

Przegląd Prawno-Ekonomiczny

REVIEW OF LAW, BUSINESS & ECONOMICS

kwiecień-maj-czerwiec

Nr 47
(2/2019)



WYDZIAŁ ZAMIEJSKOWY
PRAWA I NAUK
O SPOŁECZEŃSTWIE | **KUL**

WYDAWCA

Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II | Wydział Zamiejscowy Prawa i Nauk o Społeczeństwie
w Stalowej Woli

ADRES REDAKCJI

Redakcja „Przeglądu Prawno-Ekonomicznego” | 37-450 Stalowa Wola, ul. Ofiar Katynia 6a |
e-mail: ppe@kul.pl

ZESPÓŁ REDAKCYJNY

dr Artur Lis – redaktor naczelny (editor-in-chief) | dr David W. Lutz (Holy Cross College w Notre Dame, USA) | dr Dariusz Żak – zastępcy redaktora naczelnego (associate editors) | dr hab. Grzegorz Wolak – sekretarz redakcji (administrative editor) | dr hab. Piotr T. Nowakowski – redaktor ds. międzynarodowych (international editor) | dr hab. Filip Ciepły, dr Isaac Desta (Holy Cross College w Notre Dame, USA), dr Dorota Tokarska, dr Dominik Tyrawa, dr Timothy Wright (Holy Cross College w Notre Dame, USA) – redaktorzy tematyczni (subject editors) | dr Piotr Pomorski – redaktor statystyczny (statistical editor) | mgr Agnieszka Lis – redaktor językowy polskojęzyczny (Polish-language editor) | mgr Tomasz Deptuła (USA) – redaktor językowy anglojęzyczny (English-language editor) | prof. dr hab. Nikolaï Gołowaty (UKRAINA) – redaktor językowy rosyjskojęzyczny | dr Judyta Przyłuska-Schmitt – redaktor konsultant (consulting editor) | mgr Rafał Podlesny – redaktor techniczny (layout editor)

RADA NAUKOWA

ks. prof. dr hab. Antoni DĘBIŃSKI (Rektor KUL Lublin) | prof. dr hab. Thomas BURZYCKI (Holy Cross College w Notre Dame, USA) | prof. dr hab. Wiktor CZEPUKO (Ukraina) | dr hab. Leszek CWIKA (KUL Stalowa Wola) | prof. dr hab. Czesław DEPTUŁA (KUL Lublin) | dr hab. Marzena DYJAKOWSKA (KUL Lublin) | abp. prof. dr hab. Andrzej DZIĘGA (Szczecin) | dr hab. Krzysztof GRZEGORCZYK (Wyższa Szkoła Humanistyczno-Przyrodnicza w Sandomierzu) | nadkom. dr Dominik HRYSZKIEWICZ (Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie) | prof. dr hab. Aleks JULDASZEW (Interregional Academy of Personnel Management, Ukraina) | prof. dr hab. Marian KOZACZKA (KUL Stalowa Wola) | prof. dr hab. Andrzej KUCZUMOW (KUL Stalowa Wola) | prof. dr hab. Pantelis KYRMIZOGLU (Alexander TEI of Thessaloniki, Greece) | dr hab. Antoni MAGDOŃ (KUL Stalowa Wola) | ks. prof. dr hab. Henryk MISZTAŁ (KUL Lublin) | prof. dr hab. Wojciech NASIEROWSKI (University of New Brunswick) | prof. dr hab. Jurij PACZKOWSKI (Ukraina) | prof. dr hab. Pylyp PYLYPENKO (Ukraina) | prof. dr hab. Anton STASCH (European Akademy of Technology & Management, Oedheim Niemcy) | prof. dr hab. Tomasz WIELICKI (California State University, Fresno) | ks. dr hab. Krzysztof WARCHAŁOWSKI (Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego)

RECENZENCI ZEWNĘTRZNI

dr hab. Leszek BIELECKI (Wyższa Szkoła Ekonomii, Prawa i Nauk Medycznych w Kielcach) | dr Walentyn GOŁOWCZENKO (Interregional Academy of Personnel Management, Ukraina) | dr hab. Mirosław KARPIUK (Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie) | dr Barbara Lubas (Nadbużańska Szkoła Wyższa w Siemiatyczach) | prof. dr hab. Oleksander MEREŻKO (Ukraina) | dr Kiril MURAWIEW (Interregional Academy of Personnel Management, Ukraina) | dr Łukasz Jerzy PIKULA (Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach) | ks. dr hab. Tomasz RAKOCZY (Uniwersytet Zielonogórski) | dr hab. Krystyna ROSŁANOWSKA-PLICHCIŃSKA (Wyższa Szkoła Zarządzania i Ekologii w Warszawie) | dr hab. Piotr RYGUŁA (Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego) | dr hab. Romuald SZEREMIETIEW (Akademia Obrony Narodowej) | prof. dr hab. Jerzy Tomasz SZKUTNIK (Politechnika Częstochowska) | prof. dr hab. Dariusz SZPOPER (Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie) | dr hab. Andrzej SZYMAŃSKI (Uniwersytet Opolski) | dr Agnieszka OGRODNIK-KALITA (Uniwersytet Pedagogiczny im. KEN w Krakowie)

DRUK I OPRAWA

VOLUMINA.PL DANIEL KRZANOWSKI | ul. Ks. Witolda 7-9, 71-063 Szczecin | tel. 91 812 09 08 |
e-mail: druk@volumina.pl

ISSN 1898-2166 | Nakład 300 egz.

Spis treści

Artykuły

KRZYSZTOF BOKWA, IWO JAROSZ *Zdradziłeś – zapłać? Cywilnoprawne konsekwencje zdrady małżeńskiej i ich współczesna erozja* | 12

MAGDALENA STOPIAK *Relacja między oświadczeniami woli a oświadczeniami wiedzy* | 30

TOMASZ PIOTROWSKI *Prawo do rozpowszechniania wizerunku sportowca* | 43

GABRIELA SACHA *Sztuczna inteligencja a prawo autorskie* | 63

ARKADIUSZ KROKOWSKI *Pośrednie, umowne ograniczenie umocowania prokurenta współnika spółki cywilnej przez umowę spółki skuteczne wobec osób trzecich* | 78

KAROLINA PAŁKA, MAREK STOLORZ *Prosta spółka akcyjna na Słowacji – ogólna charakterystyka i wybrane problemy* | 94

ŁUKASZ CHYLA *Czy wystarczający jest próg wyłączenia prospektu emisyjnego na poziomie 2,5 mln EURO?* | 106

JAROSŁAW KOWALSKI *Wady i zalety postępowań odrębnych na przykładzie postępowania upominawczego i elektronicznego postępowania upominawczego* | 124

ANNA MARIA BARAŃSKA *Skuteczność wniosku o sporządzenie i doręczenie uzasadnienia orzeczenia złożonego przed jego ogłoszeniem* | 136

MATEUSZ KORZENIAK, MATEUSZ SZURMAN *Przestępstwo manipulacji instrumentami finansowymi - analiza jurydyczna na tle regulacji rozporządzenia MAR i dyrektywy MAD II* | 154

KAMIL LEŚNIEWSKI *Słów kilka o instytucji wspólnych zespołów śledczych w przyrządzie polskiej procedury karnej* | 173

KAROL JUSZKA *Czynniki dotyczące podjęcia na nowo umorzonego postępowania przygotowawczego w orzecznictwie Sądu Najwyższego i sądów powszechnych* | 195

KAROLINA PALKA *Przestępstwo zniszczenia i uszkodzenia dziedzictwa archeologicznego w słowackim prawie karnym* | 205

MARLENA STRADOMSKA *Kryptowaluty jako zagrożenie dla systemu jednostki – analiza prawno – psychologiczna* | 222

PAULINA KOWALSKA *Udział radnego w głosowaniu a jego interes prawny* | 234

ANDRZEJ MICHALIK *Prawnopodatkowe konsekwencje udziału kościelnych osób prawnych w rozwijaniu sektora spółdzielni socjalnych osób prawnych* | 250

MAGDALENA MICHALSKA *Miejsce sądownictwa polubownego w polskim porządku konstytucyjnym* | 274

DOMINIK TYRAWA *Autostrada i droga ekspresowa jako obszar quasi specjalny w systemie dróg publicznych* | 291

PIOTR OLEJNICZAK *Problemy praktyczne związane z ustaleniem podmiotu opodatkowania podatkiem od nieruchomości* | 305

TRISTAN SKUPNIEWICZ *Geneza i rozwój standardów emisji spalin pojazdów w Unii Europejskiej* | 319

ŁUKASZ PIKUŁA *Christian Thomasius i koniec tradycji scholastycznej w nauce prawa* | 332

KRZYSZTOF BOKWA *„Baron Cygański” J. Straussa – spojrzenie prawne* | 355

KAROL SKOREK *Krytyka austriackiej szkoły ekonomicznej w ujęciu Oskara Langego* | 380

MARCIN MOLENDĄ, MARTA KRHLAYĄ *Planowanie zasobów ludzkich w przedsiębiorstwie turystycznym* | 394

Glosa

TOMASZ RAKOCZY *Wykładnia językowa i celowościowa przepisu zawierającego katalog osób, którym przysługuje świadczenie pielęgnacyjne. Glosa do wyroku WSA w Poznaniu z dnia 29 czerwca 2017 r., II SA/Po 307/17 | 407*

SŁAWOMIR ZWOLAK *Glosa do wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 27 września 2016 r., II OSK 3152/14 | 422*

Tekst źródłowy

ARTUR LIS *O humanitarnym nawracaniu pogan w świetle bulli Honoriusza III | 433*

Contents

Articles

KRZYSZTOF BOKWA, IWO JAROSZ *You betray – you must pay? Civil-law consequences of adultery and the modern erosion thereof* | 12

MAGDALENA STOPIAK *Relation between statements of will and statements of knowledge* | 30

TOMASZ PIOTROWSKI *Right to disseminate the image of an athlete* | 43

GABRIELA SACHA *Copyright and Artificial Intelligence* | 63

ARKADIUSZ KROKOWSKI *The issue of limiting indirectly the scope of powers of procurator in respect of third parties by creating the right to represent the partner in the civil law related partnership agreement* | 78

KAROLINA PALKA, MAREK STOLORZ *Simple joint stock company in Slovakia - general characteristics and selected problems* | 94

ŁUKASZ CHYLA *Is 2.5 million EUR prospectus exemption threshold enough?* | 106

JAROSŁAW KOWALSKI *The advantages and disadvantages of separate proceedings by the case of writ proceedings and electronic writ-of-payment proceedings* | 124

ANNA MARIA BARAŃSKA *Effectiveness of the motion for drawing and providing of the statement of reasons of the verdict submitted before it's announcement* | 136

MATEUSZ KORZENIAK, MATEUSZ SZURMAN *Market manipulation offence – juridical analysis under Market Abuse Regulation and Market Abuse Directive 2* | 154

KAMIL LEŚNIEWSKI *A few words about joint investigation teams from the perspective of Polish criminal procedure* | 173

- KAROL JUSZKA *Factors connected with resume preparatory criminal proceedings in the judgments issued by the Supreme Court and common courts* | 195
- KAROLINA PALKA *The crime of damaging and devaluation of archaeological heritage in Slovak criminal law* | 205
- MARLENA STRADOMSKA *Cryptocurrencies as a threat to the individual's system - legal and psychological analysis* | 222
- PAULINA KOWALSKA *Participation of the councillor in the voting and his legal interest* | 234
- ANDRZEJ MICHALIK *Legal and tax consequences of support church legal person in development of social cooperative movement* | 250
- MAGDALENA MICHALSKA *The position of arbitration in Polish constitutional order* | 274
- DOMINIK TYRAWA *Motorway and expressway as quasi special on public roads* | 291
- PIOTR OLEJNICZAK *Practical problems related to determining the subject of real estate taxation* | 305
- TRISTAN SKUPNIEWICZ *The origin and development of vehicle emissions standards in the European Union* | 319
- ŁUKASZ PIKUŁA *Christian Thomasius and the end of the scholastic tradition in the science of law* | 332
- KRZYSZTOF BOKWA *„The Gypsy Baron” by J. Strauss – a legal view* | 355
- KAROL SKOREK *Criticism of the Austrian school of economics in terms of Oskar Lange* | 380
- MARCIN MOLENDĄ, MARTA KRUHLAYĄ *Human resources planning in a tourist enterprise* | 394

Gloss

TOMASZ RAKOCZY *Linguistic and system interpretation of the legal article including the catalogue of persons entitled to nursing benefit. Gloss to the decision of WSA of Poznan from 29th of June 2017, II SA/Po 307/17 | 407*

SŁAWOMIR ZWOLAK *Gloss to the judgment of the Supreme Administrative Court of 27 September 2016, file ref. II OSK 3152/14 | 422*

Source text

ARTUR LIS *On the humanitarian conversion of pagans in the boulevard of Honorius III | 433*

Dominik Tyrawa

Autostrada i droga ekspresowa jako obszar quasi specjalny w systemie dróg publicznych

Motorway and expressway as quasi special on public roads

Wstęp

Problematyka materialnego prawa administracyjnego ma charakter niezwykle rozbudowany i wielowątkowy. Mimo prób systematyzacji całego systemu prawa administracyjnego, szczególnie na poziomie doktrynalnym, a nie normatywnym¹, w tym także materialnego prawa administracyjnego², w dalszym ciągu możliwe jest wyszczególnienie problemów szczególnych, które albo już doczekały się całościowego opisanie albo wciąż na to czekają.

Przykładem szczególnym, potwierdzającym powyższą tezę jest problematyka obszarów specjalnych w materialnym prawie administracyjnym. Ten problem szczególny materialnego prawa administracyjnego doczekał się w ostatnim czasie bardzo szczegółowego opracowania³. P. Zacharczuk, autor monografii pt. „Obszary specjalne w polskim materialnym prawie administracyjnym” dokonał prezentacji obszarów specjalnych z punktu widzenia celu czy zadania do wykonania, w zakresie prawa administracyjnego czy działania administracji publicznej. Szczegółowo wskazał w tym zakresie obszary specjalne wyodrębnione w celu ochrony przyrody (parki narodowe wraz z otulinami oraz strefami ochronnymi

¹ Monumentalny trzynastotomowy *System Prawa Administracyjnego* pod redakcją R. Hausera, Z. Niewiadomskiego oraz A. Wróbla, czy też wydawany od 2017 r. *System Prawa Administracyjnego Procesowego* pod redakcją G. Łaszczycy oraz A. Matana.

² R. Hauser, Z. Niewiadomski, A. Wróbel (red.), *System Prawa Administracyjnego. Tom 7. Prawo administracyjne materialne*, Warszawa 2017.

³ Zob. P. Zacharczuk, *Obszary specjalne w polskim materialnym prawie administracyjnym*, Warszawa 2018, s. 724.

zwierząt łownych, rezerwaty przyrody wraz z otulinami, parki krajobrazowe wraz ze strefami ochrony krajobrazu oraz otulinami, obszary chronionego krajobrazu wraz ze strefami ochrony krajobrazu, obszary Natura 2000, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe oraz strefy ochrony), pozostałe obszary specjalne tworzone w celu ochrony środowiska (obszary ciche, obszary ograniczonego użytkowania, strefy przemysłowe, leśne kompaszy promocyjne, lasy ochronne, obwody łowieckie, obwody rybackie wraz z obrębami ochronnymi, obręby hodowlane, strefy ochronne ujęć wody, obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary szczególnie narażone na azotany ze źródeł rolniczych, obszary szczególnego zagrożenia powodzią, obszary niebędące obszarami narażonymi na niebezpieczeństwo powodzi służące ochronie przed powodzią oraz strefy ochronne urządzeń pomiarowych służby państwowej), obszary specjalne wyodrębnione z uwagi na potrzebę korzystania z rzeczy publicznych lub urządzeń publicznych (morskie wody wewnętrzne oraz morze terytorialne wraz ze strefami zamkniętymi dla żeglugi i rybołówstwa, wyłączna strefa ekonomiczna wraz ze strefą przyległą, strefy bezpieczeństwa, pas techniczny wraz z pasem ochronnym, porty i przystanie morskie, obszary i strefy przeznaczone dla żeglugi pasażerskiej oraz obszary przeznaczone dla żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro, obszary wykonywania rybołówstwa morskiego komercyjnego na szczególnych warunkach wraz z obszarami wyłączonymi z wykonywania rybołówstwa morskiego komercyjnego oraz obszarami ochronnymi dla gatunku organizmu morskiego oraz strefy płatnego parkowania), obszary specjalne służące ochronie zabytków (obszary wpisane do rejestru zabytków, parki kulturowe oraz tereny byłych hitlerowskich obozów zagłady wraz ze strefami ochronnymi wokół terenów byłych hitlerowskich obozów zagłady), obszary specjalne wpisujące się w ochronę zdrowia (obszary ochrony uzdrowiskowej oraz uzdrowiska), obszary specjalne ustanawiane w celu stymulacji rozwoju gospodarczego i społecznego (specjalne strefy ekonomiczne, wolne obszary celne, obszary rewitalizacji wraz ze specjalnymi strefami rewitalizacji, gminy lub miejscowości poszkodowane w wyniku działania żywiołu, na terenie których stosuje się szczególne zasady odbudowy, remontów i rozbiórek obiektów budowlanych zniszczonych lub uszkodzonych wraz z innymi wyznaczonymi w ich granicach obszarami specjalnymi oraz gminy lub miejscowości poszkodowane w wyniku wystąpienia powodzi, na terenie których stosuje się szczególne rozwiązania związane z usuwaniem skutków tych powodzi) oraz obszary specjalne wyodrębnione w celu ochrony bezpieczeństwa państwa (tereny zamknięte, strefy niebezpieczeństwa, strefy nadgraniczne wraz z pasem drogi granicznej oraz obszary podlegające obowiązkowej ochronie).

Wydaje się, że powyższe wyliczenie ma charakter zamknięty. Jednocześnie należy zauważyć, że poglądy w tym zakresie mogą być punktem wyjścia w zakresie rozważań systemowych w ramach innej płaszczyzny. Możliwe jest sformułowanie tezy, wedle której o ile zaliczenie autostrad i dróg ekspresowych do obszarów specjalnych będzie kontrowersyjne czy wręcz niemożliwe, o tyle uznanie, że są to obszary specjalne w ramach dróg publicznych jest jak najbardziej możliwe do udowodnienia.

Aby właściwie przedstawić tę problematykę najpierw zostaną przedstawione przyczyny wyodrębnienia i cechy obszarów specjalnych, następnie zaprezentowana zostaną pojęcie i cechy autostrad oraz dróg ekspresowych, a na koniec merytorycznej analizy padnie odpowiedź w zakresie czy można o autostradach i ekspresowych powiedzieć, że mamy w tym przypadku do czynienia z obszarami specjalnymi w ramach dróg publicznych.

Przyczyny wyodrębnienia i cechy obszarów specjalnych

Problematyka obszarów specjalnych nie ma jednolitego charakteru. Możliwe jest jednak wskazanie wspólnych przyczyn wyodrębnienia ich w systemie prawnym, na poziomie doktrynalnym oraz cech, które odróżniają je od innych instytucji prawa administracyjnego.

W pierwszej kolejności należy zauważyć, że mamy w tym przypadku do czynienia z reżimem odmiennym od dotychczas obowiązującego porządku prawnego. Odmiennosc w tym zakresie oznacza, że obowiązywanie dotychczasowych norm i przepisów prawnych nie będzie optymalne pod kątem realizacji zadań publicznych związanych z danym obszarem specjalnym. Można wręcz stwierdzić, że tylko inne, różniące się rozwiązania prawne pozwolą w sposób właściwy wykonywać zadanie publiczne, które będzie powiązane z danym obszarem specjalnym. Kolejną przyczyną ich wyodrębnienia będzie inne, różniące się od dotychczasowych rozwiązań gospodarowanie przestrzenią, a wynikać to będzie z innych uwarunkowań faktycznych związanych z obszarem specjalnym. Trzeba także podkreślić, że brak jest definicji legalnej obszaru specjalnego, jak i nie mamy w tym przypadku do czynienia z pojęciem języka prawnego⁴.

Trzeba podkreślić, że większość definicji obszarów specjalnych wiąże się z instytucjami prawa ochrony środowiska. Jednak patrzenie tylko i wyłącznie

⁴ Szerzej na ten temat zob. P. Zacharczuk, *Obszary specjalne...*, s. XXXV-XLIII.

przez taki pryzmat wydaje się zbyt ograniczone. Dodatkowe właściwe wydaje się stwierdzenie, wedle którego przy wielości i różnorodności definicyjnej łatwiejsze będzie wyszczególnienie cech obszarów specjalnych.

Pierwszą cechą, którą należy wyróżnić jest to, że mamy w tym przypadku do czynienia z terenem, który obejmuje część powierzchni ziemi, jej rzeźbę i pokrycie. Drugą cechą, którą można wskazać będzie pełna lub ograniczona jurysdykcja Rzeczypospolitej Polskiej nad obszarem specjalnym. Trzecia cecha będzie to, że tereny te nie mogą być obiektami, choć można znaleźć odmienne poglądy doktryny w tym zakresie⁵. Czwartą cechą będzie wyraźne odróżnienie obszarów specjalnych od rzeczy i urządzeń publicznych, choć jednocześnie właściwe wydaje się stwierdzenie, że niektóre rzeczy publiczne, które nie są obiektami budowlanymi mogą być jednocześnie zaliczone do obszarów specjalnych. Piątą cechą obszarów specjalnych jest to, że w całości lub części winny one należeć do państwa lub jednostek samorządu terytorialnego. Szóstą cechą obszarów specjalnych jest to, że mamy w tym przypadku do czynienia z określonymi terenami, tj. ze ściśle określonym wycinkiem państwa. Siódmą cechą obszarów specjalnych będzie wyodrębnienie ich z uwagi na realizację zadania publicznego. Ósmą i ostatnią cechą obszarów specjalnych będzie szczególnie reżim prawny obowiązujący na ściśle określonym terenie, wprowadzony odrębnym lub odrębnymi aktami normatywnymi⁶.

Pojęcie i cechy autostrad oraz dróg ekspresowych

Przedstawienie pojęcia, jak i cech autostrad oraz dróg ekspresowych należy poprzedzić prezentacją dwóch podstawowych pojęć, wyróżników dróg publicznych w naszym kraju. W tym zakresie ustawodawca operuje dwoma pojęciami, klasy i kategorii drogi publicznej, gdzie pierwsze z tych pojęć to *de facto* warunki techniczne, jakim winna odpowiadać dana droga publiczna, a kategorię drogi publicznej należy powiązać z prawem własności danej drogi. W obowiązującym stanie prawnym najważniejszym wyróżnikiem będzie klasa drogi, a następnie ich hierarchia, a dopiero potem kategoria drogi publicznej.

W przypadku klasy drogi publicznej, ich hierarchizacja jest następująca: 1) autostrady (oznaczone symbolem „A”), 2) drogi ekspresowe (symbol „S”), 3) drogi główne ruchu przyspieszonego (symbol „GP”), 4) drogi główne (symbol

⁵ Por. np. J. Filipek, *Prawo administracyjne. Instytucje ogólne*, Kraków 2001, s. 38.

⁶ Szczegółowo na ten temat zob. P. Zacharczuk, *Obszary specjalne...*, s. 10-21.

„G”), 5) drogi zbiorcze (symbol „Z”), drogi lokalne (symbol „L”) oraz 6) drogi dojazdowe (symbol „D”)7.

Drogi publiczne wedle kategorii należy podzielić na: drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe oraz drogi gminne8. Drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa9 i zalicza się do nich: autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągach do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych, drogi międzynarodowe, drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych, drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów), drogi alternatywne dla autostrad płatnych oraz drogi stanowiące ciągi obwodnicowe dużych aglomeracji miejskich10. Drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowią własność właściwego samorządu województwa, powiatu lub gminy11. Do dróg wojewódzkich zalicza się drogi inne niż drogi krajowe, stanowiące połączenia między miastami lub mające znaczenie dla województwa12, do dróg powiatowych zalicza się drogi inne niż drogi krajowe i wojewódzkie, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą13, a do dróg gminnych zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych14.

Wyszczególnione powyżej drogi publiczne, zarówno krajowe, jak i samorządowe, oprócz wskazanego elementu własnościowego, odgrywają też istotną rolę w zakresie funkcjonowania państwa, jak i zadań, które ono wykonuje. Gradacja dróg, od dróg krajowych, poprzez drogi wojewódzkie i powiatowe, a skończywszy na drogach gminnych, to *de facto* gradacja od najistotniejszych dla państwa, jego funkcjonowania i wykonywania zadań, poprzez drogi mniej istotne dla tychże zadań, skończywszy na drogach, które stanowią uzupełnienie

⁷ § 4 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 124), dalej: r.w.s.w.t.

⁸ Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r., poz. 2068, z późn. zm.), dalej: u.d.p.

⁹ Art. 2a ust. 1 u.d.p.

¹⁰ Art. 5 ust. 1 u.d.p.

¹¹ Art. 2a ust. 2 u.d.p.

¹² Art. 6 ust. 1 u.d.p.

¹³ Art. 6a ust. 1 u.d.p.

¹⁴ Art. 7 ust. 1 u.d.p.

sieci drogowej naszego kraju, a ich znaczenie można powiązać tylko i wyłącznie z bezpieczeństwem lokalnym i potrzebami społeczności lokalnej¹⁵.

W systemie prawa drogowego mamy też do czynienia z wyraźnym powiązaniem klasy drogi publicznej z jej kategorią. W przypadku dróg krajowych będą one klasy A, S lub GP, w przypadku dróg wojewódzkich klasy GP lub G, w przypadku dróg powiatowych klasy GP, G lub Z, a w przypadku dróg gminnych klasy GP, G, Z, L lub D¹⁶.

W systemie prawa drogowego autostrada jest definiowana na dwa sposoby. Wedle pierwszej definicji jest to droga przeznaczona wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych, wyposażona przynajmniej w dwie trwale rozdzielone jednokierunkowe jezdnie, posiadająca wielopoziomowe skrzyżowania ze wszystkimi przecinającymi ją drogami transportu lądowego i wodnego oraz wyposażona w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczone wyłącznie dla użytkowników autostrady¹⁷. Wedle drugiej definicji jest to droga dwujezdniowa, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, na której nie dopuszcza się ruchu poprzecznego, przeznaczona tylko do ruchu pojazdów samochodowych, z wyłączeniem czterokołowca, które na równej, poziomej jezdni mogą rozwijać prędkość co najmniej 40 km/h, w tym również w razie ciągnięcia przyczep¹⁸.

System najważniejszych dróg w naszym kraju dopełniają drogi ekspresowe. Podobnie jak autostrada, droga ekspresowa jest definiowana na dwa sposoby. Wedle pierwszej definicji jest to droga przeznaczona wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych: wyposażona w jedną lub dwie jezdnie, posiadającą wielopoziomowe skrzyżowania z przecinającymi ją innymi drogami transportu lądowego i wodnego, z dopuszczeniem wyjątkowo jednopoziomowych skrzyżowań z drogami publicznymi oraz wyposażona w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczone wyłącznie dla użytkowników drogi¹⁹. Wedle drugiej definicji jest to droga dwu lub jednojezdniowa, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, na której skrzyżowania występują wyjątkowo, przeznaczona tylko do ruchu pojazdów samochodowych, z wyłączeniem czterokołowca²⁰.

¹⁵ Zob. D. Tyrawa, *Gwarancje bezpieczeństwa osobistego w polskim administracyjnym prawie drogowym*, Lublin 2018, s. 325.

¹⁶ § 4 ust. 2 r.w.s.w.t.

¹⁷ Art. 4 pkt 11 u.d.p.

¹⁸ Art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r., poz. 1990, z późn. zm.), dalej pr.ruch.dr.

¹⁹ Art. 4 pkt 10 u.d.p.

²⁰ Art. 2 pkt 4 pr.ruch.dr.

Obok definicji tej szczególnej kategorii dróg publicznych trzeba wskazać także cechy tychże. W pierwszej kolejności należy wskazać rolę jaką odgrywają te drogi w systemie (sieci) dróg publicznych. Drogi te mają szczególne znaczenie tranzytowe, przecinają nasz kraj od granicy do granicy, ale równocześnie stanowią oś drogową w naszym kraju komunikując ze sobą docelowo najważniejsze ośrodki miejskie czy aglomeracje²¹.

Istotną cechą zarówno autostrad, jak i dróg ekspresowych jest ograniczona dostępność i możliwość korzystania z nich²². Jediną prawnie dopuszczalną formą skomunikowania autostrad z innymi drogami są węzły, które powinny być umiejscowione w przypadku przecięcia z innymi autostradami, drogami ekspresowymi oraz drogami głównymi przyspieszonymi, w wyjątkowych sytuacjach dopuszczalne są węzły z drogami głównymi. Odstępy między węzłami nie powinny być mniejsze niż 15 km, a w granicach lub w sąsiedztwie dużego miasta lub zespołu miast nie mniejsze niż 5 km. W wyjątkowych sytuacjach, z związku z potrzebami o charakterze funkcjonalnym i ruchowym, dopuszcza się pojedyncze odstępy między węzłami nie mniejsze niż 5 km i 3 km w granicach lub sąsiedztwie dużego miasta lub zespołu miast²³. Taka lokalizacja węzłów, ich parametry techniczne oraz odległości pozwalają zniwelować sytuacje, w których to dochodzi do jednych z najgroźniejszych wypadków drogowych, gdzie mamy do czynienia z uderzeniami bocznymi. Węzły pozwalają skomunikować tereny położone wokół autostrad, choć trzeba pamiętać, że faktem jest ich ograniczona dostępność oraz to, że w wyniku budowy takiej drogi, jak i drogi ekspresowej, mamy do czynienia z pogorszeniem warunków przestrzennych na terenach przyległych²⁴.

Drogi ekspresowe winny mieć węzły (skrzyżowania) z drogami głównymi, a także z drogami wyższych klas, w wyjątkowych sytuacjach mogą być to skrzyżowania na prawe skręty z drogami zbiorczymi. Odstępy między węzłami poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km, a na terenie zabudowy w granicach lub sąsiedztwie dużego oraz średniego miasta nie mniejsze niż 3 km. W wyjątkowych sytuacjach (potrzeby funkcjonalno-ruchowe) dopuszcza się pojedyncze odstępy między węzłami nie mniejsze niż 3 km poza terenem

²¹ Szerzej na ten D. Tyrawa, *Gwarancje ...*, s. 328-334.

²² W przypadku dróg ekspresowych inwestycja w tym zakresie w sposób znaczący ogranicza dostępność do tejeż drogi, por. wyrok WSA w Warszawie z dnia 27 lutego 2007 r., IV SA/Wa 64/07, LEX nr 317589.

²³ § 9 ust. 1 pkt 1 r.w.s.w.t.

²⁴ Zob. wyrok NSA w Warszawie z dnia 8 czerwca 1999 r., IV SA 1775/98, LEX nr 47315.

zabudowy i 1,5 km na terenie zabudowy. Stosowanie zjazdów na drodze ekspresowej jest zabronione²⁵.

Dodatkowo autostrada powinna posiadać urządzenia łączności alarmowej²⁶, co w przypadku zdarzenia drogowego pozwala w szybki sposób wezwać służby ratownicze. Niedopuszczalny jest ruch po nich pieszych, zwierząt, rowerzystów, furmanek, samochodów wolnobieżnych. Autostrady są ogrodzone, co pozwala uniknąć nagłego wtargnięcia pojazdów, osób czy zwierząt. Drogi te posiadają przejścia pod nimi i nad nimi, dedykowane dla dzikich zwierząt, a od nadmiernego hałasu, który generują mają je odgradzać ekrany dźwiękochłonne. Szczegółowo dookreślona jest maksymalna prędkość pojazdów na autostradach (140 km/h)²⁷, szerokość pasa ruchu (3,75 m lub 3,5 m)²⁸, szerokość pasa awaryjnego (3,0 m lub 2,5 m)²⁹ czy choćby maksymalna długość odcinka prostego (2000 m lub 1500 m)³⁰. Także po drogach ekspresowych niemożliwy jest ruch pieszych, zwierząt, rowerzystów, furmanek oraz samochodów wolnobieżnych, są one ogrodzone, co pozwala uniknąć nagłego wtargnięcia pojazdów, osób czy zwierząt, posiadają przejścia pod nimi i nad nimi, dedykowane dla dzikich zwierząt, a od nadmiernego hałasu, który generują mają odgradzać ekrany dźwiękochłonne. Szczegółowo dookreślona jest maksymalna prędkość pojazdów na drogach ekspresowych (120 km/h)³¹, szerokość pasa ruchu (3,75 m lub 3,5 m)³² czy choćby szerokość pasa awaryjnego (2,5 m)³³.

Cechy autostrad i dróg ekspresowych wyraźnie je odróżniają od innych dróg publicznych. Mamy do czynienia w tym przypadku ze swoistą koroną systemu dróg publicznych w naszym kraju. Rola tych dróg jest bardzo rozbudowana, począwszy od usprawnień komunikacyjnych, poprzez złożone rozwiązania inwestycyjno-środowiskowe w tym zakresie, skończywszy na szerokim oddziaływaniu na bezpieczeństwo, zarówno zbiorowe (publiczne, państwa, ekonomiczne itp.), jak i prywatne (osobiste czy socjalne).

²⁵ § 9 ust. 1 pkt 1 r.w.s.w.t.

²⁶ § 10 ust. 2 r.w.s.w.t.

²⁷ Art. 20 ust. 3 pkt 1 lit. a pr.ruch.dr.

²⁸ § 9 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. z 2002 r., nr 12, poz. 116, z późn. zm.), dalej: r.p.tech.bud.aut.pł.

²⁹ § 27 ust. 2 r.p.tech.bud.aut.pł.

³⁰ § 20 r.w.s.w.t.

³¹ Art. 20 ust. 3 pkt 1 lit. b pr.ruch.dr.

³² § 15 ust. 1 pkt 2 r.w.s.w.t.

³³ § 36 ust. 2 r.w.s.w.t.

Wnioski końcowe

Formułując wnioski końcowe, należy najpierw przedstawić ogólny pogląd doktryny w zakresie odpowiedzi na pytanie czy autostrady i drogi ekspresowe będą obszarami specjalnymi, czyli instytucjami materialnego prawa administracyjnego. Jednocześnie należy zauważyć, że nie powinno być żadnych wątpliwości w zakresie zaliczenia autostrad i dróg ekspresowych, jako dróg publicznych do rzeczy publicznych³⁴.

Doktryna prawa administracyjnego nie jest jednoznaczna w zakresie zaliczenia czy wyłączenia tej specjalnej klasy dróg publicznych do obszarów specjalnych. Jak zauważa P. Zacharczuk obiekty przestrzenne, w tym autostrady (ale też drogi ekspresowe) nie powinny być uznawane za obszary specjalne³⁵. Jednocześnie jednak można wskazać pogląd T. Bąkowskiego, który w opracowaniu leksykalnym, opisując istotę obszarów specjalnych, jako ich przykłady wskazał m.in. drogi publiczne³⁶, a co za tym idzie także autostrady i drogi ekspresowe.

Dlatego też formułowanie wniosków końcowych powinno być oparte o wskazane już w tekście cechy obszarów specjalnych. Pierwszą cechą w tym zakresie jest to, że mamy w tym przypadku do czynienia z terenem, który obejmuje część powierzchni ziemi, jej rzeźbę i pokrycie. Autostrady i drogi ekspresowe bez wątplenia pokrywają ściśle określony teren, możliwe jest określenie linii ich zasięgu czy dokładniej linii rozgraniczającej teren inwestycji³⁷. Niejednokrotnie, w czasie budowy tego typu infrastruktury, dochodzi do daleko idącej ingerencji w powierzchnię ziemi, jej rzeźbę czy pokrycie. Dlatego też wydaje się, że możliwe jest stwierdzenie, że wskazana cecha zostaje spełniona w przypadku tego typu dróg. Jednocześnie należy także stwierdzić, że potwierdzenie powyższego następuje w wyniku obserwacji, a nie analizy choćby aktów normatywnych w tym zakresie.

Drugą wskazaną cechą obszarów specjalnych jest pełna lub ograniczona jurysdykcja Rzeczypospolitej Polskiej nad obszarem specjalnym. Tutaj należy wskazać, że bez żadnych wątpliwości cechę tę należy powiązać z autostradami

³⁴ Rzeczy takie to rzeczy, „które są przeznaczone do tego, aby trwale, w jakiegokolwiek formie, służyć celom administracji publicznej”, zob. W.L. Jaworski, *Nauka prawa administracyjnego. Zagadnienia ogólne*, Warszawa 1924, s. 159.

³⁵ P. Zacharczuk, *Obszary specjalne...*, s. 13.

³⁶ T. Bakowski, *Obszar specjalny*, [w:] E. Bojanowski, K. Żukowski (red.), *Leksykon prawa administracyjnego. 100 podstawowych pojęć*, Warszawa 2009, s. 202.

³⁷ Przykładowo: uchwała 5 sędziów NSA w Warszawie z dnia 4 marca 2002 r., OPK 25/01, LEX nr 54086, wyrok NSA w Warszawie z dnia 1 czerwca 2004 r., OSK 155/04, LEX nr 1089886 czy też wyrok WSA w Olsztynie z dnia 5 lutego 2015 r., II SA/OI 1295/14, LEX nr 1635013.

i drogami ekspresowymi. I w żaden sposób nie będzie to ograniczone przez to, że drogi tych klas, a dokładniej autostrady, zarządzane są w części przez prywatnych akcjonariuszy³⁸. Wszak podpisanie stosownej umowy i ograniczenie przynajmniej częściowe władztwa nad tym obszarem nastąpiło za zgodą państwa.

Trzecią cechą, którą wskazano będzie to, że tereny te nie mogą być obiektami, choć można znaleźć odmienne poglądy doktryny w tym zakresie. Autostrada i droga ekspresowa, podobnie zresztą jak każda inna droga publiczna to budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiąca całość techniczno-użytkową, przeznaczona do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowana w pasie drogowym³⁹. W rozumieniu przepisów prawa budowlanego droga publiczna będzie obiektem liniowym, czyli obiektem budowlanym, którego charakterystycznym parametrem jest długość⁴⁰. W tym przypadku pojawiają się faktyczne wątpliwości czy drogi tej klasy będą mogły być zaliczone do obszarów specjalnych. Poglądy doktryny w tym zakresie nie są jednoznaczne.

Czwartą cechą obszarów specjalnych będzie wyraźne ich odróżnienie od rzeczy i urządzeń publicznych, choć jednocześnie właściwe wydaje się stwierdzenie, że niektóre rzeczy publiczne, które nie są obiektami budowlanymi mogą być jednocześnie zaliczone do obszarów specjalnych. Ta wyszczególniona cecha wyraźnie wskazuje, że autostrada czy droga ekspresowa nie może być zaliczona do obszarów specjalnych. Jednocześnie należy jednak zauważyć, że cechą charakterystyczną autostrad i dróg ekspresowych jest to, że obejmują one teren na którym nie znajduje się tylko infrastruktura drogowa, ale też pas drogowy znacznej szerokości.

Piątą cechą obszarów specjalnych jest to, że w całości lub części winny one należeć do państwa lub jednostek samorządu terytorialnego. System prawa drogowego, obok dróg publicznych, bezpośrednio należących do Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego, operuje pojęciem dróg wewnętrznych (niepublicznych lub prywatnych). Do dróg tego typu zalicza się drogi, które nie zostały zaliczone do kategorii dróg publicznych, w szczególności drogi takiej jak: drogi na osiedlach mieszkaniowych, drogi dojazdowe do gruntów rolnych

³⁸ Są to autostrady płatne zarządzane przez prywatnych koncesjonariuszy, tj. A1 (koncesjonariusz „Gdańsk Transport Company”, który zarządza odcinkiem Gdańsk – Toruń), A2 (koncesjonariusz „Autostrada Wielkopolska”, który zarządza odcinkiem Świecko – Konin) oraz A4 (koncesjonariusz „Stalexport Autostrada Małopolska”, który zarządza odcinkiem Katowice – Kraków). Pozostałymi płatnymi odcinkami zarządza Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, a uwaga ta dotyczy A2 (odcinek Konin – Stryków) oraz A4 (odcinek Wrocław – Gliwice).

³⁹ Art. 4 pkt 2 u.d.p.

⁴⁰ Art. 3a pkt 3a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r., poz. 1202, z późn. zm.).

i leśnych oraz do obiektów użytkowanych przez przedsiębiorców, place przed dworcami kolejowymi, autobusowymi i portami, pętle autobusowe⁴¹. Należy podkreślić, że samo utwardzenie drogi gruntowej w taki sposób, że wykonana nawierzchnia umożliwia wykorzystanie jej jako szlaku komunikacyjnego dla samochodów i innych pojazdów, przesądza o wybudowaniu drogi, niezależnie od tego, czy droga ta spełnia wymogi techniczne dla dróg publicznych⁴². W przypadku autostrad i dróg ekspresowych w całości należą one do Skarbu Państwa, co wypełnia w całości postawione powyżej założenie.

Szóstą cechą obszarów specjalnych jest to, że mamy w tym przypadku do czynienia z określonymi terenami, tj. ze ściśle określonym wycinkiem państwa. Wszystkie autostrady i drogi ekspresowe w naszym kraju z założenia wpisują się w tę problematykę, jak najbardziej możliwe i prawdziwe jest stwierdzenie, że są to wycinki obszaru naszego kraju.

Síódmą cechą obszarów specjalnych będzie wyodrębnienie ich z uwagi na realizację zadania publicznego. Z systemem autostrad i dróg ekspresowych można powiązać w szczególności zadania z zakresu transportu, takie jak: funkcjonowanie oraz rozwój infrastruktury transportu, w szczególności budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg publicznych, w tym autostrad, ruchu drogowego, przewozu osób i rzeczy środkami transportu samochodowego oraz komunikacji publicznej⁴³. Nie wolno także zapominać, że ten system dróg krajowych oddziaływać będzie pośrednio na zadania z zakresu innych działań administracji rządowej, tj. gospodarki, budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego, obrony narodowej, rozwój regionalny, turystyka, środowisko czy też sprawy wewnętrzne.

Ósmą i ostatnią cechą obszarów specjalnych będzie szczególny reżim prawny obowiązujący na ściśle określonym terenie, wprowadzony odrębnym lub odrębnymi aktami normatywnymi. Wydaje się, że przynajmniej częściowo ten warunek jest spełniony, co ukazano już powyżej. W przypadku prędkości maksymalnych na drogach tego typu i warunków technicznych nie mamy do czynienia z odrębnym aktem lub aktami normatywnymi. Zasadnicza odrębność w tym zakresie to tylko i wyłącznie wprowadzenie do systemu prawa drogowego rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych.

⁴¹ Por. m.in. wyrok NSA w Warszawie z dnia 27 sierpnia 2009 r., II OSK 881/09, LEX nr 552887 czy też wyrok WSA w Warszawie z dnia 24 września 2008 r., I SA/Wa 603/08, LEX nr 566545.

⁴² Wyrok WSA we Wrocławiu z dnia 6 lutego 2018 r., II SA/Wr 688/17, LEX nr 2449536 czy też wyrok WSA w Krakowie z dnia 5 grudnia 2018 r., II SA/Kr 1285/18, LEX nr 2616312.

⁴³ Art. 27 ust. 1 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r., poz. 762, z późn. zm.).

Dlatego też wydaje się, że wskazana cecha nie jest spełniona w całości a tylko i wyłącznie częściowo.

Podsumowując stwierdzenie, że autostrady i drogi ekspresowe w naszym kraju są obszarami *quasi* specjalnymi w systemie dróg publicznych wydaje się w znacznej części prawdziwe, co zostało szczegółowo przeanalizowane powyżej. Mamy do czynienia ze specjalnymi instytucjami prawa drogowego, swoistą koroną w systemie dróg publicznych, której rola jest bardzo zróżnicowana. Począwszy od roli komunikacyjno-transportowej, poprzez rolę systemową w zakresie szeroko rozumianego bezpieczeństwa, zarówno indywidualnego, jak i zbiorowego, skończywszy na specyficznym i odrębnym systemie realizacji tych inwestycji. Bez żadnych wątpliwości należy także stwierdzić, że inwestycje w tym zakresie mają nie tylko znaczenie prawne, ale też ekonomiczne, gospodarcze czy społeczne. Pogłębione badania w tym zakresie należy uznać za jak najbardziej zasadne.

Bibliografia

Akty normatywne

- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r., poz. 2068, z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r., poz. 1202, z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r., poz. 1990, z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r., poz. 762, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 124).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. z 2002 r., nr 12, poz. 116, z późn. zm.).

Literatura

- T. Bakowski, *Obszar specjalny*, [w:] E. Bojanowski, K. Żukowski (red.), *Leksykon prawa administracyjnego. 100 podstawowych pojęć*, Warszawa 2009.
- J. Filippek, *Prawo administracyjne. Instytucje ogólne*, Kraków 2001.
- R. Hauser, Z. Niewiadomski, A. Wróbel (red.), *System Prawa Administracyjnego. Tom 7. Prawo administracyjne materialne*, Warszawa 2017.
- W.L. Jaworski, *Nauka prawa administracyjnego. Zagadnienia ogólne*, Warszawa 1924.

D. Tyrawa, *Gwarancje bezpieczeństwa osobistego w polskim administracyjnym prawie drogowym*, Lublin 2018.

P. Zacharczuk, *Obszary specjalne w polskim materialnym prawie administracyjnym*, Warszawa 2018.

Orzecznictwo sądowe

Uchwała 5 sędziów Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 4 marca 2002 r., OPK 25/01, LEX nr 54086.

Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 8 czerwca 1999 r., IV SA 1775/98, LEX nr 47315.

Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 1 czerwca 2004 r., OSK 155/04, LEX nr 1089886.

Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 27 sierpnia 2009 r., II OSK 881/09, LEX nr 552887.

Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 27 lutego 2007 r., IV SA/Wa 64/07, LEX nr 317589.

Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 24 września 2008 r., I SA/Wa 603/08, LEX nr 566545.

Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Olsztynie z dnia 5 lutego 2015 r., II SA/Ol 1295/14, LEX nr 1635013.

Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 6 lutego 2018 r., II SA/Wr 688/17, LEX nr 2449536.

Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 5 grudnia 2018 r., II SA/Kr 1285/18, LEX nr 2616312.

Streszczenie

Opracowanie odnosi się w szczególności do tytułowego stwierdzenia, wedle którego autostrady i drogi ekspresowe w systemie dróg publicznych stanowią obszary jakby specjalne na podobieństwo obszarów specjalnych w ramach materialnego prawa administracyjnego. Powyższe stwierdzenie przynajmniej częściowo zostało udowodnione. W ramach opracowania w pierwszej kolejności wskazano czym są obszary specjalne i ich rodzaje, następnie przyczyny ich wyodrębnienia i ich cechy i powiązано te rozważania z pojęciem i cechami autostrad i dróg ekspresowych. Opracowanie kończą rozbudowane wnioski końcowe w tym zakresie.

SŁOWA KLUCZOWE: autostrada, droga ekspresowa, obszar specjalny, administracyjne prawo drogowe

Summary

Development refers in particular to the title statement, according to which the highways and expressways in the system of public roads are the areas like special in the likeness of special areas in the context of substantive law. The above statement has been proven at least partially. Within the framework of the development of the first mentioned what are special regions and their types, then the cause of their separation and their characteristics and associated these considerations with the concept and characteristics of motorways and expressways. Development of end extensive conclusions in this respect.

KEY WORDS: highway, expressway, a special area, administrative right road

Nota o autorze

Dominik Tyrawa, dr nauk prawnych, autor opracowań naukowych z zakresu prawa administracyjnego i konstytucyjnego, starszy wykładowca w Katedrze Historii Prawa, Wydział Zamiejscowy Prawa i Nauk o Społeczeństwie KUL w Stalowej Woli.