

dr Dominik Antoni Tyrawa  
Katedra Prawa Publicznego  
Wydział Zamiejscowy Prawa  
i Nauk o Społeczeństwie w Stalowej Woli  
Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II

## AUTOREFERAT

### 1. Imię i nazwisko

Dominik Antoni Tyrawa

### 2. Posiadane dyplomy, stopnie naukowe

W 2001 r. podjąłem studia stacjonarne na kierunku prawo, na Wydziale Zamiejscowym Nauk Prawnych i Ekonomicznych w Tomaszowie Lubelskim Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II, które ukończyłem w dniu 27 maja 2006 r., z wynikiem bardzo dobrym. Podstawą uzyskania tytułu zawodowego magistra prawa była praca magisterska napisana pod kierunkiem ks. dra hab. Sławomira Fundowicza, zatytułowana: *Zamówienie z wolnej ręki* (recenzent: ks. prof. dr hab. Stanisław Paździor).

W latach 2006-2010 odbyłem niestacjonarne studia doktoranckie na Wydziale Prawa, Prawa Kanonicznego i Administracji Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II, uczestnicząc w seminarium z zakresu prawa administracyjnego prowadzonym przez ks. dra hab. Sławomira Fundowicza, prof. KUL.

W dniu 25 kwietnia 2012 r. odbyła się moja publiczna obrona rozprawy doktorskiej pod tytułem „*Wpływ członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w organizacjach międzynarodowych na działalność administracji publicznej*”, której promotorem był ks. dr hab. Sławomir Fundowicz, prof. KUL, a recenzentami prof. dr hab. Jerzy Stelmasiak (UMCS, sędzia NSA) oraz prof. zw. dr hab. Wojciech Łączkowski (sędzia TK w stanie spoczynku, emerytowany profesor KUL i UAM). W dniu 15 maja 2012 r. uchwałą Rady Wydziału Prawa, Prawa Kanonicznego i Administracji Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła uzyskałem stopień doktora nauk prawnych, specjalność prawo administracyjne.

### 3. Informacje o dotychczasowym zatrudnieniu w jednostkach naukowych

Od października 2006 r. zatrudniony jestem na Wydziale Zamiejscowym Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II w Stalowej Woli (kolejno Wydział Zamiejscowy



Nauk o Społeczeństwie, Wydział Zamiejscowy Prawa i Nauk o Gospodarce, obecnie Wydział Zamiejscowy Prawa i Nauk o Społeczeństwie), w Instytucie Prawa (obecnie Instytut Prawa i Ekonomii), w Katedrze Prawa Międzynarodowego (obecnie Katedra Prawa Publicznego). W latach 2006-2013 pracowałem na stanowisku asystenta, od 1 października 2013 r. do 20 grudnia 2018 r. zatrudniony byłem na stanowisku adiunkta, a od 21 grudnia 2018 r. pracuję na stanowisku starszego wykładowcy.

W latach 2013-2018 współpracowałem z Wyższą Szkołą Administracji Publicznej w Kielcach, początkowo na podstawie umowy o dzieło (2013-2014), następnie na podstawie umowy o pracę (2014-2018), będąc zatrudnionym na stanowisku adiunkta.

#### **4. Wskazane osiągnięcia wynikające z art. 16 ust. 2 o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki**

##### **a) Tytuł osiągnięcia naukowego**

*Gwarancje bezpieczeństwa osobistego w polskim administracyjnym prawie drogowym*

##### **b) Autor, tytuł publikacji, nazwa wydawnictwa, miejsce i rok wydania, liczba stron, numer ISBN, recenzenci wydawniczy**

D. Tyrawa, *Gwarancje bezpieczeństwa osobistego w polskim administracyjnym prawie drogowym*, Wydawnictwo KUL, Lublin 2018, ss. 486, ISBN 978-83-8061-624-0, dr hab. M. Karpiuk, prof. Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego i ks. dr hab. T. Stanisławski, prof. Uniwersytetu Zielonogórskiego.

##### **c) Omówienie celu naukowego ww. pracy i osiągniętych wyników wraz z omówieniem ich ewentualnego wykorzystania**

Pojęcie „bezpieczeństwo” i obszar problemowy z nim związany to obecnie jeden z modnych tematów badawczych, który zyskał w ostatnim czasie mocno na znaczeniu. Jest to szczególnie widoczne w naukach społecznych, gdzie „bezpieczeństwo” odmieniane przez różne przypadki i rodzaje stało się istotną płaszczyzną rozważań, prowadzonych badań czy odbywających się konferencji, nierzadko przekrojowych, obejmujących swym zakresem różne nauki społeczne. Przekrojowość prowadzonych badań pozwala uzyskiwać wyniki, które mają zupełnie inny walor poznawczy, niż gdyby byłyby to w przypadku prowadzenia badań tylko w zakresie jednej nauki, dziedziny czy gałęzi.

Zasadne wydaje się pytanie, skąd wziął się ten popyt na badanie pojęcia „bezpieczeństwo” i wszelkich jego odmian. Po pierwsze należy zauważyć, że częściowo



wynika to z poziomu i czasu rozwoju danego społeczeństwa. W państwach Europy Zachodniej już kilkanaście lat temu dokonano swoistej wivisekcji tego pojęcia. W naszym kraju tak naprawdę badania w tym zakresie są prowadzone dopiero od kilku lat, a jest to uzasadnione tym, że dopiero od początku lat dziewięćdziesiątych można było w sposób swobodny podejmować poszczególne tematy badawcze i dopiero po 2000 r., w zwiększonej skali, zwrócono się ku tej płaszczyźnie badań.

Po drugie, zwiększone badania nad pojęciem bezpieczeństwa odzwierciedlają także swoisty stan ducha danego społeczeństwa. Tylko w społeczeństwie w pełni świadomym swych potrzeb i problemów, które je otaczają, zarówno tych wewnątrz danego społeczeństwa czy wewnątrz danego kraju, jak i tych, które pochodzą spoza tej płaszczyzny, zaczyna się doceniać jedną z głównych i pierwotnych potrzeb człowieka, jaką jest bez żadnych wątpliwości potrzeba bezpieczeństwa.

Po trzecie, należy w sposób zdecydowany zauważyć, że badania nad bezpieczeństwem odzwierciedlają stan i miejsce rozwoju społeczeństwa oraz państwa. W społeczeństwach i państwach rozwijających się problematyka bezpieczeństwa nie odgrywa aż tak istotnej roli, gdyż wszystko zmienia się bardzo szybko, a dynamika zmian pozwala się rozwijać, bogacić, gromadzić dobra oraz wiedzę, ale możliwa jest też utrata w łatwy sposób wszystkiego, co się uzyskało. Dopiero w społeczeństwie czy państwie rozwiniętym pojawia się pytanie o stan i poziom bezpieczeństwa, gdyż wszelkie wahania w tym zakresie zagrażają temu co już osiągnięto, zgromadzono czy zdobyto.

To wszystko można porównać do stwierdzenia, że człowiek głodny i spragniony, nie tylko pokarmu, wody, ale też bogactwa czy wiedzy, aby zaspokoić tę potrzebę w świadomy sposób może ryzykować i narażać się na różnego rodzaju niebezpieczeństwa, a człowiek nasycony czy spełniony właśnie na kwestie stałości, braku zmienności, praworządności czy przewidywalności zwróci uwagę i na tym skoncentruje swoje rozważania. Elementy te można wyróżnić w ramach potrzeby bezpieczeństwa.

Przedstawiona monografia zatytułowana została „*Gwarancje bezpieczeństwa osobistego w polskim administracyjnym prawie drogowym*”. Mamy w tym przypadku do czynienia z tematem niezwykle aktualnym, zarówno z punktu widzenia jednostki ludzkiej, jak i całego społeczeństwa czy państwa. Powyższe wynika z kilku problemów szczególnych.

Po pierwsze, tak jak wskazano już powyżej, bezpieczeństwo to obecnie modny temat badawczy, w ramach którego dokonuje się szczegółowych analiz pojęć pochodnych, np. wszelkich bezpieczeństw rodzajowych (przykładowo bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa energetycznego czy bezpieczeństwa kulturowego).



Dlatego też praca ta wypełnia pewną lukę doktrynalną, ponieważ nie ma w polskiej doktrynie prawa administracyjnego tak kompleksowego opracowania, które podejmowałoby tę problematykę i porządkowało istniejący bałagan pojęciowy.

Po drugie, opracowanie to odnosi się do problematyki, z którą w sposób bezpośredni wiążą się sprawy życia codziennego. Niemożliwe jest wszakże wskazanie osoby w naszym kraju, która nie korzystałaby w swoim życiu z dróg publicznych, a co za tym idzie, prawo drogowe nie dotyczyłoby jej bezpośrednio. Należy także zauważyć, że wszelkie regulacje prawa drogowego w sposób ścisły determinują nasze życie codzienne, choćby w zakresie spraw dnia codziennego (nauka i dotarcie do miejsca jej pobierania, praca i dotarcie do miejsca jej świadczenia, dotarcie na miejsce wizyty u lekarzy, rozwijanie swych pasji, np. odwiedzenie miejsc, w których obcuje się z kulturą, muzeów, filharmonii, teatrów, sprawowanie kultu religijnego w sposób indywidualny czy zbiorowy, itp.). Odpowiedź na pytanie, jaki jest poziom bezpieczeństwa użytkowników dróg publicznych będzie wpisywać się w pytanie o to, jaki poziom bezpieczeństwa państwo polskie gwarantuje wszelkim jednostkom ludzkim – mieszkańcom danego kraju, ale też obcokrajowcom, którzy korzystają z dróg.

Po trzecie, trzeba zwrócić uwagę na to, jaki jest wpływ korzystania z dróg publicznych na wszystkie sfery życia społecznego. Rzeczpospolita Polska jest niechlubnym przykładem kraju członkowskiego Unii Europejskiej, w którym poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego pozostawia wiele do życzenia. Przykładowo w 2005 r. doszło do 48.100 wypadków drogowych, w których rannych zostało 61.191 osób, a 5.444 osób zostało zabitych; w 2011 r. miało miejsce 40.065 wypadków drogowych, w których rannych zostało 49.501 osób, a 4.189 osób zginęło; a w 2017 r. doszło do 32.760 wypadków drogowych, w których rannych zostało 39.466 osób, a 2.831 osób zginęło. Na tle innych krajów UE, w 2017 r. liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w naszym kraju na milion mieszkańców wynosiła 75 osób. Wyższy od Rzeczpospolitej Polskiej współczynnik w tym zakresie mają tylko: Rumunia – 98 osób, Bułgaria – 96 osób oraz Chorwacja – 80 osób; najniższy wskaźnik w tym zakresie mają: Szwecja – 25 osób, Wielka Brytania – 27 osób, Holandia – 31 osób, Dania – 32 osoby, Irlandia – 33 osoby, Estonia – 36 osób, Niemcy – 38 osób oraz Finlandia – 39 osób. Średnia w UE wynosi 49 osób. Dodatkowo koszty wypadków drogowych w naszym kraju w 2015 r. wyniosły 48,2 mld złotych, gdzie koszt jednostkowy ofiary śmiertelnej to 2,05 mln zł; koszt jednostkowy ofiary ciężko rannej to 2,3 mln zł; koszt jednostkowy ofiary lekko rannej to 26,7 tys. zł; koszt jednostkowy wypadku drogowego to 1,02 mln zł, a koszt jednostkowy kolizji drogowej – 40,5 tys. zł. Już choćby wskazane liczby jak i podane kwoty determinują aktualność tematu i podjęcie problematyki bezpieczeństwa zdrowia i życia osób, które



uczestniczą w ruchu drogowym, ponieważ mamy w tym przypadku do czynienia z istotnymi czynnikami, które determinują bezpieczeństwo wewnętrzne państwa w ramach zbiorowego bezpieczeństwa ekonomicznego czy indywidualnego bezpieczeństwa socjalnego.

Po czwarte, obniżenie poziomu śmiertelności wypadków drogowych o połowę w latach 2010-2020 na drogach unijnych jest zadaniem, które postawiła UE przez wszystkie państwa członkowskie. Rzeczpospolita Polska z roku na rok realizuje to zadanie, jednak dzieje się tak we wszystkich krajach UE, co powoduje, że jeszcze wiele działań trzeba podjąć, aby doścignąć wskazane państwa, liderów bezpieczeństwa drogowego w UE. Tak więc badania w tym zakresie korespondują z zobowiązaniami międzynarodowymi naszego kraju.

Za główny problem pracy należy uznać kwestię zbadania, czy rozwiązania z zakresu prawa drogowego, tj. normy i przepisy prawne w prawie drogowym, jak i szczególne instytucje i instrumenty w tym zakresie, gwarantują szeroko rozumiane bezpieczeństwo osobiste osób, jednostek ludzkich, które z racji życia codziennego są uczestnikami ruchu drogowego i korzystają z tej infrastruktury. Rozważania te skoncentrowano na regulacjach prawa administracyjnego. Jest to uzasadnione tym, że metoda administracyjno-prawna w prawie drogowym jest dominującą metodą, przez co możliwe jest zaliczenie szeroko rozumianego prawa drogowego do tej gałęzi prawa, z zastrzeżeniem jednak, że także inne normy (z zakresu prawa karnego, prawa cywilnego czy choćby prawa pracy) współtworzą ten podsystem prawa. Podkreślić należy, że normy karno-prawne i cywilno-prawne dotyczą tylko szczególnych sytuacji, w których może się znaleźć uczestnik ruchu drogowego, a w ramach dnia codziennego w dominujący sposób oddziaływać będą normy prawa administracyjnego.

Wybór tematu uzasadnia także to, że mamy w tym przypadku do czynienia z kwestią zbadaną jak dotychczas częściowo, a niezwykle istotną z punktu widzenia korelacji jednostka ludzka a państwo. Szeroko rozumiane bezpieczeństwo drogowe, które współtworzą bezpieczeństwa szczególne, tj. bezpieczeństwo inwestycyjno-infrastrukturalne, bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz bezpieczeństwo transportowe, jest elementem, który wpisuje się w szeroko rozumiane bezpieczeństwo państwa i bezpieczeństwo publiczne. Tak szerokie zaprezentowanie problemu pozwala uchwycić, że tak naprawdę system instytucji i instrumentów prawa drogowego to system naczyń połączonych, gdzie jakiegokolwiek deficyty w ramach rozwiązań szczególnych przekładają się na ogólne obniżenie poziomu bezpieczeństwa osobistego, a to zaś w prosty sposób jest zagrożeniem życia i zdrowia każdego z nas jako osób, które korzystają w ramach codziennych czynności z infrastruktury drogowej.

W ramach tej problematyki można sformułować następującą tezę. Bezpieczeństwo osobiste jako najważniejszy element poszczególnych bezpieczeństw rodzajowych jest



gwarantowane w naszym kraju, w stosunku do uczestników ruchu drogowego i innych osób, które korzystają z tej infrastruktury, w sposób niewystarczający, gdyż brak jest jednego podmiotu (organu) w strukturze administracji publicznej, który byłby odpowiedzialny za działania na rzecz tego bezpieczeństwa, koordynowałby działanie innych podmiotów wyspecjalizowanych w tym zakresie, nadzorowałby i kontrolował stosowanie obowiązujących norm i przepisów w ramach tej problematyki. Zadania w tym zakresie są rozproszone na zbyt wiele podmiotów, są chaotycznie realizowane, przez co system ten nie jest wydolny. Ponadto istnieją poważne deficyty w zakresie wykonywania istniejących przepisów przez osoby, które stosują te przepisy i reprezentują organy państwa oraz możliwe jest wskazanie istotnych niedoborów finansowych, które także przekładają się na taki poziom bezpieczeństwa osobistego.

Poziom bezpieczeństwa osobistego osób, które korzystają w naszym kraju z infrastruktury drogowej, co potwierdzają powyższe statystyki, na tle innych krajów naszego kręgu kultury prawnej i społecznej jest niewystarczający. W znacznej mierze poziom ten jest zależny od skuteczności proponowanych rozwiązań prawnych, szczególnie z zakresu prawa administracyjnego. Rozwiązania, których zadaniem jest zapewnienie bezpieczeństwa osobistego, dominują wśród norm prawnych z zakresu prawa drogowego, gdyż wynika to z istoty prawa administracyjnego, tj. służby człowiekowi, do którego prawo drogowe zaliczamy.

Wskazana w tej pracy tematyka badawcza jak dotychczas nie doczekała się w polskiej doktrynie prawa, w tym także prawa administracyjnego, opracowania w całości jej poświęconego. Możliwe jest jednak wskazanie opracowań cząstkowych, które problemowo odnoszą się do kwestii szczególnych, w zakresie których podjęto rozważania w pracy. W ramach tego należy wskazać opracowania, które odnoszą się w pierwszej kolejności do pojęcia bezpieczeństwa, które dookreślone zostało w rozdziale pierwszym i drugim. Są to opracowania zarówno z zakresu nauk prawnych, ze szczególnym uwzględnieniem prawa administracyjnego, ale też innych nauk społecznych, co tylko potwierdza, że mamy w tym przypadku do czynienia z tematem badawczym, który ma charakter przekrojowy, interdyscyplinarny. System ten dopełniają opracowania zbiorowe, a także opracowania szczególne, które odegrały istotną rolę w ukształtowaniu treści rozdziału trzeciego, czwartego i piątego. Oprócz wskazanych źródeł, poglądów doktryny, w pracy wykorzystano też szereg innych źródeł, w tym w szczególności akty normatywne, zarówno te pochodzące z polskiego systemu prawa, jak i te spoza niego, orzecznictwo sądowe (Trybunału Sprawiedliwości, Trybunału Konstytucyjnego, Sądu Najwyższego i sądów administracyjnych) i administracyjne, inne opracowania doktrynalne oraz źródła o niejednolitym charakterze, które zaliczono do grupy inne, gdzie w szczególności



cytowano opracowania internetowe, raporty Najwyższej Izby Kontroli czy dokumenty wytworzone przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

W trakcie pisania pracy w największym zakresie wykorzystano metodę dogmatyczno-prawną, w tym metodę analizy tekstu prawnego oraz metodę analizy poglądów doktryny oraz metodę badań empirycznych. Pośilkowo, w ramach pewnych elementów pracy, zastosowano także metodę teoretyczno-prawną, historyczno-dogmatyczną, aksjologiczną oraz prawno-ekonomiczną.

Praca została podzielona na pięć rozdziałów. Każdy z zaprezentowanych w pracy rozdziałów został poprzedzony autorskimi i merytorycznymi uwagami wprowadzającymi, a kończą je podsumowania, w ramach których zaprezentowane zostały nie tylko uwagi *de lege lata*, ale też, tam gdzie oczywiście było to możliwe, także uwagi *de lege ferenda*.

Rozdział pierwszy opracowania, zatytułowany „*Pojęcie bezpieczeństwa osobistego*” ma charakter wprowadzający do problematyki monografii. Tytułowe pojęcie tego rozdziału ma charakter kluczowy w całym opracowaniu i wyznacza jego całą płaszczyznę badawczą. Z tego powodu tak ważnym jest, aby pojęcie to zaprezentować w sposób pełny i wyczerpujący. W pierwszej kolejności bezpieczeństwo zostało zaprezentowane jako potrzeba człowieka, następnie scharakteryzowano pojęcie bezpieczeństwa, nie tylko na płaszczyźnie prawa, ale też w ramach innych nauk społecznych, potem bezpieczeństwo zostało przedstawione jako prawo człowieka, zarówno w ramach prawa międzynarodowego i europejskiego, jak i w ramach prawa konstytucyjnego. Rozważania tego rozdziału kończy prezentacja korelacji pomiędzy wolnością a bezpieczeństwem oraz kwestia ograniczeń bezpieczeństwa. Ważnym elementem jest też próba zdefiniowania bezpieczeństwa osobistego.

Rozdział drugi opracowania nosi tytuł „*Bezpieczeństwo osobiste w systemie prawa polskiego*”. Wprowadzeniem do niego jest wskazanie bezpieczeństwa osobistego jako celu i funkcji państwa. Następnie bezpieczeństwo osobiste zostało powiązane z poszczególnymi bezpieczeństwami rodzajowymi (z bezpieczeństwem: międzynarodowym, państwa, publicznym, prawnym, ekologicznym, energetycznym, ekonomicznym i socjalnym, politycznym oraz militarnym i innymi). Kolejnym elementem tego rozdziału jest wskazanie bezpieczeństwa jako celu poszczególnym gałęzi czy też dziedzin prawa, przy czym skoncentrowałem się na prawie administracyjnym, a w przypadku pozostałych gałęzi dokonałem tylko prezentacji tej problematyki w zarysie.

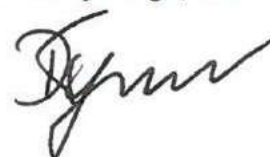
Rozdział trzeci zatytułowałem „*Pojęcie prawa drogowego i bezpieczeństwa w prawie drogowym*”. W pierwszej jego części dokonuję szczegółowej prezentacji głównego pojęcia pracy, jakim jest prawo drogowe. Wskazuję w tym zakresie zakres podmiotowy i



przedmiotowy tego prawa, jak i dokonuję jego umiejscowienia w systemie prawa polskiego, gdzie główną konkluzją jest to, że zdecydowana większość przepisów tego podsystemu to przepisy, gdzie dominuje metoda administracyjno-prawna. Dokonuję także próby rozróżnienia pojęć zbliżonych do prawa drogowego (prawo komunikacyjne, prawo transportowe, prawo ruchu drogowego) i powiązania ich z tym pojęciem, a także proponuję definicje tego podsystemu prawnego. Druga część tego rozdziału dotyczy pojęcia bezpieczeństwa drogowego, które obejmuje bezpieczeństwo ruchu drogowego, bezpieczeństwo inwestycyjno-infrastrukturalne oraz bezpieczeństwo transportowe. W tym zakresie dokonuję także wprowadzenia do dalszych rozdziałów, poprzez wskazanie ogólnych założeń, wedle których możliwe jest twierdzenie, że administracja drogowa to ustrojowa gwarancja bezpieczeństwa drogowego, a także możliwe jest wyróżnienie materialnych i proceduralnych gwarancji bezpieczeństwa.

Rozdział czwarty opracowania zatytułowałem „*Administracja drogowa jako gwarant bezpieczeństwa osobistego*”. Wprowadzeniem do rozdziału jest analiza czy podmioty te to podmioty administracji drogowej czy podmioty wykonujące zadania z zakresu administracji drogowej, a także prezentacja podziałów administracji drogowej. Następnie prezentuję poszczególne podmioty, które można zaliczyć do szeroko rozumianej administracji drogowej wraz z zadaniami publicznymi związanymi z działaniem na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa osobistego w prawie drogowym, tj. Prezydenta, Radę Ministrów i administrację rządową, samorządową administrację drogową, inne podmioty, które wykonują te zadania oraz międzynarodową i unijną administrację drogową. W ramach podsumowania sformułowano istotne wnioski *de lege ferenda*, postulując powołanie jednego podmiotu, Agencji Bezpieczeństwa Drogowego bądź też Agencji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w ramach którego nastąpiła konkretyzacja najważniejszych działań na rzecz bezpieczeństwa drogowego.

Ostatni, piąty rozdział zatytułowałem „*Materialne i proceduralne gwarancje bezpieczeństwa osobistego w prawie drogowym*”. Rozważania z tego zakresu prowadziłem na trzech płaszczyznach problemowych, współtworzących bezpieczeństwo drogowe. W pierwszej kolejności zaprezentowałem tytułowe gwarancje w kontekście bezpieczeństwa inwestycyjno-infrastrukturalnego. Szczególnymi tematami badawczymi była kwestia: planowania przebiegu dróg publicznych, projektowania dróg publicznych oraz klas i kategorii dróg publicznych, gdzie zaprezentowałem kwestie: sieci transeuropejskich, autostrad i dróg ekspresowych, zaliczenia drogi do danej kategorii dróg publicznych, infrastruktury drogowej i około drogowej oraz audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Szczególną uwagę poświęciłem ograniczeniom finansowym w ramach tego bezpieczeństwa rodzajowego, które w znaczący





sposób obniżają poziom bezpieczeństwa osobistego. Prezentację gwarancji bezpieczeństwa osobistego w ramach tego szczególnego bezpieczeństwa drogowego kończą kwestie aspektów proceduralnych oraz szczegółowa ich ocena. Jako drugi problem szczególny tego rozdziału zaprezentowałem gwarancje bezpieczeństwa osobistego w ramach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Te gwarancje zostały zaprezentowane w ramach: nadzorowania i kontrolowania ruchu drogowego, organizowania ruchu drogowego, przygotowania uczestników ruchu drogowego, wymagań technicznych w zakresie pojazdów i wobec dróg oraz oznakowania, promowania pożądanych zachowań uczestników ruchu drogowego oraz systemu ratownictwa medycznego. Prezentację gwarancji bezpieczeństwa osobistego w ramach tego szczególnego bezpieczeństwa drogowego kończą kwestie aspektów proceduralnych oraz szczegółowa ich ocena. Jako trzeci, ostatni problem badawczy tego rozdziału zaprezentowałem gwarancje bezpieczeństwa osobistego w ramach bezpieczeństwa transportowego. Dokonałem tego poprzez zaprezentowanie następujących kwestii szczególnych: prowadzenie transportu drogowego, transport drogowy osób, transport drogowy rzeczy, uprawnienia do przewozu drogowego, systemy transportowe, publiczny transport zbiorowy oraz psychologia transportu. Podobnie jak w przypadku powyższych problemów szczególnych, rozważania z tego zakresu kończy prezentacja aspektów proceduralnych oraz ocena bezpieczeństwa osobistego w ramach bezpieczeństwa transportowego.

Aby możliwe było mówienie o realizacji pierwotnej, psychologicznej potrzeby ludzkiej jaką jest potrzeba bezpieczeństwa, trzeba stworzyć właściwy i skuteczny model gwarancyjny w tym zakresie. Na płaszczyźnie prawnej model ten to: odpowiednie podmioty, które działają na rzecz bezpieczeństwa (tak zwana administracja bezpieczeństwa), odpowiednie instytucje i instrumenty, w ramach prawa materialnego oraz odpowiednie instytucje, instrumenty i procedury w ramach prawa proceduralnego. Model ten jest charakterystyczny dla prawa administracyjnego, gdyż po raz kolejny należy podkreślić, że głównym celem tej gałęzi prawa jest służba człowiekowi.

Rola prawa administracyjnego wiąże się też z codziennym życiem, sytuacjami, w których każdy z nas znajduje się niemalże automatycznie, po prostu żyjąc i funkcjonując w społeczeństwie. Prawo administracyjne dotyka prawie każdej sytuacji dnia codziennego, a prawo cywilne sytuacje te uzupełnia. Prawo karne zaś dotyczy sytuacji szczególnych, które mogą się nie zdarzyć i nie będą nas dotyczyły.

Tak więc rola prawa administracyjnego w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa osobistego, ale też każdego innego bezpieczeństwa rodzajowego, jest kluczowa i ma charakter podstawowy. Podobne założenie leży u podstaw prawa drogowego. Tutaj także dominują



normy i przepisy administracyjno-prawne, niemniej, aby możliwe było mówienie o systemie prawa drogowego trzeba wskazać, że istotną rolę w ramach niego, choć rolę uzupełniającą do norm administracyjnych, będą pełnić normy i przepisy prawne z zakresu prawa międzynarodowego, prawa unijnego, prawa cywilnego, prawa karnego czy prawa pracy. Możliwe jest mówienie w tym przypadku o systemie, który współtworzy wiele aktów normatywnych, wzajemnie się uzupełniających i przeplatających. Do tego trzeba wskazać szereg aktów wykonawczych, które uzupełniają i konkretyzują normy ustawowe. Także analiza istniejącego orzecznictwa, które odnosi się do tej problematyki pozwala stwierdzić, że jest to podsystem „żywy”, wciąż ewoluujący, wciąż stosowany, ale też budzący poważne wątpliwości, choćby interpretacyjne.

Prawo drogowie dotyka każdego z nas. Możemy sobie nie do końca zdawać z tego sprawę. Jednocześnie jednak trzeba stanowczo stwierdzić, że dotarcie do miejsca pobierania nauki, miejsca świadczenia pracy, miejsc, w których zaspokajamy swoje podstawowe potrzeby (sklepy, galerie handlowe, pasaży, miejsca kultury, ośrodki zdrowia i szpitale), ale też potrzeby wyższego rzędu (biblioteki, muzea, filharmonie, teatry) wiąże się z koniecznością dotarcia do tychże miejsc, a niemożliwe jest to bez skorzystania z infrastruktury drogowej czy okołodrogowej, tj. zastosowania reguł, norm i przepisów prawnych, które współtworzą system prawa drogowego.

Pierwszym elementem gwarancyjnym bezpieczeństwa osobistego jest już samo wyróżnienie prawa drogowego. W polskiej doktrynie prawa administracyjnego co do zasady, jeśli już następuje wyróżnienie tego podsystemu, to sprowadza się ono do określenia „prawo ruchu drogowego” lub „prawo o ruchu drogowym”. W ramach tego wyróżnienia decydujące znaczenie ma stosowna ustawa i ewentualnie elementy (normy i przepisy) z innych ustaw, jak choćby ustawa o drogach publicznych czy ustawa o transporcie drogowym. Takie ujęcie jest jednak nie do końca właściwe. System gwarancyjny jest zdecydowanie szerszy i różnorodny, a jego specyfika pozwala stwierdzić, że tylko szeroka i pełna prezentacja w tym zakresie tworzy pełny system, w tym system gwarancji bezpieczeństwa osobistego. Elementy inwestycyjno-infrastrukturalne czy elementy transportowe tylko częściowo wyróżniają się w ramach prawa o ruchu drogowym. Przez to nie ma wystarczająco szerokiej prezentacji problemu, a ewentualna diagnoza istniejących niedoborów będzie nieprawidłowa.

Drugi element gwarancji bezpieczeństwa osobistego w prawie drogowym to rozróżnienie typu norm, które współtworzą ten podsystem. Zgodnie z triadą prawa administracyjnego, mowa tutaj o normach ustrojowych, materialnych i proceduralnych. Zastrzec jednak należy, że wyraźne odróżnienie, rozgraniczenie tychże norm jest w niektórych przypadkach szczególnych



niewykonalne. Dodatkowo, w zależności od kontekstu, dana norma czy przepis raz może mieć znaczenie ustrojowe, a innym razem proceduralne. Trudno wszakże mówić o zadaniu publicznym do wykonania bez wskazania kompetencji do jego wykonywania czy bez szczegółowej analizy instrumentów, które współtworzą instytucje w ramach danego zadania. Taką specyfikę prawa administracyjnego można także odkodować z norm prawa drogowego. To jeszcze raz potwierdza, że mamy do czynienia z podsystemem, który winien być zaprezentowany w ramach wszelkich analiz szczególnych, które dotyczą szeroko rozumianego prawa administracyjnego.

Z prezentacji administracji drogowej i podmiotów wykonujących zadania w tym zakresie możliwe jest wyciągnięcie następujących wniosków szczególnych. Po pierwsze, mamy w tym przypadku odwzorowanie konstytucyjnego modelu administracji publicznej, gdzie część zadań będą wykonywać naczelne i centralne organy państwa, w szczególności administracji rządowej, a także organy i podmioty usytuowane w ramach administracji samorządowej. System ten będą dopełniać inne podmioty, gdzie szczególną rolę odgrywać będą różnego rodzaju organizacje pozarządowe, w szczególności stowarzyszenia działające na rzecz szeroko rozumianego bezpieczeństwa drogowego. W tym zakresie można stwierdzić, że mamy w tym przypadku do czynienia z załączkami społeczeństwa obywatelskiego. Po drugie, model ten wiąże się ze specyfiką zadań, które wykonują podmioty usytuowane w ramach administracji rządowej i administracji samorządowej. Administracja rządowa będzie wykonywała zadania bardziej specjalistyczne (jako przykład można wskazać Transportowy Dozór Techniczny), a administracja samorządowa zadania bliższe obywatelowi. Niemożliwe jest stwierdzenie, które z tych zadań są ważniejsze. Mamy w tym przypadku do czynienia z systemem, który się wzajemnie uzupełnia.

Jednak powyższa analiza pozwala postawić pytanie, czy potencjał tej administracji jest wykorzystywany właściwie, czy alokacja zadań w ramach grupy podmiotów jest prawidłowa. I najważniejsze, czy nie brak jednego, konkretnego podmiotu, który w ramach swoich zadań i kompetencji będzie pełnił rolę swoistego spoiwa tego systemu. Na tak postawione pytania należy odpowiedzieć w następujący sposób. Zasadniczo potencjał tej administracji i innych podmiotów, które wykonują zadania z tego zakresu, jest wykorzystywany właściwie. Także alokacja zadań wydaje się być prawidłowa. Jednak brak jednego podmiotu, u podstaw którego działania byłoby szeroko rozumiane bezpieczeństwo drogowe czy choćby bezpieczeństwo ruchu drogowego powoduje, że sama administracja drogowa i podmioty wykonujące zadania z tego zakresu tracą na efektywności. Nie jest i nie będzie takim podmiotem Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Uniemożliwia to zarówno struktura tego podmiotu, jak i



jego charakter. Czym innym jest bycie organem doradczym, a czym innym posiadanie możliwości działania władczego. Wydaje się, że stworzenie takiego podmiotu, wyposażenie go w odpowiednie zadania i kompetencje do ich realizacji, mogłoby w znaczący sposób poprawić efektywność wykonywania zadań z zakresu prawa drogowego, a to zaś mogłoby się przełożyć na działania na rzecz bezpieczeństwa osobistego i podniesienie jego poziomu. Państwo polskie jest tutaj zresztą swoistym ewenementem wśród państw europejskich, gdyż dopiero od niedawna w ogóle funkcjonuje podmiot (KRBRD), którego zadaniem jest działanie na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wydaje się, że można stwierdzić, że nadszedł czas na kolejny krok w tym zakresie, czyli powołanie odpowiedniego podmiotu, który będzie mógł podejmować działania władcze na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa osobistego w prawie drogowym. Rzeczą otwartą i do dyskusji powinien być zakres zadań takiego podmiotu. Wydaje się, że za zbyt rewolucyjne należałoby uznać szerokie wyposażenie tego podmiotu w kompetencje (np. podporządkowanie policji drogowej temu podmiotowi), ale także takie działania trzeba rozważyć.

W tym miejscu można postawić również pytanie o to, czy skoro od kilku lat zaobserwować można w statystykach podwyższenie poziomu bezpieczeństwa osobistego (mniej wypadków drogowych, mniej ofiar śmiertelnych w tym zakresie, mniej rannych) uczestników ruchu drogowego, to czy powołanie takiego podmiotu nie pozwoliłoby wykonać skok w poprawie tego bezpieczeństwa, skok, który zbliżyłby nas (nasz kraj) nie tyle do liderów unijnych w tym zakresie, ale państw które plasują się w ramach średniej unijnej. Oczywiście samo powołanie takiego podmiotu nie poprawi bezpieczeństwa osobistego uczestników ruchu drogowego. Stworzenie nowej, zbiurokratyzowanej struktury nie da takiej gwarancji. Kluczem jest alokacja zadań. Wydaje się, że w pierwszej kolejności winny to być zadania, w ramach których możliwe jest wskazanie poważnych deficytów w ich wykonywaniu. Wskazówką powinny być szczególnie przywołane raporty Najwyższej Izby Kontroli. Dotyczyć to powinno szczególnie zadań, które administracja samorządowa wykonuje jako zadania zlecone. Trudno wyobrazić sobie, aby np. za publiczny transport zbiorowy na danym terenie, za lokalną, szczególnie gminną infrastrukturę drogową i około drogową czy za udzielanie licencji w zakresie przewozów drogowych na danym terenie, odpowiadał inny podmiot, niż jest to obecnie. Ale już np. system nadzoru nad poszczególnymi działaniami, które wykonują podmioty samorządowe w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, wyodrębnienie tych zadań spośród wielu, które te podmioty wykonują, nadanie im odpowiedniej rangi i przekazanie ich jednemu podmiotowi, wydaje się właściwe.



Wydaje się, że słuszne będzie także stwierdzenie, wedle którego pewną poprawę winno dać w tym zakresie zwiększenie właściwego stosowania istniejących norm i przepisów prawnych. Uwaga ta nie dotyczy jednak tylko i wyłącznie uczestników ruchu drogowego, ale w szczególności osób, które stoją na straży bezpieczeństwa drogowego i wykonują zadania państwa w ramach tej problematyki. W tej dziedzinie należy wskazać w szczególności funkcjonariuszy Policji czy też urzędników poszczególnych podmiotów, np. jednostek samorządu terytorialnego. Zastrzeżenia te, choć w zdecydowanie dużo mniejszym zakresie, można sformułować także w stosunku do prokuratorów czy sędziów, którzy formułują zarzuty, jak i dokonują oceny danego typu postępowania, wyjaśniają meandry prawa drogowego. Edukacja, zwiększenie znajomości przepisów z zakresu prawa drogowego przydałyby się wszystkim osobom, które są zaangażowane w stosowanie tychże przepisów, jak i uczestnikom ruchu drogowego. Właściwe stosowanie tychże przepisów wpisuje się w zasadę praworządności, postępowania zgodnego z prawem, ta zaś jest jednym z elementów, który współtworzy bezpieczeństwo osobiste.

Pewne postulaty poprawy, uwagi *de lege ferenda*, zostały sformułowane także w odniesieniu do materialnych i proceduralnych gwarancji bezpieczeństwa osobistego w prawie drogowym. Uwag tych jest mniej, ponieważ dopiero usprawnienie aparatu administracyjnego w tym zakresie pozwoli formułować dalsze, bardziej szczegółowe postulaty. Niemniej podjęte także w ramach tej płaszczyzny problemowej badania pozwalają sformułować postulaty zmian i usprawnień. Tutaj można wzorować się na rozwiązaniach innych krajów, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Inspiracji winno się poszukiwać w systemach prawnych krajów, które mają niski poziom śmiertelności i ilości wypadków drogowych. Zastrzec jednak należy, że inspiracje w tym zakresie winny być bardzo ostrożne. Także wymiana myśli pomiędzy samorządami może być źródłem wdrażania rozwiązań szczególnych, np. w zakresie projektowania rozwiązań infrastruktury drogowej. Samorzady, w ramach których jest wysoki poziom bezpieczeństwa osobistego, w szczególności bezpieczeństwa ruchu drogowego, mogą stanowić inspiracje dla tych, gdzie poziom bezpieczeństwa jest niski. Rolą administracji rządowej w tym zakresie jest rozwijanie szczególnie infrastruktury drogowej, autostrad i dróg ekspresowych, które skanalizują i przejmą ruch drogowy z dróg lokalnych.

W systemie prawa drogowego, w jego efektywności odzwierciedla się system społeczno-ekonomiczny państwa. Skuteczność środków prawnych winna być też rozpatrywana przez poziom rozwoju ekonomiczno-gospodarczego i problemy społeczne, z którymi boryka się dane państwo. Skuteczne stosowanie norm prawa drogowego, istniejące niedobory w tym zakresie odzwierciedlają problemy społeczne i ekonomiczne państwa. Braki w infrastrukturze są



sukcesywnie likwidowane, jednak istniejących opóźnień nie da się zlikwidować w szybki sposób. Jest to proces długotrwały, skomplikowany, wymagający ogromnych środków finansowych.

Także w zakresie transportu drogowego, szczególnie publicznego transportu zbiorowego możliwe jest wskazanie głównych problemów społecznych naszego kraju. Zmiany społeczne, starzenie się społeczeństwa, emigracja za granicę, migracje z małych ośrodków (wsi i miasteczek) do dużych ośrodków miejskich i ich aglomeracji to wszystko przekłada się na efektywność tego systemu i jego bolączki.

Bezpieczeństwo osobiste w prawie drogowym jest gwarantowane przez szereg instytucji i instrumentów szczególnych. Mamy w tym przypadku do czynienia z kluczową rolą, jaką pełni ten podsystem prawa administracyjnego. W szczególności sposób te rozwiązania dotyczą każdego z nas, w prawie każdej sytuacji dnia codziennego. Dlatego tak ważne jest to, aby system ten wciąż rozwijać, doskonalić, usprawniać. Dzięki temu poprawi się nie tylko bezpieczeństwo osobiste uczestników ruchu drogowego, ale też szeroko rozumiane bezpieczeństwo państwa i bezpieczeństwo publiczne. Wszelkie działania w ramach tej problematyki winny być nakierowane na zapewnienie bezpieczeństwa osobistego. Inne działania, jak choćby działania fiskalne, winny być niedopuszczalne, gdyż efekty, które się osiąga w ten sposób, mogą być niwelowane przez np. brak zaufania do tych rozwiązań, podważanie ich, a te zaś w prostej drodze prowadzą do obniżenia poziomu bezpieczeństwa osobistego.

Zaprezentowane badania są dopiero pierwszym krokiem w zakresie diagnozy problemów, które można wskazać w ramach prawa drogowego. Kolejnym krokiem winny być badania prawno-porównawcze oraz wybór rozwiązań skutecznych, poprawiających poziom bezpieczeństwa osobistego w innych krajach i przeniesienie ich do naszego systemu prawnego. Niemniej, aby podjąć te badania, powinno się maksymalnie wyeliminować już zdiagnozowane problemy.

## **5. Omówienie pozostałych osiągnięć naukowych**

### **5.1. Pozostałe publikacje naukowe**

Prowadzona przeze mnie działalność naukowo-badawcza, po uzyskaniu stopnia doktora nauk prawnych dotyczyła następujących tematów badawczych, o szczególnym charakterze:

1. Działanie administracji publicznej i ustrój administracji publicznej,
2. Międzynarodowe i globalne prawo administracyjne, globalizacja prawa,
3. Administracyjno-prawne problemy korzystania z dróg publicznych,



4. Aksjologia prawa administracyjnego ze szczególnym uwzględnieniem prawa do dobrej administracji i filozofii prawa administracyjnego,
5. Bezpieczeństwo w prawie administracyjnym,
6. Służby, Inspekcje i Straże w systemie administracji publicznej,
7. Publicznoprawne aspekty funkcjonowania wspólnot mieszkaniowych,
8. Inne.

Poza monografią wskazaną przeze mnie w pkt 4 jako główne osiągnięcie naukowe po uzyskaniu stopnia doktora nauk prawnych efektem prowadzonej przeze mnie działalności naukowo-badawczej są inne, liczne publikacje naukowe. Moje prace opublikowane były w profesjonalnych i renomowanych wydawnictwach, takich jak np. Wydawnictwo KUL, Polskie Wydawnictwa Ekonomiczne, Wydawnictwo Wolters Kluwer SA, Wydawnictwo Adam Marszałek, Wydawnictwo DIFIN, Wydawnictwo C.H. Beck czy Wydawnictwo AON. Ponadto publikowałem w czasopiśmie naukowych takich jak: „Przegląd Prawno-Ekonomiczny” oraz „Review of Comparative Law”.

*Ad. 1 (Działanie administracji publicznej i ustroj administracji publicznej)*

Pierwszą problematyką badawczą, którą wyróżniam w prowadzonych przez siebie badaniach naukowych, jest problematyka działania administracji publicznej i jej ustroju. W tym zakresie należy wskazać następujące opracowania: *Specyfika zadań jednostek samorządu terytorialnego na tle działalności administracji publicznej w Polsce*, [w:] M. Karpiuk (red.), *Samorząd terytorialny w Polsce i Na Ukrainie. Місцеве самоврядування Польщі та України*, Polskie Wydawnictwo Prawnicze IURIS, Poznań-Kijów 2013, s. 79-102, ISBN 978-83-63223-36-6 (w opracowaniu tym prezentuję specyfikę zadań publicznych, jakie wykonują jednostki samorządu terytorialnego na tle zadań całej administracji publicznej naszym kraju, wskazując jednocześnie, iż zadania jednostek samorządu terytorialnego są niejako bliżej człowieka, a zadania administracji publicznej mają bardziej specjalistyczny charakter), *Jednostki pomocnicze gminy*, [w:] M. Klimek, J. Czerw, B. Więckiewicz (red.), *Samorząd gminy w III Rzeczypospolitej. Doświadczenia i perspektywy*, Wydawnictwo KUL, Lublin 2013, s. 119-130, ISBN 978-83-77026-73-1 (w opracowaniu tym dokonuję prezentacji problemów w działaniu jednostek pomocniczych gminy, a także prezentuję ich ustroj, wskazując ich znaczenie w funkcjonowaniu wspólnot lokalnych, szczególnie na terenach wiejskich), *Prawa i wolności człowieka a bezczynność administracji publicznej*, [w:] M. Czuryk, M. Karpiuk (red.), *Kontrola działalności oraz bezczynności administracji publicznej. Wybrane zagadnienia*,



Lublin 2013, s. 160-176, ISBN 978-83-62970-07-0 (rozdział w monografii dotyczy kwestii zagrożeń dla praw i wolności człowieka w kontekście bezczynności administracji publicznej, co jest szczególnie istotne w kontekście znaczenia działania administracji publicznej i ilości spraw i zadań, które wykonuje), *Członkostwo w Unii Europejskiej a działanie polskiej administracji publicznej*, [w:] A. Kuś, A. Szachon-Pszenny (red.), *Wpływ *acquis communautaire* i *acquis Schengen* na prawo polskie - doświadczenia i perspektywy. Tom I - 10 lat Polski w Unii Europejskiej*, Wydawnictwo KUL, Lublin 2014, s. 225-238, ISBN 978-83-7702-850-6 (w prezentowanym rozdziale dokonałem próby oceny jak wygląda przemiana działania polskiej administracji publicznej w związku z członkostwem w UE), *Działalność policyjna w ochronie środowiska w kontekście prowadzenia działalności gospodarczej*, [w:] I. Ramus (red.), *Obrót powszechny i gospodarczy. Problemy publicznoprawne i ekonomiczne*, Wydawnictwo WSEPiNM, Kielce 2014, s. 111-122, ISBN 978-83-60056-99-8 (w opracowaniu tym prezentuję tezę, wedle której działalność policyjna – policja administracyjna, jest istotnym elementem kontrolowania działań w zakresie ochrony środowiska, szczególnie w kontekście prowadzenia działalności gospodarczej), *Proliferacja administracji publicznej w Polsce na przykładzie administracji ochrony środowiska*, [w:] D. Tyrawa, I. Butryn (red.), *Ewolucja zadań podmiotów funkcjonujących w strukturze państwa*, Wydawnictwo KUL, Lublin 2014, s. 203-224, ISBN 978-83-7702-954-1 (ta pozycja mojego dorobku koncentruje się na przedstawieniu wielości podmiotów, które współtworzą polski system administracji ochrony środowiska i jednocześnie wskazuje plusy i minusy tego systemu), *Efektywność prawa w funkcjonowaniu kadr administracji publicznej na przykładzie dwóch wybranych płaszczyzn*, [w:] Ł.J. Pikuła, H. Kaczmarczyk (red.), *Granice efektywności prawa. Sposoby osiągnięcia efektywności w prawie. Tom I*, Toruń 2016, s. 177-190, ISBN 978-83-8019-617-9 (prezentuję w tym zakresie zagrożenia, jakie mogą pojawić się w kontekście funkcjonowania kadr administracji publicznej), *Cross-border cooperation of polish self-government administration in the light of the relation between administrative and international law*, „Review of Comparative Law”, vol. 25 (2/2016), s. 23-38, ISSN 0860-8156 (w opracowaniu tym prezentuję współpracę transgraniczną poprzez pograniczne prawa międzynarodowego i prawa administracyjnego, jednocześnie stwierdzając, że możliwe jest jej zaliczenie do tej problematyki) oraz *Współpraca transgraniczna jednostek samorządu terytorialnego w systemie polskiej administracji publicznej*, [w:] M. Ganczar, I. Wieczorek (red.), *Wybrane aspekty współpracy transgranicznej polskich samorządów w kontekście przemian prawa Unii Europejskiej*, Łódź 2016, s. 9-36, ISBN 978-83-946137-2-3 (opracowanie dotyczy kwestii

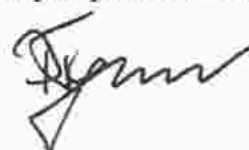




umiejscowienia współpracy transgranicznej w systemie funkcjonowania całej administracji publicznej w naszym kraju).

Ad. 2. (*Międzynarodowe i globalne prawo administracyjne, globalizacja prawa*)

Drugą wyszczególnioną płaszczyzną badawczą, będącą niejako kontynuacją wątków podjętych w pracy doktorskiej będzie szeroko rozumiane międzynarodowe prawo administracyjne, do którego zaliczyć należy szczególne pogranicze prawa administracyjnego i prawa międzynarodowego, a także problematykę choćby globalnego prawa administracyjnego, globalizacji prawa czy funkcjonowania administracji globalnej. Te opracowania to: *Umieźdzyndarodowienie prawa administracyjnego jako nowy problem badawczy w polskiej nauce prawa administracyjnego*, [w:] D. Gil, I. Butryn, A. Jakiela, K.M. Woźniak (red.), *Współczesne problemy wymiaru sprawiedliwości. Tom I*, Wydawnictwo KUL, Lublin 2012, s. 459-469, ISBN 978-83-7702-477-5 (w którym to opracowaniu podkreślam rosnące znaczenie norm i przepisów prawa międzynarodowego dla systemu prawa administracyjnego), *Prawo organizacji międzynarodowych - specyfika, pojęcie, zakres*, „Przegląd Prawno-Ekonomiczny”, nr 20 (3/2012), s. 52-63, ISSN 1898-2166 (gdzie dokonuje ogólnej charakterystyki prawa organizacji międzynarodowych ze szczególnym wskazaniem budowy tego międzynarodowego porządku normatywnego na podobieństwo porządków krajowych – hierarchia aktów normatywnych), *Prawo administracyjne a prawo międzynarodowe publiczne. Uwagi na tle „Instytucji prawa administracyjnego” Jerzego Stefana Langroda*, „Przegląd Prawno-Ekonomiczny”, nr 21 (4/2012), s. 14-25, ISSN 1898-2166 (gdzie dokonuję przedstawienia poglądów wybitnego administratywisty J.S. Langroda w tym zakresie i konfrontuje te poglądy z obecną rzeczywistością prawną i faktyczną, wskazując ciągłą aktualność i ponadczasowość tych poglądów), *Administrative Law and International Law. An Attempt at Systematics*, „Przegląd Prawno-Ekonomiczny”, nr 21 (4/2012), s. 80-91, ISSN 1898-2166 (w opracowaniu tym dokonuję systematyki pogranicza prawa międzynarodowego i prawa administracyjnego), *Międzynarodowy model prawa urzędniczego*, [w:] K. Chochowski (red.), *Prawo urzędnicze*, Wyższa Szkoła Handlowa w Radomiu, Radom 2012, s. 149-207, ISBN 978-83-62491-21-6 (jest to bardzo obszerne opracowanie, w którym to dokonuję przekrojowej analizy modelu prawa urzędniczego, w ramach różnych płaszczyzn prawa międzynarodowego), *Standaryzacja zewnętrzna prawa administracyjnego i działania administracji publicznej w Polsce jako przykład globalizacji*, [w:] D. Tyrawa (red.), *Ewolucja prawa polskiego w dobie globalizacji*, Wydawnictwo KUL, Lublin 2013, s. 213-242, ISBN 978-83-7702-648-9 (opracowanie koncentruje się na kwestiach globalizacji prawa, a założenie to jest prezentowane przez pojęcie



standaryzacji zewnętrznej, czyli poprzez wpływ standardów organizacji międzynarodowych na prawo krajowe, w tym przypadku prawo administracyjne), *Administracja globalna a e-administracja*, [w:] T. Stanisławski, B. Przywora, Ł. Jurek (red.), *E-administracja. Szanse i zagrożenia*, Wydawnictwo KUL, Lublin 2013, s. 67-78, ISBN 978-83-7702-832-2 (w ramach tego opracowania prezentuję tezę, wedle której elektroniczna administracja jest jednym z elementów administracji globalnej, która nie jest tylko i wyłącznie założeniem teoretycznym ale faktem dnia dzisiejszego), *Przedsiębiorca a globalizacja prawa na przykładzie prawa publicznego*, [w:] M. Górka, K. Zapała (red.), *Prawo administracyjne i gospodarcze a sytuacja przedsiębiorcy na rynku polskim*, Wydawnictwo WSEPiNM, Kielce 2014, s. 21-34, ISBN 978-83-63634-03-2 (główną tezą tego opracowania jest wskazanie zagrożeń, jakie dotyczą przedsiębiorcy, w wyniku zmian dotyczących prawa publicznego w związku z globalizacją prawa), *Europejskie standardy administracyjne jako kryterium odpowiedzialności w działaniu administracji publicznej w Polsce*, [w:] Ł.J. Piłkuła (red.), *Odpowiedzialność władz publicznych w państwach członkowskich w przestrzeni aksjologicznej Unii Europejskiej. Tom I*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2015, s. 73-86, ISBN 978-83-8019-286-7 (prezentuję w tym opracowaniu tzw. europejskie standardy administracyjne i wskazuje, że mogą być one jednym z elementów determinujących odpowiedzialność w działaniu polskiej administracji publicznej), *Globalne prawo administracyjne jako wyzwanie dla współczesnej administracji publicznej*, [w:] P. Bieś-Srokosz (red.), *Współczesne kierunki zmian administracji publicznej*, Akademia im. Jana Długosza w Częstochowie, Częstochowa 2016, s. 133-142, ISBN 978-83-7455-504-3 (prezentuję w tym opracowaniu zagrożenia jakie tworzą się obecnie, w kontekście działania administracji publicznej, w związku z kształtowaniem się nowego pojęcia jakim jest globalne prawo administracyjne), *Prawo administracyjne w służbie dla dobra Rodziny Ludzkiej*, [w:] K. Kułak-Krzysiak, J. Parchomiuk (red.), *Służąc dobru wspólnemu*, Wydawnictwo KUL, Lublin 2016, s. 237-250, ISBN 978-83-8061-263-1 (opracowanie, nawiązujące tytułem do norm konstytucyjnych, jest przeglądem roli prawa administracyjnego w kontekście sfery zewnętrznej funkcjonowania państwa, jaką jest międzynarodowe prawo administracyjne) oraz *Służba zagraniczna jako specyficzny rodzaj służby publicznej*, [w:] B. Jaworska-Dębska, A. Dobaczewska (red.), *W służbie dobra wspólnego - ludzie, postawy i kompetencje w administracji publicznej*, Warszawa 2016, s. 203-218, ISBN 978-83-61713-02-9 (w opracowaniu tym prezentuję problematykę dosyć rzadko podejmowaną w doktrynie prawa administracyjnego, tj. kwestię funkcjonowania służby zagranicznej, która w tym przypadku prezentowana jest jako specyficzna służba publiczna).



Ad. 3 (*Administracyjno-prawne problemy korzystania z dróg publicznych*)

Trzecim obszarem badawczym, który wyróżniam w swoich badaniach naukowych są administracyjno-prawne problemy korzystania z dróg publicznych. W tym zakresie stworzyłem następujące opracowania: *Problematyka dróg publicznych a parki narodowe*, [w:] P. Litwiniuk, A. Niewiadomski, R. Stec, Ł. Ciołek (red.), *Ocena stanu prawnego funkcjonowania polskich parków narodowych*, Polskie Wydawnictwa Ekonomiczne, Warszawa 2015, s. 299-309, ISBN 978-83-208-2199-4 oraz *Aspects of public roads and national parks*, [w:] P. Litwiniuk, A. Niewiadomski, R. Stec, Ł. Ciołek (ed.), *Chosen Problems of Nature Conversations in Polish and International Law*, Polish Economics Publishers, Warszawa 2015, s. 216-225, ISBN 978-83208-2197-0 (w opracowaniach tych prezentuję problemy szczególnie związane z powstawaniem i użytkowaniem dróg publicznych na obszarach parków narodowych lub umiejscowionych na ich granicy, zwracam uwagę na to, że brak jest szczególnych rozwiązań w tych zakresie, które wpisywałyby się w ochronę tych obszarów), *Zadania powiatu w zakresie dróg publicznych*, [w:] M. Klimek, J. Czerw (red.), *Samorząd powiatowy w Polsce. 15 lat doświadczeń (1999-2014)*, Lublin 2015, s. 223-238, ISBN 978-83-61307-30-3 (w opracowaniu przedstawiam szczegółowo zadania publiczne powiatów w odniesieniu do dróg publicznych, wskazując główne problemy tej działalności, ze szczególnym uwzględnieniem barier finansowych), *Prawne problemy zarządzania drogami publicznymi przez samorząd terytorialny*, [w:] R. Budzisz, B. Jaworska-Dębska (red.), *Prawne problemy samorządu terytorialnego z perspektywy 25-lecia jego funkcjonowania*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2016, s. 280-289, ISBN 978-83-255-8455-9 (najważniejszą kwestią, która została podjęta w tym rozdziale w monografii to kwestia tzw. procedury kaskadowej stanowiącej w mojej ocenie naruszenie samodzielności funkcjonowania jednostek samorządu terytorialnego), *Logistyka systemu ratownictwa medycznego w świetle struktury terytorialnej*, [w:] M. Ciecierski, M. Czuryk, M. Karpiuk (red.), *System ratownictwa w Polsce*, PWSBiA, Warszawa 2016, s. 81-89, ISBN 978-83-61296-05-8 (system ratownictwa medycznego oparty jest w znacznej mierze na rozwiązaniach, które nie są zaliczane do tego systemu, a w naturalny sposób gwarantują jego skuteczność, te rozwiązania to drogi publiczne) oraz *Polityka administracyjna państwa w odniesieniu do autostrad i dróg ekspresowych*, [w:] A. Jurkowska-Gomułka (red.), *Administracja a strategie i polityki publiczne*, DIFIN, Warszawa-Rzeszów 2016, s. 154-168, ISBN 978-83-8085-372-0 (kompleksowa prezentacja specyfiki polityki administracyjnej państwa w zakresie szczególnej kategorii dróg publicznych, swoistej korony tego systemu, jaki współtworzą autostrady i drogi ekspresowe).



Ad. 4 (*Aksjologia prawa administracyjnego ze szczególnym uwzględnieniem prawa do dobrej administracji i filozofii prawa administracyjnego*)

Czwartym obszarem badawczym jest szeroko rozumiana aksjologia prawa administracyjnego. W tym zakresie napisałem następujące opracowania: ***Rządy prawa w funkcjonowaniu administracji publicznej a godność człowieka***, [w:] W. Lis, A. Balicki (red.), *Normatywny wymiar godności człowieka*, Wydawnictwo KUL, Lublin 2012, s. 121-138, ISBN 978-83-7702-533-1 (w opracowaniu tym zwracam uwagę na to, że główną podstawą funkcjonowania administracji publicznej są wartości, które powinny być dekodowane przez godność człowieka), ***E-administracja w kontekście prawa do dobrej administracji***, [w:] J. Misztal-Konecka, G. Tylec (red.), *Wizja europejskiego społeczeństwa informacyjnego i jej realizacja w prawie polskim*, Wydawnictwo KUL, Lublin 2012, s. 201-221, ISBN 978-83-7702-449-2 (opracowanie dotyczy idei e-administracji, jak i konstytucyjnego prawa do dobrej administracji, prezentowane wnioski wiążą te dwa pojęcia i jednocześnie można stwierdzić, że instytucje elektronicznej administracji wpisują się w szeroko rozumiane prawo do dobrej administracji), ***Dobra administracja a filozofia prawa administracyjnego***, [w:] R. Frey (red.), *Przemiany prawa publicznego i prywatnego na początku XXI wieku*, Kielce 2012, s. 319-330, ISBN 978-83-60056-88-2 (główną tezą tego opracowania jest to, że w prawie administracyjnym możliwe jest wyróżnienie swoistej jego filozofii, a problematyka ta prezentowana jest na tle idei dobrej administracji), ***Aksjologia prawa obronnego***, [w:] M. Czuryk, W. Kitler (red.), *Prawo obronne Rzeczypospolitej Polskiej w zarysie*, Warszawa 2014, s. 53-71, ISBN 978-83-7520-164-2 (w ramach tej pozycji mojego dorobku dokonuję prezentacji wartości, które determinują prawo obronne), ***Proliferacja administracji publicznej a prawo jednostki do dobrej administracji***, [w:] T. Bąkowski (red.), *Organizacja administracji publicznej z perspektywy powierzania jej zadań*, Wolters Kluwer SA, Warszawa 2015, s. 92-109, ISBN 978-83-264-8105-5 (w tym rozdziale w monografii wskazuje na zjawisko proliferacji, czyli rozrostu administracji publicznej, zarówno w zakresie ilości urzędników, jak i ilości instytucji, a następnie konfrontuję tę problematykę z prawem jednostki do dobrej administracji) oraz ***Wartości szczególnie chronione w prawie transportu drogowego***, [w:] J. Zimmermann (red.), *Aksjologia prawa administracyjnego. Tom II*, Wolters Kluwer SA, Warszawa 2017, s. 779-791, ISBN 978-83-8107-808-5 (w tym przypadku szczegółowo rozpisuję wartości w znaczący sposób chronione w prawie transportu drogowego).



Ad. 5 (*Bezpieczeństwo w prawie administracyjnym*)

Obszarem badawczym, który zdeterminował powstanie rozprawy habilitacyjnej jest obszar zatytułowany bezpieczeństwo w prawie administracyjnym. Opracowania, które powstały w ramach tych badań naukowych to: *Bezpieczeństwo ekologiczne państwa w działaniu administracji publicznej w Polsce. Wybrane problemy*, [w:] M. Karpiuk, K. Orzeszyna (red.), *Bezpieczeństwo narodowe Rzeczypospolitej Polskiej. Wybrane zagadnienia prawne*, Warszawa 2014, s. 117-136, ISBN 978-83-7520-166-6 (gdzie podejmuję się prezentacji pojęcia bezpieczeństwa ekologicznego i jednocześnie wiąże je z działaniem polskiej administracji publicznej), *Bezpieczeństwo jednostki w prawie administracyjnym*, [w:] M. Kuć, A. Zduniak (red.), *Bezpieczeństwo – wielorakie perspektywy. Racjonalność a bezpieczeństwo organizacji. Tom 2*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa, Poznań 2016, s. 401-410, ISBN 978-83-65096-40-1 (gdzie wskazuję główne ustrojowe i materialno-prawne gwarancje bezpieczeństwa w prawie administracyjnym), *Bezpieczeństwo ruchu drogowego w systemie bezpieczeństwa państwa*, [w:] M. Ciecierski, M. Czuryk, M. Karpiuk (red.), *Bezpieczeństwo państwa i jego zagrożenia w zmieniającej się rzeczywistości społecznej, kulturowej i prawnej*, wyd. Katedra Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, Olsztyn 2017, s. 175-188, ISBN 978-83-947769-3-0 (w opracowaniu dokonuję umiejscowienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach szeroko rozumianego bezpieczeństwa państwa), *Bezpieczeństwo drogowe jako zadanie w systemie administracji*, [w:] Ł.J. Pikuła, H. Kaczmarczyk (red.), *Słuszność w prawie. Teoria i praktyka. Tom III*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2017, s. 105-122, ISBN 978-83-8019-799-2 (opracowanie wskazuje, że bezpieczeństwo drogowe to jedno z zadań w systemie ustrojowym prawa administracyjnego, z jednoczesnym wskazaniem kto za to zadanie jest odpowiedzialny), *Omnibus bonis expedit salvam esse rem publicam. Uwagi na tle modelu bezpieczeństwa w polskiej Konstytucji*, „Przegląd Prawno-Ekonomiczny” nr 44/2 (3/2018), s. 50-59, ISSN 1898-2166 (dokonuję w nim prezentacji polskiego konstytucyjnego modelu bezpieczeństwa, zarówno jako zobowiązania państwa w tym zakresie, jak i indywidualnego prawa z tego zakresu) oraz *Bezpieczeństwo drogowe jako element współtworzące bezpieczeństwo gospodarcze państwa. Przykład Polski*, [w:] L. Bielecki, J. Mojak, A. Żywicka (red.), *Bezpieczeństwo gospodarcze i finansowe Polski. Wymiar publicznoprawny oraz prywatnoprawny*, Lublin 2018, s. 189-198, ISBN 978-83-64527-75-3 (opracowanie dotyczy powiązania szeroko rozumianego bezpieczeństwa drogowego z bezpieczeństwem gospodarczym państwa, które jest w bardzo ścisły sposób uzależnione od tego bezpieczeństwa rodzajowego).



Ad. 6 (*Służby, Inspekcje i Straże w systemie administracji publicznej*)

Kolejnym obszarem badawczym są Służby, Inspekcje i Straże w systemie administracji publicznej. W tym zakresie mój dorobek to: ***Inspekcja Ochrony Środowiska jako podmiot ochrony konstytucyjnych praw jednostki***, [w:] E. Wójcicka (red.), *Pozasądowa ochrona praw i wolności jednostki. Instytucje, standardy, efektywność*, Wydawnictwo im. S. Podobińskiego AJD, Częstochowa 2014, s. 89-95, ISBN 978-83-7455-413-8 (w opracowaniu tym wskazuję szczególną rolę tej Inspekcji w zakresie konstytucyjnych praw jednostki, w odniesieniu do szeroko rozumianego prawa o środowiska), ***Służba funkcjonariuszy Straży Granicznej***, [w:] M. Karpiuk, A. Pieczywok (red.), *Służba w formacjach bezpieczeństwa i porządku publicznego*, Wydawnictwo AON, Warszawa 2016, s. 119-137, ISBN 978-83-7223-503-6 i ***Odpowiedzialność dyscyplinarna funkcjonariuszy Straży Granicznej***, [w:] A. Pieczywok, M. Karpiuk (red.), *Odpowiedzialność dyscyplinarna funkcjonariuszy formacji bezpieczeństwa i porządku publicznego*, Wydawnictwo AON, Warszawa 2016, s. 126-140, ISBN 978-83-7523-493-0 (gdzie w dwóch opracowaniach systematyzuję kwestie służby i odpowiedzialności funkcjonariuszy Straży Granicznej) oraz ***Pracownicy Służby Leśnej***, [w:] M. Czuryk, M. Karpiuk (red.), *System bezpieczeństwa narodowego. Tom II. Pracownicy formacji bezpieczeństwa i porządku publicznego, służb ratownictwa i ochrony*, red. Małgorzata Czuryk, Mirosław Karpiuk, Olsztyn 2017, s. 233-252, ISBN 978-83-947769-5-4 (w opracowaniu tym prezentuję służbę pracowników jednej z formacji bezpieczeństwa i porządku publicznego jakim jest Służba Leśna).

Ad. 7 (*Publicznoprawne aspekty funkcjonowania wspólnot mieszkaniowych*)

Bardzo ciekawym obszarem badawczym, mającym bardzo duży walor praktyczności, jest kwestia publicznoprawnych aspektów funkcjonowania wspólnot mieszkaniowych. W tym zakresie powstały opracowania: ***Art. 30 i 33 ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych a funkcjonowanie wspólnot mieszkaniowych. Studium jednego przypadku***, [w:] D. Kotowski, M. Mazuryk, K. Sadowski (red.), *Tworzenie a stosowanie prawa w Polsce. Teoria i praktyka*, Wydawnictwo Idealit, Warszawa 2014, s. 263-276, ISBN 978-83-62475-05-6 (opracowanie odnoszące się do problematyki dostępu przedsiębiorców telekomunikacyjnych do budynków wspólnot mieszkaniowych, w związku z ofertą świadczenia usług telekomunikacyjnych, gdzie mamy z jednej strony własność prywatną i interes prywatny, a z drugiej interes publiczny i ograniczenie własności prywatnej), ***Pojęcie "informacji" w postępowaniu administracyjnym. Uwagi na tle postępowań prowadzonych z udziałem wspólnot mieszkaniowych przed Prezesem Urzędu Komunikacji Elektronicznej***,



[w:] P. Fajgielski, A. Tunia (red.), *Informacja w postępowaniach sądowych i administracyjnych*, Lublin 2018, s. 25-34, ISBN 978-83-8061-582-3 (gdzie analizuję wieloznaczność pojęcia informacja w kontekście ponad 50 postępowań odnoszących się do wspólnot mieszkaniowych, prowadzonych przez Prezesa UKE) oraz *Budowanie społeczeństwa obywatelskiego w samorządzie terytorialnym na przykładzie działania wspólnot mieszkaniowych*, „Przegląd Prawno-Ekonomiczny”, nr 41 (4/2017), s. 141-155, ISSN 1898-2166 (gdzie wskazuję, że społeczeństwo obywatelskie może być budowane już na poziomie najniższym, w ramach wspólnot mieszkaniowych).

#### Ad. 8 (Inne)

Elementem charakterystycznym dla każdego Autora jest tworzenie opracowań, które wymykają się klasycznej klasyfikacji i niemożliwe jest ich zaliczenie do charakterystycznych dla danego Autora obszarów badawczych. Także i ja mam w swoim dorobku takie opracowania, tj.: *Samorząd terytorialny w Republice Finlandii*, [w:] M. Czuryk, M. Karpiuk, J. Kostrubiec (red.), *Samorząd terytorialny w państwach Unii Europejskiej*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2015, s. 203-216, ISBN 978-83-7523-383-4 (jest to opracowanie, w którym prezentuje model fińskiego samorządu terytorialnego, jednocześnie należy zauważyć, że cała monografia jest bardzo wartościowym opracowaniem o charakterze przekrojowym) oraz *Małżeństwo w świetle Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej*, [w:] T. Rakoczy (red.), *Małżeństwo jako zawarty związek mężczyzny i kobiety*, Wydawnictwo KUL, Lublin 2014, s. 9-18, ISBN 83-7702-969-3 (opracowanie, w którym dokonuję charakterystyki konstytucyjnego modelu małżeństwa, ze szczególnym uwzględnieniem szczególnych uprawnień, które zyskuje małżeństwo w ramach systemu prawa).

#### **5.2. Wygłoszone referaty, udział bierny i czynny w konferencjach naukowych oraz uczestnictwo w komitetach konferencji naukowych**

Jestem aktywnym uczestnikiem konferencji naukowych. Brałem udział w 6 konferencjach międzynarodowych, 26 konferencjach o zasięgu krajowym oraz byłem współorganizatorem 2 konferencji naukowych. Na wszystkich tych konferencjach wygłosiłem łącznie 27 referatów. Pełny wykaz aktywności konferencyjnej w załączeniu.



### **5.3. Autorstwo lub współautorstwo opracowań zbiorowych, katalogów zbiorów, dokumentacji prac badawczych, ekspertyz**

Byłem redaktorem i współredaktorem dwóch opracowań: D. Tyrawa (red.), *Ewolucja prawa polskiego w dobie globalizacji*, Wydawnictwo KUL, Lublin 2013, ss. 262, ISBN 978-83-7702-648-9 oraz D. Tyrawa, I. Butryn (red.), *Ewolucja zadań podmiotów funkcjonujących w strukturze państwa*, Wydawnictwo KUL, Lublin 2014, ss. 244, ISBN 978-83-7702-954-1. Ponadto jestem współautorem (udział w wysokości 33,3%) opracowań zawierających wybór źródeł, tj.: A. Lis, D. Tyrawa, K.M. Woźniak, *Administracja rządowa - wybór źródeł*, Stalowa Wola 2014, ss. 294, ISBN 978-83-60391-52-5 oraz A. Lis, D. Tyrawa, K.M. Woźniak, *Administracja samorządowa - wybór źródeł*, Stalowa Wola 2014, ss. 278, ISBN 978-83-60391-62-4, które mogą stanowić pomoc dydaktyczną w nauczaniu przedmiotów z zakresu prawa administracyjnego i nauki administracji.

### **5.4. Index Hirscha i cytowania dorobku**

Index Hirscha odnoszący się do cytowania mojego dorobku, wedle moich wyliczeń wynosi 3. Inne cytowania prezentują się następująco: *Goggle Scholar* (4 cytowania), *Pol-Idex* (10 cytowań) oraz bibliografia PAN (45 pozycji). Ponadto *Index Copernicus*, *ICI World of Journals* dla czasopisma „Przegląd Prawno-Ekonomiczny”, w którym publikowałem w 2017 r. wynosił: 67.41, a taki sam *Index* dla dla czasopisma “Review of Comparative Law”, w którym publikowałem w 2017 r. wynosił: 46.37. Przedstawiam także w załączeniu wykaz przykładowych cytowań mojego dorobku.

### **5.5. Kierowanie międzynarodowymi lub krajowymi projektami badawczymi lub udział w takich projektach**

Byłem kierownikiem w 4 projektach badawczych. 3 z tych projektów były realizowane w ramach działalności statutowej Katedry Prawa Publicznego Wydziału Zamiejscowego KUL: *Międzynarodowe prawo administracyjne i gospodarcze* (2008-2011), wartość projektu 1.326,68 zł, *Modernizacja administracji publicznej w Polsce* (2013-2014), wartość projektu 1.109,86 zł oraz *Nowe problemy badawcze w nauce prawa publicznego na przykładzie różnych jego gałęzi* (2014-nadal), wartość projektu 46.345,14 zł. Ponadto kierowałem wspólnym projektem, w ramach Instytutu Prawa i Ekonomii, Katedry Prawa Publicznego i Katedry Zarządzania Organizacjami: *Instytucjonalne i finansowe bariery w funkcjonowaniu administracji publicznej* (2014), wartość projektu 8.139,88 zł.





### **5.6. Międzynarodowe lub krajowe nagrody za działalność naukową i inne**

Dwukrotnie zostałem odznaczony przez Rektora KUL (20 grudnia 2011 r. - nagroda indywidualna IV stopnia Rektora KUL za całokształt osiągnięć naukowych i dydaktycznych oraz za wybitną działalność społeczno-organizacyjną i popularyzację nauki oraz 17 grudnia 2013 r. - nagroda indywidualna III stopnia Rektora KUL za całokształt osiągnięć naukowych i dydaktycznych). Ponadto byłem odznaczony przez Wójta Gminy Radomyśl nad Sanem medalem z okazji 25-lecia samorządu terytorialnego (30 czerwca 2015 r.).

### **5.7. Udział w projektach realizowanych we współpracy z naukowcami z innych ośrodków polskich i zagranicznych**

Brałem udział, jako wykonawca w projekcie „*Samorząd terytorialny w Polsce i na Ukrainie. Місцеве самоврядування Польщі та України*”, kierownik projektu dr M. Karpiuk (AON). Realnym owocem projektu jest publikacja M. Karpiuk (red.), *Samorząd terytorialny w Polsce i Na Ukrainie. Місцеве самоврядування Польщі та України*, Polskie Wydawnictwo Prawnicze IURIS, Poznań-Kijów 2013, ISBN 978-83-63223-36-6. Projekt był realizowany przy udziale przedstawicieli polskich uczelni (m.in. UMCS, KUL, AON) w liczbie 15 osób oraz przy udziale przedstawicieli ukraińskich ośrodków naukowych (Ukraińsko-Polski Instytut Zarządzania w Kijowie, Akademia Zarządzania Państwowego przy Prezydencie Ukrainy w Kijowie, Akademia Zarządzania Administracją Publiczną w Kijowie) w liczbie 14 osób.

### **5.8. Udział w komitetach redakcyjnych i radach naukowych czasopism**

Od momentu powstania jestem związany z kwartalnikiem wydziałowym pt. „Przegląd Prawno-Ekonomiczny” ISSN 1898-2166, jest to czasopismo punktowane – 8 pkt. Byłem sekretarzem (2007-2011), zastępcą redaktora naczelnego (2011-2013), a obecnie pełnię funkcję członka redakcji (od 2014).

### **5.9. Działalność komentatorska**

Jestem autorem komentarzy w zakresie prawa administracyjnego, tj. 9 rozdziałów w komentarzu: K. Miaskowska-Daszkiewicz, B. Szmulik (red.), *Administracja publiczna. Tom I. Ustrój administracji państwowej centralnej*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2012, ISBN 978-83-255-3474-5 (*Agencja Rezerw Materialowych*, s. 695-722, *Dyrektor Biura Nasiennictwa Leśnego*, s. 1295-1313, *Główny Inspektor Transportu Drogowego*, s. 1139-1165, *Główny Inspektor Ochrony Środowiska*, s. 1204-1233, *Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy*



*Państwowe*", s. 1256-1294, *Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska*, s. 1314-1350, *Prezes Państwowej Agencji Atomistyki*, s. 1351-1376, *Komitet Ewaluacji Jednostek Naukowych*, s. 1535-1550, *Komitet Polityki Naukowej*, s. 1527-1535), 3 rozdziałów w komentarzu: K. Miaskowska-Daszakiewicz, B. Szmulik (red.), ***Administracja publiczna. Tom 2. Ustrój administracji państwowej terenowej***, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2012, ISBN 978-83-255-4292-4 (*Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska*, s. 96-126, *Dyrektorzy urzędów statystycznych*, s. 599-625, *Regionalni Dyrektorzy Ochrony Środowiska*, s. 764-804) oraz komentarzy do poszczególnych artykułów ustawy prawo o szkolnictwie wyższym: M. Czuryk, M. Karpiuk, J. Kostrubiec (red.), ***Prawo o szkolnictwie wyższym po nowelizacji. Komentarz praktyczny***, DIFIN, Warszawa 2015, ss. 336, ISBN 978-83-7930-737-1 (komentarz do art. 8a-9, s. 27-28, art. 9b-9c, s. 31-32, art. 14, s. 45-46, art. 16, s. 48-49, art. 60, s. 100-103, art. 63-64, s. 105-106, art. 66-80, s. 107-122 oraz art. 234-256, s. 318-321).

#### **5.10. Działalność dydaktyczna**

Prowadziłem zajęcia dydaktyczne z zakresu prawa ze szczególnym uwzględnieniem prawa administracyjnego i konstytucyjnego, w następujących ośrodkach akademickich: Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II oraz Wyższa Szkoła Administracji Publicznej w Kielcach. W ramach KUL prowadziłem zajęcia z zakresu: *prawa administracyjnego, postępowania administracyjnego, postępowania sądowo-administracyjnego, prawa konstytucyjnego, prawa instytucjonalnego Unii Europejskiej, prawa konstytucyjnego porównawczego, prawa samorządu terytorialnego, prawa ochrony środowiska, podejmowania i wykonywania działalności gospodarczej, międzynarodowego prawa administracyjne, orzecznictwa sądów administracyjnych oraz demokracji lokalnej i samorządu terytorialnego*. Zajęcia te (wykłady, ćwiczenia, konwersatoria i seminarium magisterskie) prowadziłem na kierunku prawo i socjologia (specjalność samorządowa). Ponadto prowadziłem dwa wykłady specjalistyczne (*ustrój i zadania administracji publicznej oraz kontrola i nadzór w administracji publicznej*) na studiach podyplomowych z zakresu administracji publicznej. W ramach WSAP Kielce prowadziłem zajęcia z takich przedmiotów jak: *prawo administracyjne, sądownictwo administracyjne i egzekucja, legislacja administracyjna, prawoznawstwo, prawo cywilne z umowami w administracji, podstawy prawa pracy, prawna ochrona pracy oraz prawo lokalowe*. Zajęcia te prowadziłem w ramach niestacjonarnych studiów na kierunku administracja, a także w ramach studiów podyplomowych (administracja z elementami e-administracji, administracja i zarządzanie publiczne, bezpieczeństwo i higiena pracy oraz kadry i płace).



### **5.11. Opieka naukowa nad studentami**

Pełniłem szereg funkcji jako opiekun naukowy i dydaktyczny nad studentami. Byłem promotorem 27 prac magisterskich (pełny wykaz w załączeniu) oraz recenzentem: 51 prac magisterskich (KUL Wydział Zamiejscowy w Stalowej Woli) i 32 prac licencjackich (WSAP Kielce). Ponadto pełniłem funkcje opiekuna roku na kierunku prawo (2009-2014 oraz od 2017 r.), opiekuna Akademickiego Biura Porad Prawnych w Stalowej Woli (2009-2010), opiekuna studentów w ramach Programu MOST (od 2010 r.) oraz kuratora Koła Naukowego Studentów Prawa „Viribus Unitis” (od 2018 r.).

### **5.12. Udział w zespołach eksperckich i konkursowych**

Byłem członkiem zespołu przygotowującego raport dla kierunku prawo, dla Państwowej Komisji Akredytacyjnej (2012), członkiem wydziałowej Komisji Programowej do przygotowania programu kształcenia na kierunku prawo (2013-2014) oraz członkiem wydziałowej Komisji do spraw ewaluacji jednostki naukowej (2017).

### **5.13. Recenzowanie projektów międzynarodowych lub krajowych oraz publikacji w czasopiśmie międzynarodowych i krajowych**

Byłem autorem recenzji artykułów opublikowanych w czasopiśmie: „Bezpieczeństwo i Administracja. Zeszyty Naukowe Wydziału Bezpieczeństwa Narodowego Akademii Obrony Narodowej w Warszawie” ISSN 2353-8872 oraz „Roczniki Nauk Prawnych KUL” ISSN 1507-7896.

### **5.14. Zestawienie wyników działalności popularyzatorskiej**

W tym zakresie wskazuję aktywny udział w Lubelskim Festiwalu Naukowym, gdzie byłem kierownikiem następujących projektów: *Jednostka wobec globalizacji prawa* (2013), *Globalizacja prawa. Fakty i mity* (2014), *Poznaj naszą Konstytucję* (2014), *Czym jest to prawo?* (2016), *Istota postępowania administracyjnego i sądownoadministracyjnego w Polsce* (2016), *Bezpieczeństwo drogowe a jednostka* (2017), *Mnogość zadań, mnogość administracji. O strukturze administracji publicznej* (2017) oraz *Po co człowiekowi prawo? O prywatności, godności i innych aspektach życia człowieka w świetle prawa* (2018).

Ponadto wygłosiłem następujące wykłady: z okazji rocznicy odzyskania niepodległości dla uczniów szkół średnich w Stalowej Woli (*Jak Feniks z popiołów. Administracyjne i prawne problemy rodzącej się państwowości polskiej w 1918 roku*, Stalowa Wola, 5.11.2012 r.), w ramach Dnia Otwartego Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II w Stalowej



Woli (*Kim jest administracja*, Stalowa Wola, 27.11.2012 r.), dla słuchaczy na Uniwersytecie Otwartym Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II (*Rok 2014 rokiem wyborczym. Na jakich przedstawicieli będziemy głosować*, Stalowa Wola 28.03.2014 r.), na uroczystej sesji Rady Gminy Radomyśl nad Sanem z okazji dwudziestopięciolecia samorządu terytorialnego w Polsce (*25 lat funkcjonowania samorządu terytorialnego w Polsce, przeszłość, teraźniejszość i przyszłość*, Radomyśl nad Sanem 30.06.2015 r.) oraz w ramach ELSA Day (*Przyszłość praw człowieka jako wyzwanie współczesności*, Stalowa Wola 25.11.2015 r.).

A handwritten signature in black ink, reading "Danusia Jędraszek". The signature is written in a cursive style with a large, stylized initial 'D' and 'J'.