

Toruń, 7 listopada 2019r.

dr hab. Igor Zgoliński, prof. KPSW

Katedra Prawa Karnego

Wydział Nauk Prawnych, Społecznych i Humanistycznych

Kujawsko-Pomorska Szkoła Wyższa w Bydgoszczy

### **Recenzja**

**Rozprawy doktorskiej mgr Dągmary Florek – Kłęk pt. „*Prawno-karne aspekty bezpieczeństwa komunikacji powszechnej*” napisanej pod kierunkiem prof. dr hab. Czesława Kłaka na Wydziale Prawa i Administracji Uczelni Łazarskiego w Warszawie.**

Wybór problemu badawczego, jak i sposób jego ujęcia w tytule rozprawy zasługuje na aprobatę. Generalnie rzecz ujmując, bezpieczeństwo komunikacji powszechnej jest niewątpliwie jednym z rudymenarnych elementów bezpieczeństwa sensu largo. Trzeba dodać, że zapewnienie tego rodzaju bezpieczeństwa staje się wiodącym problemem w odbiorze społecznym. Problem ten zdaje się sukcesywnie wzrastać na skutek następujących w sposób dynamiczny przemian gospodarczych, które oddziałują m. in. na zwiększenie wszelkiego rodzaju ruchu. Przemawiają za tym m. in. dotychczasowe statystyki i analizy ruchu drogowego, bodaj najbardziej popularnego, z których jednoznacznie wybrzmiewa fakt systematycznego wzrostu jego natężenia i stanowiącego poniekąd naturalną konsekwencję wzrostu zagrożeń w bezpieczeństwie.

Dysertacja stanowi *de facto* próbę udzielenia odpowiedzi na pytanie, jakie są najbardziej skuteczne metody przeciwdziałania zagrożeniom dla najważniejszych w istocie dóbr prawnych w postaci życia i zdrowia ludzkiego, implikowanych powszechną komunikacją. Aby ten cel osiągnąć Autorka dokonała holistycznych badań, o charakterze zarówno kryminologicznym jak i prawnokarnym. Takie podejście do badanej problematyki uznać należy za prawidłowe, bowiem ma ona charakter „dwupłaszczyznowy”. Dopiero wszechstronna eksploracja obu obszarów może prowadzić do postawienia właściwych tez. W zarysowanym powyżej kontekście recenzowana dysertacja doktorska wpisuje się zatem nie tylko w potrzebę

doktrynalną, w postaci wymogu opracowania o takim charakterze, lecz także w szerokie oczekiwania społeczne, koncentrujące się głównie wokół przeświadczenia, że państwo winno podejmować zintensyfikowane działania, mające na celu zminimalizowanie pojawiających się zagrożeń. Z tych też względów omawiana w pracy problematyka będzie bliska niemal każdemu czytelnikowi. Mając powyższe aspekty na uwadze wybór tematu rozprawy doktorskiej uznać należy za trafny i merytorycznie uzasadniony.

Zasadniczym problemem badawczym, jaki postawiła przed sobą Doktorantka to „określenie działań prawno-karnych mających na celu zmniejszenie skali wypadków drogowych w Polsce, a także funkcjonowanie dotychczas podejmowanych przez ustawodawcę prawno-karnych działań” (s. 13). Pomijając pewną niezgrabność stylistyczną tego twierdzenia należy uznać, że stanowi ono przejaw systemowego podejścia do przedsiębranego zagadnienia. Wymagało to precyzyjnego wyboru problemów oraz odpowiedniego skonstruowania rozprawy. Tym wymogom Autorka co do zasady sprostała. Przedstawiła określoną hipotezę badawczą, którą następnie zweryfikowała w oparciu o wybrane metody badawcze. Stosownie bowiem do potrzeb Doktorantka, niekiedy chyba wręcz nieświadomie, posługuje się różnymi metodami analizy naukowej. Na stronie 13 podaje wszakże, że w pracy wykorzystwała dwie metody badawcze, tj. metodę dogmatyczno-prawną i metodę empiryczną. W pracy istotnie przeważa metoda analizy dogmatycznej, zaś w Rozdziale IV metoda empiryczna, wsparta w niewielkim stopniu metodami właściwymi dla analizy orzecznictwa. Doktorantka nie uzasadniła przy tym, z jakich przyczyn przyjęła taką, a nie inną metodologię. Wymaga natomiast uwypuklenia, że stawia w pracy konkretną hipotezę badawczą i związane z nią pytania, na które nie może dać odpowiedzi li tylko sama analiza formalna czy empiryczna. Chodzi o konstatację, że zaostrzenie rozwiązań prawa karnego jest adekwatną reakcją na zagrożenia bezpieczeństwa komunikacji powszechnej. Nie zmienia to jednak faktu, że nie dostrzegła, iż można odnaleźć w dysertacji (choć w zdecydowanie mniejszym zakresie) metodę porównawczą (np. na stronie 104 czy też 278-279), elementy metod badawczych właściwe dla nauk kryminologicznych (np. s. 34-48) oraz próby sięgnięcia do instrumentów oceny prawidłowej polityki karania (np. s. 269, 276-283). Podana skromność założeń metodologicznych wskazuje na to, że nie Doktorantka określiła w sposób do końca właściwy zastosowanych metod badawczych. Pewnym usprawiedliwieniem tego stanu rzeczy może być wszelako okoliczność, że jest to dość często spotykany błąd, co zapewne wiąże się z ogólną niedoskonałością metodologiczną nauk prawnych.

Z satysfakcją należy jednak odnotować, że mamy tu do czynienia z opracowaniem kompleksowym, odnoszącym się do najistotniejszych przepisów prawa karnego materialnego, które regulują kwestie omawiane w pracy oraz najistotniejszych zagadnień związanych bezpieczeństwem komunikacji powszechnej. Autorka nie poprzestała jednak wyłącznie na tym, a odniosła się również do przepisów prawa statuujących standardy światowe i europejskie w tej dziedzinie. Wymagało to niewątpliwie większego nakładu pracy, lecz w efekcie rozprawa ma wyraźny wymiar interdyscyplinarny.

Recenzowana rozprawa podejmuje problematykę prawnokarnej ochrony z zakresu bezpieczeństwa komunikacji powszechnej. Stanowi dość obszerne, bo liczące 341 stron opracowanie, przy czym na 288 stronach zawarte są rozważania merytoryczne. Zgodnie z wykazami w pracy wykorzystano 162 opracowania o charakterze komentatorskim i monograficznym, 130 publikacji artykułowych (kilkanaście pośród nich jest obcojęzycznych), 37 polskich aktów prawnych, 77 aktów prawa międzynarodowego i Unii Europejskiej oraz aż 211 judykatów (ich dobór wykracza ponad standardy stawiane rozprawom doktorskim). Analizując dobór literatury i orzecznictwa dochodzi się do wniosku, że Doktorantka dokonała tego nie tylko w sposób prawidłowy, lecz także szeroko wykorzystwała w prowadzonej narracji naukowej. Odnotowania wymaga również, że uczyniła to ze zrozumieniem poglądów prezentowanych przez powoływanych autorów.

Układ pracy uznać należy przejrzysty i uporządkowany. Początkowo obejmuje przedstawienie kluczowych pojęć związanych z bezpieczeństwem, określonych zagrożeń bezpieczeństwa i ich klasyfikacji oraz stanu bezpieczeństwa w polskiej i europejskiej komunikacji lądowej. W dalszej kolejności poddano analizie bezpieczeństwo komunikacyjne w pryzmacie dobra prawnego, z rozróżnieniem bezpieczeństwa lądowego, wodnego i powietrznego. Mając zobrazowane w taki właśnie sposób wiodące elementy bezpieczeństwa trafnie przeszła Doktorantka do meritum, za jakie uznać należy prezentację i weryfikację znamion przestępstw określonych w przepisach art. 177, 178, 178a, 179, 180, 180a, 173, 174, 175 Kodeksu karnego (w takiej właśnie chronologii). Wypada poczynić zarzut, że nie jest to kolejność właściwa i zapatrywania tego nie zmienia swoiste usprawiedliwienie zawarte na str. 177 rozprawy, że przez wzgląd na potrzeby pracy rozpoczęto omówienie od przestępstwa najczęściej popełnianego. W mojej ocenie lepszym rozwiązaniem byłoby jednak przyjęcie systematyki kodeksowej. W ostatniej kolejności odniesiono się do analiz danych statystycznych z dwóch źródeł, tj. Policji oraz Ministerstwa Sprawiedliwości. W Podsumowaniu zawarte zaś

zostały zagadnienia najbardziej doniosłe w subiektywnym odczuciu Autorki, stanowi on swoiste résumé i zbiór postulatów *de lege ferenda*.

Przechodząc do uwag bardziej szczegółowych zauważyć należy, co następuje. W Rozdziale I rozprawy doktorskiej Autorka podjęła się zreferowania szeregu zagadnień mających wprowadzić czytelnika w dalsze treści zawarte w pracy. Jest to koncepcja słuszna, gdyż dopiero przyswojenie najbardziej podstawowych, rzecz by można fundamentalnych, wątków pozwala na przyjęcie należytej perspektywy poznawczej i uchwycenie sedna omawianej problematyki. Autorka uczyniła to w sposób dość rozległy. Nie ustrzegła się nawet w kilku miejscach odstępstw od głównego tematu rozważań (np. s. 49). Było to jednak nieuniknione, zważywszy na rozpiętość poruszanych problemów. Jako punkt wyjścia przyjęto samo pojęcie bezpieczeństwa i jego rodzaje. Zweryfikowano ich sześć, tj. bezpieczeństwo narodowe, państwa, wewnętrzne, zewnętrzne, powszechne i publiczne, przy czym nie jest to wyliczenie kompletne, gdyż zdaje się zależeć od przyjętych podziałów. Kolejny podrozdział pracy poświęcony został problematyce zagrożeń dla bezpieczeństwa i czynnikom mającym na to wpływ. Chodzi tu o zagrożenia najpoważniejsze, jako że Autorka odnosi się do terroryzmu, zagrożeń wojskowych, politycznych, ekonomicznych czy kulturowych. Po tym etapie przechodzi natomiast do spectrum rozważań, nawiązując do komunikacji powszechnej, jej bezpieczeństwa oraz zagrożeń. Wyjaśnia tu m. in. podstawowe terminy, takie jak komunikacja, transport i jego rodzaje, wypadek komunikacyjny, katastrofa. Terminy te powielają się w dalszych częściach pracy, stąd takie „słowniczkowe” ujęcie ma charakter także porządkujący. Przedstawia nadto czynniki wpływające na bezpieczeństwo w komunikacji lądowej, słusznie podnosząc, że podstawą większości wypadków jest błąd ludzki, zaś czynniki pozaosobowe są mniej istotne. Paradoksalnie, choć jest to teza powszechnie znana, to ma wymierne i nieuświadomione zwykle znaczenie, albowiem w sposób wyraźny akcentuje, że dla przeciwdziałania zagrożeniom w komunikacji niebagatelną, bo wiodącą rolę grają działania inne niż prawne, często wiążące się ze zdrowym rozsądkiem i prawidłową oceną sytuacji stwarzającej potencjalne zagrożenie. Z tego właśnie względu dla pełności wyводу i prawidłowości ustaleń potrzebne są także badania kryminologiczne. Zwieńczeniem Rozdziału I są dane statystyczne związane ze stanem bezpieczeństwa, które Doktorantka zestawiała z danymi dotyczącymi wybranych krajów europejskich. Z tej części pracy można wywieść, że mimo sukcesywnej poprawy stanu bezpieczeństwa w Polsce i rozbudowy infrastruktury drogowej, wskaźnik liczby wypadków pozostaje wciąż na niesatysfakcjonującym poziomie, co sprawia, że ryzyko śmierci na drodze jest wciąż znacznie wyższe niż średnia europejska.

Rozdział I pracy w zasadzie nie budzi uwag krytycznych, jest szerokim, poprawnym wprowadzeniem do problematyki poruszanej w rozprawie.

Rozdział II dysertacji poświęcony został bezpieczeństwu w komunikacji w przymacie dobra chronionego prawem karnym. Ceduła rozważań skoncentrowana więc została na przedmiocie ochrony. Tu również przyjęto poprawną chronologię, gdyż na wstępie wyjaśniono pojęcie dobra prawnego oraz rodzajów dóbr podlegających ochronie prawnokarnej, a dopiero w dalszej kolejności odniesiono się do zagadnień związanych z bezpieczeństwem w komunikacji. Szerokim rozważaniom w kontekście odpowiedzialności za przestępstwa nieumyślne poddano reguły ostrożności. Podrozdział 2 osadza omawianą zasadę w obszarze polskim, unijnym oraz międzynarodowym. Wskazuje także na aspekty aksjologiczne, wpływające na ocenę zachowania sprawcy. Kolejne podrozdziały odnoszą się już bezpośrednio do bezpieczeństwa w trzech płaszczyznach ruchu, odpowiednio: lądowego, powietrznego i wodnego. Te części pracy mają tożsamą konstrukcję. Rozpoczynają się od omówienia zagadnień wprowadzających. Następnie przedstawione zostały podstawowe czynniki wpływające na bezpieczeństwo poszczególnych rodzajów ruchu oraz rozwiązania prawa międzynarodowego i unijnego, regulujące kwestie bezpieczeństwa. Analiza prawna poczyniona w tym Rozdziale jest wnikliwa i szczegółowa. Pojawiają się tam jednak pewne mankamenty merytoryczne. Niewłaściwe są wywody na temat udzielania pomocy lekarskiej przez nietrzeźwego lekarza i oceny prawnej takiego zachowania, zawarte na s. 103. Kontrowersyjna jest w szczególności teza, że sąd może uznać takie zachowanie za działanie pod wpływem usprawiedliwionego lub nieusprawiedliwionego błędu. Jest to nieuprawnione uogólnienie. Wymaga podkreślenia, że o stanie faktycznym sprawy, wpływającym na ocenę prawnokarną decydują na ogół liczne okoliczności kauzalne. W tego typu postępowaniach sądy korzystają też także z opinii biegłych lekarzy – m. in. celem ustalenia, czy czynności podejmowane przez oskarżonego były zgodne ze sztuką. To wreszcie nie sędzia posiada „dużą zdolność w kwestii zaklasyfikowania”. Trzeba wskazać, że wedle treści art. 7 i 8 k.p.k. to sąd, jako organ prowadzący postępowanie karne, rozstrzygając samodzielnie zagadnienia faktyczne i prawne kształtuje swe przekonanie na podstawie wszystkich przeprowadzonych dowodów, ocenianych swobodnie, z uwzględnieniem zasad prawidłowego rozumowania, wskazań wiedzy i doświadczenia życiowego. To nie sędzia, lecz sąd wydaje wyrok i nie jest związany ani opisem czynu zawartym w akcie oskarżenia ani przyjętą przez organ postępowania przygotowawczego kwalifikacją prawną. Jest to m. in. emanacja niezawisłości. Co więcej, przyjętą przez sąd I instancji ocenę prawną, z woli stron, może zweryfikować sąd odwoławczy. Wbrew

twierdzeniom Doktorantki w wyroku sąd nie może dokonać ułaskawienia. Instytucja ułaskawienia zarezerwowana jest dla Prezydenta, sądy jedynie opiniują w tym przedmiocie (ściślej rzecz ujmując wydają postanowienie w przedmiocie wniosku o ułaskawienie oraz opinię, vide art. 564 i 565 k.p.k.). Nieprawdziwe jest natomiast stwierdzenie, że przepis art. 291 k.k. statuuje kontratyp w postaci działania w ostatecznej potrzebie (twierdzenie to zawarte zostało na s. 106). Przepis art. 291 k.k. dotyczy bowiem przestępstwa paserstwa umyślnego i w swej treści nie zawiera jakichkolwiek okoliczności wyłączających bezprawność. Przedstawione fragmenty rozważań wymagają zatem stosownej modyfikacji.

Rozdział III recenzowanej dysertacji dedykowany został analizie poszczególnych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji powszechnej. Omówione zostały tu - w kolejności przyjętej przez Autorkę - następujące przestępstwa: spowodowania wypadku w komunikacji (art. 177 k.k.), typu zaostrzającego karalność wobec sprawcy katastrofy lub wypadku (art. 178 k.k.), występku prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a k.k.), niedostosowania się do polecenia zatrzymania pojazdu mechanicznego (art. 178b k.k.), dopuszczenia do ruchu niebezpiecznego pojazdu (art. 179 k.k.), zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pojazdów mechanicznych (art. 180 k.k.), prowadzenia pojazdu po cofnięciu uprawnień (art. 180a k.k.), spowodowania katastrofy w komunikacji (art. 173 k.k.), spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy (art. 174 k.k.) i przygotowania do spowodowania katastrofy (art. 175 k.k.). Warto zaakcentować, że tytuły niektórych podrozdziałów zostały potraktowane tu w sposób skrótowy, lapidarny, przez co nie oddają pełnego sensu omawianych przestępstw (np. III.9, III.10). Same rozważania zawarte w Rozdziale III są natomiast nie tylko kompleksowe, lecz również wysoce merytoryczne. Autorka na ogół nie stroni od oceny poszczególnych rozwiązań i polemizuje ze stanowiskiem doktryny. Uszczegółowienia jedynie zdaje się wymagać poruszana kwestia pojęcia prędkości bezpiecznej. Odniesiono się do prędkości administracyjnie dozwolonej wskazując, że niekiedy warunki atmosferyczne mogą powodować, iż prędkość bezpieczna będzie mniejsza od prędkości administracyjnie dozwolonej. Wywód byłby zupełny, gdyby został uzupełniony o te sytuacje, gdy kierowca poruszał się z prędkością wyższą niż dozwolona administracyjnie. Szkoda, że Doktorantka nie zajęła stanowiska odnośnie tego, czy za każdym razem, niejako automatycznie, prędkość ta nie będzie już tylko z tego względu prędkością bezpieczną.

Rozdział IV rozprawy odnosi się do analizy danych statystycznych, która została dokonana niejako w dwóch płaszczyznach. Pierwsza z nich dotyczy zmian przepisów prawa

karnego zawartych w rozdziale XXI k.k. w oparciu o dane statystyczne Policji. Druga, szersza, obejmuje weryfikację orzeczeń. Są to, jak podaje Doktorantka, wyroki skazujące za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Źródłem danych jest Ministerstwo Sprawiedliwości. Rozdział ten w swym całokształcie stanowi cenną część pracy, aczkolwiek budzą wątpliwości niektóre ustalenia dokonane w oparciu o pozyskane informacje. Doktorantka straciła bowiem z pola widzenia, że w analizowanym okresie ustawodawca dokonał relewantnych modyfikacji również w części ogólnej Kodeksu karnego, co niewątpliwie miało swój wpływ na orzecznictwo sądów powszechnych w zakresie poszczególnych kar i środków karnych. Nie jest też tak, jak twierdzi Autorka, że liberalne rzekomo podejście do sprawców przestępstw komunikacyjnych nakazuje uznać, iż ochrona bezpieczeństwa ruchu nie jest skutecznie realizowana. Stanowisko to zdaje się stanowić wyraz nadmiernego uproszczenia analizowanych danych statystycznych. Gołosłowne pozostaje stanowisko Autorki, iż orzekanie surowszych sankcji w znacznym stopniu obniżyłoby przestępczość z art. 178a k.k. Nie wydaje się bowiem, by sama kara stanowiła pełną, a przez to adekwatną reakcję podejmowaną w celu obniżenia tego typu przestępczości. Co równie istotne, to nie sam hipotetyczny wymiar kary (wysokość), lecz jej nieuchronność powoduje wymierne działanie prewencyjne, zmniejszające przestępczość.

Rolą recenzenta jest dokonanie oceny obiektywnej. Możliwe jest to wyłącznie poprzez podniesienie uwag krytycznych wobec zauważonych mankamentów oraz uwypuklenie pozytywnych aspektów recenzowanej pracy. Te ostatnie w rozprawie zdecydowanie przeważają, stąd muszą mieć relewantny wpływ na ogólną ocenę końcową. Rozważania merytoryczne są z reguły pogłębione i nie wywołują większych zastrzeżeń. Pośród nie poruszonych dotąd wskazać zaś można jeszcze kilka pomniejszych, o charakterze redakcyjnym. Budzi pewne zastrzeżenia przyjęta w pracy formuła sprowadzająca się do szerokiego wykorzystania treści przypisów w celu dalszego, rozszerzającego, prowadzenia rozważań. Autorka w przypisach na ogół uzupełnia to, czego nie zawarła (z różnych zresztą przyczyn) w tzw. tekście głównym. Są tam również liczne rozważania poboczne dla głównego nurtu, niekiedy nawet z elementami beletrystyki (np. s. 140-141). Powodują, że praca staje się mniej czytelna i ma się miejscami wrażenie, że Autorka prowadzi poniekąd dwa równoległe wątki narracji. Dodatkowo przypisy są niekiedy zawarte nie na tych stronach, na których poczyniono odwołania (np. przypis nr 155 ze strony 47 jest umieszczony na stronie 48). Bywa też, że niepotrzebnie powołuje się w tym samym miejscu dwa przypisy (np. zbiorczo powołano przypisy nr 754 i 755, wystarczyłby jeden, vide s. 182). Pozostając przy przypisach warto też

zaakcentować, że niepoprawne jest powoływanie treści aktów prawnych w oparciu o Internet, a nie o stosowne publikatory. Internet nie jest z całą pewnością źródłem miarodajnym ani wiarygodnym. Trzeba nadto zwrócić uwagę na niejednorodną terminologię przyjętą w ramach wewnętrznej struktury pracy. Skoro bowiem np. w Rozdziale II.3, II.4 i II.5 mowa jest (słusznie) o zagadnieniach wprowadzających, to konsekwentnie należało stosować tę nomenklaturę także w części II.2 (zagadnienia wprowadzające zostały tam nazwane wstępnymi) czy II.1 (gdzie z kolei mowa jest o informacjach wprowadzających). W tym też kontekście warto może byłoby rozważyć modyfikację tytułu Rozdziału I na Zagadnienia wstępne, który zdaje się bardziej oddawać istotę poczynionych w nim kluczowych rozważań.

Zgłoszone uwagi i zastrzeżenia co do treści rozprawy doktorskiej Pani mgr Dagmary Florek - Klęsk nie zmieniają ogólnej, wysoce pozytywnej oceny zawartych w niej rozważań. Jest to opracowanie wartościowe, przedstawiające szeroki, wnikliwie przeanalizowany obraz zagadnienia bezpieczeństwa komunikacji powszechnej. Treści zamieszczonych w pracy też implikują osąd, że stanowią one wynik dużej dociekliwości badawczej Doktorantki. Autorka dokonała wnikliwej eksploracji stanowisk doktryny i orzecznictwa. Podkreślenia wymaga, że rozprawa cechuje się dojrzałością i znawstwem omawianej problematyki, która wszakże znacznie wykracza poza ramy *sensu largo* prawa karnego. Obejmuje bowiem również normy prawa międzynarodowego, prawa Unii Europejskiej oraz prawa konstytucyjnego. Odnotowania wymaga w tym miejscu fakt, że rozprawa oparta została na trafnie dobranej i szeroko wykorzystanej literaturze, a co niezmiernie istotne, także na niezwykle licznym dorobku judykatury. Niewątpliwie taki układ dysertacji pozwala na konstatację, że nie ma ona wyłącznie wymiaru teoretycznego, lecz może także zaspokoić potrzeby praktyki, co osobiście uważam za szczególnie cenne. Co istotne, Autorka swobodnie posługuje się aktami prawnymi, ujawnia ich znajomość i czyni to poprawnym językiem prawniczym. Wprawdzie dominująca metoda dogmatyczna ogranicza nieco swobodę w prezentacji własnych rozwiązań określonych zagadnień, jednak Autorka z dopuszczalną śmiałością wyraża poglądy odnośnie do szczegółowych zagadnień, które jeśli nawet nie zasługują na uwzględnienie, to z całą pewnością na poważną weryfikację podczas ewentualnych prac legislacyjnych. Doktorantka przedstawia wiele własnych refleksji naukowych, polemizuje ze stanowiskiem doktryny, pokazuje rozwiązania szeregu problemów. Tam, gdzie to konieczne wskazuje również potrzebę dokonania zmian normatywnych i nie ucieka od przedstawienia własnych (niekiedy wysoce dyskusyjnych) koncepcji. Wykazuje się tym samym umiejętnością rozwiązywania problemów naukowych i znajomością sztuki prowadzenia dyskursu naukowego.



W konkluzji stwierdzam zatem, że Pani mgr Dagmara Florek - Klęsk przedstawiła dojrzałą, samodzielną rozprawę doktorską, która stanowi oryginalne rozwiązanie problemu naukowego z zakresu *sensu largo* prawa karnego, a przy tym odzwierciedla rozległą wiedzę Doktorantki w tym obszarze. Mając na uwadze powyższe uważam, że rozprawa doktorska odpowiada warunkom określonym w art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (tekst jednolity Dz. U. z 2014r., poz. 1852 ze zm.) i uzasadnia dopuszczenie Pani mgr Dagmary Florek - Klęsk do dalszego postępowania w przewodzie doktorskim.

dr hab. Igor Zgoliński, prof. KPSW