

IV Ogólnopolska Konferencja Naukowa pn. „Konsument na rynku kolejowych przewozów pasażerskich”, Łódź, 26 kwietnia 2017 r.

26 kwietnia 2017 r. na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego (WPiA UŁ) odbyła się IV. Ogólnopolska Konferencja Naukowa „Konsument na rynku kolejowych przewozów pasażerskich”. Wydarzenie zorganizowało Naukowe Koło Prawa Energetycznego i Innych Sektorów Infrastrukturalnych Uniwersytet Łódzkiego (NKPEiISI), Katedra Europejskiego Prawa Gospodarczego działające na WPiA UŁ oraz Polska Fundacja Prawa Konkurencji i Regulacji Sektorowej *Ius Publicum* w Warszawie (Fundacja *Ius Publicum*). Konferencja była objęta patronatem honorowym przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych Uniwersytetu Warszawskiego (CARS) oraz *Railway Business Forum*. Partnerem Strategicznym konferencji była spółka PKP Intercity S.A., Złotym Partnerem Polskie Koleje Państwowe S.A., natomiast Srebrnym Partnerem Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o., natomiast Brązowym Partnerem Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. Partnerem Regionalnym był Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego, Partnerem Merytorycznym Fundacja Pro Kolej, a Partnerem Wydawniczym Instytut Prawa Gospodarczego Sp. z o.o. Patronatu medialnego udzielił m.in. *Kurier Kolejowy* oraz *Rynek Kolejowy*.

Tegoroczna edycja konferencji stanowiła kontynuację edycji konferencji pn. „Konsument na rynku kolejowych przewozów pasażerskich” zorganizowanych w ubiegłych latach: pierwsza edycja (10 marca 2014 r., Katowice (Kraśniewski, 2014, s. 133–135)), druga edycja (18 marca 2015 r., Łódź (Kraśniewski i Ziarkowski, 2015, s. 159–163)) oraz trzecia edycja (25 maja 2016 r., Łódź (Kraśniewski, 2017, s. 150–165; Chojecka, Kraśniewski, Mizioch i Sobierajska, 2016, s. 325–334)). Celem cyklu konferencji jest poznanie i zrozumienia procesów zachodzących na rynku pasażerskich przewozów kolejowych, wymiana poglądów i doświadczeń między przedstawicielami nauki, administracji oraz biznesu. Stanowią one jednocześnie sposobność do zainteresowania studentów i doktorantów regulacją sektora kolejowego.

Podczas konferencji eksperci, doktoranci i studenci z całej Polski dyskutowali nad aktualnymi problemami i wyzwaniem, jakie stoją przed kolejowym transportem pasażerskim. Wśród poruszonych tematów pojawiły się kwestie wpływu nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym z dnia 16 listopada 2016 roku na rynek kolejowych przewozów pasażerskich, model funkcjonowania rynku przewozów kolejowych w Polsce, zagadnienia związane z prawami konsumentów-pasażerów na rynek pasażerskich przewozów kolejowych oraz finansowaniem działalności gospodarczej w zakresie transportu kolejowego, a także, nie poruszana do tej pory, problematyka ochrony środowiska w prawie kolejowym. Spotkanie było podzielone na pięć sesji o charakterze ekspercko-naukowo-doktoranckim. Podczas konferencji nie zabrakło także aktywnego udziału studentów. W trakcie wydarzenia ogłoszono trzynaście referatów, a w dyskusji plenarnej udział wzięło ośmiu panelistów.

Konferencja rozpoczęła się od powitania moderatorów, prelegentów, uczestników dyskusji panelowych oraz gości i wszystkich uczestników biernych przez mgr Marcina Kraśniewskiego (Prezesa NKPEiSI, Sekretarza Rady Naukowej Fundacji Ius Publicum), który w pierwszych słowach podziękował wszystkim zainteresowanym za trud włożony w przygotowanie referatów oraz pytań i odpowiedzi do dyskusji. Słowa podziękowania w imieniu Organizatorów skierował także do wszystkich partnerów wydarzenia, którzy wsparli konferencję finansowo, organizacyjnie i medialnie. Następnie konferencję otworzyła dr hab. Agnieszka Liszewska, prof. UŁ (Dziekan WPIA UŁ) wraz z dr hab. Mirosławem Pawełczykiem, prof. UŚ (Prezesem Zarządu Fundacji Ius Publicum, Uniwersytet Śląski). W imieniu prof. dr hab. Marii Królikowskiej-Olczak (Kierownika Katedry Europejskiego Prawa Gospodarczego WPIA UŁ) głos zabrała dr Anna Górczyńska (Adiunkt w Katedrze Europejskiego Prawa Gospodarczego WPIA UŁ), a w imieniu Witolda Stępnia (Marszałka Województwa Łódzkiego) – Alina Giedrys (doradca Marszałka Województwa Łódzkiego ds. infrastruktury kolejowej).

Referat wprowadzający do tematyki tegorocznej konferencji wygłosiła mec. Joanna Marcinkowska, powołana w dniu 1 lutego 2017 roku na urząd Rzecznika Praw Pasażera Kolei. W swoim wystąpieniu przedstawiła podstawy prawne funkcjonowania Rzecznika, cel postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązania sporu pasażerskiego oraz formę rozwiązywania sporów przez Rzecznika, która należy do tzw. alternatywnych metod rozstrzygania sporów. Ważną część wystąpienia stanowiło odwołanie się przez J. Marcinkowską do pierwszych doświadczeń działalności Rzecznika Praw Pasażera Kolei.

Po wystąpieniu wprowadzającym dr hab. M. Pawełczyk otworzył pierwszy panel, którego tematyka poruszała problematykę, największej do tej pory, nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym. Pierwszy referat został wygłoszony przez dr Michała Będkowskiego-Kozioł, LL.M.Eur. Int. (Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie, Kancelaria Kochoński, Zięba & Partners Sp.k.). Na wstępie dokonał on próby oceny nowelizacji z dnia 16 listopada 2016 roku. Prelegent zaprezentował założenia oraz główne obszary regulacji noweli. Zwrócił szczególną uwagę na nowy podział infrastruktury kolejowej, zmiany w zakresie uregulowania zasad dostępu do poszczególnych kategorii infrastruktury oraz licencjonowania przewoźników kolejowych. Dokonując oceny nowelizacji, zwrócił uwagę na brak dostatecznych konsultacji społecznych na etapie procedowania nad projektem, niewykorzystania szansy na uchwalenie nowej ustawy o transporcie kolejowym systematyzującej i porządkującej dotychczasowy rozwój regulacji prawnej w zakresie transportu kolejowego oraz nieusunięcia istniejących niedoskonałości redakcyjnych i legislacyjnych.

Kolejnym mówcą był dr Stefan Akira Jarecki (Wyższa Szkoła Informatyki Stosowanej i Zarządzania w Warszawie, CARS), który wygłosił referat pt. „Pojęcie usługi publicznej a otwarty dostęp”. Przedstawił on mechanizm ochrony usługi publicznej przed ewentualnym negatywnym wpływem, który może wystąpić po dopuszczeniu realizacji przewozów komercyjnych na warunki ekonomiczne jej wykonywania – przyznawanie dostępu do infrastruktury kolejowej w oparciu o decyzję o otwartym dostępie. W referacie omówił on nowy, wprowadzony nowelą z 16 listopada 2016 roku, mechanizm otwartego dostępu oraz dokonał wnikliwej oceny nowelizacji w tym zakresie. W ocenie dr Stefana Jareckiego, na gruncie nowych przepisów problemem może być bardzo duża swoboda organizatorów w klasyfikowaniu przewozów jako usługi publicznej, a nie, jak uważają inni eksperci, duża elastyczność omawianego mechanizmu. Jego postulatem *de lege*

ferenda jest prawne wyposażenie organu regulacyjnego w możliwość realnego sprawdzenia czy przewozy, które mają być chronione faktycznie mają charakter usług publicznych. Referent dokonał oceny nowelizacji przez pryzmat powierzenia przez władze francuskie obowiązku świadczenia usług publicznych w zakresie połączeń morskich z Korsyką.

Ostatni referat w pierwszym panelu wygłosił dr hab. Eryk Kosiński, prof. UAM (Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu), który dotyczył pozycji prawnej Prezesa UTK jako elementu regulacyjnego sektora transportu kolejowego w świetle nowelizacji. Referent zwrócił uwagę na szeroko rozumiane prawne gwarancje niezależności Prezesa UTK zarówno wewnątrz aparatu administracji państwa, jak i w aspekcie organizacyjnym, funkcjonalnym oraz personalnym, a także w sferze zewnętrznej – niezależność od przedsiębiorców podanych regulacji oraz innych podmiotów prywatnych. Zmiany wprowadzone nowelą z dnia 16 listopada 2016 roku uznał za fundamentalne, ale jednocześnie podniósł, iż nie należy postulować całkowitego odseparowanie strukturalnego Prezesa UTK od aparatu administracji rządowej. W jego ocenie brak jakiegokolwiek powiązań obszaru regulacyjnego z polityką państwa może doprowadzić do rozdzwieńców i chaosu w polityce rządu i państwa.

Panel pierwszy zwieńczyła dyskusja związana z wygłoszonymi referatami, którą poprowadził Profesor Mirosław Pawełczyk.

Drugą częścią konferencji była dyskusja plenarna nad modelem funkcjonowania rynku przewozów kolejowych w Polsce. Sesji przewodniczyła dr hab. Anna Fornalczyk (b. Prezes Urzędu Antymonopolowego, COMPER Fornalczyk & Wspólnicy Sp. j.). W charakterze panelistów wystąpili Piotr Halupczok (Członek Zarządu Arriva RP Sp. z o.o.), Peter Jančovič (Członek Zarządu LEO Express Polska Sp. z o.o.), Alicja Kozłowska (Dyrektor Departamentu Regulacji w UTK), Krzysztof Krasowski (Zastępca Dyrektora Biura Rozwoju Oferty i Produktów PKP Intercity S.A.), Andrzej Wasilewski (Prezes Zarządu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Sp. z o.o.), Włodzimierz Wilkanowicz (Prezes Zarządu Kolei Wielkopolskich Sp. z o.o.), Teresa Woźniak (Dyrektor Departamentu Infrastruktury w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Łódzkiego) oraz Piotr Stomma (Ministerstwo Rozwoju).

Przedmiot rozważań panelistów miał w założeniu mieścić się w czterech pytaniach dotyczących warunków rozwoju konkurencji o rynek (IV pakiet kolejowy), wykonywania zadań publicznych i realizacji inwestycji przy zastosowaniu powierzenia, oceny efektywności wykonywanych zadań publicznych z punktu widzenia operatora oraz organizatora, a także stawki rekompensaty jako narzędzia efektywnego zarządzania.

Profesor Anna Fornalczyk zapytała o zróżnicowanie pomiędzy prognozami co do rozwoju kolei a rzeczywistymi wskaźnikami, które wpływają na gęstość i konkurencyjność kolei. W zakresie zainteresowania Przewodniczącej panelu znalazło się również czy lepiej na rozwój sektora wpływa promowanie mniejszych, regionalnych przewoźników, czy ogólnopolskich. Mimo propozycji rozszerzenia zakresu przedmiotowego panelu, na początku rozważań panelistów dominowała tematyka IV pakietu kolejowego i starcie koncepcji rozwoju konkurencji wraz ze wzrostem jakości z ideą konsolidacyjną. Jako pierwszy głos zabrała Teresa Woźniak, stwierdzając, iż program rozwoju kolejnictwa zakłada poprawę istniejącej już infrastruktury – rewitalizację zamiast budowania nowych linii, przy czym oznacza to, tak naprawdę dążenie do odzyskania parametrów sprzed trzydziestu względnie czterdziestu lat, co odnosi się również odpowiednio do rewitalizacji taboru.

Prezes Włodzimierz Wilkanowicz rozwinął wątek remontowania istniejących już linii kolejowych ze zróżnicowaniem na połączenia regionalne i dalekobieżne. Wskazał on, że na krótszych liniach rozwinięcie dużych prędkości pojazdów jest niemożliwe, natomiast na dalszych trasach, wdrażanie wysokich prędkości nie rekompensuje wydatków ekonomicznych, a dla samego pasażera nie musi być atrakcyjne czasowo. Prezes Andrzej Wasilewski skonstatował, iż wystarczającym dla przeciągnięcia klientów jest zwrócenie się z „dobrą ofertą” do potencjalnych nabywców biletów. Podkreślił również, że istotnym jest przygotowanie się przewoźników do czwartego pakietu kolejowego, którego, jego zdaniem, nie należy się obawiać. Stwierdził on, że dla uczciwej i korzystnej dla pasażera konkurencji konieczne jest przygotowanie odpowiedniego taboru i nowoczesnego zaplecza. Dyrektorka Alicja Kozłowska w swojej wypowiedzi zwróciła uwagę na dostosowanie dobrej infrastruktury do warunków i wymogów lokalnych. Podjęła również problematykę jakości infrastruktury, która lokalnie zaledwie w 2% może być nazwana infrastrukturą dobrej jakości. Podniosła także, że misją UTK jest i pozostanie zapewnienie warunków rozwoju bezpiecznego i konkurencyjnego transportu kolejowego. Prezes Piotr Halupczok w swoich rozważaniach podkreślił, że należy wziąć pod rozwagę, myśląc o rozwoju sektora kolejowego, nie tyle skok cywilizacyjny infrastruktury kolejowej, co wzrost konkurencji. Odwołał się on do doświadczeń niemieckiej spółki DB Regio, która zwiększyła swoje obroty na rynku przewozów kolejowych w Niemczech, mimo wcześniejszego zmniejszenia udziału w rynku. Efektywność przewoźników kolejowych uznał za klucz do polepszenia warunków na rynku. Prezes Peter Jančovič uznał najnowsze regulacje prawne nie tyle za motor napędowy dla konkurencji (naturalnie nie negował elementu konkurencyjnego), ile za zachętę dla podróżnych do szerszego skorzystania z usług przewoźników kolejowych. Wskazał również na potrzebę dywersyfikacji ofert w ramach konkurencji, nie ma bowiem możliwości, by jeden przewoźnik spełnił oczekiwania wszystkich potencjalnych pasażerów. Dyrektorka Krzysztof Krasowski widzi konkurencję jako zjawisko pozytywne, którego nie należy się obawiać. Jednocześnie zwrócił on uwagę na wysokie bariery ekonomiczne wejścia na rynek kolejowy oraz bariery wyjścia z niego, co z trudem przekłada się na proliferację konkurencji. Jego zdaniem, gwałtowne zmniejszenie barier, wcześniej proponowane w IV pakiecie kolejowym, miałyby efekt odwrotny do zamierzonego – pozytywne było więc stworzenie warunków do przygotowania się do zmniejszenia barier ekonomicznych. Minister Piotr Stomma¹ powiedział, że potrzebne jest ustalenie modelu rynku, na co wskazuje chociażby nierozwiązanie kwestii kolei dużych prędkości oraz fakt, że ta część sektora, którą finansują w krajach UE środki publiczne, w Polsce pokrywana jest przez rynek. Zwrócił również uwagę na dawne utrudnienia dla funkcjonowania przedsiębiorców na rynku kolejowym warunkowane przez państwo. Przekonywał, że w Polsce potrzebna jest polityka transportowa uwzględniająca nadchodzącą rewolucję przemysłową 4.0 oraz Internet rzeczy. Moderatorka na zakończenie podkreśliła, że paneliści chętnie korzystali ze sformułowania „rynek kolejowy”, a o istocie rynku stanowi konkurencja.

Trzeci panel konferencji o charakterze dyskusyjnym poprowadziła prof. dr hab. Maria Królikowska-Olczak. Dyskusja dotyczyła praw konsumentów-pasażerów na rynku pasażerskich przewozów kolejowych. Referat jako pierwszy wygłosił mgr Karol Kłosowski (Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, Urząd Transportu Kolejowego) zatytułowany „Kara pieniężna jako sankcja za naruszenie przepisów Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 – przegląd rozwiązań europejskich”.

¹ Wyrażonych poglądów w trakcie dyskusji nie należy utożsamiać z reprezentowaną instytucją.

W wystąpieniu referent dokonał analizy sankcji przyjętych przez poszczególne państwa członkowskie UE, stosowane w przypadku naruszenia przepisów rozporządzenia 1371/2007 oraz przedstawił ich charakter, a także wskazał podmioty, na które mogą zostać one nałożone. Na koniec przedstawił problem realizacji nadrzędnego celu, dla którego przyjęte zostało rozporządzenie 1371/2007 przez pryzmat kar pieniężnych jako sankcji za naruszenie tych przepisów. Uznał on, że wyraźne zróżnicowanie maksymalnych wysokości kar pieniężnych za naruszenie przepisów rozporządzenia 1371/2007 w państwach członkowskich UE nie jest gwarancją jednolitości ochrony interesów indywidualnych konsumentów. Negatywne stanowisko zajęł także w sprawie wprowadzenia możliwości przyznania przez państwa członkowskie UE czasowych i bezterminowych zwolnień ze stosowania wybranych przepisów rozporządzenia 1371/2007. Prelegent zaznaczył również, że wyraźny luz decyzyjny państw członkowskich w aspekcie maksymalnych sankcji za naruszenie przepisów tego rozporządzenia nie stanowi okoliczności sprzyjającej ujednoczeniu poziomu ochrony praw pasażerów kolei na terenie Unii Europejskiej.

Kolejnym referentem był mgr Grzegorz Pilecki (Urząd Transportu Kolejowego), którego wystąpienie dotyczyło obowiązków podmiotów rynku kolejowego względem osób z niepełnosprawnością. Przedstawiony referat został oparty na dwóch aktach prawnych: rozporządzeniu (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym oraz rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Referent w swojej prezentacji wyjaśnił zakres stosowania obu rozporządzeń oraz dokonał szczegółowej analizy przepisów Rozdziału V rozporządzenia 1371/2007. Na koniec mgr Grzegorz Pilecki poruszył kwestię powiadomień o potrzebie udzielenia pomocy i sposobu jej udzielania osobom z niepełnosprawnością.

Trzeci referat – „Uwagi do Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 dotyczące minimalnego zakresu informacji dostarczanych przed podróżą przez przedsiębiorstwa kolejowe lub sprzedawców biletów” – wygłosił dr Przemysław Kowalik (Politechnika Lubelska). W swoim referacie dr P. Kowalik przedstawił wymogi informacyjne, jakie zostały wyrażone w tytułowym rozporządzeniu oraz zaznaczył, że nie stanowią one w pełni odzwierciedlenia rzeczywistych preferencji pasażerów. Prelegent odniósł się również do komputerowego systemu informacji i rezerwacji w transporcie kolejowym (KSIRTK). Zaznaczył, że otwarcie systemu KSIRTK zostało odroczone do dnia 3 grudnia 2019 r. – do tego czasu pasażerowie mogą korzystać z dwóch funkcjonujących systemów informacji rozkładowej obejmujących całą polską sieć kolejową: rozklad-pkp.pl (PKP Informatyka sp. z o.o.) oraz PortalPasażera.pl (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.). Na koniec wspominał o możliwych trudnościach we wprowadzeniu KSIRTK oraz o konieczności uregulowania zasad wyszukiwania przesiadek z powodu zgodności z zapisami w taryfach przewoźników oraz z powodu potencjalnego zawyżenia kosztów.

Ostatni referat trzeciego panelu pt. „Instytucja Rzecznika Praw Pasażera kolei jako wyjście naprzeciw oczekiwaniom pasażera przez Urząd Transportu Kolejowego” wygłosił mgr Wojciech Wilamowski (W&B Wilamowski). Prezentacja dotyczyła nowopowstałej instytucji Rzecznika Praw Pasażera, który, w jego ocenie, ma za zadanie ocieplić wizerunek kolei w oczach konsumentów. Referent skupił swoją uwagę na celach instytucji Rzecznika Praw Pasażera. Na koniec przybliżył

warunki, jakie muszą spełniać pasażerowie, aby sprawa podlegała rozpoznaniu przez Rzecznika. Opisał i ocenił on także procedurę rozpoznawania sporów między pasażerem a przewoźnikiem z punktu widzenia niezależnego obserwatora.

Kolejny panel dotyczył finansowania działalności przewozowej na rynku kolejowych przewozów pasażerskich. Moderatorem tej części konferencji był dr Łukasz Grzejdziak (adiunkt w Katedrze Europejskiego Prawa Gospodarczego WPIA UŁ, opiekun NKPEIiSI).

Referat pt. „Zmiany w procedurze zlecenia usług kolejowego transportu pasażerskiego w świetle nowelizacji Rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007” wygłosił mgr Łukasz Ziarko (Uniwersytet Łódzki, COMPER Fornalczyk & Wspólnicy Sp. j.). W swojej prezentacji dokonał on analizy kluczowych zmian w zleceniu i finansowaniu przewozów publicznego transportu zbiorowego, które wejdą w życie 24 grudnia 2017 roku. Prelegent na początku swojego wystąpienia przedstawił zmianę dotyczącą ograniczenia trybu zlecenia świadczenia usług w pasażerskim transporcie kolejowym po czym przybliżył nowelizowane przepisy dotyczące maksymalnego okresu obowiązywania umowy w okresie przejściowym. W dalszej części wypowiedzi omówił narzędzia dające podmiotom zlecającym możliwość stymulowania rozwoju konkurencji. W zakończeniu mgr Ł. Ziarko zaznaczył, że wymagana będzie zmiana istniejących rozwiązań w obszarze organizacji rynku przewozów kolejowych o charakterze użyteczności publicznej.

Następnie głos zabrał mgr Piotr Kulczycki (COMPER Fornalczyk & Wspólnicy Sp. j.). W swoim wystąpieniu przedstawił on podstawowe zasady kalkulacji rekompensaty z tytułu świadczenia usług kolejowego publicznego transportu zbiorowego. Na wstępie prelegent przedstawił oraz porównał tryby zlecenia świadczenia usług operatorom kolejowym: tryb otwartego, konkurencyjnego przetargu oraz tryb bezpośredniego powierzenia świadczenia tych usług. W dalszej części referatu przybliżył on zasady kalkulacji maksymalnego poziomu rekompensaty dla operatorów, powołując się m.in na orzecznictwo. Następnie P. Kulczycki zajął się wyjaśnieniem pojęcia „rozsądny zysk”. W końcowej części referatu prelegent skonstatował, że stosowanie właściwych zasad obliczania rekompensaty w połączeniu z regularnym monitorowaniem i audytowaniem przekazywanych środków jest istotne dla bezpieczeństwa z punktu widzenia pomocy publicznej, a jednocześnie sprawia, że publiczne finansowanie przewozów kolejowych nie jest nadmierne.

Referat kończący panel czwarty zatytułowany „Finansowanie ulg w przewozach pasażerskich – wybrane zagadnienia” wygłosił dr Bartosz Mazur (Urząd Miasta Rybnik, Fundacja ProKolej). Na wstępie prelegent zaznaczył, że organy publiczne mają za zadanie kreowanie dostępności cenowej usług publicznego transportu zbiorowego dla możliwie szerokiego grona zainteresowanych a kształtowanie ekonomicznej dostępności usług transportu publicznego ma za zadanie zapewnienie równej dostępności do usług dla osób o różnej zamożności. W referacie zaprezentował podstawy prawne ulg taryfowych, kryteria podziału ulg, a także wątpliwości związane ze stosowaniem systemu ulg. Ponadto zwrócił szczególną uwagę na ulgi komercyjne i ulgi gminne, jak również refinansowanie ulg, odwołując się przy tym zagadnieniu do orzecznictwa. W zakończeniu dr M. Mazur przedstawił wnioski płynące z przeprowadzonej analizy oraz własną ocenę systemu ulg obowiązującego w Polsce.

Ostatnia część konferencji poświęcona została zagadnieniom ochrony środowiska w prawie kolejowym. Obradom przewodniczył mgr Marcin Kraśniewski, który jako prelegentów zapowiedział

mgr Aleksandrę Bogusz (WPiA UŁ), mgr Katarzynę Chojecką (Uniwersytet Warszawski) i Mateusza Sokoła (WPiA UŁ).

Aleksandra Bogusz zaprezentowała referat pt. „Zagadnienia prawne gospodarki odpadami w zakresie transportu kolejowego”. Autorka stwierdziła, iż dzięki nowym kierunkom polityki *waste management* oraz sposobom ich realizacji, sektor kolejowy wreszcie może stać się przykładem elementu gospodarki o obiegu zamkniętym, tj. bezodpadowej. Przedstawiła ona zagadnienia gospodarki odpadami w kontekście transportu kolejowego, które sama określiła jako niespecyficzne dla owego sektora, w przeciwieństwie do zakłóceń akustycznych. Autorka zwróciła uwagę na wysoce istotną rolę UE w tworzeniu norm prawnych odnoszących się w sposób relewantny do omawianego zagadnienia, a także zapisy ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Wskazała na podmioty ponoszące odpowiedzialność za odpady (przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury) oraz obowiązek przestrzegania zasady zrównoważonej gospodarki odpadami. Referentka w ramach ww. zasady wymieniła hierarchię postępowania z odpadami, ochronę zdrowia ludzkiego i środowiska, zasadę „zanieczyszczający płaci”. Wspomniała też o obowiązkach uzyskania pozwolenia i obowiązku sprawozdawczości.

Katarzyna Chojecka natomiast zwróciła uwagę na problematykę normatywną zabezpieczeń akustycznych w referacie pt. „Przeciwdziałanie hałasowi w sektorze kolejowym – analiza i wnioski”. Na wstępie podkreśliła, że ochrona środowiska jest jednym z podstawowych obowiązków władz publicznych, w ramach których można wyszczególnić zwalczanie hałasu, stanowiące duże wyzwanie. Następnie omówiła podstawowe normy prawne z prezentowanego zakresu, jako ich źródło wskazując ustawę – Prawo ochrony środowiska. Dużą uwagę przywiązała do rozporządzenia Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r., które określa dopuszczalne poziomy hałasu. W ramach szczegółowego omówienia aktualnych problemów położyła ona nacisk na kwestie instalowania ekranów akustycznych jako wciąż najpopularniejszego sposobu walki z hałasem na kolei. Wskazała także na drugą stronę referowanego problemu – jej zdaniem zgubnym jest niwelowanie zagęszczenia ekranów akustycznych poprzez zwiększanie dopuszczalnego limitu zanieczyszczenia hałasem powyżej proponowanego przez WHO limitu 55 decybeli. Omówiła również zmiany odnoszące się do technologii hamowania pociągów, która ma stać się, dzięki Komisji Europejskiej, obowiązkiem już od 2025 roku. Katarzyna Chojecka podsumowała swoje wystąpienie konstatacją, iż instrumenty zwalczania hałasu nie mogą zanadto obciążać przedsiębiorców, ponieważ konsekwencje tego poniosą konsumenci.

Celem ostatniego referatu wygłoszonego przez Mateusza Sokoła pt. „Prawo kolejowe i ochrona środowiska w Stanach Zjednoczonych Ameryki” było zaprezentowanie słuchaczom amerykańskiego systemu ochrony środowiska, jego specyfiki oraz metody regulacji w krótkim zestawieniu z ogólnie zarysowanymi systemami prawa ekologicznego innych krajów dla zilustrowania stopnia złożoności i rozbudowania tej dziedziny w prawie amerykańskim. Referent wspominał o wymogach wynikających z norm NEPA, które ustanawiając Council of Environmental Quality (CEQ), mający za zadanie czuwać nad ich wypełnieniem, nakładają na agencje federalne obowiązek tworzenia ocen środowiskowych dla zamierzonych przez siebie działań. Następnie przeszedł on do rozważań nad kilkustopniową metodą regulacji, pozwalającą każdej federalnej agencji na tworzenie własnych regulacji o charakterze proceduralnym. Podsumowując rozważania, referent dokonał

zwięzłej enumeracji najistotniejszych unormowań z innych aktów normatywnych odnoszących się do przedmiotowego zakresu.

Podsumowania obrad i uroczystego zakończenia konferencji dokonała prof. dr hab. Maria Królikowska-Olczak, która uznała, iż jej poziom był bardzo wysoki, a jednocześnie stanowiła ona inspirację dla dalszych rozważań. Profesor Królikowska-Olczak złożyła gratulacje i podziękowania za zaangażowanie w organizację konferencji na ręce dr. hab. Mirosława Pawełczyka oraz dr. Łukasza Grzejdziaka i mgr. Marcina Kraśniewskiego.

Materiały z tegorocznej konferencji (program, streszczenia, prezentacje, pytania i zdjęcia) dostępne są na stronie internetowej wydarzenia pod linkiem: <https://www.wpia.uni.lodz.pl/aktualnosc/konferencje-seminaria-wyklady/konsument-na-ryнку-kolejowych-przewozow-pasazerskich-iv-ogolnopolska-konferencja-naukowa.html>.

Bibliografia

- Chojecka, K. Kraśniewski, M. Mizioch, T. Sobierajska, A. (2016). Third National Conference: Consumer in the Rail Passenger Market. Łódź, 25 May 2016, YARS, nr 9(14).
- Kraśniewski, M. (2014). Sprawozdanie z ogólnopolskiej konferencji naukowej pn. „Konsument na rynku kolejowych przewozów pasażerskich”, Katowice, 10 marca 2014 r. iKAR, 7(3).
- Kraśniewski, M. (2017). Sprawozdanie z III Ogólnopolskiej Konferencji Naukowej pn. „Konsument na rynku kolejowych przewozów pasażerskich”, Łódź, 25 maja 2016 r. iKAR, 2(6).
- Kraśniewski, M. i Ziarkowski, M. (2015). Sprawozdanie z II Ogólnopolskiej Konferencji Naukowej pn. „Konsument na rynku kolejowych przewozów pasażerskich”, Łódź, 18 marca 2015 r. iKAR, 4(4).

mgr Marcin Kraśniewski

Doktorant w Katedrze Europejskiego Prawa Gospodarczego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego; wiceprezes Zarządu Polskiej Fundacji Prawa Konkurencji i Regulacji Sektorowej *Ius Publicum*; prezes Zarządu Naukowego Koła Prawa Energetycznego i Innych Sektorów Infrastrukturalnych Uniwersytetu Łódzkiego; e-mail: marcin.krasniewski@unilodz.eu; krasniewski@iuspublicum.pl.