

**A. NAUKA TRANSPORTOWA**

**A.15 PRAWO W TRANSPORCIE**

Dr hab. Mirosław Pawełczyk, prof. UŚ  
Lider Zespołu Badawczego Publicznego Prawa Gospodarczego  
Instytut Nauk Prawnych  
Wydział Prawa i Administracji UŚ

**A.15 Prawo w transporcie**

**1. Regulacja w transporcie**

Profesjonalne wykonywanie działalności transportowej jest ważnym obszarem działalności reglamentowanej. Różnorodność form transportu oraz sposobów jego wykonywania determinuje stosowanie różnych instrumentów regulacyjnych dostosowanych do specyfiki danego rodzaju transportu. Znaczenie odmienności w wykonywaniu poszczególnych rodzajów transportu jest na tyle istotne, że nie wprowadzono ogólnego aktu prawnego regulującego wszystkie rodzaje transportu. Prawo transportowe, rozumiane jako gałąź prawa regulująca wykonywanie przewozów oraz organizację transportu, nie jest zatem zunifikowane. Prawo transportowe *sensu largo* stanowi w tym ujęciu zbiór norm dotyczących powiązanych kategoryalnie, lecz niejednorodnych obszarów działalności gospodarczej. Cechą charakterystyczną prawa transportowego, możliwą do wyinterpretowania w oparciu o mechanizmy jego poszczególnych gałęzi, jest natomiast duża rola regulacji.

Kluczowe dla prawa publicznego gospodarczego pojęcie „regulacji” jest różnie rozumiane w literaturze. Celem dokonania analizy mechanizmów funkcjonujących w prawie transportowym warto odwołać się do pojęcia regulacji *sensu largo*, które obejmuje wszystkie władcze przejawy ingerencji państwa, których ramy wyznaczają przepisy prawa publicznego. Obszary regulacyjne tworzy całokształt norm znajdujących zastosowanie do konkretnego rodzaju transportu. W ramach gałęzi prawa transportowego możemy bowiem mówić o: prawie transportu drogowego, prawie kolejowym, prawie lotniczym, prawie morskim oraz prawie żeglugi śródlądowej. Kryterium wyodrębnienia szczegółowych gałęzi prawa transportowego nie jest tylko wykorzystywanie różnych środków transportu, lecz ich normatywne wyróżnienie przez ustawodawcę poprzez stanowienie aktów prawnych regulujących wykonywanie danego rodzaju transportu. Z tego względu, nie wyodrębnia się przykładowo prawa tramwajowego, gdyż wykonywanie tego rodzaju transportu nie jest regulowane przez przepisy szczególne.

Regulacja transportu wyraża się przede wszystkim w konstruowaniu prawnych wymogów co do uprawnień do wykonywania transportu, zarówno przez przedsiębiorców, jak i pozostałe podmioty. Dominujący rodzaj transportu, czyli transport drogowy, jest bez wątpienia najbardziej inkluzywny w tym względzie, gdyż ma on w dużej mierze charakter niekomercyjny, a uzyskanie uprawnień do prowadzenia drogowych pojazdów mechanicznych jest względnie najłatwiejsze. Z zapewnieniem właściwych kwalifikacji osób kierujących środkami transportu koresponduje ustanowienie zasad organizacji ruchu. Prawo transportowe w najbardziej ogólnym wymiarze ma zatem na celu zapewnienie warunków do organizacji transportu oraz bezpieczeństwa uczestników ruchu.

Unormowania prawa transportowego nie ograniczają się jednak do regulacji ogólnych, związanych z bezpieczeństwem i mających zastosowanie do wszystkich podmiotów poruszających się różnorodnymi środkami transportu. Równie istotne jest władcze kształtowanie warunków prowadzenia działalności gospodarczej polegającej na świadczeniu usług transportowych. Społeczna i gospodarcza doniosłość transportu przesądza o dużym znaczeniu regulacji w prawie transportowym. Podstawowym instrumentem regulacyjnym w obszarze transportu jest ograniczenie swobody podejmowania działalności gospodarczej poprzez wprowadzenie wymogu uzyskania zezwoleń lub koncesji. Reglamentacja działalności gospodarczej ma szczególne znaczenie w sektorze transportu kolejowego, który jest zaliczany do sektorów sieciowych (infrastrukturalnych). Wykonywanie przewozów kolejowych wymaga dostępu do infrastruktury technicznej, której powielanie z reguły nie jest ekonomicznie uzasadnione. W powiązaniu z wysokimi barierami wejścia na rynek, jest to czynnik prowadzący do powstania monopolu naturalnego. Specyfika rynku transportu kolejowego wymaga zatem stosowania instrumentów o charakterze prokonkurencyjnym, których zadaniem jest stymulowanie rozwoju konkurencji. Liberalizacja sektora transportu kolejowego przebiega jednak w Polsce dość wolno. Zasadne jest zatem poddanie tego problemu naukowej refleksji celem zidentyfikowania niedoskonałości w siatce normatywnej prawa kolejowego oraz sformułowania postulatów *de lege ferenda*.

Obecnie przed wieloma wyzwaniami stoi nie tylko sektor transportu kolejowego. Transport w ogólności stanowi dziedzinę gospodarki, która została uwzględniona w polityce klimatycznej Unii Europejskiej. Skutkuje to koniecznością integracji różnorodnych mechanizmów regulacyjnych stosowanych w sektorze transportu, tak by spełnione zostały cele ingerencji państwa. Kluczowe w tym względzie ma ściśle przestrzeganie zasady proporcjonalnej ingerencji w sferę wolności działalności gospodarczej.

## **2. Przykładowe zagadnienia do dyskusji**

- 1) Transport drogowy w polityce klimatycznej Unii Europejskiej. Objęcie transportu drogowego systemem handlu emisjami ETS 2
- 2) Multicentryczność systemu prawa transportowego
- 3) Liberalizacja sektora transportu kolejowego w Polsce na tle Unii Europejskiej – stan obecny i perspektywy
- 4) Kształtowanie się polityki regulacyjnej w sektorze transportu kolejowego na płaszczyźnie krajowej i unijnej
- 5) Bariery rozwoju konkurencji na rynku kolejowych przewozów osobowych
- 6) Polskie i unijne zasady świadczenia usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich – ograniczenie czy impuls dla rozwoju konkurencji?
- 7) Możliwości rozwoju konkurencji na rynku zarządzania infrastrukturą kolejową – wprowadzenie nowych instrumentów regulacyjnych czy prawne usankcjonowanie monopolu faktycznego?
- 8) Decyzja o przyznaniu otwartego lub ograniczonego dostępu jako instrument regulacyjny o charakterze prokonkurencyjnym
- 9) Wyzwania związane z pakietem legislacyjnym „Greening Freight Transport”
- 10) Instrumenty prawne wpływające na konkurencyjność transportu kolejowego względem transportu drogowego
- 11) System wsparcia rozwoju transportu intermodalnego w Polsce przez pryzmat „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego z perspektywą do 2040 r.”
- 12) Nowe zasady ochrony pasażerów w transporcie kolejowym wynikające z rozporządzenia 2021/782
- 13) Implementacja dyrektywy 2023/2661 z dnia 22 listopada 2023 r. w sprawie zmiany dyrektywy 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu