

Dr hab. Mirosław Pawełczyk, prof. UŚ
Instytut Nauk Prawnych
Wydział Prawa i Administracji
Uniwersytet Śląski

Katowice, 20 listopada 2020 r.

R E C E N Z J A

rozprawy doktorskiej Pana mgr Marcina Kraśniewskiego pod tytułem „Model regulacji gospodarczej rynku kolejowych przewozów pasażerskich”

przygotowanej na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego pod kierunkiem
prof. dr hab. Marii Królikowskiej-Olczak

I. Uwagi ogólne, ocena tematyki, koncepcji i wybór tematu

Współczesna gospodarka, zarówno w wymiarze krajowym, jak i europejskim czy światowym, coraz mocniej osadzona jest wokół problemów regulacji poszczególnych sektorów strategicznych. Sektor transportu kolejowego odgrywa kluczową rolę, stanowiąc arterię alokacji towarów i osób, zapewniając sprawne funkcjonowanie gospodarki i społeczeństwa. Stąd w prawnych unormowaniach krajowych i unijnych problematyka transportu kolejowego jest jednym z podstawowych obszarów, wokół którego grupują się poszczególne polityki gospodarcze krajów członkowskich. Działalność sektora kolejowego i jego uczestników jest regulowana przez przepisy prawa wieloaspektowo, bowiem dotyczą one nie tylko organów administracji kolejowej i przedsiębiorców kolejowych, ale również ich klientów, w tym konsumentów, tworząc ramy właściwych instrumentów ochronnych i regulujących.

O znaczeniu sektora kolejowego świadczą liczby wskazane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w corocznym sprawozdaniu z funkcjonowania tego sektora. Przykładowo w 2019 roku masa ładunków kolejowych wyniosła ponad 230 mln ton, zaś koleją w Polsce podróżowało ponad 335 mln pasażerów. Co ciekawe 98% z nich podróżowało pociągami w ramach świadczonych usług publicznych, czyli tylko 2% pasażerów podróżowało w ramach połączeń uruchomionych komercyjnie. W zakresie tzw. wykonanej pracy przewozowej w 2019 r. udział pasażerokilometrów zrealizowanych w ramach usług publicznych stanowił 88% ogółu wykonanej pracy przewozowej. Wskaźnik wykorzystania

kolei w 2019 r. dla Polski wyniósł 8,7 przejazdów na mieszkańca. Co ciekawe, rekordowy wynik pracy przewozowej w krajach wspólnoty europejskiej, jak również Europy Środkowo-Wschodniej padł w roku 1985 i wynosił 600 mld pasażerokilometrów, co pokazuje na potencjał rynku.

Przewozy pasażerskie w Polsce wykonują licencjonowani przewoźnicy kolejowi i są one prowadzone w ramach usług publicznych, przewozów komercyjnych i przewozów okazjonalnych. Przewozy te są wykonywane na zlecenie 18 organizatorów zawierających umowy o świadczenie usług publicznych, tj. ministra właściwego ds. transportu, marszałków województw i Prezydenta m.st. Warszawy.

Przewoźnikiem kolejowym, zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym, jest przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej. Obok przewozów realizowanych w ramach służby publicznej operatorzy mogą wykonywać przewozy komercyjne na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, powyższe obejmuje relacje, na które przewoźnik nie otrzymuje dofinansowania w przypadku niewystarczających wpływów z biletów. Połączenia komercyjne wymagają uprzedniego wydania przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, co z kolei oznacza, iż przewoźnik-adresat takiej decyzji jest uprawniony do ubiegania się o dostęp do infrastruktury kolejowej u zarządcy infrastruktury na wskazanej trasie, z zastrzeżeniem iż postanowienia te nie dotyczą połączeń, na które podpisano umowę z organizatorem publicznego transportu zbiorowego.

Ustrojową rolę w sektorze kolejowym odgrywa regulacja gospodarcza, traktowana jako forma interwencji państwa w gospodarkę rynkową, mająca na celu zapewnienie mechanizmów rynkowych i reguł swobodnej konkurencji w tych polach działalności gospodarczej, w których istnieją w ograniczonym stopniu bądź w ogóle nie występują. Przyczyny wdrożenia instrumentów regulacji gospodarczej mogą być rozmaite, jak m.in. przeciwdziałanie tworzeniu bądź dalszym istnieniu naturalnych monopolii, zapewnienie właściwej struktury pionowej i poziomej przedsiębiorstw, dążenie do zapewnienia lub utrzymania równowagi ekonomicznej funkcjonowania struktury podmiotów i sieci kolejowej, ochrona strategicznej infrastruktury kolejowej. Z kolei model regulacji gospodarczej unijnego rynku kolejowych przewozów jest wynikową pięciu zasadniczych celów regulacji gospodarczej w prawie kolejowym, tj. dobra pasażera, urynkwienie (rozumiane jako demonopolizacja wprowadzenie mechanizmów konkurencji), bezpieczeństwo systemu, ochrona środowiska naturalnego oraz

interoperacyjność. Należy podkreślić, że regulacja gospodarcza jest niejednokrotnie wynikiową publicznego prawa gospodarczego oraz prawa gospodarczego prywatnego. Zauważalne jest to choćby w kształtowaniu modeli holdingowych w strukturach grup kapitałowych przedsiębiorstw sektora energetycznego, gazowego, paliw czy prokonkurencyjnych instrumentach zapewnienia np. bezpieczeństwa energetycznego.

Doktrynalne wyodrębnienie modelu regulacji gospodarczej jest uzasadnione m.in. złożonością zagadnienia regulacji gospodarczej, rozbieżnością w zakresie definiowania i pojmowania regulacji gospodarczej, dbałością w zakresie systemowego uporządkowania rozwiązań prawnych, w tym weryfikacją założeń regulacji gospodarczej czy koniecznością wypracowania nowych ram regulacji gospodarczej w uwzględnieniu zmieniającego się otoczenia prawnego i pozaprawnego.

Temat właściwego modelu sektora transportu kolejowego stał się szczególnie aktualny w dobie kryzysu pandemicznego 2020 roku, czyli COVID-19, który mocno dotknął przedsiębiorstwa kolejowe świadczące usługi przewozu osób, w zakresie m.in. wprowadzenia ograniczenia poruszania się obywateli, zamknięcia granic poszczególnych państw członkowskich na ruch pasażerski czy wyznaczenia stref zbiorowej kwarantanny oraz inne epidemiologiczne ograniczenia. Powoduje to w dalszej konsekwencji konieczność kierunkowej reformy modelu regulacji gospodarczej sektora kolejowego, który *de facto* nie przewiduje mechanizmów ochronnych dla przewoźników kolejowych.

Powyższe wprowadzenie wskazuje, jak duże znaczenie odgrywa problematyka recenzowanej rozprawy. Co szczególnie istotne, będące przedmiotem analizy recenzowanej rozprawy normy prawne osadzone są w głównej mierze w normach prawa publicznego. Tradycyjnie normy prawa kolejowego wynikają wprost z nauki publicznego prawa gospodarczego, zatem ocena recenzowanej pracy, skupionej wokół aspektów regulacji sektora transportu kolejowego, w głównej mierze dokonywana była przez pryzmat aksjologii właściwej dla reguł publicznego prawa gospodarczego. Recenzowana praca jest istotnym krokiem w rozwoju publicznego prawa gospodarczego, które coraz mocniej sięga do unormowań sektorowych w obszarach strategicznych i wrażliwych, takich jak sektor energetyczny, paliw, gazu, wodociągowy czy kolejowy.

Recenzent zwyczajowo w tego typu pracach z obszaru publicznego prawa gospodarczego wskazuje, iż moderowanie reguł prowadzonej działalności gospodarczej poprzez instrumenty i instytucje prawa kolejowego jest paradoksalnym przykładem

oddziaływania władzy publicznej (w analizowanym przypadku unijnych i krajowych organów regulacji kolejowej) na gospodarkę czy sfery gospodarcze. Jest to bez wątpienia zauważalny współcześnie i wyraźny trend, polegający na coraz częstszym odchodzeniu od tradycyjnych założeń gospodarki wolnorynkowej na rzecz coraz mocniejszego wpływu państwa (bądź struktur ponadpaństwowych) i jego organów na gospodarkę, a w konsekwencji coraz bardziej akceptowalnego interwencjonizmu państwowego. Współczesne problemy skali globalnej w zakresie polityki przewozowej czy transportowej, wymagania w zakresie zarówno ochrony, jak i ratowania środowiska naturalnego, czyli odejście od wysokoemisyjnych środków transportu na rzecz ekologicznych środków, do których bez wątpienia należy transport kolejowy, zmiany technologiczne, w tym rosnąca prędkość przewozowa i transportowa, powoduje, iż problematyka wypracowania właściwego modelu regulacji sektora transportu kolejowego staje się jednym z podstawowych wyzwań przed jakim stoją unijni i krajowi legislatorzy, organy stanowiące oraz właściwe organy regulacyjne.

Z powyższych powodów za trafny należy uznać wybór obszaru badań, jak i tematyki, bowiem posiada on ogromne znaczenie praktyczne i teoretyczne. Sam przedmiot prowadzonych badań mieści się modelowo w zakresie zainteresowania nauki publicznego prawa gospodarczego. Należy także wskazać, iż tematyka modelu regulacji transportu kolejowego nie doczekała się w doktrynie głębszych opracowań. Za słuszną i dogłębnie przemyślaną uznaję koncepcję rozprawy doktorskiej. Zwraca uwagę solidny warsztat naukowy, a w szczególności umiejętne stosowanie wykładni krajowego i unijnego prawa kolejowego.

II. Ocena konstrukcji pracy

Pozytywnie oceniam konstrukcję recenzowanej rozprawy doktorskiej. Poszczególne jej części zachowują właściwe proporcje pod względem ilości analizowanych zagadnień oraz stanowią usystematyzowany zbiór badań, ukierunkowany na realizację postawionego przez Doktoranta celu badawczego, z zastrzeżeniem uwag poniżej.

Praca składa się z czterech rozdziałów, zawierających właściwe wnioski końcowe. Ponadto recenzowana rozprawa zawiera wprowadzający czytelnika „Wstęp” oraz zwięzłe podsumowanie prowadzonych badań w finalnej części, zwanej „Zakończeniem”. Ponadto w recenzowanej pracy znajduje się zwyczajowo stosowany wykaz przyjętych akronimów oraz bibliografia. Zaznaczyć również należy, że we wstępie recenzowanej rozprawy prawidłowo przedstawiono cele i przedmiot badań, zakładaną hipotezę pracy i jej strukturę, konsekwentnie realizując przyjęty model w warsztacie pracy.

Zasadniczym celem badawczym, postawionym w recenzowanej pracy, była analiza zakresu i różnic regulacji gospodarczej oraz jej znaczenia dla kształtowania stosunków gospodarczych w sektorze kolejowych przewozów pasażerskich w prawie unijnym i polskim, zaś badania prowadzone przez Doktoranta miały na celu przedstawienie modelu regulacji gospodarczej sektora kolejowego przewozów pasażerskich w prawie unijnym i polskim. Co istotne przeprowadzona w pracy analiza przepisów prawa polskiego w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich została odniesiona do prawa Unii Europejskiej przez pryzmat teoretycznej specyfiki regulacji gospodarczej oraz modelu samej regulacji gospodarczej.

Doktorant w pracy przyjął i zweryfikował hipotezę badawczą, zgodnie z którą regulacja gospodarcza stanowi funkcję państwa wobec gospodarki, pozwalającą na ukształtowanie sektora kolejowych przewozów pasażerskich zgodnie z gospodarczymi celami publicznymi, które nie są możliwe do zrealizowania w warunkach wolnego rynku. Kolejno słusznie Doktorant postawił w pracy pytanie dotyczące tego, czy polski model regulacji gospodarczej sektora kolejowych przewozów pasażerskich umożliwia realizację reguł jednolitego obszaru kolejowego Unii Europejskiej, a w dalszej kolejności zbadał ewentualne pojawiające się w tym zakresie odrębności. Ponadto Doktorant postawił i podjął skuteczną próbę weryfikacji szeregu innych pytań badawczych, jak m.in.:

- Jakie są przesłanki regulacji gospodarczej, jej geneza i uzasadnienie stosowania, a także relacja z innymi pojęciami pokrewnymi prawa gospodarczego publicznego,

takimi jak kierownictwo gospodarcze, policja gospodarcza i reglamentacja gospodarcza?

- Jakie elementy wyróżnia się w modelu regulacji gospodarczej?
- Jakie są cele unijnej polityki w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego i jaki jest stan ich realizacji w prawie Unii Europejskiej?
- Jak organy unijne kształtują model regulacji sektora kolejowych przewozów pasażerskich i jaki jest skutek ich oddziaływania na funkcjonowanie organów krajowych?
- Jakie tendencje rozwojowe w sektorze kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce można wyróżnić w okresie obowiązywania ustawy o transporcie kolejowym i jakie są ich przyczyny?
- Jakie są założenia polityki transportowej Polski w zakresie rozwoju pasażerskiego transportu kolejowego i jego miejsca w tej polityce?
- Czy, a jeśli tak, to w jakim stopniu, krajowy model regulacji gospodarczej sektora kolejowych przewozów pasażerskich realizuje założenia unijnego modelu regulacji gospodarczej?
- Czy, a jeśli tak, to w jakim zakresie krajowy model regulacji gospodarczej sektora kolejowych przewozów pasażerskich pozwoli na urzeczywistnienie jednolitego obszaru kolejowego?
- W jaki sposób zostały ukształtowane elementy modelu regulacji gospodarczej sektora kolejowych przewozów pasażerskich przez krajowego prawodawcę oraz krajowe organy administracji gospodarczej i sądownictwo?
- W jaki sposób krajowe organy regulacji gospodarczej kształtują krajowy model regulacji gospodarczej sektora kolejowych przewozów pasażerskich i czy w ich działalność wykazuje charakterystyczne cechy?

W rozdziale pierwszym pt. „Regulacja gospodarcza w ujęciu teoretycznym” Doktorant umiejętnie przedstawił poglądy doktryny w zakresie teorii regulacji gospodarczej, podejmując próbę ukształtowania treści i znaczenia pojęcia „regulacja gospodarcza” w ujęciu teoretyczno-prawnym. Ponadto Doktorant odniósł się do innych pojęć, jak m.in. regulacja sektorowa czy regulacja prokonkurencyjna oraz dokonał przeglądu poglądów ekonomicznych i prawnych odnośnie treści pojęcia regulacja gospodarcza, podejmując próbę wykreowania własnego ujęcia regulacji gospodarczej w oparciu o przedstawione poglądy. Doktorant również w tym rozdziale przedstawił historycznoprawny rozwój regulacji gospodarczej oraz jej

stosunek do kategorii pokrewnych, jakim są kierownictwo gospodarcze, reglamentacja gospodarcza oraz policja gospodarcza.

Rozdział drugi pt. „Model regulacji gospodarczej w prawie gospodarczym publicznym” zawiera próbę definicji modelu regulacji gospodarczej w publicznym prawie gospodarczym, w tym poglądy doktryny prawa i ekonomii na temat zasadności stosowania modelu regulacji oraz jego modelowania w nauce prawa. Ponadto dokonano wyodrębniania elementów teoretycznego modelu regulacji gospodarczej, wyodrębiając ustrojowe, materialne, procesowe oraz pozostałe elementy modelu regulacji gospodarczej.

Kolejny, trzeci rozdział pt. „Unijny model regulacji gospodarczej sektora kolejowych przewozów pasażerskich” jest opisem unijnych unormowań sektora kolejowych przewozów pasażerskich. W rozdziale tym Doktorant podjął próbę analizy i wykreowania unijnego modelu regulacji gospodarczej na podstawie przepisów prawa unijnego, jako wzorca dla państw członkowskich Unii Europejskiej. Doktorant dokonał przeglądu historycznego zmian prawnych, co pozwoliło na wyodrębnienie pięciu publicznych celów gospodarczych w tym sektorze, takich jak: dobro pasażera (czyli odbiorcy usług), konkurencja, urynkwienie, bezpieczeństwo systemu, ochrona środowiska naturalnego oraz interoperacyjność; wskazując jednocześnie na filary unijnego modelu regulacji gospodarczej sektora kolejowych przewozów pasażerskich. Co istotne, kolejno opisał aspekt ustrojowy, czyli organy i podmioty regulujące sektor kolejowych przewozów pasażerskich oraz zbadał w szczególności podmioty poddane regulacji gospodarczej, weryfikując je z punktu widzenia wyodrębnionych publicznych celów gospodarczych. Następnie Doktorant scharakteryzował skutki zastosowania materialnoprawnych elementów unijnego modelu regulacji gospodarczej, czyli rozdziały pionowe i poziome, dostęp do infrastruktury kolejowej, infrastruktury usługowej, taboru kolejowego i informacji, a także mechanizmy organizacji świadczenia usług użyteczności publicznej, również odnosząc je do publicznych celów gospodarczych.

Ostatni, merytoryczny rozdział recenzowanej rozprawy został poświęcony analizie i identyfikacji elementów ustrojowych, materialnoprawnych i procesowych, które tworzą krajowy model regulacji gospodarczej sektora kolejowych przewozów pasażerskich. Doktorant w tym rozdziale przeprowadził m.in. historyczną kwerendę krajowego ustawodawstwa w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, opisał strukturę krajowego modelu regulacji gospodarczej sektora, jak również przedstawił problematykę inwestycyjną w sektorze kolejowym. Również przedstawiony został wpływ Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz innych organów wykonujących

niektóre funkcje regulacyjne, jak m.in. Prezes Rady Ministrów, Rada Ministrów, minister właściwy ds. transportu, minister właściwy ds. aktywów państwowych, organy ochrony środowiska czy jednostki samorządu terytorialnego. Kolejno Doktorant dokonał opisu podmiotów poddanych regulacji gospodarczej, takich jak m.in. przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury, organizator publicznego transportu zbiorowego, operator obiektów infrastruktury kolejowej czy pasażer. Co warto podkreślić, w tym rozdziale recenzowanej pracy Doktorant zbadał również materialne elementy krajowego modelu regulacji gospodarczej sektora kolejowych przewozów pasażerskich, jak mechanizmy rozdzielania działalności, w tym rozdział pionowy, mechanizmy dostępowe do infrastruktury kolejowej czy usługowej w krajowym modelu regulacji gospodarczej sektora kolejowych przewozów pasażerskich, dostęp do informacji, mechanizmy organizacji świadczenia usług użyteczności publicznej, instrumenty regulacji usług użyteczności publicznej. Ostatni recenzowany rozdział zawiera również procesowe elementy krajowego modelu regulacji gospodarczej sektora kolejowych przewozów pasażerskich, gdzie Doktorant opisuje rolę sądownictwa w kształtowaniu tego modelu, wpływ orzecznictwa oraz opisuje specyfikę procesową postępowań przed organami regulacji gospodarczej.

III. Uwagi merytoryczne

1. W pierwszej kolejności wskazuję na prawidłowe zastosowanie przez Doktoranta metody badawczej, przyjmując jako podstawową metodę formalno-dogmatyczną, w zakresie analiz obowiązujących przepisów prawa krajowego i unijnego, zarówno prawa pierwotnego, jak i prawa pochodnego, jak i aktów *soft law*. Wsparciem tej metody była metoda prawnoporównawcza, w tym kwerenda poglądów przedstawicieli doktryny polskiej i zagranicznej, zwłaszcza amerykańskiej i brytyjskiej. Co istotne, Doktorant zastosował również metodę historyczną oraz metodę empiryczną w zakresie praktyki stosowania badanych przepisów prawa, w tym przeprowadził badanie orzecznictwa Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz praktyki orzeczniczej sądów powszechnych i administracyjnych.
2. Doktorant poddał analizie i prawidłowo zastosował bogaty materiał źródłowy zawarty w prawie krajowym i unormowaniach unijnych, odnosząc się w swoich badaniach do licznych źródeł prawa. Jednocześnie trzeba podkreślić, że Doktorant swoje rozważania osadził na właściwie wykorzystanym orzecznictwie sądowym i administracyjnym.
3. Na uznanie w ocenie Recenzenta zasługuje bogaty zasób wykorzystanych bądź powołanych w rozprawie pozycji bibliograficznych, z czego część stanowią pozycje obcojęzyczne, co jest szczególnie ważne z uwagi na ponadnarodowy temat recenzowanej rozprawy.
4. Recenzent również wskazuje na precyzyjny i bardzo dobry dobór wykorzystanej literatury. Potwierdza to dobrą znajomość Doktoranta w zakresie nie tylko badanej materii prawa kolejowego, jak również materii publicznego prawa gospodarczego oraz prawa administracyjnego. Zdaniem Recenzenta rozprawa doktorska daje dowody na to, iż Doktorant porusza się po zebranym przez siebie materiale źródłowym z ogromną swobodą. Dotyczy to zarówno literatury polskiej, jak i obcej.
5. Doktorant precyzyjnie zdefiniował we wstępie cele prowadzonych badań naukowych, właściwie przy tym rozkładając ciężar obszarów badawczych i sprawnie wprowadzając czytelnika w poszczególne etapy badawcze, pozwalające na zrozumienie intencji postawionych tez, praktycznie od pierwszych stron recenzowanej pracy. Z kolei wnioski końcowe są zwięzłym podsumowaniem efektów prowadzonych badań.

6. Recenzowana rozprawa napisana jest językiem, który wskazuje na biegłość Doktoranta w poruszaniu się w opisywanej tematyce, oraz wskazuje na łatwość posługiwania się siatką pojęciową z zakresu prawa kolejowego.
7. Recenzent podziela wniosek Doktoranta, iż wiodącą determinantę regulacji gospodarczej stanowi publiczny cel gospodarczy, który wykazuje duże zróżnicowanie treściowe, zaś mechanizmy ochrony konkurencji są tylko jego jednym z elementów, obok innych publicznych celów gospodarczych, takich jak m.in. bezpieczeństwo energetyczne, ochrona środowiska naturalnego.
8. Z uwagi na rozwojowy charakter badań nad prawem sektorowym, w ocenie Recenzenta przedwczesny jest stanowczy wniosek Doktoranta, nie dopuszczający możliwości wyodrębniania z norm publicznego prawa gospodarczego norm prawa sektorowego, jako odrębnej gałęzi prawa.
9. Recenzent nie podziela wniosku Doktoranta, iż takie pojęcia jak regulacja gospodarcza, regulacja sektorowa, regulacja prokonkurencyjna mają charakter odrębny i odnoszą się do innych zagadnień prawnych. Pojęcia te bowiem odnoszą się obszarów, które wykazują duży poziom wzajemnego przenikania i oddziaływania, czy wręcz jedne wynikają z drugich, co więcej trudno np. definiować pojęcie regulacji sektorowej bez powiązania ich z mechanizmami prokonkurencyjnymi.
10. Doktorant prawidłowo zdefiniował model regulacji gospodarczej, jako zjawiska prawnego o dużym poziomie wewnętrznej dynamiki, które jednocześnie jest podatny na wiele czynników, jak orzecznictwo regulacyjnych organów administracji gospodarczej i sądownictwa. Jednocześnie wiodącą rolę odgrywają tu publiczne cele gospodarcze oraz uwarunkowania ekonomiczne i techniczne, które mają pierwotny charakter wobec prawnych.
11. Krajowy sektor przewozów kolejowych pasażerskich jest elementem rynku wewnętrznego Unii Europejskiej, skierowanego na zbudowanie jednolitego obszaru kolejowego, gdzie można prowadzić działalność gospodarczą bez ograniczeń i barier obowiązujących w państwach członkowskich. Co oznacza, iż unijna regulacja gospodarcza sektora kolejowego nastawiona jest na realizację publicznych celów gospodarczych, takich jak: ochrona dobra pasażerów, konkurencja, bezpieczeństwo, interoperacyjność i ochrona środowiska naturalnego.

12. Recenzent pozytywnie ocenia niektóre wnioski Doktoranta w obszarze badań nad unijnym modelem regulacji gospodarczej sektora kolejowego. Unijny model regulacji gospodarczej sektora kolejowych przewozów pasażerskich nie uwzględnia bowiem w sposób wystarczający odmienności demograficznych poszczególnych państw członkowskich, zauważalna jest również tendencja do centralizacji zadań na szczeblu unijnym, ograniczająca jednocześnie władztwo krajowych organów regulacji gospodarczej; unijne organy regulacji gospodarczej są należycie wyposażone w instrumenty pozwalające na szybkie reagowanie w sytuacjach nadzwyczajnych występujących w gospodarce (np. kryzysów gospodarczych czy epidemii – przykład COVID-19), skutkiem tego jest prerogatywa krajowego organu regulacyjnego do podejmowania kluczowych decyzji gospodarczych. Podobne uwagi odnoszą się do braku zakazu łączenia w ramach jednego organu funkcji wykonywanych przez krajowe organy regulacyjne oraz krajowe organy do spraw bezpieczeństwa.
13. Ciekawe spostrzeżenia Doktoranta dotyczą kwestii obowiązujących na rynku kolejowym mechanizmów rozdzielczych działalności gospodarczej, które nie są optymalne dla podnoszenia konkurencyjności przedsiębiorstw kolejowych, bowiem nie prowadzą do optymalizacji kosztowej prowadzonej działalności gospodarczej.
14. Doktorant w rozdziale czwartym wywiódł szereg interesujących postulatów, nakierowanych na usprawnienie krajowego modelu regulacji gospodarczej sektora kolejowych przewozów pasażerskich, wskazując m.in. iż należy dokonać zmian w ustawie o transporcie kolejowym oraz o publicznym transporcie zbiorowym poprzez wprowadzenie precyzyjnych celów regulacji gospodarczej; trzeba wprowadzić ograniczenie kadencyjności Prezesa UTK oraz przyznać Prezesowi UTK władcze kompetencje w zakresie oddziaływania na segment usług użyteczności publicznej; potrzebę zmian w ustawie o transporcie kolejowym poprzez wprowadzenie wyższych kar dla zarządców infrastruktury kolejowej, które ograniczałby zjawiska utrudniania dostępu do informacji przez nich posiadanych; potrzebę zmian w ustawie o transporcie kolejowym oraz ustawie o publicznym transporcie zbiorowym poprzez ograniczenie kompetencji gmin i powiatów w zakresie organizacji kolejowych przewozów pasażerskich i przypisanie kompetencji w tym zakresie wyłącznie samorządowi województwa; konieczność zmian w ustawie o transporcie kolejowym poprzez usunięcie sprzeczności w przepisach proceduralnych oraz zapewnienie ich spójności,

w szczególności przepisów określających czas na wnoszenie poszczególnych środków odwoławczych.

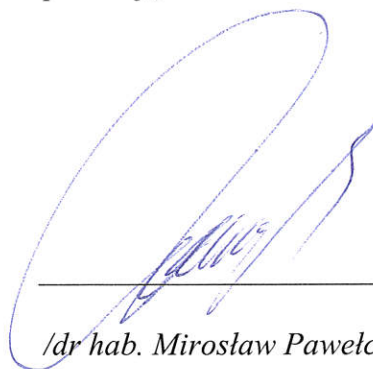
15. Zdaniem Recenzenta lepszym strukturalnie zabiegiem byłoby rozbicie najobszerniejszego, ponad 170-stronicowego, rozdziału czwartego, co zapewniłoby lepsze zidentyfikowanie i usystematyzowanie zawartych tamże badań.
16. Konsekwencja Doktoranta w zakresie prawidłowości postawionej hipotezy badawczej, instrumentów jej weryfikacji, użycie wszystkich dostępnych i wysokiej jakości narzędzi weryfikujących założenia tezy, kompleksowe i spójne dobranie pól badawczych wskazuje na ogromne zaangażowanie Promotora – Pani Profesor dr hab. Marii Królikowskiej-Olczak – w zakresie ukierunkowania Doktoranta, jak i precyzyjnego monitorowania prowadzonych badań.
17. Na uznanie zasługuje precyzyjny i czytelny język, którym posługuje się w rozprawie Doktorant. Z zastrzeżeniem konieczności dokonania drobnych korekt językowych, zdaniem Recenzenta rozprawa kwalifikuje się do publikacji.

IV. Wnioski końcowe

Po analizie rozprawy stwierdzam, iż Doktorant wykazuje się zdolnością formułowania tez, posiada dużą wiedzę merytoryczną, wykazuje się umiejętnością samodzielnej interpretacji tekstu prawnego, właściwie przy tym stosując instytucje, pojęcia i zasady publicznego prawa gospodarczego. Lektura rozprawy wskazuje na duże zainteresowanie Doktoranta tematyką z zakresu prawa kolejowego.

Rozprawa stanowi oryginalne rozwiązanie problemu badawczego, a Doktorant poprzez swoją wnikliwość i komplementarność wywodów wykazał, iż posiada również dużą wiedzę ogólną, jak i umiejętności prowadzenia pracy naukowej. Reasumując, recenzowana rozprawa doktorska Pana mgra Marcina Kraśniewskiego pod tytułem „Model regulacji gospodarczej rynku kolejowych przewozów pasażerskich”, przygotowana na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego pod kierunkiem prof. dr hab. Marii Królikowskiej-Olczak, zasługuje na pozytywną ocenę.

Praca powyższa czyni zadość wymogom stawianym w Ustawie z dnia 14 marca 2003 roku o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki w części dotyczącej rozpraw doktorskich oraz może stanowić podstawę do dalszego prowadzenia przewodu doktorskiego. Jednocześnie postuluję uznanie recenzowanej rozprawy za wyróżniającą.



A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'P' followed by 'aw' and a flourish, written over a horizontal line.

/dr hab. Mirosław Pawełczyk, prof. UŚ/

