

## Streszczenie

Zgodnie z przepisami europejskimi i orzeczeniami Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości gmina lub związek międzygminny jako organizatorzy lokalnego transportu zbiorowego mogą przyznawać rekompensatę tylko i wyłącznie takiemu przewoźnikowi, któremu wykonywanie zadań z zakresu lokalnego transportu zbiorowego zostało powierzone w trybie ustawy o koncesji na usługi. Zarazem rekompensaty nie mogą otrzymać przewoźnicy wybrani w przetargach, którzy dobrowolnie wzięli w nich udział. Do odmiennych wniosków prowadzi lektura projektu polskiej *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, co może prowadzić do sporów sądowych przed Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości.

## Summary

In compliance with the European regulations, and the decisions of the European Court of Justice, a municipality or union of municipalities, as organizers of local collective transport, may grant compensation only and solely to such a service provider, that has been entrusted with the tasks comprising local mass transport in the mode of the act of law on concessions for services. At the same time, compensation may not be received by service providers selected in tender procedures, in which they took part voluntarily. Studying the draft Polish act of law on public mass transport leads to different conclusions, which may lead to disputes taken to the European Court of Justice.



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

# Pomoc publiczna i rekompensata dla przewoźników

## Rekompensata stanowi formę pomocy państwa

Co do zasady przyznawanie przewoźnikom pomocy państwa narusza zasadę wolnej konkurencji i równości przedsiębiorców konkurujących ze sobą i negatywnie wpływa na swobodną wymianę usług między państwami członkowskimi Unii Europejskiej. Zgodnie z art. 87 ust. 1 *Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską* (dalej: „TWE”), „pomoc świadczona przez państwa członkowskie lub pochodząca z funduszy państwowych jest niezgodna z zasadami wspólnego rynku, jeżeli przez uprzywilejowanie określonych przedsiębiorstw (...) zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”. Powyższy przepis oznacza, że zakazana jest:

- a) pomoc państwa,
- b) selektywnie faworyzująca jej beneficjenta,
- c) zakłócająca konkurencję,
- d) wpływająca na handel wewnątrzspółnotowy lub wymianę usług między państwami członkowskimi Unii Europejskiej.

### ad. a) pomoc państwa

Pomoc państwa (pomoc pochodząca z funduszy państwowych) należy rozumieć jako pomoc nie pochodzącą ze źródeł prywatnych. Pomoc pochodząca z budżetu gminy lub związku komunalnego pochodzi od władzy publicznej i stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 TWE. Pomoc ta może polegać na subwencjonowaniu przedsiębiorstw lub zmniejszaniu ich obciążeń.

### ad. b) selektywne faworyzowanie beneficjenta

Zakazana jest pomoc, która uprzywilejowuje niektóre przedsiębiorstwa (konkretne, wymienione z nazwy, w danym sektorze, np. przewoźników tramwajowych, albo w danym regionie). Uprzywilejowanie ma miejsce, gdy korzyści są przyznane jednemu, a nie są przyznane innym konkurującym przedsiębiorstwom (tzw. selektywność pomocy). Nie ma więc uprzywilejowania, gdy korzyści odnoszą się w równym stopniu do wszystkich konkurujących przedsiębiorstw. Dla przykładu można podać, że Komisja Europejska w decyzji z 27 listopada 2002 roku w sprawie nr 337/02<sup>1</sup> uznała, że Rada Miasta Madryt może

Na podstawie  
art. 73 Traktatu  
ustanawiającego

Wspólnotę Europejską państwo może przyznać pomoc niezbędną dla koordynacji transportu lub pomoc, która będzie stanowić zwrot wydatków poniesionych w związku z nałożeniem na przewoźnika obowiązku świadczenia usług publicznych.

przeznaczyć 360 000 euro rocznie na dofinansowanie zakupu pojazdów dostosowanych do przewożenia osób niepełnosprawnych, ponieważ beneficjentami tej pomocy mogli być wszyscy przewoźnicy.

#### ad. c) zakłócenie konkurencji

Zgodnie z art. 87 ust. 1 TWE za zakazaną może być uznana pomoc państwa, która „zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji”. Już sama potencjalna możliwość zakłócenia konkurencji jest objęta tym zakazem, jeśli jest konkretna i prawdopodobna. Przedmiotem zakazu jest więc zarówno zakłócenie konkurencji aktualnej, jak i potencjalnej. Zakłócenie konkurencji może polegać na wzmocnieniu pozycji konkurencyjnej przedsiębiorstwa na danym rynku<sup>2</sup>.

Przykładowo pomoc państwa przeznaczona na finansowanie infrastruktury torowej nie zakłóca konkurencji, jeżeli ta infrastruktura będzie udostępniona wszystkim potencjalnym użytkownikom na warunkach równych i nikogo nie dyskryminujących<sup>3</sup>.

#### ad. d) wpływ na handel wewnątrzspółnotowy lub wymianę usług między państwami członkowskimi Unii Europejskiej

Zgodnie z art. 87 ust. 1 TWE za zakazaną może być uznana pomoc państwa, która „wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”. Komisja Europejska w decyzji z 21 marca 2007 roku dotyczącej rekompensaty dla operatorów autobusowych na Malcie<sup>4</sup> stwierdziła, że także subwencja przyznana przewoźnikowi, który świadczy tylko lokalne lub regionalne usługi transportowe i nie świadczy żadnych usług poza krajem członkowskim, z którego pochodzi, może mieć wpływ na handel między państwami członkowskimi, ponieważ pewna liczba przewoźników już oferuje swoje usługi w krajach członkowskich innych niż rodzime. Sąd pierwszej instancji w pkt. 95 wyroku z 15 czerwca 2000 roku w sprawie Regione Friuli Venezia Giulia przeciwko Komisji<sup>5</sup> stwierdził, że pomoc może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi zawsze wtedy, gdy na rynku, o który chodzi, działa konkurencja. Nie ma przy tym potrzeby dokładnego definiowania rynku właściwego.

#### Wyjątek od artykułu 87

Wyjątek od art. 87 TWE wprowadza art. 73 TWE. Zgodnie z tym przepisem zgodna z *Traktatem usta-*

*nawiającym Wspólnotę Europejską* jest pomoc przeznaczona na potrzeby koordynacji transportu lub **pomoc, która stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń, nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej**. Przepis ten powinien być interpretowany łącznie z przepisami o pomocy państwa, zawartymi w art. 87-89 TWE<sup>6</sup>.

Powyższe oznacza, że na podstawie art. 73 TWE państwo może przyznać pomoc niezbędną dla koordynacji transportu lub pomoc, która będzie stanowić zwrot wydatków poniesionych w związku z nałożeniem na przewoźnika obowiązku świadczenia usług publicznych.

Rada Wspólnot Europejskich skonkretyzowała ogólnikowy przepis art. 73 TWE, wydając trzy Rozporządzenia:

- *Rozporządzenie 1191/69 z 26 czerwca 1969 roku* w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej,
- *Rozporządzenie 1192/69 z 26 czerwca 1969 roku* o wspólnych zasadach ujednoczenia rozliczania się przedsiębiorstw kolejowych,
- *Rozporządzenie 1107/70 z 04 czerwca 1970 roku* o przyznawaniu subwencji dla transportu kolejowego, drogowego i żegludgi śródlądowej (wszystkie kilkakrotnie nowelizowane).

Rozporządzenia te wyczerpująco wskazują, kiedy pomoc państwa może być udzielona na podstawie art. 73 TWE, przy czym *Rozporządzenie 1191/69* z dniem 3 grudnia 2009 roku przestało obowiązywać w odniesieniu do transportu drogowego osób<sup>7</sup>. Do 2 grudnia 2012 roku stosuje się go wyłącznie do transportu towarowego. 3 grudnia 2009 roku weszło w życie *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady 1370/2007 z 23 października 2007 roku* dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego..., zwane dalej: „Rozporządzeniem 1370”<sup>8</sup>.

#### Zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych

Pojęcie „zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych” w *Rozporządzeniu 1191/69* było zdefiniowane jako „takie zobowiązanie, którego zainteresowane przedsiębiorstwo przewozowe, biorąc pod uwagę swój interes gospodarczy, nie przyjąłoby lub



Fot. Marek Piekara

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

nie przyjęłoby w takim samym zakresie lub na takich samych zasadach<sup>9</sup>. Podobnie brzmi definicja zawarta w art. 2 lit. e obecnie obowiązującego Rozporządzenia 1370: „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 samym 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.

### Drugi wyjątek

Jak już była o tym mowa w pkt. 1, co do zasady pomoc państwa jest zakazana. Oprócz art. 73 TWE, drugi wyjątek od zakazu znajdujemy w art. 87 ust. 3 lit. e TWE, który daje Radzie, na wniosek Komisji Europejskiej, prawo wydania decyzji uznającej także inną pomoc państwa za pomoc zgodną z zasadami wspólnego rynku. Powyższe oznacza, że jeżeli pomoc państwa dla przewoźnika stanowi pomoc publiczną<sup>10</sup>, to alternatywnie albo każdy zamiar przyznania takiej pomocy musi być odpowiednio wcześniej zgłoszony Komisji Europejskiej i pomoc będzie mogła być przyznana tylko po uzyskaniu zgody Rady na wniosek Komisji Europejskiej, albo pomoc może zostać przyznana bez potrzeby zgłoszenia Komisji Europejskiej, w oparciu o wyjątek z art. 73 TWE w związku z art. 9 ust. 1<sup>11</sup> Rozporządzenia 1370, jeżeli stanowi ona zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej w rozumieniu wskazanym powyżej w pkt. 3 tego artykułu. Innymi słowy, zwolnienie z obowiązku zgłoszenia Komisji Europejskiej dotyczy wyłącznie sytuacji,

gdy obowiązek świadczenia usług publicznych został jednostronnie nałożony na przewoźnika przez organ władzy publicznej. Jeżeli natomiast przewoźnik przyjął na siebie taki obowiązek dobrowolnie, biorąc udział w przetargu, składając ofertę i zawierając umowę z organem władzy publicznej, to pomoc państwa będzie dopuszczalna tylko po zgłoszeniu Komisji Europejskiej i uzyskaniu zgody Rady<sup>12</sup>.

### Tryb powierzenia zadania (zamówienie publiczne lub koncesja na usługi) a rekompensata w orzecznictwie ETS

Jak wiadomo, każda gmina może powierzyć wykonywanie zadań z zakresu lokalnego transportu zbiorowego osobie trzeciej, zawierając z osobą trzecią stosowną umowę w trybie:

- przepisów o zamówieniach publicznych,
- przepisów o koncesji na roboty budowlane lub usługi<sup>13</sup>.

Sąd pierwszej instancji w wyroku z 16 marca 2004 roku w sprawie *Dansker Busvognmænd* przeciwko Komisji<sup>14</sup> 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 SA i portugalskiej Radzie Ministrów<sup>15</sup> orzekła, że „nie mogą pobierać rekompensat przedsiębiorstwa, na które nie zostało nałożone zobowiązanie do świadczenia usług publicznych”.

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 udzielenie mu pomocy zawarte w 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,
- po czwarte, skoro taki przewoźnik nie może otrzymywać żadnej pomocy państwa, to umowa, którą zawiera, nie może przewidywać rekompensaty w rozumieniu art. 2 lit. g. Rozporządzenia 1370.

Oznacza to, że zgodnie z przepisami europejskimi i orzeczeniami Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości gmina lub związek międzygminny jako organizatorzy lokalnego transportu zbiorowego mogą przyznawać rekompensatę tylko i wyłącznie takiemu przewoźnikowi, któremu wykonywanie zadań z zakresu lokalnego transportu zbiorowego zostało powierzone w trybie ustawy o koncesji na usługi. Zarazem rekompensaty nie mogą otrzymać przewoźnicy wybrani w przetargach<sup>16</sup>. Także w polskiej literaturze zwraca się uwagę, że wynagrodzenie za wykonywanie umowy nie może być potraktowane jako rekompensata<sup>17</sup>.

## Rekompensata w projekcie Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

W świetle wniosku zawartego powyżej w pkt. 5 zdumienie budzi treść art. 45 ust. 1 pkt. 2 lit. c przekazanego do Sejmu projektu Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym<sup>18</sup>. Zgodnie z projektowanym przepisem „finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów, w związku ze świadczeniem przez operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 17 ust. 1 pkt. 1 i 3 (...), usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego”.

Z kolei zgodnie z art. 17 ust. 1 projektu ustawy „organizator dokonuje wyboru operatora w trybie:

- 1) ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku *Prawo zamówień publicznych* (Dz. U. z 2007 roku nr 223, poz. 1655, z późn. zm.10),
- 2) ustawy z dnia 9 stycznia 2009 roku o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. nr 19, poz. 101), albo
- 3) art. 20 ust. 1 ustawy”.

Powyższe oznacza, że według przekazanego do Sejmu projektu Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym rekompensaty są pozbawieni przewoźnicy wybrani w trybie ustawy o koncesji na usługi, a może być ona przyznana przewoźnikom wybranym w przetargu w trybie zamówień publicznych! Lektura uzasadnienia projektu ustawy nie pozostawia wątpliwości, że taki kształt jej projektu nie jest omyłką, lecz świadomym i celowym zabiegiem, albowiem na stronie 23 uzasadnienia czytamy, że „rekompensata nie dotyczy operatora wybranego w trybie przepisów Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 roku o koncesji na roboty budowlane lub usługi. Wyłączenie tego rodzaju finansowania w zakresie operatorów wybieranych w trybie przepisów Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 roku o koncesji na roboty budowlane lub usługi wynika z faktu, iż podstawową cechą wykonywania usług na podstawie koncesji jest finansowanie tych usług z pożytków pobieranych w związku z realizacją określonej usługi; przedsiębiorca podejmuje się wykonywania usługi na własne ryzyko”. Także Wytoczne Ministerstwa Rozwoju Regionalnego w zakresie zasad dofinansowywania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicz-



Fot. Alodia Ostroch

Rekompensaty są pozbawieni przewoźnicy wybrani w trybie ustawy o koncesji na usługi, a może być ona przyznana przewoźnikom wybranym w przetargu w trybie zamówień publicznych!

nych w transporcie zbiorowym<sup>19</sup> w pkt. 116 wydają się dopuszczać możliwość przyznania rekompensaty przewoźnikom wybranym w trybie zamówień publicznych, skoro warunkują przyznanie im dofinansowania od „wprowadzenia do umów, zgodnie z obowiązującymi przepisami o zamówieniach publicznych, odpowiednich zmian”.

Rzadko mamy do czynienia z taką fundamentalną sprzecznością między prawem europejskim a projektem prawa polskiego, które dopuszcza rekompensatę w sytuacji, kiedy jest ona niedopuszczalna według orzecznictwa ETS i jednocześnie pozbawia rekompensaty przewoźników wybranych w trybie koncesji na usługi, którzy zgodnie z prawem unijnym rekompensatę mogą otrzymywać. Jeżeli przepis nie zostanie poprawiony w toku dalszych prac ustawodawczych, to prędzej czy później należy się spodziewać, że ETS będzie rozpatrywał sprawę przeciwko Polsce, którą wniesie polski przewoźnik, wybrany w trybie koncesji na usługi, pozbawiony rekompensaty przez polską ustawę. Jeszcze bardziej prawdopodobne jest wniesienie przez prywatnych przewoźników pozbawionych rekompensaty sprawy o uznanie za nielegalną rekompensaty przyznanej przewoźnikowi komunalnemu wybranemu w przetargu. W Czechach w ostatnim czasie dwa razy prywatni przewoźnicy wniesli do Komisji Europejskiej skargi na rekompensaty przyznane innym przewoźnikom: w dniu 14 lutego 2005 roku skargę wniósł przewoźnik Doprani Podnik Stecko Kraje a. s.<sup>20</sup>, a w dniu 28 czerwca 2005 roku przewoźnik ČAS-SERVICE a. s.<sup>21</sup>

Trzeba przypomnieć, że gdy przepisy prawa państwa członkowskiego są sprzeczne z bezpośrednio skutecznymi przepisami prawa wspólnotowego, to sąd państwa członkowskiego jest zobowiązany rozstrzygnąć tę kolizję zgodnie z zasadą pierwszeństwa prawa wspólnotowego<sup>22</sup>, zdefiniowaną przez ETS<sup>23</sup>.

## Kiedy pomoc państwa dla przewoźnika stanowi pomoc publiczną

W wyroku w sprawie Altmark Trans GmbH z 24 lipca 2003 roku<sup>24</sup> Europejski Trybunał Sprawiedliwości przesądził, że rekompensata nie będzie stanowiła pomocy publicznej, jeżeli będą łącznie spełnione następujące warunki:

- po pierwsze zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych muszą być jasno zdefiniowane,
- po drugie beneficjent musi się z tych zobowiązań wywiązywać,
- po trzecie wyznaczniki, na podstawie których wyliczana jest rekompensata, muszą zostać wcześniej określone w obiektywny i przejrzysty sposób,
- po czwarte wysokość rekompensaty nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w trakcie wykonywania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu odpowiednich wpływów i rozsądnego zysku<sup>25</sup>,
- po piąte, poziom rekompensaty należy określić na podstawie analizy kosztów, jakie poniosłoby typowe, dobrze zarządzane przedsiębiorstwo, dysponujące odpowiednimi środkami potrzebnymi do spełnienia koniecznych wymogów z tytułu świadczenia usług publicznych<sup>26</sup>.

## Wnioski

Rekompensata stanowi formę pomocy państwa. Co do zasady przyznawanie przewoźnikom pomocy państwa jest zakazane, jeżeli pomoc zakłóca konkurencję, wpływa na handel wewnątrzspółnotowy i jest przeznaczona tylko dla niektórych, a nie dla wszystkich, przewoźników.

W drodze wyjątku dopuszczalna jest pomoc państwa, która stanowi zwrot wydatków poniesionych w związku z nałożeniem na przewoźnika obowiązku świadczenia usług publicznych. Ze „zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych” mamy

Gmina lub związek międzygminny jako organizatorzy lokalnego transportu zbiorowego mogą przyznawać rekompensatę tylko i wyłącznie takiemu przewoźnikowi, któremu wykonywanie zadań z zakresu lokalnego transportu zbiorowego zostało powierzone w trybie ustawy o koncesji na usługi

Fot. PIM Katowice



do czynienia wówczas, gdy organ władzy odpowiedzialny za zorganizowanie lokalnego transportu zbiorowego nakłada na przewoźnika obowiązek świadczenia takiej usługi, pomimo że jest ona nie dochodowa, w sytuacji, w której przewoźnik dobrowolnie by się tego obowiązku nie podjął. Zwolnienie z obowiązku zgłoszenia Komisji Europejskiej dotyczy wyłącznie sytuacji, gdy obowiązek świadczenia usług publicznych został jednostronnie nałożony na przewoźnika przez organ władzy publicznej. Jeżeli natomiast przewoźnik przyjął na siebie taki obowiązek dobrowolnie, biorąc udział w przetargu, składając ofertę i zawierając umowę z organem władzy publicznej, to pomoc państwa będzie dopuszczalna tylko po zgłoszeniu Komisji Europejskiej i uzyskaniu zgody Rady. Zgodnie z przepisami europejskimi i orzeczeniami Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, gmina lub związek międzygminny jako organizatorzy lokalnego transportu zbiorowego mogą przyznawać rekompensatę tylko i wyłącznie takiemu przewoźnikowi, któremu wykonywanie zadań z zakresu lokalnego transportu zbiorowego zostało powierzone w trybie ustawy o koncesji na usługi. Zarazem rekompensaty nie mogą otrzymać przewoźnicy wybrani w przetargach, którzy dobrowolnie wzięli w nich udział. Do odmiennych wniosków prowadzi lektura projektu polskiej *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, co może prowadzić do sporów sądowych przed Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości. □

<sup>1</sup> Dz. Urz. UE serii C z 2003 r. nr 34 poz. 4.

<sup>2</sup> T. Skoczny, *Prawo Unii Europejskiej. Zagadnienia systemowe*. Pod red. J. Barcza, Wydawnictwo Prawo i Praktyka Gospodarcza, Warszawa 2004, str. 783.

<sup>3</sup> Zob. decyzja Komisji Europejskiej nr N 478/04 w sprawie gwarancji państwa dla kredytów kapitałowych przedsiębiorstwa Corris Iompair Eirann (CIE), przeznaczonych na inwestycje w infrastrukturę [w:] Dz. U. UE C 2006 r. nr 209, poz. 7, [http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/transport-2004/n478-04.pdf](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2004/n478-04.pdf).

<sup>4</sup> Zob. decyzja nr 53/2006 [http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/transport-2006/nn053-06.pdf](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2006/nn053-06.pdf) [w:] Dz. U. UE C 2007 r. nr 145, poz. 12.

<sup>5</sup> Sprawa T-298/97, sygn. akt (2001) ECR II-01871, <http://curia.europa.eu/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=en&Submit=Rechercher&docrequire=judgements&numaff=T-298/97>.

<sup>6</sup> *Traktat o Unii Europejskiej. Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską*, z komentarzem pod red. Z. Brodeckiego, Wydawnictwo Prawnicze Lexis Nexis, Warszawa 2002, str. 238.

<sup>7</sup> Zob. art. 10 ust. 1 Rozporządzenia 1370/2007.

<sup>8</sup> Dz. U. UE L 2007 r. nr 315, poz. 1.

<sup>9</sup> Zob. art. 2 ust. 1 *Rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 z 26.06.1969 r. w sprawie działania państw członkowskich, dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej*, Dz. U. UE L 1969 r. nr 156 poz. 1 z późn. zm., w zakresie transportu drogowego, uchylone przez Rozporządzenie 1370/2007.

<sup>10</sup> O tym, kiedy pomoc państwa dla przewoźnika stanowi pomoc publiczną, piszę poniżej.

<sup>11</sup> Zgodnie z art. 9 ust. 1 Rozporządzenia 1370 rekompensaty (...) wypłacane zgodnie z tym rozporządzeniem są zgodne z zasadami wspólnego rynku i nie podlegają obowiązkowi wcześniejszego informowania, o którym mowa w art. 88 ust. 3 TWE.

<sup>12</sup> Zob. wyrok ETS w sprawie *Dansker Busvognmænd przeciwko Komisji*, sygn. T-157/01 sygn. akt ECR 2004/3-4/II-00917, LEX nr 241945 oraz A. Jankowska, M. Marek, *Dopuszczalność pomocy publicznej. Uregulowania wspólnotowe i krajowe*. Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa 2009, str. 124.

<sup>13</sup> Zob. J. Klatka, *Zlecenie przewozów bez przetargu podmiotom wewnętrznym i innym przewoźnikom w świetle Rozporządzenia UE 1370/2007*. „Komunikacja Publiczna” 2010, wydanie specjalne.

<sup>14</sup> Sygn. T-157/01 sygn. akt ECR 2004/3-4/II-00917, LEX nr 241945.

<sup>15</sup> Sprawa C-54/07 LEX nr 491769 oraz Dz. U. UE C 2008 r. nr 22, poz. 31.

<sup>16</sup> Odmienne: M. Gawrychowski, *Rekompensata za usługi transportowe*. „Komunikacja Publiczna”, nr 3/2008-2009, str. 37-40.

<sup>17</sup> M. Stasiak, *Pomoc państwa. Wybrane zagadnienia*, pod red. B. Kurcza, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa 2009, str. 236.

<sup>18</sup> Wersja z 2.2.2010 r., [http://bip.mi.gov.pl/bip/projekty\\_aktow\\_prawnych/projekty\\_ustaw/ustawy\\_inne/ust\\_publiczn\\_transp\\_zbiorowy/px\\_projekt\\_sejm\\_03\\_02\\_2010.pdf](http://bip.mi.gov.pl/bip/projekty_aktow_prawnych/projekty_ustaw/ustawy_inne/ust_publiczn_transp_zbiorowy/px_projekt_sejm_03_02_2010.pdf).

<sup>19</sup> [http://www.mrr.gov.pl/fundusze/wytyczne\\_mrr/obowiazujace\\_horyzontalne/strony/lista.aspx](http://www.mrr.gov.pl/fundusze/wytyczne_mrr/obowiazujace_horyzontalne/strony/lista.aspx).

<sup>20</sup> Sprawa C 17/08, Dz. U. UE C 2008 nr 187, poz. 14 z 24.07.2008 r.

<sup>21</sup> Sprawa C 3/08, Dz. U. UE C 2008 r. nr 43, poz. 19.

<sup>22</sup> Wyrok w sprawie van Gend en Los oraz w sprawie Flaminio Costa przeciwko ENEL.

<sup>23</sup> Zob. *Stosowanie prawa Unii Europejskiej przez sądy*, pod red. A. Wróbla, Zakamycze 2005, str. 109.

<sup>24</sup> Sprawa C-280/00 sygn. ECR 2003/7B/I-07747 LEX nr 164070.

<sup>25</sup> W sprawie C 16/07 Dz. U. UE C 2007 r. nr 162, poz. 19, dotyczącej pomocy dla austriackiego przewoźnika Postbus A. G. w powiecie Lienz Komisja Europejska uznała, że ta przesłanka jest spełniona, gdy koszty wykonywania umowy zostały zweryfikowane trzema metodami: poprzez badanie kosztów na kilometr, kosztów w zależności od nakładów i kosztów według różnych kategorii kosztów.

<sup>26</sup> W sprawie C 47/07 Dz. U. UE C 2008 r. nr 35, poz. 13 Komisja Europejska nie uznała za wiarygodne ogólnych obliczeń dla regionalnego transportu publicznego w Niemczech, które nie dotyczyły konkretnego przewoźnika, będącego beneficjentem pomocy.