

## Bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu kolejowego i jej sądowa kontrola

Wojciech Szydło



dr Wojciech Szydło

Zakład Prawa Cywilnego i Prawa Międzynarodowego Prywatnego  
Wydział Prawa, Administracji i  
Ekonomii  
Uniwersytet Wrocławski

w.szydlo@gmail.com

### Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu kolejowego

Zasady organizacji oraz funkcjonowania przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym w sposób kompleksowy unormowane zostały w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 ze zm., dalej: ustawa). Regulacja ta, realizując unijne rozporządzenie nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu publicznego (dalej: rozporządzenie) [1], w sposób szczegółowy określa procedury udzielania zamówień oraz zawierania umów o świadczenie usług użyteczności publicznej w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem kolejowego transportu pasażerskiego [2].

W sektorze transportu kolejowego organy administracji publicznej zawierając umowy o świadczenie usług publicznych z podmiotami prywatnymi, powierzają im wykonywanie usług kolejowego transportu zbiorowego, polegających na wykonywaniu pasażerskich przewozów kolejowych [3]. Taka umowa zawierana jest pomiędzy organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zapewniającym jego funkcjonowanie na danym obszarze, jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu (por. art. 4 ust. 1 pkt 9 ustawy). Operatorem publicznego transportu zbiorowego jest zaś samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego

umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie (por. art. 4 ust. 1 pkt 8 ustawy), świadczący publiczne usługi transportu zbiorowego, o charakterze użyteczności publicznej, związane z wykonywaniem przewozu (por. art. 4 ust. 1 pkt 24 ustawy).

Powierzenie w drodze umowy przez organ administracji publicznej innemu podmiotowi wykonywania zadań o charakterze użyteczności publicznej w zakresie przewozu, określić można jako prywatyzację zadań publicznych [4], w ramach której sfera wykonywania zadań publicznych staje się obszarem współpracy podmiotów państwowych i niepaństwowych (w tym podmiotów prowadzących działalność gospodarczą) [5]. Polega on na odstąpieniu od wykonywania zadań publicznych przez podmioty administracji publicznej, działające w formach prawa publicznego, i przejmowaniu tych zadań właśnie przez podmioty niepubliczne na zasadach i w formach właściwych prawu prywatnemu [6]. Jest to zatem swego rodzaju proces odpaństwowienia i dekomunalizacji, polegający na wzroście zakresu podmiotów realizujących zadania administracji publicznej, z równoczesnym powstaniem nowych, bardziej elastycznych powiązań ekonomicznych [7]. Taka umowna współpraca pomiędzy podmiotami administracji publicznej a przedsiębiorcami pozwala na łączenie wiedzy, doświadczenia i kapitału publicznego z wiedzą, doświadczeniem i kapitałem prywatnym.

Organizator publicznego transportu zbiorowego może jednak nie decydować się na ową prywatyzację, realizując przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego [8]. Samorządowymi zakładami budżetowymi są takie jednostki organizacyjne sektora finansów publicznych, które odpłatnie wykonują wyodrębnione zadania, pokrywając koszty swej działalności z przychodów własnych lub otrzymując pewne dotacje z budżetu samorządu. Jednostki te nie posiadają odrębnej od macierzystej jednostki samorządu terytorialnego podmiotowości

prawnej, działając jako niesamoistne formy organizacyjnoprawne gospodarki komunalnej, w ramach osobowości prawnej owej jednostki samorządu terytorialnego – por. art. 6 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 roku o gospodarce komunalnej (t.j. Dz.U. z 2011 r. Nr 45, poz. 236 ze zm.) [9].

Prywatyzacja zadań w zakresie transportu zbiorowego może przybrać zaś charakter funkcjonalny, gdy organizator zawiera umowę z operatorem będącym podmiotem zewnętrznym (przedsiębiorcą), organizacyjny, gdy organizatorem jest podmiot wewnętrzny (samorządowa spółka akcyjna lub z ograniczoną odpowiedzialnością [10]), w którym organizator posiada 100 % akcji lub udziałów lub też mieszany: funkcjonalno-organizacyjny, w którym organizator posiada akcje lub udziały wraz z podmiotem zewnętrznym [11]. Usługi w zakresie transportu pasażerskiego, z uwagi na fakt istniejącego interesu publicznego w ich świadczeniu, nie są zatem realizowane na normalnych zasadach komercyjnych.

Niezależnie od rodzaju formy organizacyjno-prawnej w jakiej operator publicznego transportu zbiorowego wykonuje usługi przewozu, zawsze zawierana jest pomiędzy nim a organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Różny może być jedynie tryb wyłonienia operatora usługi przewozu przez organizatora. Organizator ma bowiem możliwość dokonania wyboru operatora w trybach przetargowych uregulowanych w ustawie z dnia 29 stycznia 2004 roku - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 907 ze zm.) oraz w ustawie z dnia 9 stycznia 2009 roku o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. Nr 19, poz. 101 ze zm.) albo w trybie bezpośredniego udzielenia zamówienia publicznego uregulowanego w art. 22 ustawy, z pominięciem procedur przetargowych. Ten ostatnio wymieniony tryb możliwy jest do zastosowania jedynie, gdy świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego będzie wykonywane w transporcie kolejowym.

## Bezpośrednie udzielenie zamówienia publicznego w zakresie transportu kolejowego

Możliwość bezpośredniego udzielenia zamówienia publicznego w zakresie transportu kolejowego wydaje się budzić w praktyce pewne kontrowersje, zwłaszcza w kontekście zgodności z prawem Unii Europejskiej (UE). Rozszerzający się ciągle zakres zastosowania prawa UE w dziedzinie zamówień publicznych, w tym także obowiązek poszanowania zasad ogólnych UE, sprawia że bezpośrednie udzielenie zamówienia na świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego może zostać uznane za naruszenie prawa UE [12]. Celem dyrektyw wspólnotowych dotyczących zamówień publicznych [13], koordynujących krajowe procedury w dziedzinie udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi, jest bowiem otwarciem zamówień publicznych na konkurencję poprzez szczegółową regulację owych procedur, które zaprojektowane zostały w taki sposób, aby zapewnić ochronę podstawowych zasad Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.Urz. C 326 z 26.10.2012, str. 47), w szczególności zaś zasadę swobodnego przepływu towarów, zasadę swobodnego zakładania przedsiębiorstw oraz zasadę swobodnego świadczenia usług, a także zasad z nich wyprowadzonych, takich jak zasada równego traktowania, zasada niedyskryminacji, zasada wzajemnego uznawania, zasada proporcjonalności, zasada uczciwej konkurencji i zasada przejrzystości. Bezpośrednie udzielenia zamówienia publicznego wydaje się stać w sprzeczności z postulowanym poszanowaniem wskazanych zasad.

Istnieją jednak pewne zamówienia publiczne na roboty budowlane, dostawy czy usługi, które nie podlegają w ogóle lub podlegają jedynie częściowo wspomnianym Dyrektywom. Do nich należy właśnie usługa w zakresie sektora transportu kolejowego, która regulowana rozporządzeniem nr 1370/2007, wyłączona została ze stosowania do niej owych Dyrektyw. Art. 5 ust 6 rozporządzenia stanowi wszakże, że "o ile nie zakazuje tego prawo krajowe, właściwe organy mogą podjąć decyzję o bezpośrednim udzielaniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego (...)". Uznać jednak trzeba, że zamówienia te, nawet jeśli nie są ograniczone zasadami zawartymi w Dyrektywach lub są nimi ograniczone jedynie częściowo, podlegają wciąż podstawo-

wym zasadom Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz zasadom z nich wyprowadzonym. Zawsze bowiem gdy organ publiczny powierza innemu podmiotowi (wewnętrznemu bądź zewnętrznemu od siebie) wykonywanie usług publicznych, przekazanie ich powinno nastąpić nie tylko w zgodzie z procedurami wyrażonymi we właściwych regulacjach unijnych, ale również z poszanowaniem ogólnych zasad prawa UE, także wówczas gdy możliwe jest w określonym przypadku (np. z przyczyn technicznych) udzielenie zamówienia bezpośrednio, z pominięciem sformalizowanej procedury przetargowej [14]. Wniosek taki wysnuć można także z art. 1 rozporządzenia, który jako cel tej regulacji określa sposób w jaki, przy zachowaniu zasad prawa wspólnotowego [podkreślenie moje – W. Sz.], właściwe organy mogą podejmować działania w sektorze pasażerskiego transportu publicznego w celu zapewnienia świadczenia usług użyteczności publicznej. Uznaje się, że udzielenie zamówienia bezpośrednio, z pominięciem procedury przetargowej, możliwe jest w sytuacji braku powiązania zamówienia z funkcjonowaniem rynku wewnętrznego UE. Jeżeli bowiem udzielenie zamówienia nie ma tzw. znaczenia dla rynku wewnętrznego, co oznacza, że przedmiot zamówienia nie ma jakiegokolwiek elementu transgranicznego, którym nie są lub nie mogą być zainteresowani przedsiębiorcy z innych państw członkowskich, nadto zamówienie ma niską wartość, istnieje możliwość bezpośredniego udzielenia zamówienia [15]. Rozporządzenie nr 1370/2007 nie wprowadza zatem konieczności przeprowadzenia obligatoryjnego postępowania przetargowego prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego. Przetargi mające na celu udzielenie zamówienia prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych nie są bowiem obowiązkowe w przypadku, gdy umowa dotyczy niewielkich kwot (por. motyw 23 rozporządzenia). W zakresie świadczenia usług w sektorze transportu kolejowego możliwe jest bezpośrednio udzielenie zamówienia, z pominięciem procedury przetargowej, prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, gdy średnia wartość roczna zamówienia szacowana jest na mniej niż 1 000 000 EUR (lub które dotyczą świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie), a jeżeli udzielone bezpośrednio zamówienie pro-

wym usług publicznych dotyczy małego lub średniego przedsiębiorstwa eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej szacowanej na nie więcej niż 2 000 000 EUR (lub w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie) (por. art. 5 ust. 4 rozporządzenia).

Oznacza to, że istotne dla UE są zamówienia tylko o określonej (wyższej) wartości. Może się jednak zdarzyć i tak, że pomimo niskiej wartości, zamówienie będzie miało z innych względów znaczenie dla rynku wewnętrznego. Będą one bowiem w polu zainteresowania nie tylko lokalnych przedsiębiorstw, ale także przedsiębiorstw z siedzibą w innym państwie członkowskim niż to, w którym udziela się zamówienia, przez co w grę wchodzić będzie pewien interes transgraniczny (tj. czynnik zagraniczny) [16]. Wówczas udzielenie takiego zamówienia mogłoby również nastąpić bezpośrednio, bez zastosowania procedury przetargowej, lecz zawsze z poszanowaniem unijnych zasad ogólnych, w tym zwłaszcza zasady przejrzystości. Gdyby bowiem zamiarem ustawodawcy unijnego było zobowiązanie organów publicznych do udzielania zamówienia na wykonywanie przewozów kolejowych w drodze przetargu, uczyniłby to wprost, nie poprzestając na ogólnym odwołaniu do zasady przejrzystości. Wydaje się zatem, że przesłanka tzw. znaczenia rynku wewnętrznego nie jest w tym przypadku rozstrzygająca dla tego rodzaju zamówień.

## Zasada przejrzystości w procedurze udzielania zamówienia publicznego

Ogólnie rzecz biorąc, zasada przejrzystości polega na obowiązku wcześniejszego upublicznienia (opublikowania) ogłoszenia o zamówieniu publicznym wraz z odpowiednimi informacjami na temat jego przedmiotu oraz warunków przeznaczonych dla jednostek gospodarczych. Informacje zawarte w owych ogłoszeniach muszą dopomóc jednostkom gospodarczym Wspólnoty w podjęciu decyzji, czy są one zainteresowane propozycją zamówienia. Ustawodawca wspólnotowy doszedł w tym względzie do wniosku, że rozwój efektywnej konkurencji w dziedzinie zamówień publicznych wymaga, aby ogłoszenia o zamówieniach sporządzane przez podmioty udzielające zamówień państw członkowskich były publikowane na terenie całej Wspólnoty. Dlatego Dyrektywy zawierają szczegółowe zasady, nakładające na podmioty udzielające zamówień obowiązek wcześniejszej publikacji ogłoszenia

o zamówieniu wraz z informacjami na jego temat. Ogłoszenia te powinny zostać przesłane Komisji przy użyciu odpowiednich narzędzi, takich jak standardowe formularze ogłoszeń o zamówieniach publicznych oraz Wspólny Słownik Zamówień (CPV) [17] stanowiący informację o nazewnictwie stosowanym w dziedzinie zamówień publicznych. Następnie Komisja publikuje w całości niniejsze ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym UE w oficjalnym języku Wspólnoty wybranym przez podmiot udzielający zamówienia [18].

Warto zresztą zauważyć, że w stosunku do zamówień udzielanych bezpośrednio rozporządzenie nr 1370/2007 w art. 7 ust. 2 i 3 przewiduje w pewnym sensie „obowiązek przejrzystości”, stanowiąc, że co do zasady, każdy właściwy organ podejmuje niezbędne środki, aby najpóźniej rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym UE pewne informacje, jak nazwa i adres właściwego organu, przewidywany tryb udzielenia zamówienia oraz usługi i obszary potencjalnie objęte zamówieniem. Uznać zatem należy, że zachowanie zasady przejrzystości polega na publikacji określonych informacji. Organ powinien jednak uzasadnić swoją decyzję o zamiarze bezpośredniego udzielenia zamówienia – może pojawić się wszakże wiele podmiotów zainteresowanych otrzymaniem zamówienia, które zgodnie z art. 7 ust. 4 rozporządzenia mogłyby żądać od organu publicznego uzasadnienia swojej decyzji o zamiarze bezpośredniego udzielenia zamówienia. Organ publiczny powinien zaś w drodze dogłębnej oceny, działając w dobrej wierze i bez dopuszczenia się zaniedbania wykazać, że dane zamówienie publiczne – na przykład z powodu jego niskiej wartości lub innych specyficznych cech – nie jest interesujące dla wykonawców z innych państw członkowskich, co pokaże, że udzielenie tego zamówienia oraz składanie ofert jego realizacji nie wchodzi w obiektywny zakres ochrony podstawowych swobód.

Przestrzeganie zasady przejrzystości nie musi wiązać się zatem z obowiązkiem przeprowadzenia przetargu. Ma dać jedynie możliwość przedsiębiorcy posiadającemu siedzibę w państwie członkowskim innym niż to, w którym ma siedzibę zamawiający, uzyskania odpowiednich informacji dotyczących zamówienia przed jego udzieleniem, co umożliwiłoby jemu wyrażenie swojego zainteresowania jego otrzymaniem, nie pozbawiając jednak organu publicznego do bezpośredniego udzielenia zamówienia. Choć oczywiście

przeprowadzenie wówczas procedury przetargowej uznać można by za pełny przejaw zastosowania zasady przejrzystości [19]. Podkreślić jednak należy, że skoro art. 5 ust 6 rozporządzenia stanowi, że organ publiczny „może” podjąć decyzję o bezpośrednim udzieleniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego, oznacza to, że nie jest on obowiązany ani do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego po przeprowadzeniu procedury przetargowej, ani do zawierania umów bezpośrednio.

## **Bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu kolejowego i jej sądowa kontrola**

Polskie prawo, uszczegóławiając regulację art. 5 rozporządzenia nr 1370/2007, w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym wyraźnie zezwala jednak na takie działanie, stanowiąc, że organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy: 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300.000 kilometrów rocznie (chyba że bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, progi te mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie) albo 2) 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 albo 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo 4) 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, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świad-

czenie publicznego transportu zbiorowego albo 5) organizator realizuje przewozy samodzielnie, w formie samorządowego zakładu budżetowego (por. art. 22 ust. 1 i 2 oraz art. 19 ustawy).

Jednak taka ustawowa regulacja dająca możliwość w polskim porządku prawnym zawarcia umowy o świadczenie usługi publicznej w zakresie publicznego transportu kolejowego bezpośrednio, odstępując od procedur przetargowych określonych w przepisach szczególnych, nie zwalnia organizatora od stosowania zasad unijnych, w tym choćby właśnie zasady przejrzystości. Obowiązki wynikające z zasady przejrzystości w pewnym sensie realizuje art. 23 ustawy. Wynika z niego, że organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w jednym z trybów wskazanych przez ustawę, w terminie nie krótszym niż: 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 50.000 kilometrów rocznie. Ogłoszenie to organizator zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie oraz na swojej stronie internetowej. Ogłoszenie powinno w szczególności zawierać: 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. Każdorazowa zaś zmiana tych informacji powoduje, że organizator powinien niezwłocznie zamieścić ogłoszenie o tej zmianie, co nie może jednak nastąpić później niż do upływu połowy okresów określających termin publikacji ogłoszenia (por. art. 23 ustawy).

Wskazane w ustawie obowiązki w związku z bezpośrednio zawieraną umową poddane zostały szczególnej sądowej kontroli [20]. Art. 59 ust. 1 ustawy stanowi, że w przypadku ogłoszenia zamiaru bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 23 ust. 1 ustawy, podmiotowi, który jest lub był zainteresowany zawarciem danej umowy i któremu grozi powstanie szkody w wyniku zarzucanego naruszenia przepisów prawa Unii Europejskiej lub ustawy, przysługuje prawo wniesienia skargi do sądu administracyjnego. Skargę, za pośrednictwem organizatora, którego czynność jest przedmiotem skargi, wnosi się do wojewódzkiego sądu administracyjnego

właściwego dla organizatora, który ogłosił zamiar bezpośredniego zawarcia umowy w terminie 30 dni od dnia, w którym skarżący powziął lub przy zachowaniu należytej staranności mógł powziąć informację o czynności podjętej przez organizatora w sprawie (por. art. 60 ustawy). Należy jednak podkreślić, że przepisy te służą ochronie podmiotów zainteresowanych wykonywaniem transportu zbiorowego w przypadku wyboru przez organizatora trybu bezpośredniego zawarcia umowy, a więc wyłącznie w sytuacji wyboru przez organizatora trybu bezpośredniego, nie wyłączając jednak stosowania ogólnych przepisów regulujących sądową kontrolę wówczas, gdy dojdzie już do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych [21]. Nadto sądowej kontroli w oparciu o te regulacje podlegają wyłącznie czynności organizatora o charakterze administracyjnym, jednostronnym, stanowiące wyraz realizacji przysługujących mu, jako organizatorowi przewozów, kompetencji i władczych uprawnień. Samo zaś dokonanie czynności prawnej o charakterze cywilnoprawnym, w szczególności złożenie oświadczenia woli o zamiarze zawarcia umowy, skierowane do konkretnego adresata, jest skutkiem tych uprzednio dokonanych czynności organizacyjno-informacyjnych organizatora, nie podlegające w tym kontekście kontroli sądu administracyjnego [22].

## Uwagi końcowe

W zakończeniu czynionych rozważań nie sposób pominąć okoliczności związanej z trwającymi pracami legislacyjnymi nad tzw. czwartym pakietem kolejowym, w zakresie którego postuluje się dokonanie zmiany rozporządzenia nr 1370/2007, m. in. poprzez wprowadzenie obowiązkowego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów pasażerskich w drodze przetargu, pozbawiając jednocześnie organy administracji publicznej możliwości bezpośredniego ich udzielenia. Zdaniem inicjatorów tego projektu poprawie może wówczas ulec ilość, a przede wszystkim jakość przewozów pasażerskich, bowiem obligatoryjne przetargi na świadczenie tego rodzaju usług wzmocnią presję konkurencyjną na krajowych rynkach kolejowych. Wejście w życie projektowanych zmian do rozporządzenia nr 1370/2007 przyczyni się zatem do stworzenia „kolejowego rynku wewnętrznego”, co jednak, obserwując trwające prace legislacyjne, nastąpić może nawet dopiero w 2023 roku [23]. ◀

## Materiały źródłowe

- [1] 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.Urz. UE L 315 z dnia 3.12.2007 roku).
- [2] M. Kruszyna, Wybrane aspekty ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, „Przegląd Komunikacyjny” 2011, nr 1-2, s. 58 i n.
- [3] A. Szymańska [w:] A. Szymańska, A. Kowalczyk, Zamówienia sektorowe. Komentarz, Warszawa 2011, s. 159 i n.
- [4] L. Zacharko, Prywatyzacja zadań publicznych gminy. Studium administracyjnoprawne, Katowice 2000, s. 13; A. Błaś, Prywatyzacja zadań samorządu terytorialnego, w: A. Błaś (red.), Studia nad samorządem terytorialnym, Wrocław 2002, s. 352.
- [5] W. Szydło, Umowa o budowę i eksploatację autostrady. Zagadnienia prawne, „Studia Prawnicze” 2006, z. 1, s. 103 i n.
- [6] S. Biernat, Prywatyzacja zadań publicznych. Problematyka prawna, Warszawa–Kraków 1994, s. 25.
- [7] T. Skoczny, Obszary i formy redukcji i racjonalizacji zadań administracji, „Organizacja–Metody–Technika” 1989, nr 4, s. 4.
- [8] R. Stasikowski, Transport kolejowy. Analiza administracyjnoprawna, Warszawa 2013, s. 290.
- [9] M. Szydło, Ustawa o gospodarce komunalnej. Komentarz, Warszawa 2008, s. 345 i n.
- [10] ibidem, s. 358 i n.
- [11] R. Stasikowski, Transport kolejowy..., s. 290 i n.
- [12] P. Bogdanowicz, Co ma znaczenie (unijne)? I jakie? Rozważania w świetle art. 5 rozporządzenia nr 1370/2007, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2014, nr 7(3), s. 57; <http://ikar.wz.uw.edu.pl/numery/21/pdf/57.pdf>
- [13] Dyrektywa 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 koordynująca procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych (Dz.Urz. L 134 z 2004 r., str.1) oraz Dyrektywa 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi (Dz.Urz. L 134 z 2004 r., str. 114). Zob. też M. Szydło, Opinia prawna na temat nowych unijnych dyrektyw w dziedzinie zamówień publicznych i koncesji, „Zeszyty Prawnicze Biura Analiz Sejmowych” 2014, nr 2, s. 110–132.
- [14] P. Bogdanowicz, Co ma znaczenie (unijne)?..., s. 58.
- [15] ibidem, s. 60 i n.; M. Szydło, Contracts beyond the scope of the EC procurement Directives – who is bound by the requirement for transparency?, „European Law Review” 2009, No. 34, s. 721.
- [16] C-412/04, Komisja przeciwko Włochom, Zb. Orz. [2008] str. I-619, par. 66 i 81.
- [17] Określone przez Rozporządzenie (WE) Nr 2195/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 w sprawie Wspólnego Słownika Zamówień (CPV), Dz.Urz. L 340 z 2002 r., str. 1.
- [18] Artykuły 35-37 Dyrektywy 2004/18 oraz Artykuły 41-44 Dyrektywy 2004/17.
- [19] P. Bogdanowicz, Co ma znaczenie (unijne)?..., s. 65 i n.
- [20] K. Bożekowska-Zawisza, Ł. Bożekowski, Bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług i zaskarżalność czynności organizatora transportu zbiorowego Glosa do orzeczeń Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach w sprawach II SA/GI 1024/12, 1267/12, 1268/12, 1269/12 oraz 1408/12 i 1409/12, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2013, nr 4(2), s. 150 i n; <http://ikar.wz.uw.edu.pl/numery/10/pdf/150.pdf>
- [21] Postanowienie WSA w Gliwicach z dnia 21 grudnia 2012 roku, 1024/12 II SA/GI, Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych; <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/A6D6207C00>.
- [22] Postanowienie WSA w Gliwicach z dnia 6 maja 2013 roku, 1409/12 II SA/GI, Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych; <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/291FEDB0D0>.
- [23] Rezolucja ustawodawcza PE z 26.2.2014 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia PE i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego.