnia 25 października 2010 r.)*, organizacja dystrybucji biletów należy do zadań Organizatora.

2. Środki ze sprzedaży biletów stanowią przychód Organizatora.

3. Zakres działalności Organizatora związanej z dystrybucją i sprzedażą biletów obejmuje:

- 1) opracowywanie założeń polityki taryfowej, dokonywanie kalkulacji cen biletów za przejazdy środkami komunikacji miejskiej;
 - 2) prowadzenie kas biletowych;
 - 3) organizowanie sprzedaży biletów komunikacyjnych poza kasami Organizatora oraz prowadzenie nadzoru i kontroli nad tą działalnością;
 - 4) ustalanie i wprowadzanie różnych form dystrybucji i sprzedaży biletów;
 - 5) promocję systemów taryfowych;
 - 6) zawieranie umów o dystrybucję i sprzedaż biletów;
 - 7) badanie opłacalności i efektywności funkcjonowania wprowadzonych form dystrybucji i sprzedaży biletów;
 - 8) ustalanie wzorów biletów komunikacyjnych i sposobu ich zabezpieczenia;
 - 9) zapewnienie informacji dla pasażerów o stosowanych biletach komunikacyjnych;
 - 10) sporządzanie sprawozdań i prowadzenie analiz sprzedaży i przewozów oraz wielkości wpływów uzyskanych na podstawie sprzedaży poszczególnych rodzajów biletów;
 - 11) przeprowadzanie kontroli autentyczności, pochodzenia, kompletności sprzedawanych biletów;
 - 12) nadzór i kontrola prawidłowości funkcjonowania systemu kasowania biletów i przedstawienie wniosków w tym zakresie;
 - 13) w oparciu o analizę sprzedaży, przewozów i wpływów uzyskanych ze sprzedaży poszczególnych rodzajów biletów, opracowywanie wniosków o wprowadzenie nowych rozwiązań taryfowych, rodzajów biletów, form sprzedaży i dystrybucji biletów;
 - 14) przygotowywanie informacji taryfowej i przepisów porządkowych umieszczanych na obiektach i w tramwajach.
4. Zasady sprzedaży biletów w tramwajach (sprzedaż przez motorniczek: sprzedaż z urządzeń do sprzedaży biletów oraz sprzedaż odręczna) uregulowane są w odrębnej umowie zawartej pomiędzy Operatorem a Organizatorem, stanowiącej **załącznik nr 9** do Zasad.
5. Zasady prowadzenia sprzedaży biletów z automatów do sprzedaży biletów typu Automat Mobilny Piel APM, zainstalowanych w tramwajach uregulowane są w odrębnej umowie dzierżawy, zawartej pomiędzy Operatorem a Organizatorem.

§ 24. 1. Zgodnie z *Uchwałą Nr XLV/941/01 Rady Miasta Szczecina z dnia 22 października 2001 r. w sprawie utworzenia zakładu budżetowego pn. „Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego” (zm. : Uchwałą Nr XV/302/04 Rady Miasta Szczecin z dnia 19 stycznia 2004 r., Uchwałą Nr XV/317/04 Rady Miasta Szczecin z dnia 16 lutego 2004 r. Uchwałą Nr XXIII/614/08 Rady Miasta Szczecin z dnia 16 czerwca 2008 r., Uchwałą Nr XXVIII/716/08 Rady Miasta Szczecin z dnia 24 listopada 2008 r., Uchwałą Nr XLII/1030/09 Rady Miasta Szczecin z dnia 23 listopada 2009 r., Uchwałą Nr LII/1367/10 Rady Miasta Szczecin z dnia 25 października 2010 r.)*, zapewnienie kontroli biletów należy do zadań Organizatora.

2. Zakres działalności Organizatora związanej z kontrolą biletów obejmuje:
 - 1) organizowanie i prowadzenie kontroli biletów w tramwajach;
 - 2) kontrolę przestrzegania przepisów regulaminu przewozu;
 - 3) kontrolę przestrzegania przepisów taryfowych przez pasażerów i obsługę tramwajów;
 - 4) kontrolę autentyczności, kompletności oraz pochodzenia biletów sprzedawanych przez prowadzących tramwaje;
 - 5) nadzorowanie i kontrolowanie prawidłowości funkcjonowania systemu kasowania biletów,
 - 6) rozpatrywanie skarg i odwołań dotyczących pracy kontrolerów i nałożonych opłat dodatkowych,
 - 7) prowadzenie windykacji i egzekucji należności z tytułu przejazdów bez ważnego biletu.

Rozdział 5

Tramwaje, infrastruktura i nieruchomości

- § 25.** 1. Tramwaje są własnością Operatora.
2. Infrastruktura stanowi własność Operatora.
 3. Operator jest użytkownikiem wieczystym gruntów oraz właścicielem posadowionych na nich obiektów budowlanych określonych w **załączniku nr 10** do Zasad.
 4. W związku z wykonywaniem przez Operatora na rzecz Gminy zadań przewozowych, Operator nieodpłatnie korzysta z nieruchomości stanowiących własność Gminy, których wykaz określono w **załączniku nr 11** do Zasad.
 5. Nieruchomości, o których mowa w ust. 4 wykorzystywane będą przez Operatora na potrzeby prowadzonej działalności, zgodnie z postanowieniami Zasad.
 6. Operator ponosi koszty związane z bieżącym utrzymaniem nieruchomości, o których mowa w ust. 4 oraz inne ciężary związane z ich posiadaniem i użytkowaniem, bez prawa ubiegania się o zwrot poniesionych kosztów.
 7. Operator uprawniony jest bez dodatkowej zgody Gminy, do dokonywania nakładów inwestycyjnych na nieruchomości, o których mowa w ust. 4 oraz przeprowadzania ich remontów i modernizacji, z zastrzeżeniem, iż nie przysługuje mu prawo do zwrotu poniesionych kosztów.
 8. Operator może nabywać i modernizować tramwaje, elementy infrastruktury i inne składniki majątkowe ze środków własnych, z kredytów bankowych oraz ubiegać się o dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej. Zasady ubiegania się przez Operatora o dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej określono w § 26.

Rozdział 6

Zasady ubiegania się o dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej

- § 26.** 1. Operator może ubiegać się o dofinansowanie nabycia i modernizacji tramwajów lub infrastruktury oraz innych składników majątkowych w zakresie przewidzianym dla podmiotów realizujących obowiązki świadczenia usług publicznych w sektorze transportu zbiorowego osób.
2. Środki finansowe na zakup składników majątkowych otrzymane z Unii Europejskiej stanowiąc będą element rekompensaty na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 1370/2007 - odpowiednio, wg § 28 Zasad.
 3. Przy ubieganiu się o dofinansowanie, Operator stosować będzie wytyczne w zakresie zasad dofinansowania ze środków Unii Europejskiej.
 4. W przypadku gdy podmiotem ubiegającym się o dofinansowanie będzie Operator, środki finansowe na pokrycie wkładu własnego przy nabyciu i modernizacji składników majątkowych mogą pochodzić:
 - 1) ze środków własnych, operacyjnych Operatora,
 - 2) z podwyższenia kapitału zakładowego,
 - 3) z finansowania zewnętrznego - kredyty bankowe.
 5. W przypadku współfinansowania nabycia składników majątkowych z podwyższenia kapitału zakładowego, Operator uwzględni to przy określeniu wysokości należnej rekompensaty na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 1370/2007 - odpowiednio, wg § 28 Zasad.

Rozdział 7

Zasady ustalania wielkości zadań przewozowych zleconych do wykonania Operatorowi

- § 27.1.** Wielkość zadań przewozowych zleconych Operatorowi ustalana i określana jest na każdy rok kalendarzowy (budżetowy) w **załączniku nr 1** do Zasad.

2. W terminie do dnia 30 sierpnia każdego roku, Organizator przekazuje Operatorowi projekt planu pracy przewozowej na kolejny rok kalendarzowy.
3. W terminie do dnia 15 września każdego roku, w oparciu o projekt planu, Operator przedstawia Organizatorowi propozycję wysokości wynagrodzenia (rekompensaty) za świadczone usługi w komunikacji tramwajowej na kolejny rok kalendarzowy, w oparciu o planowany budżet kosztów operacyjnych i finansowych, związanych ze świadczeniem usług przewozowych. Do propozycji wynagrodzenia Operator załącza plan (budżet) finansowy dotyczący działalności przewozowej - przygotowany w oparciu o zasady określone w § 28, wraz z planem wydatków inwestycyjnych. Przedstawiona wielkość wynagrodzenia Operatora, tj. rekompensaty, jest wielkością prognozowaną, maksymalną, która będzie weryfikowana po zakończeniu roku kalendarzowego, na zasadach określonych w § 28.
4. W terminie do dnia 30 września każdego roku Organizator określi i przedstawi na piśmie projekt zadań przewozowych dla Operatora na następny rok kalendarzowy, wskazując:
 - 1) wysokość środków finansowych przewidzianych na realizację zadań przewozowych w komunikacji tramwajowej;
 - 2) liczbę pociągokilometrów do wykonania w danym roku, podaną ogólnie oraz w rozbiciu na poszczególne kategorie pociągów;
 - 3) wysokość stawek za pociągokilometr, w rozbiciu na poszczególne kategorie pociągów.
5. Ostateczna wielkość zadań przewozowych dla Operatora i środków przeznaczonych na ich finansowanie, na następny rok kalendarzowy (budżetowy), przekazywana będzie do ostatniego dnia roku poprzedzającego okres rozliczeniowy.
6. Ustalenia zawarte w ust. 5 stanowią podstawę do zmiany **załącznika nr 1** do Zasad.
7. Operator zobowiązany jest wykonywać zadania przewozowe zgodnie ze wskazaniami zawartymi w **załączniku nr 1** do Zasad.
8. W celu realizacji zadań przewozowych, do dnia 20 każdego miesiąca, Organizator zobowiązany jest do sporządzenia i doręczenia Operatorowi, miesięcznego harmonogramu na kolejny miesiąc:
 - 1) liczbę pociągokilometrów do wykonania w kolejnym miesiącu podaną ogólnie oraz w rozbiciu na poszczególne kategorie pociągów;
 - 2) wysokość środków finansowych przewidzianych na wynagrodzenie Operatora z tytułu wykonanych zadań przewozowych w kolejnym miesiącu.

Rozdział 8 Rekompensata

§ 28. 1. Z tytułu wykonywania przez Operatora usług publicznych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego w komunikacji tramwajowej, powierzonych aktem założycielskim, Operator ma prawo do rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, czyli do otrzymywania korzyści w następujących formach:

- 1) wynagrodzenia miesięcznego za wykonane zadania przewozowe;
 - 2) wynagrodzenia za usługi świadczone w ramach działalności dodatkowej, o której mowa w § 13;
 - 3) podwyższenia kapitału zakładowego w formie pieniężnej lub poprzez wniesienie na ten kapitał wkładów niepieniężnych, w szczególności w postaci nieruchomości, tramwajów i innych ruchomości;
 - 4) dopłat Wspólnika, czyli Gminy w wysokości nieprzekraczającej dziesięciokrotnej wysokości udziałów (zgodnie z § 30 umowy Spółki Operatora);
 - 5) współfinansowania wydatków bieżących oraz inwestycji ze środków Unii Europejskiej pozyskanych w wyniku złożenia stosownych aplikacji;
 - 6) nieodpłatnego korzystania ze składników majątkowych Gminy, w związku ze świadczeniem przez Operatora usług publicznych.
2. Wysokość rekompensaty a pomoc publiczna:
- 1) w modelu organizacji transportu publicznego w Szczecinie, przychodem Operatora, jest przychód w postaci wynagrodzenia za wykonanie zadań przewozowych tramwajowej komunikacji zbiorowej. Przychód ten pochodzi z dotacji udzielona przez Gminę Organizatorowi oraz z przychodów Organizatora ze sprzedaży biletów komunikacji miejskiej i stanowi element rekompensaty;
 - 2) głównym wyznacznikiem poziomu rekompensaty, w tym wynagrodzenia za wykonanie zadań przewozowych tramwajowej komunikacji zbiorowej są zasady określone w Rozporządzeniu nr 1370/2007 oraz wytyczne w zakresie zasad dofinansowania ze środków Unii Europejskiej;

- 3) wyznaczenie stawki rekompensaty, w tym wynagrodzenia przysługującego Operatorowi za wykonane zadania przewozowe, w oparciu o wyżej wymienione przepisy, pozwoli na określenie górnego jej poziomu, a tym samym na wyeliminowanie występowania ryzyka nielegalnej (nieдозwolonej) pomocy publicznej. W przypadku wystąpienia nadmiernego rekompensowania ponoszonych kosztów świadczenia powierzonych usług publicznych, wystąpi pomoc publiczna w rozumieniu art. 87 TWE, a ze względu na brak jej notyfikowania stanie się ona pomocą nielegalną. Sposób wyznaczenia stawki rekompensaty określa ust. 3;
 - 4) wysokość rekompensaty nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej wynikowi finansowemu netto uzyskanemu jako rezultat kosztów i przychodów, z uwzględnieniem rozsądnego zysku. Przy obliczaniu wyniku finansowego netto należy brać pod uwagę wyłącznie przepływy związane ze świadczeniem usług przewozowych na majątku wytworzonym/przekazanym do eksploatacji w ramach tych zadań;
 - 5) w celu zniwelowania ryzyka występowania nielegalnej pomocy publicznej, kwota rekompensaty, ustalona w oparciu o zasady wg Rozporządzenia nr 1370/2007 i wytycznych w zakresie zasad dofinansowania ze środków Unii Europejskiej, będzie weryfikowana za każdy rok kalendarzowy, metodą weryfikacji określa ust. 4;
 - 6) środki przekazane Operatorowi przez Gminę, na realizację ciężącego na niej obowiązku świadczenia usługi publicznej, w formie podwyższenia kapitału zakładowego, **na warunkach korzystniejszych, niż rynkowe**, należy uwzględnić w ten sposób, że wysokość należnej rekompensaty powinna być pomniejszona o kwotę ekwiwalentu dotacji brutto - wyliczonego zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie szczegółowego sposobu obliczania wartości pomocy publicznej udzielanej w różnych formach (Dz. U. Nr 194, poz. 1983, ze zm.), podwyższenie kapitału zakładowego w powyższym zakresie jest pomocą zgodną z prawem i nie podlega notyfikacji;
 - 7) amortyzacja majątku Operatora otrzymanego w formie aportu rzeczowego oraz sfinansowanego z podwyższenia kapitału zakładowego pomniejsza wartość rekompensaty;
 - 8) składniki majątkowe przekazane nieodpłatnie Operatorowi, w związku ze świadczeniem przez niego usług publicznych, powinny zostać uwzględnione przy obliczaniu rekompensaty. Wartość przekazanego majątku pomniejsza wartość rekompensaty poprzez wartość odpisów amortyzacyjnych. Gmina udostępnić będzie Operatorowi, na każdy rok rozliczeniowy (kalendarzowy), informację o wartości rocznych odpisów amortyzacyjnych dotyczących użytkowanego nieodpłatnie majątku;
 - 9) przekazane Operatorowi składniki majątkowe, w związku ze świadczeniem przez niego usług publicznych, stanowią część rekompensaty, w przypadku, jeżeli nie mają do nich na równych zasadach dostępu (rzeczywistego lub potencjalnego) inni przedsiębiorcy działający na danym rynku. W innym przypadku, udostępniane Operatorowi składniki majątkowe nie stanowią części rekompensaty;
 - 10) dotacje Unii Europejskiej na projekty inwestycyjne, rozliczane są zgodnie z art. 41 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2009 r., Nr 152, poz.1223 ze zm.), tj. jako rozliczenia międzyokresowe przychodów, w części rachunku zysków i strat - pozostałe przychody operacyjne, jest to kwota zwiększająca stopniowo pozostałe przychody operacyjne równolegle do odpisów amortyzacyjnych od środków trwałych sfinansowanych dotacją;
 - 11) dotacje Unii Europejskiej na wydatki (projekty) bieżące, rozliczane są jako pozostałe przychody operacyjne, współmiernie do ponoszonych kosztów (wydatków), współfinansowanych z dotacji;
 - 12) Operator może uzyskiwać przychody z działalności dodatkowej, pozostające w bezpośrednim związku z wykorzystaniem składników majątkowych służących świadczeniu usług publicznych (przewozowych), przychody takie mogą być uzyskiwane przez Operatora w wyniku podjętej inicjatywy gospodarczej i nie wpływać na jakość świadczonych usług publicznych, np. przychody ze sprzedaży powierzchni reklamowej, wynajem lub sprzedaż składników majątkowych, przychody takie należy włączyć do kalkulacji rekompensaty.
3. Wysokość rekompensaty ustalana jest według poniższych zasad:
- 1) w kalkulacji kosztów usług przewozowych Operatora powinny zostać uwzględnione wszystkie koszty związane ze świadczeniem tych usług, zarówno koszty stałe jak i zmienne, w tym:
 - a) wszystkie koszty związane z działalnością przewozową, wraz z kosztem amortyzacji, kalkulowane zgodnie z przyjętymi u Operatora zasadami rachunkowości,
 - b) koszty związane z wykorzystaniem i utrzymaniem infrastruktury technicznej,

- c) koszty finansowe bezpośrednio związane ze świadczeniem usług, w tym, z realizacją inwestycji na potrzeby ich świadczenia,
 - d) podatek dochodowy;
- 2) w modelu wyznaczania rekompensaty nie ujmuje się innych przychodów i kosztów, które Operator generuje świadcząc usługi uboczne, niezwiązane z realizacją usług przewozowych i niezwiązane z wykorzystaniem składników majątkowych służących świadczeniu usługi publicznej, wartość tych przepływów pieniężnych powinna zostać wyłączona z kalkulacji rekompensaty;
- 3) maksymalna wysokość rekompensaty (R_{max}) dla Operatora, ustalana jest wg poniższego wzoru:

$$R_{max} = K_o + A + K_f - (P + P_f + A_{ap} + A_n + K_z + D) + P_d + Z,$$

gdzie:

K_o - koszty działalności operacyjnej, bez amortyzacji, pomniejszone o koszty działalności ubocznej,

A - amortyzacja;

K_f - koszty finansowe związane ze świadczeniem usług przewozowych oraz realizacją projektów inwestycyjnych (np. koszty obsługi kredytów, ujemne różnice kursowe itp.);

P - przychody dodatkowe uzyskiwane na majątku Operatora (np. przychody z reklam, zbycia składników majątkowych itp.), z wyłączeniem przychodów z działalności ubocznej;

P_f - pozostałe przychody finansowe osiągnięte przez Operatora w wyniku realizacji projektów inwestycyjnych (np. dodatnie różnice kursowe itp.);

A_{ap} - amortyzacja majątku Operatora otrzymanego w formie aportu rzeczowego oraz sfinansowanego z podwyższenia kapitału zakładowego;

A_n - wartość odpisów amortyzacyjnych od składników majątkowych przekazanych nieodpłatnie Operatorowi, w związku ze świadczeniem usługi publicznej;

K_z - środki przekazane Operatorowi przez Gminę, na realizację ciążącego na niej obowiązku świadczenia usługi publicznej, w formie podwyższenia kapitału zakładowego, jako ekwiwalent dotacji brutto - wyliczony zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie szczegółowego sposobu obliczania wartości pomocy publicznej udzielanej w różnych formach (Dz. U. nr 194, poz. 1983, ze zm);

D - dotacja Unii Europejskiej;

P_d - podatek dochodowy związany z działalnością przewozową;

Z - „rozsądny zysk” na działalności przewozowej;

Przez „rozsądny zysk” należy rozumieć stopę zwrotu z kapitału własnego i zgodnie z aktualnymi wytycznymi w zakresie zasad dofinansowania ze środków Unii Europejskiej, maksymalna wartość kalkulowana będzie wg wzoru:

$Z = 6\% \times K$, gdzie: K - kapitał własny Operatora zaangażowany w zadania przewozowe.

4. Weryfikacja wysokości rekompensaty odbywa się według poniższych zasad:

- 1) wielkość rekompensaty będzie weryfikowana każdorazowo przez Gminę w okresach rocznych, tj. w oparciu o dane finansowe za miniony rok kalendarzowy. Weryfikacja prawidłowości wyliczenia maksymalnej wysokości rekompensaty (R_{max}) dokonywana będzie przez niezależnego biegłego rewidenta, na zlecenie Gminy;
- 2) Operator zobowiązany jest do prowadzenia rachunkowości w sposób umożliwiający prawidłową alokację kosztów i przychodów związanych ze świadczeniem usługi publicznej, rozdzielając je od kosztów i przychodów związanych z działalnością dodatkową i uboczną;
- 3) ustala się następującą procedurę weryfikacji i rozliczenia rekompensaty:
 - a) do dnia 15 stycznia po zakończeniu roku kalendarzowego Operator dokona rocznego rozliczenia otrzymanego wynagrodzenia z tytułu wykonania zadań przewozowych. Jednocześnie, w oparciu o rzeczywiste dane o przychodach i kosztach, dokonane zostanie obliczenie maksymalnej kwoty rekompensaty (R_{max}) za miniony rok kalendarzowy,
 - b) w terminie do dnia 20 stycznia po zakończeniu roku kalendarzowego, biegły rewident dokona oceny i weryfikacji przedstawionych przez Operatora danych, raport z weryfikacji przedstawiony zostanie Gminie i Operatorowi,

- c) w przypadku, gdy kwota otrzymanego wynagrodzenia za zadania przewozowe, w roku rozliczeniowym, przekroczy maksymalną kwotę rekompensaty (Rmax) wyliczoną dla danego roku, Operator jest zobowiązany do zwrotu nadpłaconej nadwyżki,
- d) zwrot nadpłaconego wynagrodzenia (rekompensaty) dokonany zostanie przez Operatora do Organizatora na podstawie faktury korygującej do miesiąca grudnia, wystawionej w terminie do dnia 23 stycznia po zakończonym roku rozliczeniowym;
- 4) w przypadku trudności z dokonaniem rozliczenia rekompensaty, według ww. procedury, dopuszcza się rozliczenie ewentualnej nadwyżki rekompensaty za miniony rok kalendarzowy na poczet wynagrodzenia (rekompensaty) za świadczone usługi w kolejnym okresie rozliczeniowym, w takiej sytuacji obliczona nadwyżka uwzględniona będzie we wzorze na kolejny rok kalendarzowy, w sposób następujący:

$$R_{max} = K_o + A + K_f - (P + P_f + A_{ap} + A_n + K_z + D + \text{nadwyżka rekompensaty z roku poprzedniego}) + P_d + Z,$$

gdzie, znaczenie symboli użytych we wzorze określone zostało w ust. 3;

- 5) za każdy kwartał roku kalendarzowego, Operator będzie w formie raportu przedstawiać Gminie bieżące rozliczenie finansowe (uzyskane wynagrodzenie i poniesione koszty) za wykonane zadania przewozowe, odnosząc je do prognozowanych wielkości rekompensaty (Rmax) na dany rok, w przypadku wystąpienia istotnych różnic, mogą być dokonywane korekty wysokości wynagrodzenia dla Operatora na kolejne miesiące roku kalendarzowego;
- 6) w przypadku wystąpienia nadzwyczajnych zjawisk, niemożliwych do przewidzenia przy ustalaniu wynagrodzenia dla Operatora na dany rok kalendarzowy, które istotnie wpłyną na wynik ze sprzedaży zadań przewozowych, Operator ma możliwość wystąpienia do Gminy o zmianę wysokości wynagrodzenia na dany rok kalendarzowy, do wniosku Operator przedstawi zweryfikowany plan finansowy dotyczący działalności przewozowej oraz wyliczenie rekompensaty (Rmax).

Rozdział 9 Wynagrodzenie

§ 29. 1. Za wykonane zadania przewozowe, Operator otrzymuje wynagrodzenie, na zasadach wskazanych w § 30 ust. 1:

- 1) za pracę przewozową obliczone jako iloczyn liczby pociągokilometrów wykonanych i obowiązujących stawek za pociągokilometr zróżnicowanych w zależności od kategorii tramwaju, ustalonych w **załączniku nr 1** do Zasad;
 - 2) za stacjonowanie tramwaju rezerwowego w wysokości liczby godzin stacjonowania tramwaju rezerwowego i obowiązującej stawki godzinowej.
2. Na poczet miesięcznego wynagrodzenia Operator otrzymywać będzie zaliczkowo:
- 1) 50% wynagrodzenia wynikającego z **załącznika nr 1** do Zasad - w terminie do 5 dnia danego miesiąca;
 - 2) 40% wynagrodzenia wynikającego z **załącznika nr 1** do Zasad - w terminie do 20 dnia danego miesiąca.
3. Zapłata należności, o których mowa w ust. 2 następuje na podstawie faktur VAT wystawionych przez Operatora i doręczonych Organizatorowi nie później, niż 3 dni robocze przed dniem zapłaty.
4. Po zakończeniu każdego miesiąca strony dokonają końcowego rozliczenia miesięcznego. W tym celu do 6 dnia miesiąca następnego Organizator doręczy Operatorowi pisemne zestawienie liczby pociągokilometrów wykonanych w ubiegłym miesiącu, sporządzone po zweryfikowaniu wykonanych zadań przewozowych oraz wyliczenie wynagrodzenia za ten miesiąc. Na tej podstawie Operator wystawi fakturę VAT na kwotę stanowiącą różnicę pomiędzy wynagrodzeniem należnym za wykonanie zadań przewozowych w danym miesiącu a wysokością otrzymanych zaliczek. Zapłata tej należności dokonana zostanie w terminie 7 dni od dnia doręczenia faktury Organizatorowi.
5. Podstawą do dokonania przez Organizatora weryfikacji wykonanych zadań przewozowych oraz wyliczenia wynagrodzenia za dany miesiąc są:
- 1) zapisy w książce zjazdów;
 - 2) protokoły z przeprowadzonych przez Organizatora kontroli;
 - 3) wykazy pociągokilometrów wykonanych na trasach zastępczych zgodnie z dyspozycją Organizatora;
 - 4) zapisy komputerów pokładowych w tramwajach.

6. W przypadku stwierdzenia po zweryfikowaniu wykonanych zadań przewozowych, iż w związku z zapłaconymi zaliczkami wystąpiła nadpłata wynagrodzenia za dany miesiąc, Operator wystawi fakturę VAT korygującą i zwróci na rachunek bankowy Organizatora nadpłaconą kwotę w terminie 7 dni od dnia wystawienia faktury VAT korygującej. Zapłata należności o których mowa powyżej następuje z chwilą uznania rachunku Organizatora.

§ 30. 1. Z zastrzeżeniem postanowienia ust. 2, Operator ma prawo do otrzymania wynagrodzenia:

- 1) za kursy wykonane w całości zgodnie z rozkładem jazdy (stałym lub tymczasowym);
- 2) za kursy dojazdowe i zjazdowe;
- 3) za kursy wykonane częściowo;
- 4) za kursy wykonane przez tramwaj rezerwowy włączony do ruchu w związku z koniecznością zastąpienia innego tramwaju - od punktu włączenia tramwaju rezerwowego do ruchu, na danej linii;
- 5) za kursy wykonane przez tramwaj rezerwowy włączony dodatkowo do ruchu, w przypadkach wzmożonego potoku pasażerów - od punktu stacjonowania tramwaju rezerwowego do punktu stacjonowania lub zjazdu;
- 6) za kursy wykonane na podstawie jednorazowych zleceń i dyspozycji Organizatora.

2. Operator nie ma prawa do otrzymania wynagrodzenia w następujących przypadkach:

- 1) kursowania tramwaju bez zgody Organizatora z opóźnieniem większym niż częstotliwość kursów wynikających z rozkładu jazdy;
- 2) stwierdzonego niezatrzymywania się tramwaju na przystankach ustalonych na trasie kursu;
- 3) wykonania kursu dojazdowego z zajezdni lub zjazdowego do zajezdni niezgodnie z rozkładem jazdy lub dyspozycją Organizatora.

3. W przypadkach wskazanych w ust. 1 pkt 1- 4 Operator otrzymuje wynagrodzenie w wysokości przewidzianej dla tej kategorii pociągu, który ustalony został rozkładem jazdy.

4. W przypadku wskazanym w ust. 1 pkt 5 Operator otrzymuje wynagrodzenie w wysokości przewidzianej dla tej kategorii pociągu, do którego zalicza się tramwaj rezerwowy.

5. W przypadku wskazanym w ust. 1 pkt 6 Operator otrzymuje wynagrodzenie w wysokości przewidzianej dla tej kategorii pociągu, do którego zalicza się tramwaj wykonujący kurs zgodnie z zleceniem lub dyspozycją Organizatora.

§ 31.1. W przypadku niemożliwości wykonania przewidzianego rozkładem jazdy kursu z powodu nieprzejezdności trasy komunikacyjnej, z przyczyn leżących po stronie Operatora i skierowania w związku z tym tramwaju po trasie zastępczej, Operator otrzymuje za kurs zapłatę w wysokości 60% wynagrodzenia za faktycznie wykonane pociągokilometry, jednakże nie więcej niż otrzymałaby za kurs przewidziany rozkładem jazdy.

2. W przypadku niemożliwości wykonania przewidzianego rozkładem jazdy kursu z powodu nieprzejezdności trasy komunikacyjnej, z przyczyn nieleżących po stronie Operatora i skierowania w związku z tym tramwaju na trasę zastępczą, Operator otrzymuje za kurs zapłatę w wysokości 100% wynagrodzenia za faktycznie wykonane pociągokilometry. W przypadku gdy kurs po trasie zastępczej jest krótszy niż kurs przewidziany rozkładem jazdy, Operator otrzyma zapłatę dodatkową w wysokości 80% wynagrodzenia utraconego na skutek skrócenia kursu.

3. W przypadku niemożliwości wykonania przewidzianego rozkładem jazdy kursu z powodu nieprzejezdności trasy komunikacyjnej z przyczyny nieleżącej po stronie Operatora i wstrzymania w związku z tym kursowania tramwajów na tej trasie, Operator otrzyma zapłatę w wysokości 80% wynagrodzenia utraconego na skutek wstrzymania kursowania tramwajów.

§ 32.1. W przypadku prowadzenia robót torowo - sieciowych, uniemożliwiających kursowanie tramwajów, dla których inwestorem jest Operator, Operator ma obowiązek zapewnienia na własny koszt zastępczej komunikacji autobusowej za tramwajową, w szczególności poprzez powierzenie tego obowiązku wykonawcom robót lub innym podmiotom. W takiej sytuacji Operator otrzyma zapłatę w wysokości 100% wynagrodzenia utraconego na skutek wstrzymania kursowania tramwajów.

2. W przypadku prowadzenia robót torowo - sieciowych lub innych robót, uniemożliwiających kursowanie tramwajów, dla których inwestorem jest Gmina, Organizator lub inny podmiot, Operator otrzyma zapłatę w wysokości 100% wynagrodzenia utraconego na skutek wstrzymania kursowania tramwajów. Obowiązek zapewnienia na własny koszt zastępczej komunikacji autobusowej za tramwajową spoczywa w takim przypadku na inwestorze robót lub gdy inwestor nie zapewni na własny koszt komunikacji zastępczej, obowiązek ten

obciąża Organizatora.

3. Podstawą do wyliczenia utraconego wynagrodzenia Operatora, wskazanego w ust. 1 i 2, będzie wielkość pracy przewozowej wynikająca ze stałych rozkładów jazdy.

§ 33.1. W przypadku wykonania przez Operatora zadań przewozowych pociągiem o długości większej, niż przewidziana rozkładem jazdy i zawiadomienia o tym fakcie Organizatora, Operator ma prawo do wynagrodzenia w wysokości tożsamej, jak za wykonanie zadań przewozowych pociągiem o długości przewidzianej rozkładem jazdy.

2. W przypadku wykonania przez Operatora zadań przewozowych pociągiem o długości mniejszej, niż przewidziana rozkładem jazdy i zawiadomienia o tym fakcie Organizatora, Operator ma prawo do wynagrodzenia w wysokości przewidzianej za wykonanie zadań przewozowych pociągiem o długości mniejszej.

Rozdział 10

Badanie i kontrola jakości świadczonych usług

§ 34. 1. Regulamin oceny wykonywania zadań przewozowych stanowi **załącznik nr 12** do Zasad.

2. Zasady rozpatrywania skarg, wniosków i petycji od pasażerów określa **załącznik nr 13** do Zasad.

Rozdział 11

Kary pieniężne

§ 35.1. W celu zapewnienia zgodnego z Zasadami wykonywania przez Operatora zadań przewozowych, wprowadza się obowiązek zapłaty przez Operatora kar pieniężnych w przypadkach i wysokości wskazanej w **załączniku nr 14** do Zasad - Systemie kar pieniężnych za wykroczenia popełnione podczas wykonywania zadań przewozowych.

2. Zapłata kar pieniężnych następuje na rzecz Organizatora.

3. Wysokość kary pieniężnej za określone zdarzenie obliczona zostanie jako iloczyn liczby pociągokilometrów podanych w drugiej kolumnie tabeli w **załączniku nr 14** do Zasad i wynagrodzenia brutto za 1 pociągokilometr przewidzianego za kurs tramwajem kategorii A.

4. Podstawami do obciążenia Operatora karą pieniężną są:

- 1) raporty o zdarzeniach sporządzane przez Organizatora;
- 2) zestawienie dzienne i zapisy w książce centrali ruchu Organizatora;
- 3) nieprawidłowości w wykonywaniu przez operatora zadań przewozowych stwierdzone w postępowaniach wyjaśniających wszczętych na podstawie skarg pasażerów;
- 4) odczyty zapisów z komputerów pokładowych zamontowanych w tramwajach, z wyjątkiem przypadków awarii komputerów, które zostały zgłoszone Organizatorowi.

5. W przypadku kwestionowania przez Operatora zasadności obciążenia jej karą pieniężną za określone zdarzenia, Operator uprawniony jest złożyć do Organizatora uzasadnione odwołanie, w terminie do 14 dni od otrzymania powiadomienia o nałożonej karze, którego wniesienie nie wstrzymuje zapłaty kary pieniężnej. W przypadku uwzględnienia odwołania, Organizator skoryguje notę obciążeniową i zwróci Operatorowi zapłaconą karę.

6. Rozliczenie kar pieniężnych następuje za każdy miesiąc.

7. Zapłata kar pieniężnych następuje na podstawie noty obciążeniowej, wystawionej przez Organizatora .

8. Zapłata kar pieniężnych, należnych za dany miesiąc, następuje do 15 dnia następnego miesiąca kalendarzowego.

Rozdział 12

Zwiększanie efektywności zarządzania przewozami przez Operatora

§ 36. Zwiększanie efektywności zarządzania przewozami jest prowadzone przez Operatora poprzez:

- 1) sukcesywne zakupy nowych tramwajów i modernizacje posiadanych;
- 2) ograniczanie sytuacji wskazanych w § 30 ust. 2, będących podstawami nieotrzymania wynagrodzenia przez Operatora oraz ograniczeniu występowania wykroczeń wskazanych w **załączniku nr 14** do Zasad, skutkujących nałożeniem na Operatora kar pieniężnych.

§ 37. 1. W latach 2010 - 2011 Operator realizuje umowę na zakup 6 tramwajów niskopodłogowych. W latach 2011 - 2013 planowany jest zakup kolejnej partii tramwajów niskopodłogowych. Operator ubiega się o dofinansowanie zakupu tramwajów przez Unię Europejską - Projekt Nr 7.3-24 „Zakup niskopodłogowego taboru w Szczecinie”, współfinansowany ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Priorytet VII: Transport przyjazny środowisku, Działanie 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych. W dniu 01 kwietnia 2010 roku Operator zawarł z Centrum Unijnych Projektów Transportowych pre-umowę dotyczącą przygotowania projektu indywidualnego.

2. Dzięki zakupowi tramwajów niskopodłogowych wyposażonych w urządzenia do przekazywania informacji pasażerskiej, monitoring i automaty do sprzedaży biletów oraz w urządzenia łączności z systemem dynamicznej informacji przystankowej i urządzenia umożliwiające łączność ze sterownikami sygnalizacji świetlnej, osiągnięte zostaną następujące cele:

- 1) zapoczątkowanie pełnej wymiany tramwajów;
- 2) poprawa wizerunku komunikacji tramwajowej;
- 3) poprawa bezpieczeństwa i komfortu przewozów pasażerskich, w szczególności dla osób niepełnosprawnych (inwalidów, osób w podeszłym wieku, rodziców z małymi dziećmi, osób obciążonych bagażami, niewidomych, słabowidzących, głuchych, osób z upośledzeniem umysłowym);
- 4) zwiększenie sprawności funkcjonowania tramwaju (punktualność, pewność osiągnięcia celu podróży w założonym czasie);
- 5) zwiększenie komfortu wymiany pasażerów (podłoga tramwaju i platforma przystankowa na tym samym poziomie);
- 6) usprawnienie systemu informowania pasażerów;
- 7) zwiększenie komfortu pracy prowadzącego tramwaj;
- 8) zmniejszenie awaryjności tramwajów.

§ 38. 1. W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 - 2013, Oś priorytetowa 6, Działanie 6.4 Zintegrowany system transportu publicznego na obszarze metropolitalnym, Operator jest beneficjentem projektu dotyczącego modernizacji 10 tramwajów 105N oraz 18 tramwajów Tatra Kt4Dt. Realizację techniczną projektu zaplanowano na lata 2011 - 2013.

2. Cele osiągnięte dzięki modernizacji tramwajów:

- 1) zwiększenie bezpieczeństwa przewozu pasażerów;
- 2) zwiększenie komfortu jazdy;
- 3) zwiększenie komfortu pracy prowadzącego tramwaj;
- 4) zmniejszenie awaryjności tramwajów;
- 5) poprawa wyglądu i estetyki tramwajów.

DZIAŁ V ZAŁĄCZNIKI

§ 39. Załącznikami do Zasad są:

Załącznik nr 1	Wielkość pracy przewozowej i wysokość stawek za wykonane zadania przewozowe
Załącznik nr 2	Schemat sieci tramwajowej
Załącznik nr 3	Opis linii tramwajowych
Załącznik nr 4	Wykaz tramwajów wykonujących zadania przewozowe
Załącznik nr 5	Harmonogram utrzymania tramwajów rezerwowych
Załącznik nr 6	Zasady funkcjonowania i dysponowania tramwajami rezerwowymi
Załącznik nr 7	Wyposażenie i oznakowanie tramwajów oraz obsługa urządzeń kasujących
Załącznik nr 8	Warunki, jakim powinny odpowiadać komputery pokładowe montowane w tramwajach

Załącznik nr 9	Umowa pośrednictwa sprzedaży biletów komunikacyjnych
Załącznik nr 10	Wykaz nieruchomości będących własnością Operatora
Załącznik nr 11	Wykaz nieruchomości będących własnością Gminy Miasto Szczecin, z których Operator korzysta nieodpłatnie
Załącznik nr 12	Regulamin oceny wykonywania zadań przewozowych
Załącznik nr 13	Zasady rozpatrywania skarg, wniosków i petycji pasażerów
Załącznik nr 14	System kar pieniężnych za wykroczenia popełniane w czasie wykonywania zadań przewozowych