

STEFAN AKIRA JARECKI

ZAŁĄCZNIK NR 3

AUTOREFERAT

1. Imię i Nazwisko.

Stefan Akira Jarecki

2. Posiadane dyplomy, stopnie naukowe/artystyczne – z podaniem nazwy, miejsca i roku ich uzyskania oraz tytułu rozprawy doktorskiej.

- 26 czerwca 2006 r. – ukończenie studiów zawodowych na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie z wynikiem bardzo dobrym oraz wyróżnieniem Dziekana Wydziału Prawa i Administracji III stopnia i uzyskanie tytułu licencjata na kierunku administracja (praca dyplomowa *Rola i miejsce Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w polskim systemie prawnym* napisana pod kierunkiem Prof. UKSW dr. hab. Zbigniewa Cieślaka);
- 20 czerwca 2008 r. – ukończenie studiów na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie z wynikiem bardzo dobrym oraz wyróżnieniem, a także wyróżnieniem Dziekana Wydziału Prawa i Administracji I stopnia i uzyskanie tytułu magistra na kierunku administracja (praca dyplomowa *Regulacja rynku transportu kolejowego w Polsce* napisana pod kierunkiem Prof. UKSW dr. hab. Zbigniewa Cieślaka);
- 19 lutego 2013 r. – uzyskanie stopnia naukowego doktora nauk prawnych w zakresie prawa (nadanego uchwałą Rady Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie) na podstawie rozprawy *Modele prokonkurencyjnych rozwiązań prawnych w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych* napisanej pod kierunkiem Prof. UKSW dr. hab. Zbigniewa Cieślaka.

3. Informacje o dotychczasowym zatrudnieniu w jednostkach naukowych/artystycznych.

- Od 21 września 2012 r. do 30 września 2013 r. – wykładowca na kierunku administracja na Wydziale Informatycznych Technik Zarządzania w Wyższej Szkole Informatyki Stosowanej i Zarządzania pod auspicjami Polskiej Akademii Nauk w Warszawie;
- Od 1 października 2013 r. do chwili obecnej – adiunkt na Wydziale Informatycznych Technik Zarządzania w Wyższej Szkole Informatyki Stosowanej i Zarządzania pod auspicjami Polskiej Akademii Nauk w Warszawie (na kierunkach administracja, zarządzanie);
- Od 6 października 2017 r. do chwili obecnej – współpracownik w Katedrze Publicznego Prawa Gospodarczego Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie (wykłady na kierunku prawo, administracja).

4. Wskazanie osiągnięcia¹ wynikającego z art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. 2017 r. poz. 1789)

- **Stefan Akira Jarecki, *Dezintegracja jako narzędzie regulacji rynku transportu kolejowego*, wyd. EuroPrawo, Warszawa 2019**

[recenzent wydawniczy prof. UKSW dr. hab. Zbigniew Cieślak].

Wskazana monografia naukowa, w świetle art. 16 ust. 2 ustawy o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki stanowi główne osiągnięcie uzyskane po otrzymaniu stopnia doktora. Książka ta jest wynikiem analiz i przemyśleń dotyczących kilkudziesięciu lat aktywności prawodawcy unijnego na polu wprowadzania prokonkurencyjnych rozwiązań regulacyjnych w zakresie działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu przewozów kolejowych.

Początkowo uznawano, że do otwarcia rynku transportu kolejowego na konkurencję zasadniczo wystarczy zapewnienie wszystkim zainteresowanym przedsiębiorstwom kolejowym (przewoźnikom) równego i niedyskryminacyjnego dostępu do sieci kolejowej (liniowej infrastruktury kolejowej, w pewnym uproszczeniu torów kolejowych). Nic dziwnego zatem, że przez dłuższy czas zapewnienie takiego dostępu było podstawowym celem przepisów unijnych. W miarę postępu we wdrażaniu nowych rozwiązań rosło jednak przekonanie prawodawcy unijnego o tym, że liniowa infrastruktura kolejowa nie jest jedynym czynnikiem produkcji wykorzystywanym w transporcie kolejowym, do którego dostęp jest niezbędny, by podjąć konkurencję z przedsiębiorstwem zasiedziałym. U podstaw tego przekonania leżały dwa czynniki. Po pierwsze, zapewnienie stronom trzecim dostępu do sieci kolejowej wcale nie doprowadziło do rozwoju konkurencji na rynku przewozowym w wymiarze zakładanym przez UE. Po drugie, głosy płynące od nowych operatorów kolejowych, którzy wskazywali, że niezadowolające efekty liberalizacji rynku transportu kolejowego wynikają z tego, że nie mają oni dostępu do szeregu innych niż sieć kolejowa czynników produkcji koniecznych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie transportu kolejowego. Podnosili oni, że dysponują nimi wyłącznie zasiedziałe przedsiębiorstwa kolejowe, które wykorzystują ten fakt do utrudniania (a nawet wręcz uniemożliwiania) rozwoju konkurencji na rynku świadczenia kolejowych usług przewozowych.

Na tym tle uznałem, że z punktu widzenia naukowej refleksji nad charakterem przepisów z zakresu regulacji gospodarczej transportu kolejowego oraz określenia kierunków ich

interpretacji i przyszłego rozwoju niezbędne jest udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy z punktu widzenia założonego w prawie UE sposobu otwarcia rynku przewozów kolejowych na konkurencję i istoty regulacji gospodarczej rzeczywiście niezbędne jest wprowadzenie rozwiązań regulacyjnych dotyczących zapewnienia przedsiębiorstwom zainteresowanym prowadzeniem działalności gospodarczej w zakresie przewozów kolejowych dostępu do innych czynników produkcji niż sieć kolejowa (liniowa infrastruktura kolejowa). W dalszej kolejności natomiast ustalenie w odniesieniu, do jakich czynników produkcji uzasadnione jest wprowadzenie takich rozwiązań? Na czym polegają rozwiązania wprowadzone w tym zakresie przez prawodawcę unijnego i których czynników produkcji one dotyczą? Czy wiążą się one z wprowadzaniem pewnego typu mechanizmów oddziaływania państwa na sektor transportu kolejowego, którym można przypisać wspólne cechy wyróżniające je od innych mechanizmów stosowanych w tym zakresie (powstaniem swoistego rodzaju prawnej instytucji regulacyjnej dotyczącej transportu kolejowego)? W tym obszarze moim zamiarem było przede wszystkim ustalenie tego, jak *de lege lata* zostały ukształtowane powyższe kwestie w unijnym porządku prawnym. Następnie, celem moich badań było wyjaśnienie, czy przyjęte na poziomie prawa UE rozwiązania są adekwatne do zidentyfikowanych problemów i czy zapewniają one skuteczną realizację celów założonych przez prawodawcę unijnego. W tym wymiarze sformułowałem wnioski *de lege ferenda*.

W swojej monografii skoncentrowałem się na ustaleniu istniejących przepisów prawa, ich wyjaśnieniu (interpretacji) i systematyzacji. Moje rozważania miały zatem zasadniczo charakter dogmatyczny.

Struktura monografii jest wynikiem założonych przeze mnie celów badawczych. W rozdziale pierwszym skupiłem się na wyjaśnieniu pojęcia regulacji gospodarczej. Sformułowałem jego własną definicję. Było to niezbędne do jednoznacznego wyznaczenia obszaru podlegającego badaniom. W moim przekonaniu właściwe zrozumienie przepisów prawa jest niemożliwe w oderwaniu od ich aksjologii. Ustalenia dotyczące definicji regulacji gospodarczej poprzedziłem zatem przybliżeniem aksjologii regulacji rynku transportu kolejowego. Następnie zbadałem dostęp do jakich czynników produkcji, innych niż sieć kolejowa, wymaga zastosowania rozwiązań regulacyjnych oraz jak do kwestii tej podszedł prawodawca unijny. Dokonałem analizy wprowadzonych w tym zakresie mechanizmów, w tym zidentyfikowałem ich cechy wspólne. W kolejnych trzech rozdziałach skupiłem się na rozwiązaniach regulacyjnych dotyczących innych niż sieć kolejowa (liniowa infrastruktura kolejowa) czynników produkcji, w odniesieniu do których prawodawca unijny uznał, że

niezbędne jest zapewnienie ich dostępności dla wielu podmiotów prowadzących działalność na rynku przewozów kolejowych. Są to następujące czynniki produkcji: infrastruktura usługowa i usługi związane z koleją, tabor kolejowy oraz zasoby ludzkie (pracownicy).

W rozdziale drugim zbadałem pojęcie infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją, a także wyjaśniłem terminy „obiekt infrastruktury usługowej” i „operator obiektu infrastruktury usługowej”. Zidentyfikowałem i dokonałem krytycznej analizy rozwiązań dezintegracyjnych dotyczących operatorów obiektów infrastruktury usługowej.

Rozdział trzeci poświęciłem rozwiązaniom mającym zastosowanie do taboru kolejowego. Wyjaśniłem w nim, jaki wpływ na stan konkurencji w zakresie działalności polegającej na wykonywaniu przewozów kolejowych (w szczególności z punktu widzenia założonego w prawie modelu organizacji rynku przewozowego) ma zapewnienie operatorom dostępu do taboru kolejowego. Zbadałem, jak kwestia ta została uregulowana w przepisach prawa UE, a także wybranych państw europejskich.

Czwarty rozdział został poświęcony analizie rozwiązań dezintegracyjnych stosowanych w przypadku zasobów ludzkich (pracowników). Struktura tego rozdziału jest analogiczna do struktury poprzednich dwóch. Najpierw odniosłem się do związku pomiędzy czynnikiem pracowniczym a konkurencją na rynku przewozów kolejowych. Następnie zbadałem, w jaki sposób zagadnienie to zostało uregulowane przez prawodawcę unijnego. Dokonałem odrębnej analizy rozwiązań dotyczących przejścia pracowników pomiędzy operatorami (w związku ze zmianą operatora wykonującego przewozy o charakterze usług publicznych) oraz związanych z przyznawaniem uprawnień do wykonywania określonego zawodu.

W ostatnim, piątym rozdziale, skupiłem się na zbadaniu, w jaki sposób rozwiązania dezintegracyjne wpływają na strukturę uczestników rynku transportu kolejowego. Przybliżyłem w nim pojęcie operatora kolejowego.

Monografię więc zakończyłem. Dokonałem w nim podsumowania najważniejszych poczynionych w niej ustaleń oraz sformułowałem wnioski *de lege ferenda*.

Określenie obszaru moich badań zacząłem od analizy założeń aksjologicznych budzących moje zainteresowanie przepisów dotyczących transportu kolejowego. Ustaliłem, że ze względów społecznych, środowiskowych i gospodarczych prawodawca uznaje, że pożądany jest wysoki udział kolei w przewozach. W świetle aktualnych założeń nauki ekonomii i ustroju gospodarczego, optymalnym środkiem realizacji tego celu jest zapewnienie

funkcjonowania konkurencji w zakresie działalności polegającej na wykonywaniu przewozów kolejowych (zarówno pasażerskich, jak i towarowych). W tym sensie konkurencja ma charakter wartości instrumentalnej. Jest ona stanem rzeczy, do którego dąży prawodawca w celu urzeczywistnienia innych wyróżnionych przez niego wartości.

Regulacja gospodarcza jest, w moim przekonaniu, narzędziem urzeczywistnienia konkurencji w specyficznych sektorach gospodarki. Przeszkodą w funkcjonowaniu w nich konkurencji jest posiadanie przez niektórych uczestników rynku znaczącej pozycji rynkowej. Wynika to ze szczególnej charakterystyki danego rynku, wyraźnie odróżniającej go od innych (typowych) rynków, która powoduje, że funkcjonuje on w sposób daleko odbiegający od modelu rynku doskonałego. Charakterystyka ta sprowadza się do występowania na nim szczególnych barier wejścia na rynek i wyjścia z niego. Regulacja gospodarcza służy eliminacji lub zmniejszeniu znaczenia tych barier, co w założeniu powinno przełożyć się na wyłączenie (a co najmniej ograniczenie) możliwości wykorzystywania przez określonych uczestników rynku posiadanej przez nich pozycji rynkowej do uniemożliwiania lub utrudniania rozwoju konkurencji.

W doktrynie zarysowują się dwie główne koncepcje regulacji gospodarczej. Koncepcja wąska zakłada nierozzerwalny związek pomiędzy istnieniem regulacji a urzeczywistnianiem wartości konkurencji w odniesieniu do danego rodzaju działalności gospodarczej. Według koncepcji szerokiej regulacja gospodarcza to wszelka interwencja państwa w funkcjonowanie mechanizmów rynkowych. Przy czym wcale nie musi ona mieć charakteru prokonkurencyjnego. W swojej pracy posługuję się pojęciem regulacji gospodarczej w wąskim znaczeniu. Jednocześnie szczegółowo wyjaśniam w niej co skłoniło mnie do opowiedzenia się za tą koncepcją.

Sformułowałem następującą definicję regulacji gospodarczej: jest to ogół norm prawnych adresowanych do podmiotów funkcjonujących w określonych sektorach gospodarki, których celem jest umożliwienie funkcjonowania w nich konkurencji, co polega na władczym oddziaływaniu państwa (wykraczającym poza instrumenty prawa antymonopolowego) na działalność prowadzoną w tych sektorach w zakresie czynników stanowiących szczególną barierę wejścia i wyjścia z danych rynków, które są źródłem znaczącej siły rynkowej niektórych działających w nich przedsiębiorstw i jednocześnie decydują o specyfice danych sektorów (wyróżniają je spośród innych sektorów gospodarki). Wynika z tego, że regulacja gospodarcza wiąże się ściśle z zagadnieniem barier wejścia na rynek i wyjścia z niego, które

są źródłem braku lub niewłaściwego funkcjonowania konkurencji w danym obszarze gospodarki.

Ustaliłem, że możliwe jest wyróżnienie licznych czynników produkcji występujących w transporcie kolejowym, które mogą być wykorzystywane przez zasiedziałe przedsiębiorstwa do blokowania rozwoju konkurencji w zakresie działalności przewozowej. Innymi słowy stanowią szczególną barierę wejścia i wyjścia z rynku transportu kolejowego. Na podstawie analizy aktów prawa UE stwierdziłem, że prawodawca unijny zidentyfikował następujące czynniki produkcji o takim charakterze: infrastruktura usługowa i świadczone za jej pomocą usługi, tabor kolejowy oraz zasoby ludzkie (pracownicy). Przy czym nie wszystkie z nich mają jednakowe znaczenie w odniesieniu do przewozów pasażerskich i towarowych, a także komercyjnych i stanowiących usługi publiczne, co wynika przede wszystkim z prawnej specyfiki ich organizacji.

Próby rozwiązania problemu dostępu do innych czynników produkcji niż sieć dróg kolejowych podejmowały organy ochrony konkurencji. Klasyfikowały one przypadki odmowy dostępu do tego typu czynników produkcji, jako nadużycie pozycji dominującej, polegające na antykonkurencyjnej odmowie dostaw (*refusal to supply*). Instrumenty prawa konkurencji okazały się jednak niewystarczające do urzeczywistnienia konkurencji w zakresie działalności polegającej na wykonywaniu przewozów kolejowych. Przede wszystkim to, że są one stosowane w sprawach indywidualnych, nie zapewnia przedsiębiorcom wystarczającego poziomu pewności, by zdecydowali się oni podejmować istotne ryzyko gospodarcze związane z wejściem na rynek transportu kolejowego.

Najważniejszym ustaleniem naukowym poczynionym w mojej monografii jest wykazanie, że w celu rozwiązania wskazanego problemu prawodawca unijny wprowadził szczególnego rodzaju rozwiązania regulacyjne o generalnym charakterze. Nazwałem je rozwiązaniami dezintegracyjnymi. Zauważyłem, że chociaż pod względem konstrukcji znacząco się one między sobą różnią, to są nastawione na wywołanie tego samego skutku i w tej materii są jednolite. Zaznaczenia wymaga, że termin ten jest neutralny pod względem ocennym. Użyłem go jako najbardziej opisowego, skrótowego określenia wprowadzonych w prawie UE rozwiązań dotyczących działań podejmowanych w odniesieniu do kwestii funkcjonowania na rynku transportu kolejowego przedsiębiorstw integrujących w sobie wiele różnych czynników produkcji niezbędnych do prowadzenia działalności gospodarczej na tym rynku i wynikających z tego problemów dla rozwoju konkurencji w sektorze transportu

kolejowego. Odnosi się on zatem do stanu rzeczy wręcz pożądanego przez prawodawcę unijnego.

Rozwiązania te polegają na takim określeniu warunków prowadzenia działalności gospodarczej w sektorze transportu kolejowego (stworzeniu takiej struktury rynku), by związek pomiędzy czynnikami produkcji, które stanowią szczególną barierę wejścia na rynki przewozów kolejowych i wyjścia z nich, a przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność na tych rynkach uległ rozluźnieniu (osłabieniu), w ten sposób, aby czynniki te były dostępne dla wielu podmiotów funkcjonujących na rynkach przewozów kolejowych lub, co prawda, mogły być wykorzystywane w danym okresie tylko przez jedno przedsiębiorstwo, lecz podlegały swobodnemu transferowaniu (przekazywaniu) pomiędzy operatorami kolejno wykonującymi daną usługę (w sensie używania danych czynników produkcji). W efekcie powinny one uniemożliwić lub ograniczyć możliwość wykorzystywania znaczącej pozycji rynkowej przez niektórych uczestników rynku transportu kolejowego w antykonkurencyjny sposób. Rozwiązania te stanowią obecnie główne narzędzie regulacji gospodarczej transportu kolejowego.

Powyższemu ustaleniu towarzyszy szereg wniosków szczegółowych. Dotyczą one zasadniczo konkretnych rozwiązań dezintegracyjnych.

Głównymi czynnikami produkcji, które decydują o szczególnym charakterze sektora transportu kolejowego i mogą być wykorzystywane przez zasiedziałe przedsiębiorstwa kolejowe w antykonkurencyjnych celach, są kolejowa infrastruktura punktowa i świadczone za jej pomocą usługi. Obiekty infrastruktury usługowej to czynniki produkcji o charakterze infrastrukturalnym (inne niż infrastruktura liniowa) niezbędne do prowadzenia działalności polegającej na wykonywaniu przewozów kolejowych. Są to instalacje, które zostały specjalnie przygotowane, w całości lub w części, aby umożliwić świadczenie jednej lub więcej usług związanych z koleją, takie jak: stacje pasażerskie, terminale towarowe, czy zaplecza utrzymania taboru kolejowego. Usługi związane z koleją są to natomiast usługi określone w unijnych przepisach sektorowych, inne niż związane z zapewnieniem dostępu do sieci kolejowej (wykraczające poza tzw. minimalny pakiet dostępu), z których korzystanie jest niezbędne do realizacji kolejowego procesu przewozowego. Podstawowymi rozwiązaniami dezintegracyjnymi wprowadzonymi w tym obszarze jest zastosowanie zasady dostępu stron trzecich do tego typu obiektów oraz rozdzielenia działalności polegającej na zarządzaniu obiektami infrastruktury usługowej od działalności przewozowej, tj. wdrożenie tzw. *unbundlingu*. Mieści się w tym zakresie m.in. obowiązek wdrożenia takiej struktury

organizacyjnej przedsiębiorstwa by zapewniała ona niezależność operatora obiektu infrastruktury usługowej pod względem organizacyjnym i decyzyjnym.

Poważnym mankamentem zbadanych przeze mnie przepisów jest brak określenia, jak należy rozumieć taką niezależność. Na tle stosowania podobnych sformułowań dotyczących linowej infrastruktury kolejowej powstały niejasności w przeszłości, które zaowocowały sporem pomiędzy Komisją Europejską i licznymi państwami członkowskimi UE. Zaniechanie uregulowania tej kwestii przez prawodawcę unijnego może doprowadzić do analogicznych problemów w przyszłości w odniesieniu do infrastruktury usługowej. Przepisy unijne mogą być odmiennie interpretowane i tym samym niejednolicie stosowane przez różne państwa członkowskie UE. Niezbędne jest doprecyzowanie tej kwestii poprzez wskazanie konkretnych wymogów, których spełnienie pozwoli uznać, że operator obiektu infrastruktury usługowej jest niezależny pod względem organizacyjnym i decyzyjnym.

Ogólne wymogi dotyczące udostępniania obiektów infrastruktury usługowej zostały określone w *dyrektywie 2012/34 w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego*¹, która wyznacza podstawowe zasady organizacji sektora transportu kolejowego w UE. Kwestie szczegółowe w powyższym zakresie (infrastruktury usługowej) normuje natomiast rozporządzenie wykonawcze Komisji Europejskiej wydane na jej podstawie – *rozporządzenie 2017/2177 w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją*².

Infrastruktura usługowa nie musi być udostępniana wówczas, gdy ma charakter prywatny, istnieje realna alternatywa wobec korzystania z danego obiektu lub została wyczerpana jego zdolność przepustowa. Ponadto wspomniane rozporządzenie wykonawcze przewiduje możliwość zastosowania wyłączeń od szczegółowych obowiązków dotyczących udostępniania obiektów infrastruktury usługowej przez nie przewidzianych.

W mojej ocenie pojęcie infrastruktury prywatnej może budzić wątpliwości interpretacyjne. Jest to infrastruktura użytkowana wyłącznie przez jej właściciela w celu zaspokojenia jego własnych potrzeb w zakresie przewozu towarów. Należy podkreślić, że w zakresie tego typu infrastruktury nie będzie mieścić się infrastruktura zarządzana przez

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, Dz. Urz. UE 2012 L 343/32 z późn. zm.

² Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2177 z 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją, Dz. Urz. UE 2017 L 307/1.

przewoźnika towarowego, gdyż nigdy nie realizuje on przewozów wyłącznie na własny użytek, lecz w celu zaspokojenia potrzeb klienta końcowego, np. zakładu przemysłowego. Zasadne wydaje się wypracowanie bardziej precyzyjnej definicji tego pojęcia. Mogłaby ona zostać uzupełniona na przykład o wyjaśnienie zakresu pojęcia własnych potrzeb właściciela danej infrastruktury.

Realna alternatywa oznacza dostęp do innego obiektu infrastruktury usługowej, który przedsiębiorstwo kolejowe może zaakceptować z punktu widzenia ekonomicznego i który umożliwia mu świadczenie odpowiednich usług przewozowych. Z brakiem realnej alternatywy mamy do czynienia wówczas, gdy nie istnieje rzeczywisty substytut danego obiektu infrastruktury usługowej lub substytut taki istnieje, lecz nie umożliwia on świadczenia usług na akceptowalnych z ekonomicznego punktu widzenia warunkach. Prawo unijne nie określa sposobu przeprowadzania takiej analizy. Według mnie ocena, czy wobec korzystania z danego obiektu istnieje tego typu alternatywa, powinna przebiegać zasadniczo w taki sam sposób, jak analiza tego, czy odmowa dostępu do określonej infrastruktury stanowi, zakazane przez art. 102 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (dalej „TFUE”), nadużycie pozycji dominującej, polegające na antykonkurencyjnej odmowie dostaw.

Z rozporządzenia wykonawczego Komisji wynika, że podmioty zobowiązane do jego stosowania nie powinny odmawiać dostępu do obiektów infrastruktury usługowej, nawet gdy wobec korzystania z nich istnieje realna alternatywa, tj. wnioskujące o dostęp przedsiębiorstwo kolejowe może skorzystać z innego obiektu. Rozwiązanie to stanowi istotną wadę zbadanych regulacji prawnych, a wręcz można uznać je za niedopuszczalne. W mojej opinii prawo UE nie powinno ingerować w materię prawa własności i relacje między przedsiębiorcami (podmiotami prywatnymi), gdy nie jest to konieczne do osiągnięcia założonych celów. Konieczności takiej z całą pewnością nie ma, jeśli dostęp do określonej infrastruktury usługowej nie jest niezbędny do wykonywania działalności przewozowej. W takiej sytuacji odmowa dostępu do infrastruktury nie mogłaby zostać uznana za naruszenie art. 102 TFUE (nadużycie pozycji dominującej), a przecież zarówno przepisy prawa konkurencji, jak i regulacji gospodarczej sektora transportu kolejowego dążą, zwłaszcza w tym przypadku do realizacji tego samego celu. Co istotne, wspomnianego wymogu nie przewiduje dyrektywa w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Stoję na stanowisku, że akt wykonawczy Komisji nie powinien wprowadzać obowiązków, które nie wynikają z aktu, na którego podstawie go wydano, a tym bardziej postanowień

sprzecznych z tym aktem. Wskazany wymóg powinien zostać zatem z przepisów rozporządzenia wykonawczego usunięty.

Negatywnie należy ocenić również wyłączenia od obowiązku stosowania niektórych przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji przez nie przewidziane. Uszczegóławia ono wymogi zawarte w *dyrektywie w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego*, na podstawie której go wydano. Innymi słowy, określa przede wszystkim, jak konkretnie sprostać ogólnym postanowieniom dyrektywy. Przedsiębiorstwa zarządzające obiektami infrastruktury usługowej korzystające z wyłączeń w celu zachowania zgodności z jej przepisami i tak będą musiały zastosować rozwiązania podobne do tych przewidzianych przez to rozporządzenie. Wdrożenie wyłączeń może być zatem procesem skomplikowanym, a ponadto nieprzynoszącym istotnych korzyści praktycznych. Może to rodzić niepewność prawną i skutkować niejednorodnym traktowaniem poszczególnych uczestników rynku. Uważam, że z wyłączeń tych zatem albo należało zrezygnować, albo, co wydaje się bardziej racjonalne, wprowadzić je do przepisów dyrektywy w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

Kolejnym, szczególnym czynnikiem produkcji występującym w sektorze transportu kolejowego zidentyfikowanym przeze mnie jest tabor kolejowy. Prawodawca unijny uznał, że zapewnienie operatorom dostępu do taboru kolejowego jest uzasadnione wyłącznie w przypadku przewozów pasażerskich i to tylko tych mających charakter usługi publicznej. Szczególne znaczenie tego czynnika produkcji w odniesieniu do tego rodzaju przewozów wynika z prawnego modelu ich organizacji. Zastosowano w tym przypadku model konkurencji o rynek. Konkurencja pojawia się w nim na etapie wyłaniania operatora, który będzie wykonywał przewozy. Świadczenie usług jest powierzane na konkretny okres w drodze procedury konkurencyjnej. W prawie UE okres ten jest ograniczony i wynosi co do zasady do 15 lat. Tabor kolejowy ma jednak znacznie dłuższy okres ekonomicznej używalności (amortyzuje się przez dłuższy czas). Operator nie ma zatem gwarancji odzyskania kosztów inwestycji w pojazdy kolejowe w czasie powierzenia wykonywania usługi. Stawia to w niekorzystnej sytuacji nowych operatorów, którzy muszą zainwestować niekiedy znaczne środki w pozyskanie odpowiednich pojazdów kolejowych i jednocześnie stanowi to przewagę dla zasiedziały przedsiębiorstw kolejowych, które dysponują własnym taborom i nie muszą dokonywać tego typu inwestycji. W przypadku przewozów komercyjnych czynnik ten nie ma takiego znaczenia, ponieważ to, jak długo operator komercyjny będzie eksploatować tabor, zależy w zasadzie wyłącznie od jego własnych

decyzji gospodarczych, a nie od tego, czy i na jakich warunkach zostanie mu ponownie powierzone świadczenie usług publicznych.

Ustaliłem, że w prawie UE zastosowano dwa zasadnicze rozwiązania dezintegracyjne dotyczące taboru kolejowego. Przede wszystkim nałożono na organizatorów zamierzających wybrać operatora przewozów kolejowych o charakterze służby publicznej w procedurze konkurencyjnej obowiązek przeprowadzenia analizy konieczności zastosowania środków dotyczących zapewnienia operatorom skutecznego i niedyskryminacyjnego dostępu do taboru kolejowego. Ponadto przewidziano możliwość wprowadzenia przez nich takich środków, wskazując jednocześnie, jakie rozwiązania mogą oni w tym zakresie zastosować.

Wspomniana analiza służy określeniu tego, czy w związku z zamiarem przeprowadzenia konkurencyjnej procedury wyboru operatora, w celu zagwarantowania jej skuteczności i wypełnienia przez nią warunków, jakim powinna ona odpowiadać zgodnie z rozporządzeniem 1370/2007³, konieczne jest wprowadzenie środków dotyczących zapewnienia skutecznego i niedyskryminacyjnego dostępu do taboru kolejowego. Prawo UE nie określa, jakie elementy powinna zawierać ta analiza, ani na podstawie jakich kryteriów należy dokonywać oceny konieczności zastosowania tych środków. Może to skutkować bardzo różnym podejściem do tej kwestii, zarówno na poziomie państw członkowskich UE, jak i na szczeblu poszczególnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Uważam, że zawartość analizy i zasady jej sporządzania powinny zostać jasno określone w przepisach prawa UE. Według mnie powinna ona przebiegać zasadniczo w taki sam sposób, jak ocena tego, czy odmowa przez przedsiębiorstwo określonych dostaw stanowiła nadużycie posiadanej przez niego pozycji dominującej, a tym samym naruszała art. 102 TFUE. Powinna ona zatem polegać na sprawdzeniu tego, czy skutkiem braku zastosowania środków taborowych będzie wyeliminowanie wszelkiej skutecznej konkurencji na etapie wyboru operatora pasażerskich przewozów kolejowych (wyeliminowanie konkurencji o rynek tych przewozów lub ryzyko powstania takiej sytuacji). Jeśli tak, to zasadne jest wprowadzenie środków taborowych. Jeśli nie, to z ich zastosowania można niewątpliwie zrezygnować.

W mojej opinii dla wyników analizy znaczenie będą miały przede wszystkim dwa czynniki: warunki i parametry dotyczące taboru określone przez organizatora publicznego transportu zbiorowego w ramach danego powierzenia oraz dostępność taboru na rynku

³ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 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, Dz. Urz. UE 2007 L 315/1 z późn. zm.

(funkcjonowanie na rynku, jak to określono w przepisach prawa UE, podmiotów leasingujących tabor). Przy czym wymogi stawiane przez organizatora w odniesieniu do taboru będą miały wpływ na możliwość jego pozyskania na rynku. Istnieje zatem bezpośredni i nierozzerwalny związek pomiędzy szczególnymi cechami danego powierzenia a koniecznością zastosowania środków regulacyjnych dotyczących taboru.

Zbadałem także, jak należy rozumieć pojęcie leasingu użyte w unijnych przepisach sektorowych dotyczących transportu kolejowego. Uwzględniając cel zastosowania leasingu taboru kolejowego w przypadku przewozów o charakterze służby publicznej, którym jest umożliwienie operatorom używania pojazdów kolejowych przez okres krótszy niż okres ich amortyzacji (ekonomicznej używalności), w warunkach polskich, przez leasing, o którym mowa w zbadanych przeze mnie przepisach, należy rozumieć nie tylko umowę leasingu uregulowaną w art. 709¹ i następne Kodeksu cywilnego⁴, lecz także leasing w szerokim znaczeniu nadawanym mu w prawie anglosaskim. Mieszczą się zatem w tym zakresie także inne rodzaje umów uregulowane w prawie polskim, na których podstawie operator może pozyskać tabor kolejowy do czasowego używania, np. umowa dzierżawy.

Prawo UE nie określa, w jaki sposób należy wyznaczać rynek właściwy na potrzeby sporządzania analizy konieczności zastosowania środków taborowych. Uważam, że uwzględniając regulacyjny charakter rozwiązań dotyczących taboru kolejowego, a tym samym ich związek z zagadnieniem konkurencji, zasadne wydaje się w tym przypadku wyznaczanie rynku właściwego w taki sam sposób, jak czyni się to w prawie konkurencji. Kwestia ta powinna jednak zostać doprecyzowana w przepisach sektorowych.

Prawo UE wyraźnie wskazuje, że w przedmiocie decyzji o zastosowaniu i charakterze środków taborowych organizatorzy dysponują uznaniem administracyjnym. Jednocześnie katalog możliwych do wdrożenia środków ma charakter przykładowy. Oznacza to, że organizatorzy mogą w tym zakresie wprowadzić także inne środki niż wprost przewidziane przez przepisy prawa UE. Tak duża uznaniowość działania organizatorów skutkuje wieloma wątpliwościami w odniesieniu do skuteczności prokonkurencyjnych rozwiązań wprowadzonych przez prawodawcę unijnego, w tym rzeczywistego zapewnienia konkurencji na etapie wyboru operatorów oraz ich niedyskryminacyjnego i uczciwego traktowania. Szczególne wątpliwości budzi, jaki wpływ na decyzję organizatora ma wynik analizy dotyczącej konieczności zastosowania środków zapewniających operatorom skuteczny

⁴ Ustawa z 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny, Dz. U. z 2018 r., poz. 1025 z późn. zm.

i niedyskryminacyjny dostęp do odpowiedniego taboru kolejowego. Prawo UE całkowicie pomija tę kwestię. Jest to poważna wada zbadanych w mojej monografii regulacji prawnych. Możliwe są bardzo różne interpretacje w tym zakresie, w tym także taka, że nie ma żadnego związku pomiędzy tą analizą a decyzją organizatora dotyczącą wprowadzenia środków taborowych. Podważa ona jednak sens jej sporządzania.

Według mnie, środki taborowe powinny zostać zastosowane zawsze, gdy ich brak będzie skutkował utratą przez procedurę wyboru operatora konkurencyjnego charakteru. Przy czym biorąc pod uwagę to, że procedura ta jest osadzona w określonym kontekście regulacyjnym i ma konkretny regulacyjny cel, to czy ma ona taki charakter nie powinno być oceniane jedynie w taki sposób, jak czyni się to w przypadku regulacji dotyczących zamówień publicznych. Nie powinno zatem badać się tylko tego, czy w ramach danej procedury nie naruszono uczciwej konkurencji pomiędzy wykonawcami, na przykład poprzez sporządzenie faworyzującego wybranych uczestników rynku opisu przedmiotu zamówienia w odniesieniu do kwestii taborowych, lecz również to, czy faktycznie zapewnia ona możliwość udziału w postępowaniu na wybór operatora wielu podmiotów. Drugi ze wskazanych przeze mnie elementów zdecydowanie wykracza poza zwykłe przestrzeganie typowych procedur udzielania zamówień publicznych. Nie obejmuje bowiem jedynie powstrzymywania się władz publicznych od działań, które mogłyby w jakikolwiek sposób naruszyć konkurencję pomiędzy wykonawcami (w nieuzasadniony sposób ograniczyć ich liczbę), lecz polega również na podejmowaniu przez nie aktywnych środków służących wykreowaniu szerszego kręgu podmiotów mogących wykonać zamówienie (poprzez dostarczenie im zasobów niezbędnych do jego realizacji). Kwestia ta pozostaje jednak otwarta i zapewne będzie budzić liczne kontrowersje. Bez wątpienia powinna ona zostać zatem jednoznacznie uregulowana w przepisach prawa UE.

Ostatnim ze szczególnych czynników produkcji występujących w transporcie kolejowym zbadanym przeze mnie jest czynnik pracowniczy. Celem zawartych w prawie UE rozwiązań regulacyjnych dotyczących pracowników jest zmniejszenie wpływu bariery w postaci konieczności dysponowania odpowiednio wykwalifikowanym personelem na warunki konkurencji na rynku przewozów kolejowych oraz łagodzenie napięć społecznych związanych ze zmianą operatorów (podmiotów wykonujących usługi przewozowe). Przy czym napięcia te również nie pozostają bez wpływu na stan konkurencji w sektorze transportu kolejowego. Mogą one bowiem skutkować oporem pracowników wobec zmiany operatora, co jest szkodliwe dla rozwoju konkurencji. Celem zbadanych w mojej monografii rozwiązań

„pracowniczych” jest również zwalczanie zakłóceń konkurencji będących następstwem zjawiska tzw. dumpingu socjalnego.

Ustaliłem, że prawo UE wprowadza dwie grupy rozwiązań dezintegracyjnych dotyczących pracowników. Pierwsza dotyczy przyznawania uprawnień do wykonywania określonych czynności (zawodu) pracownikom niezbędnym do prowadzenia działalności gospodarczej na rynku transportu kolejowego, których czas i koszt szkolenia stanowią poważne obciążenie dla uczestników tego rynku. Odnoszą się one do wszystkich rodzajów przewozów.

Druga grupa rozwiązań dotyczy zapewnienia sprawnego przejścia pracowników pomiędzy operatorami w przypadku ich zmiany. Ma ona zastosowanie wyłącznie do pasażerskich przewozów kolejowych o charakterze służby publicznej. Ustaliłem, że podobnie, jak w przypadku taboru, jest to podyktowane prawnym modelem organizacji rynku tych przewozów (model konkurencji o rynek). Są one realizowane w danym czasie na określonym obszarze co do zasady przez jeden podmiot. W okresie tym pracownicy związani z konkretnymi usługami świadczą zatem pracę zasadniczo na rzecz jednego operatora. Nowy operator (kolejny podmiot wybrany w procedurze konkurencyjnej do realizacji przewozów) musi przejąć co najmniej znaczną część personelu dotychczasowego operatora. Konieczność zmiany pracodawcy może wywoływać niepokój wśród pracowników, który w skrajnych przypadkach może zakłócić konkurencję na etapie powierzania świadczenia usług przewozowych, pozbawiając wprowadzony przez prawo UE model konkurencji o rynek skuteczności. Czynniki ten może być dodatkowo podsycany i wykorzystywany przez zasiedziałe przedsiębiorstwa kolejowe w celu hamowania liberalizacji rynku transportu kolejowego (rozwoju konkurencji w tym sektorze).

W przypadku przejścia pracowników rozwiązania regulacyjne zawarte w prawie UE polegają w szczególności na możliwości zastosowania przepisów *dyrektywy 2001/23 w sprawie zbliżania ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów*⁵ także w innych przypadkach niż wprost przez nią przewidziane. Należy uznać, że z użyciem przepisów tej dyrektywy w charakterze środka regulacyjnego będziemy mieli do

⁵ Dyrektywa Rady 2001/23/WE z 12 marca 2001 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów, Dz. Urz. UE 2001 L 82/16 z późn. zm., polskie wydanie specjalne: rozdział 5, tom 4, s. 98-103.

czynienia wówczas, gdy normalnie (w typowym przypadku) przewidziane przez nią rozwiązania nie znalazłyby zastosowania do danej sytuacji, a pomimo to zostały one wykorzystane. W tym zakresie z przeprowadzonych przeze mnie badań wynika, że mechanizmy w niej określone powinny zostać wdrożone zawsze, jeśli zmiana operatora (będąca następstwem przeprowadzenia konkurencyjnej procedury wyboru podmiotu świadczącego usługi publiczne) będzie wiązać się z przejęciem istotnych aktywów wykorzystywanych do realizacji przewozów (np. taboru) przez nowego operatora od jego poprzednika. Bez znaczenia jest przy tym, czy ich przeniesienie nastąpi bezpośrednio, czy też za pośrednictwem organizatora. Jeśli przejęcie aktywów nie będzie miało miejsca, to rozwiązania przewidziane w dyrektywie 2001/23 nie będą musiały zostać wdrożone, chyba że o ich zastosowaniu zdecydują właściwe organy. W takiej sytuacji będziemy mieli do czynienia z posłużeniem się dyrektywą w charakterze środka regulacyjnego.

Rozwiązania dotyczące nadawania uprawnień do wykonywania określonego zawodu pracownikom niezbędnym do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozów kolejowych, których szkolenie wymaga znacznego czasu i nakładów finansowych, polegają przede wszystkim na rozdzieleniu dokumentu potwierdzającego ogólne kwalifikacje do prowadzenia pojazdów kolejowych i prawa do jego nadawania od przedsiębiorstw kolejowych, w tym tych zasiedziały. Umożliwiają one swobodny przepływ pracowników pomiędzy uczestnikami rynku transportu kolejowego, dezintegrując tym samym zasoby ludzkie i zasiedziałe przedsiębiorstwa kolejowe. Przy czym prawo unijne wprowadza tego typu rozwiązania wyłącznie w odniesieniu do maszynistów. Według mnie, zasadne jest rozważenie ich wprowadzenie także w przypadku niektórych innych grup pracowników niezbędnych do realizacji kolejowego procesu przewozowego, posiadających specyficzne kwalifikacje i wymagających czasochłonnych i kosztownych szkoleń, takich jak kierownicy pociągów.

Doszedłem do wniosku, że zbadane przeze mnie rozwiązania dezintegracyjne mogą doprowadzić do rozwoju nowej kategorii uczestników rynku transportu kolejowego – tzw. operatorów kolejowych, czyli przedsiębiorstw świadczących usługi przewozowe substytucyjne względem tych wykonywanych przez przedsiębiorstwa kolejowe, lecz nie posiadających statusu takiego przedsiębiorstwa. Operator kolejowy nie jest przedsiębiorstwem kolejowym w prawnym znaczeniu tego pojęcia, ponieważ samodzielnie nie zapewnia usługi trakcyjnej (pojazdów kolejowych wraz z obsługą). Pozyskuje on ją, jak i przeważnie pozostałe czynniki produkcji niezbędne do prowadzenia działalności

przewozowej w sektorze transportu kolejowego, od innych podmiotów. Wzrost znaczenia tej kategorii uczestników rynku transportu kolejowego może skutkować koniecznością wprowadzenia zmian w przeanalizowanych przeze mnie regulacjach prawnych, takich jak jednoznaczne przesądzenie w przepisach prawa UE, że operatorzy kolejowi mogą wnioskować o dostęp do obiektów infrastruktury usługowej.

W mojej ocenie należy spodziewać się, że tak długo, jak nie zmieni się podejście prawodawcy unijnego do wartości, jakie powinny być urzeczywistniane w sektorze transportu kolejowego i sposobu ich realizacji, jego aktywność będzie skupiać się w przyszłości na rozszerzaniu i ulepszaniu rozwiązań dezintegracyjnych. Szereg z nich zostało bowiem wprowadzonych niedawno. Co do zasady nie ma doświadczenia w ich stosowaniu. Możliwe jest, że rozwiązania dezintegracyjne, pod wpływem praktyki funkcjonowania rynku transportu kolejowego, obejmą także inne czynniki produkcji wykorzystywane w kolejowym procesie przewozowym, niż te, do których już znajdują zastosowanie.

Wnioski zawarte w mojej monografii mogą być przydatne przy stosowaniu i interpretacji obecnie obowiązujących przepisów z zakresu transportu kolejowego. Mogą one także stanowić inspirację do wprowadzania w nich zmian.

5. Omówienie pozostałych osiągnięć naukowo - badawczych (artystycznych).

Wykaz moich pozostałych osiągnięć naukowo – badawczych znajduje się w **Załączniku nr 4 do wniosku o przeprowadzenie postępowania habilitacyjnego**. Ich przedmiotem są zagadnienia z zakresu prawa konkurencji, regulacji gospodarczej, zwłaszcza regulacji gospodarczej transportu kolejowego, a także pomocy publicznej (w tym przypadku szczególny nacisk również kładłem na zagadnienia dotyczące sektora transportu, w tym zwłaszcza kolejowego).

Oprócz wyżej zaprezentowanej książki wśród osiągnięć naukowo-badawczych można wskazać w pierwszym rzędzie monografię *Modele prokonkurencyjnych rozwiązań prawnych w zakresie pasażerskich Przewozów kolejowych* (wyd. EuroPrawo, Warszawa 2013), która jest uzupełnioną wersją mojej rozprawy doktorskiej. Przedmiotem badania, którego wyniki zostały zaprezentowane we wskazanej monografii były prokonkurencyjne rozwiązania prawne odnoszące się do pasażerskich przewozów kolejowych. Celem badania było poznanie istoty tych rozwiązań, zidentyfikowanie ich cech wspólnych oraz występujących pomiędzy nimi różnic.

Tematyka rozwiązań prawnych mających na celu zapewnienie konkurencji w zakresie działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu pasażerskich przewozów kolejowych ma szczególne znaczenie bowiem przewozy te zaspokajają elementarne potrzeby społeczne związane z przemieszczaniem się (dojazdem do miejsc pracy, edukacji, wypoczynku, itp.). Analiza tego zagadnienia została podjęta w sposób pionierski w literaturze polskiej. Oryginalne założenie autora polegało na stwierdzeniu, że w oparciu o jeden z dwóch determinantów warunkujących występowanie konkurencji w pasażerskich przewozach kolejowych, tj. determinant dostępu do rynku oraz determinant nierentowności znacznej części przewozów, możliwe jest wyróżnienie dwóch zasadniczych modeli prokonkurencyjnych rozwiązań prawnych dotyczących pasażerskich przewozów kolejowych – modelu konkurencji na rynku oraz modelu konkurencji o rynek. Stwierdziłem, że model konkurencji na rynku obejmuje rozwiązania prawne polegające na wprowadzeniu konkurencji pomiędzy poszczególnymi przedsiębiorstwami kolejowymi w zakresie świadczonych usług przewozowych. Opiera się on na zapewnieniu równego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym zainteresowanym świadczeniem usług przewozowych. Model konkurencji o rynek polega zaś na powierzaniu świadczenia usług przewozowych w drodze konkurencyjnych i niedyskryminacyjnych procedur przetargowych. W tym przypadku konkurencja pojawia się w momencie wyboru przedsiębiorstw świadczących usługi przewozowe, lecz nie występuje na etapie ich świadczenia. Warto zauważyć, że niektóre z rozwiązań zaproponowanych przeze mnie w tej monografii zostały wprowadzone do przepisów polskiego prawa. Za wspomnianą książkę zostałem w 2015 r. nominowany do nagrody regulacyjnej Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego.

W ramach obszaru badawczego dotyczącego problematyki regulacji gospodarczej sektora transportu kolejowego można ponadto wymienić kilkanaście innych publikacji (fragmentów książek oraz artykułów). Wśród nich na uwagę wydają się zasługiwać zwłaszcza następujące pozycje: *Jak usprawnić działanie administracji w zakresie organizowania pasażerskich przewozów kolejowych o charakterze usługi publicznej?* [w:] Z. Cieślak, K. Zalasieńska, *Prace studialne Warszawskiego Seminarium Aksjologii Administracji - Szkice z zakresu nauki administracji*, wyd. Presscom, Wrocław 2013; *Otwarcie krajowych rynków kolejowych przewozów pasażerskich na konkurencję. Zasady dostępu do infrastruktury kolejowej dla przewoźników komercyjnych i świadczących usługi publiczne*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2013, nr 4; *Tabor a konkurencja w*

pasażerskich przewozach kolejowych [w:] J. Gola, W. Szydło, *Regulacja w sektorze kolejowym i jej sądowa kontrola*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2014, nr 368; *Potrzeba i prawne możliwości interwencji państwa w zakresie kolejowych przewozów rozproszonych*, „Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego” 2015, nr 11; *Otwarcie krajowych rynków kolejowych przewozów pasażerskich a usługi publiczne*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2017, nr 4; *Pozakonkurencyjne mechanizmy motywujące na rynku pasażerskich przewozów kolejowych* [w:] M. Pawełczyk, *Rynek kolejowy – prawne i ekonomiczne aspekty funkcjonowania*, wyd. Ius Publicum, Warszawa 2017; *Pojęcie usługi publicznej a otwarty dostęp* [w:] M. Pawełczyk, *Rynek kolejowy – współczesne prawne i sektorowe uwarunkowania ochrony konkurencji i konsumenta*, wyd. Ius Publicum, Warszawa 2017. Publikacje te poświęcone są w dużej mierze problemowi świadczenia usług publicznych w transporcie kolejowym. Zależności pomiędzy takimi usługami a przewozami komercyjnymi. W szczególności zajmowałem się możliwością ograniczenia dostępu do rynku transportu kolejowego operatorowi komercyjnemu ze względu na konieczność ochrony równowagi ekonomicznej świadczenia usług publicznych. W kręgu mojego zainteresowania pozostawał także wpływ sposobu działania administracji publicznej odpowiedzialnej za organizację publicznego transportu zbiorowego na stan konkurencji w zakresie działalności polegającej na wykonywaniu pasażerskich przewozów kolejowych. W tym obszarze skupiałem się również na rozwiązaniach dezintegracyjnych, takich jak środki związane z zapewnieniem operatorom dostępu do taboru kolejowego niezbędnego do wykonywania przewozów. Odrębnym przedmiotem badań były tzw. towarowe przewozy rozproszone, których sposób finansowania stosowany przez niektóre państwa członkowskie UE jest zbliżony do działań podejmowanych w odniesieniu do usług publicznych.

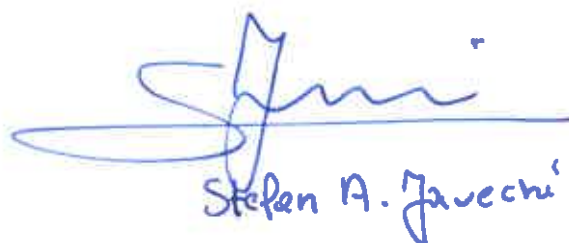
Prowadziłem również badania dotyczące regulacji gospodarczej w szerszym kontekście, w tym zajmowałem się regulacją gospodarczą innych sektorów gospodarki, a także zależnością pomiędzy regulacją gospodarczą a innymi gałęziami prawa. Zajmowałem się także zagadnieniami prawa konkurencji. W tym zakresie warto zwrócić uwagę na następujące pozycje: *Związek pomiędzy aksjologicznymi podstawami prawa regulacji rynku transportu kolejowego i prawa ochrony środowiska*, „Kwartalnik Prawa Publicznego” 2009, nr 3/4; *Usługa publiczna w transporcie – problemy definicyjne*, „Kontrola Państwowa” 2012, nr 5; *Czy urząd obsługujący organ może być uznany za przedsiębiorstwo?* [w:] Z. Cieślak, A. Kosieradzka-Federczyk, *Prace studialne Warszawskiego Seminarium Aksjologii*

Administracji - Nowe zjawiska w administracji publicznej, wyd. Wyższej Szkoły Informatyki Stosowanej i Zarządzania, Warszawa 2015; *Between exercising of public powers and economic activity. The latest findings on the notion of entrepreneur made in the process of judicial review of the decision of the President of the Office of Competition and Consumer Protection*, „Central and Eastern European Journal of Management and Economics” 2017, nr 2; *Wpływ na handel pomiędzy państwami członkowskimi UE jako przesłanka podziału kompetencji pomiędzy krajowe organy regulacyjne i Komisję Europejską* [w:] *Instytucjonalny wymiar sektora telekomunikacyjnego. Sądy i inne organy publicznej*, „Prace naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2017, nr 495; *Pomoc publiczna a regulacja sektorowa*, „Wrocławskie Studia Sądowe” 2018, nr 2.

W przypadku obu wskazanych powyżej obszarów badań uczestniczyłem czynnie w licznych krajowych i międzynarodowych konferencjach naukowych i tematycznych, zorganizowanych m.in. przez University of Leeds; Masaryk University - Institute of Transport Economics, Geography and Policy; Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego (Zakład Prawa Konkurencji i Regulacji Sektorowej); Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego, Katedrę Nauki Administracji i Ochrony Środowiska Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie; Wydział Informatycznych Technik Zarządzania Wyższej Szkoły Informatyki Stosowanej i Zarządzania w Warszawie; Fundację *Ius Publicum*; Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej, czy Ministerstwo Rozwoju.

W obszarze regulacji prawnych dotyczących transportu kolejowego byłem autorem ekspertyzy naukowej przygotowanej na zlecenie Polskich Kolei Państwowych S.A. *Kwalifikacja finansowania inwestycji dworcowych ze środków publicznych, w tym UE, pod kątem występowania pomocy publicznej w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE* (Warszawa, 2016). Jej celem było określenie, czy publiczne finansowanie inwestycji w zakresie modernizacji dworców kolejowych stanowi pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Celem ekspertyzy było również udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy wsparcie dla takich inwestycji powinno być zgłoszone Komisji Europejskiej zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE. Ponadto brałem czynny udział w opracowaniu *białej księgi Konkurencja w transporcie kolejowym* (red. T. Syryjczyk, Railway Business Forum, Warszawa 2018). W opracowaniu zawarto analizę zagadnień związanych z konkurencją w transporcie kolejowym. Większość spostrzeżeń poczynionych w księdze dotyczy konkurencji w kolejowych przewozach pasażerskich.

Ważnym obszarem prowadzonych przeze mnie badań są również zagadnienia dotyczące pomocy publicznej. Przy czym szczególnym przedmiotem mojego zainteresowania jest wpływ publicznego finansowania infrastruktury i usług przewozowych na konkurencję w sektorze transportu (zwłaszcza kolejowego), w tym zgodność takiego finansowania z regułami rynku wewnętrznego UE. Jednocześnie zajmuję się także problematyką pomocy publicznej w innych sektorach gospodarki. W tym zakresie szczególnie warto wyróżnienia wydają się następujące pozycje: *Public Service Compensation in Land Transport. When Does It not Constitute State Aid?*, „Polish Review of International and European Law” 2013, nr 2; *Application of State Aid Rules to Railway Rolling Stock Investment Projects: Polish Experiences*, „European Structural & Investment Funds Journal” 2014, nr 2; *Pomoc de minimis dla przedsiębiorstw świadczących usługi w ogólnym interesie gospodarczym*, „Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego” 2014, nr 1; *Finansowanie infrastruktury w ramach rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w perspektywie 2014-2020*, „Prawo Pomocy Publicznej” 2015, nr 1; *Nowe podejście Komisji Europejskiej do publicznego finansowania budowy infrastruktury transportowej - konsekwencje orzeczenia w sprawie Leipzig-Halle*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2015, nr 1; *Wsparcie infrastruktury lokalnej - pomoc czy nie pomoc?*, „Prawo Pomocy Publicznej” 2015, nr 4; *Publiczne finansowanie kolei linowych a reguły rynku wewnętrznego UE*, „Przegląd Komunikacyjny” 2015 nr 8; *Finansowanie infrastruktury - nieustająca zmiana podejścia Komisji*, „Prawo Pomocy Publicznej” 2017, nr 3; *Wsparcie na inwestycje w infrastrukturę węzłów przesiadkowych i dworców kolejowych a pomoc publiczna*, „Prawo Pomocy Publicznej” 2017, nr 5; *Pomoc na zakup taboru - jak nie rekompensata to co?*, „Prawo pomocy publicznej” 2018, nr 1; *Elektromobilność a pomoc publiczna*, „Prawo pomocy publicznej” 2018, nr 3; *Finansowanie zakupów taboru kolejowego w nowej perspektywie finansowej*, „Prawo pomocy publicznej” 2018, nr 5.



Stefan A. Jarecki