

Dr hab. Janusz Sawicki prof. nadzw. UWr

Wrocław, dnia 16.12.2014 r.

Katedra Prawa o Wykroczeniach

i Karnego Skarbowego

Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii

Uniwersytetu Wrocławskiego

Recenzja

**rozprawy doktorskiej Pani magister Emilii Jurgielewicz-Delegacz
pt. „Wypadek w komunikacji z udziałem osób niepełnosprawnych ze szczególnym
uwzględnieniem osób niewidomych i słabowidzących. Studium prawnokryminologiczne”
Białystok 2014**

napisanej pod kierunkiem dr hab. Ewy Moniki Guzik-Makaruk, prof. UwB

Przedłożona rozprawa doktorska to obszerne opracowanie liczące 487 stron. Temat rozprawy dotyczy ważnej problematyki przestępstwa wypadku w komunikacji, ze szczególnym uwzględnieniem osób niepełnosprawnych, niewidomych i słabowidzących. Takie ujęcie tematu pracy wymagało uwzględnienia szczególnego charakteru tych osób, jako uczestników przede wszystkim ruchu drogowego, na tle obowiązujących przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz penalizacji zachowań stanowiących przestępstwo w komunikacji, a w jej ramach w ruchu drogowym, ujętej w art. 177 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny. Zagadnienie „niepełnosprawności” stanowiło zatem ważny problem wynikający z wybranego tematu pracy, wymagający zarówno ujęcia historycznego, jak i charakterystyki w świetle regulacji prawa międzynarodowego i krajowego. Należy przy tym zauważyć, że w dotychczasowym polskim piśmiennictwie karnistycznym brakuje tak ukierunkowanego opracowania tematyki wypadków w komunikacji. Zagadnienia dotyczące tego zakresu prawa karnego analizowane są zazwyczaj w ramach ogólnego profilu sprawcy i pokrzywdzonego, z wyróżnieniem jedynie osób nietrzeźwych lub odurzonych. Przedłożona przez Autorkę praca świadczy zatem o umiejętności dokonania wyboru ważnego przedmiotu rozważań i analiz naukowych, i stanowi zarazem oryginalne opracowanie istotnego problemu badawczego. Należy więc uznać, że temat wybrany przez Panią mgr Emilię Jurgielewicz-Delegacz jako przedmiot rozprawy doktorskiej jest niezwykle aktualny, a także ważny zarówno z teoretycznego, jak i

praktycznego punktu widzenia. Może on w pełni służyć jako temat rozprawy o takim charakterze.

Odnosząc się do samego tytułu rozprawy, należy zasygnalizować, że budzi on wątpliwości co do podmiotowego zakresu rozprawy. Wydaje się, że Doktorantka mogła zatytułować ją nieco precyzyjniej, albowiem tytuł mówiący o wypadku w komunikacji „z udziałem” osób niepełnosprawnych pozwala przyjąć, że chodzi o takie osoby zarówno pokrzywdzone, jak i będące sprawcami wypadków komunikacyjnych. Zgodnie ze *Słownikiem poprawnej polszczyzny* „udział” oznacza „uczestniczenie w czymś”, a zwrot „z udziałem” należy rozumieć jako obecność określonych osób w danym wydarzeniu (D. Podlawska, M. Świątek-Brzezińska, *Słownik poprawnej polszczyzny*, Wydawnictwo Szkolne PWN, Warszawa - Bielsko-Biała 2008, s. 477). Tymczasem po lekturze rozprawy można odnieść wrażenie, że ogranicza się ona do udziału osób niepełnosprawnych w wypadkach komunikacyjnych jako osób niemal wyłącznie pokrzywdzonych. Wyjątkami są w pracy m.in. akapity poświęcone „podmiotowi przestępstwa” z art. 177 k.k., zawarte w § 1 rozdziału VI (na s. 226 i 241). Autorka sygnalizuje w nich możliwość prowadzenia pojazdu przez osobę niepełnosprawną, wspomina też o niepełnosprawnych pieszych, w tym niewidomych i słabowidzących, którzy również mogą być podmiotem omawianego przestępstwa, a więc sprawcami wypadków w komunikacji. O sprawcy Autorka wzmiankuje również w jednym zdaniu *Podsumowania* na s. 438 pisząc o osobach z dysfunkcją wzroku: „*Niemniej jednak, nie jest to grupa, która byłaby wykluczona z ryzyka bycia ofiarą lub sprawcą wypadku drogowego*”. Tego typu odniesienia należą jednak do rzadkości. Co więcej, w niektórych przypadkach brak doprecyzowania tej kwestii przez Autorkę pozostawia miejsce na domysły, np. na s. 407 w *Diagramie 4. Przyczyny wypadków drogowych z udziałem niepełnosprawnych wzrokowo, leżące po stronie pieszych* – wydaje się, że „przekraczanie jezdni w miejscu niewyznaczonym”, „chodzenie nieprawidłową stroną drogi”, czy „nieostrożne wejście na drogę” leżące po stronie pieszych dotyczą ich udziału jako niepełnosprawnych sprawców, ale już na s. 408 w *Diagramie 5. Przyczyny wypadków drogowych z udziałem niepełnosprawnych wzrokowo, leżące po stronie kierujących* – zastosowanie analogii i uznanie, że „nieprawidłowy manewr skrętu”, „niedostosowanie prędkości do warunków jazdy panujących na drodze”, czy „nieudzielenie pierwszeństwa” leżące po stronie kierujących dotyczą ich udziału również jako niepełnosprawnych sprawców, prowadzi raczej do błędnego wniosku, gdyż w tym przypadku niepełnosprawni raczej nie są kierowcami, lecz pieszymi ofiarami. Tak więc wymienieni w tytule diagramów 4 i 5 piesi i kierowcy są sprawcami, ale jak się wydaje tylko piesi są także osobami niepełnosprawnymi, choć nie można wykluczyć, że

osobami niepełnosprawnymi są także kierowcy. Niestety, Autorka nie rozstrzygnęła wyraźnie tej kwestii. Nie ulega wątpliwości, że sprawcą wypadku w komunikacji może być osoba słabowidząca lub niepełnosprawna prowadząca pojazd, albo niepełnosprawny pieszy, jak też poruszający się na wózku inwalidzkim lub osoba słabowidząca a nawet niewidoma, która wtargnęła bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd. Z kolei w kontekście niepełnosprawnych sprawców wypadków w komunikacji poruszających się na wózkach inwalidzkich, traktowanych przez niektórych autorów jako „inny pojazd” (inny niż mechaniczny), ważnym zagadnieniem jest możliwość orzekania wobec nich środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów (tak np. Janusz Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 1991, s. 216, teza 77; zdanie polemiczne kwestionujące takie stanowisko np. Janusz Sawicki, *Nowe ujęcie wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji*, (w:) Współczesne problemy nauk penalnych. Zagadnienia wybrane, pod red. Marka Bojarskiego, Wrocław 1994, s. 38, przypis 24). Jeśli więc Doktorantka miała na uwadze także niepełnosprawnych sprawców, to w pracy brakuje wyraźnych odniesień do tego w poszczególnych tematach. Jeśli natomiast miała na uwadze niepełnosprawnych wyłącznie jako pokrzywdzonych, to precyzyjniejszym tytułem pracy byłby tytuł: *Wypadek w komunikacji z udziałem pokrzywdzonych osób niepełnosprawnych ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych i słabowidzących. Studium prawnokryminologiczne*. Zakładając jednak, iż Autorka - mimo ogólnego tytułu pracy - udział osób niepełnosprawnych w wypadkach w komunikacji w sposób zamierzony sprowadziła niemal wyłącznie do osób pokrzywdzonych, pozostaje uznać że treść pracy odpowiada tematowi określonymu w tytule. Niezależnie od tej konkluzji, otwarte pozostaje pytanie, jak kształtuje się odpowiedzialność karna sprawcy wypadku w komunikacji z art. 177 k.k. będącego osobą niepełnosprawną, w tym niewidomą lub słabowidzącą, w porównaniu z odpowiedzialnością osoby bez żadnych dysfunkcji, i jaki jest procentowy udział takich osób wśród sprawców tego przestępstwa?

Doktorantka we *Wprowadzeniu* (s. 6) deklaruje, co jest inspiracją i celem jej pracy doktorskiej: „*Brak kompleksowego i aktualnego – uwzględniającego przede wszystkim wypadki w komunikacji z udziałem osób niepełnosprawnych, w tym niewidomych i słabowidzących – opracowania, stał się inspiracją do podjęcia badań związanych z opisaną problematyką. Podjęcie danego problemu wynikało z zainteresowań Autorki oraz chęci weryfikacji istniejących w Polsce danych na temat rozmiarów tego rodzaju zdarzeń.*” Określenie w taki sposób celu rozprawy doktorskiej jest dość zdawkowe i budzi niedosyt. Autorka powinna w tym miejscu wyraźnie odesłać do rozdziału I: *Metodyka badań*, albo przenieść tutaj fragmenty mówiące o celu pracy. Dopiero bowiem po lekturze całego

Wprowadzenia, a zwłaszcza rozdziału I, można dogłębnie zapoznać się z celem pracy i stwierdzić, że Doktorantka podjęła się z całą pewnością ambitnego zadania, do którego należy odnieść się z uznaniem. Można też stwierdzić, że zadanie to Doktorantce udało się w dużym stopniu zrealizować.

W swojej rozprawie doktorskiej Pani mgr Emilia Jurgielewicz-Delegacz posługuje się trzema metodami badawczymi: historyczno-porównawczą, dogmatyczno-prawną i empiryczną, co umożliwiło pogłębioną analizę tematu oraz przedstawienie faktycznego funkcjonowania omawianych przepisów w praktyce. Wykorzystanie tych metod badawczych uznać należy za właściwe i wystarczające do szerokiego i gruntownego przedstawienia problematyki wskazanej w tytule rozprawy i wyciągnięcia prawidłowych ocen oraz wniosków. Istotne znaczenie ma fakt, iż w pracy nie zabrakło wyraźnego wykorzystania metody historyczno-prawnej, co pozwoliło na prześledzenie zarówno genezy, jak i rozwoju omawianych regulacji prawa karnego i innych dziedzin prawa.

Dokonany przez Autorkę wybór materiałów źródłowych i publikacji świadczy o dobrej orientacji w literaturze przedmiotu i umiejętności wyselekcjonowania pozycji przydatnych dla omówienia podjętego tematu. Należy zaznaczyć, że „*Bibliografia*” ujęta na s. 442-481 zawiera ponad 300 pozycji z piśmiennictwa, ponad 100 orzeczeń sądowych (głównie wyroków Sądu Najwyższego), a także ponad 100 aktów prawa międzynarodowego, europejskiego i krajowego. Właściwa jest zatem ocena, iż Doktorantka przeprowadziła rzetelną kwerendę, w wyniku której zebrała bogatą bazę źródłową i dzięki temu wykorzystwała istotne dla rozważanej problematyki prace i dokumenty źródłowe.

Pod względem warsztatowym, a zwłaszcza językowym rozprawa doktorska zasługuje na generalną pozytywną ocenę, choć Doktorantce nie udało się uniknąć niektórych błędów. Przykładowo, § 2 rozdziału VII w spisie treści podany jest na s. 328, a w rzeczywistości jest na s. 327. Przypis 63 na s. 188 powtarza treść przypisu 62, zamiast zwrotu „*Ibidem*”, to samo dotyczy przypisów 15 i 14 na s. 220, czy 159 i 158 na s. 253. W wykazie zdjęć na s. 487 do „Zdjęcia 1” podana jest s. 178, gdy faktycznie zdjęcie to jest na s. 175. Według tego wykazu „Zdjęcie 3” na s. 371 to w rzeczywistości cztery zdjęcia na s. 371 i 372. Lepszym bo czytelniejszym rozwiązaniem byłaby narastająca w całej pracy numeracja tabel, wykresów, diagramów, rysunków i zdjęć, a nie w ramach rozdziałów. Powtarzająca się taka sama numeracja w ramach rozdziałów nieco razi i utrudnia operowanie zawartymi w nich danymi. Dla przykładu, wykaz zdjęć w tabeli na s. 487 podaje dwa razy *Zdjęcie 1*, zarówno na s. 178, jak i 363, bez podania numeru rozdziału. W tabelach wskazane byłoby podawanie danych w liczbach bezwzględnych i wskaźnikach procentowych, gdzie suma w l.b. odpowiada sumie

wynoszącej 100%. Oznaczenie i numeracja oraz tytuły rozdziałów mogły być zdecydowanie większe, od czcionki użytej w tekście, co wyraźniej oddzielałoby kolejne rozdziały. W § 5 rozdziału III zatytułowanym: *Inne wybrane regulacje ustawowe*, charakter porządkujący miałyby wprowadzenie numeracji lub oznaczenia literowego do poszczególnych ustaw. Uwzględnienie całej pracy prowadzi jednak do oceny, że Autorka wykazała odpowiednią staranność pisarską. Należy też stwierdzić, iż Doktorantka umiejętnie posługuje się językiem prawniczym i pod tym względem dysertacja nie budzi zastrzeżeń.

Rozprawa, poprzedzona *Spisem treści* i *Wprowadzeniem* składa się z dziesięciu rozdziałów ukazujących teoretyczne i praktyczne aspekty przestępstwa wypadku w komunikacji z udziałem osób niepełnosprawnych. Pracę wieńczy *Podsumowanie*, po którym Autorka zawarła *Bibliografię*, na którą składa się *Piśmiennictwo*, *Akty prawa międzynarodowego*, *Akty prawa europejskiego*, *Akty prawa krajowego*, *Inne dokumenty międzynarodowe*, *Orzecznictwo*, *Raporty* i *Źródła internetowe*. Na końcu pracy umieszczono *Wykaz tabel, wykresów, diagramów, rysunków i zdjęć*. Praca nie posiada natomiast „Wykazu skrótów”. Pod względem ogólnej struktury podziału treści recenzowana praca nie budzi zastrzeżeń. Kolejność rozdziałów, a więc analizy poszczególnych problemów jest prawidłowa. Objętość rozdziałów teoretycznych oscyluje w granicach 40 stron, rozdział VI będący kluczowym rozdziałem dla recenzowanej pracy - bo dotyczący wypadku w komunikacji - wynosi 52 strony, a rozdziały prezentujące badania empiryczne i ostatni rozdział o zapobieganiu wypadkom oraz o propozycjach zmian liczą po około 20 stron. Od takiego równomiernego podziału treści na rozdziały odbiega jedynie rozdział VII, liczący aż 71 stron, a poświęcony etiologii wypadków w komunikacji. Wydaje się, że ten rozdział pracy jest nadmiernie obszerny. Zaskoczenie budzi też Rozdział I zatytułowany: *Metodyka badań*, liczący aż 38 stron. Mając na uwadze obszerność pracy (487 stron i aż 10 rozdziałów), wydaje się, że bardziej syntetyczne ujęcie zagadnień w tych rozdziałach byłoby z korzyścią dla pracy. Szkoda też, że Doktorantka w *Piśmiennictwie* po nazwiskach autorów podaje jedynie inicjały ich imion, a nie całe imiona. O ile w przypisach podawanie inicjałów imion jest właściwe, o tyle w wykazie literatury rozprawy doktorskiej mile widziane byłoby podanie całych imion, które służyłoby pełniejszej informacji o autorach.

We „*Wprowadzeniu*” rozprawy Autorka przedstawiła problemy dotyczące osób niepełnosprawnych związane z brakiem odpowiedniej infrastruktury drogowej, potęgujące zagrożenia dla osób niepełnosprawnych, oraz sposoby niwelowania istotnych ograniczeń w tej przestrzeni jaką jest ulica. Następnie wskazała metody badawcze zastosowane w dysertacji i strukturę podziału treści. Na s. 9 Doktorantka stwierdza: „*Przyjęty układ rozprawy miał na*

celu kompleksową analizę zjawiska wypadków w komunikacji z udziałem niepełnosprawnych, w tym niewidomych i słabowidzących. Istotą podjętej próby wnikliwego przedstawienia analizowanych treści jest przede wszystkim ukazanie, że bez wielu impulsów pochodzących od organizacji międzynarodowych, szczegółowych regulacji o charakterze krajowym, definiujących chociażby osoby niepełnosprawne – nie podjęto działań dostosowujących infrastrukturę do ludzi z dysfunkcjami. Z kolei opis znamion czynu zabronionego – wypadku w komunikacji zarówno na tle historycznych aktów prawnych, jak i na tle obowiązującego prawa stanowi nieodzowny element opracowań o charakterze kryminologicznym, gdzie poruszane są aspekty związane z danym przestępstwem.” Należy też odnotować informację zamieszczoną we „Wprowadzeniu” (s. 4 i 6-7), iż rozprawa powstała w ramach prac zespołu badawczego realizowanych w latach 2012-2014 pod kierunkiem Pani dr hab. Ewy Guzik-Makaruk, prof. Uniwersytetu w Białymstoku – będącej zarazem promotorem recenzowanej rozprawy – a dotyczących projektu na rzecz obronności państwa pt. *Opracowanie systemu wykrywania zagrożeń bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Aspekty prawno-kryminologiczne i technologiczne*. Projekt ten realizowany był przez konsorcjum naukowo-przemysłowe złożone z Uniwersytetu w Białymstoku (lider projektu), Akademii Górniczo-Hutniczej im. Stanisława Staszica w Krakowie, Wyższej Szkoły Technik Komputerowych i Telekomunikacji w Kielcach oraz Future Voice System sp. z o.o. Doktorantka była członkiem zespołu badawczego oraz kierowała realizacją jednego z odcinków badawczych pt. *Ocena regulacji prawa o ruchu drogowym w świetle doświadczeń funkcjonariuszy Policji*.

W rozdziale I rozprawy zatytułowanym: *Metodyka badań* Autorka omawia cel i przedmiot badań, zaplanowane metody, techniki i narzędzia badawcze oraz organizację i przebieg badań. Poświęca też dużo uwagi danym statystycznym odnoszonym do osób niepełnosprawnych. Jak już wzmiankowano wcześniej, rozdział ten jest zbyt obszerny. Jego treści można było ująć bardziej syntetycznie. Problemem jest też to, że tytuł rozdziału: *Metodyka badań*, nie sygnalizuje umieszczonych w nim ciekawych danych statystycznych dotyczących osób niepełnosprawnych w Polsce. Są one prezentowane w ramach opisu przedmiotu badań w § 1 tego rozdziału, noszącym tytuł: *Cel i przedmiot badań*. Biorąc pod uwagę bogaty zakres tych danych, wydaje się, że zasługują one na wyeksponowanie już w tytule rozdziału, a co najmniej podrozdziału.

Rozdział II zatytułowany: *Niepełnosprawność i jej definicje w standardach międzynarodowych i regionalnych* stanowi swoiste wprowadzenie do problematyki niepełnosprawności we współczesnym społeczeństwie. Autorka zwraca uwagę na

niebezpieczeństwo dystansowania się osób zdrowych od niepełnosprawnych i ich marginalizowania jako „niepełnowartościowych” członków danej społeczności. Zwraca też uwagę na związane z niepełnosprawnością dwa modele: medyczny i społeczny. Ten pierwszy kładzie nacisk na motywację osoby niepełnosprawnej do podejmowania wysiłku prowadzącego do usprawnienia jej funkcjonowania w życiu społecznym, a drugi wskazuje, iż niepełnosprawność wynika z uwarunkowań infrastruktury w miejscach publicznych, która nie jest dostosowana do potrzeb osób z dysfunkcjami. Dlatego Doktorantka słusznie wskazuje na znaczenie prospołecznej polityki wyrównywania szans, opartej na modelu społecznym i idei postrzegania osób niepełnosprawnych jako osób posiadających takie same prawa, co pozostali obywatele danego kraju. Rozdział ten zawiera analizę umów międzynarodowych związanych z działalnością ONZ, Międzynarodowej Organizacji Pracy i Światowej Organizacji Zdrowia, a odnoszących się do sytuacji osób niepełnosprawnych we współczesnym świecie. Autorka opisuje także źródła stosowania standardów oraz ujednolicania prawa na poziomie regionalnym, mając na uwadze regulacje powstające w ramach Rady Europy oraz Unii Europejskiej. Z analizy aktów prawnych wymienionych organizacji i instytucji wynika ogólny wniosek, że niepełnosprawność jest ważnym aspektem podejmowanych działań, których celem jest zapewnienie ludziom z dysfunkcjami możliwości życia w godnych warunkach, pozwalających na aktywne uczestniczenie w życiu społecznym, w tym zawodowym.

W rozdziale III zatytułowanym: *Niepełnosprawność i jej definicje w prawie krajowym*, Doktorantka porusza problematykę niepełnosprawności na tle polskich aktów prawnych. Stosownej analizie w pierwszej kolejności poddana została Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. oraz Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z dnia 1 sierpnia 1997 r. W dalszej kolejności Autorka uwzględnia następujące akty prawne: ustawę z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych, ustawę z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, ustawę z dnia 27 czerwca 2003 r. o rencie socjalnej, ustawę z dnia 28 listopada 2003 r. o świadczeniach rodzinnych, ustawę z dnia 12 marca 2004 r. o pomocy społecznej, ustawę z dnia 25 lutego 1964 r. – Kodeks rodzinny i opiekuńczy, ustawę z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego, ustawę z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy, ustawę z dnia 20 czerwca 2002 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 20 grudnia 1930 r. o ubezpieczeniu społecznym rolników, ustawę z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty i ustawę z dnia 19 sierpnia 2011 r. o języku migowym i innych środkach

komunikowania się. Osobno omówione zostało rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie orzekania o niepełnosprawności i stopniu niepełnosprawności. Specjalistyczne informacje uzupełniają ilustracje dotyczące określonych wad wzroku, jak widzenie lunetowe (rysunek 2 na s. 134), uszkodzenie widzenia centralnego (rysunek 3 na s. 135) i ubytki w polu widzenia (rysunek 4 na s. 136). W podsumowaniu tego rozdziału Doktorantka wyraża prawidłową i ważną konkluzję (s. 139), że pojęcie „niepełnosprawności” przeszło znamiennej ewolucję, od traktowania osób niepełnosprawnych jako tych, które potrzebują wyłącznie opieki społecznej, do traktowania ich pod koniec XX w. jako samodzielnych osób napotyających na bariery w społeczeństwie. Takie podejście wymaga przede wszystkim eliminowania wszelkich barier społecznych w celu wyrównywania szans osób niepełnosprawnych w sferze ich aktywności społeczno-zawodowej. Mimo bogatego wykazu ustaw przedstawionych przez Autorkę w § 3, § 4 i § 5, należałoby jeszcze dodać ustawę z dnia 13 czerwca 2003 r. o zatrudnieniu socjalnym (tekst jedn.: Dz.U. z 2011 r. Nr 43, poz. 225 ze zm.) oraz ustawę z dnia 27 kwietnia 2006 r. o spółdzielniach socjalnych (Dz.U. Nr 94 poz. 651 ze zm.). Ta pierwsza do osób zagrożonych wykluczeniem społecznym zalicza także niepełnosprawnych i daje im możliwość uczestnictwa w indywidualnym programie centrum integracji społecznej (o ile nie korzystają z zasiłku dla bezrobotnych, zasiłku lub świadczenia przedemerytalnego, renty strukturalnej lub z tytułu niezdolności do pracy, emerytury, bądź nauczycielskiego świadczenia kompensacyjnego). Druga ustawa przewiduje udział osób niepełnosprawnych w grupie członków-założycieli spółdzielni socjalnej, także wtedy, gdy pobierają one rentę inwalidzką. Obie formy organizacyjne, zarówno centra integracji społecznej, jak i spółdzielnie socjalne, mają na celu pomoc socjalną oraz reintegrację społeczną i zawodową m.in. osób niepełnosprawnych, zwłaszcza zagrożonych lub już dotkniętych wykluczeniem społecznym, polegającym na niepodejmowaniu społecznie akceptowanej drogi życiowej lub wypadaniu z niej ze względu na przyczyny o charakterze ekonomicznym (bieda, utrata pracy, brak kwalifikacji) i społecznym (uzależnienia, długotrwałe choroby, niepełnosprawność). Obie formy doskonale wpisują się zatem w politykę społeczną wyrównywania szans osób niepełnosprawnych w sferze ich aktywności społecznej.

Dane statystyczne dotyczące osób niepełnosprawnych w Polsce z rozdziału I oraz rozdziały II i III rozprawy stanowią razem odpowiednie i rzetelne wprowadzenie do problematyki niepełnosprawności, stanowiąc swego rodzaju przedpole do dalszych rozważań dysertacji na temat wypadku w komunikacji z udziałem takich osób.

Rozdział IV, zatytułowany: *Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wobec osób niepełnosprawnych*, to przegląd wybranych przepisów tej ustawy mających szczególne znaczenie dla niepełnosprawnych uczestników ruchu drogowego w postaci osób niewidomych i słabowidzących. Autorka po przytoczeniu wybranych pojęć ustawowych z art. 2 p.r.d., w podrozdziale oznaczonym jako § 1 i noszącym tytuł: *Zasady bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym*, najpierw omawia najważniejsze zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, takie jak: należytej ostrożności, szczególnej ostrożności oraz ograniczonego zaufania. Następnie przechodzi do analizy przepisów dotyczących pieszych, a więc poruszania się pieszych po chodnikach, po jezdni, w kolumnach, przechodzenia przez jezdnię lub torowisko i zakazu wtargnięcia bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd. Trzeba zauważyć, iż na s. 164 błędnie użyto zwrotu „w stanie po spożyciu alkoholu”, zamiast prawidłowego „w stanie po użyciu alkoholu”, zgodnie z brzmieniem art. 86 § 2 k.w. i art. 46 ust. 2 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (tekst jedn.: Dz.U. z 2012 r., poz. 1356 ze zm.). Ten drugi definiuje pojęcie tego stanu za pomocą zwrotu „po użyciu”, a nie „po spożyciu”. „Stan po spożyciu alkoholu” jest historycznym określeniem ustawowym, używanym dzisiaj w znaczeniu potocznym. W § 2 o tytule: *Unormowania dotyczące osób niepełnosprawnych w ruchu drogowym* Doktorantka opisuje te regulacje ustawy – Prawo o ruchu drogowym, które odnoszą się do osób niepełnosprawnych, ze szczególnym uwzględnieniem niewidomych i słabowidzących jako pieszych uczestników tego ruchu. Odpowiednio szeroko Autorka omawia obowiązek noszenia w widoczny sposób przez te osoby białej laski, gdy sama porusza się po drodze. Zagadnienia tego rozdziału zostały poruszone w wystarczającym zakresie.

Rozdział V rozprawy ma charakter historyczno-porównawczy, a jego tytuł brzmi: *Kształtowanie się przestępstwa wypadku w komunikacji w ujęciu historycznym*. Doktorantka oparła ten rozdział na dwóch ustawach: kodeksie karnym z dnia 11 lipca 1932 r. i kodeksie karnym z dnia 19 kwietnia 1969 r. W pierwszym przypadku ustawowej charakterystyce poddany został przepis art. 215 k.k. z 1932 r., mówiący o katastrofie w komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej. W drugim przypadku ustawowej charakterystyce poddane zostało przede wszystkim przestępstwo wypadku w komunikacji spenalizowane w art. 145 k.k. z 1969 r. wraz z odmianami kwalifikowanymi. Autorka prawidłowo wychodzi od przestępstwa katastrofy w komunikacji z art. 136 i przestępstwa spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa takiej katastrofy z art. 137 tego kodeksu, wspomina też o odmianie wojskowego wypadku w komunikacji z art. 323 k.k. z 1969 r. Rozważania na temat zakresu

obu penalizacji wypadku w komunikacji (z kodeksów karnych z 1932 r. i 1969 r.) są ciekawe i oparte na właściwej literaturze przedmiotu.

Kluczowym rozdziałem rozprawy doktorskiej Pani mgr Emilii Jurgielewicz-Delegacz w zakresie przepisów karnych jest rozdział VI, noszący tytuł: *Wypadek w komunikacji w ujęciu Kodeksu karnego z dnia 6 czerwca 1997 r.* Zawiera on typową analizę ustawowych znamion przestępstwa wypadku w komunikacji, z ich podziałem na przedmiot ochrony (zamachu), stronę przedmiotową, podmiot i stronę podmiotową, uzupełnioną o tryb ścigania i zagrożenie środkami reakcji karnej wraz z nadzwyczajnym obostrzeniem kary. W rozdziale tym zwraca uwagę niewystarczające odniesienie ustawowej charakterystyki przestępstwa z art. 177 k.k. do powiązanej z nim w tytule pracy problematyki osób niepełnosprawnych, w szczególności niewidomych i słabowidzących. Przyznaje to sama Doktorantka w podsumowaniu rozdziału: „Rozdział ten zawiera śladowe odniesienia do osób niepełnosprawnych, co wynika z faktu, iż pośród opracowań dotyczących znamion przestępstwa w komunikacji niezwykle rzadko poruszane są kwestie niepełnosprawności” (s. 269). Mimo tych wyjaśnień Autorki pozostaje pewien niedosyt. Przede wszystkim zaś towarzyszy wrażenie, że wcześniejsze rozdziały o niepełnosprawności pozostały jakby w oderwaniu od wypadku w komunikacji, a ich treści nie bardzo udało się w tym rozdziale połączyć. Ten rozdział pracy w dużo większym zakresie powinien łączyć przestępstwo wypadku z art. 177 k.k. z problematyką osób niepełnosprawnych, będących szczególnymi uczestnikami ruchu drogowego. Oceniając tego rodzaju pracę, jak rozprawa doktorska, trzeba jednakże mieć świadomość, że w takim zamierzeniu badawczym kryje się ryzyko niedostatecznie pogłębionego odniesienia się w pracy do wszystkich kwestii, jak też całkowite pominięcie niektórych z nich. W tym ostatnim wypadku brakuje w recenzowanej pracy ustawowej charakterystyki wykroczenia kolizji drogowej (inaczej: spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym) z art. 86 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, które wraz z przestępstwem z art. 177 § 1 k.k. stanowią typowy „obszar styczny” i razem obejmują całość penalizacji w podstawowym zakresie stosowania tych przepisów, tj. w odniesieniu do ruchu drogowego. O wykroczeniu z art. 86 k.w. Autorka wspomina w kontekście wtargnięcia przez pieszego na jezdnię bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd (na s. 164 w rozdziale IV), bez analizy jego ustawowych znamion, a jedynie z podaniem sankcji, jakie grożą za to wykroczenie. Czyni to także w odniesieniu do trybu ścigania z art. 177 § 3 k.k. (na s. 262-263 i w przypisie 187 i 188 w rozdziale VI). O znamionach wykroczenia z art. 86 § 1 k.w. najszerzej Doktorantka napisała dopiero w rozdziale VII na tle statystyk policyjnych, inaczej niż kodeksy rozróżniających kolizję od

wypadku drogowego, ale i tak jest to zaledwie jeden akapit (s. 274). Wydaje się, że przekrojowa analiza obu kategorii czynów zabronionych – przestępstwa i wykroczenia – odnoszących się do ruchu drogowego, pozwala na pełniejszą (kompleksową) ocenę omawianej problematyki. Nadto należy podkreślić, że mieszczące się w ramach wykroczenia z art. 86 k.w. takie skutki jak konkretne zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym innego uczestnika ruchu, wywołanie u niego lekkiego uszczerbku na zdrowiu oraz spowodowanie tzw. „stłuczki” lub poważniejszego uszkodzenia pojazdów, stanowi większość zdarzeń drogowych występujących na polskich drogach i ulicach naszych miast. Trzeba też pamiętać, że element narażenia na niebezpieczeństwo właściwy jest wielu przepisom kodeksu wykroczeń, także przepisowi z art. 86 k.w., gdyż jedną z istotniejszych funkcji prawa o wykroczeniach jest funkcja prewencyjna, czyli przeciwdziałanie sytuacjom znamionom na razie tylko potencjalnym zagrożeniem (m.in. taką rolę spełnia art. 86 k.w.). Przestępstwo wypadku w komunikacji z art. 177 k.k. zaczyna się (w § 1) dopiero od spowodowania średniego uszczerbku na zdrowiu innej osoby niż sprawca. Obejmuje też kwalifikowaną jego postać w § 2, jeżeli następstwem wypadku jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu. Reasumując, brakuje w pracy analizy ustawowych znamion wykroczenia z art. 86 k.w., np. w nowym rozdziale VII, zatytułowanym: *Kolizja w ruchu drogowym w ujęciu Kodeksu wykroczeń z dnia 20 maja 1971 r.* W najmniejszym zakresie powinien być to dodatkowy § 7 w rozdziale VI, o tym samym tytule. W tym rozdziale (podrozdziale) należałoby również odnieść się do możliwości zastosowania wobec osoby niepełnosprawnej, w szczególności niewidomej i słabowidzącej - będącej sprawcą wykroczenia z art. 86 k.w. - nadzwyczajnego złagodzenia kary lub odstąpienia od wymierzenia kary lub środka karnego na podstawie art. 39 § 1 k.w.: „w wypadkach zasługujących na szczególne uwzględnienie (...) biorąc pod uwagę (...) właściwości i warunki osobiste sprawcy”. Pogłębione uzupełnienie tego tematu, oczywiście zarówno w płaszczyźnie teoretycznej, jak i empirycznej, mogłoby rzutować na tytuł całej pracy, który musiałby wówczas brzmieć inaczej, np: *Kolizja a wypadek w ruchu drogowym z udziałem pokrzywdzonych osób niepełnosprawnych ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych i słabowidzących. Studium prawnokryminologiczne.* W związku z poruszonymi powyżej problemami, nasuwa się podstawowe pytanie: jaki jest zakres ustawowych znamion wykroczenia z art. 86 k.w. i dlaczego jest to obszar styczny z przestępstwem z art. 177 § 1 k.k.? Mając zaś na uwadze wcześniejsze rozważania, pojawia się też analogiczne pytanie - jak to dotyczące przestępstwa wypadku w komunikacji - a mianowicie, jak kształtuje się odpowiedzialność sprawcy wykroczenia z art.

86 k.w. będącego osobą niepełnosprawną, w tym niewidomą lub słabowidzącą, i jaki jest procentowy udział takich osób wśród sprawców tego wykroczenia?

W rozdziale VI zabrakło polemiki ze stanowiskiem wyrażonym na s. 262-263 i w przypisach 187 i 188 na temat wspomnianego art. 177 § 3 k.k., przyjmującym tzw. „koncepcję odpowiedzialności zredukowanej” w świetle tego przepisu. Według tej koncepcji, jeśli osoba najbliższa dla sprawcy wypadku, która odniosła obrażenia na poziomie średniego uszczerbku na zdrowiu, nie złoży wniosku o ściganie, to należy uznać, że w tej sprawie powraca kwalifikacja czynu jako wykroczenia. Poważne wątpliwości budzić mogą już same nieprzystające do siebie przymiotniki dotyczące tej koncepcji, przytoczone w pracy: „*dość ryzykowna, ale chyba jedynie rozsądna teza*” (s. 263). Trudno też zrozumieć, o jaki „powrót” do wykroczenia z art. 86 § 1 k.w. chodzi, jeśli przyjmemy, że relacja pomiędzy wykroczeniem z art. 86 § 1 k.w. a przestępstwem z art. 177 § 1 k.k. to typowy „obszar styczny”, a nie pozorny zbieg przepisów ustawy wynikający z zastosowania zasady pochlaniań. O ile zasada ta miałaby zastosowanie do wykroczeń tego samego sprawcy bezpośrednio poprzedzających spowodowanie wypadku drogowego, zakwalifikowanych jako wykroczenia kolizji drogowej (spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym) z art. 86 § 1 k.w. (stanowiłyby tzw. środek do celu), o tyle w przypadku spowodowania od razu przestępstwa wypadku drogowego z art. 177 § 1 k.k., stosowanie tej zasady nie znajduje żadnego uzasadnienia. Trzeba też wziąć pod uwagę, że sprawca swoim zachowaniem wyczerpał ustawowe znamiona przestępstwa wypadku z art. 177 § 1 (w zw. z § 3) k.k., który dotyczy naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia powyżej 7 dni, co w praktyce najczęściej oznacza złamania kończyn i założenie gipsu na kilka tygodni. Odpowiedź na pytanie - czy odmowa wniesienia przez pokrzywdzonego wniosku o ściganie zmienia w jakikolwiek sposób stan jego zdrowia, i czy powoduje, że skutkiem nie jest już średni, ale lekki uszczerbek na zdrowiu - jest tylko jedna: oczywiście nie. A zatem przejście na wykroczenie z art. 86 § 1 k.w. oznaczałoby niezgodność stanu faktycznego z ustawowymi znamionami tego wykroczenia i naruszenie fundamentalnej zasady: *nullum crimen, nulla poena sine lege*. Nie można stosować przepisu art. 86 k.w. do średniego uszczerbku na zdrowiu, bo dotyczy on jedynie uszczerbku lekkiego. Do średniego uszczerbku na zdrowiu przewidziany jest przepis art. 177 § 1 k.k. Dlatego w celu uniknięcia tych niezgodności, lepszym rozwiązaniem od wątpliwej „koncepcji odpowiedzialności zredukowanej”, wydaje się uchylenie § 3 w art. 177 k.k. W pracy zdecydowanie zabrakło tego rodzaju rozważań, nawet jeśli Autorka akceptuje „odpowiedzialność zredukowaną” z przestępstwa do wykroczenia.

Rozdział VII zatytułowany: *Etiologia wypadków w komunikacji w świetle wyników badań statystycznych*, otwiera część empiryczną pracy. W tym rozdziale Doktorantka zajęła się badaniami statystycznymi nad przyczynami wypadków w komunikacji z lat 2003-2013. Przedstawione wyniki dotyczące wypadków w komunikacji w Polsce i poszczególnych województwach z udziałem osób niepełnosprawnych, związane są z ankietą pt.: *Poczucie bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących w przestrzeni zurbanizowanej*, przeprowadzonej w ramach realizacji projektu badawczego na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa pt.: *Opracowanie systemu wykrywania zagrożeń bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Aspekty prawno-kryminologiczne i technologiczne*, który finansowano ze środków Narodowego Centrum Badań i Rozwoju, a Doktorantka była członkiem zespołu badawczego. Zaprezentowane wskaźniki są bardzo interesujące, a jedynym zastrzeżeniem do tego rozdziału, wyrażonym już na początku recenzji, jest jego nadmierna obszerność. Rezygnacja z niektórych informacji i tabel, a w efekcie „odchudzenie” tego rozdziału z 71 do około 50 stron byłoby wskazane, nawet kosztem pominięcia niektórych danych.

Kolejne dwa rozdziały, tj. rozdział VIII o tytule: *Osoby niewidome i słabowidzące jako uczestnicy ruchu drogowego w świetle wyników badań empirycznych przeprowadzonych wśród tej kategorii badanych* i rozdział IX zatytułowany: *Osoby niewidome i słabowidzące jako uczestnicy ruchu drogowego w świetle wyników badań empirycznych przeprowadzonych wśród funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego* - stanowią ważną część empiryczną podzieloną na dwie części, w zależności od tego, jaka grupa ankietowanych dostarczyła materiału badawczego. Z badań ankietowych opisanych w rozdziale VIII, przeprowadzonych wśród członków Polskiego Związku Niewidomych wynika, z jakimi problemami borykają się na co dzień osoby z dysfunkcją wzroku. Są to zatłoczone miejsca o dużej rotacji osób, jak galerie handlowe, supermarkety i imprezy masowe. Zdecydowanie największe problemy w poruszaniu się w mieście powodują nierówne chodniki, które utrudniają kontakt podłoża z białą laską wykorzystywany w większości technik związanych z poruszaniem się przy pomocy tego urządzenia. Dla osób niewidomych i słabowidzących ogromne znaczenie ma także wysokość krawężnika lub jego brak, gdyż krawężnik jest dla tych osób często jedynym wyznacznikiem granicy między chodnikiem a jezdnią. Zarówno badania ankietowe, jak i wywiad grupowy wykazały, że sporym zagrożeniem dla osób z dysfunkcją wzroku są zaparkowane na ciągach dla pieszych samochody, rowerzyści jadący z dużą prędkością po chodnikach, a także brak: udźwiękowienia sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach, oznaczeń ułatwiających orientację w przejściach podziemnych,

zabezpieczenia robót drogowych, specjalnych oznaczeń na peronach i przystankach komunikacji miejskiej. Z tej części badań wynika też, że ofiarami wypadków drogowych są najczęściej osoby słabowidzące w stopniu znacznym, co wiąże się z tym, iż osoby te nie mogą pogodzić się z utratą wzroku, próbują prowadzić nadal aktywny tryb życia.

Badania ankietowe i wywiad grupowy, przedstawione w rozdziale IX pracy, powstały dzięki współpracy Autorki z Biurem Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. Wynika z nich, że osoby niewidome i słabowidzące nie uczestniczą często w wypadkach komunikacyjnych, niemniej jednak zdaniem policjantów tzw. drogówki poziom bezpieczeństwa niepełnosprawnych wzrokowo nie jest w Polsce zbyt wysoki. Opowiadają się oni za obowiązkowym noszeniem białej laski przez osoby niewidome uczestniczące w ruchu drogowym, niezależnie od tego, czy korzystają z pomocy innej osoby, czy też psa przewodnika. Ponadto wskazane jest ich zdaniem noszenie przez takie osoby kamizelek odblaskowych albo opasek.

Ostatni, X rozdział pracy, zatytułowany: *Zapobieganie wypadkom w komunikacji z udziałem osób niepełnosprawnych ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych i słabowidzących w Polsce*, w § 1 opisuje przeprowadzone w Polsce na przestrzeni ostatnich 10 lat akcje o charakterze prewencyjnym i instruktażowym skierowane do kierowców i pieszych. Na szczególną uwagę zasługuje jednak § 2 zawierający propozycje zmian w ustawie - Prawo o ruchu drogowym, dotyczących osób niewidomych i słabowidzących. Na s. 433 Doktorantka przedstawia trzy propozycje: zastąpienie art. 42 p.r.d. treścią art. 42 ust. 1 i dodanie dwóch nowych ustępów w tym artykule: 2 i 3. Pierwsza propozycja zastąpienia dość ogólnego przepisu z art. 42 p.r.d. - zobowiązującego niewidomego podczas samodzielnego poruszania się po drodze do niesienia białej laski w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu - bardziej szczegółową regulacją w ust. 1 art. 42 p.r.d., zasługuje na aprobatę. Chodzi o zdanie drugie: *„Zbliżając się do przejścia dla pieszych jest on zobowiązany do trzymania białej laski w lewej ręce”*. Jak wyjaśnia Autorka na s. 388 *„najlepiej byłoby, by laska była niesiona przez osoby z dysfunkcją wzroku zawsze od strony potencjalnego zagrożenia, w tym przypadku od strony nadjeżdżających kierowców z lewej strony”*. Na s. 169 Autorka słusznie podniosła problem zmiany strony zagrożenia po dojściu przez niewidomego do połowy jezdni. Wówczas zagrożenie ze strony nadjeżdżających kierowców przechodzi z lewej na prawą stronę. Czy w takim razie nie byłoby właściwe uzupełnienie obowiązku z ust. 1 o obowiązek przełożenia białej laski z lewej ręki do prawej po wejściu niewidomego na przejście dla pieszych, kiedy zbliża się on do drugiej połowy przejścia, a w przypadku jezdni o ruchu jednokierunkowym, niesienia laski od strony, z której nadjeżdżają pojazdy? Druga

propozycja to ujęcie w nowym ust. 2 art. 42 p.r.d. obowiązku noszenia przez niewidomego podczas samodzielnego uczestniczenia w ruchu drogowym elementu odblaskowego w postaci pomarańczowej opaski na ramieniu. Trudno kwestionować sens noszenia elementu odblaskowego przez niewidomych, można jedynie zastanowić się, czy ze względu na podnoszone wątpliwości co do stygmatyzacji takich osób i uniknięcie ewentualnych przykrych podtekstów historycznych, nie lepszym rozwiązaniem byłby obowiązek noszenia pomarańczowych kamizelek odblaskowych, co by nie powiedzieć znacznie lepiej oznaczających i zabezpieczających niewidomych. Obok opasek kamizelki odblaskowe często wskazywali też - jak podała Autorka na s. 409 - ankietowani policjanci. Trzecia propozycja dotyczy nałożenia w nowym ust. 3 art. 42 p.r.d. takiego samego obowiązku, jak opisany w ust. 2, „wobec osób słabowidzących w stopniu znacznym i umiarkowanym” lub „wobec wszystkich osób, wobec których został orzeczony jakikolwiek stopień niepełnosprawności wzrokowej”. Przepis ten, co do intencji, należy ocenić pozytywnie, jednak brak mu koniecznego z punktu widzenia prawa karnego pragmatyzmu. Patrząc bowiem z tego punktu widzenia, trzeba zapytać, jakie są realne możliwości egzekwowania tego obowiązku i ewentualnego pociągania do odpowiedzialności za wykroczenie z art. 97 k.w., polegające na naruszeniu innych, niż opisane w rozdziale XI k.w., przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym? Mając na uwadze ten bardzo istotny aspekt i związane z nim zagadnienie poszanowania prawa, lepiej jest nie wprowadzać obowiązków ustawowych, których organy państwa nie będą w stanie wyegzekwować, bo jak odróżnić uczestnika ruchu drogowego w okularach ze zwykłą wadą wzroku od osoby słabowidzącej, a tylko ta druga miałaby obowiązek noszenia opaski. Poza tym u takich osób, które nie są niewidome, wspomniany problem stygmatyzacji nabiera jeszcze większego znaczenia. Dlatego lepszym rozwiązaniem jest zachęcanie takich osób do noszenia określonych dla nich elementów odblaskowych, np. kamizelek, w różnych działaniach na rzecz bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego i rezygnacja z wprowadzenia ust. 3 do art. 42 p.r.d. w proponowanym brzmieniu. Inne rozwiązanie, nacechowane troską o osoby słabowidzące, ale i pragmatyzmem, to modyfikacja treści ust. 3, który mógłby brzmieć: „Osoba słabowidząca podczas samodzielnego uczestnictwa w ruchu drogowym ma prawo noszenia elementu odblaskowego w postaci pomarańczowej kamizelki”. Oprócz ustawowej zachęty, przepis ten rozwiewałby też wątpliwości takich osób, czy wolno im nosić kamizelki odblaskowe w kolorze zastrzeżonym dla osób niewidomych.

Pracę zamyka *Podsumowanie*, w którym Doktorantka potwierdza bądź weryfikuje postawione w rozprawie doktorskiej tezy. W zakończeniu tej ważnej części pracy wskazane

byłoby przypomnienie (wypunktowanie) propozycji *de lege ferenda*, stanowiących wyrazisty rezultat przeprowadzonych w ramach dysertacji analiz i badań.

Konkludując, mimo zawartych w recenzji uwag należy uznać, że strona merytoryczna rozprawy nie budzi zastrzeżeń. Doktorantka wykazała się wiedzą z zakresu odpowiedzialności za przestępstwo wypadku w komunikacji oraz złożonej problematyki dotyczącej osób niepełnosprawnych, w szczególności niewidomych i słabowidzących. W swojej obszernej dysertacji w sposób rzeczowy poddała analizie ustawowe znamiona przestępstwa z art. 177 k.k. i z właściwą empatią przedstawiła problemy osób z dysfunkcją wzroku w podstawowej przestrzeni publicznej, jaką jest ruch drogowy. Bibliografia wskazuje na dobrą znajomość literatury przedmiotu i głównych poglądów przedstawicieli nauki z zakresu poruszanej problematyki. Autorka wykazała umiejętność właściwego rozwiązywania złożonych problemów naukowych i napisała pracę doktorską zawierającą bogatą warstwę poznawczą, której prezentacja czyni ją nie tylko interesującą z czysto naukowego punktu widzenia, ale także przydatną z punktu widzenia praktyki organów ścigania i wymiaru sprawiedliwości, a także działalności instytucji państwowych i organizacji pozarządowych zajmujących się problemami takich osób. Wszystko to uzasadnia, że rozprawa doktorska Pani mgr Emilii Jurgielewicz-Delegacz spełnia wymogi zawarte 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 (Dz.U. Nr 65, poz. 595 ze zm.) i stanowi podstawę ubiegania się o stopień naukowy doktora nauk prawnych. Wnoszę zatem o dopuszczenie Pani mgr Emilii Jurgielewicz-Delegacz do dalszych etapów przewodu doktorskiego.

