

Dr hab. Przemysław Saganek
Instytut Nauk Prawnych PAN

Recenzja rozprawy doktorskiej mgr Magdaleny Majewskiej-Adamskiej,
„Prawne aspekty polityki transportowej Unii Europejskiej”,
Wydział Prawa UwB, Białystok 2016, ss.327

1. Dobór tematu rozprawy

Polityka transportowa Unii Europejskiej zdaje się być tematem mainstreamowym, o zagwarantowanej mocnej pozycji w każdym podręczniku prawa Unii Europejskiej. Faktycznie jednak jest zupełnie inaczej. Jest to swoisty fenomen, że polityka ta (nie najobszerniejsza przecież, choć bardzo obszerna) do tego stopnia odstrasza prawników. Nie umiałbym wskazać monografii czy kompleksowego podręcznika tej polityki ani w języku polskim, ani we francuskim czy niemieckim. Dlatego jeśli pierwszym zadaniem recenzenta jest przyznanie dodatniej lub ujemnej premii za wybór tematu, w przypadku pani Majewskiej premia ta jest nie tylko dodatnia, ale wyraża się bardzo dużą liczbą bezwzględną. Pozwoli ona z nieco większą pobłażliwością spojrzeć na liczne ułomności pracy. Jest jednak faktem, że inaczej ocenia się pracę na temat opisany w literaturze i taki, który zasługuje na opis, lecz opisany nie jest. W tym zakresie doktorant staje w sytuacji porównywalnej do pioniera pewnej dyscypliny. Tym samym ma szansę rzeczywiście a nie tylko formalnie, przyłożyć cegiełkę do budowy nauki prawa unijnego w Polsce.

2. Układ pracy

Praca składa się z wprowadzenia, podsumowania i siedmiu rozdziałów. Dotyczą one: samej istoty transportu (rozd. 1), polityki transportowej Unii Europejskiej w ujęciu teoretycznym (rozd. 2), jej ewolucji (rozd. 3), jej podstaw prawnych (rozd. 4), jej aspektów instytucjonalnych (rozd. 5), problemów prawnych praktyki (rozd. 6) i spojrzeniu na politykę z perspektywy Polski (rozd. 7). Sam ten układ trudno byłoby krytykować. Wydaje się on wręcz modelowy. Stanowi on jednak li tylko pewne ramy. Sposób ich wypełnienia, w tym proporcje pomiędzy rozdziałami należą już do oceny merytorycznej pracy.

3. Ocena merytoryczna

Na wstępie należy zaznaczyć, że całościowa ocena pracy doktorskiej jest pozytywna, choć krytyczna. Jak wiadomo, recenzent rozprawy doktorskiej dysponuje zero-jedynkową skalą ocen. W tej skali recenzowana rozprawa może otrzymać ocenę 1. Ocenę tę będzie dzielić z rozprawami genialnymi i rozprawami z trudem spełniającymi minimalne wymogi. W mojej ocenie praca nie jest genialna. Nie jest jednak tak, że należy do dzieł bardzo słabych. W przypadku zastosowania skali ocen

znanych z uczelni wyższej oscylowałaby pomiędzy oceną dobry minus a dostateczny plus.

Na ostateczną ocenę wpływ wywiera cały szereg elementów. W każdym razie proste zestawienie czy tym bardziej zliczenie uwag krytycznych nie oddaje istoty tej oceny.

Wstęp pracy jest jej dużym walorem. Autorka wykorzystuje go do zasygnalizowania najważniejszych elementów konstrukcyjnych samej pracy (teza, metoda, układ, zakres zagadnień, ważne zagadnienia do rozwinięcia).

Autorka zdecydowała się na jednoznaczne postawienie celu i tez rozprawy.

Celu dotyczy jej stwierdzenie: „Autorka postanowiła wykazać, że polityka transportowa jest jedną z ważniejszych z polityk Unii Europejskiej, szczególnie dla Polski, i że w interesie prawnym Polski leży, aby ukierunkować i usystematyzować prawo transportowe Unii Europejskiej.” (s.6)

Teza główna pracy głosi, że „polityka transportowa Unii Europejskiej jest uregulowana w sposób niedoskonały, implikując liczne problemy w sferze stosowania prawa, które to problemy jak i sama polityka powinny zostać usystematyzowane. Generalnie rzecz ujmując, istnieje wiele aktów prawnych w tej dziedzinie, ale brak jest gruntownej ich systematyki, a co więcej – mimo mnogości – wciąż istnieją obszary niedoregulowane.” (s.6)

Teza uzupełniająca głosi z kolei, że „nawet niedoskonałe istniejące uregulowania, mechanizmy i systemy egzekwowania norm, a także struktura organizacyjna pozwalają mówić nie tylko o istnieniu polityki transportowej Unii Europejskiej, ale również o istnieniu prawa transportowego Unii Europejskiej (pojęcie to póki co w zasadzie nie występuje w doktrynie).” (s.6)

Można mieć bardzo poważne zarzuty tak do tego celu, jak i tez. Samo stwierdzenie, że polityka transportowa jest jedną z ważniejszych z polityk Unii Europejskiej jest dość banalna. To samo można powiedzieć i o polityce rolnej, i o polityce spójności, i o polityce społecznej, konkurencji czy handlowej. To samo dotyczy stwierdzenia, że w interesie prawnym Polski leży, aby ukierunkować i usystematyzować prawo transportowe Unii Europejskiej. Ten element systematyzowania pojawia się zresztą w tezie głównej. Po pierwsze, można mieć wątpliwości, czy jest to w ogóle teza dająca się potwierdzić czy zanegować za pomocą instrumentarium prawnego. Raczej wygląda ona na banalne stwierdzenie, którym można skwitować każde zagadnienie rozważane przez prawnika. Wszystko można lepiej usystematyzować. Po drugie, nie jest jasne, czy Autorka za systematyzację uważa swoje rozważania czy też widzi tu zadanie dla prawodawcy unijnego. Jeśli pierwsza odpowiedź jest właściwa, to mamy do czynienia z pozorną tezą – każdy opis systematyzuje – czyli praca jest celem sama dla siebie. Jeśli jednak teza ta jest wnioskiem *de lege ferenda*, to Autorka nie podejmuje trudu określenia kierunków tej systematyzacji.

Last but not least, stwierdzenie, zgodnie z którym „nawet niedoskonałe istniejące uregulowania, mechanizmy i systemy egzekwowania norm, a także struktura organizacyjna pozwalają mówić nie tylko o istnieniu polityki transportowej Unii Europejskiej, ale również o istnieniu prawa transportowego Unii Europejskiej” jest

kolejnym banałem. Sama Autorka ukazuje ogrom dorobku prawnego dotyczącego transportu. Dylemat, czy można mówić o istnieniu prawa transportowego czy też nie, jest raczej sporem werbalnym, o znikomym znaczeniu praktycznym i teoretycznym. Jeśli istnieje prawo rolne, społeczne, prawo konkurencji, to zapewne istnieje też prawo transportowe. Niżej podpisany dostrzega pewną potrzebę prowadzenia w tym zakresie dyskursu. Rzeczywiście, można się zastanawiać, czy regulacje społeczne z zakresu transportu nie są po prostu częścią prawa społecznego, regulacje dotyczące środowiska – częścią prawa środowiskowego itp. Tym niemniej występuje cały szereg regulacji dotyczących transportu jako takiego. Jest jednak symptomatyczne odniesienie się przez Autorkę w tym zakresie do mechanizmów egzekwowania norm. Trudno nie zauważyć, że mechanizmy te są takie same – dla 100 rozporządzeń z zakresu transportu i dla jednej dyrektywy o ochronie danych osobowych. Ten element zatem nie może odgrywać decydującej roli.

Niżej podpisany nie jest skłonny kwestii tej przypisywać decydującego znaczenia. W wielu pracach daje się zauważyć swoiste szukanie tezy na siłę (tak jak licealista chętnie szukałby morału w każdym wierszu). Teza rozprawy zdaje się być przyjęta niejako dla parady, czy zadośćuczynienia jakiemuś formalnemu wymogowi. Autorka raczej wskazuje na problem w uchwyceniu jednego jądra czy jednego celu polityki transportowej czy prawa transportowego UE. Tak należy zapewne rozumieć jej uwagi o braku systematyzacji, niedoskonałościach czy problemach. Taka teza jest niebanalna, choć zapewne Autorkę stać było na sformułowanie tezy bardziej konkretnej. Na jej usprawiedliwienie można przywołać wspomniany już brak całościowych opracowań polityki transportowej, którego konstatacja jest właśnie wstępem do cytowanych tez i celu pracy. Faktycznie jednak kwestia ta ma mniejsze znaczenie. Praca mogłaby być wystarczająco dobra bez udawania, że jest poświęcona udowodnieniu tak sformułowanej tezy. W każdym razie na etapie przygotowania pracy do publikacji warto kwestię tę przemyśleć na nowo. Natomiast duże znaczenie ma samo ukierunkowanie pracy. Jeśli ma ono polegać na udowadnianiu rzeczy oczywistej, to raczej mamy do czynienia z poważną skazą rozprawy.

Autorka bardzo słusznie zdecydowała się wyjść poza samą analizę przepisów. Na uznanie zasługuje fakt spojrzenia na transport z innych perspektyw – jako na zjawisko ekonomiczne, społeczne, oddziałujące na środowisko czy zdrowie. Nie jest przypadkiem, że elementy te znajdują odzwierciedlenie w licznych dokumentach politycznych z zakresu tej polityki oraz w aktach prawnych, które się na nią składają. Dlatego wysoko oceniam poświęcone temu zagadnieniu rozważania zawarte we wstępie i pierwszym rozdziale. Mają one bardzo duże, porządkujące znaczenie. To samo dotyczy podziału transportu na poszczególne rodzaje. Autorka przytacza różnego rodzaju dane liczbowe, statystyki, co powoduje, że praca nabiera elementów interdyscyplinarnych.

Na aprobatę zasługują też uwagi dotyczące istoty polityki, zawarte w rozdziale drugim. Autorka przyjmuje szerokie rozumienie tej polityki i jest skłonna stosować go nawet do takich dziedzin jak kultura czy młodzież. Choć nie zgadzam się z tym podejściem, stanowisko Autorki uważam za uprawnione i mieszczące się w granicach oceny naukowej.

Na plus Autorki trzeba zaliczyć skłonność do odwołania się do najbardziej palących konkretnych problemów związanych z transportem. Należą do nich bezsprzecznie niemiecka ustawa o płacy minimalnej (czy raczej próby stosowania jej do kierowców z innych państw członkowskich). Autorka nie pominęła też kwestii pomocy publicznej dla PLL LOT (s.42) oraz orzecznictwa dotyczącego kompetencji do zawierania umów lotniczych. Można jedynie żałować, że nie uwzględniła prac nad biletami kolejowymi (rozslawionych przez Janusza Korwin-Mikkego). Autorka poświęciła problemom prawnym praktyki szósty rozdział. Trzeba to odnotować z zadowoleniem. Zarazem jednak sam ten rozdział jest daleki od ideału. Po pierwsze jest zbyt krótki. Jego rozmiary rażą na tle olbrzymiego rozdziału instytucjonalnego. Po drugie, można odnieść wrażenie, że znaczna część uwag jest pisana z głowy i jest dość powierzchowna. Autorka traktuje jako punkt odniesienia swoich analiz medialny obraz sporów (s.215). To „medialne”, a zatem i powierzchowne, podejście wywarło ewidentny wpływ na rozdział szósty, czy co najmniej na jego znaczną część.

Natomiast wysoko oceniam zawartą w rozdziale pierwszym prezentację ewolucji prawodawstwa wspólnotowego (obecnie unijnego) w zakresie poszczególnych rodzajów transportu. W mojej ocenie jest to jeden z najciekawszych wątków. Można tylko żałować, że Autorka nie rozbudowała tego elementu i nie spróbowała zbudować w oparciu o niego wartościowej tezy. Daje się wyraźnie zauważyć, że np. transport kolejowy wykazuje cechy, które nie są obecne przy drogowym czy lotniczym itp. W mojej ocenie specyfika poszczególnych gałęzi transportu przesądza o odmienności stosowanych mechanizmów prawnych. Tym samym przyczynia się do wewnętrznego zróżnicowania typowego dla polityki transportowej, by nie rzec – jej amorficzności, sygnalizowanej przez Autorkę we wstępie.

Autorka do kwestii tych powraca w rozdziale 3. Choć rozbiecie tej tematyki zapewne może budzić opory, nie byłbym skłonny mieć o to pretensji. Autorka znaczną część rozdziału trzeciego poświęca właśnie na opis podstaw kompetencyjnych wspólnej polityki transportowej. Celowość dokonania ich analizy – tak de lege lata, jak i w perspektywie historycznej, nie ulega najmniejszej wątpliwości. Natomiast sposób jego dokonania trudno uznać za modelowy. Faktycznie bowiem Autorka zdaje się nie dostrzegać tego, że od 1957 r. roku tytuł poświęcony polityce transportowej zmieniał się nieznacznie. Zamiast zaprezentować punkt wyjścia z 1957 r. i wskazać rzeczywiste zmiany, Autorka w przypadku Traktatu z Amsterdamu przytacza tekst traktatu w znowelizowanej wersji, nie zauważając, że omawia po raz drugi praktycznie to samo (s.69-71). Trzeba jednak odnotować, że w odniesieniu do innych traktatów zmieniających prezentacja jest prawidłowa. Nieco większe opory może rodzić fakt, że po opisie tych postanowień Autorka kolejny rozdział poświęca ‘podstawom prawnym polityki transportowej’. Faktycznie jednak omawia ona w nim nie tylko aktualne brzmienie postanowień traktatowych, ale też odnosi się do całego *acquis communautaire* w zakresie transportu.

Sam opis postanowień traktatowych dotyczących transportu *par excellence* jest interesujący. W mojej ocenie powinien on być rozbudowany, dotyczy to zwłaszcza art. 93 TFUE. Dokładniejszego opisu wymagałyby też przywoływane przez Autorkę orzeczenia ETS dotyczące tych postanowień.

Również mocną stroną rozprawy są fragmenty odwołujące się do dokumentów politycznych wskazujących główne kierunki polityki transportowej. Szczególną uwagę poświęca im Autorka w rozdziale drugim (s.43 i nast.) oraz trzecim (s.60, 65 i nast.). Pokazują one wieloaspektowy charakter transportu i jego powiązanie z takimi kwestiami jak ochrona środowiska, zdrowie, konkurencja, towary, podatki, rozwój i finansowanie infrastruktury, promocja ruchu pieszego.

Bardzo ciekawa jest uwaga Autorki wskazująca na przenoszenie punktu ciężkości polityki transportowej z podejścia sektorowego na horyzontalne (s.45). Szkoda, że Autorka nie zdecydowała się na poświęcenie obszerniejszej części pracy temu aspektowi.

Trafnym zabiegiem jest też obszerniejsze odwołanie się do orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości (poprzednio Wspólnot, obecnie – UE) (s.111 i nast.). Pozwala to na zamieszczenie w pracy opisu spraw dotyczących umów otwartego nieba. Zarazem opisy orzeczeń powinny zostać dopracowane (tak choćby fragment ze s.116).

Na marginesie można odnotować, że Autorka wielokrotnie odwołuje się do kwestii podziału kompetencji, czy raczej rozróżnienia wśród kompetencji unijnych kompetencji wyłącznych, dzielonych i innych. Słusznie kwalifikuje kompetencje w zakresie polityki transportowej jako dzielone. Słusznie odnotowuje też przekształcanie się kompetencji dzielonych w wyłączne w wyniku aktywności prawodawczej UE. Dlatego nie sposób zrozumieć fragmentów jej pracy (s.86-87) kwalifikujących jako wyłączne kompetencje w zakresie art. 91 ust. 1 lit a i b TFUE. Jest to raczej pozostałość rekonstrukcji pojęcia wyłączności kompetencji dokonywanych przed wejściem w życie traktatu z Lizbony. Czasami Autorka sprawia wrażenie jakby chciała wyważyć otwarte drzwi, jak wówczas gdy (s.88) stwierdza łaskawie, że art. 91 TFUE jest przepisem kompetencyjnym. Tak samo można traktować jej stwierdzenia, zgodnie z którymi przepisy kompetencyjne nie są bezpośrednio skuteczne. Teza ta jest prawdziwa, ale oczywista i nie wymaga dowodu w pracy z zakresu polityki transportowej. Z kolei dziwi to, że w dalszej części rozważań (s.215) próbuje wykazywać, że skoro tym obszarze kompetencje są dzielone, to przepisy państw 'podlegają weryfikacji co do zgodności z prawem Unii Europejskiej'. To ostatnie stwierdzenie jest aktualne do wszystkich obszarów objętych prawem UE.

Największym mankamentem jest brak pogłębionej analizy postanowień dotyczących transportu w świetle unijnej swobody przepływu usług. Analiza art. 58 ust. 1 TFUE jest zbyt ogólnikowa (s.95-97). Tymczasem tu można szukać tego, co dałoby się określić mianem *creme de creme* zagadnienia.

Jeszcze większe zastrzeżenia można mieć jednak do sposobu podejścia do *acquis communautaire*. Autorka odnosi się do niego na s.98 pisząc:

„Mnogość aktów prawa wtórnego (tzn. co najmniej 600) dotyczących transportu w Unii Europejskiej w ramach przedstawionej rozprawy nie pozwala nawet na podjęcie się kompleksowej ich systematyki, nie mówiąc już o omówieniu, albowiem samo ich wymienienie pochłonęłoby co najmniej połowę objętości niniejszej pracy. Niemniej niektóre z nich są szczególne istotne i te w niniejszym opracowaniu zostaną

uwzględnione (omówienie najważniejszych dla danego zagadnienia ma miejsce w poszczególnych rozdziałach niniejszej pracy).”

Jednak takie podejście rodzi szczególne zastrzeżenia. Po pierwsze, obietnica zawarta w drugim z cytowanych zdań nie zostaje spełniona w dalszej części rozważań. Po drugie, z samego stwierdzenia, że aktów jest dużo, nie wynika, że nie można odnieść się do samej istoty polityki. Po trzecie, stwierdzenie o braku możliwości systematyzacji pozostaje w napięciu wobec wspomnianej już tezy Autorki, jakoby zamierzała właśnie systematyzować.

Autorka zdaje się być przerażona rozmiarami polityki transportowej. Co jednak ma powiedzieć osoba pisząca o polityce rolnej, gdzie aktów jest dziesięć razy więcej. Dość powiedzieć, że nie każdy akt jest tak samo ważny. Nikt od Autorki nie oczekuje ani listy tych aktów, ani ich streszczenia, ani analizy 600 aktów. Jednak może oczekiwać zbiorczego odniesienia się do nich i wyboru najważniejszych aktów, grup aktów czy trendów, najlepiej w perspektywie porównawczej – czy to pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu, czy to pomiędzy różnymi politykami.

Od razu trzeba zaznaczyć, że gdyby Autorka zdecydowała się na porzucenie na statystykach i liczbach aktów, ocena całościowa pracy byłaby zgoła odmienna. Jednak na szczęście, ostateczna zawartość pracy jest dużo lepsza niż sugerowałby zacytowany fragment. Już odniosłem się do całego szeregu elementów, które znalazły się w niej. Dotyczą one: ewolucji prawa transportowego i podstawowych elementów zawartych w dokumentach politycznych. W tym miejscu dodać trzeba dwa jeszcze. Są to uwarunkowania instytucjonalne polityki transportowej i polska perspektywa tej polityki.

Od razu trzeba pochwalić samą decyzję o poświęceniu dwóch rozdziałów tym dwóm ostatnim kwestiom (odpowiednio – piątego i siódmego). Można jednak mieć wątpliwości co do ich rozmiarów i samej zastosowanej metody. I tak – rozdział o kwestiach instytucjonalnych jest zbyt duży, zwłaszcza na tle innych rozdziałów. Po drugie, Autorka przyjęła metodę cytowania żywcem całych katalogów kompetencji poszczególnych jednostek organizacyjnych UE. I tak np. przytacza *verbatim* 14 kompetencji Rady Administracyjnej Agencji Europejskiego Systemu Nawigacji Satelitarnej, 20 kompetencji jej dyrektora. Podobnie prezentuje Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu. Ten sposób prezentacji nie ułatwia percepcji. To podejście – choć formalnie poprawne - jestem skłonny uznać za defekt w selekcji materiału. Podobnie należy potraktować wyliczanki aktów zawarte w „polskim rozdziale”. Można odnieść wrażenia, że Autorka przyjęła metodę – „chcecie aktów/szczegółów/tytułów, to je macie”.

Tym niemniej obydwie rozdziały nadają pracy konkret i częściowo rekompensują zbyt skrótowe odniesienie się do materialnoprawnej zawartości unijnego prawa transportowego. Zwłaszcza rozdział dotyczący Polski pokazuje prawo transportowe w działaniu – jako wyzwanie dla państwa dopiero wstępującego do UE.

Autorka nie ustrzegła się szeregu niedoróbek. Jedną z najpoważniejszych jest używanie określenia wspólnotowy czy Wspólnota w odniesieniu do Unii Europejskiej (np. s.151, 152). Od 1 grudnia 2009 r. określenia Wspólnota/wspólnotowy mają tylko charakter historyczny (pomijając sam tylko Euratom).

Także bardzo razi nazywanie zwykłej procedury ustawodawczej procedurą prawodawczą. Spotykamy takie nazewnictwo na s.87, s. 195-199. Co ciekawe, na s. 138 znajdujemy odwołania do procedury współdecyzji.

Podobnie mogą dziwić odwołania do 25 państw członkowskich (s.150), 27 państw członkowskich (s.226) czy Rady Ministrów UE (s. 180).

Zupełnie nietrafnie Autorka utożsamia akty nieustawodawcze z aktami przyjmowanymi przez Komisję. (s.97) Zasadniczo nie zgadzam się też z pojmowaniem przez nią istoty specjalnej procedury ustawodawczej (s.199).

Autorka dość skutecznie unika przerażającego mnie określenia soft law czy niewiążące akty prawne. Wyjątek czyni na s. 110 – wyróżniając niewiążące akty prawne i nienazwane akty prawne. Akt prawny musi być wiążący, przy czym nie każdy akt wiążący jest aktem prawnym. Na jej pocieszenie mogę tylko powiedzieć, że autorzy podręczników z zakresu prawa UE zapominają o tej prostej prawdzie.

Razi też prezentacja pewnych dokumentów nie na podstawie oryginału, ale z drugiego źródła (patrz s.61 odnośnie do Białej Księgi z 1985 r.)

Do pracy wkradły się też liczne powtórzenia. Czasami dotyczy to całych akapitów (patrz choćby s.38). Nie podnoszą one wartości rozprawy.

Zupełnie nie jestem w stanie zrozumieć stwierdzenia Autorki ze strony 86, zgodnie z którym art. 91 TFUE nie obejmuje transportu transgranicznego. Nie bardzo rozumiem, jak Autorka odróżni transport międzynarodowy od transgranicznego. Są to synonimy.

Nie do przyjęcia jest też teza utożsamiająca organy krajowe z unijnymi. (s.188) Kwestia ta ma jednak znaczenie poboczne dla całej pracy.

4. Ocena formalna

Język rozprawy jest z zasady poprawny, choć zdarza się sporo fragmentów pisanych słabym stylem (np. znaczne fragmenty na s.28; s.47 ‘poddamy w rozważanie’, ‘pochylić się nad zapytaniem’; s.84 ‘obszar dla narodowej aktywności’). Zdarzają się nieliczne literówki (z nagromadzeniem na s.217). Rażą zwłaszcza odniesienia do Unii czy Wspólnot z małej litery.

Już wspominałem o fragmentach pracy utrzymanych w bardzo technicznym stylu. Same z siebie nie są błędem, o ile byłyby rzeczywiście niezbędne. Moim zdaniem nie są, Autorka woląла raczej ułatwić sobie zadanie, niż pochylić się nad przejrzystością swojego wywodu, by był jak najbardziej przyjazny dla czytelnika. Trafiają się też fragmenty trudne do zrozumienia (np. na s. 220 informacja o portach nie mogących przyjąć 2 mln. pasażerów)

Autorka wskazuje w bibliografii 143 pozycje książkowe, 69 artykułów. Same te liczby są zadowalające. Jednak wykorzystanie literatury w przypisach jest dalekie od ideału. Gdyby Autorka planowała wydanie książki, doradzałbym jej szczególnie pietyzm przy wykorzystaniu rozdziałów tych opracowań zbiorczych nt. UE, które objęły wspólną politykę transportową. W literaturze polskiej dotyczy to na pewno znakomitego rozdziału dr R.Ostrihanskiego.

Jak jednak zaznaczyłem, uwagi krytyczne nie stanowią miernika ostatecznej oceny, która jest pozytywna.

5. Konkluzja

Rozważania zawarte w recenzowanej rozprawie wykazują znaczny poziom wiedzy teoretycznej Autorki w dziedzinie nauk prawnych, a także – świadczą o przygotowaniu Pani mgr. Magdaleny Majewskiej-Adamskiej do samodzielnego prowadzenia badań naukowych.

W przekonaniu, że rozprawa mgr. Magdaleny Majewskiej-Adamskiej odpowiada podstawowym wymogom określonym w art. 13 ust. 1 ustawy z 14 czerwca 2003 r. o stopniach i tytule naukowym...(Dz. U. z 2003 r nr 65, poz. 595 z późn. zm.) wnoszę o dopuszczenie jej Autorki do dalszych etapów przewodu doktorskiego.

