

28.256-2/2019.

J E G Y Z Ő K Ö N Y V**Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlésének
2019. november 12-én megtartott rendkívüli üléséről**

Jelen vannak: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester,
Bodrozsán Alexandra, Dobos József, Engert Jakabné, Dr. Fekete Gábor
Domicián, Gulyás Zoltán, Király József, Kósa József, Lejer Zoltán,
Leviczky Cirill, Lévai Jánosné, Nemcsik Mátyás Ferenc, Dr. Papp Zoltán,
Pászti András, Sipos László, Dr. Szeberényi Gyula Tamás, Szőkéné
Kopping Rita, Dr. Sztachó-Pekáry István, Dr. Tóth Szilárd, Dr. Vancsura
István képviselők (20 fő)

Nem képviselő alpolgármesterek: Dr. Homoki Tamás, Gaál József, Falu György Tamás

Igazoltan van távol: Józsa Bálint képviselő (1 fő)

Jelen vannak továbbá:

Dr. Határ Mária jegyző,
Dr. Mayer Endre aljegyző,
Dr. Boros Anita aljegyző,
Balogh Zoltán, a Pályázatkezelési és Közbeszerzési O. vezetője,
Dr. Bodóczy Judit, a Hatósági Iroda vezetője,
Dr. Mészáros Ildikó, az Adó Osztály vezetője,
Dr. Molnár András, az Igazgatási Osztály vezetője,
Csányi Katalin, a Műszaki Osztály vezetője,
Csonkáné Panek Andrea, a Szociálpolitika Osztály vezetője,
Dr. Orbánné Veres Ildikó, a Képviselőtestületi Osztály vezetője,
Dr. Patay Balázs, a Jogi Osztály vezetője,
Ladics Monika, a Humánszolgáltatási Iroda vezetője,
Csonka Imre, a Társadalompolitikai Osztály vezetője,
Öveges László, a Mérnöki Iroda vezetője,
Borbélyné Balogh Katalin, a Várostervezési Osztály vezetője,
Ónodiné Takács Erika, az Ellenőrzési Csoport vezetője,
belső ellenőrzési vezető,
Vargháné Kun Henrietta, a Humánpolitikai Csoport vezetője,
Szabóné Pataki Gyöngyi, a Képviselőtestületi Osztály csoportvezetője,
László Anita és Mészárosné Gilicze Katalin, a Képviselőtestületi
Osztály munkatársai, valamint
a meghívottak, újságírók és érdeklődő állampolgárok.

Szemereyné Pataki Klaudia:

Tisztelettel köszöntöm a megjelenteket a közgyűlés mai ülésén. Az alakuló ülésen jeleztem, hogy rendkívüli közgyűléssel kell kezdeni a munkát. Szerencsére úgy alakultak a folyamatok, hogy ez így is lett. Évek óta próbáljuk a közlekedési tenderünket kiírni, változatlan formában évről-évre csak hosszabbítottuk, most ebben az évben viszont változás állt be. Láthatóan több érdeklődő jelentkezett a kiírt pályázatra, ami a közösségi közlekedés szervezéséről szól.

A pályázati eljárást sikeresen lebonyolítottuk, aminek az eredményéről a testületet tudjuk tájékoztatni. Napirend formájában kérdéseket tudunk feltenni és a szükséges döntést meg tudjuk hozni.

Megállapítom, hogy az ülés határozatképes; a 21 fős képviselőtestületből az ülés kezdetén 19 fő van jelen.

Ki ért egyet a kiküldött meghívón szereplő napirendi javaslattal?

(A határozathozatalkor a képviselőtestület 19 tagja tartózkodott az üléssteremben.)

Szavazás után megállapítom, hogy a közgyűlés 18 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a következő határozatot hozta:

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése**163/2019. (XI.12.) határozata****Az ülés napirendje**

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése a 2019. november 12-ei rendkívüli ülés napirendjét a meghívó szerint fogadja el.

A határozatról értesülnek:

- 1.) Tisztségviselők
- 2.) Állandó bizottságok elnökei

* * *

EZT KÖVETŐEN AZ ÜLÉS NAPIRENDJE AZ ALÁBBI:**ELŐTERJESZTÉSEK:**

- 1.) Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése 113/2019. (VI.20.) határozatának módosítása

Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

2.) Az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás közszolgáltatási szerződésének jóváhagyása

Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester

(A KÖZGYŰLÉS A NAPIRENDI PONTOK MINDEGYIKÉT MEGTÁRGYALTA.)

* * *

Szemereyné Pataki Klaudia:

A napirendek megtárgyalása előtt Kalló Julianna, az Esélyteremtési Bizottság megválasztott nem képviselő tagjának eskütételére kerül sor.

(Szemereyné Pataki Klaudia polgármester kiveszi az esküt Kalló Juliannától, az Esélyteremtési Bizottság megválasztott nem képviselő tagjától, aki leteszi az esküt.)

Az eskü szövege:

„Én, becsületemre és lelkiismeretemre fogadom, hogy Magyarországhoz és annak Alaptörvényéhez hű leszek, jogszabályait megtartom és másokkal is megtartatom; bizottsági tag tisztségemből eredő feladataimat Kecskemét fejlődésének előmozdítása érdekében lelkiismeretesen teljesítem, tisztségemet a magyar nemzet javára gyakorlom.”

(Az esküt tevő lelkiismereti meggyőződése szerint: „Isten engem úgy segítjen!”)

(Az eskütételről az érintett esküokmányt írt alá.)

Szemereyné Pataki Klaudia:

A bizottsági munkához sok sikert kívánok és számítok az együttműködésre.

1.) NAPIRENDI PONT**Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése 113/2019. (VI.20.) határozatának módosítása (1.)****Előadó:** Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

(A polgármester 16.638-4/2019. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Szemereyné Pataki Klaudia:

Tavaly döntöttek a költségvetés jóváhagyásáról, hogy a különböző beruházások finanszírozásához egy hitelkeretet indítanak el. A likviditás függvényében egy biztonsági tartalékként tettem erre javaslatot. Benyújtottuk az ehhez szükséges dokumentumokat a Kormány irányába. Lassan eltelt egy év, még mindig a dokumentumok forgásánál, cseréjénél tartunk. A Pénzügyminisztériumtól kaptunk egy kiegészítést, hogy a kitekintő határozatban is kerüljön feltüntetésre a kamatteher. A visszaküldött dokumentum alapján elindítható lesz a folyamat. A folyamatban várhatóan újabb változások lesznek, ugyanis az energiahatékonysági pályázatnál valószínűleg módosítják a pályázati kiírás feltételeit. Az egyeztetések már elindultak. A széndioxid kvótának a teljesítőképességében emelik a normát és ez lehet, hogy kevesebb önerőt igényel. Ennek a módosításnak még nem vagyunk a végén. Szeretném előre jelezni, hogyha kevesebb önerőt kell biztosítanunk, akkor a hitelfelvételben szereplő tételekre sem lesz szükség. Minden egyes tételt számszerűen egyeztetünk a minisztériummal és minden egyes tételnek a módosítását folyamatosan testületi döntéssel együtt módosítjuk.

Megállapítom, hogy az előterjesztéshez kérdés, hozzászólás nincs, módosító javaslat nem hangzott el, ezért megkérdezem, ki ért egyet a határozattervezettel?

(A szavazáskor a képviselőtestület 19 tagja tartózkodott az üléssteremben.)

Szavazás után megállapítom, hogy a közgyűlés 11 igen szavazattal, ellenszavazat nélkül, 8 tartózkodással a következő határozatot hozta:

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése**164/2019. (XI.12.) határozata****Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése 113/2019. (VI.20.) határozatának módosítása**

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése megtárgyalta Szemereyné Pataki Klaudia polgármester 16.638-4/2019. számú előterjesztését és az alábbi döntést hozta:

1) A közgyűlés úgy dönt, hogy a Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése 113/2019.(VI.20.) határozata 2. mellékletében meghatározott az

önkormányzat saját bevételeinek, valamint az adósságot keletkeztető ügyleteiből eredő fizetési kötelezettségeinek a 2019. évi költségvetési évet követő három évre (2020-2022. évre) várható összegét bemutató táblázat a 1. számú melléklet szerint módosul.

2) A közgyűlés felhatalmazza Szemereyné Pataki Klaudia polgármestert, hogy a 3.208.382 E Ft beruházási hitel felvételéhez a kormányzati engedély megszerzése érdekében az 1) pontban meghozott döntésről tájékoztassa a Pénzügyminisztériumot.

Határidő: értelemszerűen

Felelős: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

A határozatról értesülnek:

- 1.) Tisztségviselők
- 2.) Állandó bizottságok elnökei
- 3.) Varga Miklós, a Gazdálkodási Osztály vezetője
és általa: Pénzügyminisztérium

164/2019.(XI.12.) számú határozat
1. számú melléklet

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata saját bevételeinek, valamint az adósságot keletkeztető ügyleteiből eredő fizetési kötelezettségeinek 2020-2022 évekre várható összege

adatok ezer Ft-ban

Stabilitási törvény 3.§ 1. bekezdése szerinti adósságot keletkeztető ügylet	2020	2021	2022
	Fizetési kötelezettség	Fizetési kötelezettség	Fizetési kötelezettség
<i>Működési célú hitelek összesen</i>	-	-	-
<i>Felhalmozási célú hitelek tőketörlesztés összesen</i>	0	305 560	305 560
<i>Felhalmozási célú hitelek kamattörlesztés összesen</i>	98 818	94 113	84 701
<i>Kötvénykibocsátásból származó kötelezettség összesen</i>	-	-	-
<i>Gépjármű célú beszerzési kölcsönszerződés</i>	-	-	-
Önkormányzat adósságszolgálatára mindösszesen	98 818	399 673	390 261

353/2011. (XII.30.) Korm. Rendelet 2. §. (1) bekezdése alapján az önkormányzat saját bevétele	2020	2021	2022
<i>Helyi adókból és települési adókból származó bevétel</i>	11 670 100	12 670 100	13 070 100
<i>Önkormányzati vagyon és az önkormányzatot megillető vagyoni értékű jog értékesítéséből és hasznosításából származó bevétel</i>	431 085	444 018	457 338
<i>Osztalék, koncessziós díj és hozambevétel</i>	64 048	65 970	67 949
<i>Tárgyi eszköz és az immateriális jószág, részvény, részesedés, vállalat értékesítésből vagy privatizációból származó bevétel</i>	0	0	0
<i>Bírság-, pótlék- és díjbevétel</i>	59 050	60 821	62 646
<i>Kezesség-, illetve garanciavállalással kapcsolatos megtérülés</i>	0	0	0
Saját bevétel mindösszesen	12 224 283	13 240 909	13 658 033
Önkormányzat adósságszolgálatára a saját bevételek arányában	0,81%	3,02%	2,86%

* * *

2.) NAPIRENDI PONT

Az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás közszolgáltatási szerződésének jóváhagyása (2.)

Előadó: Dr. Homoki Tamás alpolgármester

(Az alpolgármester 28.250/2019. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Szemereyné Pataki Klaudia:

Egy hosszú előkészítésen vagyunk túl. Alpolgármester úrnak átadom szót, hogy foglalja össze az eredményeket.

Dr. Homoki Tamás:

Tisztelettel köszöntöm a mai közgyűlésen vendégeinket az ITK Holding Zrt. és az INTER TAN-KER Zrt. képviselőit, köztük Kossa György elnök-vezérigazgató urat.

Engedjék meg, hogy a napirendi pont előterjesztése elején egy idézettel nyissak, mégpedig azokat a szabályokat betartva, hogy idézni csak pontosan lehet, másrészt lehetőség szerint a nagyoktól tegyük ezt meg.

„Lehet itt a jövőben gondolkodni. Ez egy nagyon jó indulás, sok sikert kívánok a csapatnak, és bízunk benne, hogy 1-2 év múlva már olyan lesz Kecskemét tömegközlekedése, hogy büszke lehet az a közgyűlés, aki döntött, hogy fogadjuk el.” Remélem Dobos József tanácsnok úr ráismer saját szavaira, ami a 2019. áprilisi közgyűlésen hangzott el. A kecskeméti közösségi közlekedés érdekében tett munkálataink vitája során, úgy gondolom egyértelműen nyomatékosítottuk, hogy szeretnénk megújítani. Azt gondolom, hogy az ilyen nagyvárosi horderejű kérdéseknek a megvitatása az önkormányzatiság igazi próbája, bizonyítéka és létjogosultságának súlya. Hogy miért? Azért a próbája, mert próbára tesz valamennyi kecskeméti, közöttük a képviselőket is. Ugyanakkor az önkormányzatiság létjogosultságának és a súlyának ez olyan bizonyítéka, hogy a fontos kérdések a városunkban dőljenek el, ne pedig máshol döntsenek ezekről a kérdésekről.

Nagyon röviden szeretném összefoglalni, hogy melyek voltak azok a lépések, amelyeket az előző közgyűlés megtett.

2018. decemberében rá kellett jönnünk arra, hogy a közösségi közlekedés akkori szolgáltatójával az eredményes kapcsolatot 2019. januárjától nem fogjuk tudni fenntartani, ezért döntöttünk és bejelentettük, hogy a DAKK Zrt-vel szakítanunk kell.

Éppen azért, hogy ne csak negatív hír legyen, hanem valaminek a pozitív előképzete; a közgyűlés döntött arról, hogy felállít egy ideiglenes bizottságot és ennek a bizottságnak a feladatává tette, hogy a kecskeméti közösségi közlekedés megújításához szükséges lépéseket, terveket kezdje el. Nyilatkoztunk akkor arról, hogy vállaljuk 1 év alatt új szervezeti alapokra helyezni a kecskeméti közösségi közlekedést.

A 2019. márciusi közgyűlés döntött a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. létrehozásáról, áprilisban megalkottuk a kijelölő rendeletet, valamint a feladatellátási szerződésekről is döntöttünk.

Nagyon szeretném kihangsúlyozni, hogy valamennyi eddig általam említett közgyűlési döntés teljes igennel, tartózkodás és nem szavazatok nélkül került elfogadásra, ez a bizonyítéka a közös gondolkodásunknak. A közgyűlési munkától függetlenül átadtuk a műszaki telephelyet, majd ezt követően 2019. júliusában a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. kiírta a szolgáltató pályázatát, amelynek a határideje 2019. szeptember 23. volt. A kecskeméti közlekedés átalakításának a kérdése felkeltette a profi szolgáltatók érdeklődését, mert 5 szolgáltató cég vásárolta meg a pályázati anyagot, majd ezt követően a pályázati kiírásnak megfelelően kérdezz-felelek alakult ki a kiíró és a pályázaton részt venni kívánó érdeklődők között. 149 kérdés és erre adott válasz jutott el valamennyi pályázó érdeklődőhöz. A pályázati határidő végére egy érvényes pályázat érkezett be, mégpedig az INTER TAN-KER Zrt. részéről.

Az előterjesztésemet szeretném pontosítani.

A pályázati anyag megvásárlójaként és a pályázat nyerteseként az ITK Holding Zrt. került megjelölésre. Kérem, hogy a Tisztelt Közgyűlés INTER TAN-KER Zrt. néven vegye figyelembe. Hogy mi volt ennek a kizárólag adminisztratív elírásnak az oka? Az, hogy az INTER TAN-KER Zrt. az ITK Holding Zrt-nek, mint cégcsoportosulásnak az egyik tagja, s ilyen szempontból gyakorlatilag az INTER TAN-KER Zrt-vel kerülne jogviszonyba a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft., viszont az ITK Holding Zrt. egyéb leányvállalatai is az INTER TAN-KER Zrt. támogatása során részt vesznek ebben a munkában.

Hangsúlyozom jogviszonyba az INTER TAN-KER Zrt. kell, hogy kerüljön.

Egy-két gondolat a pályázó cégről.

Elnézést kérek, ha túllépek a keretemet, de fontos napirendi pont lévén kérem engedjék meg ezt nekem.

Számunkra -, akik az előkészítésben részt vettünk - megfelelő biztosítékot és garanciát jelent a partnerrel szemben az, hogy több, mint 10 éve a közösségi közlekedés aktív résztvevője Budapesten és Debrecenben. Ezzel kapcsolatban két számot mondok: a közösségi közlekedés szolgáltatójaként több, mint 100 millió kilométer van az INTER TAN-KER Zrt. buszainak kilométeróráiban és eddig több, mint 1 milliárd utast szállítottak. A cégcsoport ennél régebbi, s kizárólag a közlekedési ágára utaltam.

A cég tulajdonosi körében a legnagyobb magyar vállalat a nemzetközi tőzsdén jegyzett Magyar Olaj- és Gázipari Nyilvánosan Működő Részvénytársaság is szerepel, ami nyilvánvaló megfelelő biztosítékot és garanciát jelent. Az egész cégcsoport, így az INTER TAN-KER Zrt. a több tevékenységi köre mellett autóbusszfejlesztéssel és gyártással is foglalkozik, valamint a közösségi közlekedést intézi Debrecenben és Budapesten.

Néhány nagyon rövid gondolat az előterjesztés tartalmi részéről.

A szerződést határozott időre köténék meg - 10 évre - azzal, hogy bizonyos feltételek fennállása esetén, külön pályázati kiírás nélkül ez a szerződés 5 évvel meghosszabbítható lesz. Fontos tudni, hogy rendelkezésre kell, hogy álljon a megfelelő korú, minőségű és fajtájú busz. Szükség van a buszok legyártásra, beszerzésre, s ezért a szerződés-tervezet szerint 2020. január 1. és 2020. április 30. között – négy hónapra – egy úgynevezett átmeneti időszakra még nem tudja a vadonatúj buszokat biztosítani a szolgáltató. Ebben az időszakban 40 db olyan használt autóbusszal látja el a város meglévő 25 busza mellett a szolgáltatást, amely megfelelő jelzéssel, arculati elemekkel fogja tudni azt bizonyítani, hogy Kecskeméten közlekedő buszról van szó.

Nagyon fontos kiemelnem az előterjesztésnek, illetve a közszolgáltatási szerződés-tervezetnek azt az ellentmondását, hogy az előterjesztésben 45 db új busz beállításáról van szó, ugyanakkor a szerződés-tervezet legalább 37 db-ot említ. Ezt olyan módon kell értelmezni, hogy a kecskeméti közösségi közlekedés fizikai ellátásához minimálisan 62 db autóbusszra van szükség. Ha a meglévő 25 db autóbusszt figyelembe veszem, akkor a 25 db és a 62 db különbségeként a pályázati kiírásban a legalább 37 db szerepelt. Ettől függetlenül a szolgáltató vállalta, hogy tartalékként 8 db autóbusszt szintén május 1. napjáig üzembe állít. Bármikor lehetséges meghibásodás, akár rendszeres szerviz, műszaki vizsgára hordás vagy valami más olyan forgalmi ok, amely a tartalékbuszok beállítását szükségessé teszi. Ezt a szolgáltató felajánlotta, része a szerződés-tervezetnek. Mind a kettő bizottsági ülésen elhangzott az a kérdés, hogy mi lesz a kecskeméti Mercedes-Benz Citaro autóbusszokkal? Terveink szerint, amikor az autóbusszok 2023-ban elérik a 10 éves korukat a futásteljesítményük olyan életkorúvá teszik őket, hogy szükséges és fontos az utánpótlásukról gondolkodni. A Mercedes-Benz Citaro autóbusszokat 2023-tól folyamatosan tervezzük kivezetni és erre vonatkozóan a szerződés-tervezet is tartalmazza azt a kitételeket, hogy 2021. év végéig ezzel kapcsolatosan a felek a szükséges tárgyalásokat lefolytatják: Mikor, milyen módon, milyen kiváltással és milyen fenntartású és üzemeltetésű járművel kerülhet majd sor a Mercedes-Benz Citaro autóbusszok kiváltására. Fontos hangsúlyozni, hogy 2020. évben a tervezet szerint a menetdíjak, jegyek és bérletek ára nem változik. Szeretnénk a közösségi közlekedést vonzóvá tenni, s ha több kecskeméti használná. Nyilván nem időszerű egy új cégnél rögtön áremeléssel kezdeni.

Nagyon fontos a kommunikáció. Igyekszünk tudatni a város lakosságával, hogy 2020. január 1-től nem fog minden azonnal megváltozni, nem fog eljönni az a kánaán, hogy azonnal a legjobb és legmagasabb szintű szolgáltatás jelenik meg Kecskeméten. Lesz egy átmeneti időszak az autóbusszok megérkezéséig, valamint a struktúra kialakulásában. Ez az összecsiszolódsági folyamat, ami ahhoz kell, hogy közösen együtt tudjunk dolgozni.

Kérem, a közgyűlés minden résztvevőjét a város felé ezt kommunikáljuk. Jó úton vagyunk, elindultunk egy úton, de egy átmenet mindenféleképpen szükséges, hogy a kívánt célt elérjük.

Nagyon röviden szeretném elmondani, hogy a szervezeti átalakulást 1 év alatt sikeresen megtettünk, de ezzel nem ér véget a közlekedés átszervezése. Szükség van a vonalhálózat és a menetrend modernizálásának felülvizsgálatára is. El kell induljunk a közlekedésnek az alapinfrastruktúráját jelentő úthálózatnak a megfelelő átalakításában, ami egy kulturált közlekedést a jövőben lehetővé fog tenni.

Végezetül engedjék meg, hogy néhány köszönetet is kifejezzek.

Minden vitánk ellenére meg kell köszönjem a DAKK Zrt., illetve utódának a Volánbusz Zrt-nek azt, hogy ha hibákkal tarkítottan is, ha vitákkal terheltten is, de az utóbbi években Kecskemét buszos közlekedését ellátták.

Szeretnék köszönetet mondani a korábbi közgyűlésnek, hogy teljes egészében hiánytalanul mellénk álltak abban a kérdésben, ami a szervezeti átalakításhoz szükséges volt.

Szeretnék köszönetet mondani annak az eseti bizottságnak, ami úgy gondolom nagyon nagy munkát végzett megalakításától kezdődően, számos pozitív és negatív véleménnyel, kritikával és javaslattal támogatta ezt a törekvést.

Nagyon köszönöm az INTER TAN-KER Zrt-nek, hogy ezen a pályázaton elindult és a korábbi pályázatok eredménytelensége dacára fantáziát lát a kecskeméti közösségi közlekedésben.

Nagyon szeretném köszönetemet kifejezni Dr. Határ Mária jegyző asszonynak és az aljegyző kollegáknak, hogy folyamatában végig kísérték és jogilag olyan támadhatatlan formában helyezték ezt a teljes anyagot, ami a közgyűlési tárgyalásra alkalmassá vált.

Végül szeretnék két köszönetet névszerint is említeni; egyrészt Dr. Orbán Csaba osztályvezető úr nevét, aki ennek az egész folyamatnak az igazi gazdája volt, valamint Háy Ernőt, aki a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. ügyvezetője.

Köszönet valamennyi résztvevőnek.

Kérem Önöktől, hogy engedjék meg a kérdések, illetve a hozzászólások előtt, hogy az INTER TAN-KER Zrt. és az ITK Holding Zrt. egy nagyon rövid, a tevékenységét bemutató filmjét levetíthessük, majd Kossa György elnök-vezérigazgató úr röviden bemutatná a pályázó céget.

Köszönöm a figyelmet.

Szemereyné Pataki Klaudia:

Köszönöm alpolgármester úrnak az előkészítést, a csapatmunkát és a csapatnak, akikkel együtt idáig eljutottunk. Azt gondolom, természetes, hogy egy új partner bemutatkozását hallgassuk meg először.

Nagyon köszönöm, hogy ezt így gondolják, felkészültek és hallgatjuk Önöket.

(Bemutatózó kisfilm megtekintése.)

Kossa György elnök-vezérigazgató:

Köszönetemet fejezem ki, hogy lehetőséget kaptam, hogy személyesen is bemutatkozzunk Önök előtt, mint a bizottsági üléseken, mind pedig a plenáris ülésen.

Azt gondolom, hogy egy jó városba jövünk, egy dinamikusan fejlődő, polgárainak jövőképet mutató, életminőségében javítandó városba szeretnénk jönni. A városnak nagyon jó partnerei szeretnénk lenni. Debrecen Megyei Jogú Városában az elmúlt 10 évben olyan együttműködést tudtunk kialakítani, amely javította az életminőséget, a közösségi közlekedés szolgáltatásának minőségét, mind pedig folyamatos innovációt tudtunk megteremteni akár a járműfejlesztés terén, akár a közlekedés terén, de az oktatásban is. Mindezeket szeretnénk Kecskemétre is hozni, de nem csak úgy mint ígéretet, hogy együtt tudjunk dolgozni, hanem valóban annak érdekében, hogy Kecskemét Megyei Jogú Város mintaprojekt legyen Magyarországon a jövő technológiáit illetően. Nyilván nem egyszerű, hiszen egy eljárásnak jogi keretei és szerződésai vannak, de azt gondoljuk, hogy minden együttműködés addig jó, amíg nem a szerződésről beszélgetünk, hanem arról, hogyan alakítsuk ki a jövő közlekedését Kecskemét Megyei Jogú Városában. Egy transzparens cég vagyunk, erre nekünk törekedni kell, hiszen tulajdonosi szerkezetünk tőzsdei cég és nem utolsósorban az együttműködő partnereinkből fakadóan nekünk minden működésünknek átláthatónak kell lenni polgárjogi, adójogi és gazdaságjogi kérdésekben. Ez igaz a munkáltatói felelősség gyakorlására is.

Szeretnénk azon munkavállalóknak is üzeni, akik hozzánk kerülnek, hogy nálunk az első a humánerőforrás értéke. Mi hiszünk abban, hogyha költünk a humánerőforrásra, fejlesztünk, képezzük a kollegákat, annak idővel megjönnek az eredményei. Természetesen hitegetni sem akarom Önöket. A szervezeti vagy akár működtetési dolgok, amit ki kell alakítani, azok az egyik pillanatról a másikra nem mennek zökkenő nélkül. Természetesen 1-2 hónap alatt alakul ki, adott esetben 1-2-3 évet is igénybe vesz mire teljeskörűen működni tud, ez az őszinte beszédhez hozzátartozik. Pontosan azért szerettem volna ezt elmondani, hogy lássák Kecskemét Megyei Jogú Városában abszolút nyitottan, nyíltan és együttműködőként szeretnénk kialakítani a közösségi közlekedést. Még egyszer megköszönöm és kérem a bizalmukat, hogy ezt az együttműködést ma egyhangúlag alátámasszák. Mindent el fogunk követni annak érdekében, hogy csalódás ne érje Önöket, sem az Önöket megválasztó állampolgárokat. Köszönöm, hogy megengedték, hogy felszólaljak.

Szemereyné Pataki Klaudia:

Köszönöm elnök-vezérigazgató úr a felszólalást és azt is, hogy 10 éve már ilyen innovatív magyar vállalkozásként hatalmas nemzetközi eredményeket is elérték. Ez egy óriási eredmény és erre külön büszkék lehetünk, hogy Magyarországnak ezen a területen magyar vállalkozása is van. A buszprogram előkészítését és az alapok letételét miniszteri biztосként kezdtük, s akkor találkoztunk. Az országban akkor megvizsgáltuk, hogy kik alkalmasak arra - Győr, Somogy, Debrecen térsége, Székesfehérvár, Budapest térsége -, hogy a magyar buszprogramba együttműködő partnerként beszálljanak.

Örülök neki, hogy évek múltán innovatív és nemzetközi szinten is eredményeket ért el ez a társaság, s Budapesten és Debrecenen kívül már egy harmadik városban is el tudják kezdeni a tömegközlekedés szolgáltatásban való részvételüket a buszgyártás mellett.

A cég fő profilja elsősorban a buszgyártásra koncentrálódik, ami a humánerőforrás mellett maga az autóbusz és az autóbusznak a szolgáltatásai, hiszen a sofőr után ez a következő eszköz, amivel a lakók találkoznak, s igénybe veszik annak az eszköznek a szolgáltatásait.

Örülök annak, hogy magyarok tervezik, magyarok fejlesztik, s az adott technológiát fejlesztők együttműködő partnerként itt lehetnek. Egy új terméke lesz Magyarországnak, aminek részesei lehetünk.

Király József:

Engedjék meg, hogy távolabbról kezdjem. Amikor arról van szó, hogy miért élünk városban, miért nem falun, s miért választjuk a várost, elsősorban azért, mert biztonságot és szolgáltatást ad, színvonalat biztosít. Van iskolánk, óvodánk, egészségügyi intézményeink, van egy jó közlekedésünk, és egy egészséges terület, ahol a szabadidőnket nyugodtan el tudjuk tölteni.

Azzal, hogy Kecskeméten megjelent a Mercedes gyár, egy olyan kihívás elé állította a várost, ami nem csak azt jelentette, hogy milyen jó a kecskemétieknek. Abban a tekintetben ez nem igaz, amikor Kecskemét mezőváros volt a maga utcarendszerében, a maga struktúrájával és az iparával, s hirtelen megjelenik egy ilyen színvonalat előállító gyár, akkor nagyon nehéz követni azt a fajta ütemet, amit a Mercedes diktált.

Az elmúlt időszakban szembesültek vele, hogy a város nagyon nehezen tudta követni ezt az ütemet. Nagyon kevés pénz állt rendelkezésre és a különböző szolgáltatások vagy infrastruktúra tekintetében elmaradtak. Nekünk kötelességünk ezt az egyenlőtlenséget kiegyenlíteni, hiszen akkor válunk egy igazi XXI. századbeli várossá, ha a városban lakók is ugyanazt érzik, amit a gyárban dolgozók, vagy az odalátogatók éreznek. Van egy tiszta, energiahatékony gazdálkodás, egy biztos munkahely, ahol megbecsülik a dolgozókat.

A legutóbbi időszakban az egyik legnagyobb probléma volt, hogy több, mint 30%-al megnövekedett a városban közlekedők száma: itt elsősorban nem a közösségi közlekedésre gondolok, hanem az autóforgalomra. Ez feltette a kérdést, hogyan tovább. Erre a kérdésre a közgyűlés akkor nagyon jól válaszolt, amikor elsősorban arra összpontosított, hogy az autóban ülőket minél jobban próbáljuk átültetni a közösségi közlekedésbe. A korábbi szolgáltatóval ez lehetetlen volt, ennek több oka is van.

Amit központból irányítanak azt helyben nehéz partnerként kezelni, s Ő sem akart partnerként viselkedni.

Azt is el kell mondani, hogy számtalan esetben már nem is lehetett velük kommunikálni. Azt gondolom, hogy az ilyen partnerekre nincs szükség. Szakítottunk azzal a hagyománnyal, hogy a kormány rendelkezésére bocsájtjuk, hogy Kecskeméten ki fogja szolgáltatni a közösségi közlekedést.

Elmondtam a bizottsági ülésen is, hogy egy olyan partnerre lettünk, aki bízik abban, hogy ez a város egy mintaprojektnek lesz a része, amelyet közösen érünk el. Környezetkímélés és pénztárcánk kímélése végett egy olyan közösségi közlekedést akarnak megvalósítani Kecskeméten, amely egy XXI. századbeli fenntartható városnak a közlekedését hozhatja meg.

Nagyon örülök ennek, s bízom abban, hogy a bizalmi index, ami nullára esett vissza a közösségi közlekedés szolgáltatóval kapcsolatban ebben az esetben ezt fogja szolgálni és így fog folytatódni. A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság abszolút bizalmat szavazott meg. Bízom abban is, hogy meg tudunk felelni, s az infrastrukturális fejlesztéseink szintén azt fogják szolgálni, hogy jó lesz Kecskeméten közösségi közlekedéssel közlekedni.

Bízom benne, hogy a belváros zsúfoltsága és a különböző csomópontok reggeli és délutáni zsúfoltsága valamilyen módon az egyik oldalról oldódni fog, a másik oldalról pedig biztosítsuk, hogy a közösségi közlekedést minél többen használják majd. Ez a mi érdekünk is, hiszen a városi cégünk a megrendelő. Ez egy közös érdek.

A bizottság elfogadásra javasolja az előterjesztést.

Dobos József:

Dr. Homoki Tamás alpolgármester úr elmondta, ami az anyagban nem volt leírva. Így teljesen képbe vagyunk.

Valóban egy olyan cégről van szó, amiben fantázia van. Az önkormányzat korábban a szerződést a DAKK Zrt-vel mindig kénytelen volt megkötni. Most meg lehet nézni, hogy a szolgáltató új buszokkal jön a városba. A korábbi közlekedési probléma – a 30-40 éves Ikarus autóbuszok – megszűnik. Örülök, hogy egy ilyen cég jön Kecskemétre, s látszik a korrektség is. Bízom benne, hogy mindegyik egyeztetésen jelen lesznek.

Csúcs időn kívül jegyárcsökkentést szeretnének bevezetni. Ennek mennyi a mértéke? A buszsofőrök aggódnak. Ha a közgyűlés elfogadta, s jóváhagyta a szerződést, akkor kérem, hogy a helyi buszsofőrökkel beszéljenek. Ahhoz, hogy az átmenet zökkenőmentes legyen szükség van a helyi személyzetre. Nagy problémát nem tud jelenteni az átmenet, ha van megfelelő gépjárműállomány. Ezek az emberek már több éve ezeken a vonalokon dolgoznak. Véleményem szerint ebből az átmenetből olyan nagy probléma nem lehet.

Gratulálok és sok sikert kívánok. Bízom benne, hogy mindegyik egyeztetésen itt lesz a cég képviselője. A városban különböző területek vannak. Van, ahol nagyobb csuklós buszokra, van, ahol kisebb buszokra van szükség. A bizottság, illetve a közgyűlés is látni fogja milyen járatsűrítésre van szükség. Kérem próbáljanak járatokat összevonni. Jó munkát és sok sikert kívánok.

Szemereyné Pataki Klaudia:

A járatok tekintetében a közbeszerzési eljárás úgy került kiírásra, hogy a meglévő menetrendre tudjanak ajánlatot tenni. Természetesen a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft-nak és az üzemeltetőnek kell majd javaslatot tennie és együttműködéseket kialakítani. Nem mellékes, hogy az üzemeltető ebben a saját szakmai tapasztalatát és támogatását segítségül megadja. A Volánbusz Zrt. esetében ez volt az elsődleges gond, hogy nem volt visszacsatolás a járatok kihasználtságára, sűrűségére vonatkozóan.

Természetesen új felületek, együttműködések lesznek, de ebben a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft-nek, Hány Ernőnek kell elsősorban a főbb feladatokat végeznie és az egyeztetéseket lefolytatnia.

Természetesen a helyi személyzet megnyugtatása el kell, hogy induljon, mert ez mindenkinek fontos. Most ilyen mennyiségben sofőröket és kiszolgáló humánerőforrást december 31-ről január 1-re gyakorlatilag lehetetlen kategória. Ezért is fontos, hogy rendkívüli közgyűlésen meg tudjuk hozni a döntést, hogy ezek az előkészítő munkálatok el tudjanak indulni.

A Volánbusz Zrt. hivatalosan jelentkezett, hogy kivei lehet felvenni a kapcsolatot az átadás-átvételi feladatok vonatkozásában. Kezd kialakulni ennek is a formája és rendszere.

Bodrozsán Alexandra:

A rendkívüli közgyűlés miatt sajnos viszonylag elég kevés idő állt rendelkezésünkre ahhoz, hogy részletesen megvizsgáljuk az előterjesztés háttérét. Legalább 10, de lehet, hogy 15 évről is dönthetünk a mai napon. Ezért felelősségteljes városi képviselőként igyekeztem több forrásból is tájékozódni, külsős forrásokból is.

2019. szeptember 20-án az alábbi hír jelent meg a hvg.hu-n:

„2022-től csak elektromos buszokat vehetnek a közösségi közlekedés számára.” Ezt tartalmazza a kormány új buszstratégiája, amely megjelent a Magyar Közlönyben. A

koncepció lényeges eleme, hogy az állam 2020 és 2022 között támogatja az alacsony energiafogyasztású, továbbá alacsony széndioxid és szennyezőanyag kibocsátású Euro 6 kibocsátási normával rendelkező, vagy alternatív elektromos, vagy sűrített földgázmeghajtású autóbuszok beszerzését. 2022. január 1-jétől kizárólag elektromos meghajtású autóbuszokét. Ennek érdekében a tárcán belül és a központi költségvetési maradványból 1,6 milliárd forintot csoportosítanak át, amelynek feléből régióként legalább 1 településen, legalább 3 hónapos demonstrációs célú használatra megjelenhetnek az elektromos meghajtású buszok. A másik feléből pedig a megyei jogú városok számára lehetővé teszik a jelenlegi buszállomány részleges lecserélését elektromos meghajtású autóbuszokra a teljes beszerzési érték legfeljebb 20%-os támogatásával. 2019. október 12-én az alábbi bejegyzés jelent meg az origo.hu-n.

„A kormány a tervek szerint 2022-től kizárólag az elektromos autóbuszok beszerzését és továbbfejlesztését fogja támogatni, a nemzeti buszstratégia keretében az elkövetkező tíz évben pedig 36 milliárd forintot fordítanak döntően elektromos buszok vásárlására - közölte az Innovációs és Technológiai Minisztérium parlamenti államtitkára az ITK Holding Zrt. új debreceni buszgyártó csarnokának alapkövetésénél.

A 6. számú mellékletben, ahol a részletes műszaki leírásokat és követelményeket olvashatjuk csak diesel autóbuszokról esik szó. Ez számomra egy kicsit aggodalomra ad okot, hiszen Nyugat-Európában és számos másik magyar városban is láthatjuk azt a tendenciát, hogy egyre inkább az elektromos autóbuszokkal terveznek. Ehhez képest véleményem szerint jelentős visszalépést jelentene Kecskemét város számára kizárólag diesel járműveket beszerezni.

Tisztelettel szeretném feltenni az alábbi kérdéseket:

Miért akar egyfajta meghajtású diesel buszközlekedés mellett elköteleződni a város? Mi ezzel a célunk? Ráadásul miért 10+5 évre, ami véleményünk szerint rendkívül hosszú idő? Ezen belül miért nem ad váltásra vagy módosításra lehetőséget a szerződés, amikor indokolt lenne, hogy legalább erre 5 évenként sor kerülhessen.

Szőkéné Kopping Rita:

Kérdésem kapcsolódik képviselő asszony kérdéséhez. Bizottsági ülésen már beszéltünk erről, de szeretnék megerősítést kapni. Lehetőség van a 10 + 5 év alatt arra, hogy más üzemelésű autóbuszok is forgalomba kerülhessenek?

Dr. Fekete Gábor:

A 14. számú egyéni választókerületben - ami főleg Borbás és a Kossuth-Törekvés területét érinti – a továbbiakban is biztosított lesz, hogy a helyközi járatot az összvonalas bérlettel is igénybe lehet majd venni?

Dr. Homoki Tamás:

Bodrozsán Alexandra képviselő asszony kérdéseire válaszok.

Kecskemét nyitott arra, hogy az alternatív meghajtású járműveket a következő időszakban előnyben részesítse. Pontosan azért van a tervünkben egy olyan cégnek a partnerként történő behozatala, akinek ebben múltja, tapasztalata és véleményünk szerint jövője is van. A cég 2008. óta úttörő jelleggel foglalkozik elektromos buszoknak a fejlesztésével is. Ugyanakkor 2020. január 1-től, május 1-től biztosítani kell a teljes közösségi közlekedést. Jelen pillanatban a kormánynak a buszstratégiája, - amiről természetesen mi is tudunk - az még nincs azon a szinten, hogy egy teljes szervezeti és főleg buszállománnyal

kapcsolatos rendszert fel lehessen építeni. Abban az esetben, ha úttörő jelleggel Kecskeméten a 60-70 db buszt leváltanánk elektromos buszokra – ami a környezeti hatások érdekében kívánatos –, akkor a buszbeszerzésekkel kapcsolatos költségeink 10 éves folyamatra vetítve minimum 5-6 száz millió forinttal éves szinten nőnének. Ha jelentősen nem nő a buszközlekedést igénybe vevőknek a létszáma, akkor ez az összeg itt „landolna” nálunk és évről-évre ki kellene fizetni. A probléma ezzel az, hogy a jelenlegi stratégiában még nem ismert, hogy az elektromos buszoknak a fizikai volta mellett a szükséges kiszolgálási létesítmény és tevékenység miből kerülne finanszírozásra. Ki építi ki, ki milyen támogatást ad rá, hogyan tudja működtetni, hány elektromos töltő kell ahhoz, hogy ezek a buszok közlekedni tudjanak? Sőt az egyik bizottsági ülésen elmondtam a mérnökök és műszakiak által alátámasztott tényt, ha Kecskeméten 20-30-40 elektromos buszt egyszerre kezdnénk el tölteni, akkor nem lehetne este vacsorát adni a családnak, nem tudnánk a TV-t bekapcsolni, ugyanis nincs annyi áram. Ahhoz, hogy ezek a dolgok reálisan elképzelhetők, figyelembevehetőek legyenek hatalmas méretű áramfejlesztési tevékenységet kellene végig vinni. Természetesen ez a cél, mert a modern világban erre halad minden, de jelenleg még nem tartunk itt. Kívánunk foglalkozni azokkal a pályázati lehetőségekkel is, amelyek lehetővé teszik az elektromos buszoknak a beszerzését.

Az 1,6 milliárdnak a fele 800 millió, s az igen karcsú. Ez önmagában 5, legfeljebb 6 elektromos busz beszerzésére elegendő a 23 megyei jogú város tekintetében. Ha nem így nézem, hanem a kiírás szerint a Kormány 20%-os támogatottságot ad, akkor az elektromos buszok bekerülési költségéhez képest gyakorlatilag a 20%-os finanszírozásnál a 800 millió forint a megyei jogú városok önjelöltje mellett kb. 20-25 db elektromos buszt jelent, városonként 1 db-ot. Ha ez komoly lesz, valóban kiírásra kerül és valóban lehet arra számítani, hogy ez így megvalósul, akkor szeretném megnyugtatni Önt és valamennyi résztvevőt, hogy mi ezt meg fogjuk tenni. A szolgáltató és a közlekedésszervező is meg fogja ezt erősíteni. Nyitottak vagyunk rá.

Ezek a buszok jelenleg a legmodernebb dieselnek felelnek meg. Május 1-jén 45 db új null kilométeres busz fogja a közlekedést Kecskeméten ellátni.

Miért 10+5 év?

A korábbi közgyűlési időszakban évenként felül kellett vizsgálni a DAKK Zrt-vel való szerződéseket, az mindig egy visszatérő dolog volt. Így nem lehet tervezni egy jövőt. Évről évre így nem lehet rávenni egy komoly szolgáltatót arra, hogy fejlesszen és beruházzon egy helyi közlekedés érdekében. Jobb lenne, ha ez hosszú távú lenne. Az, hogy 5 vagy a 10 év a legmegfelelőbb, azt én nem tudom eldönteni, viszont a piaci törvényszerűség, egy pályázati folyamat mellett nem lehet elmenni.

Ha mi azt várjuk el egy szolgáltató pályázótól, hogy Kecskemétre látványos javulást hozzon, rend és új buszok legyenek, akkor neki ehhez megfelelő infrastruktúrát, személyzeti politikát fel kell építeni és figyelnie kell a megtérülésre is.

Ebbe a modellbe, amit a közgyűlés elé ajánlunk ez működik. Természetesen nem jelenti azt, hogy az önkormányzat folyamatosan ne gyakorolhatna kontrollt. Kétségtelen akkor, amikor megalkottuk a rendeletet, hogy a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. legyen jogosult az apróbb dolgokat közvetlenül intézni a szolgáltatóval, akkor pont a közgyűlést akartuk tehermentesíteni a részletkérdések megtárgyalásától. Bármikor, bárkinek joga van arra, hogy olyan kérdéseket, olyan indítványokat, észrevételeket tegyen akár bizottsági, akár közgyűlési szinten, ami a működés kérdéseit érinti. Ennek a kontroll lehetőségnek az elfogadását kérem. Fogadják el azt, hogy a szolgáltatás megtervezhetősége szervezésben és számtanban egyszerűen így jön ki.

Dr. Fekete Gábor képviselő úr kérdésére válaszolva 2020-ban semmilyen változás nem lesz bérlet, illetve utazási feltételek tekintetében. Nyilván a következő év lesz az, amikor a

szervezeti munkának az elvégzését követően a fő téma a vonalhálózat lesz. Akkor vizsgáljuk ezt felül.

Szemereyné Pataki Klaudia:

A csúcs időn kívüli jegyárcsökkenés a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. javaslata egyfajta ösztönzőként. Felelősséggel végig gondolva tették ezt a javaslatot.

Háry Ernő, a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. ügyvezetője:

Nem jegyárcsökkentésről van szó, hanem azt javasoljuk a közgyűlés felé, hogy a jelenleg is a díjszabásban szereplő kedvezményes menetjegyet lehessen felhasználni munkanapokon 19 órától. Továbbá a szakemberek és a partnerünk a Mobilissimus Kft. segítségével felmért és elvégzett tanulmány alapján javasoljuk, hogy ennek a kedvezményes menetjegynek a használata kerüljön kiterjesztésre szabad- és munkaszüneti napokra teljes üzemidőre. Nagyon alacsony kihasználtsággal üzemelnek a járatok. Ettől azt reméljük, hogy valamilyen módon az utazási kedvet tudjuk serkenteni, s egy kicsit közelebb hozni a közösségi közlekedést a hétfői időszakokban is.

Szemereyné Pataki Klaudia:

Bodrozsán Alexandra képviselő asszony kérdésére, hogy váltásra miért nincs mód. A válasz, hogy van mód és lehetőséget biztosít erre a megkötendő szerződés. Jelen pillanatban a technológia, a feltételek, az adottságok és a kapacitás, ami rendelkezésre áll a legoptimálisabb megoldással ezt teszi lehetővé. A 10 év természetesen hosszú idő. Egyértelmű, hogy mindenki keresi a környezetkímélő megoldási módszerek alkalmazását a helyi közlekedésben, s az, hogy milyen technológiával, azt még az autógyárak sem tudják. Szerintem még az autóbuszgyártók is kutatják a legmegfelelőbb és legoptimálisabb technológiát. Ilyen mélységbe ne menjünk bele.

Egy dologra szeretném még felhívni a figyelmet.

Évek óta a Volánbusz Zrt-vel a szolgáltatási díjjal kapcsolatban nagyon komoly egyeztetéseket tartunk, s azt is hozzá kell tenni, hogy az elmúlt években a költségvetésünkben folyamatosan emelkedett az ellentételezési díj mértéke. Ezzel a szerződéssel is emelkedni fog az ellentételezési díj mértéke. Az elmúlt években összegyűjtött tapasztalatokat – hogyan tudjuk ellenőrizni, mit tudunk elszámolni, melyek azok a beépítendő ellenőrzési pontok és lehetőségek a futott kilométerek teljesítésére vonatkozóan – ebben a szerződésben letisztáztuk, s nem fogunk azon vitatkozni, amit a Volánbusz Zrt-vel tettünk az elmúlt években, hogy jogosan vagy nem jogosan jár az összeg. Itt viszonylag egy tiszta lappal indulunk, de egy jóval magasabb ellátási szerződéssel, díjjal, amit majd a költségvetésbe be kell építeni. Ezt is figyelembe kell vennünk.

Ezért is kellett döntenünk, mert a decemberi költségvetést készítjük a közgyűlés elé s a januártól esedékes költségeket időben látnunk kell.

Dr. Vancsura István:

Meg kell említenem, hogy vannak emissziós zónák, amelyek ezen szerződés megkötésével meg fognak szűnni. A szerződéskötés szempontjából a 10 + 5 év, azaz a 15 év rendkívül hosszú idő. Kecskeméten ugyanis borzasztóan rossz a levegő minősége, melynek kapcsán két szót emelnék ki: a modernizációt és a környezettudatosságot. Véleményem szerint mindkettőnek híján van a kötendő szerződés, amely jelenleg tervezet.

A „fideszes” média néhány cikkéből szeretnék idézni.

A Hírösvény 2019. július 16-ai számában megjelent cikkben Falu György Tamás képviselő, jelenleg alpolgármester elmondta, hogy fantasztikus dolog az elektromos jármű, hiszen igénytelenek a szervizelés terén, mivel hiányzik belőlük a motorolaj, így a velük járó szimeringek, tömítések stb. Környezetbarát, zaj és rezgésmentesek. Mellesleg hihetetlen élmény egy ilyen járművel járni. A város tulajdonában álló cégek közül elsőként a BÁCSVÍZ Zrt., a Kik-For Kft. és a Termostar Kft. több járművét cserélte le elektromos járműre. Továbbá megkezdődtek a vizsgálatok a tömegközlekedés még környezetbarátabbá tételéhez szükséges feltételek megteremtésével kapcsolatban.

A Kecskeméti Lapok 2019. augusztus 21-ei számában megjelent cikkben Szemereyné Pataki Klaudia polgármester elmondta, hogy a cél az, hogy Kecskemét egy korszerű, kényelmes zöld város legyen. Folytatni kell a környezetvédelmi programokat, különösen a légszennyezettség visszaszorítása érdekében.

Az autóbuszos közlekedés átszervezéséhez minden segítséget megadnak az önkormányzat által újonnan létrehozott Kecskeméti Közlekedési Központnak.

Mondták mindketten ezt annak a tükrében, hogy most is Euro 6-os motorral közlekednek a Mercedes-Benz buszok, amelyek ráadásul még hibridek is.

A hazai kitekintést, ha megnézzük, akkor látható, hogy Salgótarjánban, Pécsen, Nyíregyházán, Budapesten elektromos buszok közlekednek. A BKV folyamatosan tesz fel például elektromos buszokat, Székesfehérvár szintén. Közben néhány magyar elektromos buszt bemutatnak a hazai gyártók, addig éppen most volt 2019 októberében Brüsszelben a Busworld Europe - nem tudom, hogy Kecskemét képviseltette-e magát -, ahol számtalan, városi közlekedésre szánt elektromos busz került kiállításra és bemutatásra. Ezek közül csak néhányat említenék: BYD, magyar elektromos busz, amely ezer feletti eladással rendelkezik. Salgótarjánban is üzemel belőle, de Londonban is fut belőle jó néhány darab. Ilyen például az Ikarus, vagy a Mercedes-Benz Citaro busz. A tendencia az, hogy az európai városokban folyamatosan tiltják ki a diesel meghajtású járműveket. A tendencia tehát egyértelmű: a diesel buszokat cserélni kell, a hibrid meghajtású buszok eltűntek és mindenki az elektromos busz felé lép.

Nézzünk európai kitekintést is. Párizs, Moszkva, Varsó, London, Hamburg, Berlin, Bécs és még sorolhatnám az európai városokat, ahol jelenleg elektromos buszok vannak forgalomban. Nézzük a média cikkeit is. Portfólió 2019. november 6.: Európában még soha nem volt ekkora elektromos busz megrendelés, mint most. A Vezess.hu egyik elemzése azt írja, hogy 2025-re 1,2 millióra nőhet az elektromos városi buszok száma a Földön. Az elemzések szerint ez azt jelenti, hogy a városokban

Falu György Tamás:

Nagy embernek érezhetem magam, hiszen Dr. Homoki Tamás alpolgármester azzal kezdte, hogy nagy emberektől érdemes idézni és Dobos József képviselőt idézte. Most Dr. Vancsura István képviselő idézett engem. Valóban már több mint két éve elektromos járművel közlekedem. Klímaberendezéssel fűtünk és naperőmű van a háztetőn, amely nagyon jól átgondolt beruházás volt. Az is valóban így van - és büszke is vagyok rá -, hogy a Városüzemeltetési Kft., ahol főmérnökként dolgoztam, úgy gondolom, hogy talán a legnagyobb létszámú elektromos járműparkot működteti. Továbbá a legnagyobb teljesítményű napelemes beruházást is ez a cég hajtja jelen pillanatban végre.

Egy helyi tömegközlekedés esetében mások a nagyságrendek, mint egy személygépjármű töltésénél. Az is egy általánosan elfogadható tény, hogy a mai innovatív kor műszaki, technológiai fejlesztései elképesztő eredményeket hoznak szinte évről évre. Azt gondolom, hogy az egyik legnagyobb kihívás ma egy műszaki szakember számára, hogy megérezze, hogy hol van egy-egy technológiának az a pillanata, amikor az a fejlettsége olyan fokára ért, hogy már érdemes bevezetni. Az egyik az Egyesült Államok példáját említeném, akik a jólétüknek köszönhetően a színes televízió technika feltalálásakor azonnal elterjesztették az NTSC színekódolású monológ műsorszórást, amelynek következtében több százezer vevő berendezést értékesítettek. Néhány évvel később a jóval fejlettebb és szebb képet biztosító PAL és SECAM rendszereket kitalálták, akkor egyszerűen már nem tudtak erre a modern rendszerre átállni, mert olyan mennyiségű vevő berendezést értékesítettek, amelyeket már nem lehetett lecserélni.

A mai kor tömegközlekedési kérdésének a körében tehát nemcsak az elektromos hajtású járművekkel kell foglalkozni. Azonban az elektromos hajtású járműveknél is felmerül a kérdés, hogy olyan akkumulátorral szerelt járművekre van-e szükség, amelyek egy töltéssel két-három, vagy négyszáz kilométert képesek megtenni. Nyilvánvalóan ez akkumulátor gyártástechnológiai, környezetvédelmi kérdéseket vet fel. Olyan elektromos megoldás is létezik az elektromos buszoknál, ahol szakaszonként vannak töltőpontok és egy kiegészítő akkumulátor van csak a járműben. Maga a jármű az egyes megállóhelyeken kapott töltéssel tud a következő megállóhelyig közlekedni. Mondhatnám itt a burkolatba épített indukciós töltési módszert is. Szintén a tömegközlekedés környezetbarát meghajtási módjához tartozik a hidrogén üzemanyagcellás meghajtás is. Jelen pillanatban olyan elképesztő forradalom van e tekintetben, hogy én semmiképpen nem ragadnék le az elektromos járműnél. Ha ez most így elfogadható, amit mondok, hogy nem feltétlenül szükséges az elektromos járműnél leragadni, akkor viszont nagyon nehéz helyzetben van az a pályázati kiíró, aki nyilván ezt a szerződést most egy pályázati kiírás alapján köti meg. Tehát, ha mi a pályázatban nem deklaráltuk ezt, hogy most nekünk milyen elvárásunk van, akkor a pályázati kiírásba mit írunk bele: hidrogén, vagy üzemanyagcellás? Szerintem, ha ezt elolvassa ma egy szolgáltató, akkor annak eszébe nem jut, hogy velünk foglalkozzon. Ezzel a technológiával Magyarországon nagyon kevés tömegközlekedési szolgáltató rendelkezik, ha most azt mondanánk egy pályázati kiírásban, hogy itt öt éven belül elektromos buszokat kell beszerezni, működtetni és szervizelni. Olyan technológiák, feltételek vannak, aminek nagyon kevés cég tud eleget tenni.

futó buszok mintegy 47%-a zéró emissziós hajtással fog rendelkezni 2025-re, kivéve Kecskemétet.

A javaslat tehát az, amelyet indítványoz is, ugyanis a jelenlegi szerződés tervezetben nincs benne - hiába szeretnénk 5 év múlva egy váltást - az egyoldalú lehetőség, hogyha Kecskemét városa kinyilvánítja az akaratát, hogy szeretne váltani, akkor az meg is történhessen. A szerződés ugyanis mindig kétoldalú dolog, nem biztos, hogy a másik fél azt alá is fogja írni. Ha most rögzítjük a szerződésben ezt az elhatározást és akaratot, akkor megnyugtatóan lehet támogatni ezt a szerződést, egyébként az álláspontom szerint nem. A javaslat tehát az, hogy 5 év után legyen felülvizsgálható a szerződés úgy, hogy az egyoldalúan Kecskemét város igényének adott esetben módosításra kerüljön.

Még egy fontos dolgot szeretnék megemlíteni. Közzétettem egy szavazást a facebookon, hiszen a választópolgárok akaratának is meg kell felelni. Közzétettem azt a kérdést, hogy nevezetesen válasszanak, hogy 10+5 évig diesel busz üzemeljen Kecskeméten, vagy fokozatosan térjünk át az elektromos buszra 10 év alatt.

A fokozatosságot úgy értem, hogy nem egyidejűleg 30 elektromos busz beszerzését kell Kecskemétnek eszközölni, hanem évente 5-10 darabszámú lépésekkel kell ezt megtenni. Ez a szavazati arány, amely jelen pillanatban a facebookon is fut és lehet szavazni, jelen pillanatban az elektromos buszra szavazók aránya 91%-ék, a diesel buszra szavazók pedig 9%-ék.

Az olyan típusú szerződéseknél a jövőben, ahol jelentős összegű és időtávú szerződéseket köt a város, javasolnám, hogy a Jogi és Ügyrendi Bizottság is tárgyalja meg azokat kifejezetten jogi szempontból, mivel több szem többet lát.

Szemereyné Pataki Klaudia:

Köszönjük képviselő úr hozzászólását, bár sok mindenben megválaszoltuk már a korábbiakban. Falu György Tamás alpolgármester úr érintett, jelezte, hogy megválaszolja majd a felvetéseket. Ebben a közvéleménykutatásban szeretnék tenni pluszba még egy javaslatot – bár mi is készítettünk hivatalosan egy közvéleménykutatást -, de abban azért többoldalról próbáljuk körbejárni, mivel ezek költségnövekedéssel is járnak: jegyár bevétel és jegyár növekedésre is tehetünk javaslatot a szolgáltatási színvonal javításával és a környezetvédelmi szempontok figyelembevételével. Ezt optimálisan tudjuk-e kezelni és ilyen arány mellett is, hogy 91%-a úgy gondolja az embereknek, hogy hajlandók többet fizetni a jobb szolgáltatásért és a környezetvédelmi megoldások tiszteletben tartásáért. Szerintem ez egy másik fontos tényezője, hiszen alpolgármester úr is említette, hogy azért itt a költségeket is figyelniünk kell, hogy milyen jegyár bevételeket alkalmazunk, azt is, hogy hogyan kompenzáljuk ezt a költségvetésből és azt is, hogy milyen kiadási elemek merülnek fel minden egyes szolgáltatás emelésével, változásával kapcsolatosan. Kérdés, hogy ennek az optimumát meg is tudjuk találni. Szerintem azért ez is egy fontos szempont, amit érdemes lenne felmérni. Mert ha hajlandók az emberek, akkor tényleg egy ilyen irányba is el tudunk indulni és más utakat is lehet járni. De, egyelőre a mi visszajelzésünk az, hogy minden egyes áremelkedés csak problémát okozott.

Ami tényleg az elektromos buszokat illeti. Az első intézkedése a Kecskeméti Közlekedési Központnak az volt, amikor kiderült, hogy a város a saját kezébe veszi ezt a szolgáltatást, akkor átvizsgálták a telephely energia ellátását. Hónapokkal ezelőtt már egyeztettünk a nemzeti közmű képviselővel. Két ütemről beszélünk. Az egyik, ha kapunk egy vagy két tesztbuszt, akkor annak a töltéséhez szükséges villamosenergiát is biztosítani kell a telephelyen, mert ez a telephely alapvetően arra lett felkészítve, amire most szerződést fogunk kötni. A pályázókat meg is kértük, hogy tekintsék meg a telephelyet és nyilatkozzanak arról, hogy ennek a szerződési feltételnek megfelel-e. Ezt akár 400 voltos rendszerrel is tudja biztosítani a szolgáltató. Ahhoz, hogy mi egyik buszt fel tudjunk egy műszak üzemszüneti időben tölteni, ahhoz elég egy 400 voltos rendszerbővítés.

Ahhoz azonban, hogy negyven-ötven buszt töltsünk, 3,5-4 megawatt teljesítményt kell lekötni a telephelyen és az ehhez szükséges töltő berendezéseket is telepíteni kell. Ahogy azonban elhangzott, ennek a pénzügyi oldala még nincs kijárva.

Abszolút egyetérttek azzal, amit Dr. Vancsura István mondott, és azokkal is, akik azt mondták, hogy igenis ők azt szeretnék, ha le lennének a buszok cserélve elektromos buszokra. Itt helyesbítenék, hogy nem feltétlen elektromos busz kellett volna, hanem olyan meghajtású autóbusz, ami zéró emisszió kibocsátású. Tehát én nem szűkítettem volna le az elektromosra, s ha megkérdezett volna a közvéleménykutatás előtt, hogy abban mi szerepeljen, akkor én villamosmérnökként ezt tudtam volna javasolni.

Az első lépést tehát megtettük, hogy az elektromos buszokat tudjuk működtetni, illetve felkészülünk a legrosszabbra. Ha a technológia nem hoz olyan javulást, hogy a nagy akkumulátorú és nagy töltő energiát igénylő buszokat tudjunk itt Kecskeméten bevezetni, akkor nekünk fel kell készülni arra a töltő teljesítménynek a beszerzésére, illetve beüzemelésére, amire ebben az esetben szükség van.

Említhetném alternatív energiaként a hidegfűtést is. Ezzel kapcsolatban is rengeteg kutatás folyik, melyet sokan fantazmagóriának tartanak. Ezzel kapcsolatban is éveken belül lehet forradalmi változás.

Azt gondolom, hogy jó ez így, ahogy van. Az, hogy Euro 6-os buszok lesznek, ez véleményem szerint óriási előrelépés lesz Kecskemét tömegközlekedésében 2020. május végétől. Kecskemét városa készül egyébként arra, hogy az elektromos buszokat - ha ez a döntés születik – fogadni tudja.

Még egy gondolatot szeretnék elmondani. Elnök-vezérigazgató úrral egy nyelvet beszélünk. Öröm volt vele egy asztalnál ülni, mivel azokat a műszaki kérdéseket, amelyeket itt feszegetünk, azokat olyan szakértelemmel interpretálta, hogy jó volt hallgatni. Azt gondolom, hogy ez egy nagyon jó és gyümölcsöző együttműködés lesz.

Szemereyné Pataki Klaudia:

Közben a jogi kérdésre is megtaláltuk a választ. Igaz, hogy kevés idő volt a szerződés átfutására, amely egy hatalmas anyag. A XI. fejezet 1/1. pontjában szerepel, hogy a szerződést nem öt évente, hanem évente vizsgáljuk felül, azaz:

„Felek rögzítik, hogy a jelen Szerződés módosítás érdekében a Szerződéssel kapcsolatos igények, feltételek, körülmények, működési tapasztalatok változását

folyamatosan figyelemmel kísérik, azokat legalább évente - minden év október 31-ig - felülvizsgálják, amely alapján a Szerződést szükség szerint közös megegyezéssel írásban módosítják."

Tehát benne van a felülvizsgálat lehetősége a megkötendő szerződésben.

Szőkéné Kopping Rita:

Azt gondolom, hogy egy igen komoly mérföldkőhöz érkezett Kecskemét. Örvedetesnek tartom ezt a szerződést, amely létrejött. Vitakoznék képviselőtársammal. Tehát az, hogy május 1-től új buszok közlekednek majd a városban, az egy örvedetes esemény, amely a városnak a levegő minőségét is nagy mértékben fogja javítani. El tudom fogadni elnök-vezérigazgató úrtól, amit elmondott, hogy fejlesztések folynak a gyárban és hajlandók arra, hogy új üzemeltetési formákat, járműveket hozzanak a városba. Számomra ez elegendő biztosíték arra, hogy elfogadásra javasoljam képviselőtársaimnak is ezt a szerződéstervezet. Egyben bízom abban is, hogy el fogjuk érni, azt mint Debrecenben, hogy 1,5 százalékkal nőtt a közösségi közlekedésben résztvevők száma.

Dobos József:

Egyetlen egy kérdésem lenne, amely a hétvégi családi jeggyel kapcsolatos. Be akarják-e vezetni? Úgy emlékszem, hogy korábban volt már erről szó, csak nem került bevezetésre. Az LMP kezdeményezése volt.

Szemereyné Pataki Klaudia:

Amit az LMP kezdeményezett, az be is lett vezetve.

Dr. Vancsura István:

Annyit szeretnék csak megjegyzésként tenni a pénzügyi helyzetre, hogy természetesen az elektromos buszok többre kerülnének. Például Pécs városa 100 %-os uniós támogatásból valósította meg ezt a projektet. Tehát nem feltétlenül pénz kérdése, keresni kell a lehetőségeket.

A másik dolog az elektromos buszokkal kapcsolatban, ahogy említettem is, hogy azt nem egyszerre kell meglépni, a fokozatos átálláshoz idő is kell. Ahogy elhangzott, valóban keli egy tesztgarázs, illetve egy tesztmenet is akár több éven keresztül. Tehát ezért sem célszerű az, hogy adott esetben 10-15 év után gondolkozzunk ebben.

A szerződéstervezettel kapcsolatban annyit szeretnék vitakozni, hogy az, mindkét fél akaratával módosítható, amely ugye feltételezi azt is, hogy a másik félnek is kell a hozzájárulása. A másik fél, ha ezt nem akarja, mert adott esetben a fejlesztésekkel nem úgy áll, vagy nem sikerül neki az elektromos buszba olyan teljesítményt táplálni, hogy megnyugtatóan a tömegközlekedés számára tudja tömegtermelésben gyártani, akkor valószínűleg az átállást nem fogja szorgalmazni. Ilyen szempontból javasoltam azt, hogy igen legyen meg a szerződésben az egyoldalú módosításnak a lehetősége. Ha mi váltani szeretnénk – természetesen a fokozatosságot betartva - akkor legyen meg erre Kecskemét városának a lehetősége.

Szemereyné Pataki Klaudia:

Ezzel azért nem tudok képviselő úrral egyet érteni, mert egyoldalú módosításra az üzleti világban, illetve semmilyen világban nincs lehetőség. Mindig kell a kétoldal, mint ahogy Ön is felvezette, hogy kétoldalú az együttműködés, tehát egyoldalú módosításra nem látok lehetőséget. Az rendben van, hogy beszerzik pályázati pénzen, de van egy fenntartási és üzemeltetési költség is, amit mi is tapasztalunk a Mercedes-Benz Citaro buszok esetében. Hiába kaptuk az uniós forrást, a fenntartási és üzemeltetési költségek nem két fillérbe kerülnek, amelyeket be kell építeni az elszámolás és a futott teljesítménybe. Ez az elektromos járművekre is ugyanígy igaz.

Azt gondolom, hogy minden kérdést megpróbáltunk tisztázni. Természetesen ez a kérdéskör nincs a mai nappal lezárva. Egy közös induló kapcsolatról, egy induló új módszertan és ellátás kialakításáról beszélünk. Szükségünk van a partnernek az együttműködésére és nem az egyoldalú, hanem a kétoldalú együttműködésre számíthatnak tőlünk. Önöktől is ezzel számolunk.

Megállapítom, hogy az előterjesztéshez több kérdés, több hozzászólás nincs, módosító javaslat nem hangzott el.

Ki ért egyet a határozat-tervezettel?

(A határozathozatalkor a képviselőtestület 20 tagja tartózkodott az üléssteremben.)

Szavazás után megállapítom, hogy a Közgyűlés 19 igen szavazattal, ellenszavazat nélkül, 1 tartózkodással a következő határozatot hozta:

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése
165/2019. (XI.12.) határozata

Az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás közszolgáltatási szerződésének jóváhagyása

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése megtárgyalta dr. Homoki Tamás alpolgármester fenti tárgyban készült 28.250/2019. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

1.) A közgyűlés a határozat melléklete szerinti tartalommal a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. által „Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területén helyi autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítás közszolgáltatási szerződés keretében történő 2020. január 1. és 2029. december 31. közötti időszakban történő ellátására” címmel kiírt pályázat eredményeként megkötendő közszolgáltatási szerződést, valamint Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 11/2019. (IV. 25.) önkormányzati rendelete 6-7. §-ai alapján annak 4-5. és 9. mellékletét jóváhagyja.

Határidő: azonnal

Felelős: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

2.) A közgyűlés úgy dönt, hogy a helyi személyszállítási szolgáltatás 2020.-2029. évre vonatkozó ellentételezési igényét a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. finanszírozási szerződésében foglalt ütemezésnek megfelelően biztosítja. A közgyűlés felkéri Szemereyné Pataki Klaudia polgármestert, hogy a szerződés időtartamára vonatkozóan a költségvetés tervezésekor a szerződés teljesítéséhez szükséges forrásigény - 2020 évre vonatkozóan 1 051 342 eFt + Áfa összeg - biztosításáról gondoskodjon.

Határidő: értelemszerűen

Felelős: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

3.) A közgyűlés felkéri a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. ügyvezetőjét, hogy a helyi autóbusszos közszolgáltatások körében alkalmazandó egységes megjelenés érdekében arculati tervet készíttessen, és azt jóváhagyás céljából küldje meg az önkormányzat részére.

Határidő: 2020. január 31.

Felelős: Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. ügyvezetője

A határozatról értesülnek:

- 1.) Tisztségviselők
- 2.) Állandó bizottságok elnökei
- 3.) Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője
és általa: Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. ügyvezetője

165/2019. (XI.12.) határozat melléklete

Közszolgáltatási szerződés

(tervezet)

Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területén autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatás, közszolgáltatási szerződés keretében történő ellátására

amely létrejött egyrészről Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 11/2019. (IV. 25.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: Kijelölő rendelet) szerint kijelölt Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. mint közlekedésszervező (Cg.03-09-132626, székhely: 6000 Kecskemét, Paul Lechler u. 2., adószám: 26710297-2-03, bankszámlaszám: 11732002-23546723, képviseli: Hári Ernő ügyvezető) továbbiakban Megrendelő, -

másrészről a INTER TAN-KER Tanácsadó és Kereskedelmi Zártkörűen Működő Részvénytársaság (Cg.: 01-10-045732, székhely: 1045 Budapest, Istvántelki u. 8., adószám: 14025336-2-41, bankszámlaszám: 11794008-24014052, képviselők: Dr. Tenk Gábor vezérigazgató, Dr. Horváth Zoltán cégvezető) – továbbiakban Szolgáltató között: (illetve továbbiakban felek között), az alábbi feltételekkel:

I. Előzmények

1. A Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (továbbiakban: Möt.) 13. § (1) bekezdés 18. pontja értelmében a helyi önkormányzat feladata a helyi közügyek, valamint a helyben biztosítható közfeladatok körében a helyi közösségi közlekedés biztosítása.
2. Megrendelő az autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatás (továbbiakban: Közszolgáltatás) biztosítása érdekében, Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata (a továbbiakban: Önkormányzat) a Kijelölő rendelet 3. és 4. §-ai szerint kijelölt közlekedésszervező mint Megrendelő 2019. július 19-én nyílt pályázati eljárást hirdetett meg. Megrendelő a pályázaton beérkezett ajánlatokat megvizsgálta, egymással összevetette és az elbírálást követően a Megrendelő döntése szerint a nyertes ajánlattevő a Szolgáltató lett. A Kijelölő rendelet 4. § alapján a jelen szerződés megkötéséhez Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése .../2019. (XI.12.) határozatával hozzájárult.
3. Jelen szerződés a vonatkozó törvényeket, kormány- és ágazati rendeleteket, egyéb kötelező érvényű szabályozásokat, - különös tekintettel:
 - az Európai Parlament és Tanács a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 1370/2007/EK (2007. október 23.) rendelete (továbbiakban: 1370/2007/EK rendelet),
 - a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény (továbbiakban: Szem. törvény),
 - a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (továbbiakban: Kkt.),
 - az Európai Parlament és a Tanács a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 1071/2009/EK rendelete (2009. október 21.) (továbbiakban: 1071/2009/EK Rendelet),
 - a díj ellenében végzett árutovábbítási, saját számlás áruszállítási, valamint autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási, saját számlás személyszállítási tevékenységről, továbbá ezekkel összefüggő jogszabályok módosításáról szóló 261/2011. (XII.7.) Korm. rendelet (továbbiakban: 261/2011. (XII.7.) Korm. rendelet),
 - a közforgalmú személyszállítási utazási kedvezményekről szóló 85/2007. (IV.25.) Korm. rendelet,

- az autóbusszal közlekedő utasok jogairól szóló 181/2011/EU Európai Parlamenti és Tanácsi rendelet (2011. február 16.) (továbbiakban: 181/2011/EU rendelet),
- az autóbuszos személyszállítási szolgáltatásnak a 181/2011/EU rendeletben nem szabályozott részletes feltételeire, az abban foglaltak alóli mentességekre, az autóbuszos személyszállítási szolgáltatási feltételekre, valamint a közúti személyszállítási üzletszabályzatra vonatkozó szabályokról szóló 213/2012. (VII. 30.) Korm. rendelet (továbbiakban: 213/2012. (VII. 30.) Korm. rendelet)
- a szociálpolitikai menetdíj-támogatás megállapításának és igénybevételének szabályairól szóló 121/2012. (VI. 26.) Korm. rendelet vonatkozó rendelkezéseire - teljességgel figyelembe veszi.

II. A szerződés tárgya:

1. Jelen szerződés 1.2. pontjában foglaltakra tekintettel a Szem. törvény 23.§-a alapján Megrendelő megbízza Szolgáltatót Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területén a Közszolgáltatásnak közszolgáltatási szerződés (a továbbiakban: Szerződés) keretében, kizárólagos joggal történő ellátására, a 17. sz. mellékletben foglalt kivételével. A kivételek körében Szolgáltató tudomásul veszi, hogy a jelen szerződés szerinti menetrenden kívüli időszakokban regionális menetrendszerinti járatok is közlekednek helyi díjszabással.
2. A Szerződés célja, hogy a Megrendelő a Szolgáltatóval együttműködve a kölcsönös érdekek figyelembevételével tegyen eleget a Közszolgáltatás biztosítására vonatkozó feladatának.

III. A szerződés időtartama:

1. A Szerződés 2020. január 1-től 2029. december 31-ig tartó, határozott időszakra jön létre.
2. A Felek kinyilvánítják, hogy az 1370/2007/EK rendelet 4. cikk (4) bekezdésében foglalt feltételek teljesülése esetén a szerződés hatályát újabb pályázat kiírása nélkül a szerződés időtartamának felével, azaz 2034. december 31-ig meghosszabbítják. A Felek a 1370/2007/EK rendelet 4. cikk (4) bekezdésében foglalt feltétel teljesülésének tekintik az Önkormányzat tulajdonában álló, 7. számú melléklet 1. pontjában szereplő autóbuszok Szolgáltató által részben vagy egészben finanszírozott és megvalósított cseréjét.

IV. A forgalom lebonyolításához kapcsolódó feltételek

1. A menetrendre vonatkozóan:

1.1. Felek rögzítik, hogy a közszolgáltatási menetrend, a Szerződés elválaszthatatlan 4. sz. mellékletét képezi, így módosítása a Szerződés módosításának minősül. Rögzítik továbbá, hogy a mindenkor meghirdetett menetrend biztosítja Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területén az autóbusszal végzett helyi menetrend szerinti személyszállítási közszolgáltatásának ellátását. A Megrendelő a vonalhálózatot és a menetrendet a Szerződés időtartama alatt felülvizsgálhatja és módosíthatja.

1.2. Megrendelő vállalja, hogy

- a.) egyeztet a Szolgáltatóval a menetrend racionalizálására, fejlesztésére vonatkozó kérdésekben,
- b.) a forgalomra vonatkozó – hozzá érkező – információkat és igényeket a Szolgáltató felé szakmai állásfoglalás céljából továbbíthatja,
- c.) a Szolgáltató által megküldött, szakmai állásfoglalásokkal (pl.: utasszámlálások adatai, bevétel és költség kalkuláció, a módosításnak a hálózatra gyakorolt közvetlen és közvetett hatásainak, kockázatainak részletes bemutatása, stb.) alátámasztott igények jóváhagyása vagy elutasítása tekintetében legfeljebb 60 naptári napon belül nyilatkozik,
- d.) a Szolgáltató felé első alkalommal 2020. október 31. napjáig, majd ezt követően minden naptári év október 31. napjáig tájékoztatást nyújt a következő évre vonatkozó menetrend módosítási, hálózat racionalizálási igényeiről.

1.3. Szolgáltató vállalja, hogy

- a) a tevékenység megkezdésekor a 4. számú mellékletben szereplő, a jelen Szerződés létrejöttekor rögzített menetrendet alkalmazza,
- b) a hozzá beérkező, továbbá a Megrendelő által továbbított utasigényeket véleményezi, és szakmai állásfoglalását (pl.: utasszámlálások adatai, bevétel és költség kalkuláció, a módosításnak a hálózatra gyakorolt közvetlen és közvetett hatásainak, kockázatainak részletes bemutatása, stb.) az igény beérkezését követő 15 naptári napon belül, vagy a Megrendelő által meghatározott észszerű határidőre közli a Megrendelővel.

1.4. Amennyiben a Megrendelő valamely részterületen a későbbiekben újabb közszolgáltatási feladatokat kíván előírni, azt tételesen kell a szerződés mellékletében szerepeltetni.

1.5. Megrendelő a közszolgáltatási menetrend kialakítását, hivatalos meghirdetését a személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó előírások betartásával, figyelembevételével végzi.

A Szolgáltatónak az utazóközönség tájékoztatására - legkésőbb a szolgáltatás megkezdésének időpontja előtt 15 nappal, valamint a közszolgáltatás teljesítésének utolsó napja utáni 30. nap 24.00 óráig - akadálymentesített honlapot kell működtetnie.

A Szolgáltató köteles a menetrendet hirdetményben az akadálymentesített

honlapján a hatálybalépést megelőzően legalább 15 nappal korábban közzétenni, feltüntetve a menetrend időbeli hatályát, a Szolgáltató megnevezését, elérhetőségeit, a vonalak, járatok, megjelölését, az útirányra és a megállóhelyekre, a járatok időbeli közlekedtetésére vonatkozó információkat. A menetrendben feltüntetett járatokkal utazni kívánókkal szemben a szolgáltatót – külön jogszabály előírásai szerint – személyszállítási szerződéskötési kötelezettség terheli.

- 1.6. Szolgáltató vállalja az előre látható és időszakosan jelentkező forgalmi igényekhez való rendkívüli vagy menetrendi alkalmazkodást (ünnepek körüli, az általánostól eltérő közlekedési rend; kiemelt menetrend szerinti személyszállítási igényt jelentő társadalmi, kulturális, sport stb. rendezvényekhez a személyszállítás megszervezése és lebonyolítása stb.), azzal a kikötéssel, hogy az ebből adódó, a szerződés szerintihez képest keletkező kapacitás- vagy teljesítmény-eltérés, illetve közlekedési rend megváltoztatásból eredő teljesítmény változás költsége Megrendelő által a tárgyhavi indokolt költségek között befogadásra kerül. Az ilyen eseteket Megrendelő külön, az általa elkészített fordatervekben feltüntetve legkésőbb a tárgynapi üzemkezdetet megelőző 12 órával Szolgáltató részére igazoltan átadja, melyet a Szolgáltató az előírtak szerint végrehajt.
- 1.7. Amennyiben Megrendelő a meghirdetett – jelen szerződés 4. sz. mellékletét képező – menetrenden felüli teljesítményt rendel meg, vagy ilyen fejlesztési igény merül fel, azt külön egyeztetett módon, a teljesítmények, tarifák, költségek és bevételek figyelembevételével, az esetlegesen szükséges többlet ellentételezés biztosításával kérheti. Megállapodás hiányában Szolgáltató nem köteles a feladat ellátására, és az ilyen okból történő feladatmegtagadás nem minősül szerződésszegésnek.
- 1.8. Felek rögzítik, hogy sztrájk, munkabeszüntetés esetén az elégséges szolgáltatás biztosítása érdekében Szolgáltató a Szem. törvény 39.§ (1) bekezdésében rögzítettek szerint biztosítja az ellátást.

2. A közszolgáltatást igénybevevő utasok jogainak védelme

2.1. A Szolgáltató köteles:

- a.) a Menetrendben feltüntetett járatokkal utazni szándékozókkal a személyszállítási szerződés megkötésére, ha jogszabályon és hatályos üzletszabályzatban szereplő feltételeken alapuló kizáró ok nem áll fenn,
- b.) az autóbuszjáratok utasaival szemben az utazási feltételek és a díjszabásban foglaltak betartatására, azok megtartásának – kiemelten az utazási jogosultság szabályszerű igazolásának és a díjfizetési kötelezettség teljesítésének – ellenőrzésére, az autóbuszjáratokon a rend fenntartására, eljárás kezdeményezésére a személyszállítási szerződés megszegőivel szemben.

- 2.2.** A Szolgáltató köteles továbbá a Szem. törvény 19. § (4) és (6) bekezdésben, valamint a 213/2012. (VII. 30.) Korm. rendelet 10. §-ában meghatározottak szerint – az utazási feltételeket is tartalmazó – a jelen Szerződés keretében ellátott Közszolgáltatásra is kiterjedő, a Megrendelő szakterületével előzetesen egyeztetett, a közlekedési hatóság által jóváhagyott üzletszabályzatot készíteni, melynek hatályos szövegét köteles nyilvánosan az internetes oldalán közzétenni.
- 2.3.** A Szolgáltató vállalja, hogy a jelen közszolgáltatási szerződés teljes időtartama alatt rendelkezik olyan teljes körű utasbiztosítással, amely a szolgáltatásai keretein belül baleseti halál esetén legalább 2 000 000 forint összegű kártérítés megfizetését biztosítja az utas számára. A biztosítási szerződésnek ettől eltérő esetekre vonatkozóan arányosan eltérő biztosítási összeget kell tartalmaznia.

3. Az infrastruktúrára vonatkozóan:

3.1. Megrendelő vállalja, hogy:

- a.) a szolgáltatás biztonságos lebonyolítása érdekében az Önkormányzat kezelésében lévő helyi autóbuszvonalak és fordulók, valamint megállóhelyöblök, le- és felszállóhelyek tisztántartásáról, valamint hó- és síkosság mentesítéséről az Önkormányzaton keresztül gondoskodik,
- b.) a nem önkormányzati kezelésben lévő utak kezelőit haladéktalanul felhívja a balesetmentes közlekedés feltételeinek biztosítására,
- c.) a Szolgáltatónak az autóbusz-közlekedés utasforgalmával kapcsolatos tevékenységek végzésére – külön átadás-átvételi eljárás keretében – Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének az önkormányzat vagyonáról és a vagyongazdálkodásáról szóló 19/2013. (VI. 27.) önkormányzati rendelete és jelen Szerződés 9. számú mellékletében foglalt feltételek mellett a Széchenyi téri autóbusz állomást és egyéb építményeit a Szem. törvény 3.§-ában foglaltak figyelembevételével Szolgáltató használatába adja. Megrendelő felhívja Szolgáltató figyelmét, hogy a Széchenyi téri autóbuszállomáson nem rendelkezik szociális helyiséggel (WC, vizes blokk, tartózkodó). Így az ezeknek a funkcióknak az ellátására alkalmas helyiség/ek/nek a biztosításáról Szolgáltató köteles gondoskodni,
- d.) a Szolgáltató számára, a helyi személyszállítási közszolgáltatás ellátására az Önkormányzat tulajdonában álló, a 7. sz. mellékletben megjelölt 25 db Mercedes-Benz Citaro G BlueTec-Hybrid autóbuszt jelen Szerződés 9. számú mellékletében foglalt feltételek mellett külön átadás-átvételi eljárás keretében pénzbeli térítés nélküli használatba adja,
- e.) a Szolgáltató számára a helyi személyszállítási közszolgáltatás ellátására a tulajdonában álló dinamikus utastájékoztató és forgalomirányítási rendszernek az autóbuszok fedélzetén lévő elemeit jelen Szerződés 8. és 9. számú mellékleteiben foglalt mennyiségben és feltételek mellett használatba adja,
- f.) a Szolgáltató számára a helyi személyszállítási közszolgáltatás ellátására szolgáltatási feladatokat ellátó járműállomány elhelyezésére, és műszaki, karbantartási feltételeinek biztosítására az Önkormányzat beruházásában a kecskeméti 8683/360 hrsz-ú ingatlanon "a Kecskemét város közösségi közlekedés fejlesztése, átalakítása – zéró emissziós zóna megteremtése

soros hibridhajtású alacsonypadlós autóbuszok beszerzésével – KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0022" projekt és az IKOP-3.2.0-15-2016-0007 kódszámú, „Kecskemét város közösségi közlekedés fejlesztése, átalakítása – zéró emissziós zóna megteremtése soros hibridhajtású alacsonypadlós autóbuszok beszerzése II. szakasz” projekt részeként megvalósult telephelyet az autóbuszok műszaki kiszolgálását biztosító helyiségeivel, gépeivel, berendezéseivel, a hozzájuk tartozó technológiával és eszközökkel külön átadás-átvételi eljárás keretében jelen Szerződés 9. számú mellékletében foglalt feltételek mellett pénzbeli térítés nélküli használatba adja.

3.2. Szolgáltató vállalja, hogy:

- a.) a 7. sz. mellékletben megjelölt 25 db Mercedes-Benz Citaro G BlueTec-Hybrid autóbust a Megrendelőtől a jelen szerződés 9. sz. mellékletében foglalt feltételek mellett, külön átadás-átvételi eljárás keretében pénzbeli térítés nélküli használatra átveszi, azokat kizárólag a közszolgáltatás ellátására használja, és a közszolgáltatás időtartama alatt saját költségére és terhére üzemelteti,
- b.) a Noszlopy Gáspár parkban lévő autóbusz-végállomásnak közszolgáltatás céljára történő rendelkezésre állásához szükséges valamennyi helyiség és terület, üzemeltetését és karbantartását, a hozzá kapcsolódó utak, járdák területének tisztítását, téli időszakban ezek hó- és síkosság mentesítésének elvégzését biztosítja,
- c.) az autóbusz-közlekedés utasforgalmával kapcsolatos tevékenységek végzésére – külön átadás-átvételi eljárás keretében, Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének az önkormányzat vagyonáról és a vagyongazdálkodásáról szóló 19/2013. (VI. 27.) önkormányzati rendelete és jelen Szerződés 9. számú mellékletében foglalt feltételek mellett a Széchenyi téri autóbusz állomásnak részletesen meghatározott egyéb építményeit a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 3.§-ában foglaltak figyelembevételével használatba veszi. Az autóbusz állomás teljes területének takarításáról, hó- és síkosság mentesítéséről gondoskodik,
- d.) a jelen Szerződés 8. és 9. sz. mellékleteiben részletezett dinamikus utastájékoztató és forgalomirányítási rendszert használatra átveszi, azokat kizárólag a közszolgáltatás ellátására használja és a közszolgáltatás időtartama alatt szakszerű és teljes funkcionalitást biztosító üzemeltetéséről a jótállási és szavatossági feltételek betartásával gondoskodik, a biztosított eszközöket, elemeket fenntartja és üzemelteti,
- e.) az Önkormányzat beruházásában a kecskeméti 8683/360 hrsz-ú ingatlanon "a Kecskemét város közösségi közlekedés fejlesztése, átalakítása – zéró emissziós zóna megteremtése soros hibridhajtású alacsonypadlós autóbuszok beszerzésével – KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0022" projekt részeként megvalósult műszaki telephelyet és a hozzátartozó eszközöket külön átadás-átvételi eljárás keretében pénzbeli térítés nélküli használatra átveszi, azokat kizárólag a közszolgáltatás ellátására használja, és a közszolgáltatás időtartama alatt saját költségére és terhére üzemelteti,
- f.) a pénzbeli térítés nélküli használatba átadott eszközök vonatkozásában az általános forgalmi adóról szóló 2007. évi CXXVII. törvény 69. §-a alapján számított költségekre jutó általános forgalmi adót a Megrendelő által

kibocsátott számla ellenében banki utalással, 30 napos fizetési határidővel fizeti meg. Az általános forgalmi adó alapját az eszközök átadásától a szerződés hatályának megszűnéséig az Önkormányzatnál jelentkező költségek képezik.

4. Az autóbusz-állomány

4.1. Felek rögzítik, hogy a helyi közforgalmú személyszállítási közszolgáltatás zavartalan ellátásához a Szolgáltató – figyelemmel jelen Szerződés IV/3.1. pont d) alpontjában és IV/3.2. pont a) alpontjában foglaltakra – a szükséges autóbusz-állománnyal rendelkezik illetőleg a közszolgáltatás megkezdésének időpontjában rendelkezni fog. A szolgáltatás ellátását biztosító autóbusz-állomány részletes listáját a 7. sz. melléklet tartalmazza, kivéve a közszolgáltatás első négy hónapjában ideiglenesen alkalmazott autóbuszállományt, amely kapcsán a Felek külön egyeztetnek. A Felek rögzítik, hogy a Közszolgáltatás első 4 (négy) hónapjában a Szolgáltató a közszolgáltatást ideiglenesen bevont járművek felhasználásával fogja végezni. Ezen járművek tekintetében a Szerződés IV/4.3, IV/4.4 és VII/9. pontjából a dinamikus utastájékoztatásra és a wifi szolgáltatásra vonatkozó, valamint a 7. sz. mellékletének és a 9. melléklet 3. pontjának rendelkezéseit - a fedélzeti számítógépek (OBU) kivételével - 2020. május 1-ig nem kell alkalmazni.

4.2. A Szolgáltató vállalja, hogy a Megrendelő által pénzbeli térítés nélküli használatba átadott 25 db Mercedes-Benz Citaro G BlueTechHybrid autóbuszon felül 2020. május 1-től legalább 37 db, legfeljebb 1 éves átlagéletkorú, a jelen Szerződés 6. sz. mellékletében szereplő Autóbusz műszaki követelményeknek eleget tevő szóló autóbusz üzemeltetésével látja el a jelen Szerződésből fakadó kötelezettségeit, amelyek mindegyike, vagy alacsony belépésű, vagy 100 %-ban alacsonypadlós. Az autóbuszok átlagéletkora 2020. május 1-ét követően minden naptári év május 1-én az előző évhez képest maximum 1 évvel lehet magasabb. 2029. január 1-én a teljes autóbuszállományra nézve az átlagéletkor értéke a 7,6 évet nem haladhatja meg oly módon, hogy az autóbuszok gyártásának időpontja nem lehet korábbi a pályázat benyújtását megelőző 9 hónapnál és ennek ténye az alvázszámából (járműazonosító VIN számból) egyértelműen megállapítható. Felek rögzítik, hogy ezen feltételnek a Megrendelő által pénzbeli térítés nélküli használatba átadott 25 db Mercedes-Benz Citaro G BlueTec Hybrid autóbuszok nem felelnek meg, ezért azok helyett beszerzett új autóbuszok üzembe állítása 2023. január 1-től kezdődően szükséges lesz az előző mondatban foglalt feltétel teljesítéséhez. Felek rögzítik, hogy a Szerződés időtartama alatt Megrendelő a Szolgáltató felé a napi tevékenység ellátásához, valamint a szolgáltatásba bevont autóbuszállomány jelen pont szerinti átlagéletkorának biztosításához szükséges beruházási tevékenységen felül további fejlesztési elvárásokat az autóbuszállományt érintően csak a Szolgáltatóval történt előzetes egyeztetés alapján támaszt.

A 7. számú melléklet 1. pontjában szereplő, Önkormányzat tulajdonában álló autóbuszok cseréjeként üzembe állítandó új járművek beszerzéséről, annak forrásáról a felek 2021. október 31-ig – az akkor ismert feltételek alapján – egyeztetni kötelesek. A Szolgáltató ezen időpontig a járművek cseréjére vonatkozó koncepciót dolgoz ki, amelyet a Megrendelő 2022. január 31-ig köteles véleményezni. A Szolgáltató beruházásának megvalósítását követően,

az ilyen fejlesztés igazolt költségeit (különösen: gördülő állomány értékcsökkenése, gördülő állomány egyéb finanszírozási költsége, üzemeltetés közvetlen anyagköltsége, üzemeltetés egyéb közvetlen költsége, közvetlen karbantartási költség) a beszerzés évétől kezdődően a Szolgáltató a neki járó ellentételezés kiszámításában a jelen szerződésben foglalt valorizáción felül is érvényesítheti, amelyre vonatkozó igényét a jelen szerződés alapjául szolgáló részletes pénzügyi ajánlatnak megfelelő szerkezetben és tartalommal kell kidolgoznia. A kölcsönösen elfogadott pénzügyi feltételek alapján, a II./2. pontban foglaltakra is tekintettel a Felek kötelesek a Szerződést megfelelően módosítani. A járművek menetrend szerinti forgalomba állását követően a Szolgáltató a 25 db Mercedes-Benz Citaro G BlueTec Hybrid autóbust jogosult és köteles visszaadni a Megrendelőnek, aki ezeket köteles visszavenni.

- 4.3. Szolgáltató köteles új autóbusz beszerzése esetén a környezetkímélő és energiahatékony közúti járművek beszerzésének előmozdításáról szóló 48/2011. (III.30.) Korm. rendelet előírásait figyelembe venni.
- 4.4. A Szolgáltató vállalja, hogy az általa üzemeltetett járművek egységes arculatára vonatkozó megrendelői igényt 2020. július 1-ig teljesíti, illetve az egységes arculatot a jelen Szerződés teljes időtartama alatt fenntartja.

5. Forgalomszervezési, lebonyolítási tevékenységre vonatkozóan:

- 5.1. Szolgáltató a tevékenységét a helyi közforgalmú személyszállítási közszolgáltatás területén a Megrendelő által rendelkezésére bocsátott autóbuszokon, és egyéb, jelen szerződésben foglalt ingó- és ingatlan vagyontárgyakon felül a saját üzemeltetésében álló eszközökkel valósítja meg, azaz biztosítja a következőket:
- a.) Megrendelő által megküldött fordatervek alapján a helyi közszolgáltatási menetrend maradéktalan végrehajtása,
 - b.) a menetrend pontos, forgalmi adottságokhoz igazodó zavarmentes betartása,
 - c.) a tevékenység zavartalan lebonyolításához szükséges autóbuszok megfelelő számban, kapacitásban és műszaki állapotban való biztosítása,
 - d.) az utasforgalom alakulásának rendszeres figyelemmel kísérése,
 - e.) az autóbuszjáratok indulásáról, díjszabásáról, utazási feltételekről, stb. az utazóközönség tájékoztatása a társaság akadálymentesített honlapján, az autóbuszokon,
 - f.) az autóbuszok fedélzetén az utasok számára menetjegyek értékesítése,
 - g.) az utaspanaszok és a bejelentések kivizsgálása, kezelése,
 - h.) a személyi feltételek biztosítása terén, a biztonságos feladat lebonyolítása érdekében megfelelő képzettségű és létszámú munkavállaló alkalmazása,
 - i.) az autóbuszvezetők részére formaruha biztosítása,
 - j.) a közszolgáltatási feladat ellátásához a mindenkor hatályos jogszabályi feltételeknek eleget tevő, az igényekhez igazodó kapacitással rendelkező, jelen Szerződés 6. sz. mellékletében meghatározott műszaki specifikációnak megfelelő, a Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata tulajdonát képező Mercedes-Benz Citaro G BlueTec-Hybrid autóbuszokkal azonos külső megjelenésű szóló és csuklós autóbuszok biztosítása,

- k.) a j.) pont szerinti külső megjelenésre vonatkozó kötelezettségnek legkésőbb 2020. július 1-től eleget tesz,
- l.) igény esetén a Megrendelő képviselői számára lehetőség biztosítása a forgalom lebonyolítására vonatkozó észrevételek megtételére, és a közforgalmú személyszállítási közszolgáltatással kapcsolatos tájékozáásra.

V. Alvállalkozók bevonása a helyi menetrendszerinti tevékenység ellátásába

1. Ha a Szolgáltató működési költségei és ezen keresztül az ellentételezési igény csökkenthető, a Szolgáltató a Szem. törvény 25.§ (8) bekezdése szerint legfeljebb 49%-ban vonhat be alvállalkozót a helyi közforgalmú személyszállítási közszolgáltatás ellátásába, amennyiben az alvállalkozó a nemzeti vagyronról szóló 2011. évi CXCVI. törvény 3. § (1) bekezdés 1. pontja szerinti átlátható szervezetnek minősül. Az alvállalkozó maga is meg kell, hogy feleljen a helyi közforgalmú személyszállítási közszolgáltatás végzéséhez szükséges személyi, tárgyi, pénzügyi és jelen Szerződés megkötését megelőző pályázati feltételekben és jelen Szerződésben foglaltaknak.
2. Az alvállalkozó bevonásáról Szolgáltató a Megrendelőt a bevonást kezdeményező eljárás megindítása előtt 30 nappal írásban részletesen tájékoztatni köteles. Érvényes és eredményes eljárás esetén Szolgáltató köteles Megrendelőt tájékoztatni az alvállalkozó bevonásának kezdő időpontjáról, az ellentételezési igény csökkenésének mértékéről, valamint az alvállalkozónak a tevékenység ellátásához szükséges, illetékes közlekedési hatóság által kiállított tevékenységi engedélyét, átláthatósági nyilatkozatát, az autóbuszok adatait tartalmazó nyilatkozatát a tevékenység megkezdése előtt legkésőbb 8 munkanappal a Megrendelőnek köteles bemutatni.

VI. Egyes személyszállítási közszolgáltatási módok összehangolása

1. A Szem. törvény 5. § (1) bekezdés b) pontja szerint a miniszter, továbbá az önkormányzatok feladatkörébe tartozik az egyes személyszállítási közszolgáltatások összehangolása. A közszolgáltatási feladatok ellátása során Megrendelő és Szolgáltató kötelesek egymással is együttműködve biztosítani, hogy a helyi, az elővárosi, és a regionális közforgalmú személyszállítási szolgáltatások együtt integrált közlekedési rendszert alkossanak az egyes közlekedési módok közötti észszerű munkamegosztással és a közpénzek lehető legtakarékosabb felhasználásával.
2. Ennek érdekében Megrendelő a közlekedésért felelős miniszter irányába kezdeményezi megállapodás keretében rögzíteni egyes viszonylatokon áthaladó, illetve onnan induló és oda érkező, regionális és elővárosi autóbuszjáratoknak is a részvételét a helyi közforgalmú személyszállítási közszolgáltatásban.

3. A Szolgáltató tudomásul veszi, hogy egyes településrészek irányába, vagy egyes számozott viszonylatokon időszakosan Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területén ezen viszonylatokon áthaladó, illetve onnan induló és oda érkező, regionális és elővárosi autóbuszjáratok is részt vesznek a helyi közforgalmú személyszállítási közszolgáltatásban, utast szállítanak bármely két érintett és meghirdetett megállóhely között, a Megrendelő által jóváhagyott díjszabási feltételek megtartása mellett.

VII. Pénzügyi feltételek

1. A Szem. törvény 4.§ (4) bekezdés d) pontja értelmében, helyi személyszállítási közszolgáltatás jelen Szerződés keretében történő megrendelése esetén az Önkormányzat feladata a helyi közlekedés díjainak megállapítása, a helyi személyszállítási közszolgáltatások bevételekkel nem fedezett indokolt költségeinek megtérítése, valamint a szolgáltatások teljesítésének ellenőrzése.

2. *A helyi személyszállítási közszolgáltatások díjai*

- 2.1. Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területén üzemeltetett helyi személyszállítás 2020. január 1-től érvényes közszolgáltatási díjai, a pótdíjak jelen Szerződés 5. sz. mellékletét képező díjszabásban kerülnek rögzítésre.
- 2.2. A Megrendelő a díjakra úgy köteles az Önkormányzatnak javaslatot tenni, hogy az mindenkor az egyéni közlekedéssel szembeni versenyképességet biztosítsa.
- 2.3. A helyi személyszállítási közszolgáltatás ellátásánál az Önkormányzat által jóváhagyott, a díjszabásban meghatározott tarifa alkalmazása a közszolgáltatás körében a Szolgáltató számára kötelező.
- 2.4. Felek rögzítik, hogy Szolgáltató is jogosult az alkalmazott díjak, pótdíjak, továbbá a díjalkalmazási feltételek módosítására javaslatot tenni.

3. *Az ellentételezés megtérítése*

- 3.1. Felek rögzítik, hogy a Szolgáltatót a 2020. évre vonatkozó helyi közforgalmú személyszállítási közszolgáltatás ellátásáért a bevételekkel nem fedezett, a jelen szerződés szerinti közszolgáltatási tevékenység miatt felmerült indokolt költségek megtérítésére a jelen Szerződés 1. sz. mellékletében lévő Pénzügyi Ajánlatában foglaltak szerinti összegű ellentételezés (továbbiakban: ellentételezés) illeti meg.
- 3.2. A Szolgáltató viseli a közszolgáltatással kapcsolatban felmerülő összes működési költséget és kockázatot, beleértve az őt terhelő adókat és illetékeket is.

- 3.3. Megrendelő szavatolja, hogy a jelen Szerződés szerint Közszolgáltatással összefüggésben menetjegyek, bérletek értékesítését kizárólag a megrendelő végzi. A Szolgáltató részére a Megrendelő köteles havonta, legkésőbb a tárgy hónapot követő hónap 15. napjáig átadni a közszolgáltatásból származó és azzal összefüggő bevételeket, a Szolgáltató által benyújtott pályázatban megjelölt elvárt bevétel összegének megfelelő mértékben, ideértve:
- a) a Megrendelő által értékesített menetjegyek, bérletek, egyéb utazási jogosultságok ellenértékét,
 - b) személyszállítási közszolgáltatás utazási kedvezmények ellentételezését szolgáló jogszabályban meghatározott szociálpolitikai menetdíjtámogatást,
 - c) az utasok által fizetett pót- és egyéb díjakat.
- 3.4. A fedélzeten értékesített menetjegyek elszámolása a Felek között akként történik, hogy a fedélzeten beszedett bevételt a Megrendelő saját bevételeként tartja nyilván, annak fizikai átadására a Megrendelő felé azonban a Szolgáltató részéről nem kerül sor.
- 3.5. A felek rögzítik, hogy a Szolgáltató a jelen Szerződés 1. számú mellékletét képező ajánlata szerinti közszolgáltatások nyújtását nettó 428,536,- Ft/menetrendi km ellentételezés ellenében vállalja.
- 3.6. Felek rögzítik, hogy a díj összegét a jelen Szerződés megkötését megelőző pályázati eljárásban a Szolgáltató által tett Pénzügyi Ajánlatnak megfelelően alakították ki. A díj összegének meghatározása során Szolgáltató minden szükséges adatot megkapott, így kijelenti, hogy végleges ajánlatát számszaki és tartalmi tévedésektől mentesen tette meg.

4. Változáskezelés

- 4.1. A Megrendelő jogosult a 2020. évben megrendelt menetrend szerinti teljesítményt, mint bázis teljesítményt a Szerződés teljes időszaka alatt, minden egyes naptári évre vonatkozóan + 7% / - 3%-kal módosítani.
- 4.2. A költségek valorizációja költségcsoportonként történik az alábbiak szerint.
- Üzemeltetés és karbantartás közvetlen személyi jellegű költségei:
 - A közlekedési ágazatban lefolytatott bértárgyalások eredményeképpen létrejövő országos alágazati bérmegállapodásában foglalt időponttól, adott éves bérfejlesztésének mértékével kerül indexálásra. Amennyiben országos alágazati bérmegállapodás az adott évben nem jön létre, a Megrendelő a Szolgáltató esetleges költségnövekedését tény költség szinten fogadja be azzal, hogy ennek mértéke azonban nem lehet több, mint a KSH által közzétett, a teljes munkaidőben alkalmazásban állók bruttó átlagkeresete a Szerződés teljesítésének helye (Bács-Kiskun megye) szerinti mutatója¹ alapján annak bázis évhez viszonyított és százalékban meghatározott mértéke.

¹https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_qli029a.html

- A valorizáció első időpontja: az alágazati bérmegállapodásban foglalt időponttól, de leghamarabb 2021.01.01-től.
 - A valorizáció éves gyakoriságú.
- Üzemanyagköltségek:
 - A bázisár (2020. január 1-re az ajánlatban megadott ár) a következő elszámolási ciklus egyes hónapjaiban a NAV által közzétett gázolajáraknak a számtani középértékük változásának megfelelő mértékben valorizálandó.
 - A valorizáció féléves gyakoriságú, az elszámolási ciklus megegyezik a naptári félévvel.
 - Az első valorizációra 2020. július 1-én kerül sor, az ajánlatban szereplő 2020. január 1-i bázis gázolaj ár és a NAV által az érintett időszak egyes hónapjaiban közzétett gázolaj áraknak a számtani középértékének változásának mértékével változtatandó. A következő elszámolási ciklus első napjára így megállapított ár lesz a következő ciklus bázisára.
 - Egyéb költségek:
 - Az összes olyan kilométerdíj alakulására ható költség tartozik bele, mely nem üzemanyagköltség és nem az üzemeltetés közvetlen személyi jellegű költsége.
 - Az alkalmazandó index a KSH (nyilvánosan hozzáférhető és folyamatosan karbantartott) adatai² alapján 7 tételből tevődik össze, amelyből a Közúti áruszállítás, költöztetés 40%-os súlyt képvisel, emellett pedig Gép, gépi berendezés gyártása; Járműgyártás; Egyéb feldolgozóipar, ipari gép, berendezés üzembe helyezése, javítása; Információ- technológiai szolgáltatás; Megfigyelt adminisztratív és szolgáltatást támogató szolgáltatások összesen; illetve a gumi-, műanyag és nemfém ásványi termék gyártása 10-10%-os súlyt képvisel. A valorizációs árindex egyenlő az aktuális évi árindexek megfelelő súllyal ellátott összegével.
$$\text{Ár}(t + 1)[2] = \text{Ár}(t) * \frac{\text{Árindexek+megfelelő súly}_3}{100}$$
 - A valorizáció első időpontja: 2021. július 1.
 - A valorizáció éves gyakoriságú.

4.3. A költségekre kiható jogszabályi változások (pl. bérjárulék változása, gázolaj jövedéki adóterhének változása, stb.) következtében fennálló, 0,5%-ot meghaladó mértékű kilométerdíj-korrekciós igényeket a Felek szerződés módosítás útján, a valorizációtól függetlenül kezelik.

²https://www.ksh.hu/stadat_eves_3_6

2 Ár(t)=ár az adott évben, Ár(t+1)=ár a következő évben

- 4.4. A valorizációra vonatkozó igényét a Szolgáltató kezdeményezi, az igény megjelölésén felül az annak alátámasztására szolgáló számítások, dokumentumok egyidejű csatolásával a 16. sz. mellékletben szereplő nyomtatvány kitöltésével.

5. Teljesítmény elszámolása és a fizetés módja

- 5.1. Szerződő felek rögzítik, hogy az Önkormányzat által a „Kecskemét város közösségi közlekedés fejlesztése, átalakítása – zéró emissziós zóna megteremtése soros hibridhajtású alacsonypadlós autóbuszok beszerzésével – KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-002” projektben és az IKOP-3.2.0-15-2016-0007 kódszámú, „Kecskemét város közösségi közlekedés fejlesztése, átalakítása – zéró emissziós zóna megteremtése soros hibridhajtású alacsonypadlós autóbuszok beszerzése II. szakasz” projektben beszerzett hardver és szoftver eszközök által rögzített információk segítik a menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatás minőségbiztosítási rendszerének és teljesítmény elszámolási rendszerének felállítását és üzemeltetését. A szoftverek (DPX, BUSDATA, BUSREPLAY) üzemszerű használata biztosítja azokat a feltételeket, amelyek alapján mindkét fél által elfogadott objektív módon megállapíthatók a hálózaton az ehhez szükséges berendezésekkel felszerelt autóbuszokra vonatkozó teljesítmény és egyéb paraméterek. Rendszer hiba esetén a felek a teljesítményt a menetlevelek és fordaadatok alapján állapítják meg.
- 5.2. Megrendelő a tárgyhavi tény teljesítményről az előző pontban meghatározott informatikai rendszer adatai alapján kiállított dokumentumot Szolgáltató részére a tárgyhónapot követő hónap 5. napjáig vagy, ha az munkaszüneti napra esik, akkor az azt követő első munkanapig küldi meg.
- 5.3. Szolgáltató annak elfogadása esetén teljesítésigazolást juttat el a Megrendelőhöz. A teljesítésigazolásnak tartalmaznia kell az adott hónapra megrendelt menetrendi kilométermennyiséget, illetve a teljesített menetrendi kilométermennyiséget, valamint mellékletként csatolni köteles a jelen szerződés 13. sz. mellékletében található negyedéves adatszolgáltatást. A tárgyhavi teljesítményre jutó ellentételezés összegét csökkenti az adott hónapban Felek által elfogadottnak tekintett és lezárt, a jelen szerződés VII.9. pontja szerinti megrendelői kötbérigény, amelyet a teljesítésigazolásban a Szolgáltatónak fel kell tüntetnie.
- 5.4. A Megrendelő a teljesítésigazolást annak igazolt átadásától számított 8 napon belül köteles elbírálni és az elbírálás eredményéről a Szolgáltatót írásban tájékoztatni. Amennyiben a Megrendelő a teljesítésigazolásban foglaltakra 8 napon belül írásban nem tesz észrevételt, úgy kell tekinteni, hogy annak tartalmát elfogadta.
- 5.5. A közszolgáltatási ellentételezésre vonatkozó számviteli bizonylatot a Szolgáltató csak a teljesítésigazolás Megrendelő általi elfogadását követően állíthatja ki. A teljesítésigazolással kapcsolatos vita esetén a Szolgáltató a

Megrendelő által nem vitatott teljesítményrészre részszámviteli bizonylatot jogosult kiállítani.

- 5.6. Amennyiben a Szolgáltató a teljesítésigazolás alapján hibásan teljesített, úgy az elmaradt teljesítményre ellentételezés nem jár, és a Szolgáltató kötbért köteles fizetni jelen szerződés vonatkozó rendelkezései szerint.
- 5.7. Szolgáltató számviteli bizonylatához minden esetben köteles a Megrendelő által elfogadott teljesítésigazolást csatolni.
- 5.8. A közszolgáltatási ellentételezés kifizetése az adózás rendjéről szóló törvény hatálya alá tartozik. A Megrendelő abban az esetben teljesíti a kifizetést, amennyiben részére a 30 napnál nem régebbi eredeti NAV adóigazolást bemutat, megküld, vagy átad arról, hogy az állami adóhatóságnál és a vámhatóságnál nyilvántartott köztartozása nincs, vagy a kifizetés időpontjában szerepel a köztartozásmentes adózói adatbázisban, amennyiben a közszolgáltató a kifizetés időpontjában szerepel a NAV által működtetett köztartozásmentes adózói nyilvántartásban, abban az esetben külön adóigazolás benyújtására a kifizetés teljesítéséhez nincs szükség. A Megrendelő a NAV (vagy jogutód) igazolást a jelen szerződés időtartama alatt bármikor kérheti a Szolgáltatótól.
- 5.9. A Szolgáltató fentieknek megfelelő számviteli bizonylatát a Megrendelő 30 napos fizetési határidővel köteles a Szolgáltató 11794008-24014052 bankszámlájára történő átutalással kiegyenlíteni.
- 5.10. Késedelmes fizetés esetén a Megrendelő a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvényben meghatározott mértékű késedelmi kamat fizetésére köteles.
- 5.11. A kötbérek, a bónusz-malusz és túlkompensáció pénzügyi elszámolásra vonatkozó részletes szabályokat a 15. számú melléklet tartalmazza. A 11. sz. melléklet szerinti malusz alapján levonandó tételek jogi jellegüket illetően kötbérnek minősülnek.
- 5.12. A Felek évente egyszer, a tárgyévet követő év március 31-ig a Szolgáltató észszerű nyereségén felüli esetleges túlkompensációt elszámolják. Túlkompensációnak minősül, ha a Szolgáltató közszolgáltatási tevékenységének eredménye - beleértve a részére kifizetett bónusz összegét is - meghaladja a közszolgáltatási tevékenység végzésének érdekében befektetett eszközök tárgyévi értékének a nyertes pályázat szerinti %-os mértékét.

6. Számvitel, elszámolás

- 6.1. A Szolgáltató a Szerződés tárgyát képező közszolgáltatási tevékenységéről a szolgáltatási időszak kezdő napjától belső számvitelében köteles elkülönített elszámolást vezetni, s arról évente mérleget és eredménykimutatást készíteni a számviteli törvény szerinti tartalommal.

- 6.2. A közszolgáltatási feladatokhoz kapcsolódó eszközöket és forrásokat, bevételeket és ráfordításokat a vonatkozó törvény szerint meghatározott számviteli politikában rögzített, egységes és következetes, az átcsoportosítás lehetőségét kizáró elszámolás alapján kell nyilvántartani.
- 6.3. A Szolgáltató kötelezettséget vállal arra, hogy olyan nyilvántartási rendszert alakít ki és működtet, amely lehetővé teszi legalább a vonali szintű eredménykimutatást.

7. Adatszolgáltatási kötelezettség

- 7.1. Szolgáltató Megrendelő részére negyedévente és éves szinten közszolgáltatási jelentést készít a tárgyidőszakot követő hónap utolsó munkanapjáig, annak érdekében, hogy biztosítsa Megrendelő részére:
- a) a közpénzek hatékony felhasználásának módjára, mértékére, átláthatóságára vonatkozó ellenőrzés lehetőségét,
 - b) a gazdálkodási folyamatok nyomon követhetőségét,
 - c) a teljesítmények, bevételek ellenőrzését,
 - d) a tevékenység végzésével kapcsolatban felmerülő költségek ellenőrzését,
 - e) valamint a szolgáltatás személyi, tárgyi, pénzügyi feltételeinek alakulását.
- 7.2. A Szem. törvény 25. § (4) bekezdése értelmében Felek rögzítik, hogy a közszolgáltatási tevékenység teljesítésének megítélése érdekében a Szolgáltató könyvvizsgáló által auditált éves közszolgáltatási jelentést készít és azt a tárgyévet követő év március 14-ig a Megrendelő részére megküldi a Szerződés 14. sz. melléklete szerint. A közszolgáltatási jelentés tartalma:
- a) autóbusz állomány adatai,
 - b) éves tevékenységi beszámoló,
 - c) éves tevékenységi eredmény,
 - d) a foglalkoztatottak számát állománycsoportonként,
 - e) Szem. törvény 25. § (4) bekezdése szerinti nyilatkozat: a Szolgáltató - az üzleti titokra vonatkozó előírások betartásával – nyilatkozatban tájékoztatja a Megrendelőt, ha más közszolgáltatási szerződés alapján is végez szolgáltatást vagy más – nemzetközi, külön célú menetrend szerinti, különjáratú – személyszállítási szolgáltatást is ellát.
- 7.3. Szolgáltató Megrendelő részére negyedéves közszolgáltatási jelentést készít, és azt tárgyidőszakot követő hónap utolsó napjáig Megrendelő részére megküldi a Szerződés 13. sz. melléklete szerint:
- a) autóbusz állomány adatai,
 - b) gazdálkodási adatok (bevételek és indokolt költségek alakulása),
 - c) a baleseti statisztika,
 - d) az utaspanaszokról készített tájékoztató.
- 7.4. A Szolgáltató vállalja, hogy a helyi közforgalmú személyszállítási közszolgáltatással kapcsolatban feladatainak teljesítéséről, a szolgáltatás személyi, tárgyi, pénzügyi feltételeinek alakulásáról a Megrendelő kérésére, a negyedéves és éves közszolgáltatási jelentéseken kívül is, az idevonatkozó jogszabályoknak megfelelő mértékben, tartalommal, és közösen megállapított és elfogadott határidővel tájékoztatást nyújt.

7.5. Szerződő felek kölcsönösen tájékoztatják egymást, hogy a rájuk külön-külön vonatkozó jogszabályok értelmében – az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról szóló 2011. évi CXII. törvény, valamint egyéb vonatkozó jogszabályok alapján – az általuk kötött szerződések vonatkozásában közzétételi, valamint tájékoztatási kötelezettségük áll fenn, melyet a jogszabályokban foglaltak szerint teljesíteni kötelesek. Szerződő felek ezt a tájékoztatást megértették, kölcsönösen tudomásul vették és a Szerződés aláírásával hozzájárulnak, hogy a másik fél a jogszabályokban előírt közzétételi és tájékoztatási kötelezettségeit a jogszabályokban előírtak szerint teljesítse; ezzel összefüggésben kifejezetten hozzájárulásukat adják, hogy a másik fél a Szerződésben feltüntetett adataikat a jelen jogügylet lebonyolításához szükséges módon és mértékben kezelje.

8. Rendkívüli forgalmi helyzetek kezelése

8.1. Az előre nem látható, vagy a menetrendben meghatározott útvonalak használhatóságát érintő eseményekkel összefüggő változásokkal kapcsolatban –ha azok a Szolgáltató működési körén kívüli okból állnak elő – szerződő Felek a következőkben állapotodnak meg. A menetrend szerinti járatok útvonalának megváltoztatásából eredő (pl.: útépités és karbantartás, közmű építés vagy -javítás, más munkálatokkal összefüggő közút foglalás, elemi csapás következtében előálló veszélyhelyzet, a veszélyhelyzet megelőzése, illetve az elemi csapással összefüggő helyreállítási munkák és/vagy egyéb hasonló) okból a járatok teljesítéséhez szükséges többlet menetrendszerinti hasznos teljesítmények költségét Megrendelő az indokolt költségek között befogadja.

9. Hibás teljesítés

Szolgáltató részéről hibás teljesítésnek minősül:

- 9.1. Amennyiben az éves beszámoló alapján a menetrend és közlekedési rend alapján számított hasznoskilométer tekintetében a Szolgáltatónak felróható okból történt mennyiségi alulteljesítés állapítható meg, a Szolgáltatót kötbérfizetési kötelezettség terheli.
A kötbér mértéke minden nem teljesített menetrendszerinti hasznos km-re vonatkozóan a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 1,5 szerese.
- 9.2. A menetrendnél 1 percnél nagyobb mértékű korábbi közlekedés nem megengedett, a menetrendhez képest 1 percnél nagyobb mértékű késett közlekedés - a Szolgáltató felelősségi körén kívül eső okok kivételével - a menetrend szerinti naponkénti összes járatok legfeljebb 1 %-át nem haladhatja meg. Az e pontban meghatározott kötbérek alapjának megállapítása a végállomásra történő indulási idők alapján történik. A menetrendtől való bármely eltérés hibás teljesítésnek minősül és az ellentételezés mértékét csökkenti az alábbiak szerint:
- a) A menetrendnél korábbi közlekedés:
 - nem megfelelő végállomási indulásnak minősül, ha az autóbusz a menetrendben előírt, illetve operatív indításnál a Forgalmirányítás által

kiadott indulási időponthoz képest ténylegesen több, mint 1 perccel korábban indult. A kötbér mértéke minden nem megfelelő végállomási indulás esetén az érintett járat teljes km hossza szorozva a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 1,0-szeresével,

- a menetrendben meghirdetettnél a járat bármely pontján 2 és 4 perc között korábban induló járat esetén a Szolgáltatót kötbér terheli, amelynek mértéke az érintett járat teljes km hossza szorozva a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 1,0-szeresével,
 - a menetrendben meghirdetettnél a járat bármely pontján 4 vagy több perccel korábban induló járat esetén a Szolgáltatót kötbér terheli, amelynek mértéke az érintett járat teljes km hossza szorozva a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 2,0-szeresével.
- b) A menetrendhez képest késett közlekedés:
- a menetrendben meghirdetettnél a járat bármely pontján 2-4 perc közötti idővel később induló járat esetén a Szolgáltatót kötbér terheli, amelynek mértéke az érintett járat teljes km hossza szorozva a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 1,0-szeresével,
 - a menetrendben meghirdetettnél a járat bármely pontján 4 percnél később induló járat esetén Szolgáltatót kötbér terheli, amelynek mértéke az érintett járat teljes km hossza szorozva a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 2,0-szeresével,
 - ha a késett járatok száma - a Szolgáltató felelősségi körén kívül eső okok kivételével - a közlekedési napra meghirdetett járatok számának 1 %-át meghaladja, akkor Szolgáltatót az előző két francia bekezdésben meghatározott mértékű kötbér azon járatok után terheli, melyek üzemkezdettől számítva az 1 %-os határ meghaladása után indultak.

9.3. Kimaradt járat:

A menetrendben meghirdetettnél a viszonylat bármely pontján, adott időpontban a viszonylatra érvényes követési időt elérő, de legfeljebb 30 perccel később induló járat, továbbá a járat egy szakaszán vagy teljes hosszán nem közlekedő járat kimaradt járatnak minősül, mely után a Szolgáltatót - a Szolgáltató felelősségi körén kívül eső okok kivételével - kötbér terheli, amelynek mértéke a járatkimaradás és a részleges járatkimaradás esetén az érintett járatok, illetve részjáratok km hossza szorozva a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 2,0-szeresével.

Nem minősül kimaradtnak az a járat, amikor egy autóbusz valamilyen okból bekövetkező állva maradása esetén az utasok egy kirendelt pótló autóbuszra kényszerülnek átszállni és a pótló autóbusz a forgalmi és műszaki zavar időpontjában a viszonylatra érvényes követési időnél kevesebb, vagy kevesebb mint 30 perc késéssel közlekedik. Ezen esetben a kötbér megállapítása a menetrendhez képest késett közlekedésnél leírtak szerint történik.

Amennyiben a járatkimaradások és részleges járatkimaradások száma együttesen meghaladja a közlekedési napra meghirdetett járatok számának 1%-át, akkor a kötbér összege az 1%-on felüli járatkimaradással és részleges

járatkimaradással érintett járatok teljes km hossza szorozva a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 2,0-szeresével.

Amennyiben a Megrendelő Forgalmirányítási szolgálata egy járművet átcsoportosít egy vonalra, az átcsoportosított jármű fordatervéből kimaradt járatai okán Szolgáltató semmilyen szankcióban nem részesül. Amennyiben az átcsoportosítás Szolgáltatónak felróható okból vált szükségessé (pl.: Szolgáltató által közlekedtetett jármű pótlása), a pótoltt menetnek kimaradt menetek tekintendők, mely után a Szolgáltatót kötbér terheli, amelynek mértéke a járatkimaradással érintett járatok, illetve részjáratok teljes km hossza szorozva a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 1,5-szeresével.

Amennyiben egy menetrendszerinti járat – a Szolgáltató felelősségi körén kívül eső okok kivételével – akár részben is, nem a vonalnak kijelölt útvonalon közlekedik a Szolgáltatót kötbér terheli, amelynek mértéke az érintett járat teljes km hossza szorozva, a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 1,0-szeresével.

9.4. Utastájékoztató

- A Megrendelő ellenőrzések keretében vizsgálhatja az autóbuszok fedélzetén a helyi személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó statikus és dinamikus utastájékoztató felületeket. A tapasztalatról helyszíni jegyzőkönyvet vesz fel, fényképeket készíthet.
Amennyiben a fedélzeten lévő dinamikus utastájékoztató monitor nem teljes funkcionalitással működik és/vagy nem az érvényben lévő menetrendnek megfelelő tájékoztatást nyújt, de a jegyzőkönyvben rögzített valamennyi hibára vonatkozóan a Szolgáltató dokumentáltan tudja bizonyítani, hogy annak hibabejelentése az ellenőrzés időpontja előtt a rendszer karbantartását végző cég részére dokumentáltan megtörtént, úgy kötbér nem kerül megállapításra.
Amennyiben a bejelentés a jegyzőkönyvben szereplő hibákra vonatkozóan az ellenőrzés időpontja előtt, dokumentált módon részben vagy egészben nem történt meg a karbantartást végző cég részére, úgy fedélzeti monitorként a feltárt hibák számától függetlenül a Szolgáltatót kötbér terheli, amelynek mértéke az érintett járat teljes km hossza szorozva a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 0,8-szeresével.
- Amennyiben a fedélzeten lévő utastájékoztató monitor nem az ellenőrzés időpontjában végzett járatnak megfelelő utastájékoztatót nyújt és a bejelentés a jegyzőkönyvben szereplő hibákra vonatkozóan az ellenőrzés időpontja előtt, dokumentált módon részben vagy egészben nem történt meg a karbantartást végző cég részére, úgy fedélzeti monitorként a feltárt hibák számától függetlenül a Szolgáltatót kötbér terheli, amelynek mértéke az érintett járat teljes km hossza szorozva a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 0,8-szeresével.
- Ha a fedélzeten lévő statikus tájékoztató menetrendi és egyéb, Megrendelő által előírt tájékoztatók nem az aktuális menetrendnek és időpontnak megfelelő adattartalommal találhatók meg a fedélzeten, a Szolgáltatót kötbér terheli, amelynek mértéke az érintett járat teljes km hossza szorozva a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 0,8-szeresével.

- Statikus fedélzeti tájékoztató menetrend és egyéb, Megrendelő által előírt tájékoztatók hiánya esetén a Szolgáltatót kötbér terheli, amelynek mértéke az érintett járat teljes km hossza szorozva a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 0,8-szeresével.
- Megrendelő ellenőrzések keretében vizsgálhatja valamennyi autóbusz esetében a homlok-, oldal- és hátsó dinamikus utastájékoztatói eszközök rendeltetésszerű használatát, azok hiánya vagy hibája esetén a legalább az első szélvédő mögé az utasok által kívülről és időjárási viszonyoktól függetlenül jól láthatóan és a könnyű olvashatóságot min. 4 méterről biztosító betűmérettel rendelkező kihelyezett statikus vonali iránytáblák meglétét, a végzett vonalnak megfelelő adattartalmát. Statikus iránytáblaként nem elfogadott a kézzel vagy más módon nehezen vagy egyáltalán nem olvasható A/4 vagy egyéb méretű lapok, iránytáblák.

Szerződő felek rögzítik, hogy statikus iránytáblaként Megrendelő a 195x900 mm-es méretben elkészített statikus utastájékoztató táblát fogadja el, melynek minimális információ tartalma oldalanként a vonal száma és a járat végállomásának megnevezése. Az ellenőrzéssel érintett járatokra vonatkozóan a hiányzó, hiányos vagy a végzett járatnak nem megfelelő utastájékoztatóval közlekedő autóbuszok esetén Szolgáltatót kötbér terheli, amelynek mértéke az érintett járat teljes km hossza szorozva a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 2,0-szeresével.

Az ellenőrzési jegyzőkönyvben rögzített autóbuszok esetén Szolgáltató köteles a jegyzőkönyv hozzá történő beérkezését követő 15 napon belül dokumentumokkal alátámasztott írásbeli tájékoztatást nyújtani a hiba okáról és a javítás várható határidejéről.

- 9.5. A Szolgáltatót terhelő kötbér mértéke a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 15-szöröse, ha
- Szolgáltató autóbuszvezetője a Forgalmirányítás engedélye nélkül a fordatervtől eltérő közlekedést valósított meg,
 - Fedélzeti menetjegyeladás elmulasztása vagy menetjegykészlet hiánya,
 - Szolgáltató autóbuszvezetője vezetés közben műsorvevőt, média lejátszót hallgatott, nézett,
 - Szolgáltató autóbuszvezetője az utasokkal való kommunikációt ellehetetlenítő módon, mindkét fülében headsetet használ, illetve mindkét hallójáratát bármilyen módon elzárja,
 - Szolgáltató autóbuszvezetője a talált tárgy kezelésével kapcsolatos kötelezettségeit elmulasztotta.
- 9.6. A Szolgáltatót terhelő kötbér mértéke a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 30-szorosa, ha
- Szolgáltató autóbuszvezetője a vezetőfülkében utast szállított,
 - Szolgáltató autóbuszvezetője forgalmi, műszaki és baleseti bejelentési kötelezettségének nem tett eleget,
 - Szolgáltató autóbuszvezetője álló járművön, illetve vezetés közben dohányzott(ideértve az elektromos cigarettát is),
 - Szolgáltató autóbuszvezetője a mobiltelefonját a vonatkozó jogszabályokkal ellentétesen használja,
 - az első ajtós felszállítási rendszer be nem tartása, utazási jogosultság ellenőrzésének elmulasztása, valamint, ha ilyen viszonylaton Megrendelő

ellenőrzést végző munkatársai legalább 2 érvényes menetjegy vagy bérlet nélkül utazó utast találnak az autóbuszon,

- KEFIR rendszer járműfedélzeti berendezésének szolgálatvégzés alatt történő be nem kapcsolása, kikapcsolása, valamint nem rendeltetésszerű használata (bejelentkezés elmulasztása, téves bejelentkezés, a tárgynapi adatszolgáltatás elmaradása vagy hibás adatszolgáltatás),
- Utasszámláló rendszer nem előírászerű üzemeltetése, működésképtelensége,
- A Magatartási Normák Szabályzatában foglaltakat Szolgáltató munkavállalója a részletes kivizsgálás eredménye alapján megalapozottan megsértette.

9.7. A Szolgáltatót terhelő kötbér mértéke a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 45-szöröse, ha

- az autóbusz mozgássérült rámpáját nem előírászerűen használják vagy teljesen működésképtelen,
- az ajtóműködtető és le-, illetve felszállásjelző rendszer nem üzemképes, vagy nincs megfelelően működtetve,
- menetjegy és bérlet érvényesítő és kezelő készülék hiánya, illetve bármelykészülék működésképtelensége,
- KEFIR rendszer adatletöltése vagy adatfrissítése Szolgáltatónak felróható okból nem, vagy nem teljesen valósult meg,
- az utastérfűtés és/vagy a légkondicionáló berendezés meghibásodása, valamint az autóbusz hibás utastérfűtéssel és/vagy hibás légkondicionáló berendezéssel történő forgalomba állítása.

9.8. Megrendelő ellenőrzések keretében vizsgálhatja a Szolgáltató által a közszolgáltatásba bevont autóbuszokra vonatkozóan a Szolgáltató által az utasok részére térítésmentesen biztosított fedélzeti WIFI szolgáltatás működőképességét. Az ellenőrzéssel érintett járatokra vonatkozóan jegyzőkönyvben a szolgáltatásra vonatkozóan csak annak működésképtelensége kerül rögzítésre. Működésképtelenség alatt Szerződő Felek azt értik, ha az ellenőrzés során használt telefonkészülék 2 percen belül az adott autóbusz rendszámának megfelelő szolgáltatásba nem tud bejelentkezni. Ebben az esetben a Szolgáltatót terhelő kötbér mértéke az ellenőrzéssel érintett járat teljes km hossza szorozva a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 1,5-szeresével.

9.9. Amennyiben a közszolgáltatási tevékenység az egyes vonalakon külön-külön - a Szolgáltató felelősségi körén kívül eső okok kivételével- részlegesen vagy teljes mértékben egy órát meghaladó mértékben szünetel, úgy Szolgáltató a szünetelés minden teljes órája és minden érintett viszonylat után kötbért köteles fizetni az alábbiak szerint:

- a) részleges szünetelés esetén a kötbér mértéke, az érintett járatok teljes km hossza szorozva a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 5,0-szörösével azzal, hogy részleges tevékenység szünetelésnek minősül, ha adott órában a menetrend szerint indítandó helyi járatok több mint 11%-a nem indul, vagy nem közlekedik,

- b) a teljes szünetelés esetén az óránkénti kötbér mértéke, az érintett járatok teljes km hossza szorozva a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 1 km-re eső összegének 8,0-szorosával, azzal, hogy a tevékenység teljes szünetelésének minősül, ha adott órában a menetrend szerint indítandó helyi járatok több mint, 50%-a nem indul, vagy nem közlekedik.
- 9.10. Amennyiben az autóbuszvezetők és az utasokkal közvetlen kapcsolatba kerülő alkalmazottak közül bárki a munkáját nem a Megrendelő által jóváhagyott formaruhában végzi, úgy Szolgáltató minden érintett munkatársa után 10.000 Ft kötbért köteles megfizetni. A formaruha hiányáért fizetendő kötbér összege egy évben összesen nem haladhatja meg a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 0,5%-át.
- 9.11. Bármely adatszolgáltatással kapcsolatos határidő elmulasztása esetén a Szolgáltató köteles 30.000 Ft / eset összegű, míg a Megrendelő által utólag megállapított tartalmi hiányosság esetén 40.000 Ft / eset összegű kötbér Megrendelő részére történő megfizetésére. Az adatszolgáltatások nem megfeleléséért fizetendő kötbér összege egy évben összesen nem haladhatja meg a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 0,5%-át.
- 9.12. A Megrendelő az SLA-értékelés körében, illetve a Szerződés szerinti ellenőrzések során feltárt hibák kijavítására egyedi esetekben határidőt szabhat meg. A feltárt hibáról és annak a Szolgáltatóval együttesen kialakított kijavítási határidejéről a Felek jegyzőkönyvet vesznek fel. A Szolgáltató köteles a jegyzőkönyvezett hibát a jegyzőkönyvben megszabott határidőre kijavítani. A Megrendelő a felvett jegyzőkönyvben foglaltak teljesülését utólag ellenőrzi. Az utóellenőrzésről ugyancsak jegyzőkönyvet kell felvenni, amelyben rögzíteni kell, hogy a korábban feltárt hiba kijavítása megtörtént-e. Ha az utóellenőrzés időpontjában a hiba fennáll, a Szolgáltató köteles a Megrendelő részére 30.000 Ft összegű kötbért megfizetni. Egy évben a jegyzőkönyvbe vett hiba javítási kötelezettségek nem megfeleléséért fizetendő kötbér összege összesen nem haladhatja meg a hibás teljesítéssel érintett időszakra vonatkozó ellentételezési igény 0,5%-át.
- 9.13. A jelen Szerződés alapján a Szolgáltató által vállalt autóbusz átlagéletkor és jármű műszaki elvárás nem teljesítése esetén a Szolgáltató azon napokra, amelyekre az elvárás nem teljesül, napi 2.000.000 Ft összegű kötbért köteles a Megrendelő részére megfizetni. A kötbér alapjául szolgáló átlagéletkor meghatározásához minden egyes jármű egész hónapokban megadott életkorát össze kell adni, majd az összeget el kell osztani a járművek számával (a megkezdett hónap egész hónapnak számít). Az átlagéletkor meghatározása során a gyártás időpontja nem lehet korábbi a pályázat benyújtását megelőző 9 hónapnál és ennek ténye az alvázszámából (járműazonosító VIN számból) egyértelműen megállapítható.
- 9.14. Abban az esetben, ha a Szolgáltató 2020. július 1-ig nem teljesíti a járművek egységes arculatára vonatkozó megrendelői igényt, köteles a hibás teljesítéssel érintett napokra 50.000 Ft/autóbusz/nap összegű kötbért fizetni.

9.15. Amennyiben a Szolgáltató az általa fedélzeten értékesített menetjegyek tekintetében a pályázatában vállalt bevételi küszöbértéket nem teljesíti, köteles a Megrendelő számára az elmaradt összeggel megegyező kötbért fizetni.

9.16. Amennyiben a Szolgáltató részére a Megrendelő által átadott bevételek összege elmarad a pályázatban megjelölt értéktől, a Szolgáltató köteles kötbért fizetni a Megrendelő részére. A kötbér mértéke az elmaradó bevétel 10%-a, de maximum a közszolgáltatásból származó és azzal összefüggő éves bevétel 5 %-a.

9.17. Megrendelő részéről hibás teljesítésnek minősül:

A Felek megállapodnak abban, hogy amennyiben a Megrendelő az esedékes ellentételezési részlet átutalását a megállapodás szerinti határidőre nem teljesíti, az előzetes egyeztető tárgyalások (melyeket 90 napon belül le kell folytatni) eredménytelenségét követő 90. naptól a Szolgáltató jogosult a szolgáltatási kilométert arányosan csökkenteni, vagy mentesítést kérni a közszolgáltatási feladatok ellátása alól.

VIII. A közszolgáltatási tevékenységgel összefüggő szolgáltatói jogok és kötelezettségek, valamint a Megrendelővel szembeni jogok és kötelezettségek.

1. A Szolgáltató jogosult:

- a) szerződésben rögzítetten stabil és kiszámítható működési feltételekre,
- b) a feltételek fennállása esetén mentesítést kérni a jelen Szerződés szerinti közszolgáltatási feladatok ellátása alól,
- c) menetrend módosítás – mint szerződés-módosítás – kezdeményezésére,
- d) a helyi menetrend szerinti autóbuszjáratokon alkalmazható díjak, pótdíjak és a díjalkalmazási feltételek módosításának kezdeményezésére,
- e) a Megrendelőnek és más ellátásért felelősnek a menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatásra vonatkozó pályázatain részt venni, nyilvános ajánlatkérés esetén pedig ajánlatot tenni az igényelt közszolgáltatásra, továbbá menetrend szerinti személyszállításra vonatkozó közvetlen megbízást elfogadni úgy, hogy az a megrendelő felé jelen Szerződés tárgyában vállalt szolgáltatásának fenntartását nem veszélyezteti,
- f) más személyszállítási és egyéb tevékenységet végezni – a Megrendelő tájékoztatási kötelezettsége mellett – az átcsoportosítást kizáró eikülonített elszámolás biztosításával.

2. A Szolgáltató köteles:

- a) a Szerződésben foglaltakat teljesíteni, ezen belül kiemelten a menetrendben meghirdetett autóbuszjáratokat annak betartásával közlekedtetni, az autóbuszok hűtő és fűtő berendezéseit az időjárásnak megfelelően teljeskörűen működtetni,
- b) belső számvitelében elkülönített nyilvántartást vezetni a jelen Szerződéshez kapcsolódó eszközökről és forrásokról, bevételekről és ráfordításokról a külön jogszabály alapján meghatározott számviteli politikában rögzített, az átcsoportosítás lehetőségét kizáró elszámolási rendnek megfelelően, és az elkülönített elszámolást a Szerződés lejártát követő 8 évig megőrizni (A

- nyilvántartást úgy kell vezetni, hogy az egyes tételek érintett tevékenységhez való hozzárendelésének módszere egyértelmű legyen.),
- c) utazási igényeket folyamatos figyelemmel kísérni, indokolt esetben menetrend módosítását kezdeményezni,
 - d) a Megrendelő által kibocsátott menetjegyeket az általa üzemeltetett járművek fedélzetén a Megrendelő bizományosaként értékesíteni, továbbá az értékesített menetjegyekből származó bevételekkel a Megrendelő felé elszámolni,
 - e) a menetrendet és az utazási feltételeket – ideértve a díjszabást is – a vonatkozó jogszabályokban rögzített határidők megtartása mellett közzétenni,
 - f) a rendelkezésére bocsátott fedélzeti dinamikus utastájékoztatói és forgalomirányítási rendszer teljes funkcionalitást biztosító üzemeltetéséről gondoskodni,
 - g) a menetrendben feltüntetett járatokkal utazni szándékozókkal a személyszállítási szerződést megkötni, figyelembe véve az utazási feltételekben szabályozott kizáró ok fennállásának eseteit,
 - h) az autóbuszjáratok utasaival az utazási feltételekben és a díjszabásban foglaltakat megtartani, azok megtartását – kiemelten és utazási jogosultság szabályszerű igazolásának és a díjfizetési kötelezettség teljesítésének – ellenőrizni, az autóbuszjáratokon a rendet fenntartani, eljárást kezdeményezni a személyszállítási szerződés megszegőivel szemben,
 - i) az utazóközönséget tájékoztatni az utazási lehetőségekről, körülményekről és feltételekről, igénybe vehető egyéb szolgáltatásokról, rendkívüli események alkalmával a korlátozott vagy megváltozott eljutási lehetőségekről – a társaság által üzemeltetett gépjárművek fedélzetén, akadálymentesített honlapján,
 - j) a tevékenység végzéséhez szükséges működési engedélyt, tőkeerőt és biztosítást biztosítani, annak korlátozott vagy végleges visszavonásáról, megszűnéséről a Megrendelőt tájékoztatni.

3. **A Megrendelő jogosult:**

- a) a Szolgáltató által végzett menetrend szerinti közlekedési közszolgáltatás folyamatos figyelemmel kísérésére, ellenőrzésére a tevékenység zavarása nélkül,
- b) a Szerződésben meghatározott adatszolgáltatásokon kívüli adatszolgáltatás igénylésére,
- c) a szolgáltatás és a Szerződésben foglaltak teljesítésének – a Szerződésben foglalt időszakonkénti gyakoriságon túli- soron kívüli, illetve eseti értékelésére,
- d) a Szerződésbe foglalt és ott kizárólagossággal érintett helyi közforgalmú személyszállítási közszolgáltatással összefüggésben új személyszállítási igények jelentkezése esetén a közszolgáltatásra pályázat kiírására vagy nyilvános ajánlatkérésre,
- e) a menetrendek módosításának kezdeményezésére,
- f) a menetrend szerinti autóbusz-közlekedés ellátását, technológiáját, a kapcsolódó szolgáltatásokat (jegy- és bérletárusítás, utastájékoztató stb.) érintő módosítások kezdeményezésére, erre vonatkozó javaslatok megtételére,

- g) a Szerződés hatályának lejárata előtt az abban foglalt helyi közforgalmú személyszállítási közszolgáltatásra – ideértve a Szerződésben a Szolgáltatónak kizárólagossággal biztosított helyi közforgalmú személyszállítási közszolgáltatást is – külön indok nélkül pályázatot kiírni a Szerződés hatályának lejártát követő időszakra.
- h) a közszolgáltatás folyamatos figyelemmel kísérésére, adatszolgáltatás igénybevételére, a Szolgáltató teljesítésének teljeskörű ellenőrzésére (ideértve azt is, ha speciális szakismeret hiányában megbízott útján végzi a Megrendelő az ellenőrzést), menetrendi módosítások kezdeményezésére.

4. A Megrendelő köteles:

- a) a helyi menetrendszerinti közszolgáltatás Önkormányzat által megállapított díjait a Szerződéssel összefüggésben érvényesíteni, a menetjegyek, bérletek és egyéb utazási igazolványok értékesítését megszervezni, az értékesítési hálózatot fenntartani és működtetni, az értékesítésből befolyó bevételeket a Szolgáltatónak havi rendszerességgel átadni,
- b) a fedélzeten értékesített menetjegyek után a Szolgáltató részére havonta bizományosi jutalékot fizetni, melynek mértéke mindenkor érvényes díjszabásban szereplő „Autóbuszon vásárolt” díjtermék árának 2,5%+Áfa.,
- c) a Szolgáltatónak
 - a Szerződés vagy azon belül a hatályos közszolgáltatási menetrend módosítására,
 - az alkalmazott árak és áralkalmazási feltételek módosítására,
 - a jelen Szerződés szerinti közszolgáltatási feladatok ellátása alóli mentesítésre,
 - kizárólagosság megadására vagy az alóli mentességre,
 - alvállalkozó bevonására vagy annak megszüntetésére
 vonatkozó javaslatát, kezdeményezését érdemben megvizsgálni, a szükséges eljárást megindítani, dönteni, illetve állásfoglalását kialakítani az idevonatkozó jogszabályok által meghatározott határidő figyelembevételével és betartásával,
 - megfogalmazni, illetve a Szolgáltatóval egyeztetni az Önkormányzat helyi személyszállítási közszolgáltatási igényét, az abban várható változásokra vonatkozó előrejelzéseket közölni a Szolgáltatóval.

IX. Ellenőrzés

1. A Szerződés fennállásának időtartama alatt a Megrendelő az általa jogszerűen felhatalmazott személy vagy szerv útján jogosult ellenőrizni a Szolgáltató működését és a Szerződésben foglaltak teljesítését. Az ellenőrzésre annak tárgyától és céljától függően eseti jelleggel, véletlenszerűen, vagy külön célvizsgálat keretében is sor kerülhet, beleértve a forgalomban történő és a Szolgáltató székhelyén, telephelyein történő ellenőrzést is.
2. Az ellenőrzéssel megbízottak mindenkor jogosultak – a tevékenység zavarása nélkül – a Szerződés teljesítésére szolgáló létesítményeket és eszközöket megtekinteni, a Szolgáltató közszolgáltatási tevékenységgel összefüggő bármely üzleti iratát, okmányát, nyilvántartását bekérni vagy azokba a Szolgáltató

- székhelyén, telephelyein betekinteni, s az ellenőrzés tárgyára vonatkozóan a Szolgáltató alkalmazottaitól információkat kérni.
3. A Szolgáltató az ellenőrzéssel megbízott személy ellenőrzési tevékenységét (beleértve a fénykép- vagy videofelvétel készítést) további feltételekhez (pl. nyilatkozatkitöltés, egyedi engedély kiállítása) nem kötheti.
 4. Az ellenőrzés különösen kiterjed:
 - a jelen Szerződés szerinti negyedéves és éves beszámoló tartalmának ellenőrzésére vagy könyvvizsgáló, más szakértő általi ellenőrzítésére,
 - a menetrend betartására, a személyszállítás körülményeire és általában a szolgáltatási színvonal megfelelőségére,
 - a járművek közlekedésbiztonsági, környezetvédelmi megfelelőségére, műszaki, esztétikai állapotára, a szükséges jelzések és felszerelések meglétére, valamint az utasforgalmi létesítmények állapotára,
 - a munkaügyi előírások betartására, különös tekintettel a járművezetők munka- és pihenőidejére,
 - az utazási igazolványok értékesítésének és elszámolásának szabályszerűségére, a jegyellenőrzésre,
 - a szükséges nyilvántartások előírás szerinti vezetésére,
 - a Szolgáltató pénzügyi gazdálkodására,
 - a díjak, pótdíjak, díjalkalmazási feltételek megtartására,
 - az Szem. törvényben, a 181/2011/EU rendeletben és a kapcsolódó hazai jogszabályokban foglaltak alapján az utasjogok betartására.
 5. Megrendelő a VII.9. pontban meghatározott hibás teljesítésekkel összefüggő mennyiségi és minőségi paraméterek, valamint az autóbuszok, autóbuszvezetők és az utasok egyéb ellenőrzési folyamatait a 18. sz. mellékletben rögzített módon végzi el.
 6. A Szolgáltató jelen Szerződés aláírásával kijelenti, hogy a hibás teljesítésekkel kapcsolatos ellenőrzéseket, utaspanaszokat, illetve az ezek eredményeként esetlegesen alkalmazott szankciókat, nem tekinti üzleti titoknak. A Szolgáltató jelen Szerződés aláírásával hozzájárul ahhoz, hogy a Megrendelő az e pontban meghatározottakat nyilvánosságra hozza.

X. A Megrendelő és a Szolgáltató közötti együttműködés rendszere

1. A Felek megállapodnak abban, hogy a Szolgáltató a közszolgáltatás ellátása során a szolgáltatás zavartalan biztosítása érdekében folyamatos munkakapcsolatot tart a Megrendelő illetékes szervezeti egységeivel. A Megrendelő vállalja, hogy a felmerülő kérdésekben a szükséges koordinációt lefolytatja az érintett hatóságok, szervezetek és az érdekegyeztető fórumok között különös tekintettel az alábbi feladatokra:
 - a) közlekedésfejlesztési elképzelések megvalósítása,
 - b) helyi autóbusz-közlekedési hálózat átszervezése, módosítása, amelynek rendszerét közösen megvizsgálják, különösen a belváros közlekedési tehermentesítésére lehetséges intézkedéseket (pl.: Széchenyi téri decentrum megszüntethetősége),
 - c) megállóhelyek, fordulóhelyek, irányítóhelyek létesítése, korrekciók megvalósítása, megállóhelyi létesítmények karbantartása,
 - d) közúti forgalomszabályozás a közösségi közlekedésben biztosított prioritás figyelembevételével, az Önkormányzat és az országos közúthálózat kezelését végző szakmai szervezetekkel,

- e) a helyi személyszállítási közszolgáltatás lebonyolításával összefüggő hatósági bejárások lebonyolítása.
2. A napi menetrendszerinti forgalom operatív irányítására vonatkozó feladatok végrehajtását a 19. és 20. sz. melléletek tartalmazzák.
 3. A közlekedési balesetekkel, kárestekkel kapcsolatos feladatok részletes leírását a 21. sz. melléklet tartalmazza.
 4. A menetjegy kezelő és érvényesítő készülékek működéséhez szükséges feltételek biztosítását az autóbuszok fedélzetén a 22. sz. melléklet tartalmazza.
 5. Szolgáltató munkavállalóitól elvárt Magatartási Normák Szabályzata a 23. sz. mellékletben található.
 6. A Szolgáltató utasokkal kapcsolatba kerülő munkatársai által kötelezően viselendő formaruhára vonatkozó minimum követelményeket a 24. sz. melléklet tartalmazza.
 7. A Szolgáltató által üzemeltett autóbuszok fedélzetén az utasok által ott felejtett tárgyak kezelésére vonatkozó szabályok a 25. sz. mellékletben található.
 8. A szolgáltatással összefüggésben felmerülő utas panaszok és észrevételek ügyintézésére vonatkozó szabályok a 26. sz. mellékletben található.
 9. A Szolgáltató által üzemeltett autóbuszok belső utasterének fűtésére és hűtésére vonatkozó szabályok a 27. sz. mellékletben vannak.
 10. A mozgásukban korlátozott személyeknek az autóbuszra történő le- és felszállását az autóbuszon kialakított rámpa segítségével történő segítségének alap követelményei a 28. sz. mellékletben található.
 11. A teljes hálózaton érvényben lévő első ajtós felszállítási rendre vonatkozó szabályokat a 29. sz. melléklet tartalmazza.
 12. A szolgáltatásba bevont autóbuszok fedélzetén található biztonsági kamerák üzemeltetésének szabályai a 30. sz. mellékletben található.
 13. A forgalomirányítási és utastájékoztatói rendszer járműfedélzeti eszközeinek elhelyezésére és üzemeltetésére vonatkozó rendelkezéseket a 31. sz. melléklet tartalmazza.
 14. A szolgáltatásba bevont autóbuszok közlekedésére vonatkozó forgalmi előírás a 32. sz. mellékletben található.
 15. Megrendelő a fent említett melléletekben megfogalmazott szakmai iránymutatásokra, mint a helyi közszolgáltatás minőségi végrehajtásához szükséges alapelvárásokra tekint. Szolgáltató a saját belső szabályozási dokumentumaiban ezeket köteles érvényesíteni, melyektől azonban eltérhet, ha azok a helyi közszolgáltatás gyakorlati végrehajtásának színvonalát tovább emelik.

XI. A Szerződés felülvizsgálata, megszüntetése

1. A Szerződést felek határozott időre kötik és az a csak jelen Szerződésben megjelölt esetekben, előzetes írásbeli felszólítás és az adott helyzetnek megfelelő orvoslási határidő eredménytelen elteltét követően mondható fel.
 - 1.1. Felek rögzítik, hogy a jelen Szerződés módosítás érdekében a Szerződéssel kapcsolatos igények, feltételek, körülmények, működési tapasztalatok változását folyamatosan figyelemmel kísérik, azokat legalább évente - minden év október 31-ig - felülvizsgálják, amely alapján a Szerződést szükség szerint közös

megegyezéssel írásban módosítják. A Szerződés módosítására irányuló körülmények különösen, az Európai Unió által finanszírozott ingatlanokra, ingóságokra és eszközökre vonatkozó pályázati feltételek és a támogatási szerződésekben változások, módosítások, a jogszabályi környezetben, a finanszírozási rendszerben, ágazati béripolitikában vagy a menetrendben bekövetkezett változás.

- 1.2. Felek rögzítik, hogy a személyszállítási tevékenység ellátásával vagy menetrendben meghatározott járatok üzemeltetésével kapcsolatos előírást tartalmazó jogszabály megjelenése vagy azok módosítása automatikusan – külön erre vonatkozó megegyezés nélkül – módosítja a Szerződés érintett előírásait, amennyiben a jogszabály a Felek részére nem biztosít eltérési lehetőséget. Felek a jogszabályi változásokról tudomást szerezve írásban értesítik egymást, megjelölve a Szerződés változó tartalmú pontjait, illetve, ha erre szükség van, kezdeményezik a jogszabályváltozások következményeként mellőzhető szerződésmódosításokat.

2. A Szerződés felmondással történő megszüntetése

- 2.1. Súlyos szerződésszegés esetén rendkívüli felmondásnak van helye, amelyet írásban, 6 hónapos felmondási idővel lehet megtenni. Felek a felmondási jogukat a közérdek és a lakosság közlekedési közszolgáltatással történő ellátásának figyelembevételével gyakorolják.

- 2.2. A Megrendelő rendkívüli felmondással megszüntetheti a Szerződést, ha a Szolgáltató a Szerződésben foglalt lényeges kötelezettségét neki felróhatóan súlyosan megsérti, és a szerződésszegést Megrendelő írásbeli felszólítása ellenére 30 napon belül nem orvosolja.

Súlyos szerződésszegésnek minősül különösen, ha a Szolgáltató:

- a) a Szerződésben meghatározott hálózaton vagy annak egy részén a helyi személyszállítási közszolgáltatást saját hibájából egyoldalúan, véglegesen vagy többször időlegesen megszünteti, szünetelteti,
- b) az autóbuszjáratokat saját hibájából a Szerződés 4. sz. mellékletét képező adott időpontban érvényes menetrendtől folyamatosan eltérően közlekedtetni - ezen belül különösen ilyen módon az egyes vonalakon a napi üzemidőt csökkenti, a gyakoriságot elmulasztja, az előírt napi járatszám alatt teljesít, a vonalhálózatot vagy annak egy részét a Megrendelő jóváhagyása nélkül megváltoztatja, a kapacitást visszatartja, illetve csökkenti – és a menetrendi teljesítést Megrendelő felszólítása ellenére 3 napon belül nem állítja helyre,
- c) a helyi személyszállítási közszolgáltatás során az autóbuszjáratok közlekedtetésére, a személyszállítási tevékenységre, valamint az ehhez használt járművek üzemben tartására és üzemeltetésére vonatkozó jogszabályokat súlyosan és ismételten megszegi,
- d) helyi személyszállítási közszolgáltatás végzésére jogosító autóbuszos személyszállító engedélyét az illetékes szakmai szervezet határozatával visszavonja, vagy a Szolgáltató által üzemeltethető járművek számát – az engedélykivonat bevonása vagy az abban megjelölt jogosultság szűkítése mellett – ismételten korlátozza,
- e) az állami és/vagy önkormányzati költségvetést terhelő forrásokat, támogatásokat, juttatásokat nem a céljának, rendeltetésének és az erre előírt

feltételeknek megfelelően vagy a jogszabályokban foglaltak megsértésével használja fel és ezt az erre jogosult hatóságok vizsgálatai megállapítják, illetve a Szolgáltatót ebben jogerősen elmarasztalják.

- 2.3. Szolgáltató tudomásul veszi, hogy a Megrendelő felmondása Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlésének jóváhagyásával hatályosul.
- 2.4. Szolgáltató súlyos szerződésszegése miatti felmondás esetén a Megrendelő jogosult a Szolgáltató által nyújtott teljesítési biztosítékot igénybe venni (lehívni). A teljesítési biztosíték igénybe vételének tényéről a Megrendelő írásban tájékoztatja a Szolgáltatót. Az igénybevett összeg terhére a Megrendelő jogosult a közszolgáltatást más Szolgáltatótól igénybe venni, illetve egyéb kárait ezen összegből enyhíteni. A teljesítési biztosíték összegével a Megrendelő köteles a Szolgáltató felé az összeg felhasználását követő 180 napon belül elszámolni. A teljesítési biztosíték igénybevétele nem mentesíti a Szolgáltatót a súlyos szerződésszegéssel okozott károk megtérítése alól.
- 2.5. Nem tekintendő szerződésszegésnek a Ptk. által rögzített, vis major esetek körébe tartozó események bekövetkezéséből fakadó szolgáltatás meghiúsulás, teljesítés elmaradás.
- 2.6. A Szolgáltató rendkívüli felmondással megszüntetheti a Szerződést, ha Megrendelő a Szerződésben foglalt lényeges kötelezettségét neki felróhatóan súlyosan megsérti, és a szerződésszegést Szolgáltató írásbeli felszólítása ellenére az abban foglalt észszerű határidőre nem orvosolja.
- Súlyos szerződésszegésnek minősül különösen, ha a Megrendelő
- a) jogszabály, az Önkormányzat közgyűlésének döntése vagy a Szerződés alapján a Szolgáltatót megillető ellentételezés, továbbá bármely, az autóbussz közlekedés fenntartását, működtetését, üzemeltetését, fejlesztését szolgáló megszerzett (megkapott) támogatás felszólítás ellenére történő visszatartása, vagy a határidő után 60 napot – ismétlődő esetben 30 napot – meghaladó késedelmes megfizetése a Szolgáltatóval történt erre vonatkozó előzetes megállapodás nélkül,
 - b) a Szerződésben a Szolgáltató részéről vállalt helyi személyszállítási közszolgáltatás fenntartását, folyamatos üzemeltetését, fejlesztését szolgáló feladatok ellátását biztosító kötelezettségei teljesítésének, felszólítás ellenére történő elmulasztása – ideértve azt az esetet is, amikor a Megrendelő tulajdonosa a szükséges döntéseit nem hozza meg vagy jelentősen késlekedik azok meghozatalával –, ha azok lehetetlenné teszik vagy súlyosan akadályozzák a Szolgáltató által vállalt szolgáltatás teljesítését, a megegyezés szerinti menetrendek megtartását, az autóbusszok közlekedtetését,
 - c) a Szerződésben vagy külön megállapodásban vállalt, a Szolgáltató helyi személyszállítási közszolgáltatási tevékenységének ellátásához szükséges vagy azt szolgáló ingatlanok és/vagy tárgyi eszközök használatba, illetve rendelkezésre adásának felszólítás ellenére nem teljesítése vagy jelentős késleltetése – függetlenül annak okától – és ezzel a Szolgáltató vállalt kötelezettségeinek teljesítésének akadályozása vagy a Szolgáltatónak kár, illetve költségtöbblet okozása.

Szolgáltató tájékoztatja Megrendelőt, hogy az e pont szerinti rendkívüli felmondás esetén szerződésszegés miatt kártérítési igényt kíván érvényesíteni. A szerződéskötés időpontjában előrelátható kár kiterjed többek között a közszolgáltatási tevékenységet szolgáló tárgyi eszközök másodpiaci értékesítése során keletkezett veszteség és elmaradt haszon megtérítésére. A veszteség a tárgyi eszközök értékesítése során befolyt nettó (az értékesítés közvetlen költségei levonása után számított) bevétel és a tárgyi eszközök finanszírozója részére kifizetett, a finanszírozási szerződés lezárása érdekében teljesített előtörlesztés és ehhez kapcsolódó díjak különbsége), illetve a Szerződés érdekében megkötött szerződések (bérleti, munka, vállalkozási szerződések) felmondási idejére kifizetett teljes összege.

- 2.7. A felmondásra okot adó esetben Felek az ok és az adott helyzetnek megfelelő határidő megjelölésével igazolható módon kötelesek a szerződésszegő felet felszólítani a szerződésszegés kiküszöbölésére. Amennyiben a szerződésszegő fél a felszólításnak a kiszabott és az adott helyzetnek megfelelő orvoslási határidőn belül nem tesz eleget, és a szerződésszegő helyzet továbbra is fennáll, a fél jogosult a szerződésszegő félhez intézett írásbeli felmondással a Szerződést felmondani azzal, hogy a közszolgáltatási tevékenység megszüntetésének határideje a közléstől számított 6 hónap.
- 2.8. Megszűnik a Szerződés felmondás esetén, illetve a hatály lejártával. A Szerződés megszűnése nem érinti a Feleknek a Szerződésből eredő egymással szembeni tartozásaiknak és követeléseiknek a Szerződésben foglaltaknak megfelelő kiegyenlítési, illetve teljesítési kötelezettségeit, valamint az egymással történő elszámolásra vonatkozó igényét.
- 2.9. A szerződő Felek jelen Szerződésből eredő vitás kérdéseket egyeztetni kötelesek, az egyeztetés eredménytelensége esetére hatáskörétől függően kikötik a Kecskeméti Járásbíróság vagy a Kecskeméti Törvényszék kizárólagos illetékességét.
- 2.10. A jelen Szerződésben nem szabályozott kérdésekben a Polgári Törvénykönyv, az Mőtv., a Kkt., a Szem. törvény, továbbá az egyéb kormány és ágazati rendeletek, az ajánlati felhívás, az ajánlati dokumentáció és az ajánlat vonatkozó rendelkezései az irányadók.

XII. Mellékletek

1. Pénzügyi Ajánlat
2. Közúti személyszállítási engedély
3. Vezető és szakmai irányító adatai
4. Kecskemét Megyei Jogú Város helyi személyszállítási közszolgáltatásának menetrendje
5. Kecskemét Megyei Jogú Város helyi személyszállítási közszolgáltatásának díjszabása
6. Autóbusz műszaki követelmények
7. Közszolgáltatásba bevont autóbuszok adatai
8. Dinamikus utastájékoztató és forgalomirányítási rendszer elemei és mennyiségi adatai
9. A Szolgáltató használatába kerülő létesítmények, eszközök működtetésének és használatának feltételei
10. A szolgáltatás minőségi követelményrendszere (SLA)
11. Bónusz-malusz rendszer
12. Teljesítésigazolás mintája
13. A negyedéves közszolgáltatási beszámoló adattartalmának struktúrája
14. Az éves közszolgáltatási beszámoló adattartalmának struktúrája
15. Pénzügyi elszámolás szabályai
16. Valorizációs igény bejelentése minta
17. Regionális járatokkal végzett helyi személyszállítás Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területén
18. Az ellenőrzés módszertana
19. Az operatív irányítás szabályai
20. Szolgáltató által üzemeltetett viszonylatok forgalomirányítási technológiája
21. Közlekedési balesetekkel, káresetekkel kapcsolatos feladatok szabályozása
22. Menetjegy kezelő és érvényesítő készülékek működésének biztosítása az autóbuszokon
23. Magatartási Normák Szabályzata
24. Formaruhára vonatkozó követelmények
25. Talált tárgyak kezelése
26. Panaszkezelési szabályzat
27. Autóbuszok utasterének hőmérséklet szabályozása
28. Mozgásukban korlátozott személyek kisegítő rámpával ellátott autóbuszokon történő szállítása
29. Első ajtós felszállítás
30. Biztonsági kamerák működése
31. A forgalomirányítási és utastájékoztató rendszer járműfedélzeti eszközeinek elhelyezésére és üzemeltetésére vonatkozó rendelkezések
32. Autóbusz közlekedési forgalmi előírás
33. Kapcsolattartók
34. Átláthatósági nyilatkozat
35. Autóbuszok arculati megjelenése

A felek a jelen Szerződést, mint akaratukkal mindenben megegyezőt írják alá.

Kecskemét, 2019.

.....
Megrendelő

.....
Szolgáltató

Szemereyné Pataki Klaudia:

Nekiállhatunk és tovább dolgozhatunk erőteljesen, hogy a város közlekedése haladjon és fejlődjön. Köszönöm a részvételt.

A közgyűlés következő rendes ülése 2019. november 21-én lesz.

Az ülést 12.32 órakor bezárom.

K. m. f.


Szemereyné Pataki Klaudia
polgármester




Dr. Határ Mária
jegyző

