

Komunikacja zwykła, pospieszna, przyśpieszona i ekspresowa na gruncie przepisów o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego

Adrian Misiejko

1. Wprowadzenie

Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego²⁶ reguluje – zgodnie z tytułem - kwestię uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w regularnych przewozach osób, wykonywanych przez uprawnionych przewoźników kolejowych i autobusowych. Jej przepisów nie stosuje się do komunikacji miejskiej²⁷. U.u.u.p. nie definiuje ani pojęcia „regularnego przewozu osób”, ani nie określa zasad nadawania uprawnień niezbędnych do uzyskania statusu przewoźnika kolejowego lub autobusowego. Kwestie te regulowane są przede wszystkim na mocy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie drogowym²⁸, ustawy o transporcie kolejowym²⁹ oraz ustawy o transporcie drogowym³⁰.

U.u.u.p. określa kilkadziesiąt ulg przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego oraz określa krąg osób, które mogą z nich korzystać. Niektóre z nich obowiązują zarówno przy przejazdach kolejowych i drogowych, inne – tylko w jednej z tych kategorii. Jednakże, ustawodawca nie poprzestaje na określeniu rodzaju środka transportu, którym mogą być wykonywane ulgowe przejazdy, ale również dookreśla je szczegółowo. Czyni to za pomocą następujących terminów: komunikacja „zwykła”, „pospieszna”, „przyśpieszona” oraz

26 Dz. U. z 2012 r. poz. 1138 ze zm, dalej jako u.u.u.p.

27 U.u.u.p., art. 1.

28 Dz. U. z 2017 r. poz. 2136, dalej jako u.p.t.z. Ustawa reguluje ramowo wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w szczególności zaś określa zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej, w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej.

Ustawa wprowadza rozróżnienie na podmioty wykonujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej (operatorzy) oraz na zasadach komercyjnych (przewoźnicy), jednak do 31 grudnia 2017 r. u.p.t.z. obowiązuje w ograniczonym zakresie (o czym dalej). W obowiązującym stanie prawnym, na mocy u.p.t.z. art. 87 ust. 1, uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym i kolejowym odbywa się na mocy przepisów „dotychczasowych”, tj. sprzed wejścia u.p.t.z. w życie. Dzięki temu np. przewoźnicy drogowi mogą wciąż zawierać umowy o dopłaty do przewozów, w których obowiązują tzw. ulgi. Docelowo, od 1 stycznia 2018 r., owe uprawnienia mają obowiązywać jedynie w przewozach o charakterze użyteczności publicznej. Jednakże, na moment opracowywania niniejszego tekstu Sejm uchwalił tzw. ustawę o kołobudżetową, która – w przypadku wejścia w życie – wydłuży przedmiotowy termin do 1 stycznia 2019 r. Zob. również A. Misiejko, *Realizacja zadań związanych z lokalnym transportem zbiorowego przez gminę – wybrane zagadnienia* [w:] K. Ziemiński, A. Misiejko, *Organizacja publicznego transportu zbiorowego przez jednostki samorządu terytorialnego ze szczególnym uwzględnieniem prawnych aspektów współdziałania*, Poznań 2016, <https://repozytorium.amu.edu.pl>.

29 Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727 ze zm.).

30 Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1907 ze zm.).

„ekspresowa”. Jednakże, na gruncie u.u.u.p. nie zamieszczono ich definicji. Brak ich również w u.p.t.z., u.t.k. u.t.d. czy w Prawie przewozowym³¹.

Ustalenie zakresu obowiązywania ulg przewidzianych przez u.u.u.p. nie jest sprawą błahą. Świadczą o tym wydatki czynione na ten cel z budżetu państwa, szacowane w 2016 r. na ponad miliard złotych³². Zasadne jest zatem przeprowadzenie analizy pojęć komunikacji „zwykłej”, „pospiesznej”, „przyśpieszonej” oraz „ekspresowej”³³. W niniejszym opracowaniu zagadnienie to będzie omówione wyłącznie w odniesieniu do transportu drogowego, którego regulacja jest istotnie odrębna od regulacji transportu kolejowego.

2. Wykładnia dokonywana przez niektórych przedstawicieli administracji rządowej

W tym kontekście warto przywołać wypowiedzi przedstawicieli administracji rządowej, mając na uwadze iż mogą być one źródłem pomocniczym dla organów dokonujących wykładni operatywnej³⁴. Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej stwierdził, iż: „Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie rozkładów jazdy w § 2 ust. 1 wprowadza definicje poszczególnych rodzajów komunikacji w regularnym przewozie osób transportem drogowym, wykonywanym w ramach publicznego transportu zbiorowego (zwykłej, przyśpieszonej, pospiesznej i ekspresowej). Wprowadzenie definicji rodzajów komunikacji w transporcie drogowym, wynikało z potrzeby precyzyjnego rozróżnienia poszczególnych rodzajów komunikacji, które do dnia wejścia życie omawianych przepisów nie były zdefiniowane, a których rozróżnienie ma znaczenie przede wszystkim dla zakresu obowiązujących w danym rodzaju komunikacji ulg ustawowych oraz przekazywanych z budżetu państwa dopłat do przewozów pasażerskich z tytułu stosowania przez przewoźników tych ulg (w komunikacji ekspresowej ulgi nie są stosowane)”³⁵. Należy wskazać, iż

31 Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2015 r. poz. 915 ze zm.).

32 Por. odpowiedź na interpelację nr 8029 w sprawie biletów ulgowych na pociągi i autobusy dalekobieżne dla niepełnosprawnych, studentów oraz uczących się dzieci, <http://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/interpelacja.xsp?typ=INT&nr=8029>, 1.10.2018. Podano w niej, iż między 2013 a 2016 r. koszty ponoszone przez budżet państwa tytułem uwzględniania uprawnień do ulgowych przejazdów wzrosły od 1,063 do 1,135 mld zł. Należy przy tym zastrzec, iż uprawnienia określone w u.u.u.p. nie mają zastosowania do komunikacji miejskiej (w tej ostatniej ulgi obowiązują lub mogą obowiązywać na podstawie odrębnych przepisów).

33 W tym celu wykorzystana zostały przede wszystkim metody językowe i systemowe w ramach koncepcji derywacyjnej (zob. M. Zieliński, *Wykładnia prawa: zasady, reguły, wskazówki*, Warszawa 2017), z wykorzystaniem uwag poczynionych w kontekście wykładni przepisów prawa administracyjnego przez W. Jakimowicza w publikacji *Wykładnia w prawie administracyjnym*, Warszawa 2006. Do przeprowadzenia analizy, prócz aktów prawnych, użyte zostało również piśmiennictwo prawnicze, orzecznictwo sądów administracyjnych oraz urzędowe wypowiedzi przedstawicieli administracji rządowej (pomocniczo).

34 Powoływanie się przez organy administracji publicznej (czy nawet sądy administracyjne) na odpowiedzi na interpelacje wyrażane przez sekretarzy i podsekretarzy stanu nie jest niespotykane. Por. w najnowszym orzecznictwie wyrok WSA w Gdańsku z dnia 19 października 2017 r., sygn. III SA/Gd 422/17, Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych (CBOSA, www.orzeczenia.nsa.gov.pl); postanowienie NSA z dnia 5 października 2017 r., sygn. I OW 142/17, CBOSA; wyrok NSA z dnia 19 lipca 2017 r., sygn. I OSK 2996/15, CBOSA.

35 Odpowiedź na interpelację nr 30816 w sprawie nowelizacji przepisu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, dotyczącego definicji

kontekstem tej wypowiedzi była co prawda interpelacja odnosząca się do przebiegu linii międzynarodowej³⁶, lecz w dalszej części odpowiedzi podsekretarz stanu wskazał, że: „Również przedstawiciele organizacji zrzeszającej przewoźników drogowych nie kwestionowali zasadności precyzyjnego zdefiniowania przedmiotowych pojęć. Wskazywano w szczególności na konieczność ograniczenia uznaniowości w określaniu charakteru linii komunikacyjnej. Podnoszono, iż każda z definicji rodzajów komunikacji powinna jasno i precyzyjnie definiować charakter wykonywanych przewozów, być wzajemnie <<wykluczającą się>>, tzn. umożliwiać jednoznaczne określenie charakteru wykonywanej komunikacji zarówno przez przedsiębiorcę, jak również organ wydający zezwolenie. Zgodnie ze stanowiskiem strony samorządowej, zdefiniowanie rodzajów komunikacji miało pozwolić uniknąć dowolności i wątpliwości w tym zakresie oraz co jest ważne, w zakresie stosowania ulg ustawowych bezpośrednio odnoszących się do charakteru linii komunikacyjnej”.

Podobne stwierdzenia znalazły się także w innych odpowiedziach na wystąpienia parlamentarzystów³⁷. W jednej z nich wskazano w szczególności, iż definicje rodzajów komunikacji planowano zamieścić m.in. w nieuchwalonym projekcie ustawy – Przepisy wprowadzające ustawę o publicznym transporcie zbiorowym³⁸.

W § 2 ust. 1 pkt 1-4 obowiązującego rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy³⁹ stwierdzono, iż ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) komunikacji zwykłej – należy przez to rozumieć regularny przewóz osób wykonywany w ramach publicznego transportu zbiorowego drogowego, w którym środki transportu zatrzymują się we wszystkich miejscowościach usytuowanych na linii komunikacyjnej, której długość nie przekracza 150 km;
- 2) komunikacji przyspieszonej – należy przez to rozumieć regularny przewóz osób wykonywany w ramach publicznego transportu zbiorowego drogowego, w którym środki transportu zatrzymują się we wszystkich lub w niektórych miejscowościach usytuowanych na linii komunikacyjnej, której długość nie przekracza 200 km;

poszczególnych	rodzajów	komunikacji,
http://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=56B5AB88&view=null , 6.09.2017 r..		

36 Interpelacja dotyczyła przejazdów relacji Warszawa – Wilno – Warszawa z ominięciem Suwałk, por. Interpelacja nr 30816 do ministra infrastruktury i rozwoju sprawie nowelizacji przepisu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, dotyczącego definicji poszczególnych rodzajów komunikacji, <http://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=199E8FB5>, 6.09.2017 r.

37 Zob. odpowiedź sekretarza stanu na oświadczenie z dnia 16 maja 2013 r. skierowane do ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej w sprawie zmiany regulacji prawnych w sprawie rozkładów jazdy, https://www.senat.gov.pl/gfx/senat/userfiles/_public/k8/dokumenty/stenogram/oswiadczenia/szewinski/3301o.pdf, 5.09.2017 r. oraz odpowiedź podsekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na interpelację nr 17677 w sprawie zapisu z rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy dotyczącego definicji poszczególnych rodzajów komunikacji, <http://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/InterpelacjaTresc.xspkey=3DAAC5D8>, 5.09.2017 r.

38 Por. przywołana odpowiedź z dnia 16 maja 2013 r.

39 Dz. U. z 2012 r. poz. 451 ze zm.

- 3) komunikacji pospiesznej – należy przez to rozumieć regularny przewóz osób wykonywany w ramach publicznego transportu zbiorowego drogowego, w którym środki transportu zatrzymują się w niektórych miejscowościach usytuowanych na linii komunikacyjnej, której długość przekracza 200 km;
- 4) komunikacji ekspresowej – należy przez to rozumieć regularny przewóz osób wykonywany w ramach publicznego
 - a) początkowej i końcowej albo
 - b) początkowej i końcowej oraz co najmniej jednym mieście wojewódzkim usytuowanym na linii komunikacyjnej;

Z przywołanych wypowiedzi wynika, iż za dopuszczalne uznano zdefiniowanie pojęć użytych w u.u.u.p. za pomocą rozporządzenia w sprawie rozkładów jazdy. Zasadne jest zatem dokonanie analizy upoważnienia ustawowego do wydania tego aktu wykonawczego oraz zakresu spraw unormowanych w jego obecnie obowiązującej wersji.

3. Dopuszczalność definiowania pojęć ustawowych w rozporządzeniu a upoważnienie do jego wydania

Zgodnie z § 146 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”⁴⁰ wskazuje się, iż w ustawie lub innym akcie normatywnym formułuje się definicję danego określenia, jeżeli:

- 1) dane określenie jest wieloznaczne;
- 2) dane określenie jest nieostre, a jest pożądane ograniczenie jego nieostrości;
- 3) znaczenie danego określenia nie jest powszechnie zrozumiałe;
- 4) ze względu na dziedzinę regulowanych spraw istnieje potrzeba ustalenia nowego znaczenia danego określenia.

Jak już wskazano, omawiane pojęcia są nieostre, a ważkość materii (wydatkowanie środków publicznych) uzasadnia ograniczenie nieostrości. Trudno jednocześnie wymagać, by powszechnie znane były różnice między np. komunikacją przyspieszoną i pospieszną. Sformułowanie definicji jest zatem w świetle ZTP uzasadnione.

Ustalono, iż definicje komunikacji zwykłej, pospiesznej, przyspieszonej i ekspresowej nie zostały określone w żadnej z ustaw normujących wykonywanie regularnego przewozu osób, zaś w opinii przynajmniej niektórych przedstawicieli administracji rządowej dokonano tego w drodze rozporządzenia w sprawie rozkładów jazdy. Warto w tym kontekście zauważyć, iż § 149 ZTP stanowi, iż w akcie normatywnym niższym rangą niż ustawa bez upoważnienia ustawowego nie

40 Dz. U. z 2016 r. poz. 283.

formułuje się definicji ustalających znaczenie określeń ustawowych; w szczególności w akcie wykonawczym nie formułuje się definicji, które ustalałyby znaczenie określeń zawartych w ustawie upoważniającej.

Rozporządzenie w sprawie rozkładów jazdy zostało wydane na art. 34 ust. 2 Prawa przewozowego. Art. 34 ust. 1 tej ustawy stanowi, iż przewoźnik wykonujący regularne przewozy osób w transporcie drogowym jest obowiązany zgłaszać na piśmie właściwemu organizatorowi zmiany dotyczące rozkładu jazdy, nie później niż w terminie 30 dni przed dniem aktualizacji rozkładów jazdy w określonych terminach. Natomiast sam przepis upoważniający wskazuje, iż minister właściwy do spraw transportu (w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej) określa w drodze rozporządzenia:

- 1) tryb zatwierdzania rozkładów jazdy,
 - 2) treść rozkładów jazdy,
 - 3) sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji rozkładów jazdy,
 - 4) warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości
- mając na uwadze zróżnicowanie wysokości kosztów przewoźników w zależności od ich udziału w przewozach, a także zróżnicowanie rodzajów środków transportowych wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym.

Z omawianego art. 34 ust. 2 Prawa przewozowego wynika wyraźnie, iż delegacja ustawowa obejmuje jedynie zagadnienia związane z rozkładami jazdy i nie odnosi się wprost do kwestii uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Choć w piśmiennictwie wskazywano na wątpliwości związane z zakresem obowiązywania ZTP, to jednak wskazuje się, iż niektóre zawarte w tym rozporządzeniu normy stanowią powtórzenie norm wynikających z Konstytucji RP⁴¹. W tym kontekście komentatorzy wskazują, iż to z Konstytucji RP (a konkretnie z hierarchicznej budowy systemu źródeł prawa) wypływa zasada niedopuszczalności modyfikacji treści aktów wyższego rzędu przez akty rzędu niższego⁴².

Nie ma zatem wątpliwości, iż upoważnienie zawarte w art. 34 ust. 2 Prawa przewozowego nie przewiduje definiowania pojęć zawartych w u.u.u.p., a w konsekwencji z przepisów rozporządzenia o rozkładach jazdy nie wynikają wiążące definicje komunikacji zwykłej, pospiesznej,

41 Por. np. dyskusję rozwiniętą na łamach czasopisma Państwo i Prawo: S. Wojtczak, *Zasady techniki prawodawczej – luka w prawie?*, „PiP 2005”, nr 1; S. Wronkowska, *Zasady techniki prawodawczej, czy rzeczywiście luka w prawie?*, „PiP 2005”, nr 2; G. Wierczyński, *Zasady techniki prawodawczej (Uwagi polemiczne)*, „PiP 2005”, nr 4; S. Wojtczak, *Zasady techniki prawodawczej – kilka uwag dodatkowych*, „PiP 2005”, nr 10. Zob. również M. Bogusz, *Problem charakteru prawnego zasad techniki prawodawczej*, „Gdańskie Studia Prawnicze” 2010, nr 24.

42 M. Kokoszczyński, *Komentarz do § 149 zał. rozporządzenia w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”* [w:] T. Bąkowski i in., *Zasady techniki prawodawczej. Komentarz do rozporządzenia*, Warszawa 2003, System Informacji Prawnej Lex; *Komentarz do § 149 zał. rozporządzenia w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”* [w:] G. Wierczyński, *Redagowanie i ogłaszanie aktów normatywnych. Komentarz*, Warszawa 2016, SIP Lex.

przyśpieszonej i ekspresowej w zakresie przepisów dotyczących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (nie wiążą sądów powszechnych i administracyjnych ze względu na ich związanie jedynie ustawą; ponadto – jak się wydaje – w odniesieniu do stosowania przepisów o dopłatach tytułem stosowania ulg ustawowych definicje te nie wiążą również organów administracji publicznej ze względu na fakt, iż rozporządzenie w sprawie rozkładów jazdy, zgodnie z jego § 2 ust. 1, definiuje omawiane pojęcia wyłącznie na swoim własnym gruncie⁴³). Należy zatem stwierdzić, iż przywołane wcześniej wypowiedzi niektórych przedstawicieli administracji rządowej są przynajmniej nieściśle.

Powstaje zatem kolejne pytanie, czy wobec zagrożeń utożsamiania definicji zawartych w rozporządzeniu w sprawie rozkładów jazdy z przepisami u.u.u.p. w ogóle dopuszczalne jest definiowanie terminów ustawowych jedynie na potrzeby samego rozporządzenia? Wydaje się, iż odpowiedź powinna być negatywna. Taki wniosek wynika bowiem z analizy § 149 ZTP, który to przepis wyraża generalny zakaz definiowania wyrażeń ustawowych bez upoważnienia, bez względu na zasięg tejże definicji (tj. bez względu na to, czy ograniczona została wyłącznie do aktu wykonawczego, czy też miałyby na celu zdefiniowanie wyrażeń używanych również przez inne ustawy, niż ta, która była podstawą wydania aktu wykonawczego).

Jednakże ustalenie, iż omawiane rozporządzenie nie może w sposób wiążący konstruować przedmiotowych definicji w sposób wiążących na gruncie u.u.u.p., nie rozwiązuje problemu ustalenia znaczenia terminów: komunikacja zwykła, komunikacja przyśpieszona, komunikacja pospieszna oraz komunikacja ekspresowa. Co więcej – wydaje się, iż brak jest przesłanek normatywnych, które umożliwiłyby klarowne przybliżenie znaczenia tych sformułowań w toku wykładni. Powstaje pytanie, czy zatem czy organy administracji lub sądy administracyjne mogą stosować odpowiednio przepisów rozporządzenia dla „zasypania” powyższej luki? Odpowiedź pozytywna umożliwiałaby utrzymanie pewnego poziomu bezpieczeństwa prawnego, jednak niesie poważne ryzyko. W przyszłości organy władzy wykonawczej mogłyby częściej stanowić przepisy wykonawcze w zakresie przekraczającym upoważnienie ustawowe licząc, iż i tak – z braku odpowiednich przepisów ustawowych – rozporządzenia te będą wykorzystywane przez organy stanowiące prawo na zasadzie swoistej „analogii”. Byłaby to forma omijania konstytucyjnej hierarchii źródeł prawa. Odpowiedź negatywna pozwala na uniknięcie powyższych zagrożeń, lecz skutkowałaby ograniczeniem pewności prawa w zakresie wydatkowania środków publicznych oraz uprawnień pewnych kategorii osób fizycznych.

43 Zgodnie z art. 178 ust. 1 Konstytucji RP sędziowie w sprawowaniu swojego urzędu są niezawisli i podlegają tylko Konstytucji oraz ustawom. W konsekwencji sądy „samodzielnie mogą odmawiać zastosowania przepisu rozporządzenia, w stosunku do którego stwierdzają niezgodność z normą ustawową”, por. wyrok NSA z dnia 11 kwietnia 2017 r., sygn. I OSK 1904/15, CBOSA. Gwarancja ta nie dotyczy organów administracji publicznej.

Wydaje się, iż odpowiedź na powyższe pytanie wykracza poza dostępne narzędzia metodologiczne. Prowadzi to do wniosku, iż w obowiązującym systemie wypłacania dopłat za stosowanie ulg ustawowych ustawodawca powinien zdecydować się na ustawowe uregulowanie definicji używanych rodzajów komunikacji, wykluczając możliwość ich pośredniego (i wątpliwego z punktu widzenia hierarchicznego układu źródeł prawa) ustalania za pomocą aktów wykonawczych wydanych bez odpowiedniej podstawy.

Do tego czasu można natomiast stwierdzić, iż organy i sądy administracyjne nie są obowiązane do stosowania definicji komunikacji zwykłej, przyśpieszonej, pospiesznej i ekspresowej przyjętych na gruncie rozporządzenia w sprawie rozkładów jazdy.

4. Podsumowanie

Definicje komunikacji zwykłej, pospiesznej, przyśpieszonej i ekspresowej zawartych w rozporządzeniu w sprawie rozkładów jazdy nie mogą być uznane za wiążące na gruncie u.u.u.p., a w konsekwencji – za wiążące dla wykładni przepisów o obowiązywaniu ulg ustawowych czy dopłat za ich stosowanie. Za dopuszczalne może być jedynie posiłkowe stosowanie tych definicji przez organy administracji rządowej oraz sądy – nie jest to jednak jednoznaczne ze względu na sprzeczne z Konstytucją i ustawą zapisy owego rozporządzenia.

Wydaje się zatem, iż istnieje pilna konieczność wprowadzenia do systemu prawnego definicji omawianych pojęć – i to na gruncie ustawy (wprost lub poprzez ustanowienia odpowiedniego upoważnienia do wydania aktu wykonawczego). Uzasadnione jest to brakiem jednoznaczności tych terminów oraz znaczeniem dla prawidłowego ustalenia praw pewnych kategorii obywateli, a w konsekwencji - prawidłowego wydatkowania środków publicznych.

Należy stwierdzić, iż choć organy państwa dostrzegły potrzebę doregulowania przedmiotowej materii, to wybrały ścieżkę co najmniej wątpliwą (o ile nie wprost niedopuszczalną), która zamiast skutecznie rozwiązać pojawiający się problem, generuje kolejne komplikacje.

Bibliografia

Monografie oraz artykuły naukowe:

- Kokoszczyński M. 2003. Komentarz do § 149 zał. rozporządzenia w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”. W *Zasady techniki prawodawczej. Komentarz do rozporządzenia*. Dom Wydawniczy ABC, System Informacji Prawnej Lex.
- Bogusz M. 2010. „Problem charakteru prawnego zasad techniki prawodawczej”. *Gdańskie Studia Prawnicze* 24 : 91-98.
- Jakimowicz W. 2006. *Wykładnia w prawie administracyjnym*. Warszawa: Kantor Wydawniczy Zakamycze.
- Wierczyński G. 2016. Komentarz do § 149 zał. rozporządzenia w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”. W *Redagowanie i ogłaszanie aktów normatywnych. Komentarz*. Wolters Kluwer, System Informacji Prawnej Lex.
- Wierczyński G. 2005. „Zasady techniki prawodawczej (Uwagi polemiczne)”. *Państwo i Prawo* (4): 89-94.
- Wojtczak S. 2005. „Zasady techniki prawodawczej – kilka uwag dodatkowych”. *Państwo i Prawo* (10): 101-106.
- Wojtczak S. 2005. „Zasady techniki prawodawczej – luka w prawie?”. *Państwo i Prawo* (1): 44-55.
- Wronkowska S. 2005. „Zasady techniki prawodawczej, czy rzeczywiście luka w prawie?”. *Państwo i Prawo* (2): 97-100.
- Misiejko A. 2016. Realizacja zadań związanych z lokalnym transportu zbiorowego przez gminę – wybrane zagadnienia. W *Organizacja publicznego transportu zbiorowego przez jednostki samorządu terytorialnego ze szczególnym uwzględnieniem prawnych aspektów współdziałania*, 33-50. Wydawnictwo Naukowe UAM.
- Zieliński M. 2017. *Wykładnia prawa: zasady, reguły, wskazówki*. Warszawa: Wolters

Komunikacja zwykła, pospieszna, przyśpieszona i ekspresowa na gruncie przepisów o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego

Adrian Misiejko

O autorze

Adrian Misiejko - autor jest doktorantem na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, a także aplikantem radcowskim przy Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Poznaniu.

Streszczenie

Ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego nie definiuje pojęć kluczowych dla ustalenia zakresu obowiązywania tzw. ulg ustawowych – a więc komunikacji „zwykłej”, „pospiesznej”, „przyśpieszonej” i „ekspresowej”. Skutkiem tego jest odwoływanie się w orzecznictwie do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, które wyjaśnia te terminy na potrzeby regulowanych w nim kwestii. Jednakże, ów akt wykonawczy został wydany na podstawie innej ustawy (Prawo przewozowe), a powołana w nim delegacja nie przewiduje definiowania przedmiotowych pojęć. Rodzi to wątpliwości w zakresie dopuszczalności odpowiedniego stosowania przepisów rozporządzenia do wykładni ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Słowa kluczowe

ustawa - Prawo przewozowe, prawo transportowe, rozkłady jazdy

Terms: komunikacja "zwykła", "pospieszna", "przyśpieszona" and "ekspresowa" on the basis on regulations of titles to reduced payments for public transport

Adrian Misiejko

Summary

Ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Entitlement to Reduced Mass Public Transport Travels Act) does not define definitions that are key to determination scope of entitlement - komunikacja „zwykła”, „pospieszna”, „przyśpieszona” i „ekspresowa”. As a result, public administration and judiciary are referring to the rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Regulation of Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of 10 April 2012 of Transport Timetables) which act regulates that phrases on its own ground. However, this executive act was issued on the basis of another (than ERMPTT Act) law – ustawa - Prawo przewozowe (Transport Law Act), and the delegation appointed in it does not envisage defining that phrases. This raises doubts as to the admissibility of the relevant application of the provisions of the Regulation to the interpretation of the ERMPTT Act.

Key words

Transport Law Act, transport law, transport timetables