

Streszczenie

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym obowiązuje od dnia 1 marca 2011 roku. W związku z nowymi zapisami pojawił się szereg wątpliwości, dotyczących ich praktycznego stosowania. Niniejszy artykuł przedstawia kilka z tych zagadnień, które budzą zastrzeżenia i wskazuje możliwe interpretacje.

Summary

The Act of law on public transport has been in force since March 1, 2011. Because of the new regulations, there are numerous doubts concerning their practical application. This paper focuses upon several such issues, which may appear doubtful, and indicates possible interpretations.

Praktyczne problemy z wdrażaniem przepisów Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku [Dz. U. 2011 r. nr 5, poz. 13] obowiązuje od 1 marca 2011 roku. Stosowanie jej przepisów od pierwszych dni budzi wiele wątpliwości. W artykule omawiam kilka z nich, przedstawiając własny punkt widzenia.

Niedopuszczalność przyznawania rekompensaty operatorom wybranym w przetargu

Zgodnie z art. 2 lit. g Rozporządzenia 1370/2007, rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych oznacza każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem. Z kolei na mocy art. 2 lit. e Rozporządzenia 1370/2007, zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych to takie zobowiązanie, którego przewoźnik (operator), ze względu na swój własny interes gospodarczy, nie podjąłby bez rekompensaty lub nie podjąłby w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach. Innymi słowy, ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych mamy do czynienia wówczas, gdy organ władzy odpowiedzialny za zorganizowanie lokalnego transportu zbiorowego nakłada na przewoźnika obowiązek świadczenia takiej usługi, pomimo że jest ona niedochodowa. Dalej, z art. 4 ust. 1 Rozporządzenia 1370/2007 wynika, że rekompensata może być przyznana bez

względu na sposób udzielenia zamówienia publicznego, a także w przypadku bezpośredniego udzielenia zamówienia publicznego: *każda rekompensata wynikająca z zasady ogólnej lub z umowy o świadczenie usług publicznych musi być zgodna z przepisami określonymi w art. 4, bez względu na sposób udzielenia zamówienia. Każda rekompensata, bez względu na jej charakter, wynikająca z umowy zawartej w następstwie udzielonego bezpośrednio zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych zgodnie z art. 5 ust. 2, 4, 5 lub 6 lub wynikająca z zasady ogólnej musi ponadto być zgodna z przepisami określonymi w załączniku. Zasada ogólna zgodnie z art. 2 lit. j Rozporządzenia 1370/2007 oznacza środek mający zastosowanie w sposób niedyskryminacyjny do wszystkich usług publicznych tego samego rodzaju w zakresie transportu pasażerskiego na danym obszarze geograficznym, objętym właściwością miejscową właściwego organu.* W literaturze można także spotkać pogląd, że zasady obliczania rekompensaty mają zastosowanie bez względu na sposób udzielenia zamówienia¹. Ponadto zgodnie z art. 53 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2011 roku (Dz. U. z 2011, nr 5, poz. 13), właściwy organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, jeżeli operator poniósł stratę i złożył wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Literalne brzmienie zacytowanych przepisów może prowadzić do błędnego wniosku, że rekompensata



JĘDRZEJ KLATKA
Radca prawny KZK GOP,
Kancelaria Radców Prawnych
Klatka i Partnerzy

analizy i opinie

może być udzielona każdemu przewoźnikowi, nawet temu, który zawarł umowę w drodze zamówienia publicznego.

Do odmiennych wniosków prowadzi jednak lektura orzeczeń Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Sąd Pierwszej Instancji w wyroku z 16 marca 2004 roku, w sprawie *Dansker Busvognmænd* przeciwko Komisji² orzekł, że przedsiębiorstwo transportu autobusowego, którego zobowiązania do prowadzenia działalności, do przewozu i pobierania ustalonych stawek nie zostały nałożone jednostronnie, które nie było zobowiązane do wykonywania swoich usług przewozowych na zasadach niedochodowych w sposób sprzeczny z własnymi interesami ekonomicznymi, lecz wręcz przeciwnie, **dobrowolnie przyjęło owe zobowiązania w związku z wygranymi procedurami przetargowymi**, które to procedury nie przewidywały żadnych dotacji państwowych i w których uczestnictwo miało charakter dobrowolny, zależny od interesów ekonomicznych, i za którego usługi przewozowe płacono cenę zaproponowaną przez to przedsiębiorstwo w ofercie złożonej przez nie w procedurach przetargowych i ujętą następnie w zawartych umowach, **nie wykonuje zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w rozumieniu art. 2 ust. 1 Rozporządzenia nr 1191/69, a zatem, takie przedsiębiorstwo nie otrzymuje „rekompensaty” w rozumieniu tego artykułu, ale finansowe wynagrodzenie przewidziane w owych umowach przewozowych.**

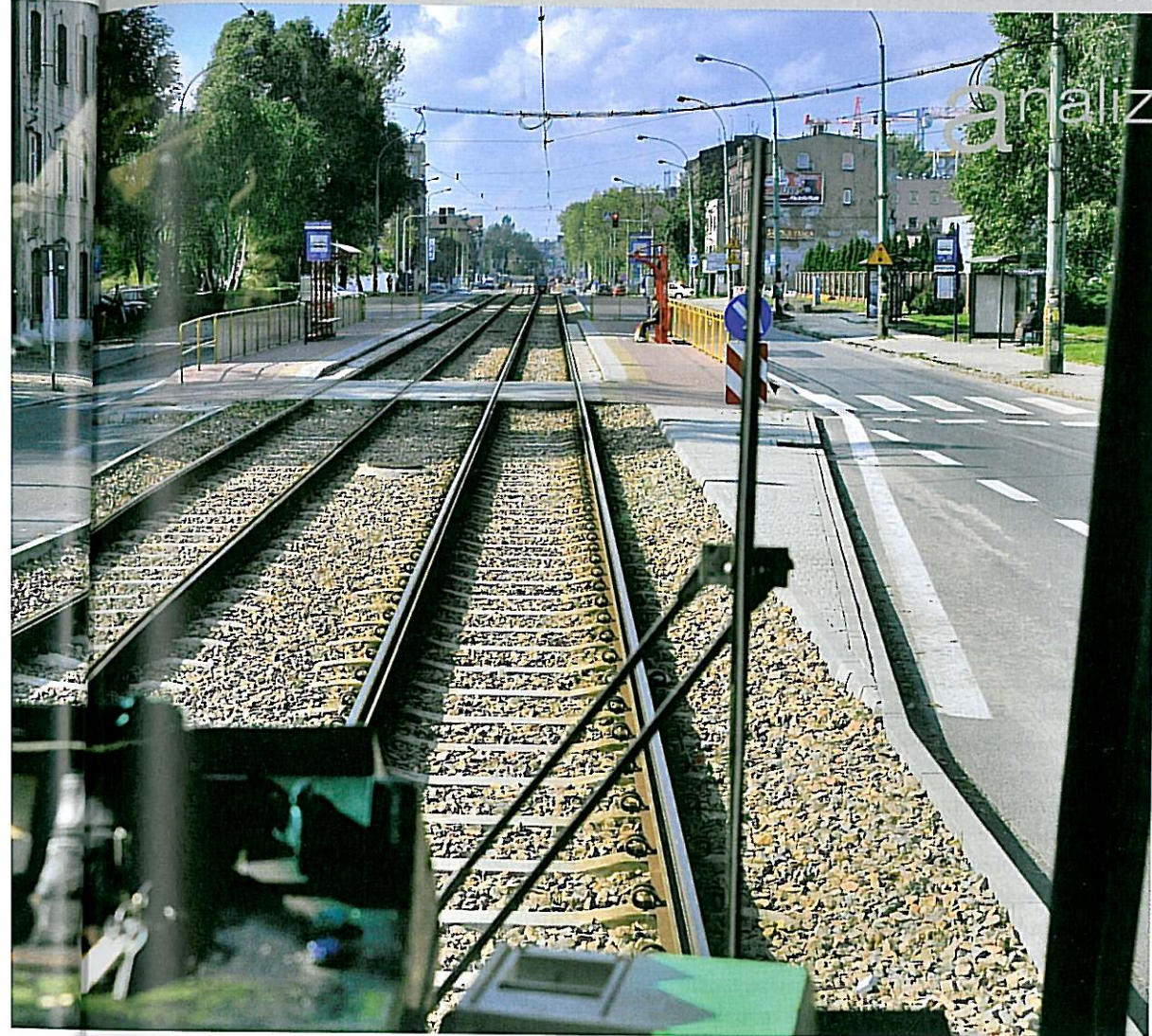
Także Druga Izba Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w wyroku z 7 maja 2009 roku w sprawie wniesionej przez portugalskie *Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros* przeciwko *Companhia Harris de Ferro de Lisboa S.A.* i portugalskiej Radzie Ministrów³ orzekła, że **nie mogą pobierać rekompensat przedsiębiorstwa, na które nie zostało nałożone zobowiązanie do świadczenia usług publicznych.**

W mojej ocenie wnioski wynikające z obydwu cytowanych wyżej wyroków **zachowały aktualność** także po wejściu w życie *Rozporządzenia 1370*⁴ ponieważ z art. 2 lit. g i e tego *Rozporządzenia* wynika przecież, że rekompensata może być przyznana wyłącznie w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, czyli zobowiązania, którego przewoźnik nie podjąłby dobrowolnie w takim samym zakresie bez rekompensaty, bo jest ono niedochodowe.



Z powyższych wyroków jasno wynika, że:

- po pierwsze, przewoźnik, który zawarł umowę po przetargu w trybie przepisów o zamówieniach publicznych nie wykonuje zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, bo obowiązek usług przewozowych nie został na niego nałożony, lecz przeciwnie – dobrowolnie wziął udział w przetargu i zawarł umowę w zamian za wynagrodzenie, którego wysokość sam skalkulował, składając ofertę,
 - po drugie, skoro taki przewoźnik nie wykonuje zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, to nie znajduje zastosowania zezwolenie na udzielanie mu pomocy zawarte w art. 93 TFU⁵ (art. 73 TWE),
 - po trzecie, skoro do przewoźnika, który zawarł umowę po przetargu, nie stosuje się tego zezwolenia – to bez zgody Rady i Komisji Europejskiej nie może otrzymywać żadnej pomocy państwa, gdyż rekompensata będzie stanowiła pomoc publiczną,
 - po czwarte, umowa zawarta z przewoźnikiem nie może przewidywać rekompensaty w rozumieniu art. 2 lit. g *Rozporządzenia 1370*, gdyż rekompensata takiemu przewoźnikowi nie przysługuje.
- Podsumowując, rekompensata może być przyznana takiemu przewoźnikowi, na którego został nałożony jednostronnie obowiązek świadczenia



Fot. Dominik Gałda

Rekompensata może być przyznana takiemu przewoźnikowi, na którego został nałożony jednostronnie obowiązek świadczenia usług. Jeżeli natomiast operator przyjął na siebie taki obowiązek dobrowolnie (poprzez zawarcie umowy z organem władzy publicznej), to rekompensata stanowi pomoc publiczną, której dopuszczalności nie można przesądzić z góry.

usług. Jeżeli natomiast operator przyjął na siebie taki obowiązek dobrowolnie (poprzez zawarcie umowy z organem władzy publicznej), to rekompensata stanowi pomoc publiczną, której dopuszczalności nie można przesądzić z góry; w tym przypadku rekompensata powinna być notyfikowana⁶.

Czy wydawane przez organizatora zaświadczenia potwierdzające posiadanie uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego zastępują zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych wydawane na podstawie Ustawy o transporcie drogowym?

Zgodnie z art. 18 *Ustawy o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 roku*⁷, ze zmianami wprowadzonymi *Ustawą o zmianie ustawy o transporcie drogowym z dnia 4 lutego 2011 roku*⁸, wykonywanie przewozów regularnych nadal wymaga zezwolenia wójta, burmistrza albo prezydenta miasta. Organy wydające te zezwolenia nie zmieniły się więc 1 marca 2011 roku. Wydając zezwolenia, wójt, burmistrz albo prezydent miasta musi jednak brać pod uwagę:

- art. 79 ust. 2 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, ograniczający okres zezwoleń (nie dłużej niż do 31 grudnia 2016 roku)⁹ oraz

- art. 79 ust. 3 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, który pozwala odmówić wydania nowego zezwolenia, zmiany zezwolenia lub przedłużenia zezwolenia, jeżeli na podstawie uchwalonego planu transportowego na usługę objętą zezwoleniem została podpisana umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z operatorem publicznego transportu zbiorowego.

Organy właściwe do wydawania zezwoleń zmienią się dopiero 1 stycznia 2017 roku, gdyż zmiana art. 18 *Ustawy o publicznym transporcie drogowym*, o której mowa w art. 73 pkt. 2 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, wejdzie w życie dopiero 1 stycznia 2017 roku, co wynika z art. 90 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*.

Art. 28 ust. 1 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* stanowi, że po zawarciu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizator wydaje operatorowi zaświadczenie, o ile jest wymagane.

Zgodnie z art. 78 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* podmioty prowadzące działalność w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej mogą ją nadal wykonywać na podstawie posiadanych

analizy i opinie

uprawnien, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2016 roku.

Według art. 79 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób może być podejmowana i wykonywana na podstawie przepisów dotychczasowych, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2016 roku, w krajowym transporcie drogowym.

Art. 82 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przewiduje, że:

1. Organizator publicznego transportu zbiorowego wydaje zaświadczenie na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego podmiotowi, który zawarł umowę na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym przed dniem wejścia w życie ustawy. Zaświadczenie wydaje się przed dniem wygaśnięcia zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, na okres ważności umowy.

2. Operator publicznego transportu zbiorowego, który w okresie od dnia wejścia w życie ustawy do dnia 31 grudnia 2016 roku zawarł umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym, zwolniony jest z obowiązku posiadania zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w przepisach Ustawy o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 roku (Dz. U. z 2007 r. nr 125, poz. 874, z późn. zm.).

Analiza powyższych przepisów prowadzi do następujących wniosków:

1. Kluczowe znaczenie ma data zawarcia umowy operatora z organizatorem.
2. Operator, który zawarł umowę przed 1 marca 2011 roku, a więc do 28 lutego 2011 roku włącznie:
 - a. do 31 grudnia 2016 roku może nadal wykonywać działalność w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym, na podstawie posiadanych uprawnień, to jest ważnego zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w przepisach Ustawy o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 roku – w okresie ważności tego zezwolenia (wniosek z art. 78 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym);
 - b. przed dniem wygaśnięcia zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób

w krajowym transporcie drogowym, powinien złożyć właściwemu organizatorowi wniosek o wydanie zaświadczenia potwierdzającego posiadanie uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej¹⁰. Według art. 217 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego organ administracji publicznej wydaje zaświadczenie na żądanie osoby ubiegającej się o zaświadczenie. Przepisy prawa nie przewidują więc wydawania jakichkolwiek zaświadczeń z urzędu¹¹. We wniosku należy poinformować o siedzibie albo miejscu zamieszkania wnioskodawcy, jego adresie, numerze KRS albo numerze wpisu do ewidencji działalności gospodarczej, rodzaju i zakresie wykonywanych przewozów, rodzaju i liczbie środków transportu, przebiegu linii komunikacyjnej, na której będzie wykonywany przewóz. Należy także wskazać, jaka liczba zaświadczeń ma być wydana, biorąc pod uwagę, że zgodnie z art. 28 ust. 4 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w każdym pojeździe powinno znajdować się zaświadczenie. Aby przyspieszyć wydanie zaświadczenia, najlepiej dołączyć do wniosku potwierdzenie uiszczenia opłaty (20 zł od każdego dokumentu wydanego na środek transportu) zgodnie z § 2 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłat za wydanie dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego oraz wzorów tych dokumentów z dnia 23 lutego 2011 roku [Dz. U. 2011 r. nr 40, poz. 205]. Jeżeli zaświadczenie nie zostanie wydane przez organizatora przed dniem wygaśnięcia zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, to operator ryzykuje, że na podstawie art. 92 Ustawy o transporcie drogowym zostanie na niego nałożona kara w wysokości 6 tysięcy złotych¹². Dlatego w interesie każdego operatora leży złożenie takiego wniosku z odpowiednim wyprzedzeniem, aby było możliwe wydanie zaświadczenia przed dniem wygaśnięcia zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, z uwzględnieniem jednomiesięcznego terminu załatwiania spraw wymagających postępowania

- wyjaśniającego¹³ (wniosek z art. 82 ust. 1 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*)
- c. przed końcem ważności zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, wydanego na podstawie przepisów *Ustawy o transporcie drogowym*, oprócz wniosku do organizatora o wydanie zaświadczenia ma obowiązek wystąpić także o przedłużenie zezwolenia do organu, który wydał to zezwolenie. Artykuł 82 ust. 2 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* zwalnia z obowiązku posiadania zezwolenia tylko i wyłącznie takich operatorów, którzy umowę z organizatorami zawarli w okresie od 1 marca 2011 roku do 31 grudnia 2016 roku. Z tego obowiązku nie są więc zwolnieni operatorzy, którzy zawarli umowę przed 1 marca 2011 roku (wniosek a *contrario*¹⁴ z art. 82 ust. 2 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*). W okresie przejściowym do 31 grudnia 2016 roku nadal obowiązują przepisy art. 18-24 *Ustawy o transporcie drogowym*, nakazujące posiadanie takiego zezwolenia, w tym zwłaszcza art. 21 ust. 3 dotyczący przedłużenia zezwolenia. Zwolnienia z obowiązku posiadania zezwolenia nie można domniemywać. Potrzebny jest do tego wyraźny przepis prawa, taki jak art. 82 ust. 2 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, zwalniający z tego obowiązku operatorów, którzy umowę z organizatorami zawarli w okresie od 1 marca 2011 roku do 31 grudnia 2016 roku.
3. Operator, który zawarł umowę 1 marca 2011 roku lub później:
- jest zwolniony z obowiązku posiadania zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w przepisach *Ustawy o transporcie drogowym* z dnia 6 września 2001 roku (wniosek z art. 82 ust. 2 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*),
 - niezwłocznie po zawarciu umowy z organizatorem ma obowiązek złożyć właściwemu organizatorowi wniosek o wydanie zaświadczenia potwierdzającego posiadanie uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej (wniosek z art. 28 ust. 1 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*).

4. Powyższe rozważania prowadzą do wniosku, że operator, który zawarł umowę przed 1 marca 2011 roku ma w okresie przejściowym do 31 grudnia 2016 roku obowiązek posiadania zarówno ważnego (przedłużonego) zezwolenia, jak i zaświadczenia wydanego przez organizatora najpóźniej przed wygaśnięciem posiadanego zezwolenia. Z kolei operator, który zawarł umowę 1 marca 2011 roku lub później jest zwolniony z obowiązku występowania o zezwolenie, gdyż wystarcza mu posiadanie samego zaświadczenia wystawionego przez organizatora.

Gdzie należy umieszczać ogłoszenia o przewidywanym trybie udzielenia zamówienia na usługi przewozowe oraz usług i obszarów potencjalnie objętych zamówieniem ?

Zgodnie z art. 7 ust. 2 *Rozporządzenia 1370*¹⁵, każdy właściwy organ podejmuje niezbędne środki, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej przynajmniej następujące informacje:

- nazwa i adres właściwego organu;
- przewidywany tryb udzielenia zamówienia;
- usługi i obszary potencjalnie objęte zamówieniem.

Właściwe organy mogą zdecydować, że informacje te nie będą publikowane, jeżeli umowa o świadczenie usług publicznych dotyczy świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w wymiarze mniejszym niż 50 tysięcy kilometrów rocznie.

W przypadku zmiany określonych powyżej informacji po ich opublikowaniu, właściwy organ niezwłocznie publikuje odpowiednie sprostowanie. Sprostowanie takie nie ma wpływu na datę rozpoczęcia procedury bezpośredniego przyznania zamówienia lub rozpoczęcia procedury przetargowej.

Niniejszy ustęp nie ma zastosowania do art. 5 ust. 5. Z kolei według art. 23 ust. 1 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2, lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1-3, w terminie nie krótszym niż:

analizy i opinie

- 1) jeden rok;
 - 2) sześć miesięcy – w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50 tysięcy kilometrów rocznie.
 2. Organizator zamieszcza ogłoszenie, o którym mowa w ust. 1, w Biuletynie Informacji Publicznej.
 3. Niezwłocznie po zamieszczeniu ogłoszenia, o którym mowa w ust. 1, organizator zamieszcza także odpowiednie ogłoszenie w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie oraz na swojej stronie internetowej.
 4. Ogłoszenie, o którym mowa w ust. 1, zawiera w szczególności:
 - 1) nazwę i adres właściwego organizatora;
 - 2) określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia;
 - 3) określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy;
 - 4) przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2, lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1-3.
 5. W przypadku zmiany informacji, o których mowa w ust. 4 pkt 1-3, organizator niezwłocznie zamieszcza ogłoszenie o tej zmianie. Przepisy ust. 2 i 3 stosuje się odpowiednio.
 6. Zmiana informacji, o których mowa w ust. 4 pkt 1-3, nie może nastąpić później niż do upływu połowy okresów określonych w ust. 1.
- Lektura tych przepisów prowadzi do następujących wniosków:
1. Obowiązek publikowania ogłoszeń o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia lub bezpośredniego zawarcia umowy dotyczy wszystkich trybów wyboru przewoźnika **za wyjątkiem** bezpośredniego zawarcia umowy w razie zakłócenia w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego



(zamówień publicznych lub koncesji na usługi). Na taki wyjątek wyraźnie zezwala ostatnie zdanie art. 7 ust. 2 *Rozporządzenia 1370*.

2. Przepisy wymagają, aby ogłoszenia były opublikowane na co najmniej **rok naprzód**, a w odniesieniu do usług przewozowych poniżej 50 tysięcy kilometrów rocznie – co najmniej **pół roku naprzód**. Roczne albo półroczne wyprzedzenie należy liczyć do momentu rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego albo koncesji na usługi, a nie do momentu zawarcia umowy ani rozpoczęcia świadczenia usługi. Choć nie wynika to jasno z ustawy, do takiego wniosku prowadzi brzmienie przepisu art. 7 ust. 2 *Rozporządzenia 1370*.
3. Przepisy milczą w kwestii łącznego ogłaszania o zamiarze przeprowadzania więcej niż jednego postępowania. Oznacza to, że dopuszczalne jest zarówno zbiorcze ogłaszanie o zamiarze przeprowadzania postępowań w danym okresie (roku, półroczu, kwartale, miesiącu itp.), obejmujące wszystkie postępowania, jakie w tym okresie będą prowadzone, lecz także „pojedyncze” odrębne ogłaszania o zamiarze przeprowadzenia jednego konkretnego postępowania. W każdej sytuacji ogłoszenia muszą się ukazać z odpowiednim wyprzedzeniem.
4. Ogłoszenia muszą być umieszczone jednocześnie we wszystkich niżej wymienionych miejscach:

Obowiązek publikowania ogłoszeń o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia lub bezpośredniego zawarcia umowy dotyczy wszystkich trybów wyboru przewoźnika za wyjątkiem bezpośredniego zawarcia umowy w razie zakłócenia w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji.

- a. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej (<http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>),
- b. w *Biuletynie Informacji Publicznej* danego organizatora (nie mylić z *Biuletynem Zamówień Publicznych Urzędu Zamówień Publicznych*),
- c. na stronie www organizatora,
- d. w siedzibie organizatora w powszechnie dostępnym miejscu.

5. Każde ogłoszenie musi zawierać co najmniej następujące informacje:

- a. nazwę i adres właściwego organizatora;
- b. określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia, przez co należy rozumieć wskazanie, czy będzie to zamówienie publiczne, koncesja na usługi czy bezpośrednie zawarcie umowy. Nie jest wymagane określenie, który z trybów zamówień publicznych zostanie zastosowany (przetarg nieograniczony itp.);
- c. określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy. Rodzaj transportu może zostać określony słowami: „drogowy”, „autobusowy”, „kolejowy”, „szynowy inny niż kolejowy” albo „tramwajowy” itd. Linia lub linie mogą zostać określone poprzez wskazanie ich przebiegu lub numerów (o ile numeracja linii jest niezmienna).

Sieć komunikacyjna może zostać określona poprzez wskazanie jej obszaru (na przykład „na obszarze miasta X” albo „w Warszawie na wschód od Wisły” itp.);

- d. przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia lub bezpośredniego zawarcia umowy. Chwilą rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego jest zamieszczenie ogłoszenia o zamówieniu w siedzibie Zamawiającego oraz na stronie www – w przetargu nieograniczonym, ograniczonym, negocjacji z ogłoszeniem, dialogu konkurencyjnym, licytacji elektronicznej¹⁶ albo zaproszenie do negocjacji (składania ofert) – w negocjacji bez ogłoszenia, wolnej ręce, zapytaniu o cenę¹⁷.

6. Ustawodawca nie przewidział żadnego okresu przejściowego na wywiązanie się z obowiązku publikowania ogłoszeń. Choć postulat wprowadzenia takiego okresu przejściowego był zgłaszany w toku prac sejmowych, eksperci z sejmowego Biura Legislacji uznali, że skoro rozporządzenia unijne są bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej, to organizatorzy podlegają temu obowiązkowi już od 3 grudnia 2009 roku, kiedy weszło w życie *Rozporządzenie 1370*. Wprowadzanie w krajowej ustawie

jakichkolwiek okresów przejściowych byłoby więc sprzeczne z przepisami *Rozporządzenia 1370* i z tej przyczyny jest niedopuszczalne.

7. Ani *Rozporządzenie 1370*, ani ustawa nie przewidują jakie są konsekwencje braku wymaganego ogłoszenia. Biorąc jednak pod uwagę, że przy braku ogłoszenia dochodzi do naruszenia prawa, należy zdecydowanie rekomendować wszystkim organizatorom, którzy jeszcze nie zamieścili tych ogłoszeń, aby:
- jak najszybciej zamieścili ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia lub bezpośredniego zawarcia umowy z zachowaniem wymaganego wyprzedzenia (więc ogłoszenie umieszczone w maju 2011 roku powinno obejmować przetargi, które zostaną ogłoszone po 1 czerwca 2012 roku i zawierane bezpośrednio umowy po tej dacie),
 - do 31 grudnia 2011 roku umieścili ogłoszenia o zamiarach na rok 2013 i tak dalej w kolejnych latach.

Czy można uchwalić plan transportowy niższego rzędu (na przykład w gminie), nie czekając na uchwalenie planu transportowego wyższego rzędu (marszałka, ministra)?

Artykuł 11 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* nakazuje, aby w projekcie planu transportowego opracowanym przez organizatora niższego rzędu uwzględnić plan transportowy ogłoszony przez organizatora wyższego rzędu. Hierarchia organizatorów jest następująca:

- minister właściwy do spraw transportu,
- marszałek województwa,
- starosta lub zarząd związku powiatów,
- wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego.

Minister ma czas do 1 września 2012 roku na opracowanie pierwszego planu transportowego (18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy)¹⁸.

Żaden przepis ustawy nie zakazuje uchwalania planu transportowego niższego rzędu przed uchwaleniem planu transportowego wyższego rzędu. Przepis art. 11 ustawy nakazuje bowiem uwzględnić plany wyższego rzędu, które zostały ogłoszone. Przed podjęciem decyzji o uchwaleniu planu transportowego niższego rzędu przed ogłoszeniem planu transportowego wyższego rzędu należy jednak wziąć

pod uwagę art. 27 ust. 2 ustawy, zgodnie z którym *organizator ponosi odpowiedzialność za pogorszenie warunków realizowania umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz szkody poniesione przez operatora spowodowane zmianami w planie transportowym*.

Nie ulega wątpliwości, że plany transportowe niższego rzędu będą musiały zostać zaktualizowane po ogłoszeniu planu transportowego wyższego rzędu (wniosek z art. 11 ust. 2 ustawy). Po zaktualizowaniu planu może okazać się, że konieczna jest zmiana zawartej umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Jeżeli warunki realizowania tej umowy przez operatora pogorszą się po zmianie, to organizator może zostać pociągnięty do odpowiedzialności za utracone zyski operatora na podstawie art. 27 ust. 2 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*. Z tego względu należy zalecać daleko posuniętą ostrożność w razie uchwalania planu transportowego niższego rzędu przed ogłoszeniem planu transportowego wyższego rzędu. □

¹ M. Stasiak [w:] B. Kurcz, *Pomoc państwa. Wybrane zagadnienia*, Warszawa 2009, str. 243.

² Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 marca 2004 r., sprawa T-157/01, opubl. ECR 2004/3-4/II-00917.

³ Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 maja 2009 r., sprawa C-504/07, opubl. Dz. U. UE C 2008 r. nr 22 poz. 31, LEX nr 491769.

⁴ *Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające Rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 [Dz. U. UE. L. 2007 r. nr 315, poz. 1]*.

⁵ *Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, obecnie Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej* (Dz. U. UE C 2007 r. nr 306, poz. 1).

⁶ A. Jankowska, M. Marek, *Dopuszczalność pomocy publicznej*, Warszawa 2009, str. 124.

⁷ Dz. U. z 2007 r. nr 125, poz. 874, z późn. zm.

⁸ Dz. U. 2011 r. nr 48, poz. 247.

⁹ Art. 79 ust. 2 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* jest wyjątkiem od art. 21 ust. 1 *Ustawy o transporcie drogowym*.

¹⁰ Art. 28 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*.

¹¹ Zob. Lidia Klat-Wertelecka, *Zaświadczenie w prawie administracyjnym*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2001.

¹² Pkt. 2a.1 załącznika do *Ustawy o transporcie drogowym*, na podstawie art. 92 ust. 4 tej ustawy.

¹³ Art. 35 ust. 3 *Kodeksu postępowania administracyjnego*.

¹⁴ Metoda wykładni „przez przeciwieństwo”

¹⁵ *Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające Rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 [Dz. U. UE L. 2007 r. nr 315, poz. 1]*

¹⁶ Art. 40 ust. 1, art. 48 ust. 1, art. 56 ust. 1, art. 60c ust. 1, art. 75 ust. 1 *Prawa zamówień publicznych*.

¹⁷ Art. 63 ust. 1, art. 68 ust. 1, art. 71 ust. 1 *Prawa zamówień publicznych*.

¹⁸ Art. 84 ust. 1 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*.