

Dr hab. Krzysztof Wiak, prof. KUL
Kierownik Katedry Prawa Karnego KUL
Al. Raclawickie 14
20-950 Lublin

Lublin, 7 października 2019 r.

Recenzja rozprawy doktorskiej

**Pani mgr Dagmary Florek-Kłęsk pt. *Prawno-karne aspekty bezpieczeństwa komunikacji powszechnej* (Warszawa 2019, ss. 341)
napisanej pod kierunkiem Pana prof. dra hab. Czesława Klaka**

Przedmiotem recenzji jest rozprawa doktorska Pani mgr Dagmary Florek-Kłęsk pt. *Prawno-karne aspekty bezpieczeństwa komunikacji powszechnej* (Warszawa 2019). Przedstawiona do oceny dysertacja liczy 341 stron, w tym 283 strony tekstu merytorycznego oraz streszczenie w językach polskim i angielskim.

W pracy została podjęta problematyka wykorzystania środków prawnokarnych dla zapewnienia bezpieczeństwa komunikacji w Polsce. Wybór **tematu** opracowania jest uzasadniony, dotyczy ona bowiem poszukiwania skutecznych środków zapobiegania zagrożeniom dla życia i zdrowia ludzi – dóbr prawnych wystawionych na ryzyko dnia codziennego. Spowodowane jest ono stale wzrastającym natężeniem ruchu drogowego, a co za tym idzie – dużą liczbą wypadków, w tym z ofiarami śmiertelnymi. Jak podaje Autorka, w latach 2012 – 2017 liczba wypadków drogowych wyniosła 174 494 (s. 11), a w 2017 r. liczba ofiar śmiertelnych osiągnęła niemal 2 800, znacznie przekraczając średnią w Unii Europejskiej (s. 12). Po wejściu w życie Kodeksu karnego (1 września 1998 r.) przepisy dotyczące odpowiedzialności za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji były wielokrotnie nowelizowane w kierunku zaostrzenia kar i wyeliminowania z ruchu sprawców dopuszczających się czynów w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających.

Przemiany te wymagają kompleksowej – prawnokarnej i kryminologicznej analizy. Z tego względu podjęty temat pozostaje ważny dla nauki oraz praktyki prawa karnego i w pełni zasługuje na opracowanie.

Bibliografia jest dobrze dobrana do tematu opracowania. Zestawienie aktów prawnych obejmuje 114 pozycji (37 ustaw i rozporządzeń oraz 77 aktów prawa międzynarodowego i prawa Unii Europejskiej). W spisie tym „wyżej” należałoby zamieścić Kodeks karny z 11 lipca 1932 r., gdyż nie był on opublikowany jako rozporządzenie „wykonawcze”, ale rozporządzenie „z mocą ustawy”. W pracy wykorzystano obszerną bazę orzeczeń: Trybunału Konstytucyjnego (1), Sądu Najwyższego (136), sądów apelacyjnych (21), sądów okręgowych (31), a nawet sądów rejonowych (21). Wykaz literatury został podzielony na „Monografie i komentarze” (162 pozycje) oraz „Artykuły” (130 pozycji). W zdecydowanej większości – stosowanie do tematu – są to publikacje polskiego piśmiennictwa. Wykorzystanych zostały ponadto: 11 opracowań w języku angielskim i jedno w języku niemieckim. Na podkreślenie zasługuje zamieszczenie w zestawieniu bibliograficznym tylko opracowań ściśle korespondujących z tematem i wykorzystanych w treści pracy. Sporadycznie pojawiają się błędy literowe w nazwiskach (prawidłowe to: Szeleszczuk, s. 306, Bronisławska, s. 308).

Ogólnym **celem badań** Autorka uczyniła „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). Realizacja tego celu przebiegała dwutorowo: na płaszczyźnie teoretyczno-prawnej i empirycznej (kryminologicznej). Pierwsze podejście wyraża się w analizie dogmatycznej przepisów, literatury przedmiotu i orzecznictwa w zakresie bezpieczeństwa komunikacji powszechnej, a drugie sprowadza się do analizy statystyk policyjnych i sądowych.

W pracy została postawiona jedna główna **hipoteza badawcza**, która zawiera się w stwierdzeniu, że „zaostrenie regulacji prawno-karnych stanowi adekwatną reakcję państwa na zagrożenia bezpieczeństwa komunikacji powszechnej” (s. 13). Dla jej zweryfikowania Autorka postawiła szczegółowe pytania:

- 1) Czy przepisy Kodeksu karnego wpływają na bezpieczeństwo w komunikacji powszechnej?

- 2) Czy istnieje potrzeba zaostrożenia przepisów Kodeksu karnego celem zwiększenia efektywności zwalczania przestępczości drogowej?
- 3) Jak kształtowało się orzecznictwo na przestrzeni lat 2007-2017 dotyczące wypadków drogowych?
- 4) Z czym związana jest wysoka liczba wypadków w ruchu lądowym?

W rozprawie zostały wykorzystane **metody badawcze** odpowiednie do potrzeb weryfikacji postawionej hipotezy oraz sformułowania odpowiedzi na zadane pytania: pierwsza – metoda dogmatyczno-prawna, na którą składa się analiza tekstów prawnych oraz dorobku doktryny prawa karnego i orzecznictwa, oraz druga – metoda badań statystycznych i analizy wyników badań przeprowadzonych przez Autorkę.

Struktura dysertacji nie budzi zastrzeżeń. Składa się ona ze „Wstępu” oraz czterech rozdziałów merytorycznych i zawierającego wnioski „Zakończenia”. Dwie początkowe jednostki dotyczą kwestii związanych z wyjaśnieniem pojęcia bezpieczeństwa (rozdział I) oraz znaczenia bezpieczeństwa w komunikacji (rozdział II). W kolejnych częściach pracy przeanalizowano przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji – w drodze wykładni typów przestępstw z rozdziału XXI Kodeksu karnego (rozdział III) oraz analizy danych zaczerpniętych ze statystyk i orzecznictwa (rozdział IV). Konstrukcja opracowania jest prawidłowa, a poszczególne rozdziały są spójne i logicznie ze sobą powiązane.

W **rozdziale I** Autorka bardzo szeroko przedstawiła kwestie związane z wyjaśnieniem znaczenia bezpieczeństwa na tle różnych dziedzin aktywności ludzkiej. Scharakteryzowała pojęcie bezpieczeństwa: narodowego, państwa, wewnętrznego, zewnętrznego, powszechnego, publicznego, jak również zwroty: sytuacja kryzysowa, stan zagrożenia. Wskazała na współcześnie najpoważniejsze zagrożenia dla bezpieczeństwa: wojskowe, polityczne, ekonomiczne, społeczno-kulturowe, terroryzm. Te rozważania wstępne są obszerne i pogłębione, chociaż czasem odbiegają od głównego tematu rozprawy.

Dalsza część rozdziału I jest już ściśle związana z tematyką opracowania. Zawiera wyjaśnienie terminów: „wypadek komunikacyjny”, „katastrofa”, „komunikacja”, „transport”, które są wykorzystywane w kolejnych rozdziałach. Szczegółowo zostały scharakteryzowane czynniki wpływające na bezpieczeństwo w komunikacji lądowej. Obok czynników „pozaosobowych” (stan dróg, warunki atmosferyczne), zostały przeanalizowane również te, przy których najważniejszą rolę odgrywa człowiek. Szereg zagrożeń dla bezpieczeństwa

ruchu wynika z nieprzestrzegania przepisów drogowych: niedostosowania prędkości do warunków ruchu, nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowych manewrów wyprzedzania i omijania, itd., lub aktualnych cech psychofizycznych uczestnika ruchu: zdobytego doświadczenia, zmęczenia, stresu, stanu zdrowia. Rozważania te wskazują na znaczenie pozaprawnych środków dla przeciwdziałania zagrożeniom komunikacyjnym.

Rozdział I kończy krótka analiza podstawowych danych dotyczących ilości wypadków i kolizji drogowych odnotowanych w Polsce w latach 2015-2017. Poza nakreśleniem ogólnych tendencji Autorka porównał te informacje z danymi dotyczącymi pozostałych państw Unii Europejskiej. Pomimo tego, że z dostępnych statystyk Komendy Głównej Policji wynika wniosek o dokonującej się stopniowo poprawie poziomu bezpieczeństwa komunikacji powszechnej, to wciąż występuje wysoki wskaźnik wypadków drogowych, który plasuje Polskę w czołówce państwa pod względem ofiar śmiertelnych i rannych.

Ta część pracy ma charakter wprowadzający do dalszych rozważań, jest też w pełni poprawna pod względem merytorycznym. Można jedynie zgłosić nieliczne uwagi formalne. I tak, prawidłowe określenie podziału czynników wywołujących zagrożenie ekologiczne na spowodowane działalnością człowieka i przyczyny naturalne, to „antropomorficzne” i „nieantropomorficzne” (s. 42). W zestawieniu „aktów normatywnych” znalazły się też takie opracowania, które nie zawierają norm o charakterze ogólnym i abstrakcyjnym, jak np. „Schemat” (s. 47). Międzynarodowe akty prawne, takie jak Traktat Północnoatlantycki czy Strategia bezpieczeństwa UE, należy cytować nie na podstawie stron internetowych, ale oficjalnych publikatorów. Sugerowałbym również utrzymanie jednolitej konwencji językowej (np. Deklaracja szczytu walijskiego – Chicago Summit Declaration, s. 47).

W najobszerniejszym **rozdziale II** bezpieczeństwo w komunikacji zostało poddane wszechstronnej analizie jako przedmiot prawnokarnej ochrony. Merytorycznie prawidłowe jest wyjaśnienie pojęcia i znaczenia dobra prawnego (przedmiotu ochrony), a także omówienie różnych podziałów i kategorii dóbr prawnych. Jest to o tyle istotne, że ustalenie obiektywnego dobra prawnego stanowi podstawę i warunek kryminalizacji określonych zachowań jako czynów zabronionych. Na tym tle dobrze zostało zrekonstruowane znaczenie „bezpieczeństwa w komunikacji” jako wyrażenia w istocie opisującego sposób ataku na dobra prawne w postaci życia, zdrowia lub mienia (s. 93). Analizę ściśle prawnokarłą poprzedza

również gruntowne omówienie innych czynników wpływających na poziom bezpieczeństwa w komunikacji (procedury, technologie, prewencja, czynnik ludzki). Bardzo szeroko, z odniesieniami do prawa międzynarodowego i unijnego, zostało wyjaśnione pojęcie reguł ostrożności i ich znaczenie dla przypisania odpowiedzialności za przestępstwa nieumyślne. Ostatnią częścią rozdziału II jest szczegółowa charakterystyka bezpieczeństwa w trzech obszarach ruchu: lądowym, wodnym i powietrznym. W każdym przypadku Autorka identyfikuje czynniki wpływające na zapewnienie bezpieczeństwa ruchu, a także wymienia akty normatywne (międzynarodowe, unijne i krajowe) wprowadzające środki prawne mające przeciwdziałać zagrożeniom. Rozważania te sięgają nawet takich czynów zagrażających bezpieczeństwu na morzu, jak piractwo, kaperstwo, napad rabunkowy, terroryzm (przy tym ostatnim sugerowałbym, aby na s. 131-132 posługiwać się definicją ustawową z art. 115 § 20 k.k., a nie odbiegającymi od niej znacząco poglądami piśmiennictwa). Autorka podejmuje też kwestię reguł wyznaczających jurysdykcję karną wobec czynów popełnionych w ruchu wodnym i powietrznym. Omówienie zasad: terytorialności, bandery, obywatelstwa, narodowości przedmiotowej, ochronnej, świadczy o dobrej znajomości aktów prawa międzynarodowego. Podobnie, pogłębiona jest analiza reguł konwencyjnych mających zapobiegać wypadkom nawigacyjnym, zanieczyszczeniom wód morskich, uszkodzeniom kabli i rurociągów, obowiązkom dotyczącym przejścia tranzytowego (w ruchu morskim) oraz przeciwdziałać aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie, mającym miejsce na pokładzie statku, następującym z zewnątrz lub w porcie lotniczym. Autorka omawia również przepisy praw międzynarodowego zobowiązujące do kryminalizacji zachowań skierowanych przeciwko statkom wodnym lub powietrznym oraz przepisy Prawa lotniczego wprowadzające odpowiedzialność ściśle karną i wykroczeniową.

Kilka drobnych kwestii wymaga doprecyzowania. Nie jest poprawne sformułowanie „Rodzajowym przedmiotem ochrony są części szczególne Kodeksu karnego” (s. 78). Rodzajowy (wspólny dla pewnej grupy typów przestępstw) przedmiot ochrony jest podstawą do pogrupowania czynów zabronionych w rozdziałach zawartych w (jednej!) części szczególnej Kodeksu karnego. Nieprecyzyjna jest wypowiedź o „wyroku sędziego (który zdecydowałby się „ulaskawić” sprawcę)” (s. 103). Nieaktualny jest również pogląd: „W polskim kodeksie karnym wyróżnia się następujące kontraty: obrona konieczna (art. 22 k.k.), stan wyższej konieczności (art. 23 k.k.), ryzyko nowatorstwa (art. 23a) oraz działanie w

ostatecznej potrzebie (art. 291 k.k.)”, wypowiedziany na s. 106 (przypis 340). Dotyczy on stanu prawnego na tle nieobowiązującego już Kodeksu karnego z 1969 r.

Rozdział III zawiera analizę normatywną typów rodzajowych przestępstw zawartych w rozdziale XXI Kodeksu karnego (art. 173-180a) *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*. Wykładnia w zakresie znamion czynów zabronionych i odpowiedzialności za nie jest poprawna oraz uwzględnia polską literaturę przedmiotu i orzecznictwo. Autorka dużo uwagi poświęca wyjaśnieniu znaczenia zasad bezpieczeństwa dla przypisania odpowiedzialności za spowodowanie wypadku (art. 177 k.k.), a przy tym podejmuje szereg ważnych kwestii szczególnych, jak zagadnienia: dopuszczalności odwołania się do kontratypu dozwolonego ryzyka sportowego wobec zdarzeń następujących w trakcie rajdu samochodowego, konstrukcji normatywnej tzw. niewłaściwego podżegania i pomocnictwa do naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu (w konsekwencji prowadzące do czynu z art. 177 k.k.) czy kwestii kwalifikacji nieumyślnego spowodowania poronienia na skutek wypadku. Pogłębione są również rozważania na temat zaostrzenia odpowiedzialności karnej w razie nietrzeźwości sprawcy, znajdowania się pod wpływem środka odurzającego lub zbiegnięcia z miejsca zdarzenia (art. 178 k.k.). Autorka nie tylko prawidłowo wyjaśniła te pojęcia, ale także ustosunkowała się do ich roli w zakresie wymiaru kary. Podobnie nie budzi zastrzeżeń interpretacja znamion przestępstw dopuszczenia do ruchu pojazdu zagrażającego bezpieczeństwu (art. 179 k.k.) i pełnienia czynności związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa w ruchu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 180 k.k.) oraz niedawno dodanych nowych typów: niezatrzymania pojazdu mechanicznego wbrew wydanemu poleceniu przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego (art. 178a k.k.) i prowadzenia pojazdu mechanicznego, wbrew decyzji o cofnięciu uprawnienia (art. 180a k.k.). Ostatni blok zagadnień dotyczy odpowiedzialności karnej za spowodowanie katastrofy (art. 173-175 k.k.). Bardzo obszernie i prawidłowo zostały scharakteryzowane pojęcia „katastrofy” i „niebezpieczeństwa” oraz pozostałe znamiona, w tym znaczenie spowodowania zagrożenia dla życia lub zdrowia „wielu osób” albo mienia „w wielkich rozmiarach”.

Rozważania prowadzone w rozdziale III są merytorycznie prawidłowe, zawierają zarówno odniesienia do poglądów prezentowanych w piśmiennictwie i w orzecznictwie, jak również własne oceny i wnioski Autorki. Jedna kwestia wymagałaby doprecyzowania. Na tle

dyskusji, jaka toczy się w literaturze na temat tzw. kontratypów pozaustawowych, która została zauważona i dobrze zrelacjonowana w pracy w związku z dopuszczalnym ryzykiem sportowym, należałoby postawić Autorce pytanie o jej stosunek do tego problemu.

W ostatnim **rozdziale IV** zostały zaprezentowane wyniki badań statystycznych w zakresie przestępczości komunikacyjnej, do których dane zostały zaczerpnięte z dostępnych statystyk Policji i Ministerstwa Sprawiedliwości. Zestawienia roczne stwierdzonych przestępstw przez Policję i sądowych wyroków skazujących pozwoliły Autorce na wyodrębnienie dwóch okresów (2008-2015 i 2015-2017), w których występowały liczne zmiany legislacyjne w zakresie przestępstw komunikacyjnych. W pierwszym przedziale czasowym, od roku 2012, Autorka stwierdziła spadek prawomocnych skazań, orzekanie kar w najniższym wymiarze oraz częste zawieszanie orzeczonych kar. W latach 2016-2017 została zaobserwowana tendencja zasadniczo odmienna: przede wszystkim sądy zdecydowanie rzadziej stosowały warunkowe zawieszenie wykonania orzeczonej kary (s. 276-277). W strukturze skazań odnotować należy systematyczny spadek ilości wypadków komunikacyjnych (art. 177 k.k.) oraz stale wysoką ilość przestępstw prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub środka odurzającego (art. 178a k.k.). Powyższe wnioski są poparte szczegółowymi danymi dotyczącymi przestępczości komunikacyjnej. Należy jednak zwrócić uwagę, że zaobserwowane przemiany wynikają nie tylko ze zmian legislacyjnych w zakresie rozdziału XXI Kodeksu karnego. Na taką strukturę orzekanych kar po 2015 r., jaka została przedstawiona powyżej, niewątpliwie wpłynęły również zmiany w części ogólnej Kodeksu karnego. W pierwszej kolejności należy wymieć ograniczenie stosowania warunkowego zawieszenia wykonania kary jedynie do kary pozbawienia wolności w wymiarze nieprzekraczającym roku (art. 69 § 1 k.k.), a także możliwość szerszego orzekania kary grzywny lub ograniczenia wolności zamiast kary pozbawienia wolności (art. 37a k.k.) i możliwość orzeczenia kary ograniczenia wolności obok kary pozbawienia wolności (art. 37b k.k.).

Stwierdzić należy, że hipoteza badawcza („zaostrenie regulacji prawno-karnych stanowi prawidłową reakcję państwa na zagrożenia bezpieczeństwa komunikacji powszechnej”) znalazła potwierdzenie we wnioskach płynących z badań dogmatyczno-prawnych oraz analizy danych statystycznych. Wśród konkluzji zawartych w części końcowej

dysertacji Autorka przedstawiła szereg **propozycji legislacyjnych** mających zwiększyć prawnokarną ochronę bezpieczeństwa w komunikacji:

1. wprowadzenie trójskładnikowej kary, na wzór norweski, dla sprawców w stanie nietrzeźwości (kara pozbawienia wolności, grzywna, utrata prawa jazdy) oraz uzależnienie wysokości grzywny od dochodów sprawcy;
2. obligatoryjny przepadek pojazdu, który sprawca prowadził w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego;
3. obligatoryjne podanie wyroku do publicznej wiadomości oraz publikacja wizerunku sprawcy prowadzącego pojazd w stanie nietrzeźwości;
4. kryminalizacji – jako przestępstwa – każdego zachowania polegającego na rażącym naruszeniu reguł ostrożności, bez względu na to czy zostały spowodowane skutki w postaci śmierci człowieka lub uszczerbku na zdrowiu.

Powyższe propozycje warte są rozważenia przez ustawodawcę, a przede wszystkim wymagają pogłębionej dyskusji naukowej. Z całą pewnością ranga dóbr prawnych (życie, zdrowie, mienie) chronionych w związku z komunikacją oraz duża skala naruszeń uzasadniają podjęcie rozważań na temat szerszej i intensywniejszej penalizacji czynów zagrażających bezpieczeństwu jej uczestników. Równocześnie jednak nie można zapominać o istnieniu dalszych koniecznych warunków kryminalizacji, wynikających z zasad proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP), *ultima ratio* i subsydiarności prawa karnego. W końcu nie bez znaczenia są także przewidywalne efekty kryminalizacji. Przykładowo, należałoby dokładnie przeanalizować i rozstrzygnąć, czy uznanie każdego naruszenia zasad ostrożności w ruchu, w tym tzw. kolizji drogowej, oraz usunięcie ze znamion ustawowych przestępstwa z art. 177 k.k. skutków w postaci uszczerbku na zdrowiu, rzeczywiście spełnia wymagania wyprowadzane z powyższych reguł. Wydaje się, że ocena taka ma kluczowe znaczenie dla przesądzenia o zasadności zgłoszonych pozycji *de lege ferenda*. Nie ulega przy tym wątpliwości, że sama Autorka jest świadoma, iż kryminalizacja nowych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji powinna iść w parze z innymi działaniami ustawodawcy (ochrona pieszych, poprawa infrastruktury, kontrola techniczna pojazdów, zwiększenie efektywności kontroli drogowych).

Strona formalna pracy nie budzi zastrzeżeń. Poszczególne rozdziały są ze sobą logicznie powiązane. Merytorycznie uzasadniony i spójny jest podział na mniejsze jednostki

redakcyjne w zakresie rozdziałów. Przypisy dobrze spełniają rolę informacyjną – służą dokumentowaniu powołanych twierdzeń, zamieszczeniu dodatkowych informacji oraz odsyłają do publikacji podejmujących w szerszym zakresie omawiane kwestie.

Praca jest napisana poprawnym językiem, zasadniczo bez tzw. literówek. Zdarza się jednak, że drobne błędy językowe znacząco zmieniają sens zdania, np. „porywające się” (zamiast „pokrywające się”, s. 53), „Polce” (zamiast „Polsce”, s. 63), „Bezpieczeństwo w komunikacji służby” (zamiast „służby”, s. 233). Zdanie „Norwegia na tle innych krajów Unii Europejskiej...” (s. 278) zdaje się sugerować, że państwo to jest członkiem Unii Europejskiej. Podobnie, należy wyeliminować błędy stylistyczne, jak np. „Ważne jest również, aby zagrożenia te mogą występować” (s. 43). Powyższe uwagi nie podważają pozytywnej oceny rozprawy, a mogą stać się przydatne przy jej opracowaniu redakcyjnym, gdyby została skierowana do druku.

Konkludując, stwierdzam, że przedstawiona do recenzji praca odpowiada standardom merytorycznym, metodologicznym i formalnym stawianym rozprawom doktorskim. Treść opracowania dowodzi dobrej znajomości podjętej problematyki ochrony bezpieczeństwa w komunikacji z wykorzystaniem środków prawa karnego.

*

Rozprawa doktorska Pani mgr Dagmary Florek-Klęsk pt. *Prawno-karne aspekty bezpieczeństwa komunikacji powszechnej* (Warszawa 2019, ss. 341) stanowi oryginalne rozwiązanie problemu naukowego oraz wykazuje ogólną wiedzę teoretyczną Autorki w zakresie prawa karnego oraz umiejętność samodzielnego prowadzenia pracy naukowej.

Dysertacja wypełnia wymagania stawiane rozprawie doktorskiej określone 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 jedn. Dz.U. z 2017 r., poz. 1789 ze zm.). Wnoszę przeto o dopuszczenie Pani mgr Dagmary Florek-Klęsk do dalszych etapów przewodu doktorskiego.

Kierownik
Katedry Prawa Karnego

dr hab. Krzysztof Wiuk, prof. KUL