

# **Instrumenty regulacji prokonkurencyjnej sektora towarowego transportu kolejowego**

Przejdź do produktu na [ksiegarnia.beck.pl](https://ksiegarnia.beck.pl)

# Wstęp

## I. Postawienie problemu

*René Rodière* określił wiek XX wiekiem transportu<sup>1</sup>. Transport kolejowy już od początku swego powstania w pierwszej połowie XIX w.<sup>2</sup> stał się motorem postępu, umożliwiając przemieszczanie się ludzi i towarów na niespotykaną dotychczas skalę, rozwój miast i aglomeracji przemysłowych, scalanie w jedną całość poszczególnych regionów państw i niwelowanie różnic rozwojowych pomiędzy nimi. Specyfika transportu kolejowego, w tym zidentyfikowanie już na wczesnych etapach jego rozwoju szczególnego znaczenia, jakie posiada on dla gospodarki narodowej, obronności i bezpieczeństwa państwa, a także świadczenia usług użyteczności publicznej, zrodziły konieczność podejmowania przez państwo działań wobec tego sektora gospodarki, które pozwalały na uporządkowanie jego wewnętrznej struktury i zapewnienie realizacji publicznych celów gospodarczych oraz ochronę szeroko definiowanego interesu publicznego. Podstawowym instrumentem tak rozumianej ingerencji państwa była nacjonalizacja i monopolizacja sektora transportu kolejowego. Spadek znaczenia sektora transportu kolejowego, dostrzegalny wyraźnie po II wojnie światowej, spowodowany lawinowym rozwojem transportu samochodowego (a następnie także transportu lotniczego), skłonił Wspólnoty Europejskie (obecnie: Unia Europejska) i ich państwa członkowskie do podjęcia od początku lat 90. XX w. działań zmierzających do zmiany paradygmatu funkcjonowania sektora transportu kolejowego i promowania w nim mechanizmów konkurencji jako najefektywniejszego mechanizmu alokacji zasobów znanego systemem gospodarki rynkowej. Tę zmianę przyjęło się określać mianem liberalizacji sektora transportu kolejowego, przy czym miała ona swoje paralele także w innych tzw. sektorach sieciowych (sektorach infrastrukturalnych), takich jak sektor energetyczny, telekomunikacyjny, pocztowy czy sektor transport lotniczego.

Liberalizacja rynku transportu kolejowego i nowe ukształtowanie ram prawnych funkcjonowania sektora transportu kolejowego stanowią od kilkunastu lat przedmiot ożywionej dyskusji w UE i jej państwach członkowskich. Proces ten angażuje szerokie kręgi polityczne i społeczne, a jednocześnie stanowi interesujący przedmiot badań na gruncie nauk ekonomicznych, politycznych i prawnych. Transport kolejowy, który jeszcze do niedawna traktowany był jako „monopol naturalny” i z tego powodu wyłą-

---

<sup>1</sup> R. Rodière, *Droits des transports*, s. 1.

<sup>2</sup> Etap „przed-kolei” oznaczający wykorzystanie szyn drewnianych w swoistej odmianie transportu niezmechanizowanego i powolną jego ewolucję w stronę budowy i rozwoju kolei żelaznych w Anglii przedstawił syntetycznie F. Braudel w fundamentalnej pracy: *Czas świata*, s. 520–521.

czony był spod działania reguł konkurencji, poddany jest obecnie głębokim przeobrażeniom. Długoletnia dyskusja prowadzona na płaszczyźnie wspólnotowej (unijnej), jak również krajowej przyniosła owoce w postaci wydania od początku lat 90. XX w., a następnie implementacji w porządkach prawnych państw członkowskich, poszczególnych dyrektyw kolejowych (w tym kolejnych tzw. pakietów kolejowych), które w istotny sposób wpłynęły na proces reform przeprowadzanych w krajach członkowskich UE. Zostały one uzupełnione także przez szereg rozporządzeń wydawanych przez uprawnione organy UE, stając się częścią krajowego prawa transportu kolejowego państw członkowskich. Proces ten jeszcze wciąż nie jest zakończony, a wręcz przeciwnie po 2010 r. został zintensyfikowany, czego przejawem są kolejne dyrektywy i rozporządzenia, których proces pełnej implementacji w porządkach prawnych państw członkowskich w zasadzie wciąż jeszcze trwa.

Proces liberalizacji sektora transportu kolejowego i otwierania go na konkurencję, jakkolwiek odbywa się w ramach prawnych wyznaczonych przez prawo unijne, jest realizowany przede wszystkim na poziomie krajowym. W związku z tym można przyjąć, że ustawodawcy krajowi w poszczególnych państwach członkowskich mogą zastosować odmienną ścieżkę otwarcia rynków transportu kolejowego na konkurencję, pomimo tego, że proces liberalizacji jest silnie osadzony w kontekście europejskim.

Podobna dyskusja jak w całej UE ma miejsce oczywiście także i w Polsce. Bezprecedensowa transformacja polskiej gospodarki od 1989 r., oznaczająca przejście od systemu gospodarki centralnie sterowanej typu socjalistycznego do systemu gospodarki rynkowej, a także dążenie do modernizacji systemu społeczno-gospodarczego kraju w związku z akcesją do UE 1.5.2004 r., spowodowały głęboką reformę funkcjonowania ram prawnych transportu kolejowego. Z punktu widzenia Polski powyższa problematyka jest tym istotniejsza, że w kontekście rynku wewnętrznego UE liberalizacja krajowych rynków kolejowych powinna doprowadzić, w założeniu prawodawcy unijnego i prawodawców krajowych, do stworzenia konkurencji nie tylko pomiędzy podmiotami działającymi na poszczególnych krajowych rynkach transportu kolejowego, ale także pomiędzy podmiotami z różnych państw członkowskich UE. Wskazana liberalizacja staje się tym samym istotnym motorem zmian także w polskim sektorze transportu kolejowego, gdzie podmioty w nim działające jeszcze do niedawna posiadały status podmiotów monopolistycznych działających w formie przedsiębiorstw państwowych, które korzystały dodatkowo w znacznym zakresie z różnego rodzaju form pomocy państwa (pomocy publicznej).

Wskutek liberalizacji funkcjonowania sektora transportu kolejowego, podobnie jak to miało miejsce w przypadku innych sektorów infrastrukturalnych, takich jak energetyka, telekomunikacja, poczta czy transport lotniczy, pojawiła się nowa, nieznana wcześniej funkcja administracji gospodarczej, jaką jest tzw. regulacja gospodarcza sektorów infrastrukturalnych. Jest to szczególna forma ingerencji publicznej w funkcjonowanie sektora transportu kolejowego o swoistych celach i instrumentach, która ukierunkowana jest przede wszystkim na promowanie rozwoju mechanizmów konkurencji w sektorze, który przez dziesięciolecia działał w warunkach monopolu.

W odniesieniu do znaczenia transportu w ogóle, a transportu kolejowego w szczególności, należy stwierdzić, że transport stanowi w dzisiejszych czasach niezbędny element wymiany gospodarczej z uwagi na intensyfikację stosunków gospodarczych oraz ich transnarodowy charakter. Jednocześnie staje się on, także w przypadku towarowego transportu kolejowego, coraz bardziej złożony. Kolejowe przewozy towarowe stanowią część systemu transportowego każdego państwa, który jest oparty na wielu rodzajach środków transportu. Zakłócenia funkcjonowania systemu transportowego danego państwa mają przy tym bezpośredni wpływ na wymianę towarów, świadczenie usług oraz ogólną kondycję gospodarki danego państwa. Dostępność transportowa kraju ma natomiast znaczenie pod względem jego atrakcyjności dla inwestorów. Znaczenie transportu kolejowego ma walor nie tylko gospodarczy, ale także polityczny i militarny. Transport kolejowy jest też wreszcie jednym z najbardziej ekologicznych środków transportu. Mając na względzie, że jednym z filarów polityki społeczno-gospodarczej UE jest zrównoważony rozwój ukierunkowany na gospodarkę niskoemisyjną, a jednocześnie nierównoważone formy transportu przejawiają się w szczególności szybkim wzrostem liczby pojazdów zmotoryzowanych oraz niekontrolowanym i nieodwracalnym zużyciem zasobów naturalnych (w szczególności ropy naftowej), transport kolejowy, także w odniesieniu do towarów, jawi się jako remedium na niszczenie globalnych i lokalnych ekosystemów oraz na coraz bardziej zauważalne zagrożenia dla zdrowia i życia człowieka powodowane przez transport. Podejmowane na poziomie UE działania i środki zmierzające do zwiększenia udziału transportu kolejowego w rynku przewozów towarowych wskazują na jego niewystarczające wykorzystanie. Niniejszej pracy przyświeca zatem myśl, że kolejowy transport towarowy jest niedostatecznie wykorzystywanym środkiem transportu, mającym przy tym duży potencjał gospodarczy, społeczny i środowiskowy.

W odniesieniu do rozwoju regulacji prawnej w zakresie transportu kolejowego w Polsce można stwierdzić, że brak jest jak do tej pory kompleksowego opracowania tej tematyki w literaturze polskiej. Przede wszystkim brakuje prezentacji i porównania ram prawnych funkcjonowania sektora transportu kolejowego w warunkach zliberalizowanego rynku, co jest swoistym paradoksem, w porównaniu do stanu doktryny przed rokiem 1989. Tego typu opracowanie mogłoby stanowić przyczynek do dalszych dyskusji na gruncie nauk prawnych, a także posiadać istotny walor praktyczny z punktu widzenia uczestników rynku i praktyki prawa, także z powodu niemal całkowitego zaniku zainteresowania prawem transportu kolejowego, a być może nawet całym, tak istotnym przecież, sektorem gospodarki w doktrynie prawa gospodarczego publicznego. Jednocześnie można wskazać, że niemal 20-letnie obowiązywanie ustawy z 28.3.2003 r. o transporcie kolejowym spowodowało, że aktualne jej brzmienie obrosło wieloma istotnymi nowelizacjami stając się nieczytelne, niespójne i budzi liczne wątpliwości w zakresie jego stosowania. Równoległe daleko idącym zmianom ulegały przepisy prawne stanowiące podstawę dla funkcjonowania przedsiębiorców (ustawa z 23.12.1988 r. o działalności gospodarczej, ustawa z 19.11.1999 r. – Prawo działalności gospodarczej, ustawa z 2.7.2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, ustawa

z 6.3.2018 r. – Prawo przedsiębiorców) oraz w zakresie ochrony konkurencji i konsumentów (ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów z 15.12.2000 r. i z 16.2.2007 r.). Na powyższe zmiany krajowych przepisów prawnych nakładały się nowe rozwiązania prawne implementujące prawo unijne w zakresie transportu kolejowego. Termin wprowadzenia zmian prawnych implementujących tzw. IV pakiet kolejowy (po wcześniejszych pakietach z 2001 r., 2004 r. i 2007 r.) upływał z końcem dnia 12.5.2020 r. (filar rynkowy) i 16.6.2020 r. (filar techniczny). Unaocznia to wyraźnie, że polskie prawo transportu kolejowego zmienia się bardzo dynamicznie, stanowiąc interesujące pole badawcze dla nauki prawa gospodarczego publicznego. Intensywność zmian prawnych rodzi jednocześnie pytanie o sposób ukształtowania instrumentów regulacji sektora towarowego transportu kolejowego i jego zgodność z unijnymi wzorcami.

Ograniczenie analizy instrumentów regulacji w sektorze transportu kolejowego do sektora przewozów towarowych zostało podyktowane kilkoma względami. Po pierwsze, szeroki zakres badanego tematu oraz brak kompleksowych opracowań odnoszących się do tego zagadnienia w polskiej literaturze przedmiotu sprawiają, że przedstawienie sektora kolejowego w szerszym zakresie, obejmującym także sektor infrastruktury i sektor przewozów pasażerskich, nadmiernie rozszerzyłoby proces badawczy i groziłoby jego rozproszeniem. Po drugie, sektor kolejowego transportu towarowego charakteryzuje się odmiennością zadań i funkcji pełnionych wobec gospodarki i społeczeństwa. Towarowy transport kolejowy, w przeciwieństwie do kolejowego transportu pasażerskiego (lub znacznej jego części), nie jest kwalifikowany jako usługa użyteczności publicznej, co stawia przed regulacją gospodarczą w tym sektorze częściowo odmiennie cele i zadania. Po trzecie zaś, z uwagi na niezwykle istotne znaczenie transportu towarowego dla prawidłowego funkcjonowania gospodarki (w tym łańcuchów dostaw), a jednocześnie ogromny potencjał transportu kolejowego dla realizacji ambitnych celów UE w zakresie transformacji w kierunku gospodarki neutralnej klimatycznie do 2050 r. w stosunku do transportu samochodowego, szczególnego znaczenia nabiera pytanie, czy i na ile dotychczas implementowane instrumenty regulacji gospodarczej sprzyjają rozwojowi tej gałęzi transportu towarowego także w wymiarze tzw. konkurencji międzygałęziowej.

## II. Cel i przedmiot analizy

Podstawowym celem badawczym pracy jest analiza instrumentów prawnych regulacji gospodarczej w sektorze kolejowych przewozów towarowych, przy czym będzie ona koncentrować się na regulacjach prawnych obowiązujących w Polsce, jak i na poziomie UE. Analiza ta będzie obejmować genezę instrumentów regulacji gospodarczej, w tym rozważane w teorii modele regulacji w sektorze transportu kolejowego, zakres, istotę oraz zakładane cele i skutki przyjętych instrumentów.

W pracy podjęto się zweryfikowania hipotezy badawczej zakładającej, że wprowadzenie mechanizmów konkurencji w sektorze kolejowego transportu towarowego nie byłoby możliwe bez wprowadzenia poszczególnych instrumentów regulacyjnych. A za-

tem regulacja gospodarcza jest nieodzownym warunkiem pojawienia się i funkcjonowania konkurencji w tym sektorze. Rodzi to zasadnicze pytanie o to, czy instrumenty regulacji gospodarczej w sektorze towarowego transportu kolejowego charakteryzują się istotnymi odrębnościami na tle instrumentów regulacji w pozostałych sektorach sieciowych, a jeśli tak, to w jakim zakresie. Ponadto pojawia się pytanie, czy instrumenty regulacji przyjęte na gruncie polskich przepisów prawa transportu kolejowego charakteryzują się odrębnościami w stosunku do ram prawnych wyznaczanych przez przepisy prawa UE, a jeśli tak, to w jakim zakresie i jaka jest tego przyczyna. W toku badań nastąpi także weryfikacja istotnego aktualnie pytania badawczego, tj. czy istniejące instrumenty regulacji prokonkurencyjnej w sektorze towarowego transportu kolejowego w wystarczającym stopniu uwzględniają specyfikę funkcjonowania tego sektora w wymiarze konkurencji międzygałęziowej i sprzyjają jego konkurencyjności w stosunku do innych gałęzi transportu.

Obok wskazanego podstawowego celu badawczego pracy, jej założeniem jest dostarczenie czytelnikowi szerokiego obrazu rozwoju dotychczasowych uregulowań prawnych, aktualnego stanu prawnego oraz praktyki administracyjnej i orzeczniczej w obszarze prawa transportu kolejowego w odniesieniu do kolejowych przewozów towarowych. Praca ma tym samym posiadać także charakter informacyjny i służyć wypełnieniu wspomnianej w punkcie pierwszym luki w piśmiennictwie prawniczym.

Wybrany temat należy do zagadnień prawa publicznego, a podjęte rozważania wymagają umiejscowienia w obszarze rozważań prawa gospodarczego publicznego oraz europejskiego prawa gospodarczego, a więc w ramach rozważań prawnoadministracyjnych. Z tego też względu w pracy posłużono się metodami badawczymi stosowanymi na gruncie nauk prawnoadministracyjnych, a w szczególności prawa gospodarczego publicznego. Prawo gospodarcze publiczne, definiowane jako całokształt norm prawnych regulujących proces oddziaływania państwa i organów UE na gospodarkę z udziałem organów administracji publicznej oraz podmiotów prawa publicznego i prywatnego<sup>3</sup>, posługuje się wieloma metodami badawczymi, które są wyodrębnione dla nauki prawa jako odrębnej dyscypliny badawczej, ale także korzystających z różnych dyscyplin. Wybór metod badawczych (jednej lub wielu) winien być zgodnie z poglądami doktryny funkcją celów, jakie dana praca stawia<sup>4</sup>.

Z uwagi na wskazany powyżej cel pracy, główną metodą badawczą w niej wykorzystaną jest metoda formalno-dogmatyczna. Przedmiotem analizy są przepisy prawa krajowego i prawa UE. Metodę tę zastosowano również przy weryfikacji i ocenie poglądów przedstawicieli doktryny polskiej i zagranicznej, odnoszących się do poruszanej w rozprawie problematyki. Poddając weryfikacji i ocenie teorii regulacji gospodarczej, zastosowano również metodę prawno-porównawczą. W badaniach nad rozwojem regulacji gospodarczej i ustawodawstwa w zakresie sektora towarowego transportu kolejowego wykorzystano także metodę historyczną, która pozwoliła ukazać rozwój regulacji

---

<sup>3</sup> K. Strzyczkowski, *Prawo gospodarcze publiczne*, 2011, s. 51.

<sup>4</sup> K. Sobczak, *Metody badawcze*, s. 26 i n.

gospodarczej oraz jej instrumentów prawnych w tym sektorze. W pracy wykorzystano także metodę empiryczną wskazującą na praktykę stosowania prawa w orzecznictwie zarówno sądów krajowych, jak i Trybunału Sprawiedliwości UE. Wykorzystanie tej metody badań pozwoliło na skonfrontowanie treści obowiązującego prawa z praktyką jego stosowania w życiu gospodarczym. W ramach przeprowadzonych badań została wykorzystana nie tylko literatura polska i zagraniczna z zakresu nauk prawnych, ale także – w niezbędnym zakresie – publikacje z zakresu nauk ekonomicznych, społecznych czy technicznych. Z uwagi na podobieństwa występujące w obszarze regulacji sektorów infrastrukturalnych, wykorzystano również dorobek doktryny odnoszący się do innych niż sektor kolejowy sektorów sieciowych.

### III. Zakładany przebieg analizy

Przedstawienie w wyczerpujący sposób problematyki będącej przedmiotem analizy w niniejszej pracy zrodziło konieczność podzielenia jej treści na osiem rozdziałów. Pracę otwierają trzy rozdziały wprowadzające, które dają wgląd w wewnętrzne i zewnętrzne uwarunkowania i koncepcje regulacji gospodarczej w sektorze transportu kolejowego (Rozdział I), ogólne ramy prawne, w których osadzone jest prawo transportu kolejowego oraz w oparciu o które prowadzą działalność gospodarczą przedsiębiorcy obecni w sektorze towarowego transportu kolejowego (Rozdział II), a także organy publicznoprawnej ingerencji w funkcjonowanie sektora transportu kolejowego (Rozdział III). Po nich następują cztery główne rozdziały pracy, które kompleksowo omawiają instrumentarium prawne regulacji towarowego transportu kolejowego, obejmujące regulację dostępu do rynku (Rozdział IV), dostępu stron trzecich do infrastruktury kolejowej (Rozdział V), opłat za udostępnienie infrastruktury (Rozdział VI) oraz tzw. *unbundlingu* w sektorze transportu kolejowego (Rozdział VII). Ostatnia część pracy, mająca na celu podsumowanie przeprowadzonej analizy, stanowi zarazem próbę oceny dotychczasowego przebiegu procesu liberalizacji sektora transportu kolejowego i ukazania tendencji i perspektyw rozwojowych unijnego i polskiego prawa transportu kolejowego, w kontekście możliwości rozwoju rynku towarowego transportu kolejowego.

Rozdział I omawia liberalizację sektora transportu kolejowego, zarówno z perspektywy międzynarodowej, jak i krajowej, oraz uwydatnia rolę i znaczenie regulacji gospodarczej w tym sektorze. Punkt wyjścia rozważań stanowi próba zdefiniowania pojęcia „transportu kolejowego” i wskazania jego relacji z innymi gałęziami transportu. Następnie przedstawione zostaną teoretyczne i praktyczne podstawy liberalizacji sektora transportu kolejowego, w tym rozważane w teorii i praktyce modele liberalizacji. Wreszcie też omówione zostanie pojęcie „regulacji sektora transportu kolejowego” jako funkcji ingerencji publicznej w gospodarkę o swoistych celach i instrumentach.

Przedmiotem rozważań w Rozdziale II są ogólne podstawy prawne funkcjonowania sektora transportu kolejowego w Polsce, a ich celem jest dostarczenie szerokiego wglądu w wielopłaszczyznowe relacje pomiędzy prawem transportu kolejowego w znaczeniu

wąskim (ustawa z 28.3.2003 r. o transporcie kolejowym i wydane na jej podstawie akty wykonawcze, a także pozostałe tzw. „ustawy kolejowe”) a innymi dziedzinami prawa, szczególnie publicznego gospodarczego, cywilnego, administracyjnego i antymonopolowego. Tym, co charakteryzuje współczesne prawo transportu kolejowego w znaczeniu szerokim, jest kompleksowość i wielopłaszczyznowość regulacji prawnej oraz liczne interdyscyplinarne powiązania jego norm, których analizę utrudnia dodatkowo multicytryczność i znaczna rozpiętość czasowa źródeł jego regulacji. Niemniej istotne są szczególne uwarunkowania prawnej ingerencji w funkcjonowanie sektora transportu kolejowego, które winny znaleźć odpowiednie odzwierciedlenie zarówno w procesie tworzenia, jak i wykładni oraz stosowania prawa transportu kolejowego. W tym rozdziale pracy zostanie podjęta próba wyjaśnienia tych złożonych problemów, biorąc za punkt wyjścia konstytucyjnoprawne uregulowania w odniesieniu do podejmowania i wykonywania działalności gospodarczej.

W Rozdziale III zostanie poruszona problematyka podmiotowej organizacji publicznoprawnej ingerencji w funkcjonowanie sektora transportu kolejowego jako jednego z sektorów gospodarki, struktury organów realizujących funkcje państwa wobec tego sektora, ich statusu, zadań i kompetencji. Z uwagi na to, że katalog podmiotów wykonujących funkcje ingerencji publicznej w sektorze transportu kolejowego jest bardzo szeroki, omówienie ograniczono wyłącznie do tych organów, których kompetencje w najistotniejszy sposób wpłynąć mogą na kształt funkcjonowania rynku towarowego transportu kolejowego w Polsce. Wyjątkowe miejsce zajmuje pośród nich, z uwagi na zakres i charakter realizowanych zadań, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, któremu poświęcona zostanie szczególna uwaga.

W Rozdziale IV, który stanowi pierwszy z czterech głównych rozdziałów pracy, zostaną przedstawione zasady dostępu do rynku transportu kolejowego. Z uwagi na to, że działalność gospodarcza polegająca na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy albo na świadczeniu usług trakcyjnych podlega licencjonowaniu, rozważania w tym rozdziale zostaną poświęcone instytucji licencji kolejowej. Obejmują one systemową analizę obowiązku uzyskania licencji w sektorze transportu kolejowego, zgodność regulacji prawa polskiego z odpowiednimi regulacjami prawa unijnego, prawne instrumentarium licencjonowania (tak na poziomie krajowym, jak i unijnym), wskazanie rodzajów licencji kolejowych oraz zakresu obowiązku licencyjnego, zbadanie przesłanek udzielenia, odmowy udzielenia, cofnięcia, zawieszenia, zmiany lub wezwania przewoźnika do ponownego przedłożenia licencji do zatwierdzenia, a także przeanalizowanie kwestii proceduralnych odnoszących się do postępowania w sprawie udzielenia licencji.

Rozważania podjęte w Rozdziale V odnoszą się do problematyki dostępu stron trzecich do infrastruktury kolejowej. Dostęp stron trzecich do infrastruktury uznawany jest za jeden z najistotniejszych instrumentów promowania konkurencji w sektorze transportu kolejowego, co wynika z faktu, że sektor transportu kolejowego w przeciwieństwie do pozostałych rodzajów transportu wymaga budowy i utrzymania rozległej infrastruktury w postaci linii kolejowych i urządzeń towarzyszących. Usługa przewozu



środkami transportu kolejowego może zostać zrealizowana jedynie przy wykorzystaniu tej infrastruktury, a zatem możliwość korzystania z niej stanowi nieodzowny warunek świadczenia usług transportu kolejowego, w tym przewozu towarów. Z punktu widzenia występowania warunków dla powstania i rozwoju konkurencji w sektorze transportu kolejowego jego sieciowy charakter skutkuje istotnym problemem, jakim jest pozycja monopolistyczna podmiotu zarządzającego infrastrukturą. Z tego względu zarówno prawodawca unijny, jak i krajowy nałożyli odpowiednio na zarządców infrastruktury kolejowej oraz operatorów infrastruktury usługowej obowiązki w zakresie udostępniania podmiotom trzecim infrastruktury kolejowej oraz umożliwiania im dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i świadczonych w nich usług. Przedmiotem rozważań w tym rozdziale będzie zatem zakres i charakter tego obowiązku oraz prawne instrumenty jego realizacji.

W Rozdziale VI zostanie poruszona problematyka zasad kształtowania i kalkulacji opłat za udzielenie dostępu do infrastruktury kolejowej oraz obiektów infrastruktury usługowej. Problematyka ta stanowi istotne uzupełnienie regulacji dotyczących dostępu stron trzecich do tej infrastruktury i obiektów infrastruktury usługowej. Nałożenie na zarządców infrastruktury kolejowej oraz operatorów obiektów infrastruktury usługowej obowiązku udzielenia do nich dostępu zainteresowanym podmiotom trzecim może okazać się bowiem instrumentem niewystarczającym do efektywnego pobudzenia rozwoju konkurencji na rynku transportu kolejowego, ponieważ dyskryminacyjne warunki udzielenia dostępu, w tym niewspółmiernie wysokie koszty jego uzyskania, mogą stanowić rzeczywistą barierę wejścia na rynek powiązanych z infrastrukturą usług transportu kolejowego przez nowe podmioty. Przedmiotem rozważań będą zatem regulacje prawne w zakresie kalkulacji opłat, jak i instrumenty nadzoru regulacyjnego nad prawidłowością ich stosowania przez zobowiązanych zarządców.

Rozdział VII zostanie poświęcony problematyce *unbundlingu* w sektorze transportu kolejowego, oznaczającego separację działalności w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową od działalności w zakresie świadczenia usług transportu kolejowego (przewozu osób lub rzeczy). *Unbundling* traktowany jest jako jeden z podstawowych instrumentów prokonkurencyjnej regulacji sektorowej w sektorze transportu kolejowego. Z tego względu omówione zostaną rola i znaczenie *unbundlingu* dla zapewnienia równego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury kolejowej, teoretyczne modele *unbundlingu*, jego podstawy prawne i historyczny rozwój oraz prawne instrumentarium.

Praca zakończona będzie wreszcie podsumowaniem. Z uwagi na to, że każdy z poprzedzających rozdziałów został opatrzony reasumującym go zakończeniem, w tym miejscu zostanie podjęta nie tyle rekapitulacja dotychczasowych rozważań, co próba syntetycznej oceny dotychczasowego przebiegu procesu liberalizacji sektora towarowego transportu kolejowego oraz wskazania tendencji i perspektyw rozwoju rynku towarowego transportu kolejowego, a także twórczego podsumowania przeprowadzonej analizy, sprecyzowania wypływających z niej wniosków i udowodnienia zrealizowania postawionych we wstępie celów i założeń badawczych.

\* \* \*

Niniejsza monografia stanowi wynik badań autora, zwieńczonych rozprawą doktorską napisaną pod kierunkiem Pana dr. hab. *Piotra Zapadki*, prof. ucz., która została obroniona z wyróżnieniem na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie. Autor dziękuje Panu Profesorowi za wszystkie życzliwe i inspirujące uwagi. Podobne podziękowania kieruję do recenzentów wspomnianej rozprawy doktorskiej: Pani prof. dr hab. *Marii Królikowskiej-Olczak* oraz Pana dr. hab. *Mirosława Pawelczyka*, prof. ucz., których cenne sugestie i wskazania wpłynęły na ostateczny kształt oddawanej w ręce czytelników monografii. Wreszcie podziękowania należą się także: Panu prof. dr. hab. *Kazimierzowi Strzyczkowskiemu*, Panu prof. dr. hab. *Tadeuszowi Skocznemu* oraz Panu dr. *Michałowi Będkowskiemu-Koziolowi*, bez których wiary, ponaglenia i napomnienia praca ta z pewnością by nie powstała.

**Przejdź do księgarni →**

**ksiegarnia.beck.pl**