

ELŻBIETA MAŁECKA

Wybrane aspekty regulacji transportu kolejowego po nowelizacji Kodeksu spółek handlowych z dnia 9 lutego 2022 r.

Selected Aspects of Rail Transport after the Amended to the Code of Commercial Companies of 9 February 2022

In May 2020, the chapter 2aa – Warranties of Independence and Impartiality of the Administrator was added to the Act on Rail Transport. Then, in July 2020, a project to amend the Code of Commercial Companies (UD 113) was published on the website of the Government Legislation Centre, which presumed to introduce a legal regulation in the form of the so-called holding law to the Polish law of commercial companies. This project was processed in the Parliament of the Republic of Poland – No. 1515. Therefore, the goal of the paper is to present the influence of the amendments to the Code of Commercial Companies on the performance of regulatory tasks by the President of the Office of Rail Transport in the context of the regulations of chapter 2aa of the Act on Rail Transport. The thesis of the paper is the statement: the provisions of the Railway Transport Act constitute *lex specialis* in relation to the provisions of the Commercial Companies Code.

KEYWORDS: rail transport, the Code of Commercial Companies, holding law

SŁOWA KLUCZOWE: transport kolejowy, kodeks spółek handlowych, prawo holdingowe

ELŻBIETA MAŁECKA – doktor nauk prawnych, Akademia Humanistyczno-Ekonomiczna w Łodzi, Filia w Jaśle, ORCID – 0000-0002-1484-1383, e-mail: elzbieta_malecka@interia.eu

1 | Wstęp

Celem opracowania jest ukazanie wpływu zmian po nowelizacji Kodeksu spółek handlowych z dnia 9 lutego 2022 r. na realizację zadań regulacyjnych przez Prezesa UTK w kontekście przepisów rozdziału 2aa ustawy o transporcie kolejowym. Nowelizacja Kodeksu spółek handlowych (dalej: KSH) z dnia 9 lutego 2022 r. wprowadziła do polskiego prawa spółek handlowych regulacji prawnej w postaci tzw. prawa holdingowego. Rozwiązania przyjęte w ustawie były przedmiotem licznych opracowań^[1]. Krytyczna ocena rozwiązań była obecna już na etapie procedowania tej nowelizacji sam projekt przepisów (druk sejmowy nr 1515)^[2]. Zmiany te mogą mieć wpływ na sytuację zarządcy kolejowego w kontekście przepisów rozdziału 2aa wprowadzonego do ustawy o transporcie kolejowym w maju 2020 r. – Gwarancje niezależności i bezstronności zarządcy. Ustawa z dnia 9 lutego 2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks spółek handlowych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2022 poz. 807) weszła w życie w dniu 13 października 2022 r.

Teza artykułu sprowadza się do twierdzenia, że przepisy ustawy o transporcie kolejowym stanowią *lex specialis* w odniesieniu do przepisów KSH.

¹ Andrzej Szumański, „Nowe prawo grup spółek w Polsce – koncepcja systemowa regulacji prawnej” *Przegląd Prawa Handlowego*, nr 8 (2022): 4 i n.; ibidem, „Problem dopuszczalności powoływania się na interes grupy spółek w nieformalnych albo pozaustawowych holdingach faktycznych w celu wyłączenia odpowiedzialności zarządców i nadzorców spółek uczestniczących w grupie” *Monitor Prawniczy*, nr 21 (2022); *Kodeks spółek handlowych. Komentarz do zmian (tzw. prawo holdingowe)*, red. Radosław L. Kwaśnicki, Filip Ostrowski, Andrzej Szumański (Warszawa: C.H. Beck, 2022); Adam Opalski, „Nowe polskie prawo grup spółek – krytyka założeń konstrukcyjnych (cz. 1)” *Przegląd Prawa Handlowego*, nr 8 (2023): 4 i n.; Grzegorz Domański, Joanna Schubel, „Krytycznie o projekcie prawa grup spółek” *Przegląd Prawa Handlowego*, nr 5 (2011): 5 i n.; Bogusław Sołtys, „Kilka uwag i propozycji do kodeksowej regulacji nowego prawa holdingowego” *Przegląd Prawa Handlowego*, nr 1 (2021): 5; Mateusz Buszkiewicz, „Instytucja wydawania poleceń przez spółkę dominującą a ochrona wspólników mniejszościowych spółki zależnej obecnie i w projekcie prawa grup spółek” *Przegląd Prawa Handlowego*, nr 3 (2022): 21 i n.

² Aleksander Kappes, *Ekspertyza w przedmiocie ustawy z dnia 9.02.2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks spółek handlowych i niektórych innych ustaw (druk senacki nr 634)* (Warszawa 2022). <https://www.senat.gov.pl/download/gfx/senat/pl/senatekspertyzy/6261/plik/oe-387.pdf>. [dostęp: 2.4.2024]; Adam Opalski, „Projekt prawa grup spółek, czyli historia legislacyjnej porażki” *Rzeczpospolita* z 24-27 grudnia 2020; Michał Romanowski, *Ekspertyza w przedmiocie oceny projektu ustawy – o zmianie ustawy – Kodeks spółek handlowych oraz niektórych innych ustaw (Druk nr 1515)* (Warszawa 2021). http://romanowski.eu/wp-content/uploads/2021/12/2021.10.22-SejmRP_Ekspertyza-nowelizacja-KSH2.pdf. [dostęp: 2.4.2024].

Główną płaszczyzną prowadzonych rozważań będą przepisy prawa oraz publikacje naukowe. W opracowaniu zostały zastosowane metody: dogmatyczno-prawna oraz analityczno-syntetyczna. W pierwszej kolejności z dostępnych materiałów zostały wybrane elementy kompatybilne z omawianym tematem, w drugiej została dokonana analiza semantyczna, komparatystyczna oraz strukturalna.

2 | Zadania Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego

Na podstawie art. 13 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 1984, dalej TKU) do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego należy nadzór nad: sprawiedliwym i nie-dyskryminującym traktowaniem przez zarządców wszystkich aplikantów w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej oraz sprawiedliwym i nie-dyskryminującym traktowaniem przez operatorów obiektu infrastruktury usługowej wszystkich przewoźników kolejowych w zakresie dostępu do obiektu infrastruktury usługowej. Kolejne zadania to opiniowanie projektów umów o świadczenie usług publicznych, wydawanie decyzji w sprawie przydzielenia zdolności przepustowej, wydawanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, nadzór nad przestrzeganiem przez zarządców, przewoźników kolejowych i operatorów obiektów infrastruktury usługowej przepisów ustawy dotyczących rachunkowości i niezależności zarządcy oraz pełnienie funkcji niezależnego organu wyznaczonego, o którym mowa w art. 5 ust. 7 zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm)^[3]. Odnosnie wskazanego

³ Zob.: Filip Dopierała, „Kompetencje Prezesa UTK a swoboda kształtowania umów pomiędzy zarządcą infrastruktury a przewoźnikiem” *internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, nr 4 (2013): 54 i n.; Krzysztof Dyl, „Działania regulacyjne Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w latach 2011-2014” *internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, nr 1 (2015): 10 i n.; Mikołaj Goss, „Charakter prawny zadań i kompetencji Prezesa UTK w obszarze interoperacyjności

zadania dotyczącego nadzoru nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez zarządców wszystkich aplikantów w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej należy wskazać, że Prezesie UTK spoczywa obowiązek zagwarantowania, by zarządca infrastruktury kolejowej zapewniał wszystkim przewoźnikom kolejowym niedyskryminujący dostęp do infrastruktury kolejowej. Zadanie to jest związane z regulacją art. 29a ust. 1 TrKolejU gwarantującą przewoźnikom kolejowym prawo do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej z zachowaniem zasady ich równego traktowania. Obowiązek ten jest realizowany przez organ w sposób ciągły, zakładający stałe stanie na straży tego, by nie dochodziło do jakichkolwiek postaci dyskryminowania czy faworyzowania przewoźników kolejowych przez zarządcę infrastruktury kolejowej w dostępie przewoźników kolejowych do tej infrastruktury^[4].

Przepisy art. 9mm wskazują, że zarządca, przy zachowaniu zasady niedyskryminującego traktowania, może zawierać z przewoźnikami kolejowymi umowy o współpracy w celu zapewnienia klientom przewoźnika kolejowego korzyści, w tym dotyczących obniżenia kosztów lub poprawy warunków świadczenia usług na części sieci kolejowej zarządcy objętej tą umową. Projekt umowy jest przedstawiany przez zarządcę do zaopiniowania Prezesowi UTK, który opiniuje projekt umowy pod względem zgodności z przepisami ustawy w terminie 21 dni od dnia jego doręczenia. Niewyrażenie opinii we wskazanym terminie uznaje się za pozytywne zaopiniowanie projektu umowy. Przy czym o zawarciu umowy zarządca niezwłocznie informuje Prezesa UTK. W przypadku jeżeli tej wykonanie umowy może naruszać zasadę niedyskryminującego traktowania przewoźników kolejowych, Prezes UTK rekomenduje stronom umowy jej rozwiązanie.

Jeżeli Prezes UTK wyraża negatywną opinię odnośnie do doręzonego mu projektu umowy, stanowi to przeszkodę do skutecznego jej wykonywania. Ustawodawca nie uzależnia wprost możliwości wejścia w życie

europejskiej sieci kolejowej ze szczególnym uwzględnieniem zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI” *internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, nr 4 (2017): 62; Jana Pieriegud, „Rola i funkcje regulatorów w transporcie kolejowym” *internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, nr 1 (2015): 89; Elżbieta Małecka, „Prawoadministracyjne instrumenty ochrony przedsiębiorców narażonych na stosowanie praktyk monopolistycznych przysługujące Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego — uwagi na gruncie obowiązujących i projektowanych przepisów prawa” *Acta Universitatis Wratislaviensis. Prawo*, nr 3977 (2019): 434 i n.

⁴ Karolina Wojciechowska, *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz* (Warszawa: C.H. Beck, 2019), 182.

takiej umowy od pozytywnej opinii Prezesa UTK, jednak w gestii tego organu leży nadzór nad zarządcami i przewoźnikami kolejowymi w zakresie przestrzegania przepisów ustawy i na podstawie art. 13b ust. 1 TKU jest on uprawniony do wydania decyzji stwierdzającej naruszenie przepisów z zakresu kolejnictwa oraz określającej zakres naruszenia i termin usunięcia nieprawidłowości. Uznanie przez Prezesa UTK, że zarządca zawarł z przewoźnikiem kolejowym umowę o współpracy z naruszeniem obowiązku uprzedniego pozytywnego zaopiniowania projektu takiej umowy przez Prezesa UTK, może zatem skutkować wydaniem decyzji stwierdzającej istnienie takiego naruszenia i nakazującej usunięcie stwierdzonej nieprawidłowości, a więc nakazującej rozwiązanie takiej umowy^[5]. Zadanie to ściśle łączy się z kwestią niezależności zarządcy, gdyż tylko niezależny i bezstronny zarządca może zachować zasadę braku dyskryminacji przy zawieraniu umów. W przypadku gdy zarządca byłby poddany wpływowi innego podmiotu, nie mógłby utrzymać działania zgodnie z przywołaną zasadą oraz nie miałby pełnego wpływu na kształt zawieranych umów.

W tym kontekście należy wskazać, że nowelizacją TKU z dnia 13 lutego 2020 r. (Dz. U. z 2020 r., poz. 400), która weszła w życie z dniem 12 maja 2020 r., został dodany do TKU rozdział 2aa „Gwarancje niezależności i bezstronności zarządcy”, który zawiera dużo ograniczeń obejmujących zarówno zarządców infrastruktury kolejowej, jak i podmioty będącą częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Jak wskazano, stosownie do art. 13 ust. 1 pkt 6 UTK do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego należy m.in. nadzór nad przestrzeganiem przepisów ustawy dotyczących niezależności zarządcy. Ponadto, zgodnie z art. 13 ust. 3c pkt 1 lit. f UTK Prezes UTK rozpatruje także skargi aplikantów dotyczące naruszenia przepisów rozdziału 2aa. W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów rozdziału 2aa ustawy, na podstawie art. 13b ust. 1 UTK, organ ten wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości. Naruszenie przepisów rozdziału 2aa hipotetycznie może także doprowadzić do sytuacji niezapewnienia przez zarządcę niedyskryminacyjnego traktowania aplikantów, co w myśl art. 66 ust. 2 w zw. z ust. 1 pkt 2 lit. d UTK podlega karze pieniężnej w wysokości do 2% rocznego przychodu osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym.

⁵ Mariusz Rypina, „Umowy o współpracy między zarządcą infrastruktury a przewoźnikami kolejowymi”, [w:] *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, red. Marcin Trela, Paweł Wajda, Marek Wierzbowski Marek (Warszawa: Wolters Kluwer, 2022), 239.

Zaznaczenia wymaga, że samo naruszenie przepisów rozdziału 2aa nie mogłoby stanowić wystarczającej podstawy do stawiania takiego zarzutu. Konieczne byłoby faktyczne zaistnienie sytuacji dyskryminacyjnego traktowania aplikantów właśnie na skutek naruszenia zakazów lub ograniczeń wynikających z przepisów rozdziału 2aa^[6].

3 | Możliwy wpływ nowelizacji KSH na sytuację zarządcy

Analiza przepisów rozdziału 2aa UTK oraz projektowanych rozwiązań KSH prowadzi do dwóch podstawowych pytań. Po pierwsze, jak należy traktować taką spółkę (zarządcę infrastruktury) w ramach grupy kapitałowej? Po drugie, co będzie podstawą podejmowania decyzji przez spółki własny interes spółek czy też interes grupy spółek?

3.1. Sytuacja zarządcy infrastruktury w ramach grupy kapitałowej

Nowelizacją TKU z dnia 13 lutego 2020 r. (Dz. U. z 2020 r., poz. 400) wprowadzone zostało nowe pojęcie „przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo”. Definicja ta jest niezwykle ważna w kontekście dodanego do TKU rozdziału 2aa, który zawiera dużo ograniczeń obejmujących zarówno zarządców infrastruktury kolejowej, jak i podmioty będącą częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Definicja ta ma również znaczenie w kontekście analizy nowelizacji KSH. Zgodnie z przywołanymi przepisami rozumie się przez nie podmiot lub grupę podmiotów, w których zarządca infrastruktury:

- jest kontrolowany przez podmiot, który jednocześnie kontroluje co najmniej jednego przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy na sieci kolejowej tego zarządcy;

⁶ Ibidem, 240.

- jest kontrolowany przez co najmniej jednego przewoźnika kolejowego, który wykonuje przewozy na jego sieci kolejowej;
- kontroluje co najmniej jednego przewoźnika kolejowego, który wykonuje przewozy na jego sieci kolejowej na podstawie praw, umów lub jakichkolwiek innych środków prawnych lub faktycznych, o których mowa w art. 3 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004;
- jak również podmiot, w którego skład wchodzi zarządca infrastruktury oraz wyodrębnione organizacyjnie części tego podmiotu, nieposiadające odrębnej osobowości prawnej, wykonujące przewozy kolejowe (art. 4 pkt 57 TKU).

Ograniczenia i zakazy ujęte w rozdziale 2aa można podzielić na dwa rodzaje. Pierwszy obejmuje ograniczenia dotyczące spraw organizacyjnych i personalnych zarządcy infrastruktury kolejowej uregulowane w art. 9 ma – 9 mg TKU, drugi kwestie stosunków finansowych obejmujący art. 9 mi – 9 mk TKU. W ramach pierwszego rodzaju ograniczeń można wskazać zakaz powierzania zadań przypisanych zarządcy infrastruktury kolejowej przewoźnikowi kolejowemu, podmiotowi sprawującemu kontrolę nad przewoźnikiem, podmiotowi kontrolowanemu przez przewoźnika (art. 9 ma TKU). Przez pojęcie kontroli należy rozumieć prawa, umowy lub jakiekolwiek inne środki, które oddzielnie bądź wspólnie i uwzględniając okoliczności faktyczne lub prawne, dają możliwość wywierania decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności przez własność lub prawo użytkowania całego lub części aktywów przedsiębiorstwa, prawa lub umowy przysługujące decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa⁷. Artykuł 9ma TKU wprowadza dwa ograniczenia, pod jakimi zarządca może zlecić wykonywanie zadań zarządcy innemu podmiotowi. Należy podkreślić, że oba te wymogi muszą być spełnione łącznie. Po pierwsze, jest to możliwe, jeżeli nie prowadzi to do konfliktu interesów, po drugie, jeśli nie narusza tajemnicy przedsiębiorstwa. Przy czym podmiot ten nie może być przewoźnikiem kolejowym, sprawować kontroli nad przewoźnikiem kolejowym ani być kontrolowany przez przewoźnika kolejowego. Ustawodawca jednoznacznie wskazuje, że przy zachowaniu powyższych wymogów tym podmiotom zarządca może zlecić jedynie wykonywanie prac w zakresie utrzymania, odnowienia

⁷ Art. 3 ust. 2 rozporządzenia nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw, Dziennik Urzędowy L 024 , 29/01/2004 P. 0001 – 0022.

i udziału w rozwoju infrastruktury kolejowej. Opisane ograniczenia nie mają zastosowania do zlecania wykonywania zadań zarządcy operatorowi zapewniającemu energię elektryczną na cele trakcyjne w sytuacji, gdy operator nie wykonuje funkcji podstawowych, a jego działalność nie jest dofinansowana ze środków budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego (art. 9ma ust. 1, 2 i 7 TKU). Zgodnie z ust. 3 i 6 art. 9ma TKU w przedsiębiorstwie zintegrowanym pionowo zarządca może zlecić wykonywanie funkcji podstawowych innemu podmiotowi wchodzącemu w skład tego przedsiębiorstwa wykonującemu wyłącznie funkcje podstawowe. Należy podkreślić, że zgodnie z art. 4 pkt 59 TKU stanowi je podejmowanie przez zarządcę infrastruktury decyzji dotyczących udostępniania infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym ich ustalania. Na podmiocie tym spoczywa obowiązek wykonywania ich w sposób przejrzysty, zapewniający niedyskryminujące traktowanie aplikantów i przewoźników kolejowych oraz uniemożliwiający konflikt interesów, zgodnie z przepisami rozdziału 2aa TKU. Wyartykułowania wymaga, że zarządca, zlecając wykonywanie zadań lub prac, sprawuje nadzór nad ich wykonywaniem przez podmioty, którym je zlecił, oraz ponosi odpowiedzialność za ich wykonanie, w szczególności przekazuje wytyczne dotyczące ich realizacji oraz kontroluje wykonywanie zleconych zadań lub prac pod względem zgodności z przepisami ustawy. Analizując przepisy art. 9 ma TKU należy podkreślić, że w ramach nowelizacji TKU usunięty został art. 5 ust. 2 TKU, który umożliwiał zarządcom infrastruktury, również użytkownikom bocznic kolejowych, powierzanie funkcji prowadzenia ruchu kolejowego innym podmiotom. W praktyce dochodziło do przypadków, gdy ruch kolejowy prowadzony był przez pracowników przewoźnika kolejowego obsługującego daną bocznice. Obecnie taka sytuacja nie jest możliwa^[8].

Następnym ograniczeniem jest wymóg zachowania odrębności prawnej zarządcy od przewoźników kolejowych, a w przypadku przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, także od innych podmiotów wchodzących w skład tego przedsiębiorstwa (art. 9 mb TKU). Jak zauważa Mariusz Rypina, obowiązek posiadania przez zarządcę infrastruktury odrębnej

⁸ Ewelina Nieznalska, „Filar rynkowy czwartego pakietu kolejowego i jego implementacja” *internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, nr 8 (2020): 72; por: Uzasadnienie do Rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw – druk sejmowy nr 171. <https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/druk.xsp?nr=171>. [dostęp: 31.1.2022].

(od przewoźnika kolejowego, a także od innego podmiotu wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo) osobowości prawnej (unbundling prawny) nie musi jednak prowadzić do unbundlingu właścicielskiego. Podkreślenia wymaga, że ani prawodawca unijny, ani polski nie nakazuje rozdzielności właścicielskiej, wprost dopuszczając istnienie przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo. W związku z tym zarządca infrastruktury nadal może wchodzić w skład grupy kapitałowej, do której należy przewoźnik kolejowy. Taka sytuacja jest możliwa przy zastosowaniu szczególnych zakazów i ograniczenia, o których mowa w ust. 3 art. 9 mb TKU oraz w art. 9mc–9mg oraz 9mi–9ml TKU^[9].

Kolejne ograniczenia to zakaz łączenia funkcji członka zarządu lub członka rady nadzorczej u zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego lub zajmowania stanowisk kierowniczych u zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo (art. 9 mc TKU), zakaz pełnienia funkcji członka zarządu zarządcy przez osobę, która jednocześnie pełni funkcję członka rady nadzorczej podmiotu wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, które sprawuje kontrolę nad zarządcą i przewoźnikiem kolejowym wchodzącymi w skład tego przedsiębiorstwa (art. 9 mc TKU) oraz zakaz zajmowania stanowisk kierowniczych właściwych w zakresie funkcji podstawowych przez członków zarządu przewoźnika kolejowego (art. 9 mc TKU). Zakaz jednoczesnego pełnienia funkcji członka zarządu lub rady nadzorczej u zarządcy i przewoźnika kolejowego dotyczy wszystkich zarządców i wszystkich przewoźników kolejowych, nie tylko tych, którzy wchodzi w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Zaznaczenia wymaga, że nie chodzi tu o sprawowanie funkcji członka rady nadzorczej w jakiegokolwiek innej (niebędącej przewoźnikiem kolejowym) spółce wchodzącej w skład tego samego co zarządca przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, ale o sprawowanie funkcji członka rady nadzorczej spółki holdingowej kontrolującej zarówno zarządcę, jak i przewoźnika kolejowego^[10]. Uzupełnieniem wymienionych zakazów jest zakaz pełnienia funkcji w organach przewoźnika kolejowego lub podmiotu sprawującego kontrolę nad tym przewoźnikiem, pozostawania w stosunku pracy z tymi podmiotami, świadczenia pracy albo

⁹ Rypina, „Odrębność prawna i niezależność zarządcy infrastruktury”, 210.

¹⁰ Mariusz Rypina, „Zakaz łączenia funkcji u zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego”, [w:] *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, red. Marcin Treła, Paweł Wajda, Marek Wierzbowski (Warszawa: Wolters Kluwer, 2022), 214.

usług na rzecz tych podmiotów na podstawie innego stosunku prawnego, przez członków zarządu i rady nadzorczej zarządcy oraz osoby zajmujące stanowiska kierownicze właściwe w zakresie funkcji podstawowych (art. 9 mg TKU). Zakaz ten obowiązuje nie tylko przez cały okres współpracy (pełnienia funkcji, zatrudnienia, świadczenia pracy lub usług), lecz także przez okres 6 miesięcy od dnia zakończenia tej współpracy.

Następnym ograniczeniem jest zakaz otrzymywania wynagrodzeń lub premii związanych z wynikiem finansowym przewoźnika kolejowego przez członków zarządu zarządcy oraz osoby zajmujące stanowiska kierownicze w zakresie funkcji podstawowych, jak również zakaz otrzymywania wynagrodzeń lub premii związanych z wynikiem finansowym zarządcy infrastruktury przez osoby zajmujące stanowiska kierownicze w zakresie wykonywania przewozów kolejowych (art. 9 md TKU).

Ostatnim ograniczeniem jest zakaz wywierania przez przewoźnika kolejowego albo inny podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo decydującego wpływu na powoływanie i odwoływanie członków zarządu lub członków rady nadzorczej zarządcy (art. 9 mf TKU). Zakaz ten w praktyce oznacza, że w sytuacji gdy zarządca infrastruktury sam nie stoi na czele grupy kapitałowej, ale jest podmiotem zależnym od innego przedsiębiorcy wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, przedsiębiorca dominujący (sprawujący kontrolę nad zarządcą infrastruktury) traci swoje korporacyjne uprawnienia do kreowania składu organów przedsiębiorcy zależnego (zarządcy infrastruktury). Jak wskazuje Rypina, zakaz ten należy uznać za istotne ograniczenie prawa własności i swobody działalności gospodarczej. Podkreślić jednakże należy, że środek taki został wyraźnie przewidziany nie tylko w motywie 8 preambuły dyrektywy 2016/2370, lecz także w dodanym na mocy tej dyrektywy art. 7a ust. 2 lit. b dyrektywy 2012/34 jako jeden ze środków pozwalających zapewnić zarządom kolejowym niezależność organizacyjną i decyzyjną w odniesieniu do funkcji podstawowych, co w efekcie ma doprowadzić do faktycznego utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego^[11].

¹¹ Ibidem, „Zakaz wywierania decydującego wpływu na mianowanie i zwalnianie osób podejmujących kluczowe decyzje w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo przez podmioty inne niż zarządca infrastruktury”, [w:] *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, red. Marcin Treła, Paweł Wajda, Marek Wierzbowski (Warszawa: Wolters Kluwer, 2022), 220.

Ocena przepisów rozdziału 2aa TKU prowadzi do kwestii możliwej kolizji tych przepisów z projektowaną nowelizacją KSH, która ma unormować kwestię relacji między spółką dominującą a spółką zależną.

Podstawową instytucją prawną, która ma zapewnić spółce dominującej sprawne zarządzanie grupą spółek, jest wiążące polecenie kierowane przez spółkę dominującą do spółki zależnej (uregulowane w art. 21² KSH). Jak wskazywali projektodawcy, prawna regulacja tej instytucji jest konieczna, gdyż w świetle przepisu art. 375¹ KSH możliwość wydania wiążącego polecenia przez spółkę dominującą spółce zależnej jest wykluczona wtedy, gdy spółka zależna jest spółką akcyjną. Ponadto, dostrzegali również podobny problem w sytuacji, gdy spółka zależna byłaby spółką z o.o., pomimo że na gruncie spółki z o.o. nie ma odpowiednika art. 375¹ KSH, to jednak w doktrynie prawa handlowego wyrażane są poglądy, że wspólnicy bądź zgromadzenie wspólników tej spółki (a w tym przypadku spółka dominująca) nie mogą wydawać spółce (jej zarządowi) wiążących poleceń^[12].

Przepisy objęte zakresem nowelizacji można podzielić na dwie grupy: przepisy, które ułatwiają sprawne „zarządzanie” grupą spółek przez spółkę dominującą, w związku z realizacją wspólnej strategii gospodarczej grupy (art. 21²–21³ oraz art. 21⁶–21⁷ KSH), oraz przepisy, które zapewniają ochronę określonych grup interesu występujących w przypadku grupy spółek (art. 21⁴ i art. 21¹² KSH).

Zgodnie z art. 21², jeżeli jest to uzasadnione interesem grupy spółek oraz jeżeli przepisy szczególne nie stanowią inaczej, spółka dominująca może wydać spółce zależnej uczestniczącej w grupie spółek wiążące polecenie dotyczące prowadzenia spraw spółki. Jest ono wydawane w formie pisemnej lub elektronicznej pod rygorem nieważności. W wiążącym poleceniu, które jest wydawane w formie pisemnej lub elektronicznej pod rygorem nieważności, określa się co najmniej:

- oczekiwane przez spółkę dominującą zachowanie spółki zależnej w związku z wykonaniem wiążącego polecenia;
- interes grupy spółek, który uzasadnia wykonanie przez spółkę zależną polecenia spółki dominującej;
- spodziewane korzyści lub szkody spółki zależnej, które będą następstwem wykonania polecenia spółki dominującej, o ile występują;

¹² Uzasadnienie do Rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks spółek handlowych oraz niektórych innych ustaw – druk sejmowy 1515. <https://www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/druk.xsp?nr=1515>. [dostęp: 31.1.2022].

- przewidywany sposób i termin naprawienia spółce zależnej szkody poniesionej w wyniku stosowania się do polecenia spółki dominującej.

Wykonanie wiążącego polecenia przez spółkę zależną uczestniczącą w grupie spółek wymaga uprzedniej uchwały zarządu spółki zależnej, o której spółka ta informuje spółkę dominującą.

W tym kontekście, szukając odpowiedzi na pytanie, jak należy traktować taką spółkę (zarządcę infrastruktury) w ramach grupy kapitałowej, należy wziąć pod uwagę cel i charakter obu aktów prawnych. Z ich analizy wynika, że nie wykluczają się ani też nowelizacja KSH nie będzie miała negatywnego wpływu na sytuację zarządcy infrastruktury. Przepisy nowelizacji KSH z założenia dotyczą wprowadzenia do polskiego prawa regulacji prawnej prawa holdingowego, które normują relację pomiędzy spółką dominującą a jej spółkami zależnymi. Regulacje rozdziału 2aa UTK natomiast są przepisami szczególnymi (specjalnymi) wynikają z obowiązku wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającej dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz. Urz. UE L 352 z 23 grudnia 2016, str. 1). Przepisy rozdziału 2aa z założenia mają wzmocnić organizacyjną i funkcjonalną niezależność zarządcy infrastruktury oraz przejrzystość i bezstronność decyzji podejmowanych przez zarządcę. Wprowadzone regulacje ustanawiają szereg zakazów dotyczących m.in. łączenia u zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego określonych funkcji lub zajmowania stanowisk kierowniczych (w szczególności takich jak dyrektor/kierownik biura, departamentu czy wydziału, jeśli w określonym zakresie jest upoważniony do podejmowania decyzji). W przypadku przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo zachowanie niezależności i bezstronności wykonywania funkcji podstawowych jest szczególnie istotne, dlatego art. 9md ust. 1 wprowadza zakaz otrzymywania przez członków zarządu oraz osoby zajmujące u tego zarządcy stanowiska kierownicze właściwe w zakresie funkcji podstawowych wynagrodzeń i premii związanych z wynikiem finansowym przewoźnika kolejowego – nawet wypłacanych przez inny podmiot wchodzący w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo^[13].

¹³ Zob.: Uzasadnienie do Rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw – druk sejmowy nr 171.

3.2. Podstawa podejmowania decyzji przez spółki w ramach grupy kapitałowej i ich wpływ na zarządzanie infrastrukturą

Podejmując próbę odpowiedzi na drugie pytanie, co będzie podstawą podejmowania decyzji przez spółki własny interes spółek czy też interes grupy spółek, należy wskazać, że nowelizacja KSH daje możliwość odmówienia wykonania wiążącego polecenia wydanego przez spółkę dominującą. Na podstawie art. 21⁴ § 1 KSH spółka zależna uczestnicząca w grupie spółek podejmuje uchwałę o odmowie wykonania wiążącego polecenia, jeżeli jego wykonanie doprowadziłoby do niewypłacalności albo do zagrożenia niewypłacalnością tej spółki. Inne przesłanki podjęcia takiej uchwały zostały sformułowane w przypadku spółki zależnej uczestniczącej w grupie spółek, która nie jest spółką jednoosobową. Uchwała o odmowie wykonania wiążącego polecenia jest podejmowana, jeżeli istnieje uzasadniona obawa, że jest ono sprzeczne z interesem tej spółki i wyrządzi jej szkodę, która nie będzie naprawiona przez spółkę dominującą lub inną spółkę zależną uczestniczącą w grupie spółek w okresie najbliższych dwóch lat, licząc od dnia, w którym nastąpi zdarzenie wyrządzające szkodę, chyba że umowa spółki stanowi inaczej. Przy czym w określeniu wysokości szkody spółka zależna uwzględnia korzyści uzyskane przez tę spółkę w związku z uczestnictwem w grupie spółek w okresie ostatnich dwóch lat obrotowych (art. 21⁴ § 2 KSH). W tym kontekście wyjaśnienia wymaga pojęcie „interesu spółki”. Sąd Najwyższy w wyroku z 5 listopada 2009, I CSK 158/09^[14] wypowiedział się odnośnie definicji tego pojęcia. Jak wskazał, interes spółki stanowi kompromis, wypadkową pomiędzy często sprzecznymi ze sobą interesami wspólników mniejszościowych i większościowych, a jego treść powinna uwzględniać słuszne interesy obu grup wspólników^[15]. Należy podkreślić, że umowa albo statut spółki zależnej uczestniczącej w grupie

¹⁴ Por.: Wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z 20.09.2012 r., XXVI GC 524/12, Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 18.09.2013 r., I ACa 315/13, Wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z 3.04.2017 r., XX GC 280/14, Wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z 20.09.2019 r., sygn. akt I AGa 5/19.

¹⁵ Zob.: Tomasz Kozak, „Interes spółki kapitałowej przez pryzmat interesu wspólników (akcjonariuszy)” *Acta Scientifica Academiae Ostroviensis. Sectio A, Nauki Humanistyczne, Społeczne i Techniczne*, nr 12 (2018): 28 i n.; Robert Stefanicki, „Koncepcja interesu spółki jako kluczowej konstrukcji w procesie dokonywania oceny sposobu pełnienia funkcji przez zarząd spółki” *Wrocławsko-Lwowskie Zeszyty Prawnicze*, z. 10 (2019): 141 i n.; Iwona Gębusia, *Interes spółki w prawie polskim i europejskim* (Warszawa: C.H. Beck, 2017), 31 i n.

spółkę może przewidywać dodatkowe przesłanki odmowy wykonania wiążącego polecenia, jednakże skuteczność uchwały o zmianie umowy albo statutu spółki zależnej, która wprowadza takie postanowienia, jest uzależniona od odkupienia przez spółkę dominującą udziałów albo akcji tych wspólników albo akcjonariuszy spółki zależnej, którzy nie zgadzają się na zmianę (art. 21⁴ § 3 i 4 KSH). Odmowa wykonania wiążącego polecenia wskazanego w art. 21⁴ § 1 i 2 wymaga uprzedniej uchwały zarządu spółki zależnej uczestniczącej w grupie spółek. Uchwała zawiera uzasadnienie (art. 21⁴ § 5 KSH). Podkreślenia wymaga, że wskazana regulacja odnosi się do przyczyn wskazanych ustawowo. W związku z tym, gdy odmowa wydania wiążącego polecenia następuje z innych przyczyn, które wskazane zostały wyłącznie w umowie albo statucie spółki, nie jest konieczne podjęcie przez zarząd uchwały, a co za tym idzie wykonanie obowiązku informacyjnego względem spółki dominującej, wynikającego z art. 21³ § 4 KSH^[16]. Zauważenia wymaga również sytuacja, w której zarząd nie znajduje podstaw do odmowy wykonania wiążącego polecenia (zatem powinien podjąć uchwałę o wykonaniu wiążącego polecenia), ale jego wykonanie jest uzależnione od konieczności uzyskania zgody korporacyjnej ze strony innego organu korporacyjnego spółki (np. zgromadzenia wspólników, rady nadzorczej) na podstawie albo przepisów prawa, albo postanowień umowy lub statutu spółki. Jak wskazuje Justyna Solica, przypadku nieudzielenia określonych zgód korporacyjnych zarząd spółki zależnej nie ma możliwości wykonania uchwały w celu realizacji określonej czynności prawnej, która nie będzie obciążona wadą prawną (nieważności lub bezskuteczności)^[17].

W artykułach 21¹² KSH zostały ustalone zasady odpowiedzialności spółki dominującej wobec spółki zależnej za szkodę, która została wyrządzona wykonaniem wiążącego polecenia i która nie została naprawiona w terminie wskazanym w wiążącym poleceniu. Spółka dominująca odpowiada za szkodę, chyba że nie ponosi winy. Jeśli szkoda została wyrządzona jednoosobowej spółce zależnej spółka dominująca odpowiada, tylko jeżeli wykonanie wiążącego polecenia doprowadziło do jej niewypłacalności. W sytuacji, gdy spółka zależna nie wytoczy powództwa o naprawienie szkody wyrządzonej jej przez spółkę dominującą w terminie roku od dnia

¹⁶ Andrzej Kidyba, „Odmowa wykonania wiążącego polecenia”, [w:] Andrzej Kidyba, Małgorzata Dumkiewicz, *Komentarz aktualizowany do art. 1-300 Kodeksu spółek handlowych* (Lex/el. 2024), nb. 3.

¹⁷ Justyna Solica, „Odmowa wykonania wiążącego polecenia”, [w:] *Prawo holdingowe. Praktyczny komentarz*, red. Aleksandra Czarnecka, Mateusz Baran (Warszawa: Wolters Kluwer 2022, Lex), nb. 6.2.

upływu terminu wskazanego w wiążącym poleceniu, każdy wspólnik albo akcjonariusz spółki zależnej może wytoczyć powództwo o naprawienie szkody wyrządzonej tej spółce. Należy zaznaczyć, że odpowiedzialność spółki dominującej ustala się z uwzględnieniem obowiązku lojalności wobec spółki zależnej podczas wydawania i wykonania wiążącego polecenia. Przyjęte przez ustawodawcę rozwiązanie jest kontrowersyjne. Odpowiedzialność regulowana przez art. 21¹² KSH ma charakter deliktowy, ze względu na brak źródła odpowiedzialności kontraktowej, czyli zobowiązania, którego niewykonanie lub nienależyte wykonanie miałoby powodować powstanie odpowiedzialności. Ponadto, ustawodawca przewidział łącznie trzy reżymy odpowiedzialności spółki dominującej wobec spółki zależnej za szkodę wywołaną realizacją wiążącego polecenia: naprawienie szkody w sposób i terminie wskazanym we wiążącym poleceniu, naprawienie szkody oraz odpowiedzialność na zasadach ogólnych^[18].

Regulacja odpowiedzialności spółki dominującej względem spółki zależnej przewidziana w art. 21¹² KSH obejmuje również *actio pro socio* przewidziane na wypadek, gdy spółka zależna nie wytoczy powództwa o naprawienie szkody wyrządzonej jej przez spółkę dominującą w terminie roku od dnia upływu terminu wskazanego w wiążącym poleceniu. Konstrukcja przewidziana w art. 21¹² § 4 KSH. jest analogiczna do regulacji zawartych w art. 295, 300¹²⁷ i 486 KSH. Różnica przejawia się jednak w określeniu terminu, po którego upływie wspólnicy mniejszościowi mogą wystąpić z powództwem przeciwko spółce dominującej. W przypadku art. 295 i 485 KSH jest to termin roku od dnia ujawnienia czynu wyrządzającego szkodę, natomiast w przypadku odpowiedzialności, o której mowa w art. 21¹² KSH jest to termin roku od dnia upływu terminu wskazanego w wiążącym poleceniu. W doktrynie słusznie zauważono, że tak ukształtowany termin może odwlekać *ad infinitum* powództwo przeciwko spółce zależnej; termin do naprawienia szkody określa sama spółka dominująca, a do tego należy doliczyć jeszcze rok^[19].

Aleksander Kappes zauważa, że ukształtowany w nowelizacji KSH mechanizm ochrony jest nieskuteczny i chroniący w istocie interes spółki dominującej. Przejawia się to m.in. w ograniczeniu indemnizacji wyłącznie

¹⁸ Aleksandra Czarnecka, Przemysław Furmaga, „Odpowiedzialność spółki dominującej wobec spółki zależnej”, [w:] *Prawo holdingowe. Praktyczny komentarz*, nb. 1.4 – 1.5.

¹⁹ Andrzej Kidyba, „Odpowiedzialność spółki dominującej za szkodę wyrządzoną spółce zależnej”, [w:] Andrzej Kidyba, Małgorzata Dumkiewicz, *Komentarz aktualizowany do art. 1-300 Kodeksu spółek handlowych (Lex/el., 2024)*, nb. 3.

do szkody powstałej w wyniku wykonania przez spółkę zależną tzw. wiążącego polecenia, pozostawiając poza zakresem obowiązku odszkodowawczego inne formy wywierania wpływu na spółkę zależną. Zakres ochrony ogranicza także wymaganie, by spółka dominująca w chwili wydania wiążącego polecenia dysponowała większością 75% głosów w zgromadzeniu spółki zależnej, mimo że do wydania wiążącego polecenia nie jest konieczna taka większość. Kolejnymi negatywnymi aspektami są ograniczenie zakresu odszkodowania wyłącznie do *damnum emergens* oraz wygaśnięcie roszczenia odszkodowawczego w sytuacji naprawienia szkody wyrządzonej spółce zależnej^[20].

Jednocześnie należy zauważyć, że oba analizowane akty prawne mają odmienny cel, co przesądza o tym, że przepisy KSH nie wpływają na sytuację zarządcy infrastruktury kolejowej.

4 | Zakończenie

Prezes UTK wykonuje zadania regulacyjne, m.in. sprawując nadzór nad zarządcami infrastruktury. Nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym z dnia 13 lutego 2020 r. wprowadziła przepisy, które miały na celu organizacyjną i funkcjonalną niezależność zarządcy infrastruktury oraz przejrzystość i bezstronność decyzji podejmowanych przez zarządcę. Nowelizacja Kodeksu spółek handlowych z dnia 9 lutego 2022 r. wprowadziła przepisy tzw. prawa holdingowego, regulującego relację pomiędzy spółką dominującą a jej spółkami zależnymi. Instrumentem prawnym, który ma zapewnić spółce dominującej sprawne zarządzanie grupą spółek, jest wiążące polecenie kierowane przez spółkę dominującą do spółki zależnej.

W związku z tym powstaje pytanie, jak te przepisy oddziałują na sytuację zarządcy infrastruktury w przedsiębiorstwach zintegrowanych pionowo? Jak należy traktować zarządcę w sytuacji, gdy spółka dominująca wydała mu wiążące polecenie? Odpowiadając na powyższe pytania należy odwołać się do celów obu tych nowelizacji. Ze względu na to, że są one odmienne

²⁰ Aleksander Kappes, „Rzekoma ochrona współników mniejszościowych w prawie holdingowym” *Przegląd Prawa Handlowego*, nr 8 (2022): 15 i n.; Aleksander Kappes, „Rzekoma ochrona spółki zależnej w prawie holdingowym” *Przegląd Prawa Handlowego*, nr 12 (2022): 12 i n.

należy przyjąć, że przepisy ustawy o transporcie kolejowym będą stanowiły *lex specialis* w odniesieniu do przepisów KSH, co potwierdza zarysowaną we wstępie tezę.

Bibliografia

- Buszkiewicz Mateusz, „Instytucja wydawania poleceń przez spółkę dominującą a ochrona wspólników mniejszościowych spółki zależnej obecnie i w projekcie prawa grup spółek” *Przegląd Prawa Handlowego*, nr 3 (2022): 21-29.
- Czarnecka Aleksandra, Przemysław Furmaga, „Odpowiedzialność spółki dominującej wobec spółki zależnej”, [w:] *Prawo holdingowe. Praktyczny komentarz*. nb. 1.4 – 1.5. Warszawa: Wolters Kluwer, 2022.
- Domański Grzegorz, Joanna Schubel, „Krytycznie o projekcie prawa grup spółek” *Przegląd Prawa Handlowego*, nr 5 (2011): 5-13.
- Dopierała Filip, „Kompetencje Prezesa UTK a swoboda kształtowania umów pomiędzy zarządcą infrastruktury a przewoźnikiem” *internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, nr 4 (2013): 54-72.
- Dyl Krzysztof, „Działania regulacyjne Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w latach 2011-2014” *internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, nr 1 (2015): 10-19.
- Engelhardt Juliusz, „Czwarty pakiet kolejowy – zarządzanie infrastrukturą kolejową” *Problemy Transportu i Logistyki*, nr 4 (2018): 53-64.
- Gębusia Iwona, *Interes spółki w prawie polskim i europejskim*. Warszawa: C.H. Beck, 2017.
- Goss Mikołaj, „Charakter prawny zadań i kompetencji Prezesa UTK w obszarze interoperacyjności europejskiej sieci kolejowej ze szczególnym uwzględnieniem zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI” *internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, nr 4 (2017): 60-73. <https://doi.org/10.7172/2299-5749.IKAR.4.6.5>.
- Kappes Aleksander, „Rzekoma ochrona spółki zależnej w prawie holdingowym” *Przegląd Prawa Handlowego*, nr 12 (2022): 12-18.
- Kappes Aleksander, „Rzekoma ochrona wspólników mniejszościowych w prawie holdingowym” *Przegląd Prawa Handlowego*, nr 8 (2022): 15-22.
- Kappes Aleksander, *Ekspertyza w przedmiocie ustawy z dnia 9.02.2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks spółek handlowych i niektórych innych ustaw (druk senacki nr 634)*. Warszawa 2022.

- Kidyba Andrzej, „Odmowa wykonania wiążącego polecenia”, [w:] Andrzej Kidyba, Małgorzata Dumkiewicz, *Komentarz aktualizowany do art. 1-300 Kodeksu spółek handlowych*. nb. 3. Lex/el., 2024.
- Kidyba Andrzej, „Odpowiedzialność spółki dominującej za szkodę wyrządzoną spółce zależnej”, [w:] Andrzej Kidyba, Małgorzata Dumkiewicz, *Komentarz aktualizowany do art. 1-300 Kodeksu spółek handlowych*. nb. 3. Lex/el., 2024.
- Kodeks spółek handlowych. Komentarz do zmian (tzw. prawo holdingowe)*, red. Radosław L. Kwaśnicki, Filip Ostrowski, Andrzej Szumański. Warszawa: C.H. Beck, 2022.
- Kozak Tomasz, „Interes spółki kapitałowej przez pryzmat interesu wspólników (akcjonariuszy)” *Acta Scientifica Academiae Ostroviensis. Sectio A, Nauki Humanistyczne, Społeczne i Techniczne*, nr 12 (2018): 28-34.
- Małecka Elżbieta, „Prawoadministracyjne instrumenty ochrony przedsiębiorców narażonych na stosowanie praktyk monopolistycznych przysługujące Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego — uwagi na gruncie obowiązujących i projektowanych przepisów prawa” *Acta Universitatis Wratislaviensis. Prawo*, nr 3977 (2019): 434-452.
- Nieznalska Ewelina, „Filar rynkowy czwartego pakietu kolejowego i jego implementacja” internetowy *Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, nr 8 (2020): 67-75. <https://doi.org/10.7172/2299-5749.IKAR.8.9.6>.
- Opalski Adam, „Nowe polskie prawo grup spółek krytyka założeń konstytucyjnych (cz. 1)” *Przegląd Prawa Handlowego*, nr 8 (2023): 4-17.
- Opalski Adam, „Projekt prawa grup spółek, czyli historia legislacyjnej porażki” *Rzeczpospolita* z 24-27 grudnia 2020.
- Pieriegud Jana, „Rola i funkcje regulatorów w transporcie kolejowym” internetowy *Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, nr 1 (2015): 69-89.
- Romanowski Michał, *Ekspertyza w przedmiocie oceny projektu ustawy – o zmianie ustawy – Kodeks spółek handlowych oraz niektórych innych ustaw (Druk nr 1515)*. Warszawa 2021.
- Rypina Mariusz, „Odrębność prawna i niezależność zarządcy infrastruktury”, [w:] *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, red. Marcin Trela, Paweł Wajda, Marek Wierzbowski. 210 -213. Warszawa: Wolters Kluwer, 2022.
- Rypina Mariusz, „Umowy o współpracy między zarządcą infrastruktury a przewoźnikami kolejowymi”, [w:] *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, red. Marcin Trela, Paweł Wajda, Marek Wierzbowski. 236-240. Warszawa: Wolters Kluwer, 2022.
- Rypina Mariusz, „Zakaz łączenia funkcji u zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego”, [w:] *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, red. Marcin Trela, Paweł Wajda, Marek Wierzbowski. 214 -215. Warszawa: Wolters Kluwer, 2022.

- Rypina Mariusz, „Zakaz wywierania decydującego wpływu na mianowanie i zwalnianie osób podejmujących kluczowe decyzje w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo przez podmioty inne niż zarządca infrastruktury”, [w:] *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, red. Marcin Trela, Paweł Wajda, Marek Wierzbowski. 220-221. Warszawa: Wolters Kluwer, 2022.
- Solica Justyna, „Odmowa wykonania wiążącego polecenia”, [w:] *Prawo holdingowe. Praktyczny komentarz*, red. Aleksandra Czarnecka, Mateusz Baran. nb. 6.2. Warszawa: Wolters Kluwer, 2022.
- Sołtys Bogusław, „Kilka uwag i propozycji do kodeksowej regulacji nowego prawa holdingowego” *Przegląd Prawa Handlowego*, nr 1 (2021): 5-16.
- Stefanicki Robert, „Koncepcja interesu spółki jako kluczowej konstrukcji w procesie dokonywania oceny sposobu pełnienia funkcji przez zarząd spółki” *Wrocławsko-Lwowskie Zeszyty Prawnicze*, z. 10 (2019): 141-157.
- Szumański Andrzej, „Nowe prawo grup spółek w Polsce – koncepcja systemowa regulacji prawnej” *Przegląd Prawa Handlowego*, nr 8 (2022): 4-14.
- Szumański Andrzej, „Problem dopuszczalności powoływania się na interes grupy spółek w nieformalnych albo pozaustawowych holdingach faktycznych w celu wyłączenia odpowiedzialności zarządców i nadzorców spółek uczestniczących w grupie” *Monitor Prawniczy*, nr 21 (2022).
- Wojciechowska Karolina, *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck, 2019.



