

## Streszczenie

Rozprawa doktorska poświęcona jest tematyce dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją w Unii Europejskiej.

W ramach dysertacji zweryfikowano trzy hipotezy badawcze. Pierwsza z nich zakłada, że unijny model udostępniania obiektów infrastruktury usługowej jest rezultatem ewolucji, w której istotnym bodźcem przyspieszającym zwiększenie intensywności i zakresu przedmiotowej interwencji instytucji UE były niezadowolające efekty liberalizacji sektora transportu kolejowego UE, początkowo koncentrującej się wyłącznie na konieczności zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury liniowej. Druga stanowi, że wskazany model jest próbą równoważenia znaczenia niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury liniowej oraz infrastruktury punktowej. Natomiast zgodnie z trzecią przyjęty w prawie UE model udostępniania obiektów infrastruktury usługowej ma charakter systemowy w tym sensie, że stanowi powiązaną ze sobą funkcjonalnie całość służącą optymalizacji znajdującej się w istniejącej infrastrukturze punktowej zdolności przepustowej, co w konsekwencji ma prowadzić do zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do tych zasobów, stanowiącego istotny element jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Tak sprecyzowane hipotezy badawcze wymagały przeprowadzenia wielopłaszczyznowej analizy, dlatego, aby dokonać ich weryfikacji w ramach rozprawy zrealizowano pięć podstawowych celów badawczych.

Po pierwsze, należało do nich omówienie polityki transportowej UE, w tym postanowień traktatowych i aktów unijnego prawa pochodnego, w celu zaprezentowania ewolucji podejścia unijnego prawodawcy do znaczenia niedyskryminacyjnego dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i świadczonych w ich ramach usług w procesie liberalizacji sektora transportu kolejowego UE. Po drugie, przeanalizowanie pierwszej inicjatywy wprowadzającej obowiązek udostępniania infrastruktury punktowej, której wykładania oraz praktyczne stosowanie obnażyło wiele niedociągnięć uzasadniających podjęcie dalszych działań legislacyjnych na rzecz zagwarantowania niedyskryminacyjnego dostępu do tego typu zasobów. Po trzecie, zidentyfikowanie elementów modelu udostępniania obiektów infrastruktury usługowej wraz z usystematyzowaniem siatki terminologicznej na gruncie przepisów dyrektywy 2012/34/UE oraz rozporządzenia 2017/2177, co miało służyć ustaleniu podstaw prawnych udostępniania obiektów infrastruktury usługowej w prawie UE, a także określeniu zakresu podmiotowego oraz przedmiotowego tego modelu. Po czwarte oraz po piąte, omówienie odpowiednio uzupełniających i precyzujących instrumentów (środków) prawnych determinujących, zgodnie

z intencją unijnego prawodawcy, realizację obowiązku udostępniania obiektów infrastruktury usługowej.

Przyjęte w rozprawie hipotezy i cele badawcze w znacznym stopniu wpłynęły na jej strukturę. Punktem wyjścia dla pogłębionej analizy dotyczącej udostępniania infrastruktury usługowej jest omówienie w pierwszym rozdziale polityki transportowej UE, w tym postanowień traktatowych i aktów unijnego prawa pochodnego, z perspektywy zasady TPA do obiektów infrastruktury usługowej i świadczonych w nich usług, dla której tło stanowią odwołania do sposobu udostępniania infrastruktury liniowej.

W drugim rozdziale skoncentrowano się na zaprezentowaniu pierwszej inicjatywy legislacyjnej KE, która legła u podstaw obecnego modelu udostępniania infrastruktury usługowej w sektorze transportu kolejowego UE. Rozwiązania zaproponowane w dyrektywie 2001/14/WE stanowiły bowiem pewnego rodzaju prototyp obecnego modelu udostępniania obiektów infrastruktury usługowej.

Z kolei trzeci rozdział przedstawia elementy modelu udostępniania obiektów infrastruktury usługowej w oparciu o przepisy dyrektywy 2012/34/UE oraz rozporządzenia 2017/2177. W tej części pracy nie tylko omówiono zakres podmiotowy i przedmiotowy tej konstrukcji, ale także usystematyzowano siatkę terminologiczną odnoszącą się do kluczowych dla poruszanej tematyki pojęć.

Następnie przeprowadzono szczegółową analizę instrumentów (środków) prawnych determinujących realizację obowiązku udostępniania obiektów infrastruktury usługowej zgodnie z podziałem dokonany według kryterium funkcji, jaką pełnią one w odniesieniu do dyrektywy 2001/14/WE. W konsekwencji czwarty rozdział pracy dotyczy instrumentów uzupełniających dyrektywę 2001/14/WE, piąty zaś obejmuje badanie instrumentów precyzujących.

Pracę zamyka zakończenie, które z jednej strony podsumowuje poczynione rozważania, z drugiej zaś stanowi próbę zidentyfikowania głównych czynników wpływających na efektywność modelu udostępniania obiektów infrastruktury usługowej i świadczonych w nich usług w sektorze transportu kolejowego UE.