

Streszczenie

Zgodnie z Rozporządzeniem 1370 prawo wyłączne może być przyznawane „w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych” jako alternatywa dla przyznawania przewoźnikom rekompensat (art. 1 ust. 1 zdanie 2).

Summary

In line with the PSO Regulation, exclusive right may be granted „in return for meeting the obligations in virtue of providing public services” as an alternative to granting compensation to service providers (art. 1 item 1 sentence 2).



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

Prawo wyłączne w projekcie *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*

Zgodnie z Rozporządzeniem 1370¹ prawo wyłączne może być przyznawane „w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych” jako alternatywa dla przyznawania przewoźnikom rekompensat (art. 1 ust. 1 zdanie 2).

Według definicji zawartej w art. 2f Rozporządzenia 1370 „prawo wyłączne” oznacza prawo dające podmiotowi świadczącemu usługi publiczne możliwość świadczenia niektórych usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego na danej trasie, w danej sieci lub na danym obszarze, z wyłączeniem innych takich podmiotów świadczących usługi.

Projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym we wszystkich kolejnych wersjach, łącznie z wersją z 11 grudnia 2009 roku, dopuszczał możliwość przyznania przewoźnikom prawa wyłącznego, przewidując w art. 18 co następuje:

*Art. 18.1. Organizator, w celu zapewnienia rentowności przewozów lub zapobieżenia zwiększenia straty, może przyznać operatorowi, wybranemu w trybie, o którym mowa w art. 17 ust. 1 pkt. 1 i 2, **prawo wyłączne na określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.***

2. *Prawo wyłączne, o którym mowa w ust. 1, może być przyznane w ramach umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o której mowa w art. 23:*

1) *na okres nie dłuższy niż 5 lat,*

2) *jeżeli linia komunikacyjna, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjna, na których mają być realizowane przez operatora przewozy, ujęte są w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora.*

3. *Zakres prawa wyłącznego, o którym mowa w ust. 1, powinien być proporcjonalny do potrzeby zapewnienia rentowności przewozów lub zapobieżenia zwiększenia straty w związku z realizacją przewozów przez operatora. Prawo to może dotyczyć wykonywania przewozów, w szczególności:*

1) *na całej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych, sieci komunikacyjnej lub ich części,*

2) *określonego dnia tygodnia lub określonej pory dnia – z uwzględnieniem natężenia ruchu pasażerów na danej linii komunikacyjnej lub liniach komunikacyjnych.*

Na posiedzeniu Rady Ministrów w dniu 2 lutego 2010 roku postanowiono zmienić projekt ustawy i odebrać możliwość przyznawania praw wyłącznych. Art. 18 w przedłożeniu rządowym otrzymał brzmienie:

Art. 18. Zabrania się przyznawania operatorowi wyłącznego prawa, o którym mowa w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

Z informacji Departamentu Prawnego Ministerstwa Infrastruktury wynikało, że Polska byłaby jedynym państwem Unii Europejskiej, w którym obowiązywałby zakaz przyznawania przewoźnikom praw wyłącznych. Przedstawiciele zarówno przewoźników, jak i organizatorów komunikacji z całej Polski, biorący udział w pracach sejmowych, opowiadali się za dopuszczeniem możliwości przyznawania praw wyłącznych.

Posłowie sejmowej podkomisji nadzwyczajnej, rozpatrującej projekt *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, podzielili stanowisko przewoźników



i organizatorów komunikacji i postanowili przywrócić instytucję prawa wyłącznego do projektu ustawy.

Prawo wyłączne jest regulowane w następujących przepisach projektu ustawy:

1. Plan transportowy ma określać między innymi linię komunikacyjną lub linie komunikacyjne, na których planowane jest przyznanie prawa wyłącznego wraz z uzasadnieniem celowości przyznania tego prawa².
2. Organizator może określić w *Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia*, iż świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są nierentowne, będzie wiązało się ze świadczeniem takich usług przez tego samego operatora na innej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są rentowne³.
3. Ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie zamówień publicznych albo koncesji na usługi lub o zamiarze bezpośredniego zawarcia umowy, zawiera między innymi informację o zamiarze przyznania prawa wyłącznego⁴.
4. Umowa organizatora z operatorem o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego określa między innymi rodzaj i zakres prawa wyłącznego na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli takie prawo jest przyznane⁵.
5. Prawo wyłączne może być przyznane w ramach umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli linia komunikacyjna, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjna, na których mają być realizowane przez operatora przewozy, ujęte są w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora⁶.
6. Zakres prawa wyłącznego powinien być proporcjonalny do potrzeby zapewnienia rentowności przewozów lub zapobieżenia zwiększenia straty w związku z realizacją przewozów przez operatora. Prawo to może dotyczyć wykonywania przewozów, w szczególności:
 - a) na całej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych, sieci komunikacyjnej lub ich części,
 - b) określonego dnia tygodnia lub określonej pory dnia – z uwzględnieniem natężenia ruchu pasażerów na danej linii komunikacyjnej lub liniach komunikacyjnych⁷.
7. Przyznanie prawa wyłącznego nie ogranicza uprawnień wynikających z wydanego potwierdzenia zgłoszenia przewozu do czasu wygaśnięcia lub cofnięcia tego potwierdzenia⁸.
8. Organizator odmawia wydania, w drodze decyzji administracyjnej, potwierdzenia zgłoszenia przewozu, jeżeli:
 - a) operatorowi jest przyznane prawo wyłączne na linii komunikacyjnej wskazanej w zgłoszeniu,
 - b) zamierza dokonać wyboru operatora w trybie zamówień publicznych, koncesji na usługi albo bezpośredniego zawarcia umowy i przyznać mu prawo wyłączne na linię komunikacyjną wskazaną w zgłoszeniu i o zamiarze tym poinformował w ogłoszeniu w Biuletynie Informacji Publicznej,
 - c) operator, któremu organizator cofnął potwierdzenie zgłoszenia przewozu, ponownie zgłosił

Ustawodawca uzależnia możliwość przyznania prawa wyłącznego od uchwalenia planu transportowego

Prawo wyłączne może być przyznane na cały czas obowiązywania umowy, czyli maksymalnie na 10 lat w transporcie autobusowym i 15 lat w tramwajowym



zamiar wykonywania przewozu przed upływem 2 lat od dnia wydania ostatecznej decyzji o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu⁹.

9. W przypadku wystąpienia przesłanek wydania decyzji odmawiającej wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu, organizator powiadamia przewoźnika o możliwości dokonania, w terminie 7 dni od dnia otrzymania powiadomienia, odpowiednich zmian w zgłoszeniu, w szczególności modyfikacji proponowanego rozkładu jazdy bądź przebiegu linii komunikacyjnej, o ile dokonanie tych zmian jest możliwe¹⁰.
10. W przypadku gdy organizator zamierza dokonać wyboru operatora w trybie zamówień publicznych, koncesji na usługi albo bezpośredniego zawarcia umowy i przyznać mu prawo wyłączne na linię komunikacyjną wskazaną w zgłoszeniu, a także o zamiarze tym poinformował w ogłoszeniu w Biuletynie Informacji Publicznej – organizator może wydać potwierdzenie zgłoszenia przewozu na okres do dnia zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przewidzianego w tym ogłoszeniu. Organizator powiadamia przewoźnika o możliwości zmiany zgłoszenia w zakresie okresu ważności potwierdzenia zgłoszenia przewozu w terminie 7 dni od dnia otrzymania powiadomienia organizatora i wydaje potwierdzenie zgłoszenia przewozu na taki okres, jeżeli przewoźnik zmienił zgłoszenie zgodnie z otrzymanym od organizatora powiadomieniem¹¹.
11. O liczbie przyznanych praw wyłącznych organizator ma obowiązek informować marszałka województwa w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku¹².
12. Prawo wyłączne przyznane w ramach umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym nie ogranicza uprawnień wynikających z zezwoleń

na wykonywanie krajowych regularnych przewozów osób, wydanych przed dniem przyznania prawa wyłącznego¹³.

Lektura projektowanych przepisów prowadzi do następujących wniosków:

1. Ustawodawca dopuszcza możliwość przyznania prawa wyłącznego nie tylko operatorowi wybranemu w trybie zamówień publicznych oraz w trybie koncesji na usługi (jak w poprzednich wersjach projektu ustawy), lecz także operatorowi, z którym organizator umowę zawarł bezpośrednio, w trybie art. 20 projektu ustawy (w poprzednich wersjach projektu nie było to możliwe).
2. Ustawodawca nie ogranicza już maksymalnego czasu trwania prawa wyłącznego do 5 lat, tak jak w poprzednich wersjach projektu ustawy. Należy przyjąć, że prawo wyłączne może być przyznane na cały czas obowiązywania umowy, czyli maksymalnie na 10 lat w transporcie autobusowym i 15 lat w tramwajowym¹⁴.
3. Organizator nie wydaje decyzji administracyjnej o przyznaniu prawa wyłącznego. **Przyznanie tego prawa następuje poprzez zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego**, która określa rodzaj i zakres prawa wyłącznego.
4. „Wyłączność” dla danego operatora rozumiana jako prawo do świadczenia usług przewozowych w określonym zakresie (w przestrzeni lub w czasie), przy jednoczesnym pozbawieniu innych przewoźników takiego prawa, zacznie w praktyce funkcjonować dopiero **1 stycznia 2016 roku**. Dopiero od tego dnia potwierdzenie zgłoszenia przewozu będzie dawało przedsiębiorcy prawo do wykonywania przewozu na określonej w tym potwierdzeniu linii komunikacyjnej¹⁵. Oznacza to zarazem, że do 31 grudnia 2015 roku wszyscy przewoźnicy będą mogli wykonywać przewozy na podstawie dotychczasowych uprawnień, a „najbardziej obrot-



Zakres prawa wyłącznego powinien być proporcjonalny do potrzeby zapewnienia rentowności przewozów lub zapobieżenia zwiększenia straty w związku z realizacją przewozów przez operatora

ni” spośród przewoźników, którzy jeszcze w dniu 31 grudnia 2015 roku zdołają uzyskać zezwolenie na wykonywanie krajowych regularnych przewozów osób na okres kolejnych 5 lat – będą w stanie uniknąć ograniczeń wynikających z wyłączności przyznanej innemu operatorowi aż do końca 2020 roku!

5. Ustawodawca uzależnia możliwość przyznania prawa wyłącznego od **uchwalenia planu transportowego**¹⁶.
6. Projekt ustawy nie rozstrzyga jasno, czy organizator może uchwalić plan transportowy, zanim taki plan uchwali organizator wyższego szczebla. Przepis art. 11 ust. 1 projektowanej ustawy nakazuje tylko uwzględniać przy opracowywaniu projektów planów transportowych „ogłoszone plany” wyższego szczebla. Poglębione rozważania tej kwestii będą przedmiotem mojego kolejnego artykułu, w tym miejscu jedynie zasygnalizuję, że w mojej ocenie nie ma przeszkód prawnych, aby organizator już w dniu 2 stycznia 2011 roku, a więc w pierwszym dniu obowiązywania *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, uchwalił plan transportowy przewidujący przyznanie prawa wyłącznego, jeżeli tylko będzie w tym dniu dysponował danymi na temat natężenia ruchu pasażerów na danej linii komunikacyjnej lub liniach komunikacyjnych, które będą niezbędne do właściwego uzasadnienia celowości przyznania tego prawa w treści uchwalanego planu transportowego.
7. Po ogłoszeniu planu transportowego opracowanego przez ministra właściwego do spraw transportu i planu opracowanego przez marszałka właściwego województwa, organizator będzie musiał zaktualizować swój plan transportowy¹⁷, a biorąc pod uwagę, że plan ministra będzie narzucał „zasady organizacji rynku przewozów”¹⁸, a plan marszałka – dodatkowo „preferencje wyboru rodzaju środków transportu”¹⁹ – łatwo przewidzieć, że zakres

takowej koniecznej „aktualizacji” może być wręcz „rewolucyjny”.

8. Jeżeli późniejsza aktualizacja planu transportowego wiązałaby się z odebraniem wyłączności, to co do zasady organizator będzie odpowiadał za straty poniesione przez operatora, spowodowane zmianami w planie transportowym²⁰. Ta odpowiedzialność organizatora za zmiany w planie transportowym wynika wprost z przepisu projektowanej ustawy i nie może być wyłączona ani ograniczona w treści umowy. Dlatego przewiduję, że z obawy przed narażeniem się na odpowiedzialność odszkodowawczą wobec operatorów organizatorzy będą zwlekać z uchwalaniem swoich planów transportowych i przyznawaniem praw wyłącznych do czasu uchwalenia takich planów „na wyższym szczeblu”.
9. Przewoźnicy będą mogli zaskarżyć do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego plan miejscowy, przewidujący możliwość przyznawania praw wyłącznych w oparciu o art. 101 *Ustawy o samorządzie gminnym*. Możliwość zaskarżenia planu jest konsekwencją faktu, że stanowi on akt prawa miejscowego²¹, zaś art. 101 *Ustawy o samorządzie gminnym* daje każdej osobie, której interesy prawne zostały naruszone, taką możliwość.
10. Przyznanie prawa wyłącznego na linii lub liniach albo o takiej porze dnia, kiedy ze względu na liczbę podróżujących pasażerów przewozy są **rentowne**, musi być powiązane z nałożeniem obowiązku świadczenia usług przewozowych na innych liniach lub o innych porach dnia, które **nie są rentowne**. Taki obowiązek musi być określony w treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia oraz w treści umowy z operatorem²². Należy więc przyjąć, że **nie jest dopuszczalne przyznanie prawa wyłącznego bez jednoczesnego nałożenia obowiązku świadczenia usług przewozowych na innych liniach lub o innych porach dnia**,

„Wylącznieść” dla danego operatora rozumiana jako prawo do świadczenia usług przewozowych w określonym zakresie, przy jednoczesnym pozbawieniu innych przewoźników takiego prawa, zacznie w praktyce funkcjonować dopiero 1 stycznia 2016 roku



które nie są rentowne. Wydaje się, że taki wniosek płynie z art. 1 ust. 1 zdania 2 Rozporządzenia 1370, zgodnie z którym właściwe organy przyznają wyłączne prawa w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych.

11. Czy operator wybrany w trybie koncesji na usługi, któremu przyznano prawo wyłączne, może dodatkowo otrzymywać rekompensatę? Art. 1 ust. 1 zdanie 2 Rozporządzenia 1370 określa warunki, na podstawie których właściwe organy, nakładając zobowiązania do świadczenia usług publicznych lub zawierając umowy dotyczące wykonywania tych zobowiązań, rekompensują podmiotom świadczącym usługi publiczne poniesione koszty lub przyznają wyłączne prawa w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia wspomnianych usług. Użycie spójnika „lub” oznacza, że można równocześnie przyznać prawo wyłączne i rekompensatę.

12. Projektowany przepis art. 19 ust. 2 czytany dosłownie dopuszcza możliwość określenia, że przyznanie prawa wyłącznego będzie powiązane z obowiązkiem świadczenia usług na nierentownych liniach – wyłącznie w *Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia*. Taka treść projektowanego przepisu może sugerować, że przyznawanie praw wyłącznych jest dopuszczalne wyłącznie w umowach zawieranych w trybie zamówień publicznych.

Z drugiej strony treść projektowanego przepisu art. 21 ust. 4 lit. 3a jednoznacznie wskazuje, że informacja o zamiarze przyznania prawa wyłącznego może być zawarta w ogłoszeniu o zamiarze przeprowadzenia postępowania nie tylko w trybie zamówień publicznych, lecz także w trybie koncesji na usługi oraz bezpośredniego zawarcia umowy.

W tej sytuacji należy przyjąć, że przyznawanie praw wyłącznych jest dopuszczalne we wszystkich trzech trybach zawierania umów przewozowych, a nie tylko w umowach zawieranych w trybie zamówień publicznych, jednak zawsze przywilej, jakim jest prawo wyłączne, musi być powiązany z obowiązkiem

świadczenia usług na nierentownych liniach, jak tego wymaga art. 1 ust. 1 zdanie 2 Rozporządzenia 1370. Zakres tego obowiązku musi być określony albo w *Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia*, albo w opisie przedmiotu koncesji na usługi oraz w treści samej umowy organizatora z operatorem.

Jedynie na marginesie warto zaznaczyć, że z ekonomicznego punktu widzenia przyznawanie praw wyłącznych połączone ze zobowiązaniem świadczenia usług na nierentownych liniach będzie miało największe znaczenie dla operatorów świadczących usługi przewozowe w oparciu o umowy zawarte w trybie koncesji na usługi, czyli dla operatorów emitujących bilety, którzy ponoszą ryzyko ekonomiczne, na ile ich działalność jest zyskowna.

Z kolei w przypadku umów zawartych w trybie zamówień publicznych albo bezpośrednio, gdzie organizator emituje bilety, płaci operatorom według przejechanych wozokilometrów i ponosi ryzyko ekonomiczne – przyznanie praw wyłącznych nie będzie miało znaczenia dla operatora, ale będzie miało znaczenie dla organizatora, gdyż pozwoli zachować mu wpływy biletowe z rentownych linii i powstrzymać odpływ pasażerów do komercyjnych przewoźników.

13. Zakres prawa wyłącznego musi być określony poprzez wskazanie:

- a) części jednej linii komunikacyjnej,
- b) całej linii komunikacyjnej,
- c) części kilku linii komunikacyjnych,
- d) całości kilku linii komunikacyjnych,
- e) części sieci komunikacyjnej lub nawet (co może być dyskusyjne)
- f) całej sieci:
 - całodobowo albo w wybranych porach dnia,
 - przez 7 dni tygodnia albo tylko w wybranych dniach (dni robocze, dni wolne od pracy).

Aby prawidłowo określić i uzasadnić zakres prawa wyłącznego, organizator musi znać natężenie



Umowa organizatora z operatorem o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego określa między innymi rodzaj i zakres prawa wyłącznego na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli takie prawo jest przyznane

ruchu pasażerów na danej linii i o danej porze. Bez znajomości tych danych nie będzie możliwe prawidłowe uzasadnienie zakresu prawa wyłącznego, a ewentualna skarga przewoźnika na plan transportowy przewidujący przyznawanie praw wyłącznych będzie mogła doprowadzić do uchYLENIA tego planu przez WSA.

Sama znajomość natężenia ruchu pasażerów nie wystarczy. Organizator musi bowiem dopasować zakres wyłączności do natężenia ruchu, tak aby zakres wyłączności był proporcjonalny do potrzeby *zapewnienia rentowności przewozów lub zapobieżenia zwiększeniu straty*. W praktyce będzie to nastęrczać trudności, zwłaszcza w pierwszym okresie po wejściu w życie ustawy.

14. Zgodnie z zasadą ochrony praw nabytych przyznanie prawa wyłącznego nie może ograniczać uprawnień wynikających z wydanego wcześniej potwierdzenia zgłoszenia przewozu do czasu wygaśnięcia lub cofnięcia tego potwierdzenia. Biorąc pod uwagę, że potwierdzenie zgłoszenia przewozu wydaje się na okres do 5 lat²³, należy zalecić organizatorom wydawanie potwierdzeń na krótszy okres, jeżeli zamierzają przed upływem pięcioletniego okresu przyznawać prawa wyłączne. W przeciwnym razie przyznane prawo wyłączne będzie ulomne, gdyż organizator nie będzie mógł odebrać prawa świadczenia usług przewoźnikowi, który je świadczy w oparciu o uzyskane wcześniej potwierdzenie zgłoszenia przewozu.
15. Zalecam organizatorom korzystanie z możliwości, jakie daje zamieszczanie **informacji o zamiarach przyznania praw wyłącznych w ogłoszeniach** o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, koncesji na usługi lub bezpośredniego zawarcia umowy. Takie ogłoszenia, na rok naprzód, są obowiązkowe na podstawie art. 7 ust. 2 Rozporządzenia 1370 oraz art. 21 projektu ustawy. Muszą być zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w siedzibie i na stronie internetowej organizatora. Przez

pół roku po opublikowaniu ogłoszenie może być zmienione. Zmiana może dotyczyć także rezygnacji z zamiaru przyznania prawa wyłącznego. Zmiana ogłoszenia nie jest możliwa, jeżeli do przewidywanej daty rozpoczęcia postępowania lub bezpośredniego zawarcia umowy pozostało mniej niż pół roku. Zamieszczenie ogłoszenia z informacją o zamiarze przyznania prawa wyłącznego daje organizatorowi możliwość odmowy wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu na linii komunikacyjne objęte planowanym prawem wyłącznym²⁴.

16. Należy zwrócić szczególną uwagę na dość nietypowe **obowiązki informacyjne organizatora**, o których mowa w projektowanych przepisach art. 28 ust. 3 i ust. 4 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*. Organizator, do którego wpłynął wniosek o wydanie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, będzie miał bowiem zaledwie 7 dni na wstępne rozpatrzenie tego wniosku pod kątem ewentualnej kolizji wnioskowanych linii z zakresem przyznanych lub zaplanowanych praw wyłącznych. W razie gdy organizator stwierdzi, że są spełnione przesłanki odmowy wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu z powodu kolizji przyznanego lub zaplanowanego prawa wyłącznego z linią (liniami), której wniosek dotyczy – organizator ma obowiązek, w terminie 7 dni od dnia otrzymania powiadomienia od przewoźnika, poinformować przewoźnika o możliwości dokonania takich zmian w zgłoszeniu przewozu, które umożliwią wydanie potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Zmiany zgłoszenia przewozu dokonywane przez przewoźnika mogą dotyczyć w szczególności proponowanego przebiegu linii komunikacyjnej lub rozkładu jazdy.

Jeżeli przewoźnik, mimo otrzymania powiadomienia, nie zmieni swojego wniosku, to organizator powinien w 30 dni po otrzymaniu zgłoszenia przewozu wydać decyzję administracyjną odmawiającą wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu.



Organizator nie wydaje decyzji administracyjnej o przyznaniu prawa wyłącznego. Przyznanie tego prawa następuje poprzez zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, która określa rodzaj i zakres prawa wyłącznego.

Jeżeli przewoźnik po otrzymaniu powiadomienia organizatora zmienił swój wniosek, to organizator powinien ponownie rozpatrzyć zmieniony wniosek. Nie jest jasne, czy organizator musi po raz drugi informować przewoźnika, jeżeli zmieniony wniosek nadal koliduje z zakresem przyznanego lub zaplanowanego prawa wyłącznego. Moim zdaniem ma taki obowiązek. Jeżeli na skutek zmiany wniosku przez przewoźnika organizator nie zdąży wydać potwierdzenia zgłoszenia przewozu, to organizator powinien, na podstawie art. 29 ust. 1 projektu *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* oraz art. 36 §1 kodeksu postępowania administracyjnego, przedłużyć termin rozpatrywania wniosku o kolejne 30 dni. W praktyce przedłużenie terminu będzie niezbędne zawsze wtedy, gdy zmiana wniosku przewoźnika wpłynie do organizatora pod koniec 30-dniowego okresu. Przedłużenie terminu jest możliwe tylko jeden raz. Przedłużony termin nie może być dłuższy niż 60 dni od dnia otrzymania wniosku przewoźnika o wydanie potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Nawet jeżeli zmiana wniosku przewoźnika wpłynie do organizatora w 59. albo 60. dniu, to organizator musi wydać decyzję najpóźniej w 60. dniu, a jeżeli tego nie zrobi – to przewoźnik i tak będzie mógł rozpocząć wykonywanie zgłoszonego przewozu w oparciu o złożony wniosek, nie czekając na wydanie decyzji²⁵.

17. W przypadku zaplanowanego i ogłoszonego zamiaru przyznania praw wyłącznych organizator może wydać potwierdzenie zgłoszenia przewozu na okres do dnia zawarcia z operatorem umowy przewidującej przyznanie praw wyłącznych. Jeżeli przewoźnik wnioskował o wydanie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, to organizator ma obowiązek poinformować przewoźnika o możliwości zmiany wniosku, polegającej na skróceniu okresu.

Jeżeli przewoźnik, mimo otrzymania powiadomienia, nie zmieni swojego wniosku i nie skróci okresu, to organizator powinien, w 30 dni po otrzymaniu zgłoszenia przewozu, wydać decyzję administracyjną odmawiającą wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Jeżeli przewoźnik skrócił wnioskowany okres zgodnie z informacją organizatora, to organiza-

tor ma obowiązek wydać potwierdzenie zgłoszenia przewozu na okres do dnia zawarcia z operatorem umowy przewidującej przyznanie praw wyłącznych.

18. O liczbie przyznaných praw wyłącznych organizator ma obowiązek informować marszałka województwa w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku. Minister transportu określi obowiązujący formularz przekazywania takiej informacji. □

¹ 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”, Dz.U. UE. L z 2007 roku, nr 315, poz. 1.

² Art. 12 ust. 1 pkt. 2 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

³ Art. 20 ust. 2 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

⁴ Art. 22 ust. 4 pkt. 4 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

⁵ Art. 24 ust. 3 pkt. 4 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

⁶ Art. 24 ust. 6 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

⁷ Art. 24 ust. 7 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

⁸ Art. 24 ust. 8 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

⁹ Art. 32 ust. 1 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

¹⁰ Art. 32 ust. 3 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

¹¹ Art. 32 ust. 4 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

¹² Art. 48 ust. 1 pkt. 4 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

¹³ Art. 84 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

¹⁴ Art. 24 ust. 2 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

¹⁵ Art. 85 ust. 2 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

¹⁶ Art. 24 ust. 6 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

¹⁷ Art. 11 ust. 2 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

¹⁸ Art. 12 ust. 1 pkt. 6 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

¹⁹ Art. 12 ust. 1 pkt. 5 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

²⁰ Zob. art. 26 ust. 2 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

²¹ Art. 9 ust. 3 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

²² Art. 20 ust. 2 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

²³ Art. 33 ust. 5 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

²⁴ Art. 32 ust. 1 pkt. 2 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.

²⁵ Art. 33 ust. 8 projektu ustawy w wersji z 19 października 2010 roku, przyjętej przez podkomisję nadzwyczajną.