

Recenzja

pracy doktorskiej mgr Doroty Mieczkowskiej pt. **Zakaz prowadzenia pojazdów w polskim prawie karnym w teorii i praktyce**, Białystok 2016

Zakaz prowadzenia pojazdów spełnia ważną rolę w polityce karnej, który w założeniu ustawodawcy, tak jak i inne środki karne, ma być nie tylko uzupełnieniem kar, ale przede wszystkim elementem racjonalizacji tej polityki. Jest to środek, który cieszy się dużym zainteresowaniem przedstawicieli doktryny, czego dowodem są poświęcone mu dwie monografie (R. A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, Warszawa 1990, K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów jako środek polityki kryminalnej, Wrocław 2005) oraz kilkadziesiąt opracowań przyczynkarskich. W związku z tym nasuwa się pytanie, czy zasadny był wybór tego środka za przedmiot rozprawy doktorskiej. Zdawała sobie z tego sprawę także Doktorantka i udzieliła na nie odpowiedzi we wprowadzeniu, pisząc, że zachętą do pogłębionego naukowego rozpracowania tego środka był brak aktualnego i kompleksowego opracowania „ przedstawiającego problematykę zakazu prowadzenia pojazdów w kodeksie karnym oraz w kodeksie wykroczeń, a także ukazującego funkcjonowanie tego środka karnego w praktyce wymiaru sprawiedliwości” (s. 9). Jest to wyjaśnienie przekonujące, jeżeli się zważy, że pierwsza z wyżej wymienionych monografii dotyczyła regulacji tego zakazu w kodeksie karnym z 1969r., a druga, wprawdzie jest oparta na aktualnym kodeksie karnym, ale uwzględnia tylko nowelizację dokonaną ustawą z dnia 14 kwietnia 2000 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny (Dz.U. Nr 48,poz.548), a tymczasem istotnych zmian w zakresie regulacji tego środka dokonano ustawami: z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny, ustawy - Kodeks karny wykonawczy oraz ustawy - Prawo ochrony środowiska (Dz.U Nr 40, poz. 227), z dnia 25 listopada 2010 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny (Dz.U. z 2011r. Nr 17, poz. 78) i z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2015r., poz.541).

Wprowadzone zmiany budzą nie tylko wątpliwości merytoryczne, ale także nasuwają istotne zastrzeżenia w zakresie poprawności legislacyjnej, co przekłada się na trudności

interpretacyjne, które mogą być wyjaśnione przez kompleksowe i całościowe spojrzenie na przepisy dotyczące tego środka. Jest to możliwe tylko w opracowaniu o charakterze monograficznym. Ponadto chodzi o zagadnienie ważne ze społecznego i praktycznego punktu widzenia. W związku z tym wybór tytułowego zagadnienia za przedmiot rozprawy doktorskiej trzeba ocenić jako w pełni uzasadniony.

Tytuł i temat rozprawy zostały jasno określone. Nie ma więc wątpliwość co do przedmiotu rozprawy, a jej treść jest zgodna z tytułem.

Postawiona przez Autorkę hipoteza badawcza, że „zakaz prowadzenia pojazdów w aktualnie obowiązującym kształcie prawnym jest instrumentem prawa karnego stanowiącym adekwatną reakcję państwa na zagrożenie bezpieczeństwa w komunikacji” (s. 10) zasługuje na aprobatę.

Trafny jest też cel, jaki postawiła sobie Autorka, przystępując do opracowania tego tematu. Jest nim – jak pisze we wprowadzeniu – analiza i ocena normatywnego kształtu zakazu prowadzenia pojazdów w kodeksie karnym i kodeksie wykroczeń oraz ocena jego funkcjonowania w praktyce wymiaru sprawiedliwości (s. 10). Nie nasuwają też uwag krytycznych sformułowane cele szczegółowe (s.11).

Nie jest to praca wyłącznie dogmatyczna, ale mająca także charakter praktyczny. Nie chodzi tylko o odwołanie się do orzecznictwa Sądu Najwyższego i sądów apelacyjnych, które zostało starannie przeanalizowane i pozwoliło na ustalenie kształtowania się praktyki orzekania zakazu, ale przede wszystkim o odwołanie się do statystyki orzekania tego środka w skali kraju oraz badania własne akt spraw sądowych, w których orzeczono ten zakaz. Przedmiotem tych badań były sprawy rozpoznane przez jeden sąd, a mianowicie Sąd Rejonowy w Białymstoku co może nasuwać się wniosek, że ocena funkcjonowania zakazu w praktyce wymiaru sprawiedliwości jest niemożliwa do przeprowadzenia ze względu na niereprezentatywność próby. Wprawdzie z uwagi na zakres terytorialny badania nie sposób wyciągać z nich uogólnionych wniosków, lecz są w pełni przydatne do ilustracji poruszanych problemów i takie też było założenie Autorki (s. 15, 376).

Weryfikacja wyżej określonej tezy badawczej oraz osiągnięcie celu zasadniczego i celów szczegółowych, wymagało trafnego doboru metod badawczych. Autorka wykorzystała metody: historyczną, normatywną, dogmatyczną, analizy judykatury, statystyczną i badań aktowych. Swobodne posługiwanie się nimi pozwoliło na wszechstronne, wielopłaszczyznowe i wyczerpujące przedstawienie tytułowego

zagadnienia w różnych płaszczyznach, tj. historycznej, komentatorskiej, teoretycznej i praktycznej.

Dla komunikatywności i jasności wywodów oraz ujęcia tematu istotne znaczenia miała kompozycja pracy. Praca, oprócz wprowadzenia i podsumowania, składa się z 9 rozdziałów, obejmujących:

- ewolucję zakazu prowadzenia pojazdów w polskim prawie karnym i prawie wykroczeń, w tym w prawie karnym okresu międzywojennego, Polski Ludowej, w świetle kodeksu karnego z 1997 r. w pierwotnym oraz w jego nowelizacjach, a także w prawie wykroczeń (rozdział I);
- zakaz prowadzenia pojazdów w świetle aktualnego stanu prawnego, w szczególności fakultatywny zakaz prowadzenia pojazdów (zakres podmiotowy i przedmiotowy, skazanie za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji), obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów orzekany na określony okres (przesłanki jego orzekania i zakres przedmiotowy), zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzekany dożywotnio względnie obligatoryjny (przesłanki jego orzekania i charakter prawny) oraz bezwzględnie obligatoryjny (rozdział II);
- formy prawne orzekania zakazu prowadzenia pojazdów, a więc orzekany obok kary, w razie odstąpienia od wymierzenia kary, tytułem środka probacyjnego oraz jako środek zabezpieczający (rozdział III);
- okres zakazu prowadzenia pojazdów, w tym granice czasowe zakazu prowadzenia pojazdów, bieg okresu wykonywania zakazu , zaliczenie okresu zatrzymania prawa jazdy lub innego odpowiedniego dokumentu na jego poczet, skrócenie okresu wykonywania zakazu, zmiana orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów na zakaz prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową (rozdział IV);
- dyrektywy sądowego wymiaru środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów, a mianowicie ogólne dyrektywy sądowego wymiaru tego środka, okoliczności szczególne wpływające na wymiar zakazu, dyrektywy wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego jako łącznego środka karnego (rozdział V);
- przedawnienie wykonania zakazu prowadzenia pojazdów i zatarcie skazania obejmującego ten środek (rozdział VI);
- zakaz prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń, zwłaszcza jego charakter, przesłanki orzekania fakultatywnie i obligatoryjnie, dyrektywy sądowego jego wymiaru (rozdział VII);

- analizę statystyczną zakazu prowadzenia pojazdów w orzecznictwie sądów w latach 1999-2014, w tym metodę badań, zakaz prowadzenia pojazdów orzekany obok kar, zakres i tryb jego orzekania, wymiar zakazu, skutki niestosowania się do orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów, zakaz prowadzenia pojazdów orzekany w innych formach prawnych (rozdział VIII);

- zakaz prowadzenia pojazdów w świetle wyników badań aktowych, w szczególności metodę badań, zakaz prowadzenia pojazdów orzekany za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji oraz za wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji (rozdział IX).

Podział materiału na rozdziały w zasadzie nie nasuwa zastrzeżeń, gdyż jest logiczny i spójny; są one ze sobą powiązane i wzajemnie się uzupełniają. Nie ma wydzielonego rozdziału poświęconego wykonaniu tego środka, co sugeruje, że zagadnienie to zostało pominięte. Gdyby tak było, to byłby to istotny mankament pracy, bowiem z punktu widzenia bezpieczeństwa w komunikacji ważne jest nie tylko jego orzeczenie, ale istotne jest także jego wykonanie. Lektura pracy rozwiewa te wątpliwości, gdyż zagadnienie to zostało przeanalizowane w rozdziale IV (s. 199-202), a w związku z tym niezrozumiałe jest zaznaczenie we wstępie, że poza zakresem rozważań pozostały kwestie dotyczące wykonania zakazu (s. 10). Waga tego zagadnienia uzasadniała jego omówienie w odrębnym rozdziale. Poświęcony powinien mu być rozdział VI, który przecież obejmuje rozważania dotyczące przedawnienia wykonania zakazu, a więc nawiązujące do wykonania.

Oceniając bardzo wysoko wartość naukową recenzowanej rozprawy – o czym będzie jeszcze mowa dalej – nie sposób nie zwrócić uwagi na jej mankamenty, które nie dotyczą kwestii najważniejszych i nie są liczne oraz w niczym nie umniejszają ogólnej oceny, a jedynie wskazują, że trudno jest stworzyć dzieło doskonałe. Ponadto pozwolą na ich wyeliminowanie przed opublikowaniem pracy, która w pełni zasługuje na upowszechnienie.

W kwestiach, które wywołały rozbieżności w doktrynie Autorka zajmuje – po prezentacji różnych stanowisk – własne stanowisko. Dlatego też niezrozumiałe jest przedstawienie tylko jednego poglądu co do oceny zmiany w kodeksie karnym kar dodatkowych na środki karne, tj. pozytywnego (s. 38), mimo że była też oceniana krytycznie, gdyż zarzucano, że podział środków reakcji karnej na kary i środki karne jest błędny zarówno z punktu widzenia językowego, jak i logicznego (T. Bojarski, Nowe środki karne i formy załatwiania spraw karnych. Uwagi na tle nowego prawa karnego, w: Nowe prawo karne procesowe.

Zagadnienia wybrane. Księga ku czci Prof. Wiesława Daszkiewicza, red. T. Nowak, Poznań 1999, s. 134–135).

Nie wiadomo też dlaczego Autorka ogranicza się do stwierdzenia, że w art. 177 § 2 k.k. stypizowany jest kwalifikowany wypadkiem komunikacyjnym, podczas gdy w literaturze poglądy w tej kwestii są rozbieżne. Przyjmuje się, że jest: 1) typem kwalifikowanym do przestępstwa średniego wypadku w komunikacji określonego w § 1 tego przepisu; 2) typem podstawowym (zob. literaturę powołaną przez R.A. Stefańskiego, w: Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański Legalis 2016, teza 2 do art. 177). Sąd Najwyższy zaś przyjął, że "Mimo sformułowania przepisów art. 177 § 1 i § 2 k.k., wskazującego *prima facie* na zachodzenie pomiędzy nimi stosunku typu podstawowego i kwalifikowanego (tzw. pozorne typy kwalifikowane), przepisy te określają dwie odmiany typu podstawowego przestępstwa nieumyślnego spowodowania wypadku komunikacyjnego, który w przypadku czynu określonego w art. 177 § 2 k.k. odnosi się do tzw. ciężkiego wypadku komunikacyjnego" (wyrok SN z dnia 8 czerwca 2006 r., III KK 105/06, OSNwSK 2006, poz. 1197).

Nie znajduje uzasadnienia normatywnego pogląd, że w wypadku warunkowego przedterminowego zwolnienia z odbycia kary pozbawienia wolności orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów „ nabiera charakteru probacyjnego”, uzasadniany tym, że ustawą z dnia 20 lutego 2015 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2015r., poz. 396) wprowadzono wymóg brania po uwagę przy ocenie prognozy kryminologicznej, czy skazany po zwolnieniu będzie stosował się do orzeczonego środka karnego lub zabezpieczającego (s. 170). Zamiana ta nie ma żadnego wpływu na charakter orzeczonego w wyroku zakazu, który nadal pozostaje środkiem karnym. Miałby taki charakter, gdyby sąd stosujący warunkowe przedterminowe zwolnienie, orzekał zakaz prowadzenia pojazdów w związku z tą decyzją, ale nie jest do tego uprawniony. Z tym poglądem pozostaje w związku błędne twierdzenie Autorki, że w razie uchylania się od wykonania tego zakazu sprawca nie ponosi odpowiedzialności za przestępstwo z art. 244 k.k., gdyż może ono być – zgodnie z art. 160 § 3 k. k. w. - podstawą do odwołania warunkowego zwolnienia (s. 171). Z tego wynika, że zdaniem Autorki uchylenie się od zakazu polega na prowadzenie pojazdu wbrew zakazowi, a takie zachowanie wyczerpuje znamiona przestępstwa z art. 244 k.k. i odwołanie warunkowego przedterminowego zwolnienia nie jest okolicznością wyłączającą bezprawność tego czynu. Z tych samych powodów Autorka zakwestionowała pogląd wyrażony w literaturze,

że sprawca uchylający się od wykonania zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego w związku z warunkowym umorzeniem ponosi odpowiedzialność za przestępstwo z art. 244 k.k. (s. 187). Podobnie jak w poprzednim wypadku, jest on nietrafny, za czym, przemawiają te same argumenty, chociaż zakaz ten ma charakter środka probacyjnego. Nie zmienia to oceny zachowania sprawcy polegającego na niestosowaniu się do orzeczonego przez sąd zakazu. Kryminalizacji w art. 244 k.k. podlega zachowanie polegające na niestosowaniu się do orzeczonego przez sąd zakazu i ustawa nie uzależnia odpowiedzialności od charakteru orzeczonego zakazu. Potwierdził to Sąd Najwyższy, wyjaśniając, że „Przedmiotem ochrony przepisu z art. 244 k.k. jest orzeczenie każdego sądu (cywilnego, administracyjnego lub karnego), zawierające zakaz określonej w nim działalności, także innej niż gospodarcza” (postanowienie SN z dnia 26 lutego 2004 r., I KZP 47/03, OSNKW 2004, nr 3, poz. 35).

Z przeoczenia chyba wynika twierdzenie, że w przypadku konsensualnego zakończenia postępowania karnego tylko z tego powodu jest możliwe odstępiania od wymierzenia kary i porzucenie na środku karnym (s. 171). Taką możliwość przewidywał art. 60a k.k., który został uchylony ustawą z dnia 11 marca 2016 r. o zmianie ustawy - Kodeks postępowania karnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016r., poz. 437).

Rację ma Autorka, że skazany po wykonaniu zakazu prowadzenia pojazdów trwającego dłużej niż rok, nie odzyskuje utraconych uprawnień, a jedynie zdolność do ich uzyskania, bowiem jest ono warunkowane zdaniem z wynikiem pozytywnym egzaminu państwowego. Wynika to z art. 49 ust. pkt 3 lit. a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U. z 2016r., poz. 627), w myśl którego sprawdzeniu kwalifikacji w formie egzaminu państwowego podlega osoba ubiegająca się o przywrócenie uprawnienia do kierowania motorowerem, pojazdami silnikowymi lub tramwajem cofniętego na okres przekraczający rok. Autorka zaś powołała się na art. 49 ust. 1 pkt 3 lit. b tej ustawy, który stanowi, że sprawdzeniu kwalifikacji w formie egzaminu państwowego podlega osoba ubiegająca się o zwrot zatrzymanego prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem, którego była pozbawiona na okres przekraczający rok (s. 197). Przepis ten dotyczy osoby, której prawo jazdy było zatrzymane. Tymczasem sprawcy, wobec którego został orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów, uprawnienia nim objęte są cofnięte, gdyż jego wykonanie polega na ich cofnięciu przez starostę (art. 182 § 2 k. k. w.). Z uwagi na cofnięcie uprawnień przez starostę w wykonaniu zakazu, nie sposób też podzielić poglądu Autorki, że zakaz prowadzenia

pojazdów nie powoduje odebrania uprawnień, a jedynie skutkuje ich zawieszeniem (s. 197). Ten ostatni skutek powoduje zatrzymanie prawa jazdy.

Poglądy Autorki - jak już podkreślano - są należycie uzasadnione z odwołaniem się do argumentów przytaczanych w literaturze i często przez kilku przedstawicieli doktryny. Niemniej niektóre - moim zdaniem - są nietrafne. I tak nie ma racji Autorka, pisząc, że osoba stojąca na poboczu drogi nie jest uczestniczącą w ruchu (s. 72). Tymczasem jest ona pieszym, który – zgodnie z definicją uczestnika ruchu zawartą w art. 2 pkt 17 p. r. d. – jest uczestnikiem ruchu. Pieszym zaś jest osoba „znajdująca się poza pojazdem na drodze i niewykonującą na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami (art. 2 pkt 18 p. r. d.). Osoba stojąca na poboczu znajduje się na drodze, bowiem jest ono częścią drogi. W myśl art. 2 pkt 1 p. r. d. droga składa się z „jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa”.

Autorka zebrała i przestudiowała ogromną literaturę; wystarczy wskazać, że bibliografia liczy ponad 730 pozycji, przy czym wykazała się gruntowną jej znajomością. Umiejętnie wykorzystwała ją w prowadzonych rozważaniach. W sposób rzetelny uwzględniała też nie mniej obszerne orzecznictwo Sądu Najwyższego, sądów apelacyjnych i sądów administracyjnych. Bogactwo literatury i judykatury, zwłaszcza dotyczące bezpośrednio zakazu prowadzenia pojazdów stanowiło pewną trudność, gdyż konieczna była selekcja tak obszernego materiału i dyscyplina w omawianiu poruszonych w nim problemów. Chęć uwzględnienia wszystkich wypowiedzi i to dotyczących także drugorzędnych zagadnień doprowadziłaby do nadmiernej kazuistyki, a w konsekwencji do zgubienia zagadnień najważniejszych. Autorka w tym zakresie wykazała się dużą roztropnością i zdolnościami selektywnego wyboru problemów. Zajęła się istotnymi kwestiami wymagającymi pogłębionej analizy, rzeczowej oceny i wskazania kierunków ich interpretacji oraz rozwiązania w drodze legislacyjnej. Potrafiła jednak także zauważyć problemy, które prima facie wydawały się nie występować oraz co ważne, rozwiązać je w sposób zasługujący w pełni na aprobatę. Równomiernie są rozłożone akcenty na poszczególnych problemach poruszanych w pracy. Doprowadziło to do powstania rozprawy nadmiernie nierozbudowanej, a jednocześnie wszechstronnie i kompleksowo przedstawiającej złożone i dyskusyjne problemy występujące na tle ustawowej regulacji zakazu prowadzenia pojazdów. Autorka prowadzi rozważania bardzo wnikliwie, trafnie identyfikując kwestie sporne lub wymagające analizy. Na uznanie zasługuje wycucie potrzeb praktyki, przejawiające się w

odnoszeniu rozważań do konkretnych problemów pojawiających się lub mogących się pojawić w praktyce orzeczniczej.

Praca jest przygotowana rzetelnie i ze znajomością problematyki. Tytułowe zagadnienie zostało przedstawione w sposób zrozumiały i przystępny. Autorka osadziła swe rozważania na tle dotychczasowego bogatego dorobku doktryny i judykatury. Zebrała i przestudiowała literaturę z zakresu prawa karnego. Dokonała analizy wypowiedzi doktryny i orzecznictwa, wykorzystwała je umiejętnie dla zobrazowania problemów rodzących się na tle tytułowego zagadnienia, podjęła próbę ich rozwiązania i uczyniła to poprawnie. Jej stosunek do poszczególnych wypowiedzi w literaturze świadczy o znajomości problematyki, za czym przemawia też fakt, że porusza się w niej swobodnie.

Autorka posiada znajomość zagadnień objętych tematem rozprawy i odpowiednią wiedzę teoretyczną. Wykazała się umiejętnością dokonywania analizy przepisów prawnych, precyzowania, przedstawiania i eksponowania problemów istotnych na tle prowadzonych rozważań oraz samodzielnością w zakresie ich rozwiązywania. Rozważania te w pełni wyczerpują problematykę objętą tematem. Praca cechuje się solidnością, rzetelnością i wnikliwością badawczą.

Autorka w bardzo dobrym stopniu opanowała warsztat naukowy pozwalający na przeprowadzenie badań dogmatycznych i praktycznych. Sposób rozwiązywania problemów naukowych, prowadzenia analiz językowych i wyprowadzania z nich wniosków jest poprawny, oparty na własnych przemyśleniach, wsparty dorobkiem doktryny prawa karnego i orzecznictwem sądowym.

Dokonując obiektywnej oceny rozprawy nie sposób nie odnieść się do analizy statystycznej orzekania tego środka. Obejmuje ona długi okres, bo lata 1999 – 2014, co daje gwarancję wyprowadzenia trafnych uogólnionych wniosków. Jest przeprowadzona wnikliwie i z zastosowaniem prawidłowych metod. Autorka z analizowanych danych wyprowadza właściwe wnioski i wskazuje przyczyny zauważonych tendencji. Objęła nią szerokie spektrum zagadnień, które pozostają w korelacji z problemami omawianymi wcześniej. Przykładowo analizie zostały poddane takie problemy jak: rodzaj przestępstw, za które orzeczono zakaz, udział zakazu prowadzenia pojazdów w strukturze środków karnych, tryb orzekania zakazu, jego wymiar w zależności od trybu i rodzaju przestępstwa oraz skazania za nieprzestrzeganie zakazu.

Na szczególną uwagę zasługują wnioski zawarte w podsumowaniu, które są wyważone, mają w pełni oparcie w prowadzonych wcześniej rozważaniach. Stanowią rozwiązanie

analizowanych wcześniej problemów naukowych i są ich zwieńczeniem. W wielu kwestiach mają one charakter krytyczny w odniesieniu do normatywnego modelu zakazu prowadzenia pojazdów przyjętego przez ustawodawcę w kodeksie karnym. Taka ocena unormowań siłą rzeczy wymuszała wskazanie sposobów usunięcia stwierdzonych mankamentów i zgłoszenia propozycji de lege ferenda. Te są trafne i wystarczy wskazać chociażby te, które dotyczą konieczności zawężenia zakazu podmiotowego zakazu do osób prowadzących pojazdy mechaniczne, rezygnacji z obligatoryjnego orzekania zakazu, czy braku możliwości uznania za wykonany zakazu orzeczonego obligatoryjnie.

Autorka, opierając się nie tylko rozwiązaniach ustawowych i wypowiedziach w doktrynie i judykaturze, ale przede wszystkim na analizie statystycznej i własnych badaniach doszła do trafnego wniosku, że jest to środek niezwykle represyjny(s. 400), a represja nie jest najlepszym instrumentem do zwalczania zjawisk patologicznych w komunikacji, zwłaszcza w ruchu drogowym.

Oceniana praca zatem stanowi oryginalne rozwiązanie przez Doktorantkę zagadnienia naukowego oraz wykazuje jej ogólną wiedzę teoretyczną w zakresie prawa karnego materialnego i umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej.

Stwierdzam, że spełnia ona wymagania określone w art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 14 marca 2003r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. z 2014r., poz. 1852 ze zm.).

Mając na względzie wartość merytoryczną rozprawy, wyrażającą się w opracowaniu tematu aktualnego, o dużym znaczeniu społecznym, w sposób dogłębny i wszechstronny, obejmujący różne aspekty tytułowego zagadnienia, wnoszą o jej wyróżnienie.

Prof. dr hab. Ryszard A. Stefański

