

Wprowadzenie

Perspektywy państwa to jedno z najciekawszych i najważniejszych zagadnień, jakie należy stawiać przed nauką. Wśród problemów zasługujących na rozważenie z pewnością na plan pierwszy wybijać się może kwestia relacji między sferą, w której aktywność państwa jest niezbędną czy pożądaną a pozostałymi obszarami funkcjonowania społeczeństwa, w których władza publiczna winna powstrzymać się od jakiegokolwiek działania.

W dziejach państwa dostrzec było można dwie przeciwstawne tendencje: jedną zmierzającą ku onnipotencji państwa i drugą, która starała się sprowadzić rolę władzy publicznej do funkcji stróża nocnego. Na płaszczyźnie doktrynalnej, sporu o to, jakie państwo jest lepsze, nie da się skutecznie rozstrzygnąć. W praktyce politycznej o przewadze jednego z nich także nie ma możliwości obiektywnego rozstrzygnięcia. To nie powód jednak, by zagadnieniem się nie zajmować. Zwłaszcza, że pojawia się cały szereg odrębnych wątków, których suma dopiero może pozwoli na dokonywanie uogólnień.

W przedstawianym IV tomie *Krytyki prawa* zebrane zostały materiały, poświęcone takiemu właśnie wątkowi, stanowiące pokłosie konferencji naukowej, zatytułowanej *Prywatyzacja władzy publicznej. Publicyzacja sfery prywatnej*, a zorganizowanej w Akademii Leona Koźmińskiego z okazji dziesięciolecia funkcjonowania Kolegium Prawa na tej Uczelni.

Zgromadzone teksty dotyczą dwóch przestrzeni związanych z analizowanym zagadnieniem. Z jednej strony przedmiotem rozważań są kwestie historycznych, filozoficznych uwarunkowań współczesności. Do nich zaliczyliśmy uwagi W. Witkowskiego, *Państwo dobrem nadrzędnym w nowożytnej Europie – od dworu monarchicznego do administracji publicznej*, J. Matuszewskiego, *Wolności obywatela a prywatyzacja zadań publicznych państwa* i T. Suzuki, *Privatization and its varied forms due to the difference between legal cultures* oraz Z. Raua, *Liberalne ekwilibrium: państwowa realizacja prywatnych celów*; T. Tulejskiego,

O tym, że Lewiatan jest jednak śmiertelny. Prywatny wymiar sprawiedliwości w doktrynie współczesnego libertarianizmu. Z drugiej strony w tomie znajdziemy analizę współczesności na różnym poziomie szczegółowości: W. Hoffa, *Granice prywatyzacji zadań i kompetencji władz publicznych*; M.A. Boncy, J. Jabłońskiej-Boncy, *Umowa między państwem i podmiotem prywatnym – uniwersalne narzędzie realizacji zadań publicznych współczesnych państw? Porównanie typowych rozwiązań europejskich i islamskich*; Z. Górala, E. Staszewskiej, *W kierunku prywatyzacji usług rynku pracy (wybrane zagadnienia prawne)*; J. Szczupakowski, *Identyfikacja pomocy publicznej w projektach partnerstwa publiczno-prywatnego*; A.M. Panasiuk, *Udział podmiotów prywatnych w realizacji celów społecznych i gospodarczych zarezerwowanych dla sektora publicznego. Instytucje prawa podatkowego dla dochodów i wydatków inwestycyjnych osób fizycznych*; W. Góralczyka jr., *Publiczne obowiązki, ograniczenia i przywileje prywatnego banku*; E. Dębskiej, *Prywatyzacja wrażliwych informacji gospodarczych drogą do naruszenia ustawowej ochrony cywilnej dłużnika*; C. Nowak, *Publicyzacja sfery prywatnej na przykładzie penalizacji korupcji w obrocie gospodarczym*; J. Sieńczyło-Chlabcz, *Sytuacja prawna twórcy utworu naukowego w świetle praktyki wydawniczej*.

Przedstawiana monografia kolektywna nie tylko – co wydaje się, ze względu na rozległość i wielopłaszczyznowość kwestii, oczywiste – nie stanowi w pełni wyczerpującego omówienia tytułowej problematyki. Zawiera ona jednak też szczególnie wyraźną lukę, nie podejmując pewnej sfery zagadnień, które w sposób niestychnie istotny wpływają na realizację przez państwo prywatnego, nie publicznego interesu.

Przyjrzyjmy się *exempli causa* bardzo prozaicznej kwestii: systemowi samochodowej klimatyzacji. Cóż w tym na pozór wyłącznie technicznym zagadnieniu znaleźć można znaczącego dla rozważań nad funkcjonowaniem władzy publicznej?

Produkcja systemów klimatyzacji podlega licznym restrykcjom, przede wszystkim związanym z ochroną środowiska naturalnego. W tym względzie w obszarze nas interesującym głos decydujący posiadają władze Unii Europejskiej, na terenie której powstaje większość pracujących w Europie samochodów.auta wyprodukowane poza terenem Unii nie mają dostępu do unijnego rynku, jeśli nie spełniają unijnych wymagań. Porozumienia z Montrealu (1987) i Kyoto (1997) zapoczątkowały m.in. proces ekologicznego dostosowywania produkcji motoryzacyjnej, a w nim duże znaczenie ma ograniczenie stosowania składników o dużym GWP (Global Warming Potential). Stosowany dotychczas czynnik R-134a ma wartość GWP na poziomie 1430, gdy obowiązująca od 2011 r. dyrektywa unijna (2006/40/WE PEiR

z 17 maja 2006 r.), dopuszcza we wszystkich nowych modelach pojazdów jedynie klimatyzację wykorzystującą czynnik chłodzący charakteryzujący się co najwyżej poziomem 150 wskaźnika GWP1. Nic dziwnego, że podjęto działania zmierzające do wypełnienia luki po zakazanym R-134a. Konkurowały ze sobą dwa preparaty. Wyrób opatentowany przez współpracujące zakłady chemiczne DuPont and Honeywell, cieszący się z jednej strony znakomitymi opiniami i wynikami badań laboratoryjnych, oraz oferujący niezmiernie niski wskaźnik $GWP = 4$, tetrafluoropropen – oznaczony został jako R1234yf (także HFO-1234yf3). Alternatywę miał stanowić czynnik o symbolu R-744, czyli po prostu dwutlenek węgla, stanowiący jednostkę miary GWP, więc jego wartość = 1. To z kolei także niezmiernie atrakcyjny faktor, łatwo dostępny, ekologiczny, naturalny, ale – co chyba okazało się jego znaczącą wadą – tani. Różnica między R1234yf, a R-744 (CO_2) dostrzegalna jest bowiem w cenie: wypełnienie systemu klimatyzacji jednego pojazdu dwutlenkiem węgla kosztowałoby kilkanaście euro, natomiast R1234yf będzie kosztować dużo więcej (ok. 400 euro). Nie ulega wątpliwości, że za ten wybór przemysłu motoryzacyjnego słono zapłacą klienci.

Jest jeszcze jedna różnica. Wprowadzony do systemów chłodzących samochodów czynnik (R1234yf) został unijnymi przepisami zakazany w gaśnicach. Przy temperaturze samozapłonu $405^\circ C$ staje się źródłem fluorowodoru, który w połączeniu z substancjami gaśniczymi tworzy kwas fluorowodorowy. O ile sam R1234yf pożera tylko metale (aluminium, magnez, cynk), o tyle powstający w trakcie spalania kwas fluorowodorowy jest śmiertelnie groźny dla żywych organizmów. W Niemczech corocznie dochodzi do 30 tys. takich kolizji samochodowych, w których doszłoby do zapłonu R1234yf, gdyby znajdował się w klimatyzacji samochodowej. Na skutek tego śmiertelnych obrażeń doznałoby zarówno użytkownicy aut, osoby przypadkowo znajdujące się w miejscu wypadku, jak i uczestnicy akcji ratunkowej.

Podany przykład przypomina, że na funkcjonowanie państwa i społeczeństwa wpływa w istotny sposób mniej lub bardziej konstytucyjny system lobbingu. Zagadnienie to – tak ważne – pozostawiony zostało poza zakresem przedstawianego studium przede wszystkim ze względu na to, iż zasługuje na poświęcenie mu pełnego odrębnego tomu *Krytyki Prawa*.