

**Streszczenie rozprawy doktorskiej Mgr Maksymiliana Tomicy /j.polski/  
pt.: „Administracyjnoprawne aspekty zrównoważonego rozwoju transportu  
lądowego. Zagadnienia wybrane”**

Rozprawa doktorska przedstawia wybrane zagadnienia zrównoważonego rozwoju transportu lądowego. Praca składa się ze wstępu, czterech rozdziałów oraz zakończenia.

W pierwszym rozdziale dokonano sformułowania znaczenia częściowych terminów: zrównoważonego rozwoju, transportu, publicznego transportu zbiorowego oraz zrównoważonego rozwoju transportu lądowego, które stanowią niezbędną siatkę pojęciową dla tematu pracy. Znaczenie zrównoważonego rozwoju zostało zrekonstruowane na podstawie dogmatycznej analizy przepisów Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, wybranych ustaw, aktów prawa międzynarodowego oraz unijnego. Pojęcie transportu zostało określone na podstawie polskiego dorobku doktryny prawa oraz ustawodawstwa. Kolejnym krokiem było zawężenie rozważań jedynie do kategorii regularnego przewozu osób, wykonywanego w podsektorze transportu drogowego i kolejowego, w czym pomocne było odesłanie do orzecznictwa sądów administracyjnych. W kontekście jednak podejmowanych rozważań w pracy szczególnej analizie poddano pojęcie publicznego transportu zbiorowego.

W drugim rozdziale, na gruncie polskiej doktryny prawa administracyjnego, dokonano ustaleń w niezbędnym zakresie pozwalających określić rolę „wyspecjalizowanych” organów administracji publicznej, które mają istotny wpływ na wdrażanie w praktyce założeń zasady zrównoważonego rozwoju transportu lądowego w poszczególnych podsektorach transportu, odpowiednio kolejowego i drogowego. W tym celu dokonano oddzielnego omówienia charakteru prawnego i środków działania organu regulacyjnego *sensu stricto* – Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz organu regulacyjnego *sensu largo* – Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

W rozdziale trzecim analizie poddano działalność podmiotów administracji rządowej, w tym w szczególności Rady Ministrów oraz ministra właściwego do spraw transportu, odpowiedzialnych za kształtowanie krajowej polityki transportowej. W tym celu niezbędne stało się także odniesienie do unijnej polityki transportowej, która wykonywana jest w ramach tzw. kompetencji dzielonej. Poza przykładami instrumentów planistycznych przedstawiono także wybrane instrumenty prawno - ekonomiczne służące realizacji założeń zrównoważonego rozwoju transportu lądowego. Ponadto podjęto rozważania dotyczące koordynacji w podsektorze transportu drogowego i kolejowego, na szczeblu administracji unijnej i rządowej,

ze szczególnym uwzględnieniem relacji pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a „wyspecjalizowanymi” organami administracji publicznej przedstawionymi w rozdziale drugim.

W rozdziale czwartym przedstawiono wpływ administracji samorządowej na realizację zasady zrównoważonego rozwoju transportu lądowego w świetle zaspokajania potrzeb społeczeństwa w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W pierwszej kolejności administracja samorządowa ma obowiązek organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Przewozy te powinny być świadczone bezpośrednio przez administrację samorządową tylko wówczas, gdy będzie za tym przemawiać zasada subsydiarności. Ponadto administracja samorządowa w ramach reglamentacji powinna przyczyniać się do rozwoju sfery przewozów „komercyjnych”, której granice wytycza interes publiczny, tj. pierwszeństwo wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

W zakończeniu podjęto natomiast próbę weryfikacji tez, stanowiących punkt wyjścia niniejszego opracowania. Wskazano więc zasadnicze elementy zasady zrównoważonego rozwoju transportu lądowego na gruncie obowiązujących przepisów oraz dokonano generalnej oceny funkcjonowania zasady zrównoważonego rozwoju transportu lądowego na tle praktyki stosowania tworzących ją przepisów.