

# Mocne i słabe strony ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (2)

Tadeusz Dyr

## Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Sprecyzowane w ustawie sposoby wyboru operatora transportu publicznego są powieleniem stosowanych dotychczas zasad, wynikających zarówno z prawa krajowego bądź z rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. W tym zakresie ustawa nie wnosi nowej jakości. Trudno bowiem za taką uznać możliwość zawarcia w specyfikacji istotnych warunków zamówienia norm jakości i powszechnej dostępności usług.

Umowa na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć wyłącznie linii komunikacyjnych ujętych w planie transportowym (jeśli organizator ma obowiązek sporządzenia planu). Nie dotyczy to przypadku, gdy możliwe jest zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora. Regulacja ta zmniejsza elastyczność działania samorządów w zakresie organizowania transportu publicznego. Jeśli organizator uzna konieczność zawarcia umowy na świadczenie usług, będzie musiał przeprowadzić aktualizację planu. Zgodnie z ustawą do aktualizacji stosuje się identyczne przepisy, jak przy jego tworzeniu. Oznacza to m.in. konsultacje społeczne, uzgodnienia z innymi jednostkami samorządu terytorialnego oraz uchwalenie planu. W wielu przypadkach będzie to zapewne związane z koniecznością poniesienia znaczących kosztów.

Organizator transportu publicznego może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, gdy spełniona jest jedna z wymienionych w ustawie przesłanek, tj.:

- ❑ średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 mln euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze

mniejszym niż 300 tys. kilometrów rocznie,

- ❑ świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ❑ świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym,
- ❑ wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora.

Wymienione przesłanki są identyczne, jak w rozporządzeniu (WE) 1370/2007. Zaostrożono jednak kryteria bezpośredniego przyznania umowy podmiotowi wewnętrznemu. Jest to możliwe, jeśli jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100% udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego. W przeciwnym przypadku umowa powinna przyjąć formę koncesji na usługi. Tymczasem zgodnie z rozporządzeniem (WE) 1370/2007 posiadanie przez właściwy organ publiczny pełnej własności nie jest niezbędnym wymogiem, o ile istnieje przewaga wpływu publicznego i sprawowanie kontroli można stwierdzić na podstawie innych kryteriów.

Maksymalny czas, na który może zostać zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest identyczny, jak w rozporządzeniu (WE) 1370/2007, tj.:

- ✱ 10 lat – w transporcie drogowym;
- ✱ 15 lat – w transporcie kolejowym, innym szynowym, linowym, linowoterenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

Przedłużenia czasu ważności umowy dokonuje się zgodnie z regulacjami zawartymi w rozporządzeniu (WE) 1370/2007.

## Potwierdzenie zgłoszenia przewozu

Przewozy osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niemające charakteru użyteczności publicznej mogą być wykonywane przez przedsiębiorcę po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania takich przewozów do właściwego organizatora wydaniu przez niego potwierdzenia zgłoszenia przewozu. W transporcie kolejowym taki przewóz może być wykonywany przez przedsiębiorcę na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Wśród dokumentów niezbędnych do uzyskania potwierdzenia zgłoszenia przewozu w ustawie wymieniono m.in. potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych położonych w granicach administracyjnych miast i dworców dokonane z ich właścicielami lub zarządzającymi. Przedstawione wyżej zasady uzgadniania wynikające z ustawy wskazują, że regulacja ta może być instrumentem ograniczania dostępu do rynku.

Przepisy w zakresie wykonywania przewozów na podstawie zgłoszenia przewozu nie wnoszą nowej jakości do regulacji rynku przewozów pasażerskich. Są one doskonale znane polskim przewoźnikom. Dotychczas były one przedmiotem regulacji w ustawie o transporcie drogowym<sup>9</sup>, choć stosowane były inne pojęcia. Wykonywanie przewozów kolejowych na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu uregulowane zostało w ustawie o transporcie kolejowym<sup>10</sup>.

## Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym

Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym przez organizatora polega w szczególności na:

- ❑ negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem,
- ❑ ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

- kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych,
- zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu,
- administrowaniu systemem informacji dla pasażera,
- wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, tj. podawania do publicznej wiadomości sprawozdania zbiorczego na temat zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych oraz informacji o bezpośrednim udzieleniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego.

Wymienione zadania wykonywane były dotychczas przez zarządy transportu miejskiego oraz inne podmioty zarządzające transportem publicznym. Część zadań, w tym w szczególności dotyczących kontroli, znane jest z innych, obowiązujących aktów prawnych. W tym zakresie ustawa nie wprowadza nowych rozwiązań.

## **Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego**

W ustawie określono podstawowe zasady funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z nimi:

- \* przewóz osób wykonywany powinien być środkami transportu przystosowanymi do przewozu osób, odpowiadającymi wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym,
- \* środki transportu powinny być oznakowane w sposób widoczny dla pasażera, a w transporcie drogowym dodatkowo w tablice kierunkowe oraz nazwę przewoźnika albo organizatora,

- \* rozkłady jazdy środków transportu poszczególnych operatorów i przewoźników są podawane do publicznej wiadomości na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych oraz dworcach z wyłączeniem przystanków komunikacyjnych przeznaczonych wyłącznie dla wysiadających pasażerów,
- \* w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora,
- \* rozkłady jazdy są poddawane aktualizacji,
- \* cennik opłat lub taryfa są podawane do publicznej wiadomości na dworcu, a w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej oraz w transporcie drogowym znajduje się wyciąg z cennika opłat lub taryfy, przy czym cennik opłat w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien także zawierać ceny biletów ulgowych,
- \* wsiadanie i wysiadanie pasażerów odbywa się tylko na przystankach komunikacyjnych lub dworcach określonych w rozkładzie jazdy,
- \* w międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym podróż może się rozpocząć i kończyć na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- \* na dworcu powinien znajdować się dostępny do wglądu pasażera regulamin przewozu osób w publicznym transporcie, a w środkach transportu wyciąg z tego regulaminu,
- \* operator uwzględniać powinien uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów.
- \* w przewozach o charakterze użyteczności publicznej mogą być ustanawiane przez operatora uprawnienia do ulgowych przejazdów w uzgodnieniu z organizatorem,
- \* środki transportu udostępnione operatorowi przez organizatora mogą być wykorzystywane wyłącznie do realizacji przewozów na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- \* w przypadku gdy wartość zamówienia publicznego albo przedmiotu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przekracza wyrażoną w złotych

równowartość kwoty 14 tys. euro, przy zakupie środków transportu drogowego operator powinien uwzględniać czynnik energetyczny i oddziaływania na środowisko podczas całego cyklu użytkowania środków transportu.

Przedstawione zasady funkcjonowania transportu publicznego są opisem działań obowiązujących w polskim transporcie pasażerskim. Większość z nich ma swoje odzwierciedlenie w obowiązujących aktach prawnych.

W projekcie ustawy istniał zapis, który był interpretowany, jako próba wyeliminowania niektórych przewoźników z rynku. Zgodnie z nim autobusy przeznaczone do przewozu co najmniej 15 osób powinny być wyposażone w dwoje drzwi dostępnych dla pasażerów. Ostatecznie przepis ten został złagodzony. Przewozy powinny odbywać się środkami transportu odpowiadającymi warunkom technicznym wymaganym ze względu na rodzaj przewozu. Warunki te określone zostały w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury<sup>11</sup>.

Sformułowania dotyczące wsiadania i wysiadania na przystankach, udostępniania informacji o rozkładzie jazdy i taryfach są prawdopodobnie próbą wyeliminowania praktyk nieuczciwej konkurencji stosowanych przez niektórych przewoźników. Związane są one z zabieraniem i wysadaniem pasażerów poza przystankami, nieprzestrzeganiem rozkładu jazdy, brakiem informacji o rozkładach jazdy itp.<sup>12</sup> Przeciwdziałanie takim zachowaniom możliwe było już w obecnym stanie prawnym. Problemem jest raczej egzekwowanie istniejących przepisów.

W ustawie przyjęto, że podmiot, któremu organizator zlecił realizację części lub całości zadań z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego, nie może być jednocześnie operatorem ani podmiotem powiązanym z operatorem w sposób uniemożliwiający bezstronną realizację zadań. Ustawa nie precyzuje jednak kryteriów oceny tej bezstronności.

## **Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej**

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej polega na pobieraniu przez operatora opłat, przekazywaniu mu rekompensaty bądź udostępnieniu środków transportu. Rekompensata przyznawana jest z tytułu:

- utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów bądź ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora,
- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Przedstawiony zakres finansowania przewozów był stosowany już przed wejściem w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Powtórzone zostały także znane z ustawy o *koncesji na roboty budowlane lub usługi*<sup>13</sup> zapisy, odnoszące się do operatorów wybranych w trybie tej ustawy. Przywołano także przepisy rozporządzenia (WE) 1370/2007 w zakresie rozsądnego zysku. Jednocześnie na ministrów ds. finansów publicznych i transportu nałożony został obowiązek określenia wysokości rozsądnego zysku.

Podstawą uzyskania rekompensaty jest wniosek operatora złożony właściwemu organizatorowi. We wniosku tym należy obliczyć, zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) 1370/2007 wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów wraz z ich udokumentowaniem. Przepisy te zawierają nieprecyzyjne sformułowania. W przywoływanym załączniku do rozporządzenia (WE) 1370/2007, podana została bowiem metoda obliczania wyniku finansowego netto, wynikającego ze świadczenia usług publicznych. Jest to inna kategoria, niż zawarta w ustawie.

Sposób wypłaty rekompensaty w części dotyczącej utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych ulega istotnej zmianie. Operator składa wniosek do organizatora. Ten po jego zweryfikowaniu występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie rekompensaty. Wprowadzone rozwiązanie powoduje, że jeden operator może występować o przyznanie rekompensaty do kilku organizatorów. Dotyczy to przedsiębiorstw, które na terenie kilku gmin wykonują przewozy o zasięgu nieprzekraczającym obszaru jednej gminy. Będą oni musieli prawdopodobnie składać wnioski w poszczególnych gminach. Jeśli obsługują jednocześnie linie komunikacyjne nieprzekraczające obszaru powiatu, to dodatkowo zapewne będą musieli składać wnioski w powiatach. Odrębnie będą składali wnioski na linie o zasięgu wojewódzkim.

W zakresie przewozów kolejowych sposób przekazywania rekompensaty w części

dotyczącej utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych nie zmienił się. Nadal będą operatorzy kolejowi otrzymywali dotację z budżetu państwa.

### Zmiany w przepisach obowiązujących

Uchwalenie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym spowodowało potrzebę wprowadzenia zmian w obowiązujących przepisach. Większość z nich jest konsekwencją przeniesienia regulacji zawartych w innych aktach prawnych do nowej ustawy. Niektóre stanowią doprecyzowane istniejących przepisów.

Wśród zmian w ustawie z dnia 15 listopada 1984 roku Prawo przewozowe<sup>14</sup> wiele kontrowersji budzi przepis, zgodnie z którym „przewoźnik lub organizator publicznego transportu zbiorowego albo osoba przez niego upoważniona ma prawo /.../ w razie niezapłacenia należności i nieokazania dokumentu – ująć podróżnego i niezwłocznie oddać go w ręce Policji lub innych organów porządkowych”. W opinii C. Rodziejewicz „ujęcie jest prawem od dawna funkcjonującym w kodeksie postępowania w sprawach wykroczeń i oznacza prawo ujęcia sprawcy wykroczenia celem niezwłocznego oddania go Policji lub innym uprawnionym organom. Jest nim przepis art. 45 § 2 ww. kodeksu w związku z odpowiednim zastosowaniem art. 243 kodeksu postępowania karnego (kpk), który stanowi, że każdy (a więc także kontroler) ma prawo ująć osobę na gorącym uczynku popełniania przestępstwa (tu wykroczenia z art. 87a i 87b Prawa przewozowego, które także weszły w życie z dniem 1 marca 2011 roku) lub pościgu podjętym bezpośrednio po popełnieniu przestępstwa (tu wykroczenie jw.), jeżeli zachodzi obawa ukrycia się tej osoby lub nie można ustalić jej tożsamości. Osobę ujętą należy niezwłocznie oddać w ręce Policji, a uprawnionym do ujęcia, o czym mowa w cytowanym przepisie kpk, jest każdy, w tym także przedstawiciel organu państwowego, samorządowego jak i pracownik podmiotu gospodarczego. Z komentarzy do przepisu art. 243 kpk wynika, że ujęciem osoby nie jest wyłącznie jej schwytanie i doprowadzenie do Policji, ale może ono także polegać na zamknięciu sprawcy w pomieszczeniu, pojeździe itd. a w razie stawiania oporu dopuszczalne jest stosowanie siły fizycznej w stopniu nieprzekraczającym potrzeb jej zatrzymania”<sup>15</sup>. Przeciwnie stanowisko zajmuje Helsińska Fundacja Praw Człowieka. W piśmie do

Ministra Infrastruktury uznaje, że „posłuzenie się przez ustawodawcę jedynie ogólnym, nieprecyzyjnym terminem *ujęcie* bez dookreślenia tego zwrotu, jak również bez bardziej szczegółowego sprecyzowania uprawnień kontrolerów, nasuwa uzasadnione wątpliwości z punktu widzenia zabezpieczenia wolności obywatelskich. Bardziej precyzyjne zdefiniowanie uprawnień kontrolerów spełniałoby funkcje gwarancyjne zarówno dla osób dokonujących kontroli, jak i dla obywateli /.../. Ogólny charakter zwrotu, którym posłużył się ustawodawca może prowadzić do nadużycia władzy przez kontrolerów i zbędnego, a także nieuzasadnionego posługiwania się środkami przymusu bezpośredniego”<sup>16</sup>.

Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym dodane zostały rozdziały w ustawie o transporcie kolejowym, zatytułowane:

- \* przewozy kolejowe o charakterze użyteczności publicznej (rozdział 5b),
- \* otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych (rozdział 5c),
- \* przewozy okazjonalne (rozdział 5d).

Rozdział 5b jest powtórzeniem warunku zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych. Może być ona zawarta wyłącznie na podstawie i w zakresie określonym w obowiązujących planach transportowych. Regulacja ta prowadzi, jak już stwierdzono, do ograniczenia elastyczności kreowania nowych ofert przewozowych.

Przewozy osób w transporcie kolejowym niemające charakteru użyteczności publicznej mogą być wykonywane przez przewoźnika kolejowego na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. Decyzję tę wydaje (za opłatą) Prezes UTK na podstawie wniosku złożonego przez przewoźnika kolejowego, po przeprowadzeniu analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. W ustawie nie sprecyzowano jednak kryteriów oceny tego wpływu. Może to prowadzić do konfliktów pomiędzy organem wydającym decyzję o przyznaniu otwartego dostępu a przewoźnikiem wnioskującym o jej wydanie, operatorem bądź organizatorem.

Przewoźnik kolejowy może realizować przewozy okazjonalne. Wniosek w tej sprawie składa do zarządcy infrastruktury. W ramach wolnej zdolności przepustowej zarządca uwzględnia wnioski i określa szczegóły wykonania przewozu w umowie o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

## Przepisy przejściowe i końcowe

W końcowej części ustawy określono terminy obowiązywania dotychczasowych uprawnień do realizacji przewozów oraz możliwości zawarcia nowych umów. Podmioty mogą nadal wykonywać przewozy na podstawie posiadanych uprawnień, jednak nie dłużej niż do 31 grudnia 2016 r. Na okres nie dłuższy niż do tego dnia mogą być wydawane nowe zezwolenia. Do czasu uchwalenia pierwszego planu transportowego może być zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na okres nie dłuższy niż 3 lata.

Przedstawione okresy przejściowe stanowią zagrożenia dla inwestycji realizowanych przez przewoźników i samorządy, w tym współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej. Dotyczy to szczególnie inwestycji, w których elementem zabezpieczenia kredytu (w tym zaciągniętego na pokrycie wkładu krajowego) jest umowa na realizację przewozów, gwarantująca określony poziom przychodów operatorowi. W przypadku kredytu na zakup środków transportu kolejowego umowa zawierana jest na okres znacznie dłuższy niż 3 lata zapisane w ustawie. Dotyczy to również przewozów, które nie będą finansowane z środków publicznych. Przewoźnik mając zamiar kupić nowy autobus, musi mieć pewność dostępu do rynku przynajmniej na okres uzasadnionego finansowo zaciągnięcia zobowiązania finansowego. W przypadku nowych autobusów jest to co najmniej 5-6 lat.

## Zakończenie

Przedstawiona analiza wybranych przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że nie wnosi ona istotnej, nowej jakości w zakresie regulacji rynku transportowego. Niewielkie są możliwości oczekiwanego przez przewoźników publicznych „uporządkowania” rynku przewozów pasażerskich oraz wyeliminowania bądź chociażby ograniczenia negatywnych zjawisk na tym rynku.

Zaletą ustawy jest zgrupowanie w jednym akcie prawnym zasad funkcjonowania, organizowania, zarządzania i finansowania przewozów pasażerskich. Niestety odnosi się to głównie do transportu drogowego, a właściwie

do autobusowej komunikacji miejskiej. Pozostałe rodzaje przewozów mają liczne odesłania to innych aktów prawnych.

Prezentowane oceny mogą być kontrowersyjne. Ożywione dyskusje podczas szkoleń dotyczących ustawy są jednak potwierdzeniem, że ma ona wiele słabych stron. Celowa wydaje się zatem kontynuacja prac na tym aktem prawnym zmierzających do jego nowelizacji i zmiany tych przepisów, które mogą stanowić zagrożenie dla rozwoju rynku przewozów pasażerskich. W tym miejscu warto przypomnieć, że problemy transportu zbiorowego lokują się głównie w sferze realnej, a nie regulacyjnej<sup>17</sup>. Warto również pamiętać, że rozwój transportu w Polsce jest największy tam, gdzie poziom regulacji był najmniejszy.

### Autor:

prof. PR, dr hab. **Tadeusz Dyr** - Politechnika Radomska, Wydział Ekonomiczny

### Przypisy

- 1 Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. DzU z 2011 r., nr 5, poz. 13.
- 2 Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70. DzUrz WE 2007, L. 315 z 3.12.2007, s. 1-13.
- 3 Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 12 października 2001 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o samorządzie gminnym. DzU z 2001 r., nr 142, poz. 1591 z późn. zm.
- 4 Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 27 października 2001 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o samorządzie powiatowym. DzU z 2001 r., nr 142, poz. 1592 z późn. zm.
- 5 Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 18 września 2001 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o samorządzie województwa. DzU z 2001 r., nr 142, poz. 1590 z późn. zm.
- 6 Szerzej T. Dyr, *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*. Radom: Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, 2009, s. 14-22.

- 7 Szerzej T. Dyr, *Nowy projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – szanse i zagrożenia*. Technika Transportu Szynowego 2009, nr 1-2.
- 8 *Wieloletni Plan Finansowy Państwa 2011-2014*. Załącznik do uchwały nr 36 Rady Ministrów z dnia 5 kwietnia 2011 r. [dostęp 15 kwietnia 2011]. Dostępny w World Wide Web: [http://mf.gov.pl/\\_files/\\_bip/bip\\_publicacje/2011/wieloletni\\_plan\\_finansowy\\_paz\\_stwa\\_2011-2014.pdf](http://mf.gov.pl/_files/_bip/bip_publicacje/2011/wieloletni_plan_finansowy_paz_stwa_2011-2014.pdf)
- 9 Por. Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 26 czerwca 2007 roku w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o transporcie drogowym. DzU z 2007 r., nr 125, poz. 874 z późn. zm.
- 10 Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 19 stycznia 2007 roku w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o transporcie kolejowym. DzU z 2007 r., nr 16, poz. 94 z późn. zm.
- 11 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. DzU z 2006 r., nr 32, poz. 262.
- 12 Szerzej T. Dyr, *Czynniki rozwoju rynku ...*, op.cit., s. 82.
- 13 Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 roku o koncesji na roboty budowlane lub usługi. DzU z 2009 r., nr 19, poz. 101.
- 14 Obwieszczenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2000 roku w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy - Prawo przewozowe. DzU z 2000 r., nr 50, poz. 601.
- 15 *Interpretacja przepisu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie „ujęcia podróznego”*, [dostęp 15 kwietnia 2011]. Dostępny w World Wide Web: <http://www.igkm.pl/site/wiadomosci,2825,prawo.html>.
- 16 Nowelizacja prawa przewozowego – stanowisko HFPC. [dostęp 15 kwietnia 2011]. Dostępny w World Wide Web: <http://www.hfhrpol.waw.pl/Nowswiadczenie-174.html>.
- 17 Por. R. Tomanek, *Krytycznie o projekcie ustawy o organizowaniu i wspieraniu transportu publicznego*. Transport Miejski i Regionalny 2007, nr 5.