

Warszawa, dnia 14 lutego 2020 roku

Prof. UW dr hab. Paweł Wajda
Katedra Prawa Administracyjnego i Postępowania Administracyjnego
Instytut Nauk Prawno-Administracyjnych
Wydział Prawa i Administracji
Uniwersytet Warszawski

Recenzja dorobku i osiągnięć Pana Doktora Stefana Akiry Jareckiego - sporządzona na potrzeby postępowania habilitacyjnego prowadzonego przez Radę Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie.

1. Wprowadzenie.

Niniejsza recenzja dorobku i osiągnięć Pana Doktora Stefana Akiry Jareckiego ("**Habilitant**") została sporządzona - w ramach prowadzonego przez Radę Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie postępowania habilitacyjnego - w oparciu o normę z art. 18a ust. 7 ustawy z dnia 14 marca 2003 roku o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 roku, poz. 1789, ze zm.; ("**Ustawa**")). Recenzja ta została przygotowana w związku z decyzją Centralnej Komisji do spraw Stopni i Tytułów powierzającą mi funkcję recenzenta we wskazanym postępowaniu habilitacyjnym doktora Stefana Akiry Jareckiego w dziedzinie nauk prawnych, w dyscyplinie prawo.

Habilitant we wniosku o wszczęcie postępowania habilitacyjnego wskazał, że jego osiągnięciem naukowym w rozumieniu postanowień z art. 16 ust. 2 pkt 1 Ustawy jest monografia *Dezintegracja jako narzędzie regulacji rynku transportu kolejowego*, Warszawa 2019, s. 223 (recenzent wydawniczy: Prof. UKSW dr hab. Zbigniew Cieślak; Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie).

2. Ocena rozprawy habilitacyjnej.

Przedmiotem mojej oceny w pierwszej kolejności będzie ewaluacja rozprawy habilitacyjnej Habilitanta, tj. monografii zatytułowanej *Dezintegracja jako narzędzie regulacji rynku transportu kolejowego*. Tytułem wprowadzenia wskażę, że w świetle wymogów Ustawy, wymagane jest w pierwszym rzędzie sformułowanie oceny w przedmiocie spełniania przez dorobek Habilitanta kryteriów wymienionych w Ustawie, przy czym szczególne znaczenie ma tutaj dzieło Habilitanta w postaci ww. monografii habilitacyjnej.

Recenzowana monografia habilitacyjna dotyczy zagadnienia o doniosłym znaczeniu teoretycznym i praktycznym, jakim jest regulacja rynku/transportu kolejowego. W powyższym kontekście należy wskazać, że zakres regulacji transportu kolejowego jest jednym z tych obszarów w nauce prawa, który pozostaje niejako na marginesie zainteresowania krajowej doktryny. O ile znane są mi - relatywnie liczne - prace naukowe dotyczące transportu drogowego albo transportu lotniczego, czy też nawet transportu morskiego (w szczególności prace - co naturalne - ośrodka naukowego skupionego przy Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego), to liczba prac naukowych dotyczących tematyki transportu kolejowego jest na tyle niewielka, że trudno mi - przygotowując niniejszą recenzję - odtworzyć z pamięci więcej niżeli 10 publikacji książkowych dotyczących transportu kolejowego, które to publikacje książkowe ukazały się od momentu wejścia w życie "nowej" ustawy o transporcie kolejowym (tj. ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym).

Powyższe jest o tyle ciekawe i jednocześnie zaskakujące, że gospodarcze znaczenie transportu kolejowego jest nadal istotne (jakkolwiek - na co trafnie wskazuje Habilitant w swojej pracy - istotnie mniejsze niżeli jeszcze 30-40 lat temu), jest to przy tym obszar atrakcyjny regulacyjnie (tj. mają miejsce częste zmiany regulacji normatywnych), jak i obszar w ramach którego sporo jest ciekawych i istotnych orzeczeń sądów (w tym w szczególności sądów administracyjnych), a jednocześnie jest to obszar niemal niezagospodarowany naukowo (w odróżnieniu przykładowo od obszaru transportu drogowego).

W powyższym kontekście wskażę - co należy traktować jako słowa uznania adresowane do Habilitanta - że Habilitant, co będzie niejako *przewijało się* przez całą treść niniejszej recenzji jest reprezentantem właśnie tych bardzo nielicznych przedstawicieli doktryny, którzy są rozpoznawani i łączeni z obszarem regulacji rynku kolejowego. Co więcej, jest bardzo

konsekwentny w zakresie swoich zainteresowań naukowych i specjalizacji, czego najlepszym potwierdzeniem niech będzie to, że praca doktorska Habilitanta poświęcona była jednej z kwestii związanej z transportem kolejowym, jaką są modele prokonkurencyjne w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych, czy też to, że zdecydowana większość publikacji Habilitanta dotyka właśnie kwestii regulacji transportu kolejowego.

Tak jak zostało to wskazane powyżej, jest to specjalizacja bardzo wąska, ale i jednocześnie niezwykle trudna; w tym obszarze mamy bowiem do czynienia ze swoistą technicyzacją regulacji, która to regulacja staje się coraz bardziej wysublimowana i odległa od klasycznych przepisów prawa, które - zgodnie z ogólnym zamysłem prawodawcy - powinny być, w oparciu o przyjmowane założenie odnośnie do powszechnej znajomości prawa, powszechnie znane i powszechnie zrozumiałe. W przypadku regulacji transportu kolejowego tak z całą pewnością nie jest, czego najbardziej klasycznym wyrazem są *problemy* związane z kwalifikacją danych obiektów do infrastruktury kolejowej albo też do infrastruktury usługowej, tj. *problem* gdzie kończy się bocznica, a gdzie zaczyna się terminal.

W tym miejscu pozwolę sobie na osobistą refleksję. W mojej ocenie pewnym fenomenem współczesnego, czy też lepiej - aktualnego (bo w istocie tendencja ta nabrała szczególnego nasilenia dopiero po ostatnim globalnym kryzysie finansowym), prawa publicznego gospodarczego jest tendencja do obejmowania przez unijnego i - niejako w ślad za nim - krajowego prawodawcę (gdyż nie ma co ukrywać, że zasadniczym *spiritus movens* regulacji gospodarczej jest prawodawca unijny) coraz większego obszaru systemu gospodarczego. Z powodzeniem można wskazać, że w ostatniej dekadzie istotnemu zwiększeniu uległa liczba regulacji gospodarczych, które dotyczą coraz bardziej specjalistycznych obszarów w tym takich, które zawsze były pozbawione regulacji, a jednocześnie proporcjonalnemu zmniejszeniu uległ ten obszar systemu gospodarczego, w ramach którego można mówić o niemal pełnej swobodzie działalności gospodarczej. Aktualnie mamy do czynienia wręcz ze swoistą rewolucją regulacyjną, której wyróżnikiem jest po pierwsze: obejmowanie regulacją coraz to nowych obszarów systemu gospodarczego (czego czytelnym przykładem są podejmowane próby uregulowania nowych technologii, które były tworzone pierwotnie w sposób całkowicie wolny i spontaniczny; przy czym - niejednokrotnie - odbywa się to jako odpowiedź rynku na coraz bardziej nasilone regulacje tradycyjnych rynków, czego czytelnym przykładem są tzw. fin-tech`y), zaś po drugie: pewna technicyzacja regulacji i obejmowanie regulacją coraz bardziej technicznych obszarów

związanych z funkcjonowaniem szeroko rozumianego obrotu gospodarczego (czego z kolei widocznym przejawem są właśnie niektóre z regulacji transportu kolejowego).

Takim właśnie specyficznym obszarem regulacji gospodarczej jest - w mojej ocenie - obszar regulacji rynku transportu kolejowego, gdzie swoiste *odnalezienie się* przez prawnika w gąszczu regulacji jest niezwykle trudne, bo regulacje te wymagają często nie tyle wiedzy, którą można zdobyć na uniwersyteckich wydziałach prawa, ale wiedzy, którą zdobywa się raczej na politechnikach, czy też na innych uczelniach technicznych. W tym kontekście na słowa uznania zasługuje to, że Habilitant - administratywista z wykształcenia, z powodzeniem nie tylko odnajduje się w tym obszarze, ale niewątpliwie obszar ten więcej niżeli doskonale rozumie z tą całą jego - wskazaną powyżej - stroną techniczną (co będzie przedmiotem poszerzonych rozważań w dalszej części niniejszej recenzji). Wypada przy tym podkreślić, że Habilitant doskonale rozumie tak teoretyczną stronę analizowanej problematyki, jak i jej praktyczny wymiar (czego najlepszym potwierdzeniem jest to, że Habilitant wręcz doskonale tłumaczy kierunek ewolucji regulacji rynku kolejowego z położeniem szczególnego nacisku na wykazanie zawodności pierwszych tzw. *Pakietów Kolejowych*).

Przechodząc w tym miejscu do - wymaganej w świetle powołanej Ustawy - oceny przedstawionej rozprawy habilitacyjnej wskażę w szczególności to, że recenzowana praca poświęcona jest analizie regulacji - zaliczanych do obszaru prawa publicznego gospodarczego, czy też szerzej do gałęzi prawa administracyjnego - jednolitego rynku kolejowego, gdzie głównym celem badawczym Habilitanta jest wykazanie tego, że narzędziem regulacyjnym stosowanym przez prawodawcę unijnego jest narzędzie dezintegracji (podziału) rynku. Habilitant trafnie wychodzi bowiem od obserwacji, że o ile początkowo (tj. na etapie powstawania zrębów jednolitego rynku kolejowego) prawodawca unijny (wówczas jeszcze wspólnotowy) uważał, że do otwarcia rynku transportu kolejowego na konkurencję wystarczające jest zapewnienie równego i niedyskryminacyjnego dostępu do liniowej infrastruktury kolejowej, to następnie założenie - co znajduje swoje odzwierciedlenie w odpowiednich aktach prawa unijnego - zostało mocno zrewidowane. Habilitant trafnie przy tym indywidualizuje to, że rynek transportu kolejowego jest rynkiem w obrębie którego istnieją tzw. bariery wejścia i wyjścia w postaci infrastruktury, taboru i maszynistów (w uproszczeniu) i konieczne jest by z wykorzystaniem narzędzi normatywnych zapewnić to, że przedsiębiorcy będą mieli dostęp do tych czynników produkcji (infrastruktury kolejowej i usługowej, taboru kolejowego i maszynistów).

Habilitant postawił sobie za zadanie, z którego to zadania wywiązał się dobrze, wykazanie, że obszar transportu kolejowego jest tym obszarem, w którym wskazana właśnie dezintegracja rynku - sprowadzająca się, w pewnym uproszczeniu, do rozdzielenia czynników produkcji pomiędzy różne podmioty (jak np. zarządca infrastruktury kolejowej i przewoźnik kolejowy) - jest zasadniczym czynnikiem i motorem zmian występujących w obrębie rynku kolejowego. Habilitant wskazuje zatem - jak najbardziej trafnie - na zmianę paradygmatu w zakresie regulacji transportu kolejowego z uprzedniego zapewnienia równego dostępu do infrastruktury kolejowej na aktualną dezintegrację.

Należy przy tym wyraźnie wskazać, że myśl ta znalazła swoje czytelne potwierdzenie już w tytule pracy i niejako *przebija* ona przez całą pracę, gdzie całość pracy poświęcona jest analizie tej właśnie kwestii, która - co wymaga zaakcentowania w tym miejscu i co będzie przedmiotem analizy na dalszych stronach niniejszej recenzji - jest faktycznie podstawowym motorem zmian w zakresie regulacji rynku transportu kolejowego.

W tym miejscu konieczne jest powtórne podkreślenie tego, że Autor prowadzi analizę regulacji transportu kolejowego na poziomie makro i to w podwójnym ujęciu i znaczeniu. Po pierwsze, Habilitant w istocie nie poddaje szczegółowej analizie jakichkolwiek przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. krajowej systemowej regulacji transportu kolejowego), tylko analizuje przepisy Rozporządzeń UE i Dyrektyw stanowiące tzw. *Pakiety Kolejowe*. Po drugie, Habilitant analizuje powołane regulacje unijne nie na poziomie ich poszczególnych norm, tj. norm składających się na tzw. *Pakiety Kolejowe*, ale na poziomie celów tych regulacji unijnych i wartości, których urzeczywistnieniu regulacje te w praktyce służą. Recenzowana praca jest zatem w istocie - udaną - próbą konceptualizacji celów i wartości, których to realizacji i ochronie służy regulacja normatywna jednolitego rynku kolejowego.

W tym miejscu wskażę to, że zastosowanie takiego zabiegu zasługuje w mojej opinii na niejednoznaczną ocenę. Z jednej strony pozytywnie należy bowiem ocenić wkład Habilitanta w rozwój nauki prawa administracyjnego i prawa publicznego gospodarczego, czy też nauki - o ile taki obszar można już wyodrębnić - prawa transportu kolejowego, gdzie Habilitant trafnie wskazuje - śladem przykładowo T. Skoczego - że mamy tutaj do czynienia z tzw. regulacją sektorową, a nie prokonkurencyjną i analizie poddaje właśnie przedmiotową regulację sektorową. Praca zatem doskonale wpisuje się w tzw. teorię regulacji.

Natomiast z drugiej strony, jako wręcz istotny mankament recenzowanej rozprawy habilitacyjnej można wskazać to, że Autor w istocie w ogólności nie poddaje szczegółowej analizie i ocenie pojedynczych przepisów prawa (w istocie takie analizy można policzyć na palcach obydwu dłoni). Tym samym jeśli spojrzeć na temat i na samą pracę przez pryzmat wyłącznie jej ładunku teoretycznego, to ocena pracy będzie jak najwyższa; natomiast zastosowania przez oceniającego holistycznego podejścia i spojrzenie na pracę przez pryzmat również jej ładunku praktycznego sprawi to, że praca będzie oceniona już tylko jako dobra.

Zastosowanie takiego zabiegu - tj. w istocie analizy makro regulacji unijnej - jest rozwiązaniem, które zasługuje w mojej ocenie na niejednoznaczną ocenę. Z jednej strony należy bowiem wskazać, że praca ma dzięki niemu silny ładunek teoretyczny i - jak mogę zasadnie domniemywać - wejdzie do kanonu prac z zakresu nauki administracyjnego prawa gospodarczego; natomiast z drugiej strony jestem zdania, że praca byłaby zdecydowanie pełniejsza i przede wszystkim bardziej ciekawa, w sytuacji gdyby Habilitant pochylił się nad konkretnymi przepisami i konkretnymi rozwiązaniami normatywnymi, a tym samym w sytuacji jej swobodnego uprządkowania.

Oczywiście - niejako stając w obronie Habilitanta - należy wskazać, że takie podejście badawcze jest wyznaczone przez sam temat pracy i Habilitant nie ukrywa od samego początku, że taki jest właśnie jego zamiar, by dokonać rzeczzonej konceptualizacji przez pryzmat dezintegracji. Nie sposób jednak nie wskazać tego, że praca byłaby - przynajmniej w mojej ocenie - ciekawsza i miałaby istotny ładunek praktyczny w sytuacji gdyby Habilitant przeprowadził analizę również na poziomie mikro, tj. z perspektywy pojedynczych przepisów oraz poziomie precyzyjnych i konkretnych rozwiązań normatywnych.

Niezależnie od powyższej konstatacji wskażę, że wybór takiego tematu należy uznać - w mojej ocenie - za jak najbardziej trafny, za czym przemawia szereg argumentów.

Po pierwsze, raz jeszcze należy wskazać to, że obszar regulacji transportu kolejowego jest obszarem stanowiącym niemal *terra incognita* dla krajowej nauki prawa administracyjnego. W przypadku recenzowanej monografii mamy przy tym do czynienia z zagadnieniem bardzo oryginalnym, które nie było do tej pory przedmiotem poszerzonych rozważań w krajowym piśmiennictwie (czego najlepszym potwierdzeniem jest lektura zawartej w recenzowanej pracy bibliografii, z której to lektury wynika w szczególności to, że Autor miał *problemy* z dotarciem do krajowych publikacji traktujących o regulacji transportu kolejowego i - co jest atutem pracy - w

znacznym stopniu musiał oprzeć się w swoich analizach na publikacjach zagranicznych). W powyższym kontekście wskażę dodatkowo, że w krajowym piśmiennictwie brak było do tej pory opracowania naukowego, które w całości poświęcone byłoby teoretycznej analizie determinant regulacji rynku transportu kolejowego. Znałe mi opracowania dotyczące tej tematyki charakteryzowały się tym, że traktowały o przedmiotowym temacie w ujęciu wybitnie i silnie praktycznym (tj. odnosiły się do konkretnych rozwiązań normatywnych, a nie do regulacji jako takiej) i poświęcone były analizie (wykładni) wybranych przepisów prawa, a nie odpowiedzi na pytanie czym jest regulacja transportu kolejowego jako swoisty fenomen i przedmiot badań oraz jaki powinien być model tej regulacji. Tym samym należy uznać, że recenzowana rozprawa habilitacyjna jak najbardziej wyróżnia się wymaganym od rozpraw habilitacyjnych poziomem oryginalności (tak przez dotykaną w niej tematykę i problematykę, jak i poprzez prezentowane przez Habilitanta podejście badawcze).

Po drugie, co zostało już zasygnalizowane, recenzowana praca jest z pracą z zakresu tzw. regulacji sektorowej, gdzie sam temat regulacji transportu kolejowego jest zagadnieniem o istotnym znaczeniu teoretycznym - z punktu widzenia prawa administracyjnego i dodatkowo (co akurat jest niemal nieeksponowane w treści pracy) o istotnym znaczeniu praktycznym (przy czym - jak było to już sygnalizowane - ładunek praktyczny recenzowanej pracy jest istotnie mniejszy, niżeli jej walory teoretyczne, i niemal nie występuje).

Po trzecie, konieczne jest podkreślenie tego, że Autor prezentuje tzw. holistyczne podejście, tj. praca ma walor interdyscyplinarny, a poruszana w niej tematyka znajduje się na styku kilku obszarów, tj. nauki prawa administracyjnego, prawa publicznego gospodarczego, przede wszystkim prawa Unii Europejskiej, a także prawa cywilnego, prawa pracy, nauki ekonomii, teorii regulacji, a miejscami nawet nauk technicznych, jaką jest przykładowo kolejnictwo. W powyższym kontekście konieczne jest wskazanie, że tzw. *ciemną stroną* przyjętego przez Habilitanta holistycznego podejścia jest to, że poziom analizy jest nierówny i tak pewne *stricte* kolejowe obszary są opracowane bardzo dobrze (jak np.: kwestia występowania barier wejścia i wyjścia w obrębie rynku kolejowego), czy wręcz doskonale, natomiast inne obszary (jak np. cywilistyczna analiza umowy leasingu (s. 123)) są opracowane w stopniu co najwyżej wystarczającym.

Podsumowując tę część recenzji wskażę, że zarówno wybór tematu jak i tytuł rozprawy habilitacyjnej oceniam pozytywnie. Co więcej należy wskazać, że tytuł pracy doskonale odzwierciedla temat pracy, jak i predestynuje konstrukcję pracy.

Autor postawił sobie za zadanie - z którego wywiązał się dobrze - przedstawienie zjawiska dezintegracji jako zasadniczego czynnika predestynującego regulację rynku kolejowego. Jak zostało to wskazane, Habilitant przyjął ogólne założenie, że to właśnie dezintegracja jest motorem zmian w obrębie regulacji rynku kolejowego. Należy przy tym wskazać, że - zgodnie z moją najlepszą wiedzą i doświadczeniem zawodowym - założenie to jest w pełni poprawne i prawidłowe, a przy tym konsekwentnie realizowane przez prawodawcę unijnego i w ślad za nim przez prawodawcę krajowego. Recenzowana rozprawa habilitacyjna wpisuje się zatem w aktualne tendencje występujące w obrębie rynku transportu kolejowego i w jakimkolwiek przypadku nie można o niej powiedzieć, że jest pisana w oderwaniu od tego rynku.

W konsekwencji zamysłem Habilitanta, który to zamysł oceniam pozytywnie, było poddać analizie kwestię jak dezintegracja wpływa na regulację sektorową transportu kolejowego. Udzielenie odpowiedzi na tak postawione pytanie badawcze ma istotne znaczenie z punktu widzenia w szczególności teorii prawa i stanowi oryginalne rozwiązanie problemu badawczego istotnego z punktu widzenia nauki prawa. W obrębie klasycznego prawa administracyjnego/publicznego prawa gospodarczego przyjmuje się bowiem, że zasadniczym *ratio* regulacji gospodarczej jest korygowanie zawodności mechanizmu wolnego rynku, gdzie Habilitant w treści pracy - trafnie - przyjmuje, że w przypadku rynku kolejowego tym swoistym *ratio* jest dezintegracja i osiągnięcie bardziej wysublimowanych celów regulacyjnych niżeli samo korygowanie zawodności rynku.

Habilitant w pracy równocześnie sformułował odpowiedź na pytanie odnośnie do oceny stosowanych *de lege lata* rozwiązań dotyczących regulacji rynku kolejowego w obrębie jednolitego rynku, przy czym co wymaga zaakcentowania, jest to ocena prowadzona na poziomie makro, czy też na poziomie idei regulacji. W tym ostatnim kontekście należy raz jeszcze wskazać to, że Habilitant nie poddaje analizie w istocie jakichkolwiek przepisów - co będzie przedmiotem osobnej analizy - normujących funkcjonowanie transportu kolejowego, tylko poddaje analizie unijną regulację transportu kolejowego jako taką (tj. w istocie na szczeblu idei, celów i wartości, a nie na szczeblu pojedynczych przepisów). Niezależnie od powyższego na uwagę zasługuje to,

że Habilitant jest odważny i przekonujący w swoich ocenach i nie boi się formułować krytycznych stanowisk; przy czym należy wskazać, że robi to w sposób bardzo dobry, wyważony i niepowodujący powstawania tzw. negatywnego sentymentu.

Niewątpliwym atutem pracy jest to, że Habilitant bardzo wyraźnie zarysował tezy badawcze, których udowodnieniu poświęcona jest cała konstrukcja pracy; przy czym dotyczy to tak głównej tezy (tj. dezintegracja jako motor zmian), jak i tez pomocniczych (jak np. ocena skuteczności i adekwatności otwarcia rynku, ocena skuteczności przyjętych rozwiązań normatywnych, powstawanie nowych modeli działalności przedsiębiorców zajmujących się transportem kolejowym, etc.). W przypadku recenzowanej habilitacji nie mamy zatem - co jest jej niewątpliwym atutem - do czynienia z sytuacją, gdzie analiza sformułowanych tez badawczych jest wyłącznie niejako koniecznym dodatkiem do zasadniczego toku wyводу, ale z sytuacją odwrotną, tj. z sytuacją, w której to właśnie prowadzona analiza jest zasadniczym tokiem wyводу. W przypadku recenzowanej pracy habilitacyjnej to właśnie tezy pracy predestynują jej konstrukcję, a nie odwrotnie. Nie bez znaczenia przy tym jest to, że formułowane tezy są jak najbardziej zasadne i prawidłowe. Z drugiej strony - korzystając z niewdzięcznego przywileju recenzenta - wskażę to, że tezy formułowane przez Habilitanta są dość oczywiste (jak np. teza, że w celu rozwiązania problemu dostępu do rynku prawodawca unijny wprowadził szczególnego rodzaju rozwiązania regulacyjne o generalnym charakterze, co *explicite* wynika z odpowiednich przepisów unijnych i co zostało *explicite* wskazane w preambułach odpowiednich aktów unijnych) i trudno byłoby mówić o tym, że są one odkrywcze czy też rewolucyjne, bo - jak było to już sygnalizowane - tezy te są *in extenso* zaczerpnięte z preambuł do odpowiednich aktów unijnych składających się na tzw. *Pakiety Kolejowe* (czego sam Habilitant nie ukrywa, czy to w treści monografii habilitacyjnej, czy to w treści tzw. autoreferatu, gdzie Habilitant podnosi w szczególności, że *Książka ta jest wynikiem analiz i przemyśleń dotyczących kilkudziesięciu lat aktywności **prawodawcy unijnego** na polu wprowadzania prokonkurencyjnych rozwiązań regulacyjnych w zakresie działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu przewozów kolejowych*).

Mocną stroną recenzowanej rozprawy habilitacyjnej jest również fakt, że opracowanie to nie jest z całą pewnością syntezą tego co było do tej pory napisane i przedstawieniem problemów, wraz z ich rozwiązaniem, które to problemy zostały już dawno rozstrzygnięte tak w doktrynie jak i w orzecznictwie. Wręcz przeciwnie - jak zostało to już wskazane - książka charakteryzuje się

oryginalnością i jako taka nie może być w jakimkolwiek przypadku traktowana jako kolejne nowe spojrzenia na już dawno rozwiązany problem.

Odnosząc się do kwestii *rozwiązywania problemów* i jednocześnie korzystając z niewdzięcznego przywileju recenzenta do jednoczesnego zgłoszenia uwag krytycznych wskażę, że swoistym mankamentem pracy jest to, że trudno byłoby uznać ją za analizę praktyczną, czy też za analizę, której wyniki zostaną wykorzystane przez prawodawcę. To ostatnie jest wynikiem w szczególności tego, że ustalenia zawarte w recenzowanej rozprawie habilitacyjnej - co było już wskazane - są dość oczywiste i nie stanowiły one dla mnie (jak i mogę domniemywać, że nie będą one stanowić takiego zaskoczenia dla innych czytelników) jakiegokolwiek zaskoczenia, czy "nowej jakości". W rezultacie recenzowana rozprawa habilitacyjna ma w sobie wyłącznie ładunek teoretyczny, nie przejawia natomiast większego ładunku praktycznego i tym samym niestety nie wskazuje na zdolność Habilitanta do patrzenia na regulacje normatywne z perspektywy ich praktycznego funkcjonowania. W mojej ocenie istotnym mankamentem recenzowanej rozprawy habilitacyjnej jest to, że Habilitant w jej treści pochyła się i analizuje wyłącznie problem teoretyczny i robi to przy tym, w taki sposób, że wyniki badań są trudne (o ile w ogólności możliwe) do wykorzystania w praktyce funkcjonowania. Oczywiście - broniąc niejako Habilitanta – należy stwierdzić, że praca jest pracą naukową, a tym samym - nawet w obliczu aktualnej tendencji odnośnie do współpracy nauki z praktyką - trudno oczekiwać tego, że praca pisana "na stopień" będzie stanowiła rozwiązanie niejednokrotnie bardzo wysublimowanych i jednostkowych problemów praktycznych. Tym samym wskażę, że moje nastawienie jest raczej wynikiem moich oczekiwań i nadziei związanych z *pierwszym rzutem oka* do recenzowanej rozprawy, a nie wynikiem słów krytyki. Jestem bowiem zdania, że recenzowana rozprawa habilitacyjnej jednoznacznie wskazuje na dojrzałość naukową Habilitanta i umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej.

Poddając analizie metodę badawczą wykorzystywaną w pracy należy wskazać, że Habilitant w swojej pracy wykorzystuje przede wszystkim metodę analizy dogmatycznej, przy czym metoda ta jest wsparta wykorzystaniem metody analizy porównawczej i analizy historycznej, jak wreszcie metody ekonomicznej analizy prawa. Jak się wydaje wybór takich metod jest dopasowany do tematu pracy, jak również zakresu oraz charakteru analizowanych problemów badawczych (co ma swój szczególny wymiar w przypadku stosowania metody

ekonomicznej analizy prawa). Należy przy tym wyraźnie wskazać to, że samo wykorzystanie tych metod badawczych nie jest zabiegiem - co niestety niejednokrotnie zdarza się w krajowej doktrynie, szczególnie w obszarze nadużywania metody ekonomicznej analizy prawa - niejako "na siłę", tylko jest to zabieg jak najbardziej celowy i zabieg bardzo dobrze wkomponowany w temat i konstrukcję pracy. Wybór takich metod uznaję w konsekwencji za w pełni słuszny i należycie dopasowany do specyfiki recenzowanej rozprawy habilitacyjnej. Co więcej pozwolę sobie wskazać, że rozważania Habilitanta o wymiarze ekonomicznym są nie tylko niezwykle interesujące (jak np. kwestia dostępu do taboru kolejowego i modeli finansowych tego dostępu), ale są przede wszystkim trafne i zgodne z praktyką rynkową.

Rozważania Habilitanta zostały oparte na analizie bardzo obszernego materiału badawczego, tj. licznych pozycji piśmienniczych (tak krajowych, jak i zagranicznych; co ciekawe wypada - wyrażając tym samym słowa uznania dla Habilitanta - wskazać to, że o ile w przypadku innych rynków pozyskanie liczego, wręcz imponującego materiału badawczego nie wydaje się być rzeczą szczególnie trudną, o tyle w przypadku regulacji transportu kolejowego pozyskanie obszernego materiału badawczego jest utrudnione z uwagi na okoliczność, że obszar ten leży na marginesie zainteresowania nauki prawa) i materiału orzeczniczego (przy czym w tym aspekcie analiza jest niestety bardzo skromna i za pewien mankament pracy uznaję tak skromne wykorzystanie dorobku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej czy krajowych sądów administracyjnych).

W tym miejscu warto przypomnieć, że publikacja naukowa, o której jest mowa w art. 16 Ustawy, spełniać musi określone kryteria poprawności, posiadać walor pracy opisującej oryginalne badania naukowe i wynikające z nich wnioski oraz i/lub zbierającej w formie przeglądu wnioski z wcześniej opublikowanych prac. Dokonując oceny powyższego należy wskazać to, że konstrukcja pracy jest w mojej ocenie prawidłowa i w całości - jak było to już sygnalizowane - podporządkowana tezie badawczej. Praca złożona jest z wprowadzenia, pięciu rozdziałów merytorycznych (przy czym rozdziały 2, 3 i 4 oparte są na analizie dostępu do poszczególnych czynników produkcji w ramach rynku transportu kolejowego) i zakończenia. Konstrukcja pracy oparta jest przy tym - jak było to już sygnalizowane - o ogólne założenie odnośnie do dezintegracji, a tym samym rozdziały dotyczą niejako poszczególnych obszarów dezintegracji rynku (tj. dostępu do infrastruktury, dostępu do taboru oraz dostępu do taboru i następnie - w rozdziale V -

powstawania nowych postaci przedsiębiorców w obrębie rynku kolejowego, którzy nie będą dysponowali "własnymi" czynnikami produkcji w postaci taboru i maszynistów).

Rozdziały pracy zachowują względem siebie właściwe, tj. zbliżone, proporcje tak co do ilości stron, jak i zakresu badawczego (za wyjątkiem rozdziału V, który jest z jednej strony wybitnie "autorski", tj. Habilitant prezentuje w nim swój pogląd odnośnie do dalszego kierunku ewolucji rynku transportu kolejowego, natomiast z drugiej strony nie jest on skomponowany tak rozmiarowo, jak i konstrukcyjnie z pozostałymi rozdziałami w pracy).

W treści wprowadzenia Habilitant - zgodnie z zasadami sztuki naukowej - zarysował tło sytuacyjne, kontekst pracy i sformułował zasadnicze tezy badawcze. Rozwinięciem wprowadzenia jest rozdział pierwszy - który to mógłby w istocie stanowić rozbudowaną część wprowadzenia, w którym to Habilitant poddał analizie takie pojęcia jak regulacja, regulacja gospodarcza, cele regulacji gospodarczej, wartości regulacji gospodarczej oraz scharakteryzował pojęcie dezintegracji w obszarze rynku transportu kolejowego (w takich obszarach jak dostęp do infrastruktury, do taboru oraz do wykwalifikowanych pracowników - maszynistów; gdzie Habilitant trafnie wskazuje to, że początkowy równy dostęp do infrastruktury kolejowej nie okazał się być rozwiązaniem właściwym, albowiem przewoźnicy kolejowi mieli poważne trudności z dostępem do taboru i maszynistów, co stanowiło czynnik niejako przymuszający prawodawcę unijnego do wprowadzenia odpowiednich rozwiązań normatywnych w zakresie dostępu do taboru i maszynistów).

W rozdziale drugim Habilitant skupił się na analizie pojęć infrastruktury kolejowej i infrastruktury usługowej. Rozdział ten jest przy tym właśnie tym miejscem, w którym w największym stopniu widać teoretyczny wymiar pracy. W powyższym kontekście należy wskazać, że rozważania Habilitanta dotyczące tych pojęć są dość płytkie i z całą pewnością nie są one pogłębione, co jest wynikiem tego, że Autor w istocie nie analizuje definicji legalnych zaczerpniętych niejako z ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, tylko analizuje te pojęcia *in generis*. Konsekwencją powyższego jest to, że Autor albo nie zauważa problemów (jak np. rozdzielenie infrastruktury usługowej od kolejowej i odwrotnie) albo też dotyka ich tylko szczątkowo (jak np. kwestie proceduralne; gdzie Autor analizuje wprawdzie kwestię udostępnienia infrastruktury, ale przykładowo nie analizuje już w ogólności kwestii deliktów administracyjnych w obszarze braku udostępnienia, co ma swój szczególny wymiar w przypadku infrastruktury usługowej). Co więcej rozważania zawarte w tym rozdziale są *nierówne*, tj. Autor

przykładowo bardzo szczegółowo analizuje pojęcie *unbundling`u*, ale jednocześnie zbyt mało szczegółowo analizuje zasadę TPA. W mojej ocenie Habilitant mógłby z powodzeniem zrezygnować z zawartych w tym rozdziale rozważań dotyczących *pool`i* taborowych (s. 54), czy wręcz rozważań z zakresu techniki transportu kolejowego (s. 55), i w to miejsce poświęcić więcej uwagi analizie konkretnych rozwiązań i rozwiązywaniu problemów (przykładowo analizy ze s. 68 są w mojej ocenie zbyt płytkie i z korzyścią dla pracy byłoby to, by zostały one istotnie rozbudowane). W konsekwencji - co jest już niestety zarzutem wobec Habilitanta - należy wskazać, że zawarte w rozdziale tym analizy nie są z całą pewnością dogłębne i całościowe, a są przy tym oparte wyłącznie na wybranym materiale porównawczym.

Wypada przy tym raz jeszcze wskazać, że Habilitant nie boi się dyskutować z poglądami i prezentować swojego własnego stanowisko, które jest co do zasady poprawnie uzasadnione (czego czytelnym przykładem są zawarte w rozdziale pierwszym pracy analizy Habilitanta dotyczące rozumienia pojęcia regulacja i regulacja gospodarcza, gdzie Autor pokusił się nawet o zaproponowanie własnej definicji pojęcia regulacja gospodarcza).

Rozdział trzeci poświęcony został kwestii dostępu do taboru kolejowego, gdzie Habilitant szczegółowo analizuje - w tym z wykorzystaniem metody historycznej - różne modele dostępu do taboru kolejowego. Na uwagę zasługuje przy tym, że Autor wykazuje się świetną znajomością tych modeli i doskonałą wręcz znajomością rozwiązań stosowanych w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej (jak np. - jeszcze przed tzw. *Brexit`em* - w Wielkiej Brytanii). W tym miejscu szczególnie pozytywnie należy ocenić zawarte w tym rozdziale rozważania Habilitanta dotyczące kwestii modeli ekonomiczno-finansowych w zakresie dostępu do taboru kolejowego, jak i ogromną wiedzę praktyczną Habilitanta i zrozumienie tematu, np. amortyzacji taboru, kwestii jego eksploatacji, używalności etc. Korzystając ponownie z niewdzięcznego przywileju recenzenta do zgłoszenia uwag krytycznych, krytycznie odniosę się do stosowanego przez Habilitanta zabiegu odnośnie do analizy rozwiązań normatywnych bez odwołania do konkretnych przepisów (np. s. 79-80), jak również do kwestii braku poruszenia przez Habilitanta samej procedury dostępu do taboru (w ujęciu formalnoprawnym) (s. 80-92), czy też kwestii dotyczących pomocy publicznej w obszarze dofinansowania (s. 135; co jest akurat o tyle dziwne, że Habilitant naukowo zajmował się kwestiami pomocy publicznej i publikował na ten temat).

Rozdział czwarty recenzowanej rozprawy habilitacyjnej dotyczy zaś kwestii dostępu do wykwalifikowanego personelu - maszynistów, gdzie Habilitant w szczególności koncentruje się

na uzyskiwaniu uprawnień i na przejściu pracowników pomiędzy poszczególnymi przedsiębiorcami. Rozdział ten jest wybitnie interdyscyplinarny, zawiera bowiem rozważania tak z zakresu prawa Unii Europejskiej, prawa pracy jak i prawa cywilnego; trudno jednak uznać te rozważania za w pełni wyczerpujące (czego czytelnym przykładem są wręcz szczegółowe analizy Habilitanta dotyczące kwestii przejścia zakładu pracy na innego pracodawcę ze s. 172 i nast.). Z drugiej strony bardzo pozytywnie należy odnieść się do "zrozumienia" tematu przez Habilitanta i ogromnej wiedzy praktycznej Habilitanta i zrozumienia mechanizmów rynkowych.

Ostatni rozdział rozprawy poświęcony jest innym uczestnikom rynku; przy czym rozdział ten jest zdecydowanie najmniej rozbudowany; co jest o tyle zaskakujące, że Habilitant prezentuje w nim swoje autorskie rozważania dotyczące kwestii kierunku ewolucji przedsiębiorców kolejowych, gdzie Habilitant przyjmuje, że w niedalekiej przyszłości pojawi się nowy model przedsiębiorcy, który to w ogólności nie będzie dysponował (na własnym bilansie) aktywami w postaci taboru i nie będzie zatrudniał maszynistów, tylko będzie korzystać z wypożyczonego taboru i wypożyczonych maszynistów. Jest to niewątpliwie niezwykle ciekawa koncepcja, która zasługuje na poszerzoną analizę.

W zakończeniu Autor zawarł najważniejsze wnioski i ustalenia płynące z przeprowadzonych badań i analiz. Warto w tym miejscu podkreślić, że konkluzje sformułowane przez Habilitanta są - w mojej ocenie - trafne i osobiście zgadzam się z nimi; przy czym raz jeszcze wskażę, że trudno byłoby mi się z nimi nie zgodzić z uwagi na fakt, iż ustalenia te są dość oczywiste i wynikają z odpowiednich rozwiązań przyjętych przez prawodawcę unijnego. Przy czym ta ostatnia konstatacja w jakimkolwiek stopniu nie umniejsza dokonaniom naukowym Habilitanta zawartym w treści rozprawy habilitacyjnej; w tym ostatnim kontekście należy w szczególności wskazać, że Habilitant zauważa pewne niedoskonałości regulacji obowiązujących w obrębie jednolitego rynku kolejowego i nie boi się krytykować tych regulacji, jak i formułować postulatów *de lege ferenda* (np. s. 194; czy też krytyczne uwagi Habilitanta dotyczące kwestii wyłączenia przez prawodawcę unijnego obowiązku stosowania niektórych przepisów aktów wykonawczych). Na zakończenie wypada wskazać, że sformułowane w tej części rozprawy habilitacyjnej wnioski *de lege ferenda* wydają mi się być wnioskami zasadnymi i można oczekiwać, że zostaną one zrealizowane.

Jak zostało to już wskazane, konstrukcję pracy oceniam jako prawidłową; jednocześnie raz jeszcze wskażę, że Habilitant mógłby pogłębić rozważania dotyczące pewnych fundamentalnych kwestii dotyczących badanej problematyki (jak np. odpowiedzialność administracyjna z tytułu deliktów w obszarze zapewnienia równego dostępu do infrastruktury, taboru czy maszynistów). W mojej ocenie Habilitant z powodzeniem mógłby zrezygnować z niektórych rozważań czysto technicznych (jak np. czynności związane z obsługą taboru) i w to miejsce pogłębić rozważania dotyczące regulacji.

Korzystając powtórnie z natury niewdzięcznego przywileju recenzenta do zgłoszenia uwag krytycznych wskażę to, że krytycznie odnoszą się do takich aspektów recenzowanej pracy habilitacyjnej, jak:

- (i) jej wyłącznie teoretyczny wymiar;
- (ii) prowadzenie analizy wyłącznie na szczeblu makro, a tym samym okoliczność braku w ogólności analizy i wykładni poszczególnych przepisów prawa;
- (iii) okoliczność, że Autor niektóre wątki o fundamentalnym znaczeniu potraktował niejako po macoszemu; jak np. kwestia rozumienia pojęć infrastruktura usługowa i kolejowa jak również dystynkcja między tymi pojęciami;
- (iv) okoliczność, że Habilitant - administratywista - podobnie po macoszemu potraktował niektóre pojęcia o fundamentalnym znaczeniu dla prawa administracyjnej, jak np. uznanie administracyjne, gdzie analiza tego pojęcia ma charakter tylko szczątkowy;

Praca pisana jest dobrym językiem, brak jest w niej nawet drobnych błędów językowych, stylistycznych, ale pojawiają się tzw. literówki (jak błąd w nazwisku Prof. H. Gronkiewicz-Waltz; czy powoływanie przepisu z art. 709¹ ustawy Kodeks cywilny jako art. 7091 ustawy Kodeks cywilny).

Praca jest przy tym nawet nieco zbyt syntetyczna i w rezultacie z jednej strony z całą pewnością wolna od tzw. dłużyzn i niepotrzebnych wątków i rozważań, natomiast z drugiej strony należy wskazać to, że niektóre wątki pracy (zasygnalizowane powyżej) mogłyby zostać istotnie pogłębione.

Pomimo zgłoszonych uwag krytycznych, w tym w szczególności tych dotyczących niewyczerpujących analiz, wskażę w tym miejscu to, że oceniam recenzowaną książkę jak najbardziej pozytywnie.

Podsumowując tę część recenzji habilitacyjnej wskażę raz jeszcze to, że rozprawę Habilitanta oceniam jak najbardziej pozytywnie i jestem zdania, że stanowi ona osiągnięcie naukowe, o którym jest mowa w art. 16 ust. 2 pkt 1 Ustawy. Mając na uwadze wyrażone wyżej, ogólne i szczegółowe uwagi o rozprawie habilitacyjnej uważam, że stanowi ona znaczny wkład doktora Stefana Akiry Jareckiego w rozwój nauki prawa w rozumieniu art. 16 ust. 1 Ustawy.

3. Ocena pozostałego dorobku naukowego Habilitanta.

W dalszej kolejności zostanie poddany ocenie dorobek naukowy i badawczy oraz dydaktyczny i popularyzujący naukę Habilitanta oraz inne aspekty Jego osiągnięć po uzyskaniu stopnia doktora – dla stwierdzenia rzeczy podstawowej - czy Habilitant spełnia kryteria *istotnej aktywności naukowej* w rozumieniu postanowień z art. 16 ust. 1 Ustawy. Gwoli przypomnienia wskażę to, że przepis z art. 16 ust. 1 Ustawy stanowi przy tym to, że do przewodu habilitacyjnego może być dopuszczona osoba, która posiada stopień doktora oraz osiągnięcia naukowe lub artystyczne, uzyskane po otrzymaniu stopnia doktora, stanowiące znaczny wkład autora w rozwój określonej dyscypliny naukowej lub artystycznej oraz wskazuje się istotną aktywnością naukową lub artystyczną.

Habilitant od uzyskania stopnia doktora nauk prawnych (było to w 2013 roku na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie), a zatem w ciągu ponad 6 lat pracy naukowej (gdzie przed uzyskaniem stopnia naukowego doktora opublikował 24 publikacje) - jak wynika to z wykazu publikacji i autoreferatu przedstawionego przez Habilitanta - opublikował łącznie 32 publikacji naukowych (w tym drukiem ukazała się praca doktorska Habilitanta). Ilościowo należy zatem uznać, że dorobek Habilitanta jest znaczny. W ujęciu jakościowym jestem przy tym zdania, że znaczna część dorobku Habilitanta jest istotna.

Dorobek Habilitanta powinien charakteryzować się przy tym różnorodnością i dowodzić znajomości przez Habilitanta pełnego zakresu specjalizacji w zakresie określonej dyscypliny naukowej (tu: prawo). Jak się wydaje w przypadku Habilitanta można przyjąć, że warunek ten jest spełniony.

Głównym obszarem zainteresowań naukowych Habilitanta jest obszar regulacji transportu kolejowego, którego to obszaru dotyczy ponad 70% publikacji Habilitanta. Pozostały obszar aktywności naukowej Habilitanta to finansowanie usług publicznych i pomoc publiczna (przy czym również te dwa obszary niejako ciążą ku głównemu obszarowi badawczemu Autora), jak również kwestie klasyczne z zakresu prawa konkurencji i prawa publicznego gospodarczego (jak np. regulacja sektorowa).

Na uwagę zasługuje przy tym to, że Habilitant jest bardzo konsekwentny w skoncentrowaniu się na wyżej powołanych obszarach badawczych i nie podejmuje w swoich badaniach co do zasady innej tematyki. Nie można zatem w jakimkolwiek przypadku powiedzieć

- co jest zaletą - że Habilitant nie potrafi znaleźć swojej drogi badawczej i dotyka - wraz ze zmieniającymi się modami - coraz to nowych obszarów. Habilitant na samym początku swojej kariery naukowej wybrał wyżej wskazany obszar i jest mu w pełni wierny. Czytelnym potwierdzeniem powyższego niech będzie to, że Habilitant jest uznanym ekspertem z zakresu prawa transportu kolejowego i obok działalności naukowej w tym obszarze, zajmuje się również działalnością ekspercką (gdzie w ostatnich kilku latach przygotował kilka dużych ekspertyz z zakresu prawa transportu kolejowego).

W tym miejscu krytycznie należy odnieść się do okoliczności, iż Habilitant nie wykorzystuje niektórych z form prac naukowych, jak np. komentarzy, czy glos. Równie krytycznie - co jest dla mnie pewnym zaskoczeniem - odniosę się do kwestii, iż prace Habilitanta są relatywnie rzadko cytowane i mają niski Indeks Hirscha (co można tłumaczyć tym, że prawo transportu kolejowego to margines zainteresowań krajowej doktryny).

Z drugiej strony bardzo pozytywnie oceniam to, że Habilitant publikuje również w języku angielskim (acz z tym "małym" zastrzeżeniem, że nie publikuje tych prac w uznanych międzynarodowych periodykach naukowych).

Na zakończenie wskażę, że z dorobku naukowego Habilitanta wyraźnie wynika to, że jest wielkim i zapalonym miłośnikiem regulacji transportu kolejowego, a przy tym osobą konsekwentnie realizującą się naukowo w tym właśnie obszarze (co niejako przebija z każdej pojedynczej strony tekstu rozprawy habilitacyjnej).

Reasumując, uważam, że swoimi publikacjami po uzyskaniu stopnia doktora nauk prawnych dr Stefan Akira Jarecki wniósł pewien wkład w rozwój nauk prawnych. Ocena dorobku Habilitanta jest przy tym pozytywna.

4. Ocena dorobku dydaktycznego.

Zgodnie z przedstawionym autoreferatem, Habilitant związany jest z kilkoma uczelniami (tj. Wyższą Szkołą Informatyki Stosowanej i Zarządzania WIT w Warszawie; Wydziałem Prawa i Administracji Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie oraz Krajową Szkołą Administracji Publicznej im. Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Lecha Kaczyńskiego).

Habilitant nie był promotorem pomocniczym w przewodzie doktorskim; wypromował kilkudziesięciu (liczba ta nie została doprecyzowana w autoreferacie) licencjatów i magistrów.

Brak przy tym informacji na temat ocen uzyskiwanych przez Habilitanta w ramach współpracy z wyżej wymienionymi uczelniami; mogę wyłącznie domniemywać - w oparciu o ciągłość zatrudnienia - że Habilitant uzyskiwał oceny pozytywne.

Dlatego też uważam, że dorobek dydaktyczny Habilitanta zasługuje na pozytywną ocenę i może być uznany za zaliczający się do zbioru desygnatów pojęcia istotna aktywność naukowa, zgodnie z art. 16 Ustawy.

5. Ocena działalności organizatorskiej.

Oceniając działalność organizatorską Habilitanta należy wskazać, że Habilitant wykazuje się istotną aktywnością. Habilitant brał - zgodnie z przedstawionym autoreferatem, gdzie nie uznaje za celowe powtarzanie treści tego autoreferatu - udział w kilku międzynarodowych programach naukowych; brał udział w kilku programach eksperckich (przy czym kiedykolwiek nie kierował projektami naukowymi); wygłosił do tej pory kilkanaście (14) referatów na konferencjach (w tym na kilku międzynarodowych; przy czym wypada podkreślić, że udział Habilitanta w Konferencji jest zawsze udziałem czynnym, tj. z wystąpieniem w postaci referatu), współorganizował dwie konferencje naukowe; zajmuje się też działalnością ekspercką (szczególnie w obszarze transportu kolejowego). Wypada przy tym podkreślić, że w ramach aktywności Habilitanta widoczna jest aktywność w szeroko rozumianym aspekcie popularyzacji nauki (prace eksperckie, etc.).

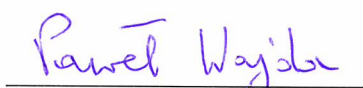
Na zakończenie wskażę, że również z dorobku organizacyjnego Habilitanta jasno i precyzyjnie wynika, że jest miłośnikiem regulacji transportu kolejowego, czy też wręcz miłośnikiem kolei oraz z pewnością osobą konsekwentnie realizującą się w tym obszarze.

Dlatego też uważam, że dorobek organizacyjny i szeroko rozumiany popularyzujący naukę zasługuje na pozytywną ocenę i może być uznany za zaliczający się do zbioru desygnatów pojęcia istotna aktywność naukowa, zgodnie z art. 16 Ustawy.

6. Konkluzja.

W konkluzji niniejszej recenzji wskażę to, że dorobek naukowy, dydaktyczny i organizatorski Habilitanta stanowi istotny i znaczny wkład w rozwój nauki prawa, a pozostałe aspekty osiągnięć Habilitanta łącznie spełniają kryteria określone w art. 16 Ustawy z uwzględnieniem rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 1 września 2011 roku w sprawie kryteriów oceny osiągnięć osoby ubiegającej się o nadanie stopnia doktora habilitowanego.

Tym samym uzasadniają one nadanie doktorowi Stefanowi Akirze Jareckiemu stopnia naukowego doktora habilitowanego w dziedzinie nauk prawnych, w dyscyplinie prawo; za czym niniejszym się jednoznacznie opowiadam.



Prof. UW dr hab. Paweł Wajda

