

MACIEJ BŁAŻEWSKI

ORCID: 0000-0003-2812-8199

Uniwersytet Wrocławski
maciej.blazewski@uwr.edu.pl

Niepomijalność administracji samorządowej w zapewnieniu publicznego transportu zbiorowego

Abstrakt: Zapewnienie transportu zbiorowego jest jednym z zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Podmioty te zapewniają transport zbiorowy, świadcząc usługi transportowe lub nadzorując ich wykonywanie przez prywatnych przewoźników. Ingerencja jednostek samorządu terytorialnego w ten proces służy zachowaniu jakości, ciągłości i powszechności usług transportowych.

Słowa kluczowe: samorząd terytorialny, publiczny transport zbiorowy, przewoźnik, regulacja rynku transportowego.

Wstęp

Zapewnienie dostępu do zbiorowego transportu publicznego służy zaspokojeniu jednej z współczesnych potrzeb człowieka, a jednocześnie przyczynia się do ograniczenia kosztów dotarcia do miejsc pracy, ośrodków handlowych i edukacyjnych. Publiczny transport zbiorowy jest szczególnie istotny na terenach pozamiejskich, gdzie odległość między tymi ośrodkami jest znacząca ze względu na ich przestrzenne rozproszenie. Jego realizacja wymaga działań jednostek samorządu terytorialnego lub związków tych jednostek. Pozostawienie zapewnienia usług przewozowych swobodnemu uznaniu przedsiębiorcom mogłoby spowodować pogłębienie wykluczenia transportowego. Podmioty publiczne będące częścią administracji samorządowej zapewniają zaspokojenie tej potrzeby samodzielnie, świadcząc te usługi lub ingerując w przewozy transportowe wykonywane przez prywatnych przewoźników.

Historycznoprawne uwarunkowania publicznego transportu zbiorowego

Sposób zaspokojenia potrzeb transportowych obywateli jest zależny od ustroju społeczno-gospodarczego. W okresie PRL-u państwo zmonopolizowało usługi transportu pasażerskiego¹. Utworzenie w 1946 roku przedsiębiorstwa państwowego Państwowa Komunikacja Samochodowa² rozpoczęło, trwającą do czasu przemian ustrojowych, dominację państwa w tym sektorze gospodarki. Reforma samorządowa w 1990 roku, obejmująca utworzenie gminy jako jednostki samorządu terytorialnego, łączyła się z ustanowieniem obowiązku zapewnienia lokalnego transportu zbiorowego jako jednego z jej zadań własnych³. W latach dziewięćdziesiątych i w pierwszej dekadzie XXI wieku rozpoczął się proces prywatyzacji usług przewozowych. Miał on podwójny charakter, obejmując prywatyzację organizacyjną związaną z przekształceniem podmiotów publicznych świadczących usługi przewozowe w podmioty prywatne oraz prywatyzację materialną oznaczającą umożliwienie prywatnym przedsiębiorcom wykonywania działalności związanej ze świadczeniem usług przewozowych⁴. Należy podkreślić, że proces prywatyzacji usług przewozowych miał miejsce równoległe względem wykonywanego przez jednostki samorządu terytorialnego zaspokojenia potrzeb transportowych. Skutkiem nakładania się na siebie tych dwóch zjawisk gospodarczych jest dualizm usług przewozowych, które mogą mieć charakter publiczny, gdy są świadczone przez jednostki samorządu terytorialnego, lub prywatny, jeżeli są świadczone przez prywatnych przewoźników. Trzeba zaznaczyć, że administracja samorządowa oddziałuje na oba rodzaje tych usług, jednakże w różny sposób.

¹ Z. Taylor, *Ocena transformacji systemowej w polskim transporcie lądowym*, [w:] *Teoretyczne i aplikacyjne wyzwania współczesnej geografii społeczno-ekonomicznej*, red. P. Chururowski, Warszawa 2018, s. 302.

² Art. 1 dekretu z dnia 16 stycznia 1946 roku o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego „Państwowa Komunikacja Samochodowa” (Dz.U. z 1946 r. Nr 4, poz. 31).

³ Art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst jedn. Dz.U. z 2019 r. poz. 506 ze zm.; dalej u.s.g.).

⁴ Z. Taylor, A. Ciechański, *Narodowi przewoźnicy drogowi w krajach Grupy Wyszehradzkiej — część II*, „Przegląd Geograficzny” 2017, z. 2, s. 236–238; Z. Taylor, *op. cit.*, s. 303. Prywatyzacja organizacyjna oznacza zmianę charakteru prawnego podmiotu publicznego, który po tej zmianie staje się podmiotem prywatnym; zob. M. Kania, M. Pytlarz, *Partnerstwo publiczno-prawne jako forma prywatyzacji formalnej*, [w:] *Prywatyzacja zadań policyjnych. Korzyści i niebezpieczeństwa*, red. R. Netczuk, Katowice 2016, s. 19; zob. też S. Biernat, *Prywatyzacja zadań publicznych. Problematyka prawna*, Warszawa-Kraków 1994, s. 26. Jak podkreślają M. Kania oraz M. Pytlarz, prywatyzacja materialna obejmuje przeniesienie odpowiedzialności za wykonanie zadania na podmioty prywatne; zob. *idem*, *op. cit.*, s. 20; zob. też S. Biernat, *op. cit.*, s. 44.

Zapewnienie transportu zbiorowego jako zadanie własne jednostek samorządu terytorialnego

Zapewnienie transportu zbiorowego jest zadaniem własnym jednostek samorządu terytorialnego (gminy, powiatu oraz województwa)⁵. Ze względu na konieczność uwzględnienia szczególnych cech przestrzeni, w której położone są ośrodki mieszkalne, usługowe i przemysłowe, prawodawca uznał za konieczne uwzględnienie jednostek samorządu terytorialnego w zapewnieniu transportu zbiorowego, co czynni te podmioty publiczne niepomijalnymi w związku z realizacją tego zadania publicznego⁶. W świetle ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jednostki samorządu terytorialnego oraz związki jednostek samorządu terytorialnego mają status organizatora publicznego transportu zbiorowego, zapewniając funkcjonowanie tego transportu w obszarze ich właściwości⁷. Ze względu na dualizm przewozów transportowych, które mogą mieć charakter użyteczności publicznej lub mogą tego charakteru nie mieć, należy wyróżnić dwa rodzaje ingerencji organizatora w wykonanie tych usług⁸. Pierwszy z nich ma postać świadczeń niematerialnych, które organizator publicznego transportu zbiorowego bezpośrednio kieruje do obywateli. Organizator świadczy usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej, opierając się na przepisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym⁹. Ten rodzaj ingerencji służy głównie ograniczeniu wykluczenia transportowego. Jednostki samorządu terytorialnego powinny bowiem zapewnić swoim mieszkańcom możliwość dostępu do ośrodków edukacyjnych, kulturowych

⁵ Art. 7 ust. 1 pkt 4 u.s.g., art. 4 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym (tekst jedn. Dz.U. z 2019 r. poz. 511 ze zm.) oraz art. 14 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie województwa (tekst jedn. Dz.U. z 2019 r. poz. 512 ze zm.).

⁶ W świetle powszechnego rozumienia termin „pomijać” oznacza „nie uwzględnić kogoś lub czegoś, nie wziąć w rachubę w jakichś planach” — *Pomijać*, [hasło w:] *Słownik języka polskiego PWN*, <https://sjp.pwn.pl/szukaj/pomija%C4%87.html> (dostęp: 14.05.2020). Termin „niepomijalność” stanowi antonim względem terminu „pomijalność”. Tym samym „niepomijalność” oznacza konieczność uwzględnienia kogoś lub czegoś albo konieczność wzięcia kogoś lub czegoś w rachubę w jakichś planach.

⁷ Art. 4 ust. 1 pkt 9 w zw. z art. 7 ust. 1 pkt 1–5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jedn. Dz.U. z 2018 r. poz. 2016 ze zm.; dalej: u.p.t.z.).

⁸ Nauka ekonomii także zauważa dualizm usług transportowych. A. Szuścicka wyróżnia dwa modele działalności transportu miejskiego, z których pierwszy opiera się na mechanizmach gospodarki budżetowej, a drugi na zasadach rynkowych; zob. *eadem*, *Użyteczność publiczna przedsiębiorstw transportu miejskiego jako wyznacznik ich finansowej efektywności*, „Studia Ekonomiczne” 2013, nr 143, s. 376.

⁹ Problematykę świadczeń niematerialnych realizowanych przez administrację publiczną szerzej przedstawia J. Boć, *Sfery ingerencji administracji*, [w:] *Prawo administracyjne*, red. J. Boć, Wrocław 2007, s. 359.

i handlowych lub miejsc pracy¹⁰. Drugim rodzajem ingerencji jest regulacja działalności przewoźników, którzy jako podmioty prywatne samodzielnie świadczą usługi przewozowe niemające charakteru użyteczności publicznej, a ich wykonywanie jest nadzorowane przez podmioty publiczne. Ten rodzaj ingerencji służy zapewnieniu jakości i ciągłości świadczeń usług przewozowych¹¹.

Świadczenie usług przewozowych

Pierwsza sfera ingerencji administracji samorządowej obejmuje świadczenie przez podmioty tej administracji usług przewozowych. Jednostki samorządu terytorialnego mogą świadczyć te usługi samodzielnie lub za pośrednictwem operatora, opłacając jego działania związane z przewozami transportowymi. Jednostki samorządu terytorialnego samodzielnie świadczą usługi przewozowe w formie samorządowego zakładu budżetowego lub podmiotu wewnętrznego, czyli odrębnego prawnie podmiotu podlegającego kontroli tej jednostki, którą może być spółka komunalna¹². Usługi te są rodzajem świadczeń niematerialnych, których adresatami są obywatele, a także inne osoby korzystające z osobowych przewozów transportowych. Nauka prawa szeroko analizowała problematykę świadczeń niematerialnych realizowanych przez administrację publiczną. W literaturze podkreśla się, że świadczone przez administrację usługi mają na celu zaspokojenie istotnych potrzeb obywateli, a nie przysporzenie jej zysku¹³. Nauka prawa zauważa, że świadczone przez administrację publiczną usługi przewozowe są usługami o charakterze technicznym, ponieważ ich wykonanie wiąże się z użyciem środków transportowych oraz odpowiedniej infrastruktury¹⁴.

W świetle przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym podmioty publiczne mające status organizatora publicznego transportu zbiorowego są obowiązane bezpośrednio zapewnić zaspokojenie potrzeb transportowych obywateli

¹⁰ Problematykę wykluczenia transportowego szerzej przedstawia P. Żmuda-Trzebiatowski, *Dostępność transportowa a partycypacja w aktywnościach, ubóstwo oraz zagrożenie wykluczeniem społecznym*, „Autobusy” 2016, nr 12, s. 755.

¹¹ Problematyka zapewnienia jakości i ciągłości nadzorowanych przewoźników zostanie przedstawiona w dalszej części opracowania.

¹² Art. 4 ust. 1 pkt 8 u.p.t.z. oraz art. 2 lit. j rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 z dnia 23 października 2007 roku dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, s. 1; dalej: r.u.p.).

¹³ D. Sześciło, *Administracja dobrobytu. Ewolucja zakresu i form wykonywania funkcji świadczącej*, [w:] *Administracja i zarządzanie publiczne. Nauka o współczesnej administracji*, red. D. Sześciło, Warszawa 2014, s. 121. Zob. też I. Sierpowska, *Administracja świadcząca wobec zjawiska przemocy w rodzinie*, „Wrocławskie Studia Erazmiańskie” 2017, z. 11, s. 283.

¹⁴ Zob. A. Warmiński, *Aspekty funkcjonowania administracji publicznej*, „Doctrina. Studia społeczno-polityczne” 2011, nr 8, s. 266; D. Sześciło, *op. cit.*, s. 118.

li¹⁵. Należy wyróżnić trzy etapy świadczenia usług przewozowych przez organizatora: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie tym transportem.

Organizator planuje rozwój transportu, przyjmując plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego¹⁶. Podkreślić należy, że plan transportowy jest aktem planistycznym uchwalonym przez organ jednostki samorządu terytorialnego jako akt prawa miejscowego¹⁷. Organizator powinien w planie transportowym określić między innymi zasady kształtowania oferty przewozowej, na którą składa się sieć komunikacyjna, pożądany standard usług przewozowych oraz linie komunikacyjne, na których wykorzystywane będą pojazdy elektryczne lub pojazdy napędzane gazem ziemnym¹⁸. Plan transportowy powinien także obejmować: ocenę i prognozy potrzeb przewozowych, przewidywane finansowanie usług przewozowych, preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, zasady organizacji rynku przewozów, przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera¹⁹. Plan transportowy powinien jednocześnie uwzględnić wpływ transportu na środowisko²⁰, uwarunkowania społeczne²¹, gospodarcze²² oraz techniczne²³, jak również inne akty planistyczne, których przedmiotem jest sposób zagospodarowania przestrzeni²⁴.

¹⁵ Art. 8 w zw. z art. 4 ust. 1 pkt 9 u.p.t.z.

¹⁶ Problematykę planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego szerzej przedstawiają A. Sajdak-Wasik, A. Misiejko, *Świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez utworzony w tym celu związek powiatowo-gminny*, [w:] *Organizacja publicznego transportu zbiorowego przez jednostki samorządu terytorialnego ze szczególnym uwzględnieniem prawnych aspektów współdziałania*, red. K. Ziemiński, A. Misiejko, Poznań 2016, s. 75.

¹⁷ Art. 9 u.p.t.z.

¹⁸ Art. 12 ust. 1 pkt 1, 6 oraz 8 u.p.t.z.; M. Ryndziewicz, *Ocena wybranych zapisów wojewódzkich planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego pod względem możliwości skutecznego kształtowania oferty przewozowej w transporcie kolejowym*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2015, nr 1, s. 91.

¹⁹ Art. 12 ust. 1 pkt 2–5 oraz 7 u.p.t.z.

²⁰ Art. 12 ust. 2 pkt 3 u.p.t.z.

²¹ W myśl art. 12 ust. 2 pkt 2 oraz 4 u.p.t.z. organizator publicznego transportu zbiorowego, opracowując plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, powinien w zakresie usług przewozowych uwzględnić sytuację społeczno-gospodarczą danego obszaru oraz potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

²² Zgodnie z art. 12 ust. 2 pkt 2 oraz 6 u.p.t.z. organizator publicznego transportu zbiorowego, opracowując plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, powinien uwzględnić sytuację społeczno-gospodarczą danego obszaru oraz rentowność linii komunikacyjnych.

²³ W myśl art. 12 ust. 2 pkt 7 u.p.t.z. organizator publicznego transportu zbiorowego, opracowując plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie transportu kolejowego, powinien uwzględnić dane dotyczące przepustowości infrastruktury oraz standard jakości dostępu otrzymane od zarządcy infrastruktury kolejowej.

²⁴ W świetle art. 12 ust. 2 pkt 1 u.p.t.z. organizator publicznego transportu zbiorowego, opracowując plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, powinien uwzględnić regulacje ustanowione w: 1) koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju; 2) planie zagospo-

Drugim etapem świadczenia usług przewozowych jest ich organizacja, obejmująca między innymi wskazanie przez organizatora podmiotu, który będzie wykonywał przewozy transportowe. Organizator może powierzyć wykonanie tych przewozów przedsiębiorcy uprawnionemu do przewozu osób na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego²⁵ albo samodzielnie realizować te przewozy w formie samorządowego zakładu budżetowego²⁶. Organizator powierza wykonanie tych przewozów w jednym z trzech trybów, zakładających: 1. tryb przetargowy zgodny z ustawą Prawo zamówień publicznych²⁷; 2. tryb przetargowy zgodny z ustawą o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi²⁸; 3. bezpośrednie zawarcie umowy. Trzeba przy tym podkreślić, że bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może mieć miejsce wyjątkowo ze względu na ograniczony przedmiot umowy lub gdy mają albo mogą mieć miejsce zakłócenia w świadczeniu usług przewozowych²⁹. Organizator może bezpośrednio zawrzeć tę umowę, także gdy powierza realizację przewozów podmiotowi wewnętrznemu, czyli podmiotowi zależnemu od organizatora³⁰, albo gdy przedmiotem umowy są przewozy wykonywane w transporcie kolejowym³¹.

Trzecim etapem świadczenia usług przewozowych jest zarządzanie publicznym transportem zbiorowym, które obejmuje między innymi ocenę i kontrolę wykonywania przez operatora przewozów transportowych³², jak również ewaluację³³ i aktualizację tych usług³⁴. Etap zarządzania zakłada także finansowanie wykonanych przez operatora przewozów transportowych w sposób zgodny z zawartą umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Trzeba jeszcze podkreślić, że usługi przewozowe są częściowo finansowane

darowania przestrzennego województwa; 3) studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy; 4) miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z art. 12 ust. 2 pkt 5 u.p.t.z. organizator powinien uwzględnić także potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich.

²⁵ Należy podkreślić, że w świetle art. 15 ust. 1 u.p.t.z. zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest jednym z wielu elementów organizacji publicznego transportu zbiorowego. Zob. A. Misiejko, *Realizacja zadań związanych z lokalnym transportem zbiorowym przez gminę — wybrane zagadnienia*, [w:] *Organizacja publicznego transportu...*, s. 42.

²⁶ Art. 19 ust. 2 u.p.t.z.

²⁷ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 roku Prawo zamówień publicznych (tekst jedn. Dz.U. z 2019 r. poz. 1843).

²⁸ Ustawa z dnia 21 października 2016 roku o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (tekst jedn. Dz.U. z 2019 r. poz. 1528).

²⁹ Art. 22 ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 22 ust. 2 u.p.t.z.; art. 22 ust. 1 pkt 4 u.p.t.z.

³⁰ Art. 22 ust. 1 pkt 2 u.p.t.z. w zw. z art. 2 lit. j r.u.p.

³¹ Art. 22 ust. 1 pkt 3 u.p.t.z.

³² Art. 43 ust. 1 pkt 2 u.p.t.z. oraz art. 43 ust. 1 pkt 3 w zw. z art. 46 u.p.t.z.

³³ Art. 43 ust. 1 pkt 5 u.p.t.z.

³⁴ Art. 43 ust. 1 pkt 1, 4, 6–7 u.p.t.z.

z opłat biletowych pobieranych od pasażerów³⁵, a w przypadku gdy koszty przewozów transportowych oraz utracone przychody z tytułu uprawnień pasażerów do ulgowych przejazdów przekraczają przychody z tych opat, usługi te są finansowane także ze środków własnych organizatora lub ze środków z budżetu państwa³⁶.

Regulacja publicznego transportu zbiorowego

W świetle przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym działalność przewoźników jest nadzorowana przez organizatora. Nadzór ten ma charakter regulacyjny³⁷. Jego celem jest zachowanie jakości, ciągłości i powszechności usług świadczonych przez przewoźnika³⁸. Należy podkreślić, że nadzór ten ma prewencyjny oraz bieżący charakter. Służy zapewnieniu, aby zamierzone i realizowane usługi przewozowe były zgodne z wymaganiami prawnymi.

Środkiem nadzorczym o prewencyjnym charakterze jest decyzja potwierdzająca zgłoszenie przewozu. Decyzja ta oznacza zezwolenie, na którego podstawie przewoźnik nabywa prawo wykonywania usług przewozu osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej. Decyzja ta jest środkiem nadzorczym o charakterze prewencyjnym. Gdy przewoźnik zapewnia jakość przyszłych usług przewozowych, organizator wydaje decyzję obejmującą stosowanie środków transportu spełniające odpowiednie wymagania techniczne³⁹ oraz potwierdza zawarcie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych położonych w granicach administracyjnych miast i dworców dokonane z ich właścicielami lub zarządcami⁴⁰. Organizator sprawuje także nadzór bieżący nad wykonywaniem usług przewozowych przez przewoźnika. W celu oceny prawidłowości wykonywania przez przewoźnika usług przewozowych organizator lub osoba przez niego upoważniona może przeprowadzić kontrolę warunków realizacji przewozów z wa-

³⁵ Art. 50 ust. 1 pkt 1 u.p.t.z.

³⁶ Art. 50 ust. 1 w zw. z art. 51 u.p.t.z. A. Szuścicka podkreśla powszechność zjawiska deficytowości przewozu transportowego o charakterze użyteczności publicznej; zob. *eadem, op. cit.*, s. 376.

³⁷ Jak podkreśla G. Majone, regulacja służy zapewnieniu prawidłowego funkcjonowania rynku oraz zwiększeniu jego efektywności; zob. *idem, Od państwa pozytywnego do państwa regulacyjnego: przyczyny i skutki zmian sposobu rządzenia*, „Zarządzanie Publiczne” 2015, nr 1, s. 53. K. Jaroszyński oraz M. Wierzbowski zauważają, że regulacja obejmuje ingerencję w rynek, zob. *idem, Organy regulacyjne*, [w:] *System Prawa Administracyjnego*, t. 6. *Podmioty administrujące*, red. R. Hauser, Z. Niewiadomski, A. Wróbel, Warszawa 2011, s. 306, 316–317.

³⁸ Jak zauważa M. Szydło, regulacyjne działania państwa zmierzają do zapewnienia między innymi dostępności oraz jakości usług; zob. *idem, Regulacja sektorów infrastrukturalnych jako rodzaj funkcji państwa wobec gospodarki*, Warszawa 2005, s. 88.

³⁹ Art. 30 ust. 3 pkt 2 w zw. z art. 46 ust. 1 pkt 1 u.p.t.z. Zob. A. Misiejko, *op. cit.*, s. 44.

⁴⁰ Art. 30 ust. 3 pkt 3 u.p.t.z.

runkami określonymi w decyzji potwierdzającej zgłoszenie przewozu⁴¹. W wypadku negatywnego wyniku tej kontroli, gdy organizator stwierdzi nieprawidłowe wykonywanie usług przewozowych, wszczyna z urzędu postępowanie administracyjne, którego negatywne zakończenie obejmuje wydanie decyzji o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Jest ona środkiem o charakterze bieżącym, ponieważ jej przedmiotem są wykonywane przewozy transportowe. Organizator wydaje tę decyzję, gdy przewoźnik nie zapewnia jakości lub ciągłości usług przewozowych. Służy ona zapewnieniu jakości tych usług, gdy przewoźnik stosuje środki transportu niespełniające wymagań technicznych⁴² lub niemające odpowiedniego oznakowania⁴³ bądź niewłaściwie korzysta z przystanków komunikacyjnych lub dworców⁴⁴. Decyzja ta jest także wydawana, gdy zostanie naruszona ciągłość wykonywania usług przewozowych. Organizator wydaje decyzję o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu, gdy przewoźnik nie informuje organizatora o zrzeczeniu się wykonania przewozu lub zawieszeniu wykonania przewozu przy jednoczesnym wskazaniu terminu podjęcia jego wykonania⁴⁵, jak również gdy przewoźnik nie podejmuje się wykonania przewozu po zakończeniu terminu jego zawieszenia⁴⁶. Przepisy prawa chronią ciągłość świadczonych usług, ponieważ umożliwiają organizatorowi pozyskanie informacji o zakończeniu lub zawieszeniu tych usług, a jednocześnie podjęcie czynności nakierowanych na zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z operatorem, aby potrzeby transportowe obywateli zostały zaspokojone.

Zakończenie

Zapewnienie zaspokojenia potrzeb transportowych jest jednym z podstawowych zadań jednostek samorządu terytorialnego. Jednostki te, jak również ich związki, mają status organizatora publicznego transportu zbiorowego. Należy wyróżnić dwa sposoby wykonania tego zadania, a każdy z nich ma inny cel. Organizator może zaspokoić te potrzeby, świadcząc usługi przewozowe, gdy jego celem jest ograniczenie wykluczenia transportowego. Organizator nadzoruje także działalność przewoźników, co ma na celu zagwarantowanie ciągłości i odpowiedniej jakości usług przewozowych. Organizator, który jest częścią administracji publicznej, jest zatem niezbędnym do właściwego zapewniania usług przewozowych.

⁴¹ Art. 45 ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 34 ust. 1 u.p.t.z.

⁴² Art. 35 ust. 4 pkt 1 w zw. z art. 46 ust. 1 pkt 1 u.p.t.z.; art. 35 ust. 4 pkt 2 w zw. z art. 30 ust. 3 pkt 2 u.p.t.z.

⁴³ Art. 35 ust. 4 pkt 1 w zw. z art. 46 ust. 1 pkt 2 u.p.t.z.

⁴⁴ Art. 35 ust. 4 pkt 1 w zw. z art. 46 ust. 1 pkt 7 u.p.t.z.; art. 35 ust. 4 pkt 3 u.p.t.z.

⁴⁵ Art. 35 ust. 4 pkt 5 lit. a w zw. z art. 35 ust. 2 u.p.t.z.

⁴⁶ Art. 35 ust. 4 pkt 5 lit. b w zw. z art. 35 ust. 2 pkt 2 u.p.t.z.

Bibliografia

Literatura

- Administracja i zarządzanie publiczne. Nauka o współczesnej administracji*, red. D. Sześciło, Warszawa 2014.
- Biernat S., *Prywatyzacja zadań publicznych. Problematyka prawna*, Warszawa-Kraków 1994.
- Majone G., *Od państwa pozytywnego do państwa regulacyjnego: przyczyny i skutki zmian sposobu rządzenia*, „Zarządzanie Publiczne” 2015, nr 1.
- Organizacja publicznego transportu zbiorowego przez jednostki samorządu terytorialnego ze szczególnym uwzględnieniem prawnych aspektów współdziałania*, red. K. Ziemiński, A. Misiejko, Poznań 2016.
- Prawo administracyjne*, red. J. Boć, Wrocław 2007.
- Prywatyzacja zadań policyjnych. Korzyści i niebezpieczeństwa*, red. R. Netczuk, Katowice 2016.
- Ryndziewicz M., *Ocena wybranych zapisów wojewódzkich planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego pod względem możliwości skutecznego kształtowania oferty przewozowej w transporcie kolejowym*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2015, nr 1.
- Sierpowska I., *Administracja świadcząca wobec zjawiska przemocy w rodzinie*, „Wrocławskie Studia Erazmiańskie” 2017, z. 11.
- System Prawa Administracyjnego*, t. 6. *Podmioty administrujące*, red. R. Hauser, Z. Niewiadomski, A. Wróbel, Warszawa 2011.
- Szuścicka A., *Użyteczność publiczna przedsiębiorstw transportu miejskiego jako wyznacznik ich finansowej efektywności*, „Studia Ekonomiczne” 2013, nr 143.
- Szydło M., *Regulacja sektorów infrastrukturalnych jako rodzaj funkcji państwa wobec gospodarki*, Warszawa 2005.
- Taylor Z., Ciechański A., *Narodowi przewoźnicy drogowi w krajach Grupy Wyszehradzkiej — część II*, „Przegląd Geograficzny” 2017, z. 2.
- Teoretyczne i aplikacyjne wyzwania współczesnej geografii społeczno-ekonomicznej*, red. P. Churowski, Warszawa 2018.
- Warmiński A., *Aspekty funkcjonowania administracji publicznej*, „Doctrina. Studia społeczno-polityczne” 2011, nr 8.
- Żmuda-Trzebiatowski P., *Dostępność transportowa a partycypacja w aktywnościach, ubóstwo oraz zagrożenie wykluczeniem społecznym*, „Autobusy” 2016, nr 12.

Inne źródła

Pomijać, [hasło w:] *Słownik języka polskiego PWN*, <https://sjp.pwn.pl/szukaj/pomija%C4%87.html>.

Non-negligibility of public administration in providing public transport

Summary

Providing public transport is one of the tasks of local authorities. They provide transport services or supervising activities of transport operators. The purpose of their interference is to preserve the quality, continuity and universality of transport services.

Keywords: local authority, public transport, transport operator, regulation of transport market.