

ZLECANIE ZADAŃ SPÓŁKOM ZALEŻNYM

Publiczny transport zbiorowy w in-house

Udzielanie zamówień publicznych na usługi publicznego transportu zbiorowego odbywa się co do zasady w sposób odmienny niż w przypadku innych rodzajów usług. Konieczne jest tu odwołanie się m.in. do rozporządzenia 1370/2007 czy do przepisów uptz.

Agnieszka Dylong

radca prawny, Kancelaria Radców
Prawnych Klatka i Partnerzy

Problematykę udzielania zamówień publicznych na usługi publicznego transportu zbiorowego reguluje 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 rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (DzUrz UE L 315 z 2007 r., s. 1 ze zm.; dalej: rozporządzenie 1370/2007). Artykuł 5 ust. 1 zd. 1 tego rozporządzenia stanowi, że zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych są udzielane zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Z art. 5 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007 wynika, że: „O ile nie zabrania tego prawo krajowe, każdy właściwy organ lokalny – bez względu na to, czy jest to pojedynczy organ, czy grupa organów świadczących usługi publiczne w zakresie zintegrowanego

transportu pasażerskiego – może zdecydować, że będzie samodzielnie świadczyć usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego lub że bezpośrednio udzieli zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych odrębnej prawnie jednostce, nad którą ten właściwy organ lokalny lub – w przypadku grupy organów – co najmniej jeden właściwy organ lokalny sprawuje kontrolę podobną do tej, jaką organ ten sprawuje nad swoimi własnymi działaniami”. Przepis ten umożliwia więc tzw. bezpośrednie udzielenie zamówienia podmiotowi wewnętrznemu (tzw. zamówienie in-house), a w dalszej części precyzuje,

na jakich zasadach takiego zamówienia można udzielić.

Warto zaznaczyć, że rozporządzenie 1370/2007 zostało wydane dużo wcześniej niż dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (DzUrz UE L 94 z 2014 r., s. 65 ze zm.; dalej: dyrektywa 2014/24) oraz dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (DzUrz UE L 94 z 2014 r., s. 243 ze zm.; dalej: dyrektywa 2014/25) i było pierwszym aktem unijnym, który wyraźnie określał, jakie są przesłanki udzielania zamówień in-house. Dyrektywa 2014/24 oraz dyrektywa 2014/25 w bardzo dużym stopniu wzorują się na rozporządzeniu 1370/2007, stając – odpowiednio w art. 12 ust. 1 i w art. 28 ust. 1 – że **zamówienie publiczne udzielone przez instytucję zamawiającą osobie prawa prywatnego lub publicznego nie jest objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy,**

Wydaje się, że na gruncie uptz udzielenie zamówienia podmiotowi wewnętrznemu powinno się odbywać z pominięciem przepisów krajowych, wyłącznie na podstawie art. 5 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007.

jeżeli spełnione są wszystkie następujące warunki:

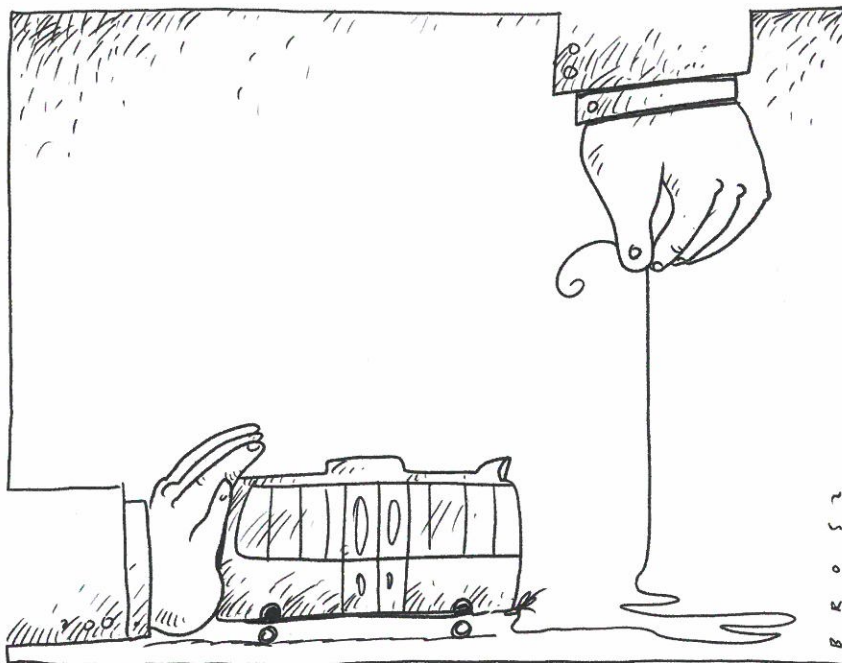
- a) instytucja zamawiająca sprawuje nad daną osobą prawną kontrolę podobną do kontroli, jaką sprawuje nad własnymi jednostkami;
- b) ponad 80% działalności kontrolowanej osoby prawnej jest prowadzone w ramach wykonywania zadań powierzonych jej przez instytucję zamawiającą sprawującą kontrolę lub przez inne osoby prawne kontrolowane przez tę instytucję zamawiającą; oraz
- c) w kontrolowanej osobie prawnej nie ma bezpośredniego udziału kapitału prywatnego, z wyjątkiem form udziału kapitału prywatnego o charakterze niekontrolującym i nieblokującym, wymaganych na mocy krajowych przepisów ustawowych, zgodnie z traktatami, oraz niewywierających decydującego wpływu na kontrolowaną osobę prawną.

Uznaje się, że instytucja zamawiająca sprawuje nad daną osobą prawną kontrolę podobną do kontroli, jaką sprawuje nad własnymi jednostkami w rozumieniu akapitu pierwszego lit. a (wskazanego wyżej), jeżeli wywiera decydujący wpływ zarówno na cele strategiczne, jak i na istotne decyzje kontrolowanej osoby prawnej. Kontrolę tę może sprawować także inna osoba prawna, która sama jest kontrolowana w ten sam sposób przez instytucję zamawiającą.

Różne warunki udzielania zamówień in-house

Różnice między dyrektywami zamówieniowymi a rozporządzeniem 1370/2007 co do warunków udzielenia zamówienia in-house są następujące:

1. Rozporządzenie 1370/2007 wskazuje, że w celu stwierdzenia, czy zamawiający sprawuje „kontrolę podobną”, bierze się pod uwagę takie elementy jak stopień reprezentowania w organach administracyjnych, zarządzających lub nadzorczych, stosowne postanowienia w statutach, struktura własnościowa,



wpływ na decyzje strategiczne i indywidualne dotyczące zarządzania oraz sprawowanie nad nimi skutecznej kontroli. Dyrektywy w tym zakresie nie są tak precyzyjne.

2. Rozporządzenie 1370/2007 nie ogranicza bezwzględnie udziału kapitału prywatnego w podmiocie wewnętrznym, stanowiąc w art. 5 ust. 2, że: „Zgodnie z prawem wspólnotowym posiadanie przez właściwy organ publiczny pełnej własności, w szczególności w przypadku partnerstwa publiczno-prywatnego, nie jest niezbędnym wymogiem sprawowania kontroli w rozumieniu niniejszego ustępu, o ile istnieje przewaga wpływu publicznego i sprawowanie kontroli można stwierdzić na podstawie innych kryteriów”. Dyrektywy co do zasady wyłączają dopuszczalność bezpośredniego udziału kapitału prywatnego, z wyjątkiem form udziału kapitału prywatnego o charakterze niekontrolującym i nieblokującym, wymaganych na mocy krajowych przepisów ustawowych, zgodnie z Traktatami, oraz niewywierających decydującego wpływu na kontrolowaną osobę prawną.

3. Rozporządzenie 1370/2007 wprowadza wymóg, aby podmiot wewnętrzny

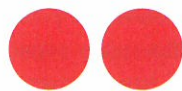
i każda jednostka znajdująca się pod najmniejszym nawet wpływem tego podmiotu realizowały swoje działania w zakresie pasażerskiego transportu publicznego na obszarze działania właściwego organu lokalnego – niezależnie od tego, że niektóre linie lub inne elementy składowe tej działalności mogą wchodzić na terytorium sąsiednich właściwych organów lokalnych – i by nie brała udziału w przetargach na świadczenie usług publicznych w zakresie pasażerskiego transportu publicznego organizowanych poza terytorium tego właściwego organu lokalnego, z zastrzeżeniem że podmiot wewnętrzny może uczestniczyć w przetargach zapewniających uczciwą konkurencję na dwa lata przed wygaśnięciem umowy o świadczenie usług publicznych zawartej w następstwie udzielonego mu bezpośrednio zamówienia, pod warunkiem że podjęto ostateczną decyzję o tym, by usługi w zakresie transportu pasażerskiego świadczone przez dany podmiot wewnętrzny zostały zlecone w drodze przetargu zapewniającego uczciwą konkurencję, oraz że ten podmiot wewnętrzny nie zawarł żadnej innej umowy w rezultacie udzielonego

mu bezpośrednio zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych. Dyrektywy wprowadzają zaś wymóg, aby ponad 80% działalności kontrolowanej osoby prawnej było prowadzone w ramach wykonywania zadań powierzonych jej przez instytucję zamawiającą sprawującą kontrolę lub przez inne osoby prawne kontrolowane przez tę instytucję zamawiającą.

4. Rozporządzenie 1370/2007 wskazuje, że w przypadku podwykonawstwa podmiot wewnętrzny ma obowiązek samodzielnego świadczenia przeważającej części usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego. Dyrektywy takiego wymogu nie ustanawiają.

Co jednak istotne, w art. 5 ust. 1 zd. 2 rozporządzenia 1370/2007 wskazano, że zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych określone w dyrektywach 2004/17/WE lub 2004/18/WE (obecnie: dyrektywach 2014/25 oraz 2014/24) w zakresie autobusowego lub tramwajowego transportu pasażerskiego są udzielane zgodnie z procedurami przewidzianymi w tych dyrektywach, o ile takie zamówienia nie są udzielane w formie koncesji na usługi zgodnie z definicją zawartą w tych dyrektywach. W przypadku gdy zamówienia mają zostać udzielone zgodnie z dyrektywami 2004/17/WE lub 2004/18/WE (obecnie: dyrektywami 2014/25 oraz 2014/24), przepisy ust. 2–6 niniejszego artykułu nie mają zastosowania. Z przepisu tego wynika, że:

- w przypadku udzielania zamówień na usługi w zakresie autobusowego lub tramwajowego publicznego transportu pasażerskiego należy stosować dyrektywy zamówieniowe, jeśli zamówienie jest udzielane w innej formie niż koncesja;
- w przypadku udzielania zamówień na usługi w zakresie autobusowego lub tramwajowego publicznego transportu pasażerskiego w formie koncesji należy stosować rozporządzenie 1370/2007.



Instytucja zamawiająca sprawuje nad daną osobą prawną kontrolę podobną do kontroli, jaką sprawuje nad własnymi jednostkami, jeżeli wywiera decydujący wpływ zarówno na cele strategiczne, jak i na istotne decyzje kontrolowanej osoby prawnej.

Powyższe rozróżnienie ma bezpośredni wpływ na to, jakie przepisy mają zastosowanie do udzielania zamówień in-house: jeśli więc mamy do czynienia z umową z koncesji, to stosuje się art. 5 ust. 2–6 rozporządzenia 1370/2007, a jeśli nie mamy do czynienia z umową koncesji, to stosuje się dyrektywę 2014/24 (dla zamówień klasycznych) bądź dyrektywę 2014/25 (dla zamówień sektorowych), w tym odpowiednio art. 12 oraz art. 28 dotyczące zamówień in-house.

Co prawda warunki udzielenia zamówienia in-house w rozporządzeniu 1370/2007 oraz dyrektywach sprecyzowano podobnie, ale jednak nie identycznie.

Orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości

Zasadność stosowania przepisów dyrektyw zamówieniowych do umów o świadczenie usług publicznych w zakresie autobusowego i tramwajowego transportu publicznego w przypadku bezpośredniego udzielania zamówienia była przedmiotem rozważań Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej: Trybunał) w sprawach C-266/17 oraz C-267/17 rozstrzygniętych wyrokiem z 21 marca 2019 r. W sprawach tych sąd odsyłający pytał, czy do bezpośredniego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług

publicznych autobusowego transportu pasażerskiego, w wypadkach gdy umowy te nie są udzielane w formie koncesji na usługi, należy stosować przepisy proceduralne w sprawie udzielania zamówień publicznych przewidziane w dyrektywach 2004/17 i 2004/18, czy raczej przepisy art. 5 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007, gdyż te ostatnie – jako *lex specialis* – zastępują ogólne zasady dotyczące bezpośredniego udzielania zamówień.

Trybunał wyraźnie wskazał, że „art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 1370/2007 nie ma zastosowania do bezpośredniego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie autobusowego transportu pasażerskiego, które nie są udzielane w formie koncesji na usługi”. Podobne rozstrzygnięcie wydał Trybunał w sprawie C-253/18, wskazując w wyroku z 8 maja 2019 r., że chodzi o koncesję w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania koncesji (DzUrz UE L 94 z 2014 r., s. 1 ze zm.; dalej: dyrektywa 2014/23).

Koncesja

W rozumieniu art. 5 pkt 1 lit. b dyrektywy 2014/23 koncesja na usługi oznacza umowę o charakterze odpłatnym zawieraną na piśmie, za pomocą której co najmniej jedna instytucja zamawiająca lub podmiot zamawiający powierza świadczenie usług – innych niż wykonanie robót budowlanych, o których mowa w art. 5 ust. 1 lit. a – i zarządzanie tymi usługami co najmniej jednemu wykonawcy w zamian za wynagrodzenie stanowiące albo wyłączne prawo do wykonywania usług będących przedmiotem umowy, albo takie prawo wraz z płatnością. Udzielenie koncesji na usługi wiąże się z przeniesieniem na koncesjonariusza ryzyka operacyjnego związanego z eksploatacją tych obiektów lub wykonywaniem tych usług i obejmującego ryzyko związane z popytem lub z podażą, albo oba te rodzaje ryzyka. Uznaje się, że koncesjonariusz przejmuje

ryzyko operacyjne, jeśli w normalnych warunkach funkcjonowania nie ma gwarancji odzyskania poniesionych nakładów inwestycyjnych lub kosztów poniesionych w związku z eksploatacją obiektów budowlanych lub wykonywaniem usług będących przedmiotem koncesji. Część ryzyka przeniesiona na koncesjonariusza obejmuje rzeczywiste narażenie na wahania rynku, tak aby jakiegokolwiek potencjalne szacowane straty ponoszone przez koncesjonariusza nie były jedynie nominalne ani nieistotne.

W wyroku z 10 listopada 2011 r. wydanym w sprawie C-348/10 Trybunał rozstrzygał w zakresie ustalenia, czy daną umowę należy uznać za umowę koncesji na usługi transportu autobusowego. Stan faktyczny był następujący¹. W czerwcu 2009 r. władze łotewskiej gminy Ludzas zorganizowały postępowanie mające na celu wyłonienie kontrahenta do obsługi linii autobusowych na terenie gminy. Procedura zakończyła się zawarciem umowy koncesji na świadczenie tych usług z jednym z oferentów, co zostało zaskarżone przez innego przedsiębiorcę występującego w tym postępowaniu. W toku rozpoznawania skargi łotewski sąd powziął wątpliwości co do charakteru zawartej umowy, w szczególności co do tego, na ile spełnia ona kryteria uznania jej za koncesję na usługi. Z treści umowy (opartej na łotewskiej ustawie o partnerstwie publiczno-prywatnym) można było bowiem wyprowadzić wiele postanowień istotnie ograniczających ryzyko gospodarcze obciążające koncesjonariusza:

- koncesjonariuszowi miało przysługiwać prawo do otrzymania rekompensaty z budżetu gminy na pokrycie ewentualnych strat poniesionych w związku ze świadczeniem usług transportu publicznego;
- rekompensaty miały objąć dodatkowe wydatki, które koncesjonariusz miałby ponieść w celu dostosowania jakości świadczonych usług do standardów wyznaczonych przez gminę.

Reasumując, ryzyko ponoszone przez wyłonionego przewoźnika miało zostać istotnie ograniczone. W istocie zapewniono mu pełną gwarancję ochrony przed ewentualnymi stratami. Wywołało to poważne wątpliwości co do charakteru zawartej umowy, w szczególności względem tego, na ile stanowi ona jeszcze formę koncesji na usługi, a na ile jest klasycznie rozumianym zamówieniem publicznym na świadczenie usług, gdzie nie dochodzi do transferu ryzyka gospodarczego na wykonawcę.

W analizowanym przypadku Trybunał uznał, że pierwsze kryterium zakwalifikowania umowy jako koncesji na usługi zostało spełnione: kontrahent nie otrzymywał bowiem wynagrodzenia bezpośrednio od instytucji zamawiającej, lecz był uprawniony do pobierania wynagrodzenia od osób trzecich, czyli pasażerów, według ustalonej taryfy. Odnośnie do drugiego warunku, tj. przeniesienia na koncesjonariusza całości lub przynajmniej znacznej części ponoszonego ryzyka, Trybunał zauważył, że z mocy ustawodawstwa łotewskiego, na podstawie którego zawarto analizowaną umowę, prywatnemu kontrahentowi przysługuje prawo do rekompensaty z tytułu ewentualnych strat poniesionych w związku ze świadczeniem usług objętych umową, a przyjęte w umowie rozwiązania znacząco ograniczały ciężar ryzyka

Artykuł 22 ust. 4 upty

W przypadku, gdy przedmiotem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawartej w trybie, o którym mowa w ust. 1, ma być świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej, umowa powinna przyjąć formę koncesji na usługi. Przepisu nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100% udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego.

gospodarczego spoczywającego na prywatnym kontrahencie.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym

Z powyższego wynika, że w przypadku zamówień na usługi transportu autobusowego bądź tramwajowego, gdy umowa nie przybiera formy koncesji, stosuje się dyrektywy o zamówieniach publicznych (klasycznych bądź sektorowych), implementowane do polskiego porządku prawnego najpierw przez ustawę z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jedn. DzU z 2019 r., poz. 1843 ze zm.), a od 1 stycznia 2021 r. – ustawę z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (DzU z 2019 r., poz. 2019 ze zm.; dalej: nowe pzp). Stosuje się więc wszystkie tryby określone tymi ustawami, w tym także tryb zamówienia z wolnej ręki umożliwiający udzielenie zamówienia podmiotom wewnętrznym po spełnieniu przesłanek określonych w art. 214 ust. 1 pkt 11–14 nowego pzp². Niemniej jednak trzeba mieć jeszcze na względzie ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jedn. DzU z 2019 r., poz. 2475 ze zm.; dalej: upty).

Artykuł 22 ust. 1 upty określa sytuacje, w których dopuszczalne jest bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego:

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo
- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – stosuje się art. 5 ust. 2

rozporządzenia 1370/2007 (art. 22 ust. 6 uptz) – albo

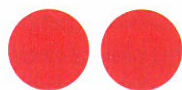
3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4–6 rozporządzenia 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22a uptz, albo

4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 uptz.

Co jednak najistotniejsze, w art. 22 ust. 4 uptz określono, że: „W przypadku, gdy przedmiotem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawartej w trybie, o którym mowa w ust. 1, ma być świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej, umowa powinna przyjąć formę koncesji na usługi. Przepisu nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100% udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego”. Przepis ten wymaga więc co do zasady zawarcia umowy koncesji w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy, gdy przedmiotem zamówienia są usługi przewozowe w komunikacji miejskiej, zdefiniowane w art. 4 ust. 1 pkt 4 uptz jako gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:

- a) miasta i gminy,
- b) miast albo
- c) miast i gmin sąsiadujących

– jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek



Koncesja na usługi oznacza umowę o charakterze odpłatnym zawieraną na piśmie, za pomocą której co najmniej jedna instytucja zamawiająca lub podmiot zamawiający powierza świadczenie usług i zarządzanie nimi co najmniej jednemu wykonawcy w zamian za wynagrodzenie.

międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie.

Z art. 22 ust. 4 uptz wynika zarazem, że jeśli umowa ma być zawarta z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100% udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego, to umowa nie musi przybrać formy koncesji (nawet w przypadku usług w zakresie transportu autobusowego, tramwajowego). Ta regulacja jest niezgodna z art. 5 ust. 1 zd. 2 rozporządzenia 1370/2007, gdyż udział własnościowy zamawiającego w podmiocie wewnętrznym nie ma znaczenia; niezależnie od tego, ile udziałów lub akcji w podmiocie wewnętrznym posiada zamawiający, zastosowanie art. 5 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007 dla transportu autobusowego i tramwajowego jest możliwe tylko wtedy, gdy umowa ma formę koncesji. Ponadto uptz posługuje się pojęciem „komunikacji miejskiej”, które nie zawsze jest tożsame z autobusowym lub tramwajowym transportem pasażerskim.

Jednocześnie z art. 22 ust. 9 uptz wynika, że „do bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się przepisów:

- 1) ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych, z wyłączeniem art. 36, oraz
- 2) ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi”.

Jak się wydaje, na gruncie uptz udzielenie zamówienia podmiotowi wewnętrznemu powinno się odbywać z pominięciem przepisów krajowych, wyłącznie na podstawie art. 5 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007. Ustawodawca krajowy nie jest jednak precyzyjny – można nawet stwierdzić, że art. 22 uptz jest zbędny i wprowadza dodatkowe wątpliwości dotyczące tego, na jakich zasadach należy udzielać zamówień w zakresie usług na transport autobusowy oraz tramwajowy. Przykładowo: nie jest jasne, czy w przypadku tego rodzaju usług, gdy umowa nie ma postaci koncesji, dopuszczalne jest stosowanie art. 214 ust. 1 pkt 11–14 nowego pzp – skoro art. 22 ust. 9 uptz wyłącza stosowanie tej ustawy. Niestety, ustawa o publicznym transporcie zbiorowym – zamiast jedynie doprecyzować regulacje prawa unijnego – wprowadza własne rozwiązania, niekoniecznie kompatybilne z rozporządzeniem 1370/2007 i dyrektywami zamówieniowymi. ■

Przypisy

- 1 Opis stanu faktycznego i rozstrzygnięcia wyroku przez Trybunał za: D. Sześciło, *Wyrok TS z dnia 10 listopada 2011 r., C-348/10, „Samorząd Terytorialny”* 2012, nr 3, s. 76–78.
- 2 Przesłanki te różnią się jedynie nieznacznie od warunków określonych w art. 12 dyrektywy 2014/24 oraz w art. 28 dyrektywy 2014/25. Przede wszystkim w prawie krajowym wymagane jest, aby ponad 90% działalności kontrolowanej osoby prawnej dotyczyło wykonywania zadań powierzonych jej przez zamawiającego sprawującego kontrolę lub przez inną osobę prawną, nad którą ten zamawiający sprawuje kontrolę.