

Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego  
Sąd Apelacyjny w Szczecinie  
Prokuratura Apelacyjna w Szczecinie  
Wojewódzki Sąd Administracyjny w Szczecinie

# ACTA IURIS STETINENSIS 8



ZESZYTY NAUKOWE UNIWERSYTETU SZCZECIŃSKIEGO NR 835

Szczecin 2014

### **Komitet Redakcyjny**

dr hab. Zbigniew Kuniewicz prof. US – Dziekan Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego  
Ryszard Iwankiewicz – Prezes Sądu Apelacyjnego w Szczecinie  
Grzegorz Jankowski – Prezes Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie  
Józef Skoczeń – Prokurator Apelacyjny

Maciej Żelazowski – Sędzia Sądu Apelacyjnego w Szczecinie, Wiceprezes Sądu Apelacyjnego w Szczecinie  
Arkadiusz Windak – Sędzia Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie, Przewodniczący II Wydziału  
Tadeusz Kulikowski – Zastępca Prokuratora Apelacyjnego  
dr hab. Marek Andrzejewski prof. US – Redaktor naukowy  
Szymon Słotwiński – Sekretarz redakcji

### **Rada Naukowa**

prof. dr hab. Roman Hauser – Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu | prof. dr hab. Andrzej Jakubecki – Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie | prof. dr hab. Andrzej Marciniak – Uniwersytet Łódzki | prof. dr hab. Mirosław Nazar – Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie | prof. dr hab. Zbigniew Ofiarski – Uniwersytet Szczeciński | dr hab. Adam Olejniczak prof. UAM – Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu | dr hab. Lech Paprzycki – Akademia Leona Koźmińskiego w Warszawie | prof. dr hab. Władysław Rozwadowski – Uniwersytet Szczeciński | prof. dr hab. Tadeusz Smoczyński – Uniwersytet Szczeciński, Instytut Nauk Prawnych Polskiej Akademii Nauk | prof. dr hab. Roman Wieruszewski – Instytut Nauk Prawnych Polskiej Akademii Nauk | prof. dr hab. Bronisław Ziemanin – Uniwersytet Szczeciński | Rosario Sapienza, Full Professor of International and European Law – The University of Catania School of Law | Ashok R. Patil, Prof. dr L.L.M., Ph.D. – National Law School of India University, Bangalore, Karnataka State (India) | Fursa Svetlana Yaroslavovna, prof. dr hab. honoured lawyer of Ukraine | Svitlana Yaroslavivna Fursa, prof. dr hab. honoured lawyer of Ukraine | Henry Zhuhao Wang, Assistant Professor – China University of Political Science and Law | Prof. habil. dr. Vytautas Nekrosius – Uniwersytet Wileński | Dr John Sorabji – University College, London | José García-Añón, Ph.D. in Law, Full Professor, School of Law – University of València (Spain) | Terekhova Lydia, Professor, Doctor of Law, Omsk state University, Faculty of Law | Masahiko Omura, Doctor of Law, Professor at Chuo University Law School (Tokyo, Japan) | Elena Kudryavtseva, Professor, Law Faculty of Moscow State University | Alexandre Freitas Câmara, Professor Emeritus and Head of Civil Procedure Department at Rio de Janeiro Judicial School | Jayesh Rathod, Associate Professor of Law – American University Washington College of Law | Rett R. Ludwikowski, Ph.D., Professor of Law, Columbus School of Law – The Catholic University of America | Lilia Abramchik, Candidate of Juridical Sciences, Associate Professor – Yanka Kupala State University of Grodno (Belarus) | Prof. dr. Frieder Dunkel, Universität Greifswald | Prof. Emilio Castorina, University of Catania

**Lista recenzentów znajduje się na stronie internetowej zeszytu naukowego** | <http://wpiaus.pl/actaiuris>

**Redaktor naukowy** | dr hab. Marek Andrzejewski prof. US

**Redaktor tematyczny** | Szymon Słotwiński

**Redaktor językowy** | Joanna Dżaman

**Korektor** | Joanna Grzybowska

**Skład komputerowy** | Iwona Mazurkiewicz

**Publikacja została wydana dzięki wsparciu finansowemu  
Sądu Apelacyjnego, Prokuratury Apelacyjnej, Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego**

Wersja papierowa jest wersją pierwotną  
Pełna wersja publikacji <http://wpiaus.pl/actaiuris>

Streszczenia opublikowanych artykułów są dostępne online w międzynarodowej bazie danych  
The Central European Journal of Social Sciences and Humanities, <http://cejsh.icm.edu.pl>

© Copyright by Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2014

ISSN 1640-6818 | ISSN 2083-4373

WYDAWNICTWO NAUKOWE UNIWERSYTETU SZCZECIŃSKIEGO

Wydanie I. Ark. wyd. 10,0. Ark. druk 13,3. Format B5. Nakład 196 egz.

## SPIS TREŚCI

### ORZECZNICTWO SĄDÓW SZCZECIŃSKICH

Orzeczenie nr 2. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 14 sierpnia 2013 r., sygn. akt I ACa 358/13 .....	7
--	---

### PRAWO ADMINISTRACYJNE

<b>Anna Barczak, Ewa Kowalewska</b> – Opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi.....	27
<b>Monika Szewczyk</b> – Podmiotowość. Samodzielność. Aktywność. Status prawny podmiotów agencyjnych w świetle rozważań teoretyczno-prawnych .....	47
<b>Andrzej Gola</b> – Dylematy związane z wyróżnianiem prawa kolejowego jako kompleksowej gałęzi prawa .....	65
<b>Małgorzata W. Greßler</b> – Uwagi o wolności podejmowania i wykonywania działalności gospodarczej w prawie Republiki Białorusi .....	79
<b>Marzena Aftyka</b> – Glosa do Wyroku Sądu w sprawie <i>Deutsche Bahn v. Komisja</i> z dnia 6 września 2013 r. (sprawy połączone T-289/11, T-290/11 i T-521/11).....	105

### PRAWO CYWILNE MATERIALNE I PROCESOWE

<b>Michał Wojdała</b> – Pomoc prawna z urzędu w procesie cywilnym. Przesłanki wyznaczenia pełnomocnika procesowego. Komentarz do postanowienia Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 30 grudnia 2013 roku, III AUz 485/13 .....	121
---	-----

<b>Monika Futrzyńska-Mielcarzewicz, Szymon Slotwiński</b> – Węzłowe zagadnienia zarządu majątkiem wspólnym. Analiza dogmatyczno-prawna. Część II – zagadnienia szczegółowe .....	133
--	-----

## PRAWO KARNE MATERIALNE I PROCESOWE

<b>Michał Peno</b> – O odpowiedzialności karnej w świetle koncepcji komunikacyjnej kary. Uwagi krytyczne.....	155
<b>Remigiusz Rabięga</b> – Związek przyczynowy jako podstawowy warunek pozwalający na przypisanie odpowiedzialności sprawcy przestępstwa skutkowego. Próba uporządkowania pojęć.....	175
<b>Paweł Brzozowski</b> – Podstawa prawna odmowy wszczęcia (umorzenia) postępowania karnego w sytuacji wystąpienia pozaustawowego kontratywu.....	197

**Andrzej Gola**

Uniwersytet Szczeciński

**DYLEMATY ZWIĄZANE Z WYRÓŻNIANIEM  
PRAWA KOLEJOWEGO  
JAKO KOMPLEKSOWEJ GAŁĘZI PRAWA**

**Streszczenie**

Prawo kolejowe do dzisiaj nie zostało wyodrębnione jako samodzielna, kompleksowa gałąź prawa. Najczęściej klasyfikowane jest jako dział prawa komunikacyjnego lub transportowego, a także prawa gospodarczego publicznego. Jednak z uwagi na znaczną liczbę regulacji prawnych oraz ciągle wprowadzanie do systemu prawnego nowych kolejowych przepisów, konieczne się staje przeprowadzenie dyferencjacji kompleksowej gałęzi prawa kolejowego. Wykorzystanie do tego celu trzech podstawowych metod regulacji stosunków społecznych: prawnocywilnej, prawnoadministracyjnej i prawnokarnej, pozwoli usystematyzować rozproszone po różnych działach systemu prawa kolejowe normy prawne w jednym zbiorze kompleksowej gałęzi prawa kolejowego. Tak uporządkowane i sklasyfikowane prawo kolejowe będzie miało wartość praktyczną i dydaktyczną, umożliwiającą pogłębianie wiedzy w zakresie prawnych aspektów funkcjonowania transportu kolejowego w Polsce.

**Słowa kluczowe:** prawo kolejowe, gałąź prawa, kompleksowa gałąź prawa

Obszar regulacji prawnych ustalających zasady funkcjonowania kolei w Polsce jest przejawem ograniczonego zainteresowania doktryny i nauki prawa,

mimo że kolej na tle innych rodzajów transportu wyróżnia się znaczną liczbą regulacji oraz różnorodnością treściową normowanej materii. Prawo kolejowe nie zostało wyodrębnione w polskiej literaturze prawniczej ani jako samodzielna gałąź prawa, ani też jako kompleksowa gałąź prawa. Najczęściej klasyfikowane jest jako dział prawa komunikacyjnego lub transportowego, jak również prawa gospodarczego publicznego. Potocznie terminem prawo kolejowe określa się przepisy prawne występujące w tzw. ustawach kolejowych, aktach wykonawczych do nich, innych ustawach i rozporządzeniach, umowach międzynarodowych i prawie Unii Europejskiej oraz w całym kompleksie aktów prawa wewnętrznego podmiotów kolejowych (wchodzących w skład grupy kapitałowej PKP), a także przedsiębiorców posiadających licencję przewoźnika i w kolejowym zbiorze norm technicznych. W tym znaczeniu termin prawo kolejowe ma jedynie znaczenie pogładowe, z którego wynika, że występują określone regulacje, których przedmiotem normowania jest kolej.

Ogół obowiązujących kolejowych norm prawnych, zawartych w wielu aktach prawnych, jest na tyle obszerny, iż nadszedł moment ich koherentnego usystematyzowania oraz ustalenia dla nich miejsca w polskim systemie prawnym. Postulat ten jest na tyle doniosły, że powinien być rozważony przez doktrynę i nauki prawne oraz stanowić przedmiot szerszych badań nad prawodawstwem kolejowym z uwagi na permanentne wprowadzanie do systemu prawnego znacznej liczby nowych kolejowych przepisów prawnych (w wyniku transpozycji przepisów prawa Unii Europejskiej), co powoduje znaczną jego niestabilność i rozbudowę.

Normowanie kolei w Polsce sięga początków państwowości polskiej – momentu odzyskania niepodległości w 1918 r. Pierwsze próby klasyfikowania kolejowych przepisów prawnych, ze względu na przedmiot i rodzaj regulacji, podjęto w 1928 r., w dziele pt. *Prawo kolejowe i taryfy* Józefa Gieysztora. Autor w sposób obszerny i szczegółowy sklasyfikował akty prawne regulujące funkcjonowanie kolei w Rzeczypospolitej Polskiej, stwierdzając, że prawo kolejowe nie stanowi odrębnej dziedziny prawoznawstwa ogólnego, jak na przykład prawo cywilne albo prawo karne, a jest nazwą zbiorową dla wielu ustaw oraz rozporządzeń rządowych, dotyczących dziedzin najrozmaitszych, posiadających jednak tę cechę wspólną, iż wszystkie one regulują stosunki uwarunkowane istnieniem i czynnością kolei żelaznych. Według podstawowego podziału norm na prawo publiczne i prywatne, do prawa publicznego zaliczył on normy regulujące stosunki między koleją a państwem, natomiast do prawa prywatnego – normy regulujące stosunki

między koleją a osobami prywatnymi. W ramach prawa kolejowego publicznego autor ten ujął normy regulujące funkcjonowanie administracji kolejowej (ministra komunikacji – kolei, urzędów kolejowych), normy określające stosunek kolei żelaznych do wojskowości, poczty i telegrafu, celnictwa, policji, zdrowotności publicznej, spraw kotłowych, pracowników kolejowych, związków zawodowych oraz normy wyznaczające odpowiedzialność kolei za wypadki z ludźmi. Natomiast w dziale prawa prywatnego, określanego mianem prywatnego prawa kolejowego, ujął ustawy i rozporządzenia rządowe regulujące stosunek kolei do interesantów, korzystających z usług kolei w zakresie przewozu<sup>1</sup>.

W roku 1930 prawo kolejowe zaliczono jako oddzielny dział do prawa komunikacyjnego. Jego istotę stanowiła całość urządzeń, skierowanych ku pokonaniu odległości przestrzennych, służących do transportu ludzi, dóbr i wiadomości. Przez pojęcie „polskie prawo komunikacyjne” rozumiano całokształt przepisów regulujących przewóz osób, rzeczy i wiadomości oraz tworzenie, prowadzenie i utrzymywanie możliwych środków komunikacyjnych w państwie. Pojęcie „środki komunikacyjne” było zaś rozumiane jako specjalne drogi i specjalne siły wytwarzające na nich ruch konieczny do pokonania odległości. W ramach specjalnych dróg wyróżniano między innymi komunikację kolejową. Powyższe kryterium podziału stanowiło podstawę do kwalifikowania działu prawa kolejowego do prawa komunikacyjnego<sup>2</sup>. Przez pojęcie „kolej” rozumiano zakłady komunikacyjne przeznaczone do przewożenia osób i rzeczy za pomocą siły mechanicznej i specjalnych dróg, służących w całości lub w części określonym środkiem lokomocji. Prawo normujące stosunki związane z ruchem kolei żelaznych oparto na stosunku kolei do państwa (publiczne prawo kolejowe) i stosunku kolei do osób prywatnych (prywatne prawo kolejowe)<sup>3</sup>.

Po drugiej wojnie światowej próby sklasyfikowania prawa kolejowego w ramach prawa komunikacyjnego podjął się Władysław Namysłowski. Jego zdaniem kolejowe prawo komunikacyjne wyodrębnia się dzięki powstaniu urządzeń techniczno-organizacyjnych umożliwiających przemieszczanie osób i klasyfikuje się je jako prawo publiczne z niewielką częścią prawnocywilną. Do prawa kolejowego, jako części prawa komunikacyjnego, zaliczył normy prawne regulujące komunikację odbywającą się za pośrednictwem specjalnych urządzeń poruszanych

<sup>1</sup> J. Gieysztor, *Prawo kolejowe i taryfy*, Warszawa 1928, s. 25–37.

<sup>2</sup> K.W. Kumaniecki, B. Wasutyński, J. Panejko, *Polskie prawo administracyjne w zarysie*, Kraków 1930, s. 356–357.

<sup>3</sup> Tamże, s. 370.

siłą mechaniczną na wyłącznie dla nich zastrzeżonych drogach sztucznych. Jego zdaniem normy te miały zastosowanie do urządzeń kolei żelaznych oddanych do użytku publicznego. W ramach dokonanego podziału wyróżnił normy o charakterze ustrojowo-państwowym, regulujące stosunek państwa do kolei żelaznych, normy organizacyjne techniczno-osobowe, normy regulujące ruch techniczny i normy regulujące ruch eksploatacyjny kolei żelaznych<sup>4</sup>.

Problematyka związana z umiejscowieniem kolejowych norm prawnych w systemie prawa w okresie PRL i współcześnie była tematem prac Władysława Górskiego, w ramach badań nad wyodrębnieniem wspólnych norm prawnych dla wszystkich rodzajów transportu w zakresie przewozu. W okresie PRL prawo kolejowe wyodrębniano w oparciu o przedmiot regulacji prawnej jako dział prawa transportowego. Biorąc pod uwagę kryterium regulacji stosunków społecznych, wyróżniano trzy kategorie transportowych norm prawnych. Ze względu na treść i metodę regulowania do prawa administracyjnego zaliczano normy regulujące stosunki pomiędzy organami władzy i administracji państwowej a przedsiębiorstwami transportowymi, do dziedziny prawa cywilnego – normy regulujące stosunki zachodzące między przedsiębiorstwami transportowymi a jego klientami (ujęte w przepisach regulujących umowę przewozu) oraz do dziedziny prawa międzynarodowego normy regulujące transport międzynarodowy<sup>5</sup>.

Współcześnie W. Górski również wyodrębnia normy prawa kolejowego w ramach szerokiego, skupiającego różne działy transportu, prawa transportowego. Jednak w przeciwieństwie do wcześniejszego kryterium podziału, opartego na przedmiocie regulacji, aktualnie rozgranicza poszczególne działy transportu z uwagi na określony rodzaj środka transportu<sup>6</sup>. Jest to w pewnym sensie nawiązanie do przedwojennych założeń, według których prawo kolejowe wyodrębniano według kryterium środków komunikacyjnych.

Inny pogląd na temat prawa kolejowego przedstawił A. Powalowski w ramach prawa gospodarczego publicznego. W swoim opracowaniu zaprezentował – w płaszczyźnie przedmiotowej – formy oddziaływania państwa na gospodarkę – przy wykorzystaniu instrumentów prawnych o charakterze reglamentacyjnym, regulacyjnym i porządkowym – w tym między innymi na funkcjonowanie

---

<sup>4</sup> W. Namysłowski, *Polskie prawo komunikacyjne*, Toruń 1948, s. 30.

<sup>5</sup> L. Babiński, W. Górski, *Prawo transportowe, część ogólna i część szczegółowa*, Warszawa 1966, s. 15.

<sup>6</sup> W. Górski, E. Mendiak, *Prawo transportu lądowego*, Warszawa 2005, s. 12.



transportu kolejowego<sup>7</sup>. Nie podjął jednak próby wyodrębnienia prawa kolejowego jako odrębnej, kompleksowej gałęzi prawa. Analizie poddał jedynie skrótowo przepisy ustawy o transporcie kolejowym<sup>8</sup>, skupiając się na prezentacji zasad regulujących licencjonowanie podmiotów wykonujących przewozy kolejowe.

Omówione pokrótce tezy z przedstawionej – ubogiej, szczególnie współcześnie – literatury wskazują na złożoność problematyki i niejednoznaczne kwalifikowanie norm prawa kolejowego w systemie prawa. Z jednej strony kwalifikuje się je w obszarze norm regulujących transport w aspekcie cywilistycznym, a z drugiej – w obrębie publicznego prawa gospodarczego, w ramach prawa transportowego. Niezależnie od tego, podstawowym czynnikiem przemawiającym za przeprowadzeniem systematyki prawa kolejowego w ramach polskiego systemu prawa powinna być niewątpliwie wola kontynuowania badań z okresu międzywojennego i powojennego, zakończona wyodrębnieniem norm prawa kolejowego w jedną, samodzielną kompleksową gałąź prawa, niezależnie od wyższych pięter klasyfikacji.

Obecnie w polskim ustawodawstwie pojęcie „kolej” nie jest zdefiniowane. Źródłosłów wyrazu „kolej” pochodzi od słowa „koleja” oznaczającego pieczeń, łądz, kieszeń, pościel. Od końca XVII w. „koleja” zastępowane jest „koleją”, wyrazem pochodzącym od słowa „koło”, a w dosłownym znaczeniu „śląd koła”. Następnie jego znaczenie przenoszono na „śląd”, „obrót”, by ostatecznie określić nim drogę w znaczeniu „kolej konna” czy „kolej żelazna”. Pochodnymi wyrazu kolej są „kolejowy”, „kolejowiec”, „kolejarz”, „kolejnik”<sup>9</sup>. Współcześnie termin „kolej” przez *Słownik języka polskiego* jest definiowany jako „ładowe środki komunikacyjno-transportowe składające się z pociągów posuwających się po torach szynowych”, „linia i urządzenia tego rodzaju komunikacji i transportu” oraz jako „przedsiębiorstwo zarządzające tą komunikacją”<sup>10</sup>. Zgodnie z definicją ujętą w *Encyklopedii PWN*, „kolej” to system transportu osób i ładunków za pośrednictwem pojazdów poruszających się po wyznaczonym szynowym torze kolejowym<sup>11</sup>. Wcześniej pojęcie „kolej” określono w ustawie o kolejach<sup>12</sup> jako

<sup>7</sup> A. Powałowski, *Prawo gospodarcze publiczne*, Warszawa 2012, s. 5, 98–100.

<sup>8</sup> Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, t.j. Dz.U. 2013, poz. 1594 ze zm.

<sup>9</sup> A. Brückner, *Słownik etymologiczny języka polskiego*, Warszawa 1985, s. 245.

<sup>10</sup> *Słownik języka polskiego*, red. M. Szymczak, Warszawa 1978, t. 1, s. 955.

<sup>11</sup> *Nowa encyklopedia powszechna PWN*, red. B. Petrozolin-Skowrońska, Warszawa 1995, t. 3, s. 403.

<sup>12</sup> Dz.U. 1960, nr 54, poz. 311.

drogi szynowe wraz z przeznaczonymi do ich eksploatacji i utrzymania budowlami, urządzeniami oraz poruszającym się po tych drogach taborem, służące do przewozu osób, przesyłek i ładunków.

Uwzględniając przedstawione definicje, można przyjąć na potrzeby dalszych badań, iż termin „prawo kolejowe” może być rozumiany jako zbiór norm generalnych i abstrakcyjnych, ustanawianych przez kompetentne organy państwowe, regulujących stosunki prawne podmiotów nadzorujących kolej, uczestniczących w zarządzaniu koleją oraz podmiotów prawnych i fizycznych korzystających z dróg szynowych zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym.

Przy wyodrębnianiu prawa kolejowego jako kompleksowej gałęzi prawa należy zwrócić uwagę na to, że aktualnie nie ma jednolitego stanowiska w kwestii wyróżniania w ogóle gałęzi prawa w polskim systemie prawa. Na przykład S. Wronkowska wyodrębniła siedem gałęzi prawa (prawo konstytucyjne, administracyjne, cywilne, rodzinne, handlowe, pracy i finansowe)<sup>13</sup>, natomiast J. Nowacki i Z. Tobor wymieniają trzynaście działów prawa (prawo państwowe [konstytucyjne], administracyjne, finansowe, cywilne, rodzinne, handlowe, wekslowe, pracy, karne, procesowe cywilne, procesowe karne, rolne i międzynarodowe prywatne)<sup>14</sup>. Według A. Jamroza przy charakteryzowaniu poszczególnych gałęzi prawa przydatny jest podział na prawo publiczne i prawo prywatne. Do głównych gałęzi prawa publicznego zaliczył on prawo konstytucyjne, prawo administracyjne i prawo karne, natomiast za główną gałąź prawa prywatnego uznał prawo cywilne<sup>15</sup>.

Występujące różnice dotyczące wyróżniania poszczególnych gałęzi prawa sprowadzają się do odmienności przedmiotu unormowania, odmienności metody normowania, jak również stosunku kryterium metody do kryterium przedmiotowego, w której ta pierwsza ma odgrywać rolę posiłkową. Zdaniem J. Nowackiego i Z. Tobora kryterium przedmiotowe niczego nie wyjaśnia, ponieważ każdy przepis prawa normuje czyjeś zachowanie i ono właśnie jest przedmiotem unormowania. Ich zdaniem nikt dotychczas nie wykazał i nikt nie wykaże, że innego rodzaju zachowania normuje prawo cywilne, innego rodzaju – prawo karne i jeszcze innego – prawo administracyjne. W przypadku kryterium metody regulowania stosunków społecznych twierdzą, że ono również, jak zaznaczają,

<sup>13</sup> S. Wronkowska, *Podstawowe pojęcia prawa i prawoznawstwa*, Poznań 2002, s. 140–142.

<sup>14</sup> J. Nowacki, Z. Tobor, *Wstęp do prawoznawstwa*, Warszawa 2007, s. 97–98.

<sup>15</sup> A. Jamróż, *Wprowadzenie do prawoznawstwa*, Warszawa 2008, s. 78–90.

wyraźnie zawodzi w odróżnianiu gałęzi prawa, ponieważ zachowania normowane z zastosowaniem kilku metod jednocześnie należałoby zaliczać do kilku działów prawa równocześnie. Według tych autorów w dotychczasowym piśmiennictwie poprzestaje się na wymienianiu prawnokarnej, cywilnoprawnej i administracyjnoprawnej metody unormowania, natomiast nikt nie zaproponował takich metod unormowania, które miałyby być kryteriami wyróżniania jeszcze innych gałęzi prawa, takich jak na przykład prawo pracy, prawo państwowe czy procesowe<sup>16</sup>.

Z kolei A. Bator uważa, że kryteria wyodrębniania gałęzi prawa są jednym z najbardziej kontrowersyjnych tematów polskiej nauki prawa. Kryterium przedmiotowe, według autora, to w istocie wiele kryteriów odwołujących się do odmiennych cech, a w związku z tym zachowania przypisywane jednej gałęzi prawa mogą być uznawane za właściwe również dla innej (właściwe dla prawa cywilnego zachowania majątkowe będą także występować w obszarze prawa administracyjnego, na przykład przyznanie koncesji na określony rodzaj działalności gospodarczej będzie niewątpliwie dyktowane korzyściami majątkowymi przedsiębiorcy). Jego zdaniem, kryterium metody regulacji dobrze charakteryzuje różnice między prawem administracyjnym (publicznym) a cywilnym (prywatnym). Nie daje ono jednak podstaw do adekwatnej charakterystyki innych gałęzi prawa, na przykład prawa karnego<sup>17</sup>.

Natomiast Z. Ziemiński, w przeciwieństwie do innych autorów, potwierdza doniosłość teoretyczną wyróżniania gałęzi prawa. Jego zdaniem służy ona łatwiejszemu ogarnianiu lub opisowi, za pomocą wydzielonych mniejszych części, wielkich zespołów zróżnicowanych i złożonych elementów. Może także sprzyjać, z praktycznego punktu widzenia, prakseologicznemu uporządkowaniu – według materii będącej przedmiotem unormowania, ujawnianiu lub eliminowaniu niezgodności formalnych lub prakseologicznych między normami w danej dziedzinie, opracowaniu jasno zarysowanych instytucji prawnych oraz określaniu trybu, w jakim mają być rozstrzygane sprawy przez organa państwa i jakie organa państwa są kompetentne do wydawania wiążących decyzji w danej dziedzinie<sup>18</sup>. Do głównych kryteriów wyróżniania gałęzi prawa zalicza przyjętą

<sup>16</sup> J. Nowacki, Z. Tobor, *Wstęp do prawoznawstwa...*, s. 101.

<sup>17</sup> A. Bator, W. Gromski, A. Kozak, S. Kaźmierczak, Z. Pulka, *Wprowadzenie do nauk prawnych. Leksykon tematyczny*, Warszawa 2008, s. 157–158.

<sup>18</sup> Z. Ziemiński, *Szkice z metodologii szczegółowych nauk prawnych*, Warszawa 1983, s. 113.

przez prawodawcę metodę normowania, materię będącą przedmiotem unormowania oraz podmioty, do których adresowane są normy prawne. Czasami także stosuje się, jego zdaniem, kryterium zasad prawa, które ukierunkowują wykładnię i stosowanie pewnych zespołów przepisów oraz kryteria formalne – to czy dany podzbiór norm (gałąź prawa) jest ujęty w formie kodyfikacji<sup>19</sup>.

W przeciwieństwie do wyróżniania gałęzi prawa, wydzielenie kompleksowych gałęzi prawa nie budzi współcześnie większych kontrowersji. Jeżeli występują spory, to w większości przypadków dotyczą one celowości i powodów wyodrębniania kolejnych działów prawa.

Nazwa „kompleksowa gałąź prawa”, według S. Włodyki, oznacza wyodrębnione obszary prawne, które nie mają charakteru jednorodząowego, to znaczy że stosuje się tam metody regulacji właściwe dla różnych gałęzi klasycznego systemu prawa<sup>20</sup>. Autor wyróżnia dwa warunki wyodrębnienia kompleksowych gałęzi prawa. Pierwszym jest kompleksowy charakter przedmiotu regulacji prawnej rozumiany jako istnienie takiego zespołu stosunków społecznych, a za tym i prawnych, które ze względu na ich wspólną funkcję i wspólne założenia muszą być traktowane jako całość. Drugim kryterium koniecznym do poprawnego wyodrębnienia kompleksowej gałęzi prawa jest stosowanie do odpowiedniego zespołu stosunków społecznych kompleksowej metody regulacji prawnej oraz kompleksowej metody normowania prawnego. Powszechnie stosuje się istnienie dwóch metod, a mianowicie: administracyjnoprawnej, czyli władczej, i cywilnoprawnej, opartej na stosunkach równorzędności; czasem jednak wyróżnia się metodę administracyjną, cywilną i karną, a to stosownie do trzech rodzajów sankcji<sup>21</sup>.

Według A. Batora wiele wydzielonych gałęzi prawa, uznawanych za autonomiczne, łączy w sobie elementy metody administratywistycznej i cywilistycznej. Jako przykład podaje prawo gospodarcze, w obrębie którego występują regulacje administratywistyczne (na przykład wpis do rejestru, udzielenie przedsiębiorstwu zezwolenia lub koncesji) i cywilistyczne (zawierania umów czy spór przed sądem gospodarczym). Jego zdaniem, zgodnie z doktryną prawniczą,

<sup>19</sup> S. Wronkowska, Z. Ziemiński, *Zarys teorii prawa*, Poznań 2001, s. 193.

<sup>20</sup> S. Włodyka, *Problem prawa gospodarczego w świetle aktualnej nauki o systemie prawa*, „Państwo i Prawo” 1972, nr 12, s. 41; L. Lisiakiewicz, A. Turska, *W kwestii dyferencjacji i integracji prawa*, „Państwo i Prawo” 1971, nr 5, s. 692; H. Rot, *Jedność i podziały systemu prawa socjalistycznego*, Wrocław 1971, s. 130 i n.

<sup>21</sup> S. Włodyka, *Problem prawa gospodarczego w świetle aktualnej nauki o systemie prawa*, „Państwo i Prawo” 1972, nr 12, s. 44.

„takie gałęzie prawa, które kumulują w sobie cechy przypisywane innym, klasycznym dziedzinom prawa, na przykład łączą w sobie cechy każdej z wyróżnionych wyżej metod regulacji, uzasadniają uznanie takich gałęzi za tzw. gałęzie kompleksowe (obok prawa gospodarczego taki charakter mieć będzie także na przykład prawo pracy i prawo rolne)”<sup>22</sup>.

Zdaniem H. Rota gałęzie prawa mające charakter kompleksowy obejmują elementy (przepisy, instytucje prawne, zasady prawne) należące do różnych działów prawa. Wyróżnia się takie kompleksowe działy prawa, jak między innymi gospodarcze, górnicze, łowieckie, spółdzielcze, komunikacyjne oraz prawo informatyczne. Wylczenie owych nieklasycznych działów prawa nie jest zresztą łatwe, jeśli się weźmie pod uwagę, że niektóre z nich, prawie powszechnie zaliczane do gałęzi klasycznych, jak prawo karne, pracy czy rodzinne, są przez niektórych prawników umieszczane w grupie działów kompleksowych<sup>23</sup>.

Z kolei S. Wronowska uznaje za podstawę wyróżnienia kompleksowych gałęzi przedmiot regulacji. Na bazie tej metody wyróżniono między innymi prawo rolne, regulujące stosunki prawne w rolnictwie i prawo morskie, regulujące stosunki powstające w związku z różnymi formami korzystania z wód morskich i dna morskiego, przy czym regulując te stosunki, prawodawca posługuje się różnymi metodami, stąd nazwa kompleksowa gałąź prawa. Przykładowo, normy prawa morskiego regulują klasyfikacje statków i porządek żeglugi, stosunki pracy na statku, odpowiedzialność kapitana statku, wypadki i ubezpieczenia morskie czy przewóz osób i ładunku<sup>24</sup>.

Według K. Pleszki i T. Gizberta-Studnickiego wyróżnianie poszczególnych kompleksowych gałęzi prawa ma charakter niezależnych od siebie podziałów dychotomicznych, w których na przykład wyodrębnienie prawa gospodarczego polega na odróżnieniu tych norm regulujących stosunki majątkowe pomiędzy jednostkami gospodarki uspołecznionej od wszystkich innych norm, a wyodrębnienie prawa rolnego polega na odróżnieniu tych norm, które regulują stosunki prawne w rolnictwie od wszystkich innych norm. Według autorów „wyróżnianie gałęzi prawa to rodzina podziałów logicznych (lub typologii), której elementami są: oparte na kryterium metody regulacji odróżnienie podstawowych gałęzi

<sup>22</sup> A. Bator, W. Gromski, A. Kozak, S. Kaźmierczak, Z. Pulka, *Wprowadzenie do nauk prawnych...*, s. 158–159.

<sup>23</sup> H. Rot, *Kształtowanie systemu prawa*, t. III: *Więź pozioma systemu prawa*, Wrocław 1984, s. 22.

<sup>24</sup> S. Wronowska, *Podstawowe pojęcia prawa i prawoznawstwa*, Poznań 2002, s. 143.

prawa (prawo karne, cywilne i administracyjne) oraz różne podziały dychotomiczne, z których każdy prowadzi do wyróżnienia pewnej kompleksowej gałęzi prawa”<sup>25</sup>.

Między poszczególnymi, wyodrębnionymi już kompleksowymi gałęziami prawa istnieje tendencja integracyjna, która polega na tworzeniu wyższych pięter klasyfikacyjnych. Jako przykład przytacza się prawo transportowe, które stanowi wyższe piętro klasyfikacyjne w stosunku do prawa kolejowego lub prawa morskiego<sup>26</sup>. Należy jednak zwrócić uwagę, że niezbędne jest, aby przed wyróżnieniem wyższego piętra klasyfikacji dokonać dyferencjacji kompleksowej gałęzi prawa niższego szczebla. Przykładem może być prawo kolejowe, które wyróżnia się w ramach prawa transportowego lub publicznego prawa gospodarczego, skupiając się w przeważającej części na normach administracyjnych i cywilistycznych, a pomijając materię karnoprawną oraz normy prawa pierwotnego i wtórnego Unii Europejskiej.

Podsumowując, można stwierdzić, że kompleksowe gałęzie prawa mają ugruntowane miejsce w systemie prawa. Mimo toczących się sporów, związanych z zasadnością czy metodami ich wyróżniania, są niezbędnym elementem systematyzowania i porządkowania prawa. Rosnąca w dużym tempie legislacja wprowadzająca do polskiego systemu prawnego nowe regulacje, związane szczególnie z integracją Rzeczypospolitej Polskiej z Unią Europejską, wymusza podejmowanie działań mających na celu usystematyzowanie norm prawnych w poszczególnych dziedzinach, między innymi w działalności kolei. Koniecznością staje się zatem wyodrębnianie mniejszych działów prawa, złożonych z norm prawnych regulujących wąski zakres tematyczny. Takim działem jest niewątpliwie prawo kolejowe, w ramach którego można wyróżnić normy prawne, usystematyzowane za pomocą trzech podstawowych metod regulacji stosunków społecznych: cywilnoprawnej, administracyjnoprawnej i prawnokarnej, wskazujące, że nie jest ono samodzielną gałęzią prawa, a można je zaliczyć do kompleksowych działów prawa.

W celu ułatwienia poruszania się w gąszczu kolejowych norm prawnych, sklasyfikowanych w kompleksowej gałęzi prawa, można – w ramach metody

---

<sup>25</sup> Z. Pleszka, T. Gizbert-Studnicki, *Obraz systemu prawa w dogmatyce prawniczej*, w: S. Wronkowska, M. Zieliński, *Szkice z teorii prawa i szczegółowych nauk prawnych*, Poznań 1990, s. 163.

<sup>26</sup> S. Włodyka, *Problemy prawa gospodarczego w świetle aktualnej nauki o systemie prawa*, „Państwo i Prawo” 1972, nr 12, s. 43.

administracyjnoprawnej – wyodrębnić normy, w których państwo między innymi wyznacza organy nadzorujące kolej i powierza im określone zadania, ustala reguły zachowań kolejowych podmiotów gospodarczych, w tym określa zasady licencjonowania transportu kolejowego, porządkuje stosunki własnościowe podmiotów wchodzących w skład grupy kapitałowej PKP, wypełnia postanowienia publicznych umów międzynarodowych oraz źródeł prawa Unii Europejskiej, decyduje o finansowaniu ze środków publicznych infrastruktury i transportu kolejowego oraz upoważnia właściwe organa administracyjne do nakładania, w określonych sytuacjach, sankcji administracyjnych. W ramach metody cywilnoprawnej powinno się wyróżnić między innymi normy regulujące zawieranie umów przewozowych oraz zasady przewozu osób, towarów i przesyłek kolejowych. Natomiast w ramach metody prawnokarnej wydzielić między innymi kodeksowe i pozakodeksowe normy prawne określające kary za naruszenie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym oraz w pociągach i pojazdach kolejowych.

Ponadto, z uwagi na znaczne rozproszenie kolejowych norm prawnych po różnych działach systemu prawa oraz wielopłaszczyznowość przedmiotu regulowanej przez nie materii, należy również rozważyć, w odrębnym opracowaniu, przeprowadzenie badań nad zachodzącymi między nimi więziami treściowymi i hierarchicznymi, a także – w ramach systematyzacji wertykalnej – badań nad ich zależnością, z uwzględnieniem hierarchii aktów normatywnych.

Podsumowując, można stwierdzić, w myśl idei Z. Ziemińskiego, odnoszącej się do gałęzi prawa, że uporządkowane i sklasyfikowane prawo kolejowe będzie miało wartość praktyczną. Przede wszystkim stworzy silną podstawę dydaktyczną, zachęcającą do podjęcia specjalizacji w zakresie prawa kolejowego oraz umożliwi poznawanie i przyswajanie skomplikowanych prawnych aspektów kolejnictwa przez studentów i specjalistów kolejowych nauk ścisłych. Niewątpliwie ułatwi to także podejmowanie decyzji legislacyjnych w zakresie kolejnictwa przez organa państwowe, w tym prawników, którzy nie mają niezbędnych wiadomości technicznych oraz doświadczenia praktycznego z zakresu kolejnictwa. Natomiast podmiotom gospodarczym działającym w sektorze kolejnictwa pozwoli zgłębiać skomplikowane normy prawne, a tym samym ułatwi prowadzenie działalności gospodarczej w tym sektorze.

## Źródła prawa

Ustawa z dnia 2 grudnia 1960 r. o kolejach, Dz.U. 1960, nr 54, poz. 311 ze zm.

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, t.j. Dz.U. 2013, poz. 1594 ze zm.

## Literatura

Babiński L., Górski W., *Prawo transportowe, część ogólna i część szczegółowa*, Warszawa 1966.

Bator A., Gromski W., Kozak A., Kaźmierczak S., Pulka Z., *Wprowadzenie do nauk prawnych. Leksykon tematyczny*. Warszawa 2008.

Brückner A., *Słownik etymologiczny języka polskiego*, Warszawa 1985.

Gięsztor J., *Prawo kolejowe i taryfy*, Warszawa 1928.

Górski W., Mendyk E., *Prawo transportu lądowego*, Warszawa 2005.

Jamróż A., *Wprowadzenie do prawoznawstwa*, Warszawa 2008.

Kumaniecki K.W., Wasiutyński B., Panejko J., *Polskie prawo administracyjne w zarysie*, Kraków 1930.

Lisiakiewicz L., Turska A., *W kwestii dyferencjacji i integracji prawa*, „Państwo i Prawo” 1971, nr 5.

Namysłowski W., *Polskie prawo komunikacyjne*, Toruń 1948.

Nowacki J., Tobor Z., *Wstęp do prawoznawstwa*, Warszawa 2007.

*Nowa encyklopedia powszechna PWN*, red. B. Petrozolin-Skowrońska, Warszawa 1995, t. 3.

Płeszcza Z., Gizbert-Studnicki T., *Obraz systemu prawa w dogmatyce prawniczej*, w: S. Wronkowska, M. Zieliński, *Szkice z teorii prawa i szczegółowych nauk prawnych*, Poznań 1990.

Powałowski A., *Prawo gospodarcze publiczne*, Warszawa 2012.

Rot H., *Kształtowanie systemu prawa*, t. III: *Wież pozioma systemu prawa*, Wrocław 1984.

*Słownik języka polskiego*, red. M. Szymczak, Warszawa 1978, t. 1.

Włodyka S., *Problem prawa gospodarczego w świetle aktualnej nauki o systemie prawa*, „Państwo i Prawo” 1972, nr 12.

Wronkowska S., *Podstawowe pojęcia prawa i prawoznawstwa*, Poznań 2002.

Wronkowska S., Ziemiński Z., *Zarys teorii prawa*, Poznań 2001.

Ziemiński Z., *Szkice z metodologii szczegółowych nauk prawnych*, Warszawa 1983.



---

**DILEMMAS ASSOCIATED WITH RAILWAY LAW  
AS A COMPLEX BRANCH OF LAW**

**Summary**

Railroad law until today has not been distinguished in an independent comprehensive branch of law. It is most often classified as a law department of communication or transport law as well as the public economic law. However, in view of the considerable amount of the continuous adjustment and introduction of the new provisions into the legal system, conducting a comprehensive differentiation of railway law is becoming necessary. Using for this purpose the three basic methods of regulating social relations: legal-civil, legal-administrative and legal-disciplinary will let railroad legal norms, distributed across different departments of the law system, systemize in one set of the comprehensive branch of the rail law. So ordered and classified law will have practical and educational value enabling to broaden the knowledge in the field of legal aspects of the operation of the rail transport in Poland.

*Translated by Małgorzata Koszutska-Szczot*

**Keywords:** railroad law, branch of law, comprehensive branch of law