Organizowanie publicznego transportu zbiorowego na szczeblu metropolitalnym oraz na styku dwóch województw

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym 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[1].

Tekst **JĘDRZEJ KLATKA**,
zdjęcia **ARKADIUSZ ŁAWRYWIANIEC**

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym (zwana dalej: „ustawą o ptz") określa także zasady **finansowania** regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym **w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej**, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej[2].

Zakres *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*

Zestawienie obydwu powyższych przepisów prowadzi do wniosku, że **organizator może finansować ze swojego budżetu wyłącznie przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Nie wolno mu natomiast ingerować w tak zwane przewozy komercyjne.**

Pojęcie „przewozu o charakterze użyteczności publicznej" należy interpretować zgodnie z definicją „**zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych**", zawartą w artykule 2e *Rozporządzenia 1370*. Jest to wymóg określony lub ustalony przez właściwy organ, w celu zapewnienia świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie pasażerskiego transportu publicznego, czego podmiot oferujący takie usługi, ze względu na swój własny interes gospodarczy, nie podjąłby się bez rekompensaty lub nie zrobiłby tego w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach. W praktyce chodzi więc o przewozy nierentowne, które albo w ogóle nie są podejmowane przez przewoźników komercyjnych, albo są świadczone w niewystarczającym zakresie, ponieważ nie można na nich zarobić.

Tramwaj linii numer 0 na placu Wolności w Katowicach

Organizator i zlecenie organizowania

Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 ust. 1 pkt. 9 ustawy o ptz, **organizatorem** jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Niestety ta definicja wprowadza w błąd, ponieważ jest niepełna. Definicja nie wymienia związków komunalnych ani związków powiatów, które nie posiadają statusu jednostki samorządu terytorialnego[3].

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego może zatem być:

1) gmina (sama dla siebie albo w ramach porozumienia międzygminnego);
2) powiat (sam dla siebie albo w ramach porozumienia powiatów);
3) województwo;

> Podmiot, któremu organizator zlecił realizację części lub całości zadań z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego, nie może być jednocześnie operatorem ani podmiotem powiązanym z operatorem w sposób uniemożliwiający bezstronną realizację zadań.

4) minister;
5) związek międzygminny;
6) związek powiatów.

Należy zwrócić uwagę, że ustawodawca wśród organizatorów nie wymienia związku województw.

Organizator może powierzyć „na zewnątrz" nie tylko świadczenie usług przewozowych, lecz także samo ich organizowanie. Pośrednio wynika to z przepisu art. 46 ust. 2 ustawy o ptz, zgodnie z którym: ***podmiot, któremu organizator zlecił*** *realizację części lub całości zadań z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego, nie może być jednocześnie operatorem ani podmiotem powiązanym z operatorem w sposób uniemożliwiający bezstronną realizację zadań.*

Możliwe formy współpracy organizatorów

Należy wyróżnić trzy możliwe formy współdziałania jednostek samorządu terytorialnego przy organizacji publicznego transportu zbiorowego:
1) udzielanie pomocy finansowej (dotacji);
2) porozumienia:
   a) poziome – między jednostkami tego samego szczebla: (międzygminne i powiatowe);
   b) pionowe – między jednostkami rożnych szczebli;
3) związki komunalne i związki powiatów.

Przepisy umożliwiające przekazywanie środków przez gminę, której mieszkańcy są zainteresowani funkcjonowaniem określonej linii, na rzecz powiatu, na którym ciąży obowiązek zorganizowania i sfinansowania przewozów powiatowych albo na rzecz województwa, na którym ciąży obowiązek zorganizowania i sfinansowania przewozów wojewódzkich, znajdziemy we wszystkich trzech ustawach „ustrojowych": o samorządzie gminnym, o samorządzie powiatowym oraz o samorządzie wojewódzkim:

- **gminy**, związki międzygminne oraz stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego mogą sobie wzajemnie bądź **innym jednostkom samorządu terytorialnego** udzielać pomocy, w tym pomocy finansowej[4];
- **powiaty**, związki i stowarzyszenia powiatów mogą sobie wzajemnie bądź **innym jednostkom samorządu terytorialnego** udzielać pomocy, w tym pomocy finansowej[5];
- **województwa** mogą sobie wzajemnie bądź **innym jednostkom samorządu terytorialnego** udzielać pomocy, w tym pomocy finansowej[6].

Nie ma żadnych przeszkód, aby dotować organizatora w sąsiednim województwie.

„Poziome" i „pionowe" porozumienia gmin, powiatów i województw

„Poziome" porozumienia gminy z drugą, sąsiadującą gminą

Gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych. Gmina, wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem, przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin, związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania[7].

Biorąc jednak pod uwagę definicję gminnych przewozów pasażerskich, zgodnie z którą są to *przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, wykonywane w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie*[8] – trzeba zauważyć, że nie ma przeszkód, aby gminy z różnych województw porozumiewały się między sobą – pod warunkiem że ze sobą sąsiadują i że będą partycypować w rzeczywistych kosztach organizacji transportu.

„Poziome" porozumienia powiatu z drugim powiatem i związki powiatów

Powiat może zawierać porozumienia w sprawie powierzenia prowadzenia zadań publicznych z jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego[9]. W celu wspólnego wykonywania zadań publicznych (…) powiaty mogą tworzyć związki z innymi powiatami[10].

Można więc zawierać porozumienia i związki z powiatem z innego województwa.

Warto zwrócić uwagę, że przepis art. 13 ust. 4 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* wręcz zachęca do kontaktu organizatorów różnych szczebli. Zgodnie z tym przepisem: *gmina licząca* ***mniej niż 50 tysięcy osób*** *może zgłosić potrzeby transportowe dotyczące linii komunikacyjnych wykraczających poza obszar swojej właściwości bezpośrednio do* ***starosty*** *albo* ***marszałka*** *województwa właściwego ze względu na przebieg tych linii komunikacyjnych*[11].

„Pionowe" porozumienia gminy z powiatem

Gmina może wykonywać zadania z zakresu właściwości **powiatu** na podstawie porozumień z tymi jednostkami samorządu terytorialnego[12]. **Powiat** na uzasadniony wniosek zainteresowanej **gminy** przekazuje jej zadania z zakresu swojej właściwości na warunkach ustalonych w porozumieniu[13]. **Powiat** może zawierać porozumienia w sprawie powierzenia prowadzenia zadań publicznych z **jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego**[14].

Nie ma zatem przeszkód dla porozumienia także z powiatem z sąsiedniego województwa.

„Pionowe" porozumienia gminy z województwem

Gmina może wykonywać zadania z zakresu właściwości województwa na podstawie porozumień z tymi jednostkami samorządu terytorialnego[15]. ***Wo-***

Przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, wykonywane w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie

***jewództwo** może zawierać z innymi (...) **jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego z obszaru województwa** porozumienia w sprawie powierzenia prowadzenia zadań publicznych*[16].

Powyższe przepisy prowadzą do wniosku, że gmina nie może porozumieć się z sąsiednim województwem.

Trzeba zauważyć, że zawierając „pionowe" porozumienia, strona przekazująca zadania musi zapewnić adekwatne finansowanie. Wynika to z przepisu art. 8 ust. 3 *Ustawy o samorządzie gminnym*, zgodnie z którym *gmina **otrzymuje środki finansowe w wysokości koniecznej** do wykonania zadań z zakresu właściwości powiatu oraz zadań z zakresu właściwości województwa wykonywanych na podstawie porozumień z tymi jednostkami samorządu terytorialnego*[17].

„Pionowe" porozumienia powiatu z województwem

Powiat może zawierać porozumienia w sprawie powierzenia prowadzenia zadań publicznych (...) z województwem, na którego obszarze znajduje się terytorium powiatu[18]. Z tego przepisu wynika, że powiat nie może porozumieć się z sąsiednim województwem, w którym nie leży.

Niedopuszczalność „pionowych" porozumień gminy ze związkiem komunalnym

Jak orzekł WSA w Gliwicach w wyroku z 9 maja 2012 roku, gmina nie może zawrzeć porozumienia ze związkiem komunalnym[19].

Niedopuszczalność „pionowych" porozumień powiatu ze związkiem komunalnym

Także WSA w Gliwicach, wyrokiem z 26 lutego 2014 roku, rozstrzygnął, że powiat nie może zawrzeć porozumienia ze związkiem komunalnym, bo związek komunalny nie jest jednostką samorządu terytorialnego, tylko związkiem takich jednostek[20].

Niedopuszczalność „poziomych" porozumień jednego związku komunalnego z drugim związkiem komunalnym

Z kolei wojewoda śląski, w rozstrzygnięciu nadzorczym z 14 maja 2014 roku, zakwestionował następujący zapis w statucie związku komunalnego: *Związek może także organizować publiczny transport zbiorowy poza obszarem gmin będących jego uczestnikami, jeżeli zawarł z innymi jednostkami samorządu terytorialnego lub ich związkami stosowne umowy lub porozumienia, przewidujące otrzymywanie przez Związek środków finansowych w wysokości koniecznej do pokrycia kosztów organizacji takich przewozów*. W ocenie wojewody związek komunalny nie może zawierać porozumień z innymi związkami komunalnymi ani z gminami niebędącymi członkami związku[21].

Związki komunalne i związki powiatów

W celu wspólnego wykonywania zadań publicznych gminy mogą tworzyć związki międzygminne[22]. Zgodnie z art. 67 ust. 2 *Ustawy o samorządzie gminnym: statut związku powinien określać (...) zasady udziału w kosztach wspólnej działalności i zyskach oraz pokrywania strat związku,* wobec czego gmina nie może być uczestnikiem związku, nie ponosząc kosztów.

Także powiaty mogą tworzyć związki z innymi powiatami w celu wspólnego wykonywania zadań publicznych, w tym wydawania decyzji w indywidualnych sprawach z zakresu administracji publicznej[23]. Identycznie jak w związku komunalnym, także statut związku powiatów powinien określać zasady udziału w kosztach wspólnej działalności i zyskach oraz po-

krywania strat związku[24]. Tak samo jak gmina, powiat nie może być uczestnikiem związku powiatów, nie ponosząc kosztów.

Wnioski

Dopuszczalne są następujące **porozumienia** między organizatorami transportu:

- **gmina** z **gminą** z tego samego albo sąsiedniego województwa – pod warunkiem że sąsiadują i że gmina z sąsiedniego województwa będzie partycypować w kosztach;
- **gmina** z **powiatem** z tego samego albo z sąsiedniego województwa – bez ograniczeń;
- **powiat** z **powiatem** z tego samego albo z sąsiedniego województwa – bez ograniczeń.

Nie może zawrzeć porozumienia:

– powiat z sąsiednim województwem;
– województwo z sąsiednim województwem;
– gmina ze związkiem komunalnym;
– powiat ze związkiem komunalnym;
– jeden związek komunalny z drugim związkiem komunalnym.

Jeżeli chodzi o **związki**, to ustawodawca dopuszcza związki komunalne gmin oraz związki powiatów. Organizatorem nie może jednak zostać związek województw.

Trzeba się także zastanowić, czy gmina będąca uczestnikiem związku komunalnego może, nie opuszczając tego związku, przystąpić do drugiego związku, który także wykonuje zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego. A także czy może, będąc w związku, zawrzeć porozumienie międzygminne? NSA w wyroku z 7 listopada 2008 roku w sprawie gminy Piekary Śląskie, której byłem pełnomocnikiem, uznał, że to, iż na związek przechodzą prawa i obowiązki (art. 64 ust. 3 *Ustawy o samorządzie gminnym*) wcale nie oznacza, że zadania gminy wygasają, co wykluczałoby przystąpienie do innego związku lub porozumienia. Dla realizacji określonego zadania gminy mogą tworzyć więcej niż jeden związek[25]. Ten przełomowy i precedensowy wyrok spowodował, że obecnie nie ma wątpliwości, że gmina uczestnicząca w związku komunalnym bądź będąca stroną porozumienia międzygminnego może przystąpić do innego związku komunalnego lub zawrzeć kolejne porozumienie międzygminne, o ile zakres zadania publicznego, które ma być realizowane przez ten drugi związek czy w ramach kolejnego porozumienia, nie będzie się pokrywał z zakresem zadania realizowanego już przez pierwszy związek bądź porozumienie, którego stroną jest gmina[26].

Wymienione wyżej bariery i ograniczenia we współpracy organizatorów transportu różnych szczebli zostały dostrzeżone przez posłów PIS, którzy w dniu 26 września 2014 roku wnieśli do Sejmu opracowany przy moim udziale poselski projekt nowelizacji *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*[27]. Projekt ten kreuje nową instytucję „porozumienia transportowego". Zgodnie z projektem **porozumienie transportowe** to porozumienie inne niż porozumienie między gminami, powiatami czy województwami, zawarte pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego dowolnego szczebla w rozumieniu art. 4 ust. 2 pkt. 1 ustawy (a więc ze związkiem komunalnym albo związkiem powiatów). Na mocy takiego porozumienia jedna ze stron pełni funkcję organizatora publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej lub liniach komunikacyjnych przebiegających pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego dowolnego szczebla, z wyłączeniem organizowania i zarządzania tym transportem w granicach poszczególnych jednostek. Porozumienie transportowe określa w szczególności zasady finansowania zadań.

Zwykłe porozumienie	Porozumienie transportowe
Obejmuje całość potrzeb, czyli wszystkie linie – wewnętrzne oraz te, które przekraczają granice.	Obejmuje tylko linie, które przekraczają granice, bez linii wewnętrznych.
Obowiązek partycypacji finansowej w wysokości koniecznej do wykonania zadania.	Dopuszczalne bez partycypacji finansowej, jeżeli strona porozumienia nie chce płacić.
Możliwe tylko w relacjach: gmina z gminą, powiat z powiatem i gmina z powiatem.	Możliwe także między gminą a gminą, powiatem a powiatem oraz gminą a powiatem.
Niedopuszczalne między powiatem a sąsiednim województwem oraz między województwami.	Dopuszczalne między powiatem a sąsiednim województwem oraz między województwami.
Niedopuszczalne w relacjach: związek komunalny z gminą, powiatem i drugim związkiem.	Dopuszczalne w relacjach: związek komunalny z gminą, powiatem i drugim związkiem.

Tabela 1. Różnice między zwykłym porozumieniem a porozumieniem transportowym

Gminne przewozy pasażerskie są wykonywane w ramach publicznego transportu zbiorowego, w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących

Po lewej
Pojazdy komunikacji zbiorowej Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP

Niestety, na wniosek rządu, sejmowa Komisja Infrastruktury podczas posiedzenia w dniu 4 lutego 2015 roku przegłosowała wniosek o odrzucenie projektu w I czytaniu. Procedura ustawodawcza jest jednak nadal w toku, ponieważ dotąd propozycja Komisji Infrastruktury nie została rozpatrzona przez Sejm. Organizatorzy transportu powinni więc niezwłocznie zwrócić się do posłów, aby nie odrzucali tego projektu.

Rodzaje przewozów

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym rozróżnia następujące przewozy:

- gminne – w tym komunikacja miejska;
- powiatowe;
- wojewódzkie.

Gminne przewozy pasażerskie są wykonywane w ramach publicznego transportu zbiorowego, w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie[28].

Powiatowe przewozy pasażerskie są wykonywane w ramach publicznego transportu zbiorowego, w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczające poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie[29].

Wojewódzkie przewozy pasażerskie to są wykonywane w ramach publicznego transportu zbiorowego, świadczonego w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczające poza granice jednego województwa, inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie[30].

Wreszcie **międzywojewódzkie przewozy pasażerskie** to przewozy osób wykonywane z przekroczeniem granicy województwa, nie będące przewozami gminnymi, powiatowymi ani wojewódzkimi[31].

Trzeba zwrócić uwagę, że **zawarcie porozumienia albo związku gmin zmienia rodzaj przewozu**: zawarcie przez **sąsiadujące gminy** porozumienia albo związku powoduje, że wszystkie przewozy na obszarze gmin, które zawarły porozumienie albo utworzyły związek międzygminny, będą miały charakter **przewozów gminnych** – jednakże pod warunkiem, że stronami porozumienia lub uczestnikami związku są gminy **sąsiadujące.** Także zawarcie przez **powiaty** porozumienia powiatów albo związku powiatów powoduje, że wszystkie przewozy na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie powiatów albo utworzyły związek powiatów będą miały charakter **przewozów powiatowych** – bez znaczenia, czy są to powiaty **sąsiadujące.**

Jednak zawarcie porozumienia albo utworzenie związku województw nie zmienia rodzaju przewozu z międzywojewódzkiego na wojewódzki, ponieważ ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nie przewiduje, aby **organizatorem** mógł być **związek województw** albo **porozumienie województw.** Nie można stosować art. 8 ust. 2 *Ustawy o samorządzie województwa*: *województwo może zawierać z innymi województwami (…) porozumienia w sprawie powierzenia prowadzenia zadań publicznych*, bo przepisy ustawy o ptz mają pierwszeństwo.

Właściwość organizatora

O właściwości organizatora przesądzają dwa kryteria podstawowe oraz dwa kryteria uzupełniające.

Kryteriami podstawowymi są:
- obszar działania;
- zasięg przewozów[32].

Kryteria uzupełniające to:
- rodzaj transportu[33];
- długość przebiegu linii komunikacyjnej[34].

Organizatorem właściwym **według obszaru działania** może być:
- porozumienie gmin [art. 7 ust. 1 pkt. 1 b];
- związek międzygminny [art. 7 ust. 1 pkt. 2];
- porozumienie powiatów [art. 7 ust. 1 pkt. 3 b];
- związek powiatów [art. 7 ust. 1 pkt. 4];

pominięto więc porozumienie województw i związki województw.

W praktyce należy zatem najpierw sprawdzić w dzienniku urzędowym właściwego wojewody, czy na danym obszarze jednostki samorządu terytorialnego nie zawarły porozumień albo związków. Jeżeli bowiem doszło do zawarcia takich porozumień albo związków, to zasięg przewozu nie będzie miał znaczenia do określenia właściwego organizatora. Wynika to z przepisu art. 7 ust. 2 ustawy o ptz, który znalazł się w tej ustawie na mój wniosek.

Organizatorami właściwymi **według zasięgu przewozów** są:
1) **gmina** – przewozów gminnych (jest **189 takich gmin**);
2) **powiat** – przewozów powiatowych (są zaledwie **2 takie powiaty!**);
3) **województwo** – przewozów wojewódzkich i międzywojewódzkich – jeżeli dane województwo będzie właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej (tylko **1 województwo – śląskie**);
4) **minister** – międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym.

Są to dane statystyczne według stanu na 2014 rok, podane w oparciu o informację Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji[35].

Konsekwencje organizowania transportu za kogoś innego

Z art. 216 ust. 2 *Ustawy o finansach publicznych* wynika, że wydatki budżetów jednostek samorządu terytorialnego są przeznaczone na realizację zadań określonych w odrębnych przepisach. W literaturze prawniczej podkreśla się, że podstawą do dokonywania wydatków nie może być wyłącznie uchwała budżetowa gminy czy plan finansowy związku.

Naruszeniem dyscypliny finansów publicznych jest dokonanie wydatku ze środków publicznych bez upoważnienia, określonego uchwałą budżetową lub planem finansowym, albo z przekroczeniem zakresu tego upoważnienia lub **z naruszeniem przepisów dotyczących dokonywania poszczególnych rodzajów wydatków**[36].

Jak stwierdził WSA w Warszawie w wyroku z 4 sierpnia 2010 roku: *możliwość dokonania wydatków ze środków publicznych musi wynikać z istnienia zawartej w przepisach prawa materialnego podstawy prawnej do dokonania wydatku*[37].

W praktyce oznacza to, że **organizowanie i finansowanie transportu zamiast innego właściwego organizatora stanowi naruszenie dyscypliny finansów publicznych,** za które mogą być wymierzone następujące kary: upomnienie, nagana, kara pieniężna i zakaz pełnienia funkcji związanych z dysponowaniem środkami publicznymi[38].

Odrębnym problemem prawnym przy organizacji transportu na styku dwóch województw jest wynikające z konstytucji ograniczenie terytorialnego zasięgu prawa miejscowego. Zgodnie bowiem z art. 94 konstytucji, organy samorządu terytorialnego oraz terenowe organy administracji rządowej, na podstawie i w granicach upoważnień zawartych w ustawie, ustanawiają akty prawa miejscowego obowiązujące **na obszarze działania tych organów**. W praktyce oznacza to, że sejmik województwa A nie może w swoim planie transportowym rozstrzygać o linii, która przebiega w województwie B. Zaplanowanie połączeń na styku dwóch województw wymaga więc synchronizacji planów transportowych uchwalanych przez oba sejmiki.

Jędrzej Klatka | *Radca prawny*
Kancelaria Radców Prawnych Klatka i Partnerzy
Katowice

1 Art. 1 ust. 1 ustawy o ptz.
2 Art. 1 ust. 2 ustawy o ptz.
3 Wyrok NSA z24.02.2010 r. II FSK 1585/08.
4 Art. 10 ust. 2 *Ustawy o samorządzie gminnym.*
5 Art. 7a *Ustawy o samorządzie powiatowym.*
6 Art. 8a *Ustawy o samorządzie województwa.*
7 Art. 74 *Ustawy o samorządzie gminnym.*
8 Art. 4 ust. 1 pkt. 3 ustawy o ptz.
9 Art. 5 ust. 2 *Ustawy o samorządzie powiatowym.*
10 Art. 65 ust. 1 *Ustawy o samorządzie powiatowym.*
11 Art. 13 ust. 4 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.*
12 Art. 8 ust. 2a *Ustawy o samorządzie gminnym.*
13 Art. 4 ust. 5 *Ustawy o samorządzie powiatowym.*
14 Art. 5 ust. 2 *Ustawy o samorządzie powiatowym.*
15 Art. 8 ust. 2a *Ustawy o samorządzie gminnym.*
16 Art. 8 ust. 2 *Ustawy o samorządzie województwa.*
17 Art. 8 ust. 3 *Ustawy o samorządzie gminnym.*
18 Art. 5 ust. 2 *Ustawy o samorządzie powiatowym.*
19 Wyrok WSA w Gliwicach z 9 maja 2012 roku. II SA/Gl 168/12.
20 Wyrok WSA w Gliwicach z 26 lutego 2014 roku. II SA/Gl 1349/13.
21 Rozstrzygnięcie nadzorcze wojewody śląskiego nr NPII.4131.1.171.2014 z 14 maja 2014 roku.
22 Art. 64 ust. 1 *Ustawy o samorządzie gminnym.*
23 Art. 65 ust. 1 *Ustawy o samorządzie powiatowym.*
24 Art. 67 ust. 2 *Ustawy o samorządzie powiatowym.*
25 Wyrok NSA z 7 listopada 2008 roku. II OSK 1216/08.
26 Pismo wiceministra infrastruktury Z. Rynasiewicza do prezydenta Tychów z 15 kwietnia 2014 roku.
27 Druk nr 2928.
28 Art. 4 ust. 1 pkt. 3 ustawy o ptz.
29 Art. 4 ust. 1 pkt. 10 ustawy o ptz.
30 Art. 4 ust. 1 pkt. 25 ustawy o ptz.
31 Art. 4 ust. 1 pkt. 7 ustawy o ptz.
32 Art. 7 ust. 1 ustawy o ptz.
33 Art. 7 ust. 1 pkt. 5 a ustawy o ptz.
34 Art. 7 ust. 1 pkt. 5 b ustawy o ptz.
35 http://www.pigtsis.pl/content/files/15/public/Prezentacja_PIGTSiS_na_Posiedzenie_Komisji_Infrastruktury_i_Samorzdu_Terytorialnego-_i_Polityki_Regionalnej_w_dniu_3.12.2014_r.
36 Art. 11 *Ustawy o odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych.*
37 Wyrok WSA w Warszawie z dnia 4 sierpnia 2010 roku, V SA/Wa 739/10.
38 Art. 31 ust. 1 u.o.n.d.f.p.