

Bogna Sawicka

Politechnika Lubelska

Efektywność gospodarowania w warunkach regulowanej konkurencji na przykładzie rynku usług komunikacji miejskiej

Streszczenie. Artykuł ukazuje dylematy związane ze sposobem kalkulacji rekompensaty za świadczenie usług komunikacji miejskiej, zawartym w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.

W artykule wykazano, że istniejące uregulowania prawne, dotyczące ustalania wartości rekompensaty, posiadają wady zarówno w obszarze aplikacyjnym, jak i w zakresie ich zasadności ekonomicznej. Funkcjonujący w Polsce od 2009 r. model finansowania usług komunikacji nie wywala zachowań konkurencyjnych u operatorów, czyli zachowań prowadzących do efektywniejszego wykorzystania środków publicznych. Wśród najistotniejszych wad tego systemu wymienia się: stosowanie formuły cenowej „koszt plus”, zagwarantowanie stałej stopy zwrotu z kapitału, brak konfrontacji wartości rekompensaty z cenami rynkowymi świadczonych usług, brak systemu kontroli efektywności i poziomu wykorzystywania zasobów przez operatorów.

Słowa kluczowe: zbiorowy transport publiczny, podmiot wewnętrzny, regulowana konkurencja, rozsądny zysk

1. Wprowadzenie

Wejście w życie z dniem 3 grudnia 2009 r. rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego

go¹ spowodowało zmianę sposobu organizacji oraz finansowania m.in. usług komunikacji miejskiej. Pomimo że z punktu widzenia prawa wspólnotowego nie jest istotne, czy usługi publicznego transportu pasażerskiego są świadczone przez przedsiębiorstwa publiczne czy prywatne, spośród dopuszczonych rozporządzeniem możliwości zawierania umów o świadczenie usług komunikacji miejskiej najczęściej stosowanym rozwiązaniem jest powierzenie tych zadań miejskim przedsiębiorstwom komunikacyjnym. Zawieranie umów ze względu na posiadany przez miejskie przedsiębiorstwa komunikacyjne status podmiotu wewnętrznego odbywa się z pominięciem procedury przetargowej. Charakterystyczną cechą zawieranego kontraktu jest sposób ustalenia wynagrodzenia w formie rekompensaty, której głównym celem jest pokrycie kosztów świadczenia usług oraz zagwarantowanie podmiotowi świadczącemu usługi tzw. rozsądnego zysku.

Analiza mechanizmu finansowania usług komunikacji miejskiej, przedstawionego w rozporządzeniu, prowadzi do wniosku, że jest to system oparty na znanej formule cenowej „koszt plus”. Jej zastosowanie – przy braku wystarczających oddziaływań konkurencyjnych – niesie ryzyko zaniechania dążenia do optymalnego wykorzystania potencjału czy też skali ponoszonych kosztów. Przedstawiona w załączniku do rozporządzenia 1370/2007 procedura kalkulacji rekompensaty nie narzuca żadnych parametrów rynkowych. Zawarte w niej sformułowania dotyczące obowiązków dokonania wyłączeń budzą wiele wątpliwości interpretacyjnych. Ponadto wiele kontrowersji wywołują proponowane przez Ministerstwo Finansów rozwiązania na temat sposobu określania tzw. rozsądnego zysku.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie dylematów pojawiających się przy kalkulacji rekompensaty za świadczenie usług komunikacji miejskiej zgodnie z rozporządzeniem (WE) 1370/2007.

Ze względu na krótki czas obowiązywania rozporządzenia oraz niezakończoną procedurę legislacyjną w zakresie ustalenia rozsądnego zysku, niniejszy artykuł ma charakter dyskusyjny oraz obejmuje tylko niektóre obszary kalkulacji rekompensaty.

2. Mechanizm konkurencji regulowanej na rynku usług komunikacji miejskiej

Problem jakości oraz efektywności świadczenia usług komunikacji miejskiej jest analizowany oraz regulowany na forum całej Unii Europejskiej (UE).

¹ W dalszej części artykułu jest stosowany skrót: rozporządzenie (WE)1370/2007.

Do głównych celów określonych w białej księdze Komisji Europejskiej (KE) z dnia 12 września 2001 r., zatytułowanej *Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje*, należy zapewnienie bezpiecznych, sprawnych i charakteryzujących się wysoką jakością usług transportu pasażerskiego poprzez uregulowania kwestii konkurencji w sposób zapewniający przejrzystość i efektywność usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, przy uwzględnieniu czynników społecznych i środowiskowych oraz rozwoju regionalnego, lub poprzez zapewnienie szczególnych warunków taryfowych dla niektórych grup pasażerów oraz usunięcie dysproporcji mogących powodować znaczne zakłócenia konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami transportowymi z różnych państw członkowskich².

Zgodnie z art. 5, ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym³, publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007, według reguł określonych w ustawie, z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym definiuje zrównoważony rozwój publicznego transportu jako proces rozwoju transportu, uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznych transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu⁴.

Mechanizm regulowanej konkurencji wprowadza szczególne warunki funkcjonowania m.in. rynku usług komunikacji miejskiej. Mechanizm ten obejmuje zarówno procedurę wyboru podmiotu świadczącego usługi, jak i szczególny sposób finansowania.

Obowiązek realizacji celów określonych w ustawie został nałożony na organizatora, którym może być gmina, powiat, związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu.

Pomimo że uregulowania wspólnotowe oraz krajowe nie wykluczają dostępu podmiotów prywatnych do rynku usług komunikacji miejskiej, to funkcjonująca konstrukcja prawna przyznaje preferencje tzw. podmiotom wewnętrznym, którymi najczęściej są miejskie przedsiębiorstwa komunikacyjne – podmioty dzia-

² Pkt 4 preambuły do rozporządzenia (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

³ Dz.U. z 2011 r., nr 5, poz.13.

⁴ Art. 3, ust. 1, pkt 28 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, Dz.U. z 2011 r., nr 5 poz. 13.

łające w formie spółek kapitałowych, których jedynym właścicielem jest gmina. Obecnie obowiązujące uregulowania prawne pozwalają na podpisanie z tymi przedsiębiorstwami długoterminowej umowy z pominięciem procedury przetargowej. Rozwiązanie to praktycznie obezwładnia jeden z najskuteczniejszych mechanizmów regulacji rynku, jakim jest swoboda wejścia. Dla gminy podpisanie długoterminowej umowy z innym przewoźnikiem oznaczałoby likwidację miejskich przedsiębiorstw komunikacyjnych. Istnienie prywatnych przewoźników stanowi zjawisko peryferyjne wobec hegemonii miejskiego przedsiębiorstwa i nie wymusza z jego strony żadnych zachowań konkurencyjnych. O ile prywatny przewoźnik musi pokrywać koszty przychodami ze sprzedaży biletów, których wartość wprost wynika z liczby wożonych pasażerów, o tyle podmiot realizujący umowę świadczenia usług komunikacji miejskiej otrzyma wynagrodzenie niezależnie od tego, ilu pasażerów skorzysta z jego usług.

Opisywany mechanizm tzw. regulowanej konkurencji wyklucza również regulującą funkcję ceny. Decyzja dotycząca poziomu cen biletów leży po stronie organizatora – najczęściej gminy. Przychody ze sprzedaży biletów wpływają do budżetu gminy, a nie na konto przedsiębiorstwa świadczącego usługi przewozowe. Przedsiębiorstwo na mocy podpisanej umowy otrzymuje z budżetu gminy⁵ tzw. rekompensatę gwarantującą zwrot kosztów oraz tzw. rozsądny zysk. Oczywiście powyższe ograniczenie zachowań konkurencyjnych ma sprzyjać realizacji celów społecznych formułowanych w ramach tzw. zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, jednakże pozostawia wiele wątpliwości dotyczących wyzwalania mechanizmów proefektywnościowych.

Zgodnie z postanowieniami rozporządzenia (WE) 1370/2007, wysokość rekompensaty przyznawanej przez właściwe organy na pokrycie kosztów wynikających z wykonywania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych powinna być obliczana w sposób zapobiegający przyznawaniu rekompensat w nadmiernej wysokości. Gdy organy właściwe planują udzielenie zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych z pominięciem procedury przetargowej, powinny one przestrzegać także szczegółowych zasad dotyczących kwoty rekompensaty: by była odpowiednia i odzwierciedlała starania o efektywność i jakość usług⁶.

W świetle przytoczonych przepisów pojawia się jednak pytanie o narzędzia kontroli efektywności gospodarowania po wykluczeniu naturalnych mechanizmów regulacji rynku. Mechanizmów takich nie zawarto bowiem w wytycznych dotyczących kalkulacji rekompensaty oraz projekcie sposobu określenia tzw. rozsądnego zysku.

⁵ Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być środki własne jednostki samorządu terytorialnego, będącej organizatorem, lub środki budżetu państwa.

⁶ Pkt 27 preambuły do rozporządzenia (WE)1370/2007.

3. Dylematy związane z kalkulacją rekompensaty za świadczenie usług komunikacji miejskiej w świetle uregulowań Unii Europejskiej i krajowych

Zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) 1370/2009, wysokość rekompensaty za świadczenie usług publicznych nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej wynikowi finansowemu netto, który jest równoważny sumie wpływów pozytywnych czy negatywnych, jakie są wywierane na koszty i przychody podmiotu świadczącego usługi publiczne.

W celu określenia wartości rekompensaty jest obliczany wynik finansowy netto, obejmujący:

- koszty poniesione w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych,
- minus wszystkie dodatnie wpływy finansowe wygenerowane na sieci obsługiwanej w ramach danego zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych,
- minus przychody taryfowe i jakiegokolwiek inne przychody wygenerowane podczas wypełniania danego zobowiązania lub zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych,
- plus rozsądny zysk.

Opisana prosta w ogólnej koncepcji zasada wyliczenia rekompensaty, w praktyce napotkała wiele wątpliwości. Część z nich została poruszona w wytycznych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego z dnia 16 stycznia 2009 r.⁷ Pomimo tych uwarunkowań pojawiają się liczne pytania dotyczące praktycznego zastosowania algorytmu obliczania rekompensaty.

Jak wynika z przedstawionej procedury, najistotniejszą kwestią w przedmiocie kalkulacji rekompensaty jest prawidłowa ewidencja kosztów, umożliwiająca jednoznaczne przypisanie kosztów do działalności objętej rekompensatą i tej, która powinna być finansowana z innych źródeł. Opisany problem dotyczy więc polityki rachunkowości miejskich przedsiębiorstw komunikacyjnych, w tym w szczególności obszaru rachunku kosztów. Stosowane w praktyce rozwiązania ewidencyjne najczęściej obejmują ewidencję kosztów na kontach zespołu 4 i 5, przy czym ewidencja na kontach zespołu 5 jest prowadzona z wyodrębnieniem tzw. miejsc powstawania kosztów. Uwzględniając potrzeby klasyfikacji kosztów w celu prawidłowego wyliczenia rekompensaty, stosowane rozwiązania ewiden-

⁷ Wytyczne Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie zasad dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym z dnia 16 stycznia 2009 r. (MRR/H/22(1)/01-2009) opublikowane na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego pod adresem www.mrr.gov.pl.

cyjne okazują się najczęściej wystarczające jedynie w zakresie kosztów bezpośrednich działalności podstawowej. Przedsiębiorstwa komunikacyjne to jednostki o skomplikowanych, często wielozakładowych strukturach organizacyjnych, realizujące zarówno zadania podstawowe, jak i pomocnicze. Gdy przedsiębiorstwo prowadzi nie tylko działalność objętą rekompensatą, pojawia się problem właściwego określenia zasad podziału kosztów pośrednich, zarówno na etapie rozliczenia kosztów działalności pomocniczej, jak i kształtowania narzutów kosztów pośrednich, obciążających koszt wytworzenia usług objętych rekompensatą. Narzucony przez rozporządzenie (WE) 1370/2007 obowiązek zawarcia w umowie o świadczenie usług komunikacji miejskiej zasad podziału kosztów związanych ze świadczeniem usług nie rozwiązuje problemu. Rozporządzenie (WE) 1370/2007 nie zawiera kompletnego wykazu kosztów, które mogą zostać objęte rekompensatą. Zgodnie z rozporządzeniem, koszty te mogą obejmować w szczególności: koszty personelu, energii, opłaty za użytkowanie infrastruktury, koszty utrzymania i napraw pojazdów przeznaczonych do transportu publicznego, tabo-ru oraz instalacji niezbędnych do świadczenia usług transportu pasażerskiego, koszty stałe oraz odpowiedni zwrot z kapitału⁸. Sztwne określenie zasad podziału kosztów w umowie długoterminowej właściwie uniemożliwia elastyczne dostosowywanie rachunku kosztów do zachodzących w przedsiębiorstwie zmian organizacyjnych w trakcie obowiązywania umowy. Ponadto zasady rozliczenia kosztów, często opracowane na potrzeby umowy, w trakcie prac wdrożeniowych wymagają wprowadzania korekt i zmian wynikających np. z braku możliwości wiarygodnego określenia klucza podziałowego, niewłaściwego doboru klucza podziałowego, nieuwzględnienia w umowie wszystkich kategorii kosztów pośrednich. Natomiast gdy zasady rozliczenia kosztów są zawarte w umowie, każda z opisanych wyżej sytuacji wymaga sporządzenia aneksu.

Zasady kalkulacji rekompensaty wykluczają możliwość tzw. subsydiowania skośnego. W przypadku gdy podmiot świadczący usługi publiczne realizuje jednocześnie usługi rekompensowane, podlegające zobowiązaniom z tytułu świadczenia usług transportu publicznego, i prowadzi inną działalność, rachunki związane ze wspomnianymi usługami publicznymi muszą zostać odpowiednio rozdzielone⁹. Rozporządzenie (WE) 1370/2007 wymaga prowadzenia dla usług nieobjętych rekompensatą odrębnej ewidencji kosztów zmiennych oraz przypisywanie im „odpowiedniej” sumy kosztów stałych i rozsądnego zysku.

Rozporządzenie (WE) 1370/2007 nie podaje żadnych wytycznych w zakresie sposobu rozliczania kosztów stałych. W zakresie ustalania przychodów i kosztów wskazuje na obowiązek kierowania się zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi. Jak wykazuje teoria rachunku kosztów, sposób ustalenia tzw. kluczy

⁸ Art. 4 §1c rozporządzenia (WE)1370/2007.

⁹ Pkt 5 załącznika do rozporządzenia (WE) 1370/2007.

podziałowych kosztów pośrednich może mieć istotne znaczenie dla końcowej wyceny realizowanych usług. W świetle rozporządzenia (WE) 1370/2007 każdy podział kosztów, zapisany w polityce rachunkowości, może być zastosowany w procedurze ustalania wartości rekompensaty. Obowiązujące rozwiązania prawne nie zawierają obowiązku weryfikacji poprawności ustalenia rekompensaty przez biegłego.

4. Obszary dyskusyjne w zakresie ustalania rozsądnego zysku

Analiza treści wytycznych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego z dnia 16 stycznia 2009 r.¹⁰ oraz projektu rozporządzenia ministra finansów w sprawie sposobu określania wysokości rozsądnego zysku przysługującego operatorowi publicznego transportu zbiorowego prowadzi do wniosku, że procedura określania rozsądnego zysku wykorzystuje znaną w teorii finansów koncepcję stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału. Istota tej koncepcji opiera się na konieczności uwzględnienia w ocenie efektywności funkcjonowania jednostek gospodarczych kosztu zaangażowanego w nie kapitału. W warunkach gospodarki rynkowej, której podstawą jest konkurencja, kapitał migruje tam, gdzie osiągnąca jest wyższa stopa zwrotu przy określonym, akceptowanym przez inwestorów poziomie ryzyka. Proponowany w rozporządzeniu ministra finansów stały poziom stopy zwrotu z kapitału w wysokości 6%¹¹, wyłącza regulacyjne (selekcyjne) działanie ryzyka towarzyszącego procesom inwestycyjnym. Gdy jest zapewniona stopa zwrotu, poziom zysku zależy wyłącznie od wartości zainwestowanego kapitału. Taka regulacja może prowadzić do nadmiernych inwestycji, powodując przewymiarowanie potencjału gospodarczego operatora. Biorąc pod uwagę specyficzną formę własności miejskich przedsiębiorstw komunikacyjnych, wartość powierzonego tym przedsiębiorstwom kapitału pochodzącego ze środków gminy lub funduszy Unii Europejskiej zależy od decyzji rad nadzorczych sprawujących kontrolę właścicielską nad efektywnością pracy zarządów spółek.

Przeprowadzone konsultacje w sprawie projektu rozporządzenia wskazały na wiele trudności wdrożeniowych proponowanego rozwiązania. Nie wszystkie zgłaszane zastrzeżenia można uznać za uzasadnione. Wśród wielu opinii, zgłoszonych m.in. przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej, na uwagę zasługują te, które dotyczą trudności w przypisaniu aktywów wyłącznie do świadczenia usług komunikacji miejskiej, w tym w szczególności proponowanego w rozporządzeniu

¹⁰ Wytyczne Ministerstwa Rozwoju Regionalnego z dnia 16 stycznia 2009 r.

¹¹ Projekt rozporządzenia ministra finansów w sprawie sposobu określenia wysokości rozsądnego zysku przysługującego operatorowi publicznego transportu zbiorowego z dnia 13 czerwca 2011 r. opublikowany na stronie internetowej Ministerstwa Finansów www.mf.gov.pl.

zastosowania jako klucza podziałowego zysków uzyskiwanych z poszczególnych rodzajów działalności. W warunkach funkcjonowania rekompensaty, której kwotę określa się według formuły „zysk plus zwrot od kapitału”, praktycznie nie ma możliwości, aby działalność objęta rekompensatą przynosiła stratę. Jednak określenie tego zysku wymaga wcześniejszego przypisania aktywów, co jest niewykonalne ze względu na brak możliwości ustalenia wartości klucza podziałowego, którym ma być zysk. Problem podziału aktywów na podstawie zysku wystąpi również w przypadku, gdy działalność nieobjęta rekompensatą, będzie przynosiła stratę. Proponowane rozwiązanie praktycznie zachęca do zaniechania przez przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej działalności nieobjętej rekompensatą. Każde działanie, które zwiększy poziom wykorzystania majątku i przyniesie stratę księgową ze względu na obciążenie kosztami o charakterze pośrednim, obniży wartość rozsądnego zysku oraz docelowo wynik finansowy spółki. Przytoczony sposób rozumowania wskazuje, że zapisy rozporządzenia ministra finansów nie zachęcają do starań o efektywność wykorzystania majątku ogółem, w tym do osiągnięcia korzyści z oddziaływania dźwigni operacyjnej, czyli podnoszenia wydajności działania wskutek wzrostu wyzyskiwania poziomu posiadanych zdolności produkcyjnych.

Podjęcie działalności nieobjętej rekompensatą pociąga za sobą skutki w postaci:

- obniżenia, o wartość wygenerowanej straty, wartości rekompensaty – zgodnie z zakazem tzw. finansowania skośnego,
- obniżenia kwoty rozsądnego zysku wskutek przypisania części aktywów do działalności nieobjętej rekompensatą.

Funkcjonujący system zamawiania świadczonych usług powoduje, że operator nie ma możliwości bezpośredniego oddziaływania na poziom wykorzystania aktywów przypisanych do działalności objętej rekompensatą. Liczba realizowanych świadczeń w ujęciu krótkoterminowym zależy od środków zarezerwowanych na świadczenie usług komunikacji miejskiej w budżecie gminy. Opisany brak mechanizmów ograniczających wartość kapitału zaangażowanego w finansowanie potencjału gospodarczego operatora powoduje, że działania gminy ograniczające liczbę świadczonych usług nie prowadzą do zmniejszenia wydatków na świadczenie usług przez komunikację miejską, a jedynie do wzrostu kosztu jednostkowego wozokilometra, spowodowanego wzrostem narzutu kosztów pośrednich – jako prostej konsekwencji ograniczenia poziomu wykorzystania zdolności produkcyjnej.

5. Podsumowanie

W artykule przedstawiono rozważania nad funkcjonującym od trzech lat nowym sposobem finansowania usług komunikacji miejskiej, wpisującym się

w koncepcję tzw. regulowanej konkurencji. Przeprowadzona analiza procedur oraz wynikające z praktyki trudności wdrożeniowe wskazują na wiele wad stosowanych rozwiązań. Procedura określania rekompensaty nie zawiera mechanizmów zmuszających do zachowań proefektywnościowych ze strony operatora. Długoterminowa umowa, wartość rekompensaty oparta na formule „koszt plus” oraz stała stopa zwrotu z kapitału nie wyzwalają rynkowych mechanizmów regulacyjnych. Stosowana procedura ustalania rekompensaty nie zawiera dostatecznych mechanizmów kontroli, w tym mierników i kryteriów oceny efektywności wykorzystywanych zasobów. Nie występują mechanizmy zachęcające do obniżania kosztów świadczenia usług oraz optymalizacji wartości zainwestowanego kapitału. Mechanizmy te stanowią podstawową cechę funkcjonowania rynków konkurencyjnych i selekcji podmiotów uczestniczących w tych rynkach. Kontrola taka, biorąc pod uwagę specyfikę świadczonych usług, mogłaby być realizowana chociażby z wykorzystaniem benchmarkingu oraz monitorowania poziomu wykorzystania posiadanych zdolności produkcyjnych. Możliwość wyboru operatora, z pominięciem prawa zamówień publicznych, wyklucza z rynku prywatnych przewoźników, a przez to wyłącza mechanizm konkurencji cenowej.

Brak opisanych mechanizmów powoduje, że efektywność wykorzystania środków publicznych przez przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej pozostaje, tak jak dotychczas, poddana wyłącznie kontroli właścicielskiej, realizowanej przez rady nadzorcze spółki, której właścicielem jest gmina. Opisane ryzyko, związane z podejmowaniem działalności nieobjętej rekompensatą, może prowadzić do ograniczania przez zarządy spółek takich działań.

Artykuł nie porusza obszarów budzących wątpliwości interpretacyjne przy ustalaniu rekompensaty, jak prawo do zaliczenia do kosztów świadczenia usług komunikacji miejskiej kosztów finansowych związanych z finansowaniem należności z tytułu rekompensat, odsetek od kredytów zaciągniętych na finansowanie zakupów środków trwałych lub odsetek od leasingu. W artykule nie poruszono również problemu nieodpłatnego użytkowania przez przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej majątku należącego do gminy. Powyższe zagadnienia, ze względu na ich obszerność, mogą stanowić przedmiot oddzielnych opracowań naukowych.

Literatura

Pismo Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej z dnia 11.07.2011 r. do Ministerstwa Finansów, zawierające uwagi do projektu rozporządzenia ministra finansów w sprawie sposobu określenia wysokości rozsądnego zysku przysługującego operatorowi publicznego transportu zbiorowego z dnia 13 czerwca 2011 r., opublikowane na stronie internetowej Izby Gospodar-

czej Komunikacji Miejskiej www.igkm.pl/site/publikacje/izbowe/stanowiskoIGKM_rozsadny_zysk.pdf.

Projekt rozporządzenia ministra finansów w sprawie sposobu określenia wysokości rozsądnego zysku przysługującego operatorowi publicznego transportu zbiorowego z dnia 13 czerwca 2011 r. opublikowany na stronie internetowej Ministerstwa Finansów www.mf.gov.pl.

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 rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 r., nr 5, poz. 13).

Wytoczne Ministerstwa Rozwoju Regionalnego z dnia 16 stycznia 2009 r. (MRR/H/22(1)/01-2009) opublikowane na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego www.mrr.gov.pl.