

FORUM POLITYKI KRYMINALNEJ



Vol. 1(7)/2024



UNIWERSYTET ŚLĄSKI
WYDAWNICTWO

Forum Polityki Kryminalnej

2024, vol. 1 (7)

Rada Naukowa

prof. Doina Balahur ("Alexandru Ioan Cuza" University of Iași)
prof. dr hab. Teresa Dukiet-Nagórska (Uniwersytet Śląski)
prof. dr hab. Krzysztof Krajewski (Uniwersytet Jagielloński)
prof. Renwen Liu (Chinese Academy of Social Sciences)
prof. dr hab. Emil Pływaczewski (Uniwersytet w Białymstoku)
dr hab. Irena Pospiszyl, prof. APS (Akademia Pedagogiki Specjalnej im. Marii Grzegorzewskiej)
prof. Mauro Arturo Rivera León (Universidad Iberoamericana)
prof. dr hab. Irena Rzeplińska (Polska Akademia Nauk)
dr hab. Jarosław Utrat-Milecki, prof. UW (Uniwersytet Warszawski)
prof. dr hab. Jan Widacki (Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego)

Komitet Redakcyjny

Redaktorka naczelna: dr Dominika Bek
Zastępczyni redaktorki naczelnej: dr hab. Olga Sitarz, prof. UŚ
Sekretarz: dr Rafał Fic, mgr Jakub Hanc

Adres Redakcji

Uniwersytet Śląski, Wydział Prawa i Administracji, ul. Bankowa 11B, 40-007 Katowice
e-mail: forumpk@us.edu.pl

Spis treści

Od Redakcji (*Dominika Bek*)

Wykaz skrótów

EWA PLEBANEK: Prawo karne wobec „szybkich i wściekłych”. Przestępstwa popełniane przez kierowców umyślnie naruszających elementarne zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym

DAMIAN SZCZĘCH: W kierunku bezpiecznej przyszłości: etyczne i prawne problemy związane z pojazdami autonomicznymi

PATRYCJA KOZŁOWSKA: Prawne i kryminologiczne aspekty katastrof w ruchu wodnym

PIOTR HERBOWSKI: Problemy dowodowe w sprawach przestępstw drogowych – wybrane zagadnienia

ALEKSANDRA BOROWSKA-SOLONYNKO: Biegły z zakresu medycyny sądowej jako uczestnik czynności procesowych dotyczących zwłok ofiar katastrof masowych

ANNA WILK: Odpowiedzialność odszkodowawcza związana z ruchem pojazdów autonomicznych

Table of content

From the Editors (*Dominika Bek*)

List of abbreviations

EWA PLEBANEK: Criminal law against “fast and furious”. Crimes committed by drivers intentionally violating basic safety rules in land traffic

DAMIAN SZCZĘCH: Aiming for the safe future: ethical and legal problems associated with autonomous vehicles

PATRYCJA KOZŁOWSKA: Legal and criminological aspects of water traffic disasters

PIOTR HERBOWSKI: Evidentiary problems in traffic crimes – selected issues

ALEKSANDRA BOROWSKA-SOLONYNKO: An expert in forensic medicine as a participant in proceedings involving bodies of mass disaster victims

ANNA WILK: Liability for the damages caused by the movement of the autonomous vehicles



Od Redakcji

„Samochód to wolność. Za pomocą samochodu pokazujemy, na co nas stać. Polacy od lat przodują w liczbie aut na jednego mieszkańca, zajmują także wysokie miejsca w niechlubnych rankingach śmiertelności na drogach”¹. Tymi słowami Wydawnictwo Czarne zachęca do lektury reportażu *Wszyscy tak jeżdżą* Bartosza Józefiaka. Słowa te doskonale oddają złożoność problematyki i swoistą ambiwalencję postaw wobec powszechnego użytkowania pojazdów ułatwiających życie, a zarazem – stanowiących dla tego życia zagrożenie.

Stały i wciąż dynamiczny rozwój technologii zmierza w kierunku wzrostu bezpieczeństwa osób podróżujących wszelkimi środkami transportu. Systemy takie jak: autopilot, tempomat, kontrola trakcji, asystent pasa ruchu, wspierają, a nawet wyręczają osoby kierujące pojazdami. Równocześnie, nie ma dnia bez doniesień medialnych o tragicznym wypadku drogowym czy katastrofie kolejowej lub lotniczej. Publiczny transport zbiorowy stanowi cel zamachów terrorystycznych. Ustawodawca przewiduje coraz surowsze środki karnoprawnej reakcji za prowadzenie pojazdów w stanie nietrzeźwości i odurzenia. Z kolei zdarzenia ze skutkiem śmiertelnym, powodowane przez sprawców znajdujących się w tym stanie, coraz częściej uznawane są za zabójstwa, a nie wypadki komunikacyjne. Rzeczywistość skłania więc do podejmowania tematyki związanej ze źródłami zagrożeń oraz z właściwą reakcją na umyślne i nieumyślne naruszenia zasad bezpieczeństwa w komunikacji.

Zasygnalizowane wątpliwości przyświecały organizatorom IV Śląskiego Forum Polityki Kryminalnej poświęconego współczesnym zagrożeniom w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym w perspektywie prawnej, kryminologicznej, kryminalistycznej, securitologicznej, psychologicznej oraz medialnej. Komitet Redakcyjny „Forum Polityki Kryminalnej” – tradycyjnie już – włączył się w organizację wydarzenia. Dnia 16 maja 2024 r. osoby uczestniczące w konferencji miały okazję wysłuchać wystąpienia gościa specjalnego – dziennikarza Bartosza Józefiaka, a także dwunastu innych

¹ Fragment opisu wydawcy do książki: B. Józefiak, *Wszyscy tak jeżdżą*, Wydawnictwo Czarne, Warszawa 2023, <https://czarne.com.pl/katalog/ksiazki/wszyscy-tak-jezdza> [dostęp: 09.06.2025].

znakomitych prelegentek i prelegentów z dwunastu różnych ośrodków naukowych oraz instytucji państwowych. Interdyscyplinarność ujęcia pozwoliła poruszyć całe spektrum teoretycznych i praktycznych wyzwań wiążących się z wypadkami komunikacyjnymi i katastrofami.

Prezentowany numer „Forum Polityki Kryminalnej” obejmuje artykuły stanowiące rozwinięcie wybranych referatów prezentowanych podczas Ogólnopolskiej Interdyscyplinarnej Konferencji Naukowej „IV Śląskie Forum Polityki Kryminalnej”. Tym samym, oddajemy do rąk Czytelniczek i Czytelników kolejny już tematyczny tom czasopisma i prosimy o jego życzliwy odbiór.

W imieniu Komitetu Redakcyjnego
Redaktorka Naczelna
dr Dominika Bek



Wykaz skrótów

Akty prawne – publikatory

Dz.U.	– „Dziennik Ustaw”
M.P.	– „Monitor Polski”
B.I.L.P	– Biuletyn Informacyjny Lasów Państwowych
Dz.U.	– Dziennik Ustaw
Dz.Urz.ABW	– Dziennik Urzędowy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego
Dz.Urz.CBA	– Dziennik Urzędowy Centralnego Biura Antykorupcyjnego
Dz.Urz.CZSW	– Dziennik Urzędowy Centralnego Zarządu Służby Więziennej
Dz.Urz.Dolno.	– Dziennik Urzędowy Województwa Dolnośląskiego
Dz.Urz.GUM	– Dziennik Urzędowy Głównego Urzędu Miar
Dz.Urz.GUS	– Dziennik Urzędowy Głównego Urzędu Statystycznego
Dz.Urz.KGP	– Dziennik Urzędowy Komendy Głównej Policji
Dz.Urz.KGPSP	– Dziennik Urzędowy Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej
Dz.Urz.KGSG	– Dziennik Urzędowy Komendy Głównej Straży Granicznej
Dz.Urz.KIE	– Dziennik Urzędowy Komitetu Integracji Europejskiej
Dz.Urz.KNF	– Dziennik Urzędowy Komisji Nadzoru Finansowego
Dz.Urz.KNUiFE	– Dziennik Urzędowy Komisji Nadzoru Ubezpieczeń i Funduszy Emerytalnych
Dz.Urz.KPW	– Dziennik Urzędowy Komisji Papierów Wartościowych (do 1997 r.)
Dz.Urz.KPWig	– Dziennik Urzędowy Komisji Papierów Wartościowych i Giełd (1998–2006)
Dz.Urz.Kujaw.	– Dziennik Urzędowy Województwa Kujawsko-Pomorskiego
Dz.Urz.Lubel.	– Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego
Dz.Urz.Lubus.	– Dziennik Urzędowy Województwa Lubuskiego
Dz.Urz.Łódzk.	– Dziennik Urzędowy Województwa Łódzkiego
Dz.Urz.Małop.	– Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego

Wykaz skrótów

Dz.Urz.Mazow.	– Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego
Dz.Urz.MB	– Dziennik Urzędowy Ministra Budownictwa
Dz.Urz.MEiN	– Dziennik Urzędowy Ministra Edukacji i Nauki
Dz.Urz.MEN	– Dziennik Urzędowy Ministerstwa Edukacji Narodowej
Dz.Urz.MENiS	– Dziennik Urzędowy Ministra Edukacji Narodowej i Sportu
Dz.Urz.MF	– Dziennik Urzędowy Ministra Finansów (od 2001 r.)
Dz.Urz.MG	– Dziennik Urzędowy Ministra Gospodarki
Dz.Urz.MGM	– Dziennik Urzędowy Ministra Gospodarki Morskiej
Dz.Urz.MI	– Dziennik Urzędowy Ministra Infrastruktury
Dz.Urz.Min.Fin.	– Dziennik Urzędowy Ministerstwa Finansów (do 2000 r.)
Dz.Urz.Min.NiLiKBN	– Dziennik Urzędowy Ministra Nauki i Informatyzacji i Komitetu Badań Naukowych (2004–2005)
Dz.Urz.Min.NiKBN	– Dziennik Urzędowy Ministra Nauki i Komitetu Badań Naukowych (2001–2004)
Dz.Urz.Min.Rol.	– Dziennik Urzędowy Ministerstwa Rolnictwa
Dz.Urz.Min.Spr.	– Dziennik Urzędowy Ministerstwa Sprawiedliwości (do 2000 r.)
Dz.Urz.Min.Zdr.	– Dziennik Urzędowy Ministerstwa Zdrowia
Dz.Urz.Ministra EN.	– Dziennik Urzędowy Ministra Edukacji Narodowej
Dz.Urz.Ministra KiDN	– Dziennik Urzędowy Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego (do końca 2001 r.)
Dz.Urz.Ministra RiRW	– Dziennik Urzędowy Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi
Dz.Urz.Ministra Sprawiedl.	– Dziennik Urzędowy Ministra Sprawiedliwości (od 2001 r.)
Dz.Urz.Ministra SWiA	– Dziennik Urzędowy Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji
Dz.Urz.MK	– Dziennik Urzędowy Ministra Kultury (2001–2005)
Dz.Urz.MKiDN	– Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego (do 2000 r.); Dziennik Urzędowy Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego (od 2005 r.)
Dz.Urz.MKiS	– Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kultury i Sztuki
Dz.Urz.MNiKBN	– Dziennik Urzędowy Ministra Nauki i Informatyzacji
Dz.Urz.MNiSW	– Dziennik Urzędowy Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego
Dz.Urz.MON	– Dziennik Urzędowy Ministra Obrony Narodowej
Dz.Urz.MPiPS	– Dziennik Urzędowy Ministerstwa Pracy i Polityki Socjalnej
Dz.Urz.MPiPSp	– Dziennik Urzędowy Ministra Pracy i Polityki Społecznej
Dz.Urz.MPS	– Dziennik Urzędowy Ministra Polityki Społecznej (do 2005 r.)
Dz.Urz.MRiGŻ	– Dziennik Urzędowy Ministerstwa Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej

Dz.Urz.MRiRR	– Dziennik Urzędowy Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych
Dz.Urz.MRiRW	– Dziennik Urzędowy Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi
Dz.Urz.MRLiGZ	– Dziennik Urzędowy Ministerstwa Rolnictwa, Leśnictwa i Gospodarki Żywnościowej
Dz.Urz.MSP	– Dziennik Urzędowy Ministra Skarbu Państwa
Dz.Urz.MSW	– Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych
Dz.Urz.MSWiA	– Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji
Dz.Urz.MSZ	– Dziennik Urzędowy Ministra Spraw Zagranicznych
Dz.Urz.MŚiGIOŚ	– Dziennik Urzędowy Ministra Środowiska i Głównego Inspektora Ochrony Środowiska
Dz.Urz.MT	– Dziennik Urzędowy Ministra Transportu
Dz.Urz.MTiB	– Dziennik Urzędowy Transportu i Budownictwa
Dz.Urz.MTiGM	– Dziennik Urzędowy Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej
Dz.Urz.MZ	– Dziennik Urzędowy Ministra Zdrowia
Dz.Urz.MZiOS	– Dziennik Urzędowy Ministerstwa Zdrowia i Opieki Społecznej
Dz.Urz.NBP	– Dziennik Urzędowy Narodowego Banku Polskiego
Dz.Urz.Opols.	– Dziennik Urzędowy Województwa Opolskiego
Dz.Urz.PAA	– Dziennik Urzędowy Państwowej Agencji Atomistyki
Dz.Urz.PKRUS	– Dziennik Urzędowy Prezesa Kasy Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego
Dz.Urz.Podka.	– Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego
Dz.Urz.Podla.	– Dziennik Urzędowy Województwa Podlaskiego
Dz.Urz.Pomor.	– Dziennik Urzędowy Województwa Pomorskiego
Dz.Urz.Śląsk.	– Dziennik Urzędowy Województwa Śląskiego
Dz.Urz.Święt.	– Dziennik Urzędowy Województwa Świętokrzyskiego
Dz.Urz.UE.C	– Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej – seria C
Dz.Urz.UKE	– Dziennik Urzędowy Urzędu Komunikacji Elektronicznej
Dz.Urz.ULC	– Dziennik Urzędowy Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Dz.Urz.UMiRM	– Dziennik Urzędowy Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju (do 2003 r.)
Dz.Urz.UOKiK	– Dziennik Urzędowy Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów
Dz.Urz.UPRP	– Dziennik Urzędowy Urzędu Patentowego Rzeczypospolitej Polskiej
Dz.Urz.URiTP	– Dziennik Urzędowy Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty (do 2006 r.)
Dz.Urz.Warmi.	– Dziennik Urzędowy Województwa Warmińsko-Mazurskiego

Dz.Urz.Wielk.	– Dziennik Urzędowy Województwa Wielkopolskiego
Dz.Urz.WUG	– Dziennik Urzędowy Wyższego Urzędu Górniczego
Dz.Urz.Zacho.	– Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego
Dz.Urz.ZUS.	– Dziennik Urzędowy Zakładu Ubezpieczeń Społecznych
M.P., „B”	– Monitor Polski B
M.S., „B”	– Monitor Spółdzielczy „B”
MSiG	– Monitor Sądowy i Gospodarczy
MSiG-Ogl	– Monitor Sądowy i Gospodarczy – Część Ogłoszenia
NFZ	– Zarządzenia Prezesa Narodowego Funduszu Zdrowia

Akty prawne – najważniejsze ustawy

k.c.	– kodeks cywilny
k.h.	– kodeks handlowy
k.k.	– kodeks karny
k.k.s.	– kodeks karny skarbowy
k.k.w.	– kodeks karny wykonawczy
k.m.	– kodeks morski z 2001 r.
k.p.	– kodeks pracy
k.p.a.	– kodeks postępowania administracyjnego
k.p.c.	– kodeks postępowania cywilnego
k.p.k.	– kodeks postępowania karnego
k.p.s.w.	– kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia
k.r.o.	– kodeks rodzinny i opiekuńczy
k.s.h.	– kodeks spółek handlowych
k.w.	– kodeks wykroczeń
k.z.	– kodeks zobowiązań
o.p.	– Ordynacja podatkowa
p.a.s.c.	– ustawa – Prawo o aktach stanu cywilnego
p.b.	– ustawa z 1994 r. – Prawo budowlane
p.b. z 1974 r.	– ustawa z 1974 r. – Prawo budowlane
p.d.g.	– ustawa – Prawo działalności gospodarczej
p.e.	– ustawa – Prawo energetyczne
p.g.g.	– ustawa z 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze
p.g.g. z 1994 r.	– ustawa z 1994 r. – Prawo geologiczne i górnicze
p.g.k.	– ustawa z 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne
p.o.ś.	– ustawa – Prawo ochrony środowiska
p.p.o.p.w.	– ustawa – Prawo o publicznym obrocie papierami wartościowymi
p.p.s.a.	– Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi

p.r.d.	– ustawa – Prawo o ruchu drogowym
p.sz.w.	– ustawa z 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym
p.t.	– ustawa z 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne
p.t. z 2000 r.	– ustawa z 2000 r. – Prawo telekomunikacyjne
p.u.n.	– ustawa – Prawo upadłościowe i naprawcze
p.u.s.a.	– ustawa – Prawo o ustroju sądów administracyjnych
p.u.s.p.	– ustawa – Prawo o ustroju sądów powszechnych
p.w.	– ustawa z 2001 r. – Prawo wodne
p.w. z 1974 r.	– ustawa z 1974 r. – Prawo wodne
p.w.p.	– ustawa – Prawo własności przemysłowej
p.z.p.	– Prawo zamówień publicznych
u.b.i.m.	– ustawa o bezpieczeństwie imprez masowych
u.c.p.g.	– ustawa z 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach
u.d.i.p.	– ustawa z 2001 r. o dostępie do informacji publicznej
u.d.l.	– ustawa z 2011 r. o działalności leczniczej
u.d.p.	– ustawa o drogach publicznych
u.e.r.f.u.s.	– ustawa o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych
u.f.p.	– ustawa o finansach publicznych
u.g.h.	– ustawa z 2009 r. o grach hazardowych
u.g.n.	– ustawa o gospodarce nieruchomościami
u.k.r.s.	– ustawa o Krajowym Rejestrze Sądowym
u.k.s.	– ustawa o kontroli skarbowej
u.k.s.e.	– ustawa z 1997 r. o komornikach sądowych i egzekucji
u.k.s.s.c.	– ustawa z 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych
u.k.w.h.	– ustawa o księgach wieczystych i hipotece
u.o.d.o.	– ustawa z 1997 r. o ochronie danych osobowych
u.o.k.k.	– ustawa z 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów
u.o.k.k. z 2000 r.	– ustawa z 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów
u.o.n.d.f.p.	– ustawa o odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych
u.o.p.	– ustawa o ochronie przyrody
u.p.a.	– ustawa o podatku akcyzowym
u.p.a.p.p.	– ustawa o prawie autorskim i prawach pokrewnych
u.p.c.c.	– ustawa o podatku od czynności cywilnoprawnych
u.p.d.o.f.	– ustawa z 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych
u.p.d.o.p.	– ustawa z 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych
u.p.e.a.	– ustawa o postępowaniu egzekucyjnym w administracji
u.p.f.	– ustawa – Prawo farmaceutyczne

u.p.n.	– ustawa z 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii
u.p.o.l.	– ustawa z 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych
u.p.o.u.a.	– ustawa o pomocy osobom uprawnionym do alimentów
u.p.p.r.	– ustawa o przeciwdziałaniu przemocy w rodzinie
u.p.s.	– ustawa o pomocy społecznej
u.p.s.d.	– ustawa o podatku od spadków i darowizn
u.p.s.n.	– ustawa o postępowaniu w sprawach nieletnich
u.p.t.u.	– ustawa z 2004 r. o podatku od towarów i usług
u.p.t.u. z 1993 r.	– ustawa z 1993 r. o podatku od towarów i usług oraz o podatku akcyzowym
u.p.z.p.	– ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym
u.s.d.g.	– ustawa o swobodzie działalności gospodarczej
u.s.g.	– ustawa o samorządzie gminnym
u.s.m.	– ustawa o spółdzielniach mieszkaniowych
u.s.o.	– ustawa o systemie oświaty
u.s.p.	– ustawa o samorządzie powiatowym
u.s.u.s.	– ustawa o systemie ubezpieczeń społecznych
u.s.w.	– ustawa o samorządzie województwa
u.sz.w.	– ustawa o szkolnictwie wyższym
u.ś.r.	– ustawa o świadczeniach rodzinnych
u.t.d.	– ustawa o transporcie drogowym
u.t.k.	– ustawa o transporcie kolejowym
u.w.l.	– ustawa o własności lokali
u.w.r.n.	– ustawa z 2002 roku o wspieraniu i resocjalizacji nieletnich
u.z.a.	– ustawa o zaliczce alimentacyjnej
u.z.n.k.	– ustawa o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji
u.z.o.z.	– ustawa o zakładach opieki zdrowotnej
u.z.p.	– ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym
u.z.p.d.o.f.	– ustawa o zryczałtowanym podatku dochodowym od niektórych przychodów osiąganych przez osoby fizyczne
u.z.p.p.r.	– ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju
u.z.t.	– ustawa o znakach towarowych

Orzecznictwo – zbiory urzędowe

ONSA	– Orzecznictwo Naczelnego Sądu Administracyjnego
ONSAiWSA	– Orzecznictwo Naczelnego Sądu Administracyjnego i Wojewódzkich Sądów Administracyjnych
OSNC	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Cywilna (od 1962 r. do końca 1994 r. – OSNCP)

OSNCK	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izby Cywilnej i Izby Karnej
OSNKW	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Karna i Wojskowa
OSNP	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Pracy (od 1994 r. do początku 2003 r. – OSNAP)
OTK	– Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego
OTK-A	– Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego – Seria A
OTK-B	– Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego – Seria B
ZOTSiSPI	– Zbiór Orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości i Sądu Pierwszej Instancji

Orzecznictwo – pozostałe zbiory

Admin.	– „Administracja”
ADR.	– „Arbitraż i Mediacja”
AFPFS	– „Archiwum Filozofii Prawa i Filozofii Społecznej”
Apel.-Gda	– Apelacja – Sąd Apelacyjny w Gdańsku
Apel.-Lub	– Apelacja – Sąd Apelacyjny w Lublinie
Apel.-W-wa	– Apelacja – Sąd Apelacyjny w Warszawie
Arch.Krym	– „Archiwum Kryminologii”
Biul.NDFP	– Biuletyn orzecznictwa w sprawach o naturze dyscypliny finansów publicznych
Biul.PK	– Biuletyn Prawa Karnego
Biul.SAKa	– Biuletyn Sądu Apelacyjnego w Katowicach
Biul.SASz	– Biuletyn Informacyjny Sądu Apelacyjnego w Szczecinie
Biul.Skarb.	– Biuletyn Skarbowy Ministerstwa Finansów
Biul.SN	– Biuletyn Biura Orzecznictwa Sądu Najwyższego
Cz.PKiNP	– „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych”
Dor.Podat.	– „Doradztwo Podatkowe”
ECR	– European Court Reports
FK	– „Finanse Komunalne”
FP	– „Forum Prawnicze”
G.Podatkowa	– „Gazeta Podatkowa”
G.Prawna	– „Gazeta Prawna”
G.Prawna FiP	– „Gazeta Prawna Firma i Prawo”
G.Prawna KiPła	– „Gazeta Prawna Kadry i Płace”
G.Prawna KiPod	– „Gazeta Prawna – Księgowość i Podatki”
G.Prawna MF	– „Gazeta Prawna – Moja Firma”
G.Prawna NO	– „Gazeta Prawna – Najważniejsze Orzecznictwo”
G.Prawna NPP	– „Gazeta Prawna – Nowe Prawo Praktyka”
G.Prawna NPPiP	– „Gazeta Prawna – Nowe Prawo Przepisy i Praktyka”

Wykaz skrótów

G.Prawna RiA	– „Gazeta Prawna – Rachunkowość i Audyt”
G.Prawna SiA	– „Gazeta Prawna – Samorząd i Administracja”
G.Prawna TK	– „Gazeta Prawna – Tygodnik Kadrowy”
G.Prawna TP	– „Gazeta Prawna – Tygodnik Podatkowy”
G.Prawna TPA	– „Gazeta Prawna – Tygodnik Prawa Administracyjnego”
G.Prawna TPG	– „Gazeta Prawna – Tygodnik Prawa Gospodarczego”
G.Prawna TPPiU	– „Gazeta Prawna – Tygodnik Prawa Pracy i Ubezpieczeń”
G.Prawna TPwF	– „Gazeta Prawna – Tygodnik Prawo w Firmie”
G.Prawna TS	– „Gazeta Prawna – Tygodnik Samorządowy”
G.Prawna UiŚ	– „Gazeta Prawna – Ubezpieczenia i Świadczenia”
GSP-Prz.Orz.	– „Gdańskie Studia Prawnicze – Przegląd Orzecznictwa”
IN	– „Ius Novum”
Inf.Pr.	– „Informacja Prawnicza – zeszyty karne”
IPP	– „INFORmator Prawno-Podatkowy”
Jur.Podat.	– „Jurysdykcja Podatkowa”
KZS	– Krakowskie Zeszyty Sądowe
M.P.Pr.	– Monitor Prawa Pracy
M.P.Pr.-wkl.	– Monitor Prawa Pracy – wkładka
M.Podat.	– Monitor Podatkowy
M.Pr.Bank.	– Monitor Prawa Bankowego
M.Prawn.	– Monitor Prawniczy
M.Spół.	– Monitor Spółdzielczy
MPH	– Monitor Prawa Handlowego
MSiG	– Monitor Sądowy i Gospodarczy
MW	– „Medyczna Wokanda”
NP	– „Nowe Prawo”
NZS	– „Nowe Zeszyty Samorządowe”
ONSA-OZ	– Orzecznictwo Naczelnego Sądu Administracyjnego w sprawach ochrony zabytków
OPP	– Orzecznictwo podatkowe. Przegląd
OSA	– Orzecznictwo Sądów Apelacyjnych
OSAB	– Orzecznictwo Sądów Apelacji Białostockiej
OSAG	– Orzecznictwo Sądu Apelacyjnego w Gdańsku
OSAŁ	– Orzecznictwo Sądu Apelacyjnego w Łodzi
OSASz	– Orzecznictwo Sądu Apelacyjnego w Szczecinie
OSAW	– Orzecznictwo Apelacji Wrocławskiej
OSNP-wkl.	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Pracy – wkładka
OSNwSK	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego w Sprawach Karnych
OSP	– Orzecznictwo Sądów Polskich
OŚP	– Ochrona środowiska. Przegląd
OTK-supl.	– Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego – suplement
OwSS	– Orzecznictwo w Sprawach Samorządowych
PiM	– „Prawo i Medycyna”

PiP	– „Państwo i Prawo”
PiZS	– „Praca i Zabezpieczenie Społeczne”
POP	– „Przegląd Orzecznictwa Podatkowego”
Por.VAT	– „Poradnik VAT”
POSAG	– Przegląd Orzecznictwa Sądu Apelacyjnego w Gdańsku
PP	– „Przegląd Podatkowy”
PPC	– „Polski Proces Cywilny”
PPH	– „Przegląd Prawa Handlowego”
PPiPS	– „Prawo Pracy i Prawo Socjalne”
PPM	– „Przegląd Prawa Medycznego”
PPP	– „Przegląd Prawa Publicznego”
PPW	– „Prawo Papierów Wartościowych”
Pr.Bankowe	– „Prawo Bankowe”
Pr.Gosp.	– „Prawo Gospodarcze”
Pr.iP.	– „Prawo i Podatki”
Pr.Pracy	– „Prawo Pracy”
Pr.Spółek	– „Prawo Spółek”
Prob.Egz.	– „Problemy Egzekucji”
Prob.Egz.S.	– „Problemy Egzekucji Sądowej”
Prok.i Pr.	– „Prokuratura i Prawo”
Prok.i Pr.-wkl.	– „Prokuratura i Prawo – wkładka”
Prz.PrWyz	– „Przegląd Prawa Wyznaniowego”
Prz.Sejm.	– „Przegląd Sejmowy”
PS	– „Przegląd Sądowy”
PS-wkl.	– „Orzecznictwo Sądów Apel. – wkładka do Przeglądu Sądowego”
PSR	– „The Prison System Review (Przegląd Więziennictwa Polskiego)”
PUG	– „Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego”
PwD	– „Prawo w Działaniu”
PZP	– „Prawo Zamówień Publicznych”
RPP	– „Rachunkowość. Poradnik praktyczny”
Rzeczposp. DF	– „Rzeczpospolita – Dobra Firma”
Rzeczposp. PCD	– „Rzeczpospolita – Prawo co dnia”
Rzeczposp. PiP	– „Rzeczpospolita – Prawo i Praktyka”
S.Podat.	– „Serwis Podatkowy”
SI	– „Studia Iuridica”
Śl.Pracow.	– „Służba Pracownicza”
ST	– „Samorząd Terytorialny”
St.Pr.KUL	– „Studia Prawnicze KUL”
St.Pr.Wyz	– „Studia z Prawa Wyznaniowego”
TPP	– „Transformacje Prawa Prywatnego”
WPP	– „Wojskowy Przegląd Prawniczy”

Wykaz skrótów

ZNSA	– „Zeszyty Naukowe Sądownictwa Administracyjnego”
ZOTSiSPI	– Zbiór Orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości i Sądu Pierwszej Instancji
ZPO	– „Zamówienia Publiczne w Orzecznictwie”



EWA PLEBANEK

<https://orcid.org/0000-0002-1266-2584>

Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, Katedra Prawa Karnego

Prawo karne wobec „szybkich i wściekłych” Przestępstwa popełniane przez kierowców umyślnie naruszających elementarne zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym

Criminal law against “fast and furious” Crimes committed by drivers intentionally violating basic safety rules in land traffic

ABSTRAKT: Artykuł opisuje podstawy odpowiedzialności karnej kierowców dopuszczających się umyślnych naruszeń podstawowych zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Analiza odbywa się pod kątem możliwości przypisania odpowiedzialności za katastrofę w ruchu lądowym (art. 173 k.k.), spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym (174 k.k.) – w przypadku „bezwypadkowej” jazdy z naruszeniem zasad bezpieczeństwa; pod kątem przypisania odpowiedzialności karnej za zabójstwo (art. 148 k.k.) w przypadku spowodowania śmierci innego uczestnika ruchu. Tekst odnosi się także do kwestii rozszerzenia odpowiedzialności za przestępny skutek na kilku uczestników ruchu (np. uczestników nielegalnego wyścigu) oraz prawnego znaczenia przyczynienia się pokrzywdzonego lub innego uczestnika ruchu do spowodowania przestępnego skutku. Tekst zawiera postulaty *de lege ferenda*.

SŁOWA KLUCZOWE: wypadek drogowy, katastrofa komunikacyjna, zabójstwo, prewencja ogólna, prewencja szczególna, zamiar wynikowy, obiektywne przypisanie skutku

ABSTRACT: The article describes the basis for criminal liability of drivers who commit intentional violations of basic safety rules. The analysis is carried out in terms of the possibility of assigning responsibility for a disaster in land traffic, and bringing a direct risk of disaster in land traffic (article 173 and 174 of the Penal Code respectively) – in the case of “accident-free” driving in violation of safety rules; in terms of assigning criminal liability for murder (article 148 of the Penal Code) in the event of causing the death of another road participant. This paper also discusses the issue of

extending liability for a criminal consequence to several road participants (e.g. participants in an illegal race) and the legal significance of the injured party or another road participant contributing to causing a criminal act. The text contains *de lege ferenda* postulates.

KEYWORDS: road accident, communication disaster, murder, prevention, specific prevention, resultant intention, objective attribution of effect

1. Uwagi wprowadzające

Ciężkie wypadki i katastrofy komunikacyjne powodowane przez kierowców prowadzących pojazdy mechaniczne z rażącym i umyślnym naruszeniem elementarnych zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym od zawsze poruszają społeczne emocje, za którymi podążają kolejne nowelizacje kodeksu karnego. Zmiany legislacyjne następujące jedna po drugiej, poczynawszy od wejścia w życie obowiązującego kodeksu karnego z 1997 r.¹, niemal zawsze zmierzały w kierunku zwiększenia punywności już istniejących typizacji lub poszerzenia zakresu kryminalizacji o nowe przestępstwa drogowe. Kolejne nowelizacje dotyczyły m.in. większego uwzględniania przy wymiarze kary, a także przy kwalifikacji prawnej czynu, okoliczności związanych ze stanem nietrzeźwości lub odurzenia sprawcy (niekoniecznie kierowcy pojazdu mechanicznego), specyficznej formy powrotu do przestępstwa w związku z tym stanem kierowcy lub ucieczką z miejsca zdarzenia (art. 178, 178a k.k.); typizowania umyślnych i rażących naruszeń zasad obowiązujących w ruchu – jak prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających (art. 178a), ucieczka przed kontrolą drogową (178b k.k.), prowadzenie pojazdu pomimo decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami (art. 180a); podwyższania dolnych i górnych granic ustawowego zagrożenia karą, zwiększania wymiaru środków karnych, potęgowania dolegliwości dla wybranych kategorii sprawców obligatoryjnie orzekanym przypadkiem pojazdu mechanicznego (art. 44b k.k.)².

¹ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz.U. z 1997 r., nr 88, poz. 553).

² Ustawa z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2022 r., poz. 2600 z późn. zm.); ustawa z dnia 23 marca 2017 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2017 r., poz. 966); ustawa z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2015 r., poz. 541 z późn. zm.); ustawa z dnia 14 kwietnia 2000 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny (Dz.U. z 2000 r., nr 48, poz. 548). Szerzej na temat kolejnych nowelizacji, nie zawsze będących przejawem staranności legislacyjnej: W. Wróbel, *Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności karnej za przestępstwa komunikacyjne*, PiP 2001, nr 7, s. 62; R.A. Stefański, *Przestępstwo z art. 178a § 4 k.k.*, PiP 2010, nr 9, s. 60–69; Idem, *Ustawowe zaostrzenie represji za przestępstwa komunikacyjne*, Prok.i Pr. 2010, nr 7–8, s. 7–28; K. Łucarz, A. Muszyńska, *Pojęcie*

Od pewnego czasu szczególne zainteresowanie społeczeństwa budzą nagłaśnianie medialnie przypadki zdarzeń drogowych zdecydowanie wychodzących „poza skalę” reprezentatywną dla stopnia społecznej szkodliwości (art. 115 § 2 k.k.) i stopnia winy (art. 53 § 1 k.k.) „typowych” wypadków (art. 177 k.k.) lub katastrof w ruchu lądowym (art. 173 k.k.)³. Uważni obserwatorzy debaty publicznej z łatwością zauważą, że najdrastyczniejsze w skutkach zdarzenia drogowe generują niepokój, niezrozumienie, kontrowersje i wzburzenie w dwóch momentach czasowych. Po raz pierwszy – na etapie ujawniania i analizy szczegółów stanu faktycznego. Po raz drugi – na etapie orzekania w postępowaniu karnym. **Niniejszy tekst w swym założeniu stanowi przystępne wyjaśnienie elementarnych wątpliwości, kontrowersji oraz nieporozumień natury prawnej, które w sposób powszechny oraz powtarzalny występują w niemal wszystkich przekazach medialnych, reportażach, a nawet w literaturze oraz wypowiedziach medialnych niektórych przedstawicieli wymiaru sprawiedliwości⁴.**

środka odurzającego w prawie karnym, PiP 2008, nr 6, s. 91–102; P. Girdwoyń, *Stan nietrzeźwości i po użyciu alkoholu oraz innych środków psychoaktywnych – dopuszczalne analogie? Uwagi na tle art. 178a § 1 i art. 87 § 1 kw*, WPP 2012, nr 4, s. 190–198; J. Kanarek, *Ocena prawnokarna czynu w razie spowodowania wypadku w komunikacji przez sprawcę prowadzącego pojazd, będącego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego*, PS 2015, nr 6, s. 100–107; A. Zaczek, *Przestępstwa prowadzenia pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 i 4 k.k.)*, „Civitas et Lex” 2015, nr 1 (5), s. 46; K.J. Pawelec, *Z problematyki karania sprawców przestępstw drogowych*, PS 2017, nr 10, s. 79–92; A. Müller, S. Soja, *Nowy środek karny polegający na zakazie prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych (art. 42 § 1a k.k.)*, WPP 2018, nr 1, s. 75–81; R. Kokot, *Z problematyki prawnokarnej oceny zbiegnięcia sprawcy z miejsca przestępstwa drogowego*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego” 2019, nr 53, s. 13–32; A. Błachnio, *Przestępstwo niezatrzymania się do kontroli w świetle art. 178b k.k.*, WPP 2020, nr 2, s. 98–110; P. Dutka, *Spowodowanie wypadku w komunikacji przez kierowcę pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości*, Prok.i Pr. 2023, nr 4, s. 67–86; J. Stępień, *Quasi-przepadek pojazdu mechanicznego w znowelizowanym Kodeksie karnym*, Cz.PKiNP 2023, nr 2, s. 87–106.

³ Na temat możliwych implikacji praktycznych sytuacji, w których granice ustawowego zagrożenia karą nie są adekwatne do stopnia społecznej szkodliwości czynu oraz winy, zob. D. Zając, *Stopień społecznej szkodliwości czynu jako okoliczność rzutująca na wymiar kary*, PiP 2017, nr 11, s. 56–69. Patrz też: W. Wróbel, *Komentarz do zasad wymiaru kary i środków karnych*, w: *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, cz. 2: *Komentarz do art. 53–116*, red. A. Zoll, wyd. 5, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, Lex/el, art. 53 k.k. Na temat kłopotliwej roli „społecznego poczucia sprawiedliwości” w wymiarze kary np. A. Kania, *Dyrektywa pozytywnej prewencji ogólnej – wybrane problemy. Uwagi na tle kodeksu karnego*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego” 2016, nr 39, s. 55–72 oraz J. Kulesza, *Negatywna prewencja generalna*, PiP 2011, nr 1, s. 34–44.

⁴ Publikacja powstała jako artykuł pokonferencyjny (OKN „IV Śląskie Forum Polityki Kryminalnej. Współczesne zagrożenia w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym w perspektywie prawnej, kryminologicznej, kryminalistycznej, securitologicznej, psychologicznej i medialnej”, zorganizowana przez Uniwersytet Śląski w dniu 16 maja 2024 r.). **Referat, a następnie opracowany na jego kanwie artykuł stanowią próbę przystępnego wyjaśnienia wątpliwości odnośnie do praktyki orzeczniczej sądów karnych, sygnalizowanych w książce i referacie wygłoszonym przez otwierającego**

Przypadki ciężkich wypadków oraz katastrof w ruchu lądowym niejednokrotnie poprzedzają charakterystyczne zachowania „z przedpola” naruszenia dobra prawnego⁵. Można je zidentyfikować jako „bicie rekordów prędkości” lub nielegalne wyścigi samochodowe prowadzone w ruchu lądowym pomiędzy zwykłymi użytkownikami dróg i chodników. W tych wydarzeniach biorą udział kierowcy dysponujący pojazdami mechanicznymi o parametrach technicznych zbliżonych do profesjonalnych pojazdów wyścigowych, o osiągnięciach pozwalających wielokrotnie przekraczać wszelkie ograniczenia prędkości nakładane na kierowców w „cywilnym” ruchu lądowym, ale niekoniecznie dysponujący równie profesjonalnymi umiejętnościami. Głównym problemem jest jednak to, że pewna grupa sprawców podejmuje swoje skrajnie ryzykowne zachowania wśród zwykłych uczestników ruchu, a nie na wyizolowanym torze. Obecnie niemal wszystkie dostępne na rynku samochody pozwalają kierowcom na jazdę z rażącym naruszeniem zasad prędkości bezpiecznej. Pojazdy umożliwiające rozwijanie wysokich prędkości⁶ trafiają nie tyl-

konferencję gościa honorowego: Bartosza Józefiaka (por. Idem, *Wszyscy tak jeżdżą*, Wydawnictwo Czarne, Warszawa 2023), a także **próbę przedstawienia przystępnych odpowiedzi na wątpliwości natury prawnej powtarzające się w licznych publikacjach innych dziennikarzy specjalizujących się w zagadnieniach bezpieczeństwa w ruchu drogowym**. Żeby wymienić tylko przykładowo niektóre publikacje z pierwszego półrocza 2024 r.: publikacje na portalu www.brd24.pl redagowanym przez Ł. Zboralskiego; podcast M. Małeckiego *Łączy nas karne*, odcinek pt. *Zabójstwo drogowe* (<https://www.youtube.com/watch?v=BujXo8IUCZ8>); podcast prowadzony przez zespół biegłych z zakresu ruchu drogowego *Crashlab.pl Bitwy drogowe* (<https://www.youtube.com/@bitwydrogowe>); reportaż telewizyjny autorstwa J. Dreczki, A. Rek *Wypadek? Ja bym powiedział, że zabójstwo* (program *Uwaga* z dnia 12 lutego 2024 r., produkcja TVN, dostęp online: player.pl); reportaż telewizyjny autorstwa D. Górki *To było jak morderstwo* (program *Uwaga* z dnia 24 czerwca 2024 r., odc. 7503, produkcja TVN, dostęp online: player.pl); reportaż telewizyjny autorstwa D. Patory *Rodzina ofiar ma coraz większe obawy* (program *Uwaga* z dnia 3 lipca 2024 r., odc. 7512, produkcja TVN, dostęp online: player.pl); reportaż telewizyjny autorstwa E. Młodziankowskiej *Zignorował wszystko. Działał umyślnie* (program *Interwencja* z dnia 28 czerwca 2024 r., produkcja Polsat, dostęp online: <https://interwencja.polsatnews.pl>). Data dostępu do wszystkich materiałów: 19.07.2024.

⁵ W tym kontekście na temat art. 178a k.k. interesujące uwagi przedstawia M. Filipczak, *Przedpole zagrożenia dla dobra prawnego a opis czynu z art. 178a § 1 k.k.*, PiP 2015, nr 7, s. 97–110. Co do specyfiki „przedpola” ochrony dobra prawnego, tj. przestępstw abstrakcyjnego i konkretnego narażenia na niebezpieczeństwo: P. Kardas, *O osobliwościach przestępstw abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo*, PiP 2022, nr 11, s. 99–116; D. Gruszecka, *Ochrona dobra prawnego na przedpolu jego naruszenia. Analiza karnistyczna*, Wolters Kluwer, Warszawa 2012, s. 75–86, 244–281; A. Spotowski, *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, PWN, Warszawa 1990, s. 138–162; K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1973, s. 73; E. Hryniewicz, *Przestępstwa konkretnego i abstrakcyjnego zagrożenia dóbr prawnych*, C.H.Beck, Warszawa 2012, s. 79–85.

⁶ Przykładowo, Sebastian M., aktualnie stojący pod zarzutem spowodowania wypadku komunikacyjnego ze skutkiem śmiertelnym z art. 177 § 2 k.k. na autostradzie A1 w pobliżu Sierosławia (w samochodzie KIA, w który uderzyło BMW kierowane przez Sebastiana M., spalili się rodzice i 3-letni chłopczyk), poruszał się z prędkością nie mniejszą niż 253 km/h w chwili uderzenia w samochód KIA. Przy

ko w ręce wąskiej garstki kierowców mogących sobie pozwolić na znaczący wydatek, ale także użytkowników, którzy mogą dowolny samochód wypożyczyć lub wynająć, oraz osób, które relatywnie niewielkim nakładem starań i środków finansowych mogą dokonać modyfikacji w swoim „zwykłym” pojeździe w kierunku „usportowienia” jego osiągnięć⁷. Wszystko to spowodowało, że w ostatnich kilkunastu latach analizowane zjawisko stało się bardziej powszechne i tym samym zaczęło stanowić przyczynek do rozważenia zmian w kodeksie karnym.

Co interesujące, w perspektywie postulatów *de lege ferenda* w zakresie poszerzenia pola kryminalizacji, z jednej strony wypadki i katastrofy wynikające z *reckless driving*⁸ spotykają się z zainteresowaniem mediów, powszechnym społecznym oburzeniem i dezaprobatą. Z drugiej strony kierowcy dopuszczający się umyślnych i rażących naruszeń elementarnych zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, w tym przede wszystkim zachowania prędkości bezpiecznej, nie tylko nie ukrywają się wstydliwie „w podziemiu”, starając się nie obnosić ze swoimi czynami celem uniknięcia stygmatyzacji społecznej oraz w obawie przed odpowiedzialnością za wykroczenie. Przeciwnie: stałym elementem zjawiska jest okoliczność, że znacząca grupa kierowców ochoczo dokumentuje swoje „dokonania” i upublicznia stosowne zdjęcia, wpisy, filmy w mediach społecznościowych, uznając je za element uatrakcyjniający ich publicznie prezentowany wizerunek.

Według mnie ta dychotomia ocen i postaw społecznych przypomina nieco stan rzeczy, jaki miał miejsce w Polsce u progu lat 90. XX w. w odniesieniu do prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości. Dla znaczącej części społeczeństwa było już wtedy oczywiste, że nie można akceptować osób nietrzeźwych za kierownicą i że czas skończyć z mitem, iż świadczy to o „ułańskiej fantazji”, tudzież wybitnym talencie motoryzacyjnym osoby, która pomimo spożycia znacznej ilości alkoholu jest jeszcze w stanie „znakomicie” prowadzić samochód. Ta ewolucja ocen społecznych i kulturowych, wspierana przez szeroko zakrojone kampanie społeczne i edukacyjne, spowodowała, że dopiero w 2000 r. do ustawy – Kodeks karny (1997)⁹ wprowadzono nowy typ czynu zabronionego

czym z filmów, które udostępniano w mediach społecznościowych, zanim doszło do wypadku, wynika, że kierowca tego samochodu miał w zwyczaju przemieszczać się autostradą także z prędkościami typu 300–315 km/h. (https://www.youtube.com/watch?time_continue=4&v=6Ygh1KVAhq8&embeds_referring_euri=https%3A%2F%2Fpulseembed.eu%2F&source_ve_path=MjM4NTE&feature=embed_title) [dostęp: 25.06.2024]).

⁷ Patrz np. zbiór reportaży autorstwa B. Józefiaka, *Wszyscy tak jeżdżą...*

⁸ Takiego obrazowego określenia na opisywane w niniejszym artykule zjawiska używa się w prawie stanowym USA. Przymiotnik *reckless* oznacza ‘robić coś w sposób bardzo ryzykowny (niebezpieczny), nie licząc się z ryzykiem, z możliwymi skutkami i następstwami swoich zachowań’ (https://en.wikipedia.org/wiki/Reckless_driving) [dostęp: 25.06.2024]).

⁹ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (t.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 17 z późn. zm.).

(art. 178a k.k.)¹⁰. Tym samym, zachowania polegające na prowadzeniu pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego uczyniono samodzielnym typem czynu zabronionego, przenosząc je z kategorii wykroczeń do kategorii przestępstw. Zmiana miała oczywiste znaczenie nie tylko w perspektywie zagrożenia surowszą karą i innymi konsekwencjami związanymi z prawomocnym skazaniem za przestępstwo umyślne, ale także typowe dla norm prawa karnego znaczenie komunikacyjne i symboliczne.

W artykule odpowiadam na pytania: czy *de lege lata* kodeks karny daje możliwości adekwatnej kwalifikacji zidentyfikowanych powyżej zjawisk oraz wymierzenia kar w sprawiedliwych granicach? Czy też istnieje luka kryminalizacyjna niepozwalająca na kwalifikację prawną oddającą rzeczywisty charakter zdarzenia i sprawiedliwy wymiar kary? Czy jest możliwość kryminalizowania *reckless driving* za pomocą typów chroniących „przedpole”, jak np. sprowadzenie katastrofy komunikacyjnej oraz sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy (art. 173, 174 k.k.)? Czy w przypadku śmiertelnych skutków dopuszcza się możliwość kwalifikowania niektórych czynów jako zabójstw (148 k.k.), a nie ciężkich wypadków komunikacyjnych (177 § 2 k.k.)? Jak kwalifikować sytuacje, w których do skutku przyczynili się także inni niż sprawca uczestnicy zdarzenia, np. współuczestnicy nielegalnego wyścigu, pokrzywdzony, inni użytkownicy drogi, którzy zainicjowali łańcuch zdarzeń prowadzący do określonych skutków przez swoje niewiele znaczące naruszanie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym? Czy optymalnym pomysłem *de lege ferenda* jest wprowadzenie nowego typu przestępstwa pod postacią „zabójstwa drogowego”? Czy też bardziej racjonalnym postulatem jest wprowadzenie nowych typów przestępstw abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo, związanych z organizacją i braniem udziału w nielegalnych wyścigach samochodowych oraz samodzielną jazdą z celowym i rażącym przekroczeniem limitu prędkości, połączone ze wzbogaceniem katalogu okoliczności modyfikujących granice ustawowego zagrożenia, jeżeli w takich warunkach dojdzie do katastrofy lub wypadku? Czy względy polityki kryminalnej, realizacja funkcji ochronnej, sprawiedliwościowej i „komunikacyjnej” prawa karnego, wskazują, że zasadne jest wprowadzenie nowego typu przestępstwa abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo (*reckless driving*) lub uzupełnienie katalogu zawartego w art. 178 k.k. o nowe elementy odnoszące się do „szczególnie zuchwałego” naruszenia reguł ostrożności? Jak powinna wyglądać zmiana normatywna, aby nie zaprzeczyć funkcji gwarancyjnej prawa karnego?

¹⁰ Ustawa z dnia 14 kwietnia 2000 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny (Dz.U. z 2000 r., nr 48, poz. 548).

2. „Bezwypadkowe” naruszenia podstawowych zasad bezpieczeństwa a odpowiedzialność karna na przykładzie „sprawy Froga”

Artykuł 173 k.k. typizuje umyślne (§ 1) oraz nieumyślne (§ 2) spowodowanie katastrofy komunikacyjnej. Artykuł 174 k.k. typizuje umyślne (§ 1) oraz nieumyślne (§ 2) spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy. Obydwa przepisy przewidują odpowiedzialność nie tylko za typy umyślne i nieumyślne, a do przypisania odpowiedzialności karnej nie ma potrzeby, aby doszło do „dalej idących” skutków, tj. uszczerbku na zdrowiu lub śmierci konkretnych pokrzywdzonych (art. 173 § 1 oraz § 2 k.k., art. 174 k.k.), tak jak przewiduje to art. 177 § 1 oraz § 2 k.k. typizujący średni i ciężki wypadek komunikacyjny¹¹. Katastrofą jest zdarzenie zakłócające w sposób nagły i groźny ruch lądowy (wodny, powietrzny), spowodujące konkretne, rozległe i dotkliwe skutki obejmujące wiele osób lub mienie w wielkich rozmiarach oraz niosące za sobą zagrożenie bezpieczeństwa powszechnego. Katastrofę (art. 173 k.k.) od wypadku w komunikacji (art. 177 k.k.) różni więc „skala zdarzenia”. W przypadku art. 173 § 1–2 k.k. i art. 174 k.k. nie jest wymagane naruszenie życia i zdrowia lub mienia – wystarczające jest wywołanie stanu niebezpieczeństwa naruszenia dobra prawnego¹². Innymi słowy: **przestępstwa stypizowane w art. 173 § 1–2 k.k. i art. 174 k.k. mogą zostać przypisane kierowcy dopuszczającemu się jazdy „bezwypadkowej”, tj. niewywołującej naruszeń zdrowia, życia, mienia innych uczestników ruchu**. Jednak z uwagi na znamiona strony przedmiotowej odnoszące się do „katastrofy” jako zdarzenia masowego (w przeciwieństwie do „wypadku”, stanowiącego znamię przestępstw stypizowanych w art. 177 § 1 oraz 2 k.k.) jest to możliwe jedynie wówczas, gdy materiał dowodowy pozwoli na przypisanie spowodowania zdarzenia mającego charakter powszechnego

¹¹ Szerzej: R.A. Stefański, *Rozdział V. Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, w: *System prawa karnego*, t. 8: *Przestępstwa przeciwko państwu i dobrom zbiorowym*, wyd. 2, C.H.Beck, Warszawa 2018, SIP Legalis; Idem, *Komentarz do przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, w: *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, wyd. 5, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, Lex/el, art. 173, 174, 177; G. Bogdan, *Komentarz do przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, w: *Kodeks karny. Część szczególna*, t. 2, cz. 1: *Komentarz do art. 117–211a*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2017, Lex/el, art. 173, 174, 177; T. Razowski, *Komentarz do przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, w: *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, red. J. Giezek, Wolters Kluwer, Warszawa 2021, Lex/el, art. 173, 174, 177; M. Budyn-Kulik, w: *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, red. M. Mozgawa, Wolters Kluwer, Warszawa 2024, Lex/el, art. 173, 174, 177.

¹² Co do charakterystyki dobra prawnego patrz interesujące uwagi: S. Tarapata, *Kontrowersje wokół wyznaczania granic dobra prawnego – uwagi na marginesie postanowienia Sądu Najwyższego z 23 września 2009 r. (sygn. akt I KZP 15/09)*, Cz.PKiNP 2012, nr 1, s. 91–152.

narażenia na niebezpieczeństwo¹³. Aby przypisać odpowiedzialność karną za przestępstwa z art. 173 k.k. oraz 174 k.k., **udowodniona sprawcy skala zagrożenia musi mieć charakter „masowy”**, zagrażać jednocześnie życiu lub zdrowiu „wielu osób” lub „mieniu w wielkich rozmiarach”¹⁴. W przypadku spowodowania zagrożenia dla „kilku osób” lub mienia innego niż mienie „w wielkich rozmiarach” przypisanie odpowiedzialności karnej jest wykluczone.

W przypadku art. 173 oraz 174 k.k. **zagrożenie życia i zdrowia wielu osób albo mienia w wielkich rozmiarach musi istnieć realnie**. Zagrożenie musi zostać odniesione do konkretnych osób „zagrożonych” przez konkretne zachowanie sprawcy lub odnosić się do konkretnego mienia mającego „wielkie rozmiary”¹⁵. O zaistnieniu niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym (art. 174 k.k.) **nie decyduje suma popełnionych przez sprawcę wykroczeń ani suma osób narażonych na niebezpieczeństwo na różnych etapach „ryzykownego” prowadzenia pojazdu**. Decydujące znaczenie przypisać należy określonym jednostkowym manewrom na drodze, podjętym w danym miejscu i czasie, zagrażającym jednocześnie określonej grupie uczestników ruchu drogowego lub mieniu w wielkich rozmiarach. Do przyjęcia sprawstwa czynu z art. 174 k.k. konieczne jest podjęcie przez kierowcę (sprawcę) manewru czy manewrów na drodze w stosunku do określonej grupy innych uczestników ruchu drogowego lub mienia, które wypełnią znamiona tego czynu, a nie sumowanie odrębnie jednostkowych naruszeń reguł ostrożności popełnionych na trasie przejazdu samochodem, ale w różnych miejscach i w różnym czasie.

Pojęcie „**wiele osób**”, do których jednorazowo musi odnosić się niebezpieczeństwo o charakterze powszechnym, nie jest rozumiane w doktrynie i orzecznictwie jednolicie (konkretna liczba osób), jednak zgodnie z podstawowymi zasadami gwarancyjnymi prawa karnego wyklucza się zastosowanie wykładni rozszerzającej na niekorzyść sprawcy i uznanie sytuacji, w której zagrożonych osób jest „kilka”, a nie „wiele”, za sprowadzającą niebezpieczeństwo o charakterze powszechnym (art. 173, 174 k.k.). Dominujący pogląd przyjmuje, że wiele osób zagrożonych to nie mniej niż 10 (z wyłączeniem sprawcy zagrożenia)¹⁶. Formułowane są też poglądy pozwa-

¹³ Szerzej np.: A. Michalska-Warias, *Glosa do postanowienia SN z dnia 28 marca 2002 r., I KZP 4/02*, Prok.i Pr. 2003, nr 4, s. 139–143; W. Kotowski, *Swobodna ocena dowodów a nieznaną procedurze dowolna ocena dowodów. Glosa do wyroku s. apel. z dnia 10 grudnia 2014 r., sygn. II AKa 383/14*, Lex/el 2015.

¹⁴ Szerzej na temat pojęcia „mienie w wielkich rozmiarach” zob. J. Kulesza, *Glosa do postanowienia SN z dnia 20 stycznia 1999 r., I KZP 23/98*, PS 2000, nr 5, s. 110.

¹⁵ Szerzej np. R.A. Stefański, *Rozdział V. Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji...*

¹⁶ Tak np.: R.A. Stefański, *Komentarz do przestępstw...*, art. 173 k.k.; T. Razowski, *Komentarz do przestępstw...*, art. 173. Odmienne np.: K. Buchała, *Przestępstwa...*, s. 66; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 kwietnia 1970 r., IV KR 32/70, OSNPG 1970, nr 9–10, poz. 125; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 stycznia 2017 r., III KK 196/16, LEX nr 2186581.

lające na „kontekstową” interpretację znaczenia określenia „wiele” w kierunku liczby mniejszej niż 10 osób¹⁷, jednak również i ta linia wykładnicza **nie dopuszcza, aby za „wiele” osób uznać osób „kilka”, tj. mniej niż 6**¹⁸. Na taki wynik wykładni wskazują nie tylko wyniki wykładni językowej, ale także wykładnia systemowa. Ustawodawca nie bez powodu odrębnie stypizował katastrofy i wypadki komunikacyjne (oraz odpowiednio przepięstwa przeciwko „życiu i zdrowiu” w rozdziale XIX k.k. i przepięstwa przeciwko „bezpieczeństwu powszechnemu” w rozdziale XX k.k.), a kryterium podziału wzięło się właśnie z powszechnego lub indywidualnego charakteru zagrożenia dla tych samych dóbr prawnych (przede wszystkim życie i zdrowie, w dalszej perspektywie inne).

Jako przykład praktycznej aplikacji przedstawionych tez doktryny można wskazać wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 18 stycznia 2022 r., uniewinniający oskarżonego znanego opinii publicznej pod pseudonimem „Frog” od zarzutu spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym (art. 174 § 1 k.k.)¹⁹. Dokonano trafnej wykładni znamienia „katastrofa” w odniesieniu do art. 173 k.k. i w konsekwencji odpowiednio do zarzucanego oskarżonemu art. 174 k.k. Przypisanie przepięstwa z art. 174 k.k. wymaga ustalenia, że doszło do niebezpieczeństwa o charakterze powszechnym, sytuacji „na przedpolu” katastrofy (art. 173 k.k.), a więc na przedpolu zdarzenia zagrażającego jednocześnie życiu lub zdrowiu wielu ludzi albo mieniu w wielkich rozmiarach, a nie „na przedpolu” wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.). Innymi słowy: **katastrofa (art. 173 k.k.), tudzież niebezpieczeństwo katastrofy (174 k.k.), nie może mieć charakteru hipotetycznego, abstrakcyjnego**, przyjmowanego na zasadzie cytatu z filmu *Miś* w reżyserii Stanisława Barei: „A gdyby tu stało przedszkole w przyszłości i wasz synek mały tędy przechodził w przyszłości, którego jeszcze nie macie [...]”. Tymczasem, jak ustalono na podstawie materiału dowodowego, zachowanie oskarżonego o pseudonimie „Frog” polegało na bezkolizyjnym przejeździe samochodem, z wielokrotnym naruszeniem podstawowych zasad ostrożności w ruchu drogowym i wielokrotnym powodowaniem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. W przypadku niebezpieczeństw powodowanych przez „Froga” było ich kilka, w niewielkich odstępach czasowych, ale oceniane samodzielnie nie sprowadzały zagrożenia dla wielu osób lub mienia w wielkich rozmiarach. Nie odnaleziono w badanym stanie faktycznym zachowania kierowcy, z którym udałoby się powiązać sprowadzenie „jednoczesnego” niebezpieczeństwa dla wielu osób lub mienia w wielkich rozmiarach. Znaleziono wiele zachowań powodujących wiele zagrożeń o charakterze indywidualnym – a to nie

¹⁷ Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 stycznia 2017 r., III KK 196/16, OSNKW 2017, nr 5, poz. 25.

¹⁸ K. Buchała, *Przepięstwa...*, s. 66.

¹⁹ Wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 18 stycznia 2022 r., X Ka 482/21, LEX nr 3308066.

to samo. To właśnie spowodowało, że pomimo jednoznacznie negatywnej oceny zachowań „Froga” Sąd Okręgowy w Warszawie uniewinnił go od stawianych zarzutów, a Sąd Najwyższy utrzymał wyrok w mocy²⁰.

Przypadek „Froga” pozwala zidentyfikować rzeczywistą „lukę prawną”. **Zachowania polegające na bezwypadkowej jeździe samochodem z umyślnym i rażącym naruszeniem elementarnych zasad bezpieczeństwa pozostają *de lege lata* poza zakresem kryminalizacji, o ile sprawca powoduje swoim zachowaniem „jedynie” zagrożenia o charakterze indywidualnym (jednostkowym).** W tym przypadku ustawodawca może rozważyć możliwość wprowadzenia stosownych zmian legislacyjnych. Rolą sądu nie jest bowiem wychodząca naprzeciw „społecznemu poczuciu sprawiedliwości” wykładnia prawotwórcza na niekorzyść sprawcy i „zastępowanie ustawodawcy”. „Kreatywna” wykładnia znamion art. 173 k.k. lub 174 k.k., która pozwoliłaby skazać „Froga” za czyny inne niż wykroczenia drogowe, stanowiłaby zaprzeczenie konstytucyjnych zasad praworządności, trójpodziału władzy oraz fundamentalnych gwarancyjnych zasad prawa karnego, z zasadą *nullum crimen sine lege* włącznie (art. 42 Konstytucji RP²¹, art. 1 k.k.)²².

²⁰ Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 4 stycznia 2024 r., II KK 251/22, LEX nr 3716892. Celem podania odmiennego przykładu, w którym na podstawie zgromadzonych dowodów prawomocnie przypisano kierowcy zarówno przestępstwo z art. 174 § 1 k.k., jak i art. 173 § 2 w zw. z § 4 k.k. w zw. z § 11 § 2 k.k., można przywołać Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 25 stycznia 2007 r., II AKa 407/06, Apel.-W-wa 2007, nr 3, poz. 10. Wyrok skazujący odnosi się do zdarzenia, które miało miejsce w dniu 20 stycznia 2006 r., ok. godz. 6⁴³, w Warszawie, na ruchliwym wiadukcie drogowym przy ul. Toruńskiej, na wysokości przystanków komunikacji miejskiej. Kierujący samochodem marki Ford Focus, pomimo ograniczenia prędkości do 40 km/h, porannych godzin szczytu, niekorzystnych warunków atmosferycznych (temperatura poniżej –15°C, zalegający na jezdni śnieg, dziurawa nawierzchnia), podjął manewr wyprzedzania samochodu marki Mercedes, jadącego z prawidłową prędkością na lewym pasie ruchu. Kierowca fordą wyprzedził mercedesa z prawej strony z prędkością ok. 100 km/h, a następnie gwałtownie powrócił na lewy pas, tuż przed mercedesem, i nagle zahamował (chcąc, jak się wydaje, „dać nauczkę” kierowcy mercedesa „blokującemu lewy pas”). Gwałtowne hamowanie spowodowało, że ford wpadł w poślizg, uderzył w wiatę przystanku i potrącił dwie znajdujące się tam osoby, po czym wyłamał płotek metalowy, a następnie spadł z wiaduktu na ul. Toruńskiej na teren gruntowy przy ul. Jagiellońskiej, w wyniku czego doszło do zgonu trojga pieszych na miejscu zdarzenia, zgonu dwóch osób w szpitalu oraz ciężkich obrażeń ciała dwojga pieszych. Sąd trafnie ustalił, że kierowcy fordą należy przypisać umyślne (z zamiarem wynikowym) spowodowanie zagrożenia katastrofą (art. 174 § 1 k.k.) oraz nieumyślne (świadoma nieumyślność) spowodowanie katastrofy kwalifikowanej przez następstwo w postaci śmierci oraz ciężkiego uszczerbku na zdrowiu (art. 173 § 2 w zw. z § 4 k.k.).

²¹ Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. z 1997 r., nr 78, poz. 483 z późn. zm.).

²² Szerzej na temat konstytucyjnych gwarancji prawa karnego w opisywanych aspektach: J. Kulesza, *Społeczne niebezpieczeństwo czynu jako warunek kryminalizacji*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego” 2017, nr 43, s. 327–348; A. Rychlewska, *O gwarancyjnym modelu wykładni prokonstytucyjnej przepisów typizujących czyny zabronione pod groźbą kary*, Cz.PKiNP 2016, nr 3, s. 131–150;

W dyskursie publicznym niekiedy przedstawia się informację, że wzorcową regulacjå dla postulatów *de lege ferenda* powinny zostaç przepisy włoskiego kodeksu karnego²³. Tymczasem włoski kodeks karny przed wprowadzeniem w 2016 r. przepisów przedstawianych polskiej opinii publicznej jako wzorcowe nie odnosił się w sposób kompleksowy do grupy przestępstw przeciwko bezpieczeñstwu w komunikacji²⁴. Bliższa analiza rozwiązań przyjętych we Włoszech w 2016 r. pokazuje, że poza niezwykle atrakcyjną medialnie nazwą „zabójstwo drogowe” wprowadzenie analogicznego rozwiązania w Polsce wręcz zmniejszałoby zakres kryminalizacji oraz znacząco ograniczałoby wysokość granic ustawowego zagrożenia w porównaniu z przepisami obowiązującymi aktualnie – w szczególności w odniesieniu do sprawców kierujących pojazdem mechanicznym w stanie nietrzeźwości lub odurzenia, doprowadzających w tym stanie do katastrofy lub wypadku, oraz sprawców zbiegających z miejsca zdarzenia²⁵. Włoski kodeks karny nie przewiduje odpowiednika polskich typów abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo (art. 178a, 178b, 180a k.k.), umożliwiających przypisanie odpowiedzialności karnej sprawcom umyślnie naruszającym kluczowe zasady ruchu lądowego, ale niepowodującym przy tym „naruszeń” czy „zagrożeń” dla życia i zdrowia innych uczestników ruchu. Tak więc twierdzenie, że jest to regulacja punitywna i bardziej adekwatna do współczesnej rzeczywistości społecznej w porównaniu z polskim kodeksem karnym, nie opiera się na faktach, tak co do zakresu kryminalizacji, jak i grożących sankcji.

Jedyną „przewagą” włoskiego prawa karnego jest wyodrębnienie jako typy kwalifikowane kategorii wypadków komunikacyjnych, które wynikły z enumeratywnie wyliczonych w kodeksie karnym rażących naruszeń zasad bezpieczeñstwa w ruchu. Do włoskiego kodeksu karnego wprowadzono typy kwalifikowane polegające na spowodowaniu śmiertelnego wypadku w ruchu lądowym: po spożyciu znacznej ilości alkoholu (co najmniej 1,5‰ alkoholu dla „cywilnego” kierowcy, a w przypadku

A. Barczak-Oplustil, *Obowiązywanie zasady nullum crimen sine lege. Wybrane problemy*, Cz.PKiNP 2013, nr 3, s. 5–28.

²³ Regulacja prawna tzw. zabójstwa drogowego (*omicidio stradale*) została wprowadzona do prawa włoskiego na mocy ustawy z 2016 r. (LEGGE 23 marzo 2016, n. 41 (GU n.70 del 24-03-2016)). Szerzej tłumaczenie: A. Kosieradzka-Federczyk, *Zabójstwo drogowe w prawie włoskim (rozwiązania podstawowe)*, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2021. Tekst ustawy: Codice penale, Regio Decreto 19.10.1930, (GU n.251 del 26-10-1930), <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1930-10-19;1398> [dostęp: 25.06.2024].

²⁴ Jest to kodyfikacja obowiązująca o 66 lat dłużej niż polski kodeks karny i prawdopodobnie w 1930 r. nie było we Włoszech polityczno-kryminalnej potrzeby, aby ujmować przestępstwa przeciwko bezpieczeñstwu w komunikacji w odrębny rozdział czy chociażby rozbudowane typy.

²⁵ Szerzej na temat sankcji po wejściu w życie nowelizacji ustawy – Kodeks karny z dnia 7 lipca 2022 r. zob.: M. Budyn-Kulik, w: *Kodeks karny...*, art. 178; P. Zakrzewski, w: *Kodeks karny. Komentarz*, red. J. Majewski, Wolters Kluwer, Warszawa 2024, Lex/el, art. 178. Patrz też: M. Budyn-Kulik, w: *Kodeks karny...*, art. 42.

kierowców zawodowych 0,8‰)²⁶; pod wpływem substancji odurzających oraz, co istotne z polskiej perspektywy, w wyniku naruszeń elementarnych reguł bezpieczeństwa w ruchu, enumeratywnie wyliczonych w kodeksie karnym²⁷. Wysokość ustawowego zagrożenia uzależniono od skutku w postaci spowodowania śmierci więcej niż jednej osoby. Jednak co do uzależnienia kwalifikacji prawnej od „skali” spowodowanego przez sprawcę skutku to warto jednak dodać, że włoski kodeks karny w przeciwieństwie do polskiego nie wyróżnia odrębnych typów związanych ze spowodowaniem niebezpieczeństw o charakterze powszechnym, tj. katastrofy (art. 173 k.k.) oraz niebezpieczeństwa katastrofy (art. 174 k.k.) w odróżnieniu od średnich i ciężkich wypadków komunikacyjnych (art. 177 k.k.). Włoski kodeks karny dla typów kwalifikowanych przewiduje różne kary pozbawienia wolności, jednak ich wymiar od lat 2 do maksymalnie lat 18 (gdy skutkiem prowadzenia pojazdu w wyliczonych w kodeksie karnym okolicznościach jest śmierć więcej niż jednej osoby) wypada niezwykle skromnie w porównaniu z zagrożeniami przewidzianymi w polskim kodeksie karnym²⁸. Można stwierdzić, że to właśnie polski ustawodawca reaguje z nadzwyczajną surowością na zdarzenia w komunikacji, w tym w szczególności spowodowane przez osoby nietrzeźwe lub odurzone albo zbiegające z miejsca zdarzenia. W porównaniu z prawem włoskim polski kodeks karny ma ustanowiony na relatywnie niskim poziomie próg nietrzeźwości; przewiduje samodzielny typ abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo (art. 178a k.k.); narzuca sądom bardzo wysoki wymiar kary (art. 178 k.k.), zdecydowanie bliższy zabójstwom niż innym znanym nawet z rodzimego kodeksu karnego typom nieumyślnym, a nawet

²⁶ Tymczasem polski kodeks karny w art. 115 § 16 stanowi: „Stan nietrzeźwości w rozumieniu tego kodeksu zachodzi, gdy: 1) zawartość alkoholu we krwi przekracza 0,5 promila albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość lub 2) zawartość alkoholu w 1 dm³ wydychanego powietrza przekracza 0,25 mg albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość”.

²⁷ Zagrożenie karą od 5 do 10 lat przewidziano dla sprawcy, który w terenie zabudowanym przekracza dwukrotnie dopuszczalną prędkość (nie mniej niż 70 km/h) albo poza terenem zabudowanym porusza się z prędkością większą niż 50 km/h w porównaniu z dopuszczalną; jeśli sprawca przejeżdża przez skrzyżowanie na czerwonym świetle albo porusza się „pod prąd”; jeśli sprawca wyprzedza w pobliżu skrzyżowań, zakrętów, wyprzedza niebezpiecznie, na przejściu dla pieszych lub linii ciągłej. Podwyższono granice ustawowego zagrożenia także w przypadkach sprawców, którzy uciekli z miejsca wypadku (kara powiększana jest od 1/3 do 2/3, nie może być mniejsza niż 5 lat); dla sprawców, którzy kierowali bez prawa jazdy (nie posiadali go, zostało odebrane lub zawieszono) albo bez obowiązkowego ubezpieczenia (tylko w wypadku, gdy sprawca jest jednocześnie właścicielem pojazdu). Wówczas możliwe jest podwyższenie kary o 1/3. Dla sprawców, jeśli spowodują śmierć więcej niż jednej osoby albo jednej osoby (lub więcej) i jednocześnie spowodują obrażenia jednej lub więcej osób, kara powinna być odnoszona do czynu zagrożonego karą najwyższą i zwiększona trzykrotnie – nie może jednak przekraczać 18 lat (za tłumaczeniem A. Kosieradzkiej-Federczyk).

²⁸ Dla porównania, spowodowanie katastrofy kwalifikowanej przez następstwo w postaci chociażby tylko pojedynczej śmierci (art. 173 k.k.) w okolicznościach opisanych w art. 178 k.k. może prowadzić do wymierzenia kary nawet 30 lat pozbawienia wolności.

umyślno-nieumyślным, kwalifikowanym przez skutek lub następstwo w postaci śmierci człowieka albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu²⁹. Z tych wszystkich względów wariant włoski, pomimo że cieszy się zainteresowaniem niektórych polityków oraz opinii publicznej, raczej nie nadaje się do aplikacji w polskich warunkach.

Pomimo uwag krytycznych co do punitowności polskiego kodeksu karnego za zasadny uznaje postulat *de lege ferenda*, aby wielokrotne i celowe naruszanie rudymentarnych zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym jako przyczyna wypadku lub katastrofy znalazło swój wyraz w nowej, „specjalnej” kwalifikacji prawnej. Zdecydowanie **nie podzielam jednak przekonania, iż modelowym rozwiązaniem jest „model włoski”, tj. enumeratywne wyliczenie konkretnych naruszeń zasad bezpieczeństwa, determinujące kwalifikowany wymiar kary pod warunkiem, że dojdzie do dalej idących skutków.**

Poszerzenie zakresu kryminalizacji o omawiane w niniejszym artykule patologiczne zachowania z „przedpola” spowodowania wypadku lub katastrofy jest możliwe i zasadne, gdyby odpowiednio aplikować rozwiązanie wzorowane na niemieckim kodeksie karnym (Das Strafgesetzbuch, StGB). W 2017 r. do niemieckiego kodeksu karnego wprowadzono nowe typy wykroczeń i przestępstw mających związek z nielegalnymi „wyścigami ulicznymi”³⁰. W § 315d (1) StGB kryminalizuje jako **samodzielny typ podstawowy z abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo** organizację lub przeprowadzanie niedozwolonych wyścigów pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym i uczestniczenie w nich jako kierowca. Kryminalizuje także zachowanie „pojedynczego” kierowcy pojazdu mechanicznego (nieścigającego się bezpośrednio z innymi), które polega na umyślnym poruszaniu się z niedozwoloną prędkością, w sposób rażąco naruszający zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, w celu osiągnięcia jak najwyższej prędkości³¹. Tego rodzaju

²⁹ Przykładowo, za spowodowanie śmierci lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka w wyniku bójki lub pobicia (art. 158 § 2, 3 k.k.) zagrożenie ustawowe wynosi od roku do 10 lat kary pozbawienia wolności; za ciężki uszczerbek na zdrowiu od 2 lat do 15 w przypadku śmierci; za doprowadzenie do śmierci kobiety w wyniku nieprawidłowo przeprowadzonej aborcji zagrożenie ustawowe wynosi od roku do 10 lat pozbawienia wolności (dobrowolna aborcja) oraz od 2 do 15 lat, gdy aborcja została dokonana przemocą, podstępem, przymusem (art. 154 k.k.). Natomiast za doprowadzenie do śmiertelnego wypadku komunikacyjnego lub katastrofy w stanie nietrzeźwości albo pod wpływem środków odurzających kara wynosi „nie mniej niż 5 lat, jeżeli następstwem czynu jest śmierć człowieka, do dwukrotności górnej granicy ustawowego zagrożenia w przypadku katastrofy, a 20 lat pozbawienia wolności w przypadku wypadku” (art. 178 § 1 pkt 2 k.k.). Do tego dochodzi jeszcze odrębna kara za przestępstwo z art. 178a k.k. (do lat 3, a w przypadku powrotności do lat 5) i możliwość wymierzenia kary łącznej na zasadzie kumulacji (art. 86 k.k. i nast.).

³⁰ Sechsfundfünfzigstes Strafrechtsänderungsgesetz – Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr vom 30. September 2017 (BGBl. 2017 I S. 3532).

³¹ § 315d: „(1) Wer im Straßenverkehr 1. ein nicht erlaubtes Kraftfahrzeugrennen ausrichtet oder durchführt, 2. als Kraftfahrzeugführer an einem nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennen teilnimmt

zachowania zagrożone są karą pozbawienia wolności do lat 2 lub grzywną. Jest to zatem typ **zbliżony charakterystyką do dobrze przepracowanego już w polskiej doktrynie i orzecznictwie art. 178a § 1 k.k.**, a także typów z art. 178b k.k. oraz 180a k.k. – gdzie ustawodawca zdecydował, że w odniesieniu do umyślnego naruszenia rudymen tarnej reguły bezpiecznego prowadzenia pojazdów mechanicznych kryminalizowane jest już samo zachowanie, bez względu na „dalsze” skutki i następstwa.

Nowy typ przestępstwa z abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo (bezskutkowy) dawałby nie tylko możliwość karania kierowcy dopuszczającego się *reckless driving* za zachowania z „przedpola” spowodowania wypadku lub katastrofy w ruchu lądowym. Umożliwiłaby także pociągnięcie do odpowiedzialności karnej na zasadach ogólnych organizatorów nielegalnych wyścigów i osób, które nie siedzą za kierownicą ścigających się pojazdów, ale pełnią funkcje podźegaczy i pomocników (art. 18 § 2 i 3 k.k.), np. wysyłających „zaproszenia”, udzielających szczegółowych informacji co do czasu i miejsca, w którym ma się odbyć nielegalny wyścig, stojących „na czatach” celem ostrzeżenia przed przybyciem Policji, nakłaniających lub dopingujących kierowcę do tego rodzaju zachowań, umyślnie udzielających swoich pojazdów innym kierowcom, aby mogli brać udział w nielegalnych wyścigach, umyślnie przerabiających samochody dla potrzeb udziału w nielegalnych wyścigach.

Jeżeli w ocenie ustawodawcy kryminalizacja zachowań „na przedpolu” niebezpieczeństwa jako samodzielnego przestępstwa byłaby niewystarczająca, **można równolegle uzupełnić katalog okoliczności modyfikujących granice ustawowego zagrożenia** (art. 178 k.k.) o doprowadzenie do wypadku komunikacyjnego lub katastrofy w warunkach opisanych w nowo powstałym typie. Chodzi zatem o uzupełnienie katalogu okoliczności narzucających modyfikację granic ustawowego zagrożenia za spowodowanie wypadku komunikacyjnego lub katastrofy o zachowania związane z rażącym i celowym naruszeniem podstawowych zasad

oder 3. sich als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortbewegt, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft. (2) Wer in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 2 oder 3 Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft. (3) Der Versuch ist in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 strafbar. (4) Wer in den Fällen des Absatzes 2 die Gefahr fahrlässig verursacht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft. (5) Verursacht der Täter in den Fällen des Absatzes 2 durch die Tat den Tod oder eine schwere Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder eine Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen, so ist die Strafe Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren, in minder schweren Fällen Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren” – Das Strafgesetzbuch (StGB), <https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/index.html> [dostęp: 25.06.2024].

bezpieczeństwa, w tym w szczególności ze znaczącym przekroczeniem obowiązujących w miejscu zdarzenia ograniczeń co do prędkości. Przywoływany wcześniej niemiecki kodeks karly nie korzysta w tej sytuacji z odpowiednika art. 178 k.k., jednak rozwiązuje te kwestie w zbliżony sposób. Artykuł § 315d StGB przewiduje kwalifikowane przez następstwo kategorie sytuacji opisanych w typie podstawowym. Przepis § 315d (2) StGB przewiduje, że jeżeli sprawca opisanych w typie podstawowym zachowań umyślnie naraża na niebezpieczeństwo życie lub zdrowie innej osoby albo mienie o znacznej wartości, podlega karze pozbawienia wolności do lat 5 albo karze grzywny. Karalne jest także nieumyślne spowodowanie niebezpieczeństwa – zgodnie z § 315d (4) StGB sprawca podlega karze grzywny albo karze pozbawienia wolności do lat 3. Przepis § 315d (5) StGB przewiduje także typ kwalifikowany przez następstwo, wskazując, że jeżeli następstwem czynu określonego w ust. 2 jest śmierć lub ciężki uszczerbek na zdrowiu innej osoby albo uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od roku do 10 lat. Przepis § 315d (5) przewiduje również wypadek mniejszej wagi, z karą pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 5 lat.

Z uwagi na te podobieństwa odpowiednio zmodyfikowany „**model niemiecki**” wydaje się lepiej pasować do systematyki polskiego kodeksu karneho niż „**model włoski**”. Co więcej, prezentowane w nim rozwiązanie legislacyjne jest bardziej uniwersalne i nowoczesne, daje szerszą możliwość wykładni dynamicznej, nadążającej za rzeczywistością społeczną, w porównaniu z kazuistycznym katalogiem, na którym opiera się „model włoski”³².

3. Rozszerzenie odpowiedzialności karnej za przestępny skutek na kilku uczestników ruchu

Rozwiązania części ogólnej kodeksu karneho (art. 18 § 1 k.k.) pozwalają na przypisanie odpowiedzialności karnej za skutek w postaci średniego lub ciężkiego wypadku komunikacyjnego, katastrofy, spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy, więcej niż jednej osobie, o ile można dowodowo potwierdzić, że wszystkie osoby równie znacząco przyczyniły się do powstania przestępnego skutku oraz działały „wspólnie i w porozumieniu” (art. 18 § 1 k.k.). W przypadku przestępstw nieumyśl-

³² W styczniu 2025 r., tj. w chwili autoryzowania niniejszego artykułu, zgodnie z informacją przedstawioną przez Ministerstwo Sprawiedliwości, trwają zaawansowane prace legislacyjne zmierzające do opracowania rządowego projektu zmian w ustawie – Kodeks karly, które częściowo uwzględniają zaprezentowane w tekście postulaty *de lege ferenda* i uwagi krytyczne (<https://www.gov.pl/web/sprawiedliwosc/stop-bandytom-drogowym--projekt-ministerstwa-sprawiedliwosci-juz-gotowy> [dostęp: 16.01.2025]).

nych (art. 177, 173 § 2, art. 174 § 2 k.k.) „porozumienie” należy oczywiście odnosić do kwestii wspólnego naruszania zasad ostrożności, a nie porozumienia co do spowodowania określonego skutku³³.

Przykładowo, można sobie wyobrazić zastosowanie w praktyce takiej konstrukcji teoretycznej chociażby w stanie faktycznym, który miał miejsce na Słowacji w dniu 30 września 2018 r., kiedy to polscy kierowcy prowadzący odpowiednio pojazdy marki: Porsche Cayenne Turbo, Mercedes-AMG C 43 Coupe oraz Ferrari 458 Italia, na jednopasmowej, typowo „górskiej” drodze prowadzącej do Dolnego Kubina, pomimo dużego natężenia ruchu jechali brawurowo, wyprzedzając w miejscu niedozwolonym kolumnę prawidłowo jadących pojazdów, jeden za drugim, „siedząc sobie na ogonie”. Kierowca mercedesa, który jechał jako pierwszy, widząc zbliżającą się z przeciwka skodę fabię, zdążył odbić w prawo i wrócić na „swój” pas ruchu, natomiast jadący tuż za nim kierowca ferrari gwałtownie hamował, także podjął próbę „ucieczki” na „swój” pas, nie uniknął jednak bocznego uderzenia w prawidłowo jadący prawym pasem pojazd, zaś kierowca porsche, ostatni z wyprzedzających kolumnę, ominął z lewej strony gwałtownie hamujące i „uciekające na prawo” ferrari, a następnie uderzył czołowo ze znaczną prędkością w prawidłowo jadącą skodę fabię, powodując śmierć 57-letniego kierowcy i ciężki uszczerbek na zdrowiu jego żony. Poszkodowani pasażerowie skody to rodzice odwożący tego dnia swojego syna na studia, które miał rozpocząć 1 października 2018 r. Słowacka prokuratura postawiła zarzuty wszystkim trzem kierowcom, przy czym kierowców ferrari i mercedesa uznała za współsprawców zdarzenia, w wyniku którego doszło do śmierci kierowcy skody. Wydaje się, że gdyby sprawa trafiła przed oblicze polskiego wymiaru sprawiedliwości, sytuacja kierowców ferrari i mercedesa wyglądałaby analogicznie jak na Słowacji. Nie byłoby przeszkód, aby uznać ich za współsprawców śmiertelnego wypadku komunikacyjnego (art. 18 § 1 w zw. z art. 177 § 2 k.k.), pomimo że bezpośrednio w samochód, którym podróżowali pokrzywdzeni, uderzył tylko jeden z dwóch kierujących. Natomiast w przypadku potwierdzenia w materiale dowodowym, iż zachowanie trzech kierowców, urządzających sobie rozrywkę w postaci wyścigów przez „tor przeszkód”

³³ Szersze uzasadnienie tych tez, będących dość oczywistymi w doktrynie i orzecznictwie, można znaleźć w dowolnym komentarzu do kodeksu karnego oraz w cytowanych w nim opracowaniach, np. P. Kardas, *Komentarz do art. 18 KK*, w: *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, cz. 1: *Komentarz do art. 1–52*, red. W. Wróbel, A. Zoll, wyd. 5, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, Lex/el, art. 18; J. Giezek, K. Lipiński, w: D. Gruszecka i in., *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2021, Lex/el, art. 18; R.C. Dębski, *O teoretycznych podstawach regulacji współdziałania przestępnego w kodeksie karnym z 1997 r.*, „Studia Prawno-Ekonomiczne” 1998, nr 58, s. 115; M. Kaszubowicz, *Obiektywne przypisanie skutku w wypadkach drogowych w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, Prok.i Pr. 2016, nr 2, s. 90–103; M. Małecki, *Z problematyki obiektywnego przypisania skutku (przypadek płonącego anioła)*, Cz.PKiNP 2013, nr 2, s. 43–76.

składający się z innych użytkowników ruchu, wywołało bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia wielu osób albo mienia w wielkich rozmiarach, nie byłoby przeszkód, aby uznać, że każdy z trzech kierowców odpowiada za doprowadzenie wspólnie i w porozumieniu do spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym (art. 18 § 1 w zw. z art. 174 § 1 lub 2 k.k.).

Istnieje możliwość przypisania odpowiedzialności za spowodowanie tego samego skutku więcej niż jednej osobie także wtedy, gdy pomiędzy sprawcami nie ma elementu porozumienia co do wspólnego naruszenia reguł ostrożności. Warunkiem obiektywnego przypisania skutku jest stwierdzenie w odniesieniu do każdego ze sprawców analizowanych z osobna, iż w zarzuczalny sposób naruszył on, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu, jak również, że pomiędzy jego zachowaniem a zaistniałym skutkiem (katastrofą, wypadkiem) istnieje powiązanie przyczynowe (w przypadku działania) oraz że zachodzi takie powiązanie normatywne pomiędzy zachowaniem uczestnika ruchu a skutkiem, które zasługuje z kryminalnopolitycznego punktu widzenia na ukaranie³⁴.

Przykładowo, w wyroku Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 26 stycznia 2018 r. zauważono, że współodpowiedzialnymi za przestępstwo z art. 173 § 2 i 4 k.k. mogą być dwaj współuczestnicy ruchu, a czasem nawet większa ich liczba³⁵. Wyrok dotyczył przypisania odpowiedzialności karnej za nieumyślne spowodowanie w dniu 3 marca 2012 r. pod Szczekocinami katastrofy kolejowej, w wyniku której zginęło 16 osób, a przeszło 50 odniosło ciężkie obrażenia. Jak ustalono, do skutku w sposób niezależny od siebie, ale równie istotny, przyczyniło się dwoje kontrolerów ruchu. Każdy z nich, w sposób samodzielny i niezależny, naruszył „swoją” zasadę bezpieczeństwa w ruchu. Wskazano, że w mniejszym stopniu do skutku przyczynił się także błąd maszynistów, którzy jednak ponieśli śmierć na miejscu, więc ich zachowania nie były prawnokarnie wartościowane.

³⁴ Szerzej: M. Bielski, *Obiektywne przypisanie skutku przestępnego w przypadku kolizji odpowiedzialności za skutek*, PiP 2005, nr 10, s. 75–89; Idem, *Kryteria obiektywnego przypisania skutku na tle współczesnej polskiej dogmatyki prawa karnego*, w: *Państwo prawa i prawo karne. Księga jubileuszowa Profesora Andrzeja Zolla*, t. 2, red. P. Kardas, T. Sroka, W. Wróbel, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2012, s. 503; J. Giezek, *Przyczynowość oraz przypisanie skutku w prawie karnym*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 1994, s. 41 i nast.; M. Lipski, *Kolizja odpowiedzialności za przestępny skutek w przypadku współdziałania wielu osób w procesie leczenia*, Cz.PKiNP 2016, nr 2, s. 107–128.

³⁵ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 26 stycznia 2018 r., II AKa 194/17, <https://www.saos.org.pl/judgments/339801> [dostęp: 25.06.2024].

4. „Przyczynienie się” pokrzywdzonego lub innego uczestnika ruchu a przypisanie odpowiedzialności karnej za skutek Zasada prędkości bezpiecznej: czym drogi publiczne różnią się od torów wyścigowych?

W doktrynie i orzecznictwie za truizm uważa się stwierdzenie, że **nie wystarczy jakiegokolwiek przyczynienie się do powstania skutku, aby odpowiedzialność karna została przypisana**. Dotyczy to w szczególności przypadków, gdy skutek jest następstwem działań dwóch albo więcej osób, z których każda narusza regułę ostrożności. Skutek obiektywnie można przypisać danej osobie tylko wtedy, gdy jej zachowanie stwarzało lub istotnie zwiększyło prawnie nieakceptowane niebezpieczeństwo (ryzyko) dla dobra prawnego stanowiącego przedmiot zamachu i niebezpieczeństwo (ryzyko) to realizowało się w postaci nastąpienia danego skutku. W przypadku większej liczby osób naruszających reguły ostrożności konieczne jest ustalenie: **czy charakter naruszenia reguły ostrożności był porównywalny, jeżeli chodzi o istotność tych naruszeń w perspektywie bezpieczeństwa dla dóbr prawnych – co uzasadnia przypisanie skutku wszystkim podmiotom, które przyczyniły się do jego powstania, czy też naruszenie jednej z reguł miało dominujący wpływ na wystąpienie nieakceptowalnego ryzyka zaistnienia skutku – co uzasadnia normatywne przypisanie skutku osobie, która dopuściła się takiego naruszenia**³⁶. Innymi słowy, obiektywne przypisanie określonego w ustawie skutku następuje wtedy, gdy zostanie ustalone, że sprawca w zarzuczalny sposób naruszył reguły postępowania z chronionym dobrem prawnym, między zachowaniem sprawcy a skutkiem istnieje związek przyczynowy i istnieje normatywna podstawa do przyjęcia, że zachowanie uczestnika ruchu drogowego, jako zwiększające ryzyko nastąpienia przestępnego skutku, zasługuje z kryminalno-społecznego punktu widzenia na ukaranie.

Administracyjne ograniczenia prędkości to reguły ostrożności, które nie są prostą pochodną warunków technicznych danej drogi. Powody, dla których nawet na „dobrej drodze” pojawiają się znaczące ograniczenia co do maksymalnej prędkości administracyjnie dopuszczalnej, wynikają z okoliczności, iż miej-

³⁶ Szerzej np.: J. Giezek, *Teorie związku przyczynowego oraz koncepcje obiektywnego przypisania*, w: *System prawa karnego*, t. 3: *Nauka o przestępstwie. Zasady odpowiedzialności*, red. R. Dębski, C.H.Beck, Warszawa 2013, SIP Legalis; M. Bielski, *Obiektywne przypisanie skutku przestępnego...*, s. 75–89; Idem, *Kryteria obiektywnego przypisania skutku...*, s. 503; Idem, *Naruszenie reguły ostrożności czy nadmierna ryzykowność zachowania jako właściwe kryterium prawnokarnego przypisania skutku*, Cz.PKiNP 2004, nr 1, s. 34 i nast.; J. Jurewicz, *Kwestie przypisania odpowiedzialności karnej uczestnikom wypadku komunikacyjnego*, „Palestra” 2015, nr 3–4, s. 80–87.

sca, w których odbywa się ruch lądowy, tym różnią się od torów wyścigowych, że uczestnicy ruchu są zobowiązani zachowywać się w taki sposób, aby móc podejmować w sposób kontrolowany i relatywnie bezpieczny „manewry obronne” w reakcji na sytuacje pojawiające się typowo w danym miejscu i w danym czasie. W terenie zabudowanym o dużym natężeniu ruchu pieszych i innych pojazdów, w miejscach narażonych na nietypowe warunki atmosferyczne, pojawienie się dzieci, zwierząt itp. wprowadza się ograniczenia prędkości, które mogą wydawać się „nieadekwatne”, gdyby odnosić je do warunków technicznych danej drogi jako „wyizolowanego” od innych istotnych uwarunkowań toru jazdy. Nie wydają się jednak nieadekwatne, jeżeli zrozumiemy, że **zasady ostrożności mają dawać uczestnikom ruchu szansę na bezpieczne uwzględnienie typowych okoliczności zewnętrznych, w tym błędów innych użytkowników drogi.**

Przedstawione tezy znajdują odzwierciedlenie przykładowo w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 25 kwietnia 2019 r.³⁷. W przedmiotowym stanie faktycznym oskarżony przemieszczał się z prędkością znacznie wyższą niż administracyjnie dopuszczalna, w centrum miasta, w godzinach szczytu. W wyniku zbyt późnego włączenia kierunkowskazu przez innego kierowcę, zmieniającego pas ruchu, oskarżony został zmuszony do gwałtownego hamowania. Bardzo wysoka prędkość, z jaką się poruszał, spowodowała, że w wyniku hamowania jego pojazd stracił przyczepność i uderzył w osoby znajdujące się na chodniku, powodując śmierć jednej z nich. Wedle opinii biegłego, gdyby oskarżony przemieszczał się z prędkością nieprzekraczającą maksymalnej prędkości administracyjnie dopuszczalnej, to byłby w stanie bezpiecznie zareagować na analogiczną zmianę pasa ruchu przez innego kierowcę. Gdyby przemieszczał się z maksymalną prędkością administracyjnie dopuszczalną w miejscu, w którym doszło do zdarzenia, byłby w stanie po prostu zwolnić w sposób kontrolowany. Sąd trafnie zauważył, że nawet obiektywnie nieprawidłowe zachowanie się innego uczestnika ruchu (zbyt późno włączony kierunkowskaz) nie zwalnia z odpowiedzialności kierowcy, który nie był w stanie zwolnić w sposób kontrolowany z powodu rażąco zbyt wysokiej prędkości. Słusznie wskazano, że wyznaczenie prędkości administracyjnie dozwolonej jest rezultatem przyjętego przez ustawodawcę, niepodważalnego w danym momencie założenia, że tylko jazda z co najwyżej taką prędkością warunkuje zapewnienie należytego panowania, nawet w optymalnych warunkach, nad prowadzonym pojazdem. Wskazano, że w każdym przypadku istotnego przekroczenia prędkości administracyjnie dopuszczalnej jedyną **okolicznością wyłączającą odpowiedzialność za skutek jest ustalenie, że niemożliwe byłoby uniknięcie kolizji i jej skutków także wtedy,**

³⁷ Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 25 kwietnia 2019 r., II KK 67/19, LEX nr 2650311.

gdyby prowadzony przez sprawcę pojazd poruszał się z prędkością administracyjnie dopuszczalną³⁸.

Podobnych konstatacji co do kolizji odpowiedzialności za skutek dokonał Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 22 maja 2019 r., analizując przypisanie odpowiedzialności karnej za wypadek ze skutkiem śmiertelnym kierowcy motocykla, który jadąc z prędkością 160 km/h, uderzył w bok samochodu³⁹. W wypadku zginęli kierowca i pasażerka samochodu osobowego, a – co zaskakujące – przeżył kierowca motocykla. Ustalono, że kierowca samochodu wykonywał manewr skrętu z głównej drogi w boczną drogę polną, obserwował przy tym jezdnię, jednak przed podjęciem manewru skrętu nie dostrzegł na czas zbliżającego się z zawrotną prędkością motocykla. Podstawą odpowiedzialności karnej za przestępstwa skutkowe jest ustalenie, że danej osobie można zarzucić naruszenie reguł ostrożności w postępowaniu z dobrem prawnym⁴⁰. Praktycznie zaaplikowano tezę, że **w sytuacji, gdzie do powstania skutku przyczyniają się zachowania więcej niż jednej osoby, z których każde może naruszać reguły bezpieczeństwa, rolą sądu jest analiza stopnia naruszenia reguł bezpieczeństwa przez poszczególne osoby współprzyczyniające się do powstania skutku oraz ocena charakteru tych reguł**. Ocena prawidłowości zachowania pokrzywdzonego ma znaczenie w perspektywie odpowiedzialności karnej oskarżonego, gdyż współprzyczynienie się innej osoby (w tym pokrzywdzonego) do wypadku komunikacyjnego może mieć tak istotne znaczenie, że może pro-

³⁸ Na tym samym założeniu co do kryteriów obiektywnego przypisania skutku oparł się Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 1 grudnia 2003 r., odnosząc się do potrącenia rowerzysty przez kierowcę samochodu osobowego: „Przepisy prawa o ruchu drogowym nakazują zachowanie przez kierującego pojazdem prędkości administracyjnie dozwolonej właśnie po to, by mógł on dokonać manewrów obronnych przed ewentualną zaistniałą na drodze przeszkodą”. Pomimo potwierdzenia obiektywnie nieprawidłowego zachowania pokrzywdzonego rowerzysty skutek w postaci wypadku komunikacyjnego przypisano kierowcy samochodu, wskazując, że na podstawie opinii biegłego jednoznacznie ustalono, iż gdyby kierujący pojazdem jechał z prędkością dozwoloną (maksymalnie 60 km/h), to miałby możliwość zatrzymania samochodu przed torem ruchu roweru, co pozwoliłoby uniknąć zderzenia (Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 1 grudnia 2003 r., III KK 339/03, LEX nr 83784).

³⁹ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 22 maja 2019 r., V KK 227/18, LEX nr 2681255.

⁴⁰ Szerzej np.: M. Bielski, *Naruszenie reguł ostrożności...*, s. 34 i nast.; Idem, *Prawnkarne przypisanie skutku w postaci konkretnego narażenia na niebezpieczeństwo – uwagi na marginesie postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 3 czerwca 2004 r.*, V KK 37/04, PS 2005, nr 4, s. 119 i nast.; Idem, *Kryteria obiektywnego przypisania skutku...*, s. 503 i nast.; J. Kanarek, *Rozważania o obiektywnym przypisaniu skutku i nauce o zwiększeniu ryzyka w kontekście ich aplikacji do przestępstw stypizowanych w art. 177 kodeksu karnego*, PS 2015, nr 9, s. 49–59; S. Tarapata, 4.1.2. *Znamiona normy sankcjonowanej w skutkowych typach czynów zabronionych*, w: Idem, *Dobro prawne w strukturze przestępstwa. Analiza teoretyczna i dogmatyczna*, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, SIP Lex.

wadzić do zmniejszenia zakresu odpowiedzialności innej osoby, a czasami wręcz do wyłączenia tej odpowiedzialności⁴¹.

W tym miejscu wypada odnieść się do padających niekiedy w przestrzeni publicznej uwag odnośnie do przyczynienia się pokrzywdzonych do „głośnych medialnie” wypadków i katastrof w ruchu lądowym. **Nie stanowi przyczynienia się pokrzywdzonego zachowanie, w którym nie można dopatrzeć się nieprawidłowości, tj. naruszenia reguł postępowania z dobrem**⁴². Przykładowo, nie można dopatrzeć się przyczynienia pokrzywdzonego, nawet jeżeli mógłby on uniknąć śmierci, gdyby tylko poruszał się „droższym” i „bardziej bezpiecznym” samochodem, a nie – jak to określił jeden z podejrzanych o spowodowanie ciężkiego wypadku komunikacyjnego – „trumną na kółkach”, która w konfrontacji z „bezpiecznym mercedesem” musiała ustąpić⁴³. Jeżeli pojazd pokrzywdzonego spełniał konieczne warunki techniczne i był dopuszczony do ruchu, tego rodzaju dywagacje są nieuprawnione. Bez znaczenia są też dywagacje na temat wpływu stanu zdrowia czy nietrzeźwości pokrzywdzonego, o ile tylko zachowywał się prawidłowo, np. podróżując autem jako pasażer lub przechodząc w sposób prawidłowy przez przejście dla pieszych.

Znaczenie w kontekście wymiaru kary ma jednak obiektywnie nieprawidłowe, tj. sprzeczne z zasadami panującymi w ruchu lądowym, zachowanie pokrzywdzonego lub innych uczestników zdarzenia, które w pewnym stopniu przyczyniło się do powstania skutku. Sąd ma obowiązek odnieść się do tego rodzaju okoliczności, co jednak nie jest równoznaczne z ekskulpowaniem osoby, której ostatecznie przypisano skutek.

⁴¹ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 marca 2019 r., V KK 110/18, www.sn.pl [dostęp: 25.06.2024]. Na kanwie innych niż przestępstwa komunikacyjne stanów faktycznych np. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 1 grudnia 2000 r., IV KKN 509/98, OSNKW 2001, nr 5–6, poz. 45; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 15 lutego 2012 r., II KK 193/11, OSNKW 2012, nr 9, poz. 89, LEX nr 1212351; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 grudnia 2013 r., V KK 133/13, LEX nr 1415515; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 lipca 2013 r., III KK 33/13, LEX nr 1391441; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 9 maja 2013 r., V KK 342/12, LEX nr 1388235; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 2009 r., II KK 306/09, LEX nr 843160; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2000 r., III KKN 231/98, LEX nr 40428; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 maja 2015 r., V KK 85/15, LEX nr 1746427.

⁴² J. Kanarek, *Rozważania...*, s. 49–59; S. Tarapata, *Głos w sprawie „niebezprawnego naruszenia reguł postępowania z dobrem prawnym” (o przypadku tzw. „płonącego anioła”)*, Cz.PKiNP 2013, nr 2, s. 25–42.

⁴³ Np. T. Ciechoński, *Adwokat od „trumny na kółkach” ponownie zawieszony*, DGP – Gazeta Prawna, 16.05.2024, <https://serwis.gazetaprawna.pl/orzeczenia/artykuly/9508402,adwokat-od-trumny-na-kolkach-ponownie-zawieszony.html> [dostęp: 25.06.2024]; *Adwokat mówił o „trumnie na kółkach”. Biegły: nie dał szans na uniknięcie tragedii*, Rzeczpospolita, 24.04.2024, <https://www.rp.pl/prawo-karne/art40234011-adwokat-mowil-o-trumnie-na-kolkach-biegly-nie-dal-szans-na-unikniecie-tragedii> [dostęp: 25.06.2024].

Przykładowo, nie przypiszemy odpowiedzialności karnej pieszem, nawet gdyby to on swoim nagłym wtargnięciem na jezdnię w miejscu niedozwolonym otworzył „łańcuch zdarzeń” prowadzący do wypadku śmiertelnego i tym samym „przestraszył” kierowcę jadącego w stanie nietrzeźwości z prędkością ok. 160 km/h w ścisłym centrum dużej aglomeracji, w terenie, w którym obowiązuje ograniczenie prędkości do 40 km/h, autem niespełniającym norm technicznych⁴⁴. Nawet potwierdzenie faktu, że to obiektywnie nieprawidłowe zachowanie pieszego wywołało gwałtowną reakcję kierowcy, prowadzącą do utraty kontroli nad pojazdem i w konsekwencji do dachowania oraz śmierci czterech osób znajdujących się w samochodzie, nie powoduje, iż za sprawcę wypadku należy uznać pieszego. Chociaż niewątpliwie jego przyczynienie się mogłoby być uwzględniane przy wymiarze kary. Dla ustalenia sprawstwa kluczowe znaczenie mają charakter i stopień naruszonych przez uczestników zdarzenia reguł ostrożności oraz odpowiedź na pytanie: czy gdyby sprawca jechał w ścisłym centrum dużej aglomeracji miejskiej trzeźwy, samochodem spełniającym normy techniczne, z prędkością nie wyższą niż 40 km/h, to zdarzenie także miało by taki przebieg, jaki ostatecznie przybrało⁴⁵? **Ustalenie, że zachowanie prędkości bezpiecznej pozwoliłoby kierowcy podjąć bezpieczne, kontrolowane i skuteczne manewry obronne w reakcji na obiektywnie nieprawidłowe zachowania innych uczestników ruchu, przesądza o odpowiedzialności za skutek kierowcy, a nie innego uczestnika ruchu**⁴⁶.

Przykładowo, przyczynienie się pokrzywdzonego pieszego, które nie może ekskulpować kierowcy, ale wpływa na wymiar kary, zidentyfikował Sąd Apelaacyjny w Warszawie, badając w II instancji wypadek śmiertelny przy ul. Sokratesa z dnia 19 października 2019 r. Na podstawie argumentu „przyczynienia się” pokrzywdzonego pieszego sąd II instancji zdecydował, aby obniżyć wymiar kary pozbawienia wolności w porównaniu z wyrokiem, który zapadł w I instancji

⁴⁴ Patrz np. K. Hołowczyc na temat zdarzenia, w którym w dniu 15 lipca 2023 r. na Bulwarach Nadwiślańskich w centrum Krakowa (most Dębnicki) zginęło czterech młodych mężczyzn podróżujących samochodem marki Renault Megane: K. Borawski, *Krzysztof Hołowczyc zabrał głos w sprawie wypadku w Krakowie. „Przestraszył się pieszego”*, Przegląd Sportowy Onet, 19.07.2023, <https://przegladsportowy.onet.pl/ofsajd/krzysztof-holowczyc-zabral-glos-w-sprawie-wypadku-w-krakowie-przestraszyl-sie/g54zw2m> [dostęp: 25.06.2024].

⁴⁵ W przedmiotowym stanie faktycznym biegli ostatecznie nie potwierdzili, aby obiektywnie nieprawidłowe zachowanie się pieszego miało wpływ na gwałtowny manewr hamowania i utratę kontroli nad pojazdem oraz dalszy ciąg zdarzeń. Jak ustalono, przyczyną hamowania było dostrzeżenie przez kierowcę zamkniętego z powodu remontu pasa ruchu, zaś w momencie, w którym na jezdni pojawił się pieszy, renault było już w niekontrolowanym poślizgu. Patrz np. <https://www.youtube.com/watch?v=8F5tNp4hmFg> [dostęp: 25.06.2024].

⁴⁶ Szerzej na temat wykluczenia możliwości przypisania skutku na płaszczyźnie normatywnej: M. Małecki, *Zbiegi i kolizje przypisania skutku*, w: *Obiektywne oraz subiektywne przypisanie odpowiedzialności karnej*, red. J. Giezek, P. Kardas, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, s. 317–347.

(z kary 7 lat pozbawienia wolności na karę 6 lat i 6 miesięcy)⁴⁷. Należy stwierdzić, że jeżeli do takiego „przyczynienia się” w istocie doszło, to decyzja sądu co do adekwatnego zredukowania wymiaru kary nie może być oceniona jako błędna, gdyż jest to okoliczność, która zgodnie z zasadami sądowego wymiaru kary powinna być brana pod uwagę zarówno przy ocenie stopnia społecznej szkodliwości czynu, jak i stopnia zawinienia (art. 57 § 2b pkt 7 k.k., art. 115 § 2 k.k.).

5. Śmiertelny wypadek komunikacyjny (art. 177 § 2 k.k.) a zabójstwo z zamiarem wynikowym (art. 148 § 1 k.k.) Na pograniczu zamiaru wynikowego i świadomej nieumyślności

Polskiemu wymiarowi sprawiedliwości nie są obce wyroki skazujące za zabójstwo (art. 148 § 1 k.k.) w sytuacji, w której ustalenia dowodowe pozwoliły potwierdzić konieczne elementy: ze sfery intelektualnej i wolicjonalnej zamiaru wynikowego (art. 9 § 1 k.k.) zamiast świadomej nieumyślności (art. 9 § 2 k.k.) charakteryzującej stronę podmiotową wypadku komunikacyjnego (art. 177 § 2 k.k.)⁴⁸. Są to jednak sytuacje w praktyce wyjątkowe, ale nie jak to się czasami przedstawia, z powodu „deficytów dowodowych”, tudzież braku przyswojenia sobie przez sądy możliwych sposobów wykładni art. 9 § 1 k.k., definiującego umyślność w obu postaciach zamiaru. Wyjątkowość tego rodzaju kwalifikacji prawnych wynika z wyjątkowości sytuacji, w których świadomość i wola zabicia człowieka towarzyszą kierowcy, i to nawet takiemu, który świadomie narusza elementarne zasady bezpieczeństwa w ruchu.

Truizmem jest twierdzenie, że zamiar jako świadomość rzeczywistości i powiązana z nią wola określonego zachowania jest elementem stanu faktycznego (rzeczywistości), podlega dowodzeniu według wszystkich reguł postępowania dowodowego i dokonywania ustaleń faktycznych. Konieczne jest jednoznaczne i indywidualne udowodnienie w każdej konkretnej sprawie nie tylko znamion strony przedmiotowej, ale i podmiotowej zarzucanego czynu. **Zamiar (np. zabójstwa) nie może być domniemywany. Wszelkie niedające się usunąć wątpliwości muszą być rozstrzygane na zasadzie *in dubio pro reo*.** Realizacja zarzucanych znamion konkretnego

⁴⁷ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 13 marca 2023 r., II AKa 114/22, LEX nr 3520822. Przyczynienia się nie zidentyfikowano w I instancji (wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 22 listopada 2021 r., XII K 1/21, LEX nr 3318298).

⁴⁸ Patrz też: E. Dzielińska, K. Proć, *Wypadek drogowy ze skutkiem śmiertelnym czy zabójstwo w zamiarze ewentualnym – kwalifikacja prawna najpoważniejszych zdarzeń drogowych*, Prok.i Pr. 2022, nr 4, s. 123–156.

typu czynu zabronionego musi mieć swoją podstawę w unikalnym w konkretnej sprawie materiale dowodowym⁴⁹. W tego rodzaju przypadkach niewdzięczną, ale konieczną rolę sądu jest zabezpieczenie elementarnych zasad gwarancyjnych prawa karnego, wytrzymanie presji „społecznego poczucia sprawiedliwości” oraz oczekiwań opinii publicznej i w konsekwencji nieprzypisywanie zbrodni zabójstwa sprawcy wypadku lub katastrofy popełnionej ze świadomą nieumyślnością.

Zgodnie z poglądem powszechnie akceptowanym we współczesnych doktrynie i orzecznictwie wyznaczenie granicy między zamiarem wynikowym (charakteryzującym zabójstwo z art. 148 k.k.) a świadomą nieumyślnością (charakteryzującą obok nieświadomej nieumyślności wypadek komunikacyjny ze skutkiem śmiertelnym z art. 177 § 2 k.k.) zależy od konkretnych ustaleń co do strony podmiotowej, tak na płaszczyźnie intelektualnej, jak i wolicjonalnej⁵⁰. **Ustalenie zamiaru wynikowego jest możliwe wtedy, gdy wykaże się, że sprawca, mając świadomość nastąpienia skutku przestępczego (zabicia człowieka), godzi się na to, tzn. wprowadzić nie chce, aby skutek taki nastąpił, ale zarazem nie chce, żeby nie nastąpił**, a więc gdy wykazuje obojętność wobec uświadomionej sobie możliwości nastąpienia skutku przestępczego. Sama **powinność i możliwość przewidzenia skutku (np. śmierci innego uczestnika ruchu) nie wystarczają do przypisania zamiaru ewentualnego**. Przyjęcie zamiaru musi opierać się na pewnym ustaleniu, że określony skutek (np. śmierć) był rzeczywiście wyobrażony przez sprawcę i akceptowany, a nie jedynie możliwy do wyobrażenia (np. dla osoby, która świadomie zdecydowała się na „piracką” jazdę w ruchu lądowym, ale już nie na zabijanie ludzi w tych warunkach)⁵¹. Ważne jest ustalenie, jak przedstawia się dostrzegany

⁴⁹ Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 3 października 2018 r., II AKa 295/18, LEX nr 2605261; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 lutego 2024 r., V KK 327/23, LEX nr 3670380; wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 20 października 2023 r., II AKa 137/21, LEX nr 3630871; wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 13 października 2016 r., II AKa 97/16, LEX nr 2256963; wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 24 maja 2016 r., II AKa 355/15, LEX nr 2166502.

⁵⁰ Szerzej: W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Znak, Kraków 2012, s. 215; K. Buchała, *Prawo karne materialne*, PWN, Warszawa 1980, s. 343; M. Małecki, *Kryteria przypisania zamiaru wynikowego. Uwagi na marginesie wyroku Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 29 kwietnia 2013 r. (II AKa 62/13)*, Cz.PKiNP 2013, nr 3, s. 29–50. Patrz też: W. Wolter, *W sprawie tzw. zamiaru ewentualnego*, „Nowe Prawo” 1957, nr 5, s. 55; Idem, *Nauka o przestępstwie*, PWN, Warszawa 1973, s. 127; Idem, *Z problematyki zamiarów przestępnych*, PiP 1981, nr 4, s. 41–42; J. Giezek, *Przewidywanie czynu zabronionego i zamiar jego uniknięcia jako podmiotowe elementy świadomej nieumyślności*, w: *Nauki penalne wobec szybkich przemian socjokulturowych. Księga jubileuszowa Profesora Mariana Filara*, t. 1, red. A. Adamski i in., Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2012, s. 130–155.

⁵¹ Szerzej: A. Zoll, *Komentarz do art. 9 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, cz. 1..., art. 9, tezy 20–28; J. Giezek, K. Lipiński, w: D. Gruszecka i in., *Kodeks karny...*, art. 9, tezy 17–27; J. Giezek, *Przewidywanie czynu zabronionego...*, s. 155; W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie prawo karne...*, s. 215.

przez sprawcę stopień prawdopodobieństwa negatywnego skutku (płaszczyzna intelektualna zamiaru)⁵². Jeżeli jest on wysoki, to dla odrzucenia zamiaru ewentualnego na rzecz świadomej nieumyślności należy potwierdzić podjęcie działań mogących zapobiec jego wystąpieniu (np. hamowanie, sygnały dźwiękowe, próba ominięcia pokrzywdzonego). **Obojętność sprawcy, przejawiająca się brakiem aktywności w kierunku uniknięcia spowodowania śmierci człowieka** (np. kontynuowanie brawurowej jazdy z niezmnieszoną prędkością pomimo dostrzeżenia, że doprowadzi do zabicia człowieka), **pozwoli przyjąć umyślność w formie zamiaru ewentualnego**. Teza ta wynika z aplikacji uznanych za najbardziej przydatne w praktyce stanowisk doktryny dotyczących ustalania płaszczyzny intelektualnej i wolicjonalnej dla znamion strony podmiotowej na pograniczu zamiaru wynikowego i świadomej nieumyślności.

Tytułem przykładu prawidłowego i dobrze uzasadnionego rozstrzygnięcia można przywołać wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 19 grudnia 2017 r. Sąd prawomocnie skazał 18-letniego Wojciecha P. za zabójstwo z zamiarem ewentualnym (art. 148 § 1 k.k.), a nie za wypadek komunikacyjny ze skutkiem śmiertelnym (art. 177 § 2 k.k.)⁵³. Na podstawie materiału dowodowego potwierdzono, że oskarżony, uciekając przed policyjnym pościgiem w centrum dużego miasta (Jelenia Góra), jadąc lewym pasem z prędkością nie mniejszą niż 108,9 km/h, dostrzegł pokrzywdzonego przechodzącego na zielonym świetle przez przejście dla pieszych. Pomimo tego Wojciech P., przy włączonej czerwonej sygnalizacji świetlnej, kontynuował ucieczkę, nie podejmując nawet manewrów obronnych (np. hamowanie, odbicie kierownicą, próba ominięcia pieszego, redukcja prędkości, sygnał dźwiękowy), przez co z dużą prędkością uderzył wprost w pieszego. W wyniku uderzenia pokrzywdzony zginął na miejscu, natomiast Wojciech P. kontynuował brawurową ucieczkę, dopuszczając się kolejnych naruszeń zasad bezpieczeństwa (przecinanie wysepek, jazda po pasach, przekroczenie prędkości). Zamiar wynikowy (ewentualny) potwierdzono w postępowaniu dowodowym, gdyż na podstawie analizy zachowania sprawcy ustalono, że Wojciech P., zbliżając się do skrzyżowania, musiał mieć świadomość, że z dużym prawdopodobieństwem doprowadzi do śmierci człowieka wkraczającego na zielonym świetle na przejście dla pieszych. Jednocześnie zachowanie Wojciecha P., zarówno w czasie czynu, jak i bezpośrednio po uderzeniu, pozwoliło potwierdzić, że los przechodnia i kwestia, co się z nim stanie w przypadku uderzenia z prędkością przeszło 100 km/h, musiały być Wojciechowi P. całkowicie obojętne. Miał on świadomość, że swym zachowaniem z bardzo dużym prawdopodobieństwem doprowadzi do śmierci człowieka (płaszczyzna intelektu-

⁵² W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie prawo karne...*, s. 215; K. Buchała, *Prawo karne materialne...*, s. 343.

⁵³ Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 19 grudnia 2017 r., II AKa 281/17, OSAW 2018, nr 1, poz. 372.

alna), i jednocześnie akceptował ten stan rzeczy, „godził się” na zabicie człowieka (płaszczyna wolicjonalna).

Innym przykładem zmiany kwalifikacji prawnej dla czynu, który tylko z pozoru wygląda jak wypadek komunikacyjny ze skutkiem śmiertelnym, a w istocie okazuje się zabójstwem z zamiarem wynikowym, jest wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 3 listopada 2022 r.⁵⁴. Zawodowy kierowca L.G., uciekając samochodem przed Policją z prędkością ok. 120 km/h, podjął nieudaną próbę targnięcia się na własne życie, celowo uderzając swoim rozpędzonym samochodem w jadący z przeciwka pojazd. Na podstawie okoliczności zdarzenia ustalono, że L.G., podejmując manewr, przewidywał, iż uderzając w przednią boczną część samochodu, w pobliżu jego kierowcy, z dużym prawdopodobieństwem może doprowadzić do śmierci każdej z osób jadących tym samochodem (płaszczyna intelektualna zamiaru). Jednocześnie los osób znajdujących się w samochodzie musiał być mu całkowicie obojętny, co ustalono na podstawie analizy całokształtu zachowania sprawcy. L.G. nie tylko nie próbował uniknąć zderzenia pojazdów poprzez np. manewr hamowania czy zmianę toru na niekolizyjny. Przeciwnie: jadąc z dużą prędkością, zjechał na przeciwny pas ruchu niemal w ostatnim momencie, tuż przed zbliżającym się z przeciwka samochodem, w taki sposób, który uniemożliwił pokrzywdzonemu reakcję na zagrożenie.

Z uwagi na zgromadzony materiał dowodowy większych wątpliwości nie wzbudziło zakwalifikowanie jako zabójstwa z zamiarem wynikowym zachowania kierowcy autobusu miejskiego, który nad ranem w dniu 31 lipca 2021 r. obok przystanku na ul. Mickiewicza w Katowicach śmiertelnie potrącił 19-letnią Barbarę Sz. oraz usiłował przejechać trzy inne osoby. Jak ustalił Sąd Okręgowy w Katowicach w nieprawomocnym wyroku z dnia 27 września 2023 r., kierowca autobusu dostrzegł rozgrywającą się na środku jezdni bójkę angażującą dużą grupę młodych osób. Pomimo tego ruszył z przystanku wprost w ich kierunku, potem przejechał po pokrzywdzonej (która, jak ustalono, stała tyłem do autobusu, próbując uspokoić uczestników bójki), a następnie kontynuował jazdę, ciągnąc jej ciało pod podwozem⁵⁵.

Trafne konstatacje poczynił także Sąd Okręgowy w Warszawie, badając śmiertelny wypadek przy ul. Sokratesa w Warszawie⁵⁶. Nie przyjęto kwalifikacji z art. 148 § 1 k.k. z zamiarem wynikowym przedstawionej w akcie oskarżenia,

⁵⁴ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 3 listopada 2022 r., II AKa 102/22, LEX nr 3441060.

⁵⁵ Wyrok nie jest prawomocny. Aktualnie sprawa oczekuje na rozpoznanie w II instancji w Sądzie Apelacyjnym w Katowicach.

⁵⁶ Wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 22 listopada 2021 r., XII K 1/21, LEX nr 3318298.

a następnie w apelacji od wyroku sądu I instancji. Jak ustalono, sprawca przemieszczał się w niedzielne południe przez dzielnicę mieszkaniową Warszawy z prędkością 134 km/h, przy ograniczeniu do 40 km/h. Jednak bezpośrednio po dostrzeżeniu przejścia dla pieszych, na ok. 70 metrów przed nim, natychmiast rozpoczął gwałtowne hamowanie, a następnie próbował jeszcze odbić kierownicą i ominąć rodzinę, która przechodziła w tym czasie przez przejście. Kobieta i dziecko w wózku nie odnieśli obrażeń, jednak na miejscu zginął idący przed nimi mężczyzna. Rozstrzygnięcie sądu i jego uzasadnienie wynikały z praktycznego zaaplikowania teorii prawdopodobieństwa oraz teorii manifestacji co do wyznaczania granicy pomiędzy świadomą nieumyślnością a zamiarem wynikowym.

6. Podsumowanie

Polski kodeks karny jest relatywnie punitywny na tle przepisów karnych innych państw europejskich, jeżeli chodzi o zakres kryminalizacji, w szczególności przestępstw abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo, wysokość kar, inne dolegliwości grożące sprawcom skazywanym za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Także „wewnętrzne” porównanie zagrożeń ustawowych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji związanych z doprowadzeniem do śmierci lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka z przestępstwami stypizowanymi w innych rozdziałach części szczególnej kodeksu karnego, typizującymi analogiczne skutki, wskazuje, że akurat ten wycinek rzeczywistości społecznej traktowany jest przez polskiego prawodawcę z nadzwyczajną surowością.

Kwestie zasadnych postulatów *de lege ferenda* co do przywrócenia racjonalnej polityki karnej, również w obszarze przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, leżą poza zakresem niniejszego artykułu. Wypada jednak zauważyć, że w toku planowanej reformy prawa karnego, mającej co do zasady zmierzać w kierunku przywrócenia prawu karnemu jego ulitymatywnej roli w demokratycznym państwie prawa i redukcji sankcji karnych, należy rozważyć wprowadzenie nowych typów przestępstw, którym w aktualnych uwarunkowaniach społecznych przyjdzie odegrać podobną rolę, jak w nieodległej przeszłości art. 178a i 178 k.k. Wspomniane przepisy nie wyeliminowały zjawiska nietrzeźwych lub odurzonych kierowców pojazdów mechanicznych, jednak ich istnienie wpłynęło na ewolucję społecznych postaw, na zmniejszenie zakresu społecznej tolerancji na traktowanie takich zachowań „z przymrużeniem oka”, o ile tylko kierowca „nie doprowadził do tragedii”. Upowszechnienie jednoznacznie negatywnych ocen danego zjawiska stanowi najskuteczniejszy mechanizm społecznej kontroli i tym samym może być uznane za realny krok w celu ich faktycznej eliminacji.

Kodeks karny pozwala za wypadki i katastrofy w ruchu lądowym wymierzać na zasadach ogólnych relatywnie bardzo wysokie kary pozbawienia wolności, potęgowane przez inne dolegliwości w postaci środków karnych i obligatoryjnego przepadku. Jednak jednocześnie *de lege lata* kodeks karny nie odnosi się w sposób szczególny do tych kategorii wypadków i katastrof komunikacyjnych, u których przyczyn stoją nie tyle „zwykłe” wykroczenia, ale celowe, wielokrotne, rażące naruszenia podstawowych zasad bezpieczeństwa, w tym w szczególności radykalne przekroczenie prędkości bezpiecznej. Prowadzona analiza pokazała, że kodeks karny nie identyfikuje jako przestępstw sytuacji, w których osoby prowadzące pojazdy mechaniczne w ruchu lądowym celowo i wielokrotnie dopuszczają się radykalnych naruszeń elementarnych zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, w tym zwłaszcza zasady zachowania prędkości bezpiecznej. *De lege lata*, o ile kierujący nie doprowadzi swym zachowaniem do skutków stypizowanych w art. 173, 174, 177 k.k., czyn pozostaje wykroczeniem. Wydaje się, że funkcje komunikacyjna oraz symboliczna norm prawa karnego wymagają potraktowania tego rodzaju zdarzeń w sposób szczególny, poprzez „nazwanie ich po imieniu” jeszcze na etapie kwalifikacji prawnej czynu zabronionego. Z tego powodu za zasadny należy uznać zabieg legislacyjny polegający na wprowadzeniu nowego typu abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo w odniesieniu do radykalnych i umyślnych naruszeń wybranych zasad bezpieczeństwa (przede wszystkim prędkości bezpiecznej) oraz prowadzenia nielegalnych wyścigów pojazdów mechanicznych⁵⁷ w ruchu lądowym. Przy czym istnieje możliwość jednoczesnego potraktowania tych okoliczności za uzasadniające modyfikację granic ustawowego zagrożenia w przypadku spowodowania dalej idących skutków lub następstw przez sprawcę dopuszczającego się prowadzenia pojazdu mechanicznego w wymienionych w nowym typie okolicznościach (odpowiednik art. 178 k.k.).

Istnieje więc możliwość realizacji funkcji ochronnej, sprawiedliwościowej i prewencyjnej prawa karnego także na polu „chuligaństwa za kierownicą”. Potencjalne zmiany, zmierzające w kierunku poszerzenia pola kryminalizacji o nowe przestępstwo abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo oraz utworzenia nowych typów kwalifikowanych, powinny być połączone ze zmianami przywracającymi granice ustawowych zagrożeń karą do wysokości choćby zbliżonych do współczesnych kodeksów karnych naszego kręgu kultury prawnej.

Jednocześnie należy podkreślić, że istnieje konieczność konsekwentnego identyfikowania przez wymiar sprawiedliwości subtelnej granicy pomiędzy umyślnym doprowadzeniem do śmierci człowieka a spowodowaniem analogicznego skutku ze

⁵⁷ Za zasadne należy także uznać ograniczenie typu do pojazdów o odpowiednio wysokich parametrach jednostki napędowej, aby nie kryminalizować np. nielegalnych wyścigów skuterów lub rowarów czy hulajnóg elektrycznych.

świadomą nieumyślnością. Jakiegolwiek zmiany i uproszczenia schlebające oczekiwaniom opinii publicznej, zmierzające na rozszerzającej wykładni znamion strony podmiotowej zbrodni zabójstwa, należy uznać za bezzasadne i wręcz niebezpieczne w perspektywie realizacji gwarancyjnej funkcji prawa karnego. Podobnie negatywnie należy się odnieść do postulatów związanych z niedopuszczalną w prawie karnym prawotwórczą i rozszerzającą wykładnią pojęcia „katastrofy” (art. 173 k.k.) oraz „niebezpieczeństwa katastrofy” (art. 174 k.k.) na sytuacje, które *de lege lata* noszą znamiona spowodowania niebezpieczeństwa o charakterze indywidualnym, a nie powszechnym.

Bibliografia

- Barczak-Oplustil A., *Obowiązywanie zasady nullum crimen sine lege. Wybrane problemy*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2013, nr 3, s. 5–28.
- Bielski M., *Kryteria obiektywnego przypisania skutku na tle współczesnej polskiej dogmatyki prawa karnego*, w: *Państwo prawa i prawo karne. Księga jubileuszowa Profesora Andrzeja Zolla*, t. 2, red. P. Kardas, T. Sroka, W. Wróbel, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2012, s. 503–528.
- Bielski M., *Naruszenie reguł ostrożności czy nadmierna ryzykowność zachowania jako właściwe kryterium prawnokarnego przypisania skutku*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2004, nr 1, s. 25–46.
- Bielski M., *Obiektywne przypisanie skutku przestępnego w przypadku kolizji odpowiedzialności za skutek*, „Państwo i Prawo” 2005, nr 10, s. 75–89.
- Bielski M., *Prawnokarne przypisanie skutku w postaci konkretnego narażenia na niebezpieczeństwo – uwagi na marginesie postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 3 czerwca 2004 r., V KK 37/04*, „Przegląd Sądowy” 2005, nr 4, s. 119–133.
- Błachnio A., *Przestępstwo niezatrzymania się do kontroli w świetle art. 178b k.k.*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 2020, nr 2, s. 98–110.
- Bogdan G., *Komentarz do przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, w: *Kodeks karny. Część szczególna*, t. 2, cz. 1: *Komentarz do art. 117–211a*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2017, Lex/el.
- Buchała K., *Prawo karne materialne*, PWN, Warszawa 1980.
- Buchała K., *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1973.
- Budyn-Kulik M., w: *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, red. M. Mozgawa, Wolters Kluwer, Warszawa 2024, Lex/el.
- Dębski R.C., *O teoretycznych podstawach regulacji współdziałania przestępnego w kodeksie karnym z 1997 r.*, „Studia Prawno-Ekonomiczne” 1998, nr 58, s. 105–127.

- Dutka P., *Spowodowanie wypadku w komunikacji przez kierowcę pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości*, „Prokuratura i Prawo” 2023, nr 4, s. 67–86.
- Dzielińska E., Proć K., *Wypadek drogowy ze skutkiem śmiertelnym czy zabójstwo w zamiarze ewentualnym – kwalifikacja prawna najpoważniejszych zdarzeń drogowych*, „Prokuratura i Prawo” 2022, nr 4, s. 123–156.
- Filipczak M., *Przedpole zagrożenia dla dobra prawnego a opis czynu z art. 178a § 1 k.k.*, „Państwo i Prawo” 2015, nr 7, s. 84–110.
- Giezek J., *Przewidywanie czynu zabronionego i zamiar jego uniknięcia jako podmiotowe elementy świadomej nieumyślności*, w: *Nauki penalne wobec szybkich przemian socjokulturowych. Księga jubileuszowa Profesora Mariana Filara*, t. 1, red. A. Adamski i in., Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2012, s. 130–155.
- Giezek J., *Przyczynowość oraz przypisanie skutku w prawie karnym*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 1994.
- Giezek J., *Teorie związku przyczynowego oraz koncepcje obiektywnego przypisania*, w: *System prawa karnego*, t. 3: *Nauka o przestępstwie. Zasady odpowiedzialności*, red. R. Dębski, C.H.Beck, Warszawa 2013, SIP Legalis.
- Giezek J., Lipiński K., w: D. Gruszecka i in., *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2021, Lex/el.
- Girdwoyń P., *Stan nietrzeźwości i po użyciu alkoholu oraz innych środków psychoaktywnych – dopuszczalne analogie? Uwagi na tle art. 178a § 1 i art. 87 § 1 kw*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 2012, nr 4, s. 190–198.
- Gruszecka D., *Ochrona dobra prawnego na przedpolu jego naruszenia. Analiza karnistyczna*, Wolters Kluwer, Warszawa 2012.
- Hryniewicz E., *Przestępstwa konkretnego i abstrakcyjnego zagrożenia dóbr prawnych*, C.H.Beck, Warszawa 2012.
- Józefiak B., *Wszyscy tak jeżdżą*, Wydawnictwo Czarne, Warszawa 2023.
- Jurewicz J., *Kwestie przypisania odpowiedzialności karnej uczestnikom wypadku komunikacyjnego*, „Palestra” 2015, nr 3–4, s. 80–87.
- Kanarek J., *Ocena prawnokarne czynu w razie spowodowania wypadku w komunikacji przez sprawcę prowadzącego pojazd, będącego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego*, „Przegląd Sądowy” 2015, nr 6, s. 100–107.
- Kanarek J., *Rozważania o obiektywnym przypisaniu skutku i nauce o zwiększeniu ryzyka w kontekście ich aplikacji do przestępstw stypizowanych w art. 177 kodeksu karnego*, „Przegląd Sądowy” 2015, nr 9, s. 49–59.
- Kania A., *Dyrektywa pozytywnej prewencji ogólnej – wybrane problemy. Uwagi na tle kodeksu karnego*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego” 2016, nr 39, s. 55–72.
- Kardas P., *Komentarz do art. 18 KK*, w: *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, cz. 1: *Komentarz do art. 1–52*, red. W. Wróbel, A. Zoll, wyd. 5, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, Lex/el.

- Kardas P., *O osobliwościach przestępstw abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo*, „Państwo i Prawo” 2022, nr 11, s. 99–116.
- Kaszubowicz M., *Obiektywne przypisanie skutku w wypadkach drogowych w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, „Prokuratura i Prawo” 2016, nr 2, s. 90–103.
- Kokot R., *Z problematyki prawnokarnej oceny zbiegnięcia sprawcy z miejsca przestępstwa drogowego*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego” 2019, nr 53, s. 13–32.
- Kosieradzka-Federczyk A., *Zabójstwo drogowe w prawie włoskim (rozwiązania podstawowe)*, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, Warszawa 2021.
- Kotowski W., *Swobodna ocena dowodów a nieznana procedurze dowolna ocena dowodów. Glosa do wyroku s. apel. z dnia 10 grudnia 2014 r., sygn. II AKa 383/14*, Lex/el 2015.
- Kulesza J., *Glosa do postanowienia SN z dnia 20 stycznia 1999 r., I KZP 23/98*, „Przegląd Sądowy” 2000, nr 5, s. 110–119.
- Kulesza J., *Negatywna prewencja generalna*, „Państwo i Prawo” 2011, nr 1, s. 34–44.
- Kulesza J., *Społeczne niebezpieczeństwo czynu jako warunek kryminalizacji*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego” 2017, nr 43, s. 327–348.
- Lipski M., *Kolizja odpowiedzialności za przestępny skutek w przypadku współdziałania wielu osób w procesie leczenia*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2016, nr 2, s. 107–128.
- Łucarz K., Muszyńska A., *Pojęcie środka odurzającego w prawie karnym*, „Państwo i Prawo” 2008, nr 6, s. 91–102.
- Małecki M., *Kryteria przypisania zamiaru wynikowego. Uwagi na marginesie wyroku Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 29 kwietnia 2013 r. (II AKa 62/13)*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2013, nr 3, s. 29–50.
- Małecki M., *Z problematyki obiektywnego przypisania skutku (przypadek płonącego anioła)*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2013, nr 2, s. 43–76.
- Małecki M., *Zbiegi i kolizje przypisania skutku*, w: *Obiektywne oraz subiektywne przypisanie odpowiedzialności karnej*, red. J. Giezek, P. Kardas, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, s. 317–347.
- Michalska-Warias A., *Glosa do postanowienia SN z dnia 28 marca 2002 r., I KZP 4/02*, „Prokuratura i Prawo” 2003, nr 4, s. 139–143.
- Muller A., Soja S., *Nowy środek karny polegający na zakazie prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych (art. 42 § 1a k.k.)*, „Wojskowy Przegląd Prawniczy” 2018, nr 1, s. 75–81.
- Pawelec K.J., *Z problematyki karania sprawców przestępstw drogowych*, „Przegląd Sądowy” 2017, nr 10, s. 79–92.
- Razowski T., *Komentarz do przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, w: *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, red. J. Giezek, Wolters Kluwer, Warszawa 2021, Lex/el.

- Rychlewska A., *O gwarancyjnym modelu wykładni prokonstytucyjnej przepisów typizujących czyny zabronione pod groźbą kary*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2016, nr 3, s. 131–150.
- Spotowski A., *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, PWN, Warszawa 1990.
- Stefański R.A., *Komentarz do przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, w: *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, wyd. 5, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, Lex/el.
- Stefański R.A., *Przestępstwo z art. 178a § 4 k.k.*, „Państwo i Prawo” 2010, nr 9, s. 60–69.
- Stefański R.A., *Rozdział V. Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, w: *System prawa karnego*, t. 8: *Przestępstwa przeciwko państwu i dobrom zbiorowym*, wyd. 2, C.H.Beck, Warszawa 2018, SIP Legalis.
- Stefański R.A., *Ustawowe zaostrzenie represji za przestępstwa komunikacyjne*, „Prokuratura i Prawo” 2010, nr 7–8, s. 7–28.
- Stępień J., *Quasi-przepadek pojazdu mechanicznego w znowelizowanym Kodeksie karnym*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2023, nr 2, s. 87–106.
- Tarapata S., *Dobro prawne w strukturze przestępstwa. Analiza teoretyczna i dogmatyczna*, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, SIP Lex.
- Tarapata S., *Głos w sprawie „niebezprawnego naruszenia reguł postępowania z dobrem prawnym” (o przypadku tzw. „płonącego anioła”)*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2013, nr 2, s. 25–42.
- Tarapata S., *Kontrowersje wokół wyznaczania granic dobra prawnego – uwagi na marginesie postanowienia Sądu Najwyższego z 23 września 2009 r. (sygn. akt I KZP 15/09)*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych” 2012, nr 1, s. 91–152.
- Wolter W., *Nauka o przestępstwie*, PWN, Warszawa 1973.
- Wolter W., *W sprawie tzw. zamiaru ewentualnego*, „Nowe Prawo” 1957, nr 5, s. 53–60.
- Wolter W., *Z problematyki zamiarów przestępnych*, „Państwo i Prawo” 1981, nr 4, s. 38–44.
- Wróbel W., *Komentarz do zasad wymiaru kary i środków karnych*, w: *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, cz. 2: *Komentarz do art. 53–116*, red. A. Zoll, wyd. 5, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, Lex/el.
- Wróbel W., *Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności karnej za przestępstwa komunikacyjne*, „Państwo i Prawo” 2001, nr 7, s. 51–62.
- Wróbel W., Zoll A., *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Znak, Kraków 2012.
- Zaczek A., *Przestępstwa prowadzenia pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 i 4 k.k.)*, „Civitas et Lex” 2015, nr 1 (5), s. 41–53.
- Zając D., *Stopień społecznej szkodliwości czynu jako okoliczność rzutująca na wymiar kary*, „Państwo i Prawo” 2017, nr 11, s. 56–69.
- Zakrzewski P., w: *Kodeks karny. Komentarz*, red. J. Majewski, Wolters Kluwer, Warszawa 2024, Lex/el.

Zoll A., *Komentarz do art. 9 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, cz. 1: *Komentarz do art. 1–52*, red. W. Wróbel, A. Zoll, wyd. 5, Wolters Kluwer, Warszawa 2016, Lex/el.

dr EWA PLEBANEK

e-mail: plebanee@uek.krakow.pl

Adiunkt w Katedrze Prawa Karnego w Uniwersytecie Ekonomicznym w Krakowie.
Adwokat.

Assistant professor at the Department of Criminal Law at the University of Economics
in Krakow. A lawyer.



DAMIAN SZCZĘCH

<https://orcid.org/0000-0003-2290-1726>

Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II, Wydział Filozofii

W kierunku bezpiecznej przyszłości: etyczne i prawne problemy związane z pojazdami autonomicznymi

Aiming for the safe future: ethical and legal problems associated with autonomous vehicles

ABSTRAKT: Jednym ze sposobów zwiększenia bezpieczeństwa na drogach może być eliminacja czynnika ludzkiego, będącego przyczyną większości wypadków. Jednak co jakiś czas słyszymy o zdarzeniach z udziałem pojazdów autonomicznych. Rozwój technologii zwiększa bezpieczeństwo, lecz także stwarza nowe zagrożenia. Celem niniejszego artykułu jest wskazanie problemów związanych z oceną moralną i prawną negatywnych skutków działania pojazdów autonomicznych oraz przedstawienie propozycji rozwiązań. Ocenę utrudnia fakt, że pojęcie autonomii wiąże się z przyjęciem jakiegoś rodzaju podmiotowości. Proponowane rozwiązanie zakłada wprowadzenie „kontraktu AI” oraz utworzenie funduszu ubezpieczeniowego, którego celem byłoby pokrycie przynajmniej części wyrządzonych szkód – niezależnie od oceny stopnia odpowiedzialności producentów takich pojazdów. Kwestią do rozstrzygnięcia pozostaje natomiast, czy faktycznie będzie można uznać robota za (współ)winnego wyrządzonej szkody.

SŁOWA KLUCZOWE: AI, sztuczna inteligencja, pojazdy autonomiczne, „kontrakt AI”, etyka AI

ABSTRACT: One of the ways increasing road safety might be the elimination of the human factor, which is the cause of most accidents. However, once in a while we hear about incidents involving autonomous vehicles. The development of technology increases safety, but also creates new risks. The purpose of this article is to point out problems related to the moral and legal evaluation of the consequences of using autonomous vehicles, and to suggest solutions. The assessment is made more difficult by the fact that the concept of autonomy implies some kind of subjectivity. The solution in question involves introducing an “AI contract”, and creating an insurance fund the aim of which would be to cover at least part of caused damage – regardless of the assessment of the degree of liability of manufacturers producing such cars. However, the question remains whether it will be possible to consider the robot as accessory to the damage caused.

KEYWORDS: AI, artificial intelligence, autonomous vehicles, “AI contract”, AI ethics

1. Wstęp

Niemal każdego tygodnia słyszymy informacje dotyczące przełomu w rozwoju sztucznej inteligencji (AI), pojawienia się kolejnego modelu językowego i zapowiedzi nadchodzących rozwiązań. Presja i tempo rozwoju są ogromne, ponieważ w świecie nauki i techniki nie ma drugich miejsc – liczy się ten, kto osiągnął dane rozwiązanie jako pierwszy. Sprawia to, że legislacja nie nadąża za technologią, a luka wiedzy między twórcami technologii a organami tworzącymi regulacje prawne jest ogromna¹. Między innymi z tych powodów istnieje wiele niejasności etycznych i prawnych co do zastosowania rozwiązań opartych na AI, z którymi niemal codziennie wchodzimy w interakcje, nawet jeśli nie jesteśmy tego świadomi. Filtrowanie spamu w wiadomościach mailowych, kolejność linków w wyszukiwarce Google, polecane filmy na Netflix, rekomendacje produktów w sklepach internetowych, systemy wspomagania kierowcy, autonomiczne pojazdy – to tylko niektóre przykłady zastosowania AI.

Technika wpływa na nasze funkcjonowanie i sprawia, że dostosowujemy się do jej sposobu działania. W efekcie, nasze życie bywa organizowane przez coś, co zaczynamy traktować nie tylko jako wytwór człowieka, ale także jako uczestnika życia społecznego. Takie tendencje zostają wzmocnione poprzez dążenie do usamodzielnienia systemów opartych na AI. W rezultacie, może to powodować zrzeczenie się części odpowiedzialności zgodnie z hasłem: „to nie my, to AI tak decyduje”. Usamodzielnienie sprawia także, iż wzrasta zaufanie do technologii, której działania nikt nie rozumie – jest to tzw. problem czarnej skrzynki, który jest kluczowy dla zagadnień poruszanych w niniejszym artykule. Wyjaśnienie sposobu, w jaki AI podejmuje decyzje, jest istotną kwestią etyczną. Zastosowanie takiej technologii w zadaniach, które mogą doprowadzić do utraty zdrowia lub życia innych uczestników ruchu drogowego, jest wątpliwe pod względem moralnym i prawnym. Kwestia odpowiedzialności za ewentualne szkody nadal nie została rozstrzygnięta. Dodatkowymi komplikacjami są niejednoznaczny i nierzadko mylący marketing oraz nieświadomość użytkowników co do możliwości i ograniczeń technologii.

W dyskusjach wokół etyki nowych technologii często zwraca się uwagę na wartości, jakimi powinna się kierować AI w swoich działaniach, oraz na to, że te wartości powinny być zbieżne z naszymi². Warto w tym miejscu podkreślić występowanie silnej zależności między wartościami a kontekstem kulturowym. Oznacza to, że zasady postępowania (także moralnego) są uwarunkowane tery-

¹ C. Campbell, *AI by Design: A Plan for Living with Artificial Intelligence*, CRC Press, New York 2022, s. 51–62.

² N. Savage, *How Robots Can Learn to Follow a Moral Code*, Nature, 26.10.2023, <https://www.nature.com/articles/d41586-023-03258-1> [dostęp: 30.05.2024].

torialnie. Co za tym idzie, AI powinna te różnice uwzględniać w swoim funkcjonowaniu, aby uniknąć problemów związanych z neokolonializmem, którego przejawem jest narzucanie przez wytwory techniki wartości obcych dla danej kultury. Niestety, twórcy rozwiązań technicznych rzadko interesują się humanistyką, przez co takie problemy są im obce. Naszym głównym orężem jest dążenie do prawnych regulacji mających na celu ochronę społecznego interesu, nie tylko w aspekcie ochrony wartości i kultur. Projektując regulacje, nie powinniśmy się skupiać na tym, co AI może zrobić, lecz na tym, co powinna – jej zastosowania powinny dotyczyć wyłącznie obszarów o potencjalnie niedużym ryzyku wyrządzenia szkód.

Głównym celem niniejszego tekstu jest udzielenie odpowiedzi na pytanie: jakie problemy wiążą się z oceną moralną i prawną negatywnych skutków działania pojazdów autonomicznych? Przykładowe obszary problemowe to: społeczne (neokolonializm poprzez narzucanie wartości, którymi ma kierować się AI), infrastrukturalne (niedostosowanie infrastruktury do potrzeb pojazdów autonomicznych), etyczne i prawne (kwestia podmiotowości AI, kwestia nadzoru nad pojazdem oraz odpowiedzialność cywilna i karna za ewentualne szkody). Jak widać na podstawie tego krótkiego wyliczenia, powstanie samochodów autonomicznych spowodowało wiele kontrowersji, których wyliczenie mogłoby stanowić przedmiot odrębnej monografii. Z tego względu niniejszy artykuł ogranicza się do problemów etycznych (wartości, podmiotowość i problem wyjaśnialności) oraz prawnych (odpowiedzialność cywilna i karna za ewentualne szkody).

W podrozdziale 2. omówię kwestię wartości, ich zależności kulturowej oraz społecznych oczekiwań co do technologii autonomicznych pojazdów. W części trzeciej tekstu przedstawię obecnie dominujący paradygmat tworzenia AI oraz problem wyjaśnialności – kluczowy dla zrozumienia działania AI, od którego to zrozumienia zależy określenie odpowiedzialności za ewentualne szkody. W podrozdziale 4. omówię mój pogląd na temat autonomii i moralnego statusu AI. Natomiast w piątym przedstawię ocenę kwestii odpowiedzialności i propozycję częściowego rozwiązania w postaci „kontraktu AI” oraz niepaństwowego funduszu ubezpieczeniowego, mającego pokryć przynajmniej część wyrządzonych szkód.

2. Kontekst kulturowy

Jedną z kluczowych kwestii związanych z wdrożeniem pojazdów autonomicznych stanowią kulturowo uwarunkowane różnice w postrzeganiu samochodów. W niektórych krajach są one tylko narzędziem mającym przewieźć człowieka z jednego miejsca w drugie, natomiast w innych samochód jest symbolem

społecznego statusu³. Ponadto, obserwujemy znaczące różnice w stylu jazdy i sposobie zachowania się kierowców w różnych rejonach. Zakładamy, że AI powinna prowadzić pojazdy bezpiecznie, lecz pojęcie bezpieczeństwa i normy zachowania będą się różnić w zależności od obszaru. Rodzi to pytanie: czy AI kierująca pojazdem powinna uwzględniać te różnice i zachowywać się inaczej podczas jazdy w Polsce, a inaczej w USA?

Wspomniane różnice dodatkowo utrudniają określenie docelowego sposobu funkcjonowania autonomicznych pojazdów oraz roli, jaką powinny odgrywać. Nie jest oczywiste, do jakiego stopnia powinny być one autonomiczne – czy AI powinno być ograniczone do wspierania kierowcy, a może docelowym etapem jest zastąpienie ludzkich kierowców? Wydaje się, że druga opcja jest ideowo dominującym trendem, jednak w praktyce – ze względu na obecny stopień rozwoju technologii oraz rozwiązania legislacyjne – te urządzenia traktowane są jako systemy wspomagające kierowcę. Powoduje to szereg dodatkowych komplikacji, m.in. w przypadku szkody wyrządzonej przez samochód sterowany przez algorytmy (w trybie tzw. samodzielnej jazdy, gdzie kierowca nie musi trzymać rąk na kierownicy) to kierujący pojazdem człowiek ponosi odpowiedzialność nie tylko cywilną, ale także karną. Wątek odpowiedzialności zostanie rozwinięty w piątej części artykułu.

Ważnym zagadnieniem w kontekście kulturowych uwarunkowań są również oczekiwania społeczne wobec technologii. Na platformie nazwanej „Moral Machine” przeprowadzono *online* badanie dotyczące oczekiwań co do decyzji podejmowanych przez pojazdy autonomiczne. Kwestionariusz został przygotowany w 10 językach. Zebrano 40 milionów odpowiedzi od osób z 233 krajów. Okazało się, że występują istotne różnice w oczekiwaniach pomiędzy osobami z różnych rejonów i kultur⁴. Jednak uwzględnienie w zbiorach danych, na podstawie których AI podejmuje decyzje, wszystkich kulturowo uwarunkowanych preferencji jest dużym wyzwaniem technicznym i moralnym. Sprawę komplikuje kwestia, czy AI, nawet tylko sterująca pojazdem autonomicznym, może stać się narzędziem neokolonializmu narzucającym wartości zachodniej kultury, jeśli nie uwzględnia preferencji mieszkańców krajów z innych kręgów kulturowych. Wydaje się, że społeczna odpowiedzialność twórców rozwiązań technicznych wymaga wzięcia pod uwagę takich czynników⁵.

³ K. Arcimowicz, *Znaczenia symboliczne oraz inne funkcje samochodu we współczesnej rodzinie*, „Studia z Teorii Wychowania” 2019, vol. 3 (28), s. 111–128, <https://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-5fe45c8f-32fd-492f-8220-f86801513402> [dostęp: 08.05.2024].

⁴ E. Awad et al., *The Moral Machine Experiment*, „Nature” 2018, vol. 563, s. 59–64, <https://www.doi.org/10.1038/s41586-018-0637-6>.

⁵ S. Krumdieck, *Tackling ‘Wicked’ Problems Calls for Engineers with Social Responsibility*, „Nature” 2024, vol. 629, s. 994–995, <https://doi.org/10.1038/d41586-024-01519-1>.

Jakkolwiek jesteśmy w stanie zrozumieć, a nawet wybaczyć, ludzkie słabość i zawodność, to jednak spodziewamy się, że roboty będą doskonałe i niezawodne – wszak maszyny się nie męczą, nie mają złego humoru, nigdy nie są niewyspane, ani się nie rozpraszają. Mimo to dobrze wiemy, że w rzeczywistości zarówno sprzęt, jak i oprogramowanie są zawodne. Ta kwestia ma szczególne znaczenie w przypadku autonomicznych pojazdów. Ze względu na takie oczekiwania użytkownicy wykazują wysoki poziom zaufania⁶ do technologii, mimo że nie rozumieją jej działania. Zaufanie przejawia się w skłonności do zawierzenia algorytmom swojego zdrowia i życia m.in. poprzez świadome niesprawowanie nadzoru nad jadącym pojazdem⁷. Szczególnie szokującym przykładem takiego działania było użycie pomarańczy, aby „oszukać” znajdujący się w kierownicy czujnik mający zmusić kierowcę do trzymania na niej rąk, nawet gdy funkcja *Autopilot* jest aktywna⁸. Sprawę pogarsza fakt chwalenia się takimi działaniami w mediach społecznościowych, co dodatkowo zachęca do poszukiwania sposobów obejścia zabezpieczeń⁹. Te z kolei okazują się banalnie łatwe do pokonania, co zostało wielokrotnie wykazane, a ponadto doprowadziło do śmierci co najmniej dwóch osób¹⁰.

Inną istotną społecznie kwestią związaną z autonomicznymi samochodami jest możliwość utraty pracy przez zawodowych kierowców. Na obecnym etapie rozwoju techniki problem wydaje się niewielki, ale w przyszłości może przybrać na sile. Współcześnie istniejące pojazdy nie są prawdziwie autonomiczne, a ich dopuszczenie do użytku na publicznych drogach wzbudza liczne kontrowersje¹¹. Jednak nawet w swojej obecnej formie stają się częściowo samodzielnym uczestnikiem ruchu drogowego. Oznacza to, że taki samochód zaczyna być czymś więcej niż tylko

⁶ E.R. Teoh, *What's in a Name? Driver's Perceptions of the Use of Five SAE Level 2 Driving Automation Systems*, „Journal of Safety Research” 2020, vol. 72, s. 145–151, <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2019.11.005>.

⁷ S. Nordhoff et al., *(Mis-)use of Standard Autopilot and Full Self-Driving (FSD) Beta: Results from Interviews with Users of Tesla's FSD Beta*, „Frontiers in Psychology” 2023, vol. 14, s. 1–20, <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2023.1101520>.

⁸ Ph. Tracy, *This Guy Used an Orange to Hack His Tesla into a Self-Driving Car*, Daily Dot, 22.05.2021, <https://www.dailydot.com/debug/tesla-orange-hack/> [dostęp: 08.05.2024].

⁹ A. Linja, T.I. Mamun, Sh.T. Mueller, *When Self-Driving Fails: Evaluating Social Media Posts Regarding Problems and Misconceptions about Tesla's FSD Mode*, „Multimodal Technologies and Interaction” 2022, vol. 6 (10), 86, <https://doi.org/10.3390/mti6100086>.

¹⁰ S. Liberatore, *Tesla's Autopilot Can Be 'Easily Tricked' into Operating without a Driver, Says New Report Released after Two Men Die in a Fiery Model Y Crash with No One at the Wheel*, Daily Mail, 23.04.2021, <https://www.dailymail.co.uk/sciencetech/article-9503763/Tesla-car-tricked-operating-without-driver.html> [dostęp: 29.05.2024].

¹¹ N. Solis, R. Uranga, K. Garcia, *Waymo is Cleared to Launch Robotaxi Service in Los Angeles, Sparking New Protests*, Los Angeles Times, 01.03.2024, <https://www.latimes.com/california/story/2024-03-01/waymo-cleared-to-launch-robotaxi-service-in-los-angeles> [dostęp: 12.05.2024].

narzędziem. Nie tylko służy do konkretnego celu, jakim jest transport osób i rzeczy, lecz także może niezależnie podejmować decyzje, w wyniku których ktoś może ucierpieć. Z tej przyczyny pojazdy autonomiczne traktuję jako ambiwalentne, a nie neutralne pod względem moralnym. Wynika to z charakteru tej technologii oraz z nasycenia techniki wartościami¹² – niezależnie od możliwości wykorzystania jej w dobrym lub złym celu albo od nieprawidłowości jej używania. Kwestia możliwości uznania pojazdu autonomicznego za „uczestnika ruchu drogowego” w świetle polskiego prawa zasługuje na odrębne opracowanie.

3. AI jako „czarna skrzynka”

Obecnie dominującym paradygmatem w AI jest tworzenie modeli statystycznych na podstawie ogromnych ilości danych w procesie zwanym uczeniem maszynowym (ang. *machine learning*, ML). Oznacza to, że AI jest tak dobra, jak dobre są zbiory danych, na podstawie których była „trenowana”¹³. Od decyzji twórców tych systemów zależy, czy w takim zbiorze umieszczą więcej tzw. warunków brzegowych, czy skupią się na codziennych sytuacjach¹⁴. Warunki brzegowe to np. słynny dylemat wagonika oraz sytuacje związane z wypadkami¹⁵. Trenowanie modeli wymaga dużych ilości danych, dużej mocy obliczeniowych oraz ogromnej ilości energii, co także jest problemem z zakresu etyki środowiska naturalnego. Im więcej danych zostanie zawartych w zbiorze, tym większy staje się model ML i tym większej mocy obliczeniowej oraz pamięci potrzeba, aby mógł wykonywać swoje funkcje. Ponadto, duże modele działają wolniej, co jest szczególnie istotne w tych zastosowaniach, gdzie wymaga się natychmiastowej reakcji, np. w pojazdach autonomicznych. Konieczny jest zatem pewien kompromis między skutecznością takiego modelu (zależną od rodzaju i ilości danych) oraz szybkością jego działania (zależną od dostępnej pamięci i mocy obliczeniowej).

Ze względu na probabilistyczny charakter tych modeli ich działanie bywa nieprzewidywalne, co może się przejawiać jako niespodziewane hamowanie czy nieza-

¹² R. Lizut, *Technika a wartości. Spór o aksjologiczną neutralność artefaktów*, Wydawnictwo Academicum, Lublin 2014.

¹³ E. Ferrara, *Fairness and Bias in Artificial Intelligence: A Brief Survey of Sources, Impacts, and Mitigation Strategies*, „Sci” 2024, vol. 6 (1), <https://doi.org/10.3390/sci6010003>.

¹⁴ J. Basl, J. Behrends, *Why Everyone Has It Wrong about the Ethics of Autonomous Vehicles*, „The Bridge” 2019, vol. 49, issue 4, s. 42–47, <https://www.nae.edu/221212/Why-Everyone-Has-It-Wrong-about-the-Ethics-of-Autonomous-Vehicles> [dostęp: 15.04.2024].

¹⁵ J. Himmelreich, *Never Mind the Trolley: The Ethics of Autonomous Vehicles in Mundane Situations*, „Ethical Theory Moral Practice” 2018, vol. 21, s. 669–684, <https://doi.org/10.1007/s10677-018-9896-4>.

trzymanie się na znaku „stop”¹⁶. Nikt nie wie, jaką decyzję w konkretnych okolicznościach podejmie AI, co może istotnie wpływać na bezpieczeństwo – zachowanie pojazdu nie powinno być zaskakujące dla kierowcy i innych uczestników ruchu drogowego. Ta nieprzejrzystość wewnętrznego działania bywa określana jako „problem czarnej skrzynki” (ang. *black box problem*). W skrócie można to opisać następująco: znamy dane wejściowe (konkretną sytuację na drodze i odczyty z czujników w pojeździe) oraz wyjściowe (konkretna decyzja dotycząca zachowania pojazdu podjęta przez AI), ale nikt nie wie, na jakiej podstawie model doszedł do takich, a nie innych decyzji. Jest to szczególnie widoczne w modelach opartych na tzw. głębokim uczeniu (ang. *deep learning*), które są wykorzystywane w pojazdach autonomicznych. W ich przypadku między warstwą przyjmującą dane wejściowe i warstwą wyjściową znajduje się wiele tzw. warstw ukrytych. Prześledzenie krok po kroku działań wykonywanych przez algorytm w każdej z warstw jest niewykonalne ze względu na dużą złożoność matematycznych formuł za nimi stojących – są to nieliniowe równania z setkami, a nawet tysiącami zmiennych. To zbyt wiele, aby człowiek mógł to objąć umysłem. Jednym z przykładów „problemu czarnej skrzynki” w praktyce jest kazus z 2022 r., gdzie kierowca Tesli włączył funkcję *Autopilot* i zajął się przeglądaniem zawartości telefonu. Mimo dobrej widoczności samochód nie zatrzymał się w porę i śmiertelnie potrafił motocyklistę¹⁷. W tym przypadku to kierowca został przez sąd uznany za winnego, ale zdarzają się także sytuacje, gdy to producent pojazdu zgodził się wypłacić odszkodowanie¹⁸. Ze względu na dość wczesny etap rozwoju tej technologii pojazdy autonomiczne doświadczają wielu problemów¹⁹ i wciąż potrzebują nadzoru człowieka²⁰.

AI jest tworzona w „warunkach laboratoryjnych”, jednak używa się jej także poza laboratorium. Wczesny etap rozwoju i wielość problemów towarzyszących wdrażaniu technologii są jasnym sygnałem, że nie jest jeszcze gotowa do samodzielnego działania w warunkach „prawdziwego” świata. Budzi to zastrzeżenia co do realnego

¹⁶ G.A. Fowler, *Testing Tesla's Autopilot Recall, I Don't Feel Much Safer – and Neither Should You*, The Washington Post, 31.12.2023, <https://www.washingtonpost.com/technology/2023/12/31/tesla-autopilot-recall-test/> [dostęp: 12.05.2024].

¹⁷ B. Brownell, *Tesla Driver Charged with Killing Motorcyclist after Turning on Autopilot and Browsing His Phone*, Gizmodo, 24.04.2024, <https://gizmodo.com/tesla-motorcycle-crash-death-autopilot-lot-washington-1851428850> [dostęp: 12.05.2024].

¹⁸ R. Felton, R. Elliott, *Tesla Agrees to Settle Lawsuit Over Autopilot's Involvement in 2018 Fatal Crash*, The Wall Street Journal, 08.04.2024, <https://www.wsj.com/business/autos/tesla-fatal-autopilot-crash-trial-33936b42> [dostęp: 12.05.2024].

¹⁹ R. Stumpf, *'Full Self-Driving' Teslas Keep Slamming Into Curbs*, Inside EVs, 14.04.2024, <https://insideevs.com/news/715913/tesla-fsd-trial-curb-hopping/> [dostęp: 15.04.2024].

²⁰ P. Berger, *Autonomous Delivery and Work Drones Will Still Need a Human Minder*, The Wall Street Journal, 07.11.2022, <https://www.wsj.com/articles/why-autonomous-vehicles-will-still-need-a-human-minder-11667833922> [dostęp: 15.05.2024].

poziomu bezpieczeństwa²¹. Dodatkową trudnością jest również niedopasowanie infrastruktury do potrzeb takich pojazdów – sieć ładowania samochodów elektrycznych nie jest jeszcze rozległa, a problemy z łącznością, objazdy i przeszkody mogą doprowadzić do niespodziewanego zatrzymania pojazdu²². Jest to widoczne np. w problemach trapiących autonomiczne taksówki, które nie zawsze radzą sobie z poruszaniem się po mieście, co skutkuje blokowaniem dróg oraz stłuczkami²³. Artykuł 65k p.r.d.²⁴ definiuje pojazd autonomiczny jako „[...] pojazd samochodowy, wyposażony w systemy sprawujące kontrolę nad ruchem tego pojazdu i umożliwiające jego ruch bez ingerencji kierującego, który w każdej chwili może przejąć kontrolę nad tym pojazdem”. Kluczowa dla tematu niniejszego artykułu jest kwestia osoby kierującej oraz możliwości sprawowania kontroli nad pojazdem. Dość oczywiste jest, że osoba w fotelu kierowcy odpowiada za sprawowanie nadzoru nad poruszającym się pojazdem, nawet jeśli ten bywa określany jako autonomiczny. Jednak istotna komplikacja pojawia się w przypadku autonomicznych taksówek, od użytkowników których oczekuje się zachowania, jakby byli tylko pasażerami. Taka sytuacja ma miejsce choćby w przypadku taksówek firmy Waymo, gdzie od użytkowników oczekuje się zajęcia miejsca na tylnej kanapie, a drzwi od strony kierowcy często pozostają zablokowane. Nie jest jasne, czy na gruncie polskiego prawa pasażer takiej taksówki mógłby zostać uznany przynajmniej za częściowo winnego kolizji z powodu niesprawowania nadzoru nad poruszającym się pojazdem, tylko dlatego, że w samochodzie znajduje się standardowa kierownica i pedały umożliwiające przejęcie nad nim kontroli. Obecnie nie ma przepisów jednoznacznie określających kwestię odpowiedzialności w takich przypadkach.

Z przedstawionej charakterystyki AI oraz kazusów wynikają dwa kluczowe problemy etyczne: 1) nie wiemy, jak AI podejmuje decyzje; 2) zwykle nie wiemy, czy decyzja podjęta przez AI faktycznie jest najlepsza w danej sytuacji. Pierwszy problem wynika z tego, że nawet najbardziej zaawansowane obecnie modele AI nie przedstawiają uzasadnień swoich działań, a my nie rozumiemy szczegółów mechanizmów za nimi stojących. Drugi natomiast wynika z braku wiedzy co do czynników, jakie AI bierze pod uwagę, a jakie pomija podczas podejmowania konkretnych

²¹ A. Momen et al., *Group Trust Dynamics during a Risky Driving Experience in a Tesla Model X*, “Frontiers in Psychology” 2023, vol. 14, s. 1–15, <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2023.1129369>.

²² Waymo Self-Driving Taxi Confused by Traffic Cones Flees Help, BBC, 17.05.2021, <https://www.bbc.com/news/technology-57144755> [dostęp: 12.05.2024].

²³ M. Roeloffs, *Driverless Cars Face Setbacks in San Francisco – Here’s What to Know about the City’s Problematic Robotaxi Rollout*, Forbes, 21.08.2023, <https://www.forbes.com/sites/mariyroeloffs/2023/08/21/driverless-cars-face-setbacks-in-san-francisco-heres-what-to-know-about-the-citys-problematic-robotaxi-rollout> [dostęp: 15.05.2024].

²⁴ Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 21 czerwca 2024 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 1251).

decyzji. Rozwiązanie tych i innych problemów jest przedmiotem postulatu wyjaśnialnej AI (ang. *explainable AI*)²⁵, który zakłada takie projektowanie systemów, aby ich działanie było zrozumiałe dla człowieka²⁶. Oczywiście, dodatkową trudnością jest tu określenie, w jaki sposób ocenić, czy prezentowane wyjaśnienia i uzasadnienia faktycznie pozwalają użytkownikom tych systemów pojąć ich działanie²⁷.

Co istotne, warunku postawionego w drugiej części definicji z art. 65k p.r.d. nie spełniają pojazdy zupełnie pozbawione takich elementów, jak kierownica czy pedały, pozwalających człowiekowi na sterowanie. Przykładami takich samochodów są autonomiczne taksówki firmy Zoox²⁸, od listopada 2023 r. poruszające się po publicznych drogach Kalifornii, oraz pojazdy Origin tworzone przez General Motors, których wdrożenie obecnie zostało opóźnione ze względu na ryzyko związane z brakiem wystarczająco przejrzystych regulacji prawnych²⁹. W przypadku takich systemów dość oczywiste jest, że osoba znajdująca się w pojeździe nie ponosi moralnej odpowiedzialności za ewentualne szkody, ponieważ nie ma możliwości sprawowania nad nim kontroli. Jednak na gruncie polskiego prawodawstwa nie jest jasne, czy taka osoba może ponieść odpowiedzialność karną, ponieważ nierozstrzygnięty jest problem stopnia kontroli bądź wpływu, jaki może wywrzeć na pojazd osoba znajdująca się w nim. Jeśli samochód byłby wyposażony w hamulec awaryjny albo inny system umożliwiający zatrzymanie go przez pasażera, wówczas ten prawdopodobnie ponosiłby prawne konsekwencje braku użycia takiego systemu. Konieczne w tym przypadku jest rozstrzygnięcie, czy możliwość zatrzymania pojazdu jest tożsama ze sprawowaniem nad nim kontroli. Problematyczna natomiast zostaje kwestia, czy całość odpowiedzialności spoczywa na producencie (bądź importerze), czy też AI może zostać uznana za winną, przynajmniej częściowo. Kwestia odpowiedzialności samej AI jest szczególnie istotna, jeśli weźmiemy pod uwagę, że takie pojazdy posiadają techniczną możliwość poruszania się bez obecności człowieka w środku oraz przy minimalnym nadzorze zdalnym bądź zupełnie bez takiego nadzoru.

²⁵ F. Xu et al., *Explainable AI: a Brief Survey on History, Research Areas, Approaches and Challenges*, in: *Natural Language Processing and Chinese Computing. NLPCC 2019. Lecture Notes in Computer Science*, vol. 11839, eds. J. Tang et al., Springer, Cham 2019, s. 563–574, https://doi.org/10.1007/978-3-030-32236-6_51.

²⁶ A. Kuznietsov et al., *Explainable AI for Safe and Trustworthy Autonomous Driving: a Systematic Review*, arXiv, 08.02.2024, <https://doi.org/10.48550/arXiv.2402.10086>.

²⁷ R.R. Hoffman et al., *Metrics for Explainable AI: Challenges and Prospects*, arXiv, 01.02.2019, <https://doi.org/10.48550/arXiv.1812.04608>, <https://arxiv.org/pdf/1812.04608> [dostęp: 12.05.2024].

²⁸ *Zoox Purpose-Built Robotaxi is First in the World to Operate on Public Roads*, <https://www.datocms-assets.com/106048/1696542493-zoox-press-release-immediate-release.pdf> [dostęp: 15.05.2024].

²⁹ D. Shepardson, *GM Slams Brakes on Self-Driving Vehicle without Steering Wheel*, Reuters, 24.07.2024, <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/gm-puts-self-driving-vehicle-without-steering-wheel-hold-2024-07-23/> [dostęp: 24.09.2024].

4. Implikacje pojęcia „autonomiczny”

Filozoficzne problemy z AI zaczynają się już w momencie sformułowania nazwy, która od samego początku jest wieloznaczna. „Sztuczna inteligencja” odnosi się zarówno do utworzonej w 1956 r. dyscypliny, jak i do głównego jej wytworu. Niestety ani dyscyplina, ani wytwór nie mają jednoznacznej i powszechnie akceptowanej definicji. Sam termin „inteligencja” ze względu na swoje konotacje (rozum i inteligencja są tradycyjnie uznawane za supranaturalne) nasuwa pytania o to, czy wykazywanie inteligentnego zachowania przez algorytmy i/lub sterowane przez nie urządzenia implikuje posiadanie umysłu, bądź czy tego wymaga. Podobnie jest z pojęciem „autonomia”, oznaczającym w kontekście AI pewien stopień niezależności i podmiotowości, które z kolei sugerują posiadanie jakiegoś rodzaju świadomości, co pod względem etycznym i prawnym wiąże się z objęciem ochroną, a być może także nałożeniem obowiązków³⁰. Określenie pojazdów sterowanych przez AI jako „autonomiczne” wskazywałoby, że mogą one działać bez nadzoru. Jednak nie jest to prawda, co widać po kazuśach omówionych w poprzednich częściach tekstu.

Problemy terminologiczne wynikają również z faktu, że w opisach dotyczących AI oraz jej praktycznych realizacji, np. w postaci pojazdów autonomicznych, miesza się pojęcia odnoszące się do przyszłego, docelowego kształtu tej technologii oraz pojęcia opisujące jej obecny stan. Chyba najbardziej jaskrawym przykładem praktycznych konsekwencji tego zamieszania jest toczący się w USA pozew zbiorowy przeciwko firmie Tesla, która zapowiadała udostępnienie w swoich pojazdach opcji „w pełni autonomicznej jazdy”³¹, podczas gdy było wiadome, że ówczesne i obecne możliwości techniczne na to nie pozwalają. Optymistyczny marketing takich samochodów dodatkowo zachęca do nieostrożnych zachowań, które negatywnie wpływają na poziom bezpieczeństwa³². Nazwy wprowadzanych funkcji, takie jak: *Autopilot*, *Enhanced Autopilot* czy *Full Self Driving*, sugerują znacznie większe możliwości pojazdu, niż faktycznie on posiada³³. Z jednej strony podważa to deklarowaną przez producentów dbałość o bezpieczeństwo³⁴, a z dru-

³⁰ S. Schneider, *Świadome maszyny. Sztuczna inteligencja i projektowanie umysłów*, przeł. J. Bednarek, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2021, s. 62–63.

³¹ J. Stempel, *Tesla Must Face Vehicle Owners' Lawsuit over Self-Driving Claims*, Reuters, 16.05.2024, <https://www.reuters.com/legal/tesla-must-face-vehicle-owners-lawsuit-over-self-driving-claims-2024-05-15/> [dostęp: 20.05.2024].

³² K. Poland et al., *Fatal Crash between a Car Operating with Automated Control Systems and a Tractor-Semitrailer Truck*, „Traffic Injury Prevention” 2018, vol. 19, s. 153–156, <https://doi.org/10.1080/015389588.2018.1532211>.

³³ E.R. Teoh, *What's in a Name?...*

³⁴ H. Wang et al., *A Survey on an Emerging Safety Challenge for Autonomous Vehicles: Safety of the Intended Functionality*, „Engineering” 2024, vol. 33, s. 17–34, <https://doi.org/10.1016/j.eng.2023.10.011>.

giej strony prowadzi do pytań o granice odpowiedzialności producenta urządzeń i ich użytkowników.

Artykuł 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1689³⁵ definiuje „system AI” jako „system maszynowy, który został zaprojektowany do działania z różnym poziomem autonomii po jego wdrożeniu oraz który może wykazywać zdolność adaptacji po jego wdrożeniu, a także który – na potrzeby wyraźnych lub dorozumianych celów – wnioskuje, jak generować na podstawie otrzymanych danych wejściowych wyniki, takie jak predykcje, treści, zalecenia lub decyzje, które mogą wpływać na środowisko fizyczne lub wirtualne”. Ponadto, regulacje dotyczące systemów AI zostały podzielone ze względu na szacowany poziom ryzyka, będący wypadkową prawdopodobieństwa wystąpienia szkody oraz potencjalnej dotkliwości tejże szkody. Tutaj chciałbym zauważyć, że zastosowanie AI w systemach sterujących pojazdem znacząco utrudnia ustalenie odpowiedzialnego za ewentualne szkody. Jest to spowodowane faktem, że tworzenie, modyfikacja i wdrażanie modeli AI angażują wiele podmiotów – od badaczy tworzących algorytmy stanowiące podstawę modeli AI, przez osoby tworzące (trenujące) modele AI, po zespoły wdrażające te modele w produktach, jak np. pojazdy autonomiczne³⁶. Zazwyczaj poszczególne etapy są realizowane przez podmioty należące do różnych grup, co dodatkowo komplikuje sytuację i może prowadzić do rozmywania odpowiedzialności. Kwestią problematyczną może się okazać wykazanie związku przyczynowego między działaniem twórcy a powstałym skutkiem³⁷. I należy zauważyć, że w praktyce może się to okazać niemożliwe. W przypadku pojazdów autonomicznych wykorzystujących wiele systemów opartych na AI, których elementy mogą pochodzić od różnych twórców, trudno jest określić, kto jest odpowiedzialny za konkretny fragment systemu, a więc kto ostatecznie może być uznany za jego twórcę. Ponadto, ze względu na skomplikowany charakter tej technologii wskazanie konkretnego czynnika bądź czynników prowadzących do powstania szkody może być niewykonalne („problem czarnej skrzynki”). Z tego powodu konieczne wydaje się opracowanie jednoznacznie określonego zakresu odpowiedzialności, ponieważ poleganie na kazyistyce może w wielu przypadkach okazać się niewykonalne w praktyce. Ciekawym i wartym rozważenia kazusem są przedsiębiorstwa OEM (ang. *Original Equipment Manufacturer*), wytwarzające produkty, które następnie sprzedawane są przez inne przedsiębiorstwa pod ich własnymi markami. Kwestią do ustalenia pozostaje,

³⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1689 z dnia 13 czerwca 2024 r., https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401689 [dostęp: 24.09.2024].

³⁶ J.S. Borg, W. Sinnott-Armstrong, V. Conitzer, *Moral AI: and How We Get There*, Pelican Books, London 2024, s. 37–39.

³⁷ R. Rejmaniak, *Autonomiczność systemów sztucznej inteligencji jako wyzwanie dla prawa karne-go*, „Roczniki Nauk Prawnych” 2021, t. 31, nr 3, s. 104.

czy podział odpowiedzialności w takich okolicznościach może się istotnie różnić w przypadku, gdy dany produkt wykorzystuje AI, w porównaniu z przypadkiem, gdy produkt takich systemów nie wykorzystuje.

W obecnym stanie rozwoju technologii AI nie jest w pełni autonomiczna ani w kontekście etycznym, ani technicznym. Poziom niezależności od człowieka, mający znaczenie dla prawnej oceny AI, został określony na skali od 0 do 5, gdzie 5 oznacza pełną autonomię³⁸. Na chwilę obecną pełna autonomia jest technicznie nieosiągalna, a nawet niedopuszczalna prawnie, gdyż obowiązujące regulacje zakładają konieczność obecności człowieka w łańcuchu decyzyjnym. Choć w wielu przypadkach jako „autonomiczne” określa się systemy działające bez ingerencji człowieka, który zwykle pełni funkcję „bezpiecznika”, to nadal jest to tylko narzędzie stworzone przez ludzi, którzy decydują o jego rozwoju. Takie ujęcie nie umniejsza faktu, że jest to jedno z najbardziej zaawansowanych oraz wyrafinowanych narzędzi wytworzonych przez człowieka w celu zwiększenia możliwości i efektywności pracy. Jednak, jako narzędzie, AI nie może być moralnym podmiotem – nie jest ani dobra, ani zła. W takich kategoriach może być oceniane tylko wykorzystanie tej technologii przez ludzi. Algorytmy sterujące obecnie istniejącymi pojazdami autonomicznymi są przykładem słabej (wąskiej) AI – jest to określenie systemu wyspecjalizowanego do wykonywania jednego typu zadań. Podejmowane próby moralnej ewaluacji AI mogą się zatem odnosić tylko do tzw. silnej AI (AGI, ang. *Artificial General Intelligence*), która ma osiągnąć poziom „inteligencji” co najmniej równy ludziom, bądź do tzw. superinteligencji, która ma przekroczyć możliwości wszystkich ludzi. Takie koncepcje powodują wiele kontrowersji – jedni uważają, że AGI nie powstanie nigdy³⁹, a inni spodziewają się jej nadejścia już w 2029 r.⁴⁰. Co istotne, wąska AI nie jest w stanie uchwycić szerszego kontekstu, przez co ma trudności z podejmowaniem trafnych decyzji⁴¹. Takich problemów ma być pozbawiona AGI, która ma poprawnie wykonywać większość (albo wszystkie) rodzajów zadań na poziomie równym bądź lepszym od człowieka. Oczywiście, takie zadania obejmują także prowadzenie pojazdów. Niestety, AGI również nie doczekała się jednoznacznej definicji, a badacze z DeepMind zauważają, że dla zaistnienia AGI dany system nie musi

³⁸ T. Zalewski, *Definicja sztucznej inteligencji*, w: *Prawo sztucznej inteligencji*, red. L. Lai, M. Świerczyński, C.H.Beck, Warszawa 2020, s. 11–13.

³⁹ J. Landgrebe, B. Smith, *Why Machines Will Never Rule The World. Artificial Intelligence without Fear*, Routledge, New York–London 2023.

⁴⁰ R. Kurzweil, *Nadchodzi osobliwość. Kiedy człowiek przekroczy granice biologii*, przeł. E. Chodkowska, A. Nowosielska, Kurhaus Publishing, Warszawa 2016.

⁴¹ J. McKendrick, A. Thurai, *AI Isn't Ready to Make Unsupervised Decisions*, Harvard Business Review, 15.09.2022, <https://hbr.org/2022/09/ai-isnt-ready-to-make-unsupervised-decisions> [dostęp: 12.05.2024].

posiadać autonomii⁴². Zatem nawet powstanie takiej technologii niekoniecznie będzie oznaczało, że stanie się ona niezależnym od człowieka podmiotem, mogącym samodzielnie podejmować decyzje oraz ponosić moralne i prawne konsekwencje dokonywanych wyborów. Tutaj pozwolę sobie zakończyć rozważania, aby nie odbiegać zbyt daleko od głównego tematu tekstu. Podkreślę, że najważniejszą konkluzją tej części jest, iż obecnie istniejące systemy AI nie są autonomiczne i nie mogą być traktowane jako podmiot w sensie moralnym ani prawnym.

5. Możliwe rozwiązania: „kontrakt AI”, prawa robotów

Z rozważań zawartych we wcześniejszych częściach artykułu wynika, że AI na obecnym poziomie rozwoju nie można przypisywać żadnego stopnia odpowiedzialności za podejmowane decyzje i działania wykonywane na ich podstawie, mimo nazywania jej „autonomiczną”. Ponadto, probabilistyczny charakter modeli tworzonych w dominującym obecnie paradygmacie nasuwa pytania o odpowiedzialność ich twórców za ewentualne szkody. Jest to istotne, biorąc pod uwagę fakt, że kierujący pojazdem określanym jako autonomiczny ponosi nieproporcjonalnie większe ryzyko niż producent takich urządzeń. Chodzi oczywiście o możliwość poniesienia odpowiedzialności karnej przez kierującego pojazdem, którego „autonomiczność” w żadnym stopniu nie umniejsza roli kierowcy w zdarzeniu drogowym. W obecnej formie AI nie może być podmiotem w świetle prawa, a producent pojazdu autonomicznego nie ponosi ryzyka większego niż producenci „zwykłych” samochodów. Praktycznie całe ryzyko spoczywa na kierującym. Kwestia ewentualnej odpowiedzialności przedsiębiorstwa i związanych z nim osób może być rozważana z wielu perspektyw. Aby nieco ograniczyć długość tekstu, podejmę się tylko wskazania możliwości uznania pojazdu autonomicznego za produkt niebezpieczny oraz odpowiedzialności osób zarządzających przedsiębiorstwem za nieuczciwą reklamę.

Skuteczność systemów AI stosowanych w pojazdach autonomicznych znacząco się różni w zależności od otoczenia pojazdu, ponieważ zależy od ilości i jakości danych, na których konkretny system był trenowany. Stąd jest niższa poza ścisłym centrum miast. Wynika to z faktu, że rzadziej uczęszczane drogi nie są tak dobrze „zmapowane” jak bardziej popularne trasy, co bezpośrednio przekłada się na ilość dostępnych danych. Wąska AI nie radzi sobie z sytuacjami, które nie pojawiły się w zbiorze, oraz ma problem ze zrozumieniem zmieniającego się kontekstu. W związku z tym poziom bezpieczeństwa zmienia się wraz ze zmianą otocze-

⁴² M.R. Morris et al., *Levels of AGI for Operationalizing Progress on the Path to AGI*, arXiv, 05.06.2024, <https://arxiv.org/pdf/2311.02462> [dostęp: 24.07.2024].

nia oraz panujących warunków. Na dwóch sąsiadujących ze sobą ulicach poziom skuteczności tego samego systemu może się znacząco różnić. Bez wprowadzenia „kontraktu AI” użytkownik może nie być świadomy, iż jego pojazd może przejawiać różne zachowania tylko dlatego, że dana droga częściej lub rzadziej pojawiała się w zbiorze danych, na których trenowano konkretną wersję AI. Prowadzi to do pytania: czy w związku z tym taki pojazd może zostać uznany za produkt niebezpieczny w świetle § 3 art. 449 k.c.⁴³? Zwłaszcza jeśli weźmie się pod uwagę fakt, że niektóre pojazdy nie stosują czujników będących standardem w podobnych konstrukcjach⁴⁴. Jeśli udzielimy odpowiedzi twierdzącej, to napotkamy kolejny problem: czy w przypadku autonomicznych samochodów ich oprogramowanie jest uznawane za integralną część, czy za coś odrębnego? Jest to istotne, ponieważ o ile wadliwy lub niedostatecznie precyzyjny czujnik może zostać uznany za produkt niebezpieczny, o tyle oprogramowanie jest dobrem intelektualnym, które nie posiada materialnej postaci, a zatem nie jest rzeczą ruchomą, o której mówi § 2 art. 449 k.c. W takiej interpretacji twórcy pojazdów autonomicznych mogliby przyjąć stanowisko, że są *de facto* producentami oprogramowania, a w związku z tym ich wytwór nie może zostać uznany za produkt niebezpieczny, przynajmniej na gruncie polskiego prawa. Świadczy to o konieczności wypracowania odrębnych przepisów dotyczących pojazdów autonomicznych. Nawet jeśli oprogramowanie mogłoby zostać uznane za produkt na podstawie wskazanych lub odrębnych przepisów, to w przypadku AI tworzonej w obecnie dominującym paradygmacie modeli statystycznych nie można dokonać rzetelnej oceny powodowanych zagrożeń ze względu na nieprzewidywalność jej działania. Jak widać, problem wyjaśnialności jest nie tylko kwestią techniczną, ale także prawną i moralną.

Odpowiedzialność osób związanych z przedsiębiorstwem regulują m.in. przepisy kodeksu spółek handlowych oraz kodeksu karnego. Jednak większość przepisów odnosi się do przestępstw przeciwko mieniu, w wyniku których spółka bądź inny podmiot ponosi szkodę majątkową. Jakkolwiek można by się doszukiwać znamion nadużycia zaufania (art. 296 k.k.⁴⁵) w fałszywym marketingu, tj. sprzedawaniu pojazdu autonomicznego jako posiadającego większe niż faktyczne możliwości i/lub wykorzystywaniu w reklamie opisu nie obecnie posiadanych możliwości i funk-

⁴³ Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 21 czerwca 2024 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks cywilny (t.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 1061).

⁴⁴ Pojazdy marki Tesla nie posiadają Lidaru, który jest przez innych producentów uważany za krytyczną część zespołu czujników, w jakie wyposażony jest pojazd, ponieważ pozwala na tworzenie trójwymiarowej mapy otoczenia. Por. M. Watts et al., *Lidar on a Chip Puts Self-Driving Cars in the Fast Lane*, IEEE Spectrum, 20.08.2023, <https://spectrum.ieee.org/lidar-on-a-chip> [dostęp: 31.07.2024].

⁴⁵ Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 7 grudnia 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks karny (t.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 17).

cji, lecz tych, których pojawienie się jest spodziewane w bliżej nieokreślonej przyszłości. Zwłaszcza gdy w kampanii marketingowej udzielają się osoby decyzyjne, czym narażają spółkę na szkodę majątkową z tytułu odszkodowań i zwrotu środków na rzecz klientów, co miało miejsce w przypadku pozwu przeciw firmie Tesla, gdzie za fałszywą reklamę odpowiadał m.in. jej prezes Elon Musk⁴⁶. Jednak w przypadku wyrządzenia szkody przez pojazd autonomiczny trudno byłoby wykazać odpowiedzialność konkretnych osób zarządzających przedsiębiorstwem, zwłaszcza w obecnej sytuacji, gdzie mamy do czynienia z technologią na dość wczesnym etapie rozwoju, której działania nie sposób przewidzieć. Tutaj mógłby mieć zastosowanie § 3 art. 483 k.s.h.⁴⁷, wedle którego działanie (tu: wytworzenie i wprowadzenie na rynek pojazdu autonomicznego) odbywa się w granicach uzasadnionego ryzyka gospodarczego, w tym informacji, które powinny być uwzględnione przy dokonywaniu oceny. Biorąc pod uwagę charakter tej technologii, można argumentować, że ewentualne szkody przez nią wyrządzone nie są celowym działaniem, lecz pewnego rodzaju skutkiem ubocznym jej rozwoju. Nie zmienia to jednak faktu, że brakuje przepisów określających udział przedsiębiorstwa w naprawie szkód.

Jedną z podstawowych kwestii związaną z ponoszeniem odpowiedzialności jest ocena ryzyka. Ze względu na sposób funkcjonowania technologii autonomicznych pojazdów dokonanie takiej oceny przez ich użytkownika jest w praktyce niewykonalne. Dane dotyczące (nie)zawodności takich samochodów nie są publicznie dostępne. W związku z tym osoby je kupujące stają się testerami technologii mogącej powodować niespodziewane zachowania pojazdu na drodze, co może stwarzać niebezpieczeństwo zarówno dla kierującego, jak i dla innych uczestników ruchu. Podstawowym czynnikiem ograniczania takiego ryzyka jest zrozumienie działania technologii oraz określenie zakresu odpowiedzialności w poszczególnych przypadkach. Stąd moją propozycją jest wprowadzenie „kontraktu AI”, który w realistyczny sposób przedstawiałby możliwości i ograniczenia technologii na obecnym etapie rozwoju oraz podział odpowiedzialności za ewentualne szkody między kierującym (lub użytkownikiem pojazdu) a producentem. Byłby to także element budowania społecznej świadomości poprzez odpowiednie działania edukacyjne, które mogłyby się przyczynić do zmniejszenia częstotliwości doświadczanych problemów oraz zwiększenia bezpieczeństwa na drogach⁴⁸. Odpowiedzialne wykorzystanie AI wymaga pewnego rodzaju umowy pomiędzy jej twórcami a użytkownikami.

Komplementarnym rozwiązaniem byłoby utworzenie niepaństwowego funduszu ubezpieczeniowego, w działaniu podobnego do Ubezpieczeniowego Funduszu

⁴⁶ J. Stempel, *Tesla Must Face...*

⁴⁷ Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 7 grudnia 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks spółek handlowych (t.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 18).

⁴⁸ A. Linja, T.I. Mamun, Sh.T. Mueller, *When Self-Driving Fails...*

Gwarancyjnego. Jego celem byłoby pokrycie części szkód niezależnie od oceny stopnia odpowiedzialności producenta i użytkownika pojazdu. Byłby to rodzaj dodatkowego ubezpieczenia dla autonomicznych pojazdów, które docelowo mają się poruszać bez kierowcy. Państwo nie powinno, moim zdaniem, uczestniczyć w kompensacji szkód, ponieważ wprowadzenie pojazdów autonomicznych nie jest obszarem krytycznie ważnym dla funkcjonowania społeczeństwa. Publiczne środki mogą wspierać rozwój infrastruktury, co byłoby usprawiedliwione odnoszeniem społecznych korzyści, ponieważ mogłyby jej używać nie tylko pojazdy autonomiczne. Natomiast ewentualne szkody nie powinny być kompensowane z budżetu państwa, gdyż zyskałyby na tym tylko niektóre przedsiębiorstwa, a ponadto wsparcie byłoby nieproporcjonalnie większe dla firm mających największe udziały w rynku. Poza tym mogłoby to osłabiać inicjatywę dla firm, aby dążyć do minimalizacji ewentualnych szkód. Oczywiście, nawet niepaństwowy fundusz nie może być jedynym rozwiązaniem – potrzebne są działania kompleksowe obejmujące także legislację. Nie można doprowadzić do sytuacji, gdzie podpisanie kontraktu oraz opłacenie dodatkowego ubezpieczenia zdejmą z producentów i użytkowników całą odpowiedzialność za ewentualne szkody. W takim przypadku powstałoby ryzyko, że twórcy rozwiązań technicznych potraktowaliby to jako koszt prowadzenia działalności i nie mieliby odpowiedniej zachęty do dbania o podnoszenie poziomu bezpieczeństwa.

Przyjęte przez UE przepisy regulujące zastosowanie sztucznej inteligencji – AI Act⁴⁹ – w obecnej formie nie regulują wykorzystania autonomicznych pojazdów. Algorytmy za nimi stojące można zakwalifikować jako „systemy wysokiego ryzyka” wedle nomenklatury wprowadzonej w dokumencie, co ma nakładać na ich producentów obowiązek oceny i ograniczenia ryzyka oraz prowadzenia rejestrów zdarzeń. Co istotne, Akt zakłada realizację postulatu wyjaśnialności AI oraz konieczność jej kontroli przez człowieka⁵⁰. Jest to dość ogólne określenie obowiązków. Szczegółowe zasady zostaną opracowane w regulacjach sektorowych.

Kwestia, czy robota lub samochód faktycznie można by uznać za winnego lub współwinnego wyrządzonej szkody, gdy technologia osiągnie odpowiedni poziom rozwoju, wymaga dalszych badań. Aby to było możliwe, taki robot musiałby posiadać indywidualną osobowość moralną, a może także prawną. Wynika to z faktu, że wina i odpowiedzialność wiążą się ze zdolnością do podejmowania decyzji, oceny

⁴⁹ T. Madiega, *Artificial Intelligence Act*, EU Legislation in Progress, 03.2024, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/698792/EPRS_BRI\(2021\)698792_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/698792/EPRS_BRI(2021)698792_EN.pdf) [dostęp: 30.05.2024]. Pełny tekst rozporządzenia: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2024-0138-FNL-COR01_EN.pdf [dostęp: 30.05.2024].

⁵⁰ *Akt ws. sztucznej inteligencji: pierwsze przepisy regulujące sztuczną inteligencję*, Parlament Europejski, 04.04.2024, <https://www.europarl.europa.eu/topics/pl/article/20230601STO93804/akt-ws-sztucznej-inteligencji-pierwsze-przepisy-regulujace-ai> [dostęp: 15.04.2024].

tych decyzji, świadomością skutków i ponoszenia konsekwencji. Natomiast konsekwencje mogą być zarówno negatywne, jak i pozytywne (nagrody i kary). Jeśli uznalibyśmy, że robot może odpowiadać za wyrządzone szkody, to powinniśmy również uznać, że powinien otrzymywać wynagrodzenie za wykonaną pracę. Co ciekawe, robot nie musi posiadać świadomości na takim samym poziomie, co ludzie. Brak świadomości nie wyklucza braku godności. Jeśli okazałoby się, że świadomość robota będzie na innym poziomie niż ludzka, to prawdopodobnie oznaczałoby to konieczność utworzenia odrębnego prawa dla robotów, podobnie jak teraz postuluje się ochronę praw zwierząt⁵¹. Takie rozwiązanie byłoby też bardziej korzystne, jako że minimalizuje ryzyko „erozji” praw dotyczących ludzi.

6. Podsumowanie

Obecnie pojazdy autonomiczne wciąż znajdują się w dość wczesnej fazie rozwoju. Nie jest jasne, czy i kiedy faktycznie będą w stanie działać w pełni samodzielnie. Problemy z nimi związane wskazują, że konieczne są badania inter- i transdyscyplinarne, zanim takie wytwory będą się nadawały do użytku nie tylko pod względem technicznym, ale także społecznym.

Rozstrzygnięcia prawne odnoszące się do sposobów zastosowania AI w takich pojazdach wydają się koniecznością. Obecnie wprowadzany Akt w sprawie sztucznej inteligencji tylko w ogólnym stopniu określa obowiązki dotyczące producentów takich rozwiązań. Na szczegółowe rozstrzygnięcia trzeba poczekać do czasu opracowania regulacji sektorowych. Zaproponowane w niniejszym artykule rozwiązania należy uznać za komplementarne. Wprowadzenie „kontraktu AI” nie może zastąpić prawnych regulacji, podobnie jak dodatkowe ubezpieczenie nie może być jedynym środkiem mającym minimalizować negatywne skutki wdrażania inteligentnych technologii.

Kwestią wymagającą dalszych badań pozostaje natomiast ujęcie AI jako „autonomicznej” oraz możliwość ponoszenia konsekwencji podjętych decyzji. Takie określenie implikuje posiadanie podmiotowości, a przypisanie winy bądź współwiny wiąże się z posiadaniem zdolności do podejmowania decyzji, świadomości skutków podjętych działań oraz ponoszeniem konsekwencji (zarówno pozytywnych, jak i negatywnych). Nie jest oczywiste, czy AI w ogóle może posiadać takie cechy.

Przedstawione w tekście analizy dotyczące odpowiedzialności użytkowników i twórców pojazdów autonomicznych z pewnością nie są wyczerpujące. Kwestia

⁵¹ J. Gellers, *Rights for Robots. Artificial Intelligence, Animal and Environmental Law*, Routledge, London 2022.

możliwości uznania takiego pojazdu za produkt niebezpieczny oraz odpowiedzialność osób zarządzających przedsiębiorstwem na pewno wymagają dalszych rozważań. Zwłaszcza ze względu na konieczność wypracowania szczegółowych przepisów dotyczących autonomicznych samochodów. Jak widać, problem wyjaśnialności ma wymiar nie tylko techniczny, ale także etyczny i prawny.

Bibliografia

- Akt ws. sztucznej inteligencji: pierwsze przepisy regulujące sztuczną inteligencję*, Parlament Europejski, 04.04.2024, <https://www.europarl.europa.eu/topics/pl/article/20230601STO93804/akt-ws-sztucznej-inteligencji-pierwsze-przepisy-regulujace-ai> [dostęp: 15.04.2024].
- Arcimowicz K., *Znaczenia symboliczne oraz inne funkcje samochodu we współczesnej rodzinie*, „Studia z Teorii Wychowania” 2019, vol. 3 (28), s. 111–128, <https://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-5fe45c8f-32fd-492f-8220-f86801513402> [dostęp: 08.05.2024].
- Awad E. et al., *The Moral Machine Experiment*, „Nature” 2018, vol. 563, s. 59–64, <https://doi.org/10.1038/s41586-018-0637-6>.
- Basl J., Behrends J., *Why Everyone Has It Wrong about the Ethics of Autonomous Vehicles*, „The Bridge” 2019, vol. 49, issue 4, s. 42–47, <https://www.nae.edu/221212/Why-Everyone-Has-It-Wrong-about-the-Ethics-of-Autonomous-Vehicles> [dostęp: 15.04.2024].
- Berger P., *Autonomous Delivery and Work Drones Will Still Need a Human Minder*, The Wall Street Journal, 07.11.2022, <https://www.wsj.com/articles/why-autonomous-vehicles-will-still-need-a-human-minder-11667833922> [dostęp: 15.05.2024].
- Borg J.S., Sinnott-Armstrong W., Conitzer V., *Moral AI: and How We Get There*, Pelican Books, London 2024.
- Brownell B., *Tesla Driver Charged with Killing Motorcyclist after Turning on Autopilot and Browsing His Phone*, Gizmodo, 24.04.2024, <https://gizmodo.com/tesla-motorcycle-crash-death-autopilot-washington-1851428850> [dostęp: 12.05.2024].
- Campbell C., *AI by Design: A Plan for Living with Artificial Intelligence*, CRC Press, New York 2022.
- Felton R., Elliott R., *Tesla Agrees to Settle Lawsuit Over Autopilot's Involvement in 2018 Fatal Crash*, The Wall Street Journal, 08.04.2024, <https://www.wsj.com/business/autos/tesla-fatal-autopilot-crash-trial-33936b42> [dostęp: 12.05.2024].
- Ferrara E., *Fairness and Bias in Artificial Intelligence: A Brief Survey of Sources, Impacts, and Mitigation Strategies*, „Sci” 2024, vol. 6 (1), <https://doi.org/10.3390/sci6010003>.

- Fowler G.A., *Testing Tesla's Autopilot Recall, I Don't Feel Much Safer – and Neither Should You*, The Washington Post, 31.12.2023, <https://www.washingtonpost.com/technology/2023/12/31/tesla-autopilot-recall-test/> [dostęp: 12.05.2024].
- Gellers J., *Rights for Robots. Artificial Intelligence, Animal and Environmental Law*, Routledge, London 2022.
- Himmelreich J., *Never Mind the Trolley: The Ethics of Autonomous Vehicles in Mundane Situations*, "Ethical Theory Moral Practice" 2018, vol. 21, s. 669–684, <https://doi.org/10.1007/s10677-018-9896-4>.
- Hoffman R.R. et al., *Metrics for Explainable AI: Challenges and Prospects*, arXiv, 01.02.2019, <https://doi.org/10.48550/arXiv.1812.04608>, <https://arxiv.org/pdf/1812.04608> [dostęp: 12.05.2024].
- Krumdieck S., *Tackling 'Wicked' Problems Calls for Engineers with Social Responsibility*, "Nature" 2024, vol. 629, s. 994–995, <https://doi.org/10.1038/d41586-024-01519-1>.
- Kurzweil R., *Nadchodzi osobiliwość. Kiedy człowiek przekroczy granice biologii*, przeł. E. Chodkowska, A. Nowosielska, Kurhaus Publishing, Warszawa 2016.
- Kuznetsov A. et al., *Explainable AI for Safe and Trustworthy Autonomous Driving: a Systematic Review*, arXiv, 08.02.2024, <https://doi.org/10.48550/arXiv.2402.10086>.
- Landgrebe J., Smith B., *Why Machines Will Never Rule The World. Artificial Intelligence without Fear*, Routledge, New York–London 2023.
- Liberatore S., *Tesla's Autopilot Can Be 'Easily Tricked' into Operating without a Driver, Says New Report Released after Two Men Die in a Fiery Model Y Crash with No One at the Wheel*, Daily Mail, 23.04.2021, <https://www.dailymail.co.uk/sciencetech/article-9503763/Tesla-car-tricked-operating-without-driver.html> [dostęp: 29.05.2024].
- Linja A., Mamun T.I., Mueller Sh.T., *When Self-Driving Fails: Evaluating Social Media Posts Regarding Problems and Misconceptions about Tesla's FSD Mode*, "Multimodal Technologies and Interaction" 2022, vol. 6 (10), 86, <https://doi.org/10.3390/mti6100086>.
- Lizut R., *Technika a wartości. Spór o aksjologiczną neutralność artefaktów*, Wydawnictwo Academicon, Lublin 2014.
- Madiega T., *Artificial Intelligence Act*, EU Legislation in Progress, 03.2024, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/698792/EPRS_BRI\(2021\)698792_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/698792/EPRS_BRI(2021)698792_EN.pdf) [dostęp: 30.05.2024].
- McKendrick J., Thurai A., *AI Isn't Ready to Make Unsupervised Decisions*, Harvard Business Review, 15.09.2022, <https://hbr.org/2022/09/ai-isnt-ready-to-make-unsupervised-decisions> [dostęp: 12.05.2024].
- Momen A. et al., *Group Trust Dynamics during a Risky Driving Experience in a Tesla Model X*, "Frontiers in Psychology" 2023, vol. 14, s. 1–15, <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2023.1129369>.
- Morris M.R. et al., *Levels of AGI for Operationalizing Progress on the Path to AGI*, arXiv, 05.06.2024, <https://arxiv.org/pdf/2311.02462> [dostęp: 24.07.2024].

- Nordhoff S. et al., *(Mis-)use of Standard Autopilot and Full Self-Driving (FSD) Beta: Results from Interviews with Users of Tesla's FSD Beta*, "Frontiers in Psychology" 2023, vol. 14, s. 1–20, <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2023.1101520>.
- Parlament Europejski, *Artificial Intelligence Act*, 19.04.2024, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2024-0138-FNL-COR01_EN.pdf [dostęp: 30.05.2024].
- Poland K. et al., *Fatal Crash between a Car Operating with Automated Control Systems and a Tractor-Semitrailer Truck*, "Traffic Injury Prevention" 2018, vol. 19, s. 153–156, <https://doi.org/10.1080/15389588.2018.1532211>.
- Rejmaniak R., *Autonomiczność systemów sztucznej inteligencji jako wyzwanie dla prawa karnego*, „Roczniki Nauk Prawnych” 2021, t. 31, nr 3, s. 95–113.
- Roeloffs M., *Driverless Cars Face Setbacks in San Francisco – Here's What to Know about the City's Problematic Robotaxi Rollout*, Forbes, 21.08.2023, <https://www.forbes.com/sites/maryroeloffs/2023/08/21/driverless-cars-face-setbacks-in-san-francisco-heres-what-to-know-about-the-citys-problematic-robotaxi-rollout> [dostęp: 15.05.2024].
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1689 z dnia 13 czerwca 2024 r., https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401689 [dostęp: 24.09.2024].
- Savage N., *How Robots Can Learn to Follow a Moral Code*, Nature, 26.10.2023, <https://www.nature.com/articles/d41586-023-03258-1> [dostęp: 30.05.2024].
- Schneider S., *Świadome maszyny. Sztuczna inteligencja i projektowanie umysłów*, przeł. J. Bednarek, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2021.
- Shepardson D., *GM Slams Brakes on Self-Driving Vehicle without Steering Wheel*, Reuters, 24.07.2024, <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/gm-puts-self-driving-vehicle-without-steering-wheel-hold-2024-07-23/> [dostęp: 24.09.2024].
- Solis N., Uranga R., Garcia K., *Waymo is Cleared to Launch Robotaxi Service in Los Angeles, Sparking New Protests*, Los Angeles Times, 01.03.2024, <https://www.latimes.com/california/story/2024-03-01/waymo-cleared-to-launch-robotaxi-service-in-los-angeles> [dostęp: 12.05.2024].
- Stempel J., *Tesla Must Face Vehicle Owners' Lawsuit over Self-Driving Claims*, Reuters, 16.05.2024, <https://www.reuters.com/legal/tesla-must-face-vehicle-owners-lawsuit-over-self-driving-claims-2024-05-15/> [dostęp: 20.05.2024].
- Stumpf R., *'Full Self-Driving' Teslas Keep Slamming Into Curbs*, Inside EVs, 14.04.2024, <https://insideevs.com/news/715913/tesla-fsd-trial-curb-hopping/> [dostęp: 15.04.2024].
- Teoh E.R., *What's in a Name? Driver's Perceptions of the Use of Five SAE Level 2 Driving Automation Systems*, "Journal of Safety Research" 2020, vol. 72, s. 145–151, <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2019.11.005>.
- Tracy Ph., *This Guy Used an Orange to Hack His Tesla into a Self-Driving car*, Daily Dot, 22.05.2021, <https://www.dailydot.com/debug/tesla-orange-hack/> [dostęp: 08.05.2024].

- Wang H. et al., *A Survey on an Emerging Safety Challenge for Autonomous Vehicles: Safety of the Intended Functionality*, "Engineering" 2024, vol. 33, s. 17–34, <https://doi.org/10.1016/j.eng.2023.10.011>.
- Watts M. et al., *Lidar on a Chip Puts Self-Driving Cars in the Fast Lane*, IEEE Spectrum, 20.08.2023, <https://spectrum.ieee.org/lidar-on-a-chip> [dostęp: 31.07.2024].
- Waymo Self-Driving Taxi Confused by Traffic Cones Flees Help, BBC, 17.05.2021, <https://www.bbc.com/news/technology-57144755> [dostęp: 12.05.2024].
- Xu F. et al., *Explainable AI: a Brief Survey on History, Research Areas, Approaches and Challenges*, in: *Natural Language Processing and Chinese Computing. NLPCC 2019. Lecture Notes in Computer Science*, vol. 11839, eds. J. Tang et al., Springer, Cham 2019, s. 563–574, https://doi.org/10.1007/978-3-030-32236-6_51.
- Zalewski T., *Definicja sztucznej inteligencji*, w: *Prawo sztucznej inteligencji*, red. L. Lai, M. Świerczyński, C.H.Beck, Warszawa 2020, s. 1–14.
- Zoox Purpose-Built Robotaxi is First in the World to Operate on Public Roads, <https://www.datocms-assets.com/106048/1696542493-zoox-press-release-immediate-release.pdf> [dostęp: 15.05.2024].

mgr DAMIAN SZCZĘCH
e-mail: damian.szczech@kul.pl

Uczestnik Szkoły Doktorskiej KUL na kierunku: filozofia, gdzie pisze pracę związaną z etyką sztucznej inteligencji. Zajmuje się zagadnieniami łączącymi się z transhumanizmem oraz nowymi technologiami.

Participant of the KUL Doctoral School in the field of philosophy, working on a thesis related to the ethics of artificial intelligence. He deals with the issues concerned with transhumanism and new technologies.



PATRYCJA KOZŁOWSKA

<https://orcid.org/0000-0002-0981-9480>

Uniwersytet Gdański, Szkoła Doktorska przy Wydziale Prawa i Administracji

Prawne i kryminologiczne aspekty katastrof w ruchu wodnym

Legal and criminological aspects of water traffic disasters

ABSTRAKT: Niniejsze opracowanie poświęcono prawnym oraz kryminologicznym aspektom katastrof w ruchu wodnym będących istotnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa w komunikacji. W pierwszej kolejności zaprezentowano ustawowe znamiona przestępstwa polegającego na spowodowaniu katastrofy w ruchu (w tym w ruchu wodnym) z art. 173 k.k. Czynione rozważania wzbogacono o analizę orzecznictwa. Następnie omówiono dane udostępnione przez Komendę Główną Policji i Komendę Wojewódzką Policji w Gdańsku za lata 2015–2022, odnoszące się do rzeczzonego występkę w ruchu wodnym i ukazujące jego statystyczny obraz. Skupiono się na liczbie postępowań wszczętych i przestępstw stwierdzonych zarejestrowanych przez organy ścigania.

SŁOWA KLUCZOWE: katastrofa, katastrofa w ruchu wodnym, bezpieczeństwo, statystyki policyjne, orzecznictwo

ABSTRACT: This study is devoted to the legal and criminological aspects of water traffic disasters that are a significant threat to safety. First, the statutory features of the offence of causing a traffic disaster (including a water traffic disaster) under Article 173 of the Penal Code were presented. Considerations were enriched by the analysis of jurisprudence. The data provided by the National Police Headquarters and the Provincial Police Headquarters in Gdańsk for 2015–2022, relating to water traffic disasters and showing its statistical picture were then discussed. The focus was on the number of proceedings initiated and offences established, recorded by the enforcement agencies.

KEYWORDS: traffic disaster, water traffic disaster, safety, police statistics, jurisprudence

1. Wprowadzenie

Obserwowany postęp technologiczny i towarzyszące mu zmiany społeczne przekładają się na dynamiczny rozwój infrastruktury komunikacyjnej, co z kolei wpływa na wyraźny wzrost mobilności społeczeństwa. Przy zwiększającym się natężeniu ruchu znaczenia nabiera debata nad kwestią bezpieczeństwa jego uczestników. Nie ulega bowiem wątpliwości, że współcześnie każdy środek transportu wiąże się z ryzykiem wystąpienia konkretnych zagrożeń dla życia i zdrowia człowieka, mienia czy też środowiska naturalnego jako dobra wspólnego. Dotyczy to nie tylko ruchu drogowego czy powietrznego, ale i wodnego. Ruch jednostek pływających pociąga za sobą szereg niebezpieczeństw zarówno na śródlądowych drogach wodnych, jak i na morzu.

Obecnie w Polsce żegluga śródlądowa nie jest jednak intensywnie wykorzystywana, co niewątpliwie ma znaczenie w kontekście analizy ryzyka. Gromadzone przez Eurostat statystyki na temat liczby wypadków w transporcie śródlądowym¹ ukazują, że na terenie Polski dochodzi do nich stosunkowo rzadko. W latach 2013–2022 odnotowano łącznie 72 tego rodzaju zdarzenia². Dążąc do ich całkowitego wyeliminowania, w literaturze identyfikuje się kilka podstawowych czynników mających wpływ na zapewnienie bezpiecznych warunków żeglugi śródlądowej. Zalicza się do nich: cechy samej jednostki śródlądowej, warunki hydrometeorologiczne (w tym: temperatura, opady, wiatr, stan wody, prądy, falowanie), parametry dróg wodnych, występujące na tych drogach budowle hydrotechniczne, parametry portów śródlądowych oraz intensywność odbywającego się ruchu³.

Jeśli chodzi o zagrożenie wypadkowe, to transport morski jawi się jako jeden z bardziej niebezpiecznych⁴. Według raportu Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu⁵, która powstała m.in. w celu poprawy bezpieczeństwa na morzu oraz zmniejszenia liczby katastrof, w latach 2014–2022 miało miejsce łącznie 23 814

¹ Według ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2024 r., poz. 395, 731) wypadkiem żeglugowym jest zdarzenie związane z ruchem lub postojem statku, w wyniku którego nastąpiło uszkodzenie ciała powodujące rozstrój zdrowia lub śmierć człowieka, uszkodzenie mienia znacznej wartości albo poważna awaria w rozumieniu przepisów prawa ochrony środowiska.

² *Accidents in Inland Waterway Transport*, Eurostat, 11.09.2024, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/iww_ac_nbac/default/table?lang=en&category=iww [dostęp: 24.03.2024].

³ P. Jerzyło, A. Wawrzyńska, *Identyfikacja czynników wpływających na bezpieczeństwo eksploatacji statku na śródlądowej drodze wodnej w delcie Wisły*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej” 2018, z. 121, s. 116–117.

⁴ J. Herdzik, *Zdarzenia wypadkowe na morzu i ich główne przyczyny*, „Autobusy” 2016, nr 10, s. 33.

⁵ *Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2023*, EMSA, 27.10.2023, <https://www.emsa.europa.eu/publications/item/5052-annual-overview-of-marine-casualties-and-incidents.html> [dostęp: 24.03.2024].

wypadków i incydentów morskich, z czego w 2022 r. doszło do 2510 takich zdarzeń. Przy wykorzystaniu kryteriów opartych na zaistniałych skutkach ponad 24% z nich zakwalifikowano jako poważne, a 1,7% jako bardzo poważne. W sumie 38 osób poniosło śmierć, a 597 osób doznało uszczerbków na zdrowiu. Z raportu tego wynika również, że znajdującymi się w obrębie Unii Europejskiej obszarami geograficznymi o największej liczbie wypadków i incydentów morskich były wody Oceanu Atlantyckiego (37% wód UE), Morza Śródziemnego (29,9% wód UE), a także Morza Bałtyckiego (18,1% wód UE).

Z kolei w Polsce dane opublikowane w rocznej analizie Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich z 2022 r.⁶ pokazują, że rzeczona Komisja została powiadomiona o 168 wypadkach i incydentach, z czego 68 podlegało dalszemu badaniu. Wśród nich 7 należało do bardzo poważnych wypadków, a 16 – do poważnych. Wskutek ich zaistnienia 5 osób poniosło śmierć, a 8 osób doznało uszczerbków na zdrowiu. Statkami najczęściej uczestniczącymi w analizowanych zdarzeniach były drobnicowce (18) oraz statki rybackie, holowniki lub zestawy holownicze i inne jednostki serwisowe (po 7 z każdego rodzaju).

W tym miejscu należy zauważyć, że powyższa nomenklatura i podział różnych zdarzeń wypadkowych na cztery podstawowe kategorie (wypadek morski, poważny wypadek, bardzo poważny wypadek i incydent morski) zostały przewidziane przez ustawodawcę w ustawie z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich⁷, implementującej do polskiego porządku prawnego normy prawa unijnego⁸. Regulując przede wszystkim działanie Komisji, ten akt prawny posługuje się wypracowanymi wcześniej międzynarodowymi definicjami, a przez to nie odwołuje się choćby do pojęcia katastrofy, funkcjonującego w obrębie kodeksu karnego⁹, oraz w odmienny sposób, aniżeli ma to miejsce w przepisach karnych, charakteryzuje kwestie wypadku. I tak np. wypadek morski rozumiany jest jako konkretne zdarzenie (lub kilka następujących po sobie zdarzeń), związane bezpośrednio z eksploatacją statku, w którego następstwie doszło do któregoś z enumeratywnie wskazanych w ustawie skutków (m.in. śmierci albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku w inny sposób, wyrządzenia szkody w środowisku), jednak przy zastrzeżeniu, że za taki wypadek nie uznaje się

⁶ Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich, *Roczna analiza wypadków i incydentów morskich 2022 r.*, pobrano z: <https://www.gov.pl/web/pkbwm/analizy-roczne> [dostęp: 24.03.2024].

⁷ Dz.U. z 2019 r., poz. 1374.

⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 131 z 28 maja 2009 r., s. 114, z późn. zm.).

⁹ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz.U. z 2024 r., poz. 17).

świadomego działania lub zaniechania podjętego z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, wyrządzenia szkody na osobie lub szkody w środowisku. Za bardzo poważny wypadek uznaje się zaś wypadek morski, w wyniku którego doszło do całkowitej utraty statku, śmierci człowieka lub wyrządzenia szkody w znacznych rozmiarach w środowisku. O ile w praktyce może zdarzyć się tak, że sam wypadek morski w myśl ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (lub jego poważny albo bardzo poważny odpowiednik) będzie faktycznie pokrywał się swoim znaczeniem z katastrofą w myśl przepisów karnych, o tyle w żadnym razie nie należy utożsamiać zakresu obu tych terminów ze względu na nadanie im innych znaczeń. Zaprezentowane wcześniej statystyki ukazują więc wyłącznie wycinek obrazu bezpieczeństwa w transporcie morskim w celu zilustrowania rodzaju niebezpieczeństw z nim związanych.

Przechodząc jednak bezpośrednio na grunt prawa karnego, warto rozpocząć od tego, że zdarzenia wypadkowe w ruchu wodnym mogą wyczerpywać znamiona przestępstwa z art. 177 k.k., a spowodowanie tych najpoważniejszych i najrozleglejszych w skutkach, przybierających postać katastrof komunikacyjnych, zagrażających życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach – z art. 173 k.k. W porównaniu z licznymi analizami diagnozującymi skalę zagrożeń przestępstwami w ruchu drogowym problematyka skupiająca się na analogicznych zagrożeniach w ruchu wodnym nie jest zbyt często podejmowana w ujęciu prawnokarnym czy kryminologicznym. Niniejszy artykuł stanowi więc próbę przedstawienia wybranych aspektów sprowadzenia katastrofy w ruchu wodnym z obu tych perspektyw.

2. Ustawowe znamiona przestępstwa sprowadzenia katastrofy w ruchu (art. 173 k.k.)

Występek sprowadzenia katastrofy został stypizowany w art. 173 k.k., otwierającym rozdział XXI kodeksu, który zatytułowano *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*. Zgodnie z brzmieniem § 1 tego przepisu karze pozbawienia wolności od roku do 10 lat podlega ten, kto sprowadza katastrofę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym zagrażającą życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach. Jest to podstawowy typ rzeczowego przestępstwa. W § 3 zawarto typ kwalifikowany zaosttrzający odpowiedzialność karną do kary pozbawienia wolności od 2 do 15 lat w przypadku, gdy następstwem katastrofy jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób. Ustawodawca przewidział również typ nieumyślny. Spenalizowane w § 2 nieumyślne sprowadzenie katastrofy zagrożone jest karą pozbawienia wolności w wymiarze od 3 miesięcy do 5 lat. Jeśli jednak katastrofa sprowadzona nieumyślnie skutkuje śmiercią czło-

wieka lub ciężkim uszczerbkiem na zdrowiu wielu osób, to wówczas sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 8 lat. W ten sposób określono kolejny typ kwalifikowany przez następstwo, tym razem w stosunku do § 2.

Dla nazwania zdarzenia, którego sprowadzenie zostało spenalizowane w art. 173 k.k., ustawodawca użył pojęcia „katastrofa”. Pojęcie to nie ma swojej definicji legalnej, podobnie na gruncie poprzednio obowiązującego stanu prawnego jego znaczenie nie było jasne. Dlatego już wtedy podejmowano próby jego wykładni. W wyroku z 20 czerwca 1972 r. Sąd Najwyższy przyjął, że „katastrofą w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym jest w rozumieniu art. 136 k.k. [dawny odpowiednik art. 173 k.k. – P.K.] taki wypadek, który ze względu na swe rozmiary stwarza zagrożenie dla życia lub zdrowia większej liczby osób albo dla mienia w znacznych rozmiarach. Musi to więc być tego rodzaju zdarzenie, które »[...] powoduje szkody mające cechy powszechności, to jest w rozmiarach i zasięgu nie dających się przewidzieć«¹⁰. W tezie tej uwagę zwracają trzy główne elementy decydujące o istocie katastrofy, mianowicie: powstałe zagrożenie życia lub zdrowia wielu osób albo mienia w znacznych rozmiarach (obecnie: w wielkich rozmiarach), zaistniała szkoda o cechach powszechności oraz skala samego zdarzenia, które wysoce przewyższa stopniem standardowy wypadek. W podobnym tonie Sąd Najwyższy wypowiedział się w uchwale z 28 lutego 1975 r., określając katastrofę w ruchu lądowym jako „wydarzenie zakłócające w sposób nagły i groźny ruch lądowy, sprowadzające konkretne, rozległe i dotkliwe skutki obejmujące większą liczbę ludzi lub mienia w znacznych rozmiarach oraz niosące za sobą zagrożenie bezpieczeństwa powszechnego”¹¹. Przekładając tę definicję na obecny stan prawny, można za Andrzejem Markiem przyjąć, że odnosi się ona również do pozostałych typów katastrof – w ruchu kolejowym, powietrznym, jak i wodnym¹². O słuszności tego wniosku świadczy fakt, że powoływana jest ona na gruncie współczesnego orzecnictwa oraz poglądów doktryny w niemal niezmienionej formie.

Tytułem przykładu warto zwrócić szczególną uwagę na stanowisko Sądu Rejonowego Gdańsk-Północ wyrażone w wyroku z dnia 13 listopada 2023 r.¹³, zgodnie z którym znamion katastrofy w ruchu wodnym nie realizuje zdarzenie polegające na zerwaniu się z hola kadłuba jachtu, jego niekontrolowanym dryfie, a następnie osadzeniu na skałach i powstaniu w ten sposób uszkodzeń. Zdaniem sądu nie

¹⁰ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 1972 r., sygn. V KRn 209/72, OSNKW 1972, nr 10, poz. 158.

¹¹ Uchwała Sądu Najwyższego Izby Karnej z dnia 28 lutego 1975 r., sygn. V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33.

¹² A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2010, s. 413.

¹³ Wyrok Sądu Rejonowego Gdańsk-Północ w Gdańsku z dnia 13 listopada 2023 r., sygn. II K 1025/21, niepublikowany.

zakłócało ono w sposób nagły i groźny ruchu wodnego, nie było też tragiczne czy rozległe w skutkach. Jak można zauważyć, w orzeczeniu tym przywołano wypracowane przez doktrynę i judykaturę konkretne cechy immanentne katastrofy, których wystąpienie pozwala na przyjęcie założenia o jej zaistnieniu, a ich brak z kolei to uniemożliwia. Omawiane zdarzenie zostało porównane raczej do wypadnięcia za burtę statku dużego, cennego ładunku i tym samym jego uszkodzenia niż do realnie zagrażającego czynu w postaci zatonięcia jednostki pływającej, co tym samym wykluczyło możliwość przypisania kapitanowi holownika popełnienia przestępstwa z art. 173 k.k. W literaturze wskazuje się ponadto, że niemniej istotne z perspektywy oceny, czy faktycznie doszło do katastrofy, są również inne okoliczności sprawy, zwłaszcza odnoszące się do miejsca zdarzenia, dozwolonej prędkości, natężenia ruchu czy też nieprzewidywalności sytuacji¹⁴. Znalazło to wyraz w analizowanym przypadku, w którym sąd zauważył, że zerwanie się kadłuba z holu nastąpiło w miejscu bardzo odosobnionym, co może świadczyć o tym, że zdarzenie nie niosło za sobą zagrożenia dla innych uczestników, ani nie doprowadziło do zakłócenia ruchu, a tym samym nie przybrało postaci katastrofy. W ten sposób dokonano starannej interpretacji rzeczowego pojęcia, ze szczególnym odniesieniem do specyfiki ruchu wodnego, co stanowi rzadkość pośród analiz dotyczących katastrof w ruchu lądowym.

Przytoczoną wykładnię przestępczej katastrofy należy dodatkowo uzupełnić o jeszcze jeden istotny element. W doktrynie bezspornie przyjmuje się, że ma ona dwustopniową konstrukcję, gdzie za pierwszy stopień uznaje się zaistniały realnie skutek w zakresie mienia (np. zatonięcie, całkowita utrata statku lub jego uszkodzenie) albo osób (np. zdrowie lub życie członków załogi), drugim zaś jest zagrożenie dobra chronionego prawem¹⁵. Wynika z tego, że bliskie następstwa zdarzenia, jak śmierć, uszczerbek na zdrowiu lub szkoda w mieniu, rozstrzygają o tym, że można określić rzeczzone zdarzenie jako katastrofę, natomiast dalszy skutek w postaci zagrożenia takich dóbr, jak życie lub zdrowie wielu osób albo mienia w wielkich rozmiarach, sprawia, że katastrofa ma charakter przestępczy i odpowiada w pełni regulacji z art. 173 k.k.¹⁶. Z uwagi na alternatywne ujęcie wskazanych dóbr do realizacji znamienia zagrożenia dochodzi wtedy, gdy groźba naruszenia dotyczy któregoś z nich (a więc tylko życia wielu osób, zdrowia wielu osób lub wyłącznie

¹⁴ M. Budyn-Kulik, *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, red. M. Mozgawa, LEX/el. 2024.

¹⁵ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 12 września 2003 r., sygn. II AKa 157/13, LEX nr 1369244.

¹⁶ R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, w: *System prawa karnego*, t. 8: *Przestępstwa przeciwko państwu i dobrom zbiorowym*, red. L. Gardocki, C.H.Beck, Warszawa 2018, s. 321–322.

mienia w wielkich rozmiarach), przy czym nie wyklucza się możliwości jednoczesnego zagrożenia ich wszystkich¹⁷.

Sprowadzenie katastrofy związane jest z naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu. Ma to stanowić konstytutywny jej element, który decyduje o bezprawności czynu¹⁸. W przypadku zdarzenia o charakterze katastrofy zakłócenie ruchu w sposób nagły i groźny pozostaje bowiem w związku z zachowaniem nieodpowiadającym właściwym regułom mającym na celu zapewnienie bezpieczeństwa w komunikacji. Tak też przyjmuje się w judykaturze. Na przykład, w wyroku z 10 grudnia 2014 r. Sąd Apelacyjny w Gdańsku podkreślił, że „choć nie wynika to wprost z przepisów art. 173 k.k., spowodowanie katastrofy w ruchu wymaga naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu, które stanowi dopełnienie ustawowych znamion czynu”¹⁹. Pogląd ten wydaje się dominujący, jednakże w tym miejscu warto wskazać, że nie jest on akceptowany i uznawany za trafny przez wszystkich przedstawicieli doktryny. Przykładowo, nie aprobuje go Jerzy Lachowski. Wskazuje on, że przyjęcie powyższego sposobu interpretacji spowodowałoby ograniczenie kręgu potencjalnych sprawców do uczestników ruchu, którzy jako jedyni mogą faktycznie naruszyć zasady bezpieczeństwa w ruchu, co przeczy twierdzeniu, że przestępstwo spowodowania katastrofy z art. 173 k.k. ma charakter powszechny²⁰. Wydaje się jednak, że nie zawsze grupa podmiotów zobowiązanych do przestrzegania zasad bezpieczeństwa w ruchu jest zawężona do jego uczestników, ale obejmuje również inne osoby²¹.

Zasady bezpieczeństwa w ruchu wodnym zawarte są w przepisach wielu aktów prawa krajowego, jak również wynikają z konwencji międzynarodowych, w tym choćby konwencji SOLAS²², uznawanej za najważniejszą w zakresie bezpieczeństwa żeglugi²³. Przyjmują postać reguł określających m.in. bezpieczeństwo ruchu statków, korzystanie z portów i infrastruktury czy prowadzenie obserwacji. Jako przykład może posłużyć art. 56 kodeksu morskiego²⁴, który nakłada na kapitana statku

¹⁷ Ibidem, s. 322–323.

¹⁸ D. Szeleszczuk, *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do artykułów 117–221*, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, C.H.Beck, Warszawa 2023, s. 473.

¹⁹ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 10 grudnia 2014 r., sygn. II Aka 383/14, LEX nr 1765589. Zob. też: wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 12 kwietnia 2016 r., sygn. II Aka 48/16, LEX nr 2073895.

²⁰ J. Lachowski, *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Komentarz*, red. V. Konarska-Wrzošek, Wolters Kluwer, Warszawa 2023, s. 961.

²¹ R.A. Stefański, *Zasady bezpieczeństwa w ruchu w doktrynie i orzecznictwie. Część I*, „Ius Novum” 2008, nr 2, s. 53–54.

²² Międzynarodowa Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzona w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz.U. z 1984 r., nr 61, poz. 318).

²³ W. Adamczak, J. Nawrot, *Bezpieczeństwo morskie – uwagi na tle anglosaskiego rozróżnienia maritime safety i maritime security*, „Gdańskie Studia Prawnicze” 2015, t. 33, s. 21.

²⁴ Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz.U. z 2023 r., poz. 1309).

obowiązek dołożenia należytej staranności przed rozpoczęciem i w czasie podróży, aby statek był zdalny do żeglugi, w szczególności, by odpowiadał wymaganiom wynikającym z przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej co do bezpieczeństwa, obsadzenia właściwą załogą, należytego wyposażenia i zaopatrzenia. W przypadku niesprawdzenia stanu wyposażenia, nieprawidłowego prowadzenia statku (np. z nieodpowiednią prędkością czy zbyt blisko brzegu), pełnienia wachty nawigacyjnej bez należytej czujności, zignorowania ostrzeżeń dotyczących niekorzystnych warunków pogodowych czy naruszenia jeszcze innych przepisów dochodzi niewątpliwie do złamania zasad bezpieczeństwa w ruchu wodnym. Ich przestrzeganie wymagane jest od uczestników ruchu (w tym kapitana, oficerów czy innych członków załogi), ale, jak wskazuje się w literaturze, sprawcą spowodowania katastrofy w ruchu wodnym może być również osoba pozostająca poza miejscem zdarzenia, a więc np. operator statku zdalnie sterowanego, który to nie sprawuje właściwej kontroli nad całym procesem lub nieumiejętnie to czyni, faktycznie w ruchu nie uczestnicząc²⁵. To pokazuje, że licznie obowiązujące zasady bezpieczeństwa rozciągają się poza grupę podmiotów traktowanych jako uczestnicy ruchu – i to nawet w tak specyficznych warunkach, w jakich odbywa się ruch wodny.

Bezspeczne pozostaje to, że analizowane przestępstwo może być popełnione zarówno przez działanie, jak i zaniechanie, o czym świadczy zawarte w dyspozycji art. 173 k.k. znamię czasownikowe „sprowadzenie” katastrofy. Aby móc jednak przypisać za nie odpowiedzialność karną sprawcy, konieczne jest wystąpienie związku przyczynowego pomiędzy jego zachowaniem a zaistniałym skutkiem, który to związek zachodzi w przypadku, jeśli owo zachowanie stanowi bezpośrednią i przy tym wystarczającą przyczynę katastrofy²⁶. W toku postępowania zmierzającego do ustalenia sprawstwa i wyjaśnienia, kto jest odpowiedzialny za powstanie przestępczego skutku, należy uwzględnić całokształt okoliczności związanych z daną sprawą, by następnie możliwe było dokonanie prawidłowej oceny²⁷.

W kontekście rozważań nad znamionami przestępstwa sprowadzenia katastrofy w ruchu warto zwrócić szczególną uwagę na dwa użyte w art. 173 k.k. wyrażenia, cechujące się ocennym charakterem i wzbudzające przez to kontrowersje w doktrynie. Pierwszym z nich jest znamię „wiele osób”, których życie lub zdrowie ma znajdować się w stanie zagrożenia wskutek spowodowanej przez sprawcę katastrofy. Wielość jako jeden z liczebników nieokreślonych ma pojemną treść, której dolną granicę wyznacza określona minimalna „liczba mnoga”, górną zaś w mak-

²⁵ P. Zakrzewski, *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Komentarz*, red. J. Majewski, Wolters Kluwer, Warszawa 2024, s. 896–897.

²⁶ T. Razowski, *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, red. J. Giezek, Wolters Kluwer, Warszawa 2021, s. 408.

²⁷ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 maja 1976 r., sygn. I KR 64/76, OSNKW 1976, nr 7–8, poz. 91.

symalnym zakresie – nieskończoność²⁸. W związku z tym, że ustawodawca nie wyznaczył, jaka najmniejsza wartość liczbową spełnia warunek „wielości”, próby jej ścisłego określenia są podejmowane zarówno w literaturze, jak i w orzecznictwie. W wyroku z 17 maja 2012 r. Sąd Najwyższy, odwołując się do wykładni językowej, słusznie zauważył, że znamię „wiele osób” jako znamię szeregu przepisów karnych należy odróżnić od określenia „kilka osób”, również występującego na gruncie kodeksowym. Potrzeba odmiennego rozumienia znaczeń tych dwóch liczebników nieokreślonych stała się podstawą przyjęcia, że skoro według języka potocznego „kilka” zawiera się w przedziale od 3 do 9, to znamię wielości realizuje co najmniej 10 osób²⁹. W ten sposób pojęcie to interpretują też m.in. Ryszard A. Stefański³⁰, Wojciech Kotowski³¹ czy Magdalena Budyn-Kulik³². Wydaje się, że pogląd ten jest jednym z częściej przywoływanych. Bynajmniej nie oznacza to, że nie są prezentowane także inne stanowiska w zakresie wykładni wyrażenia „wiele osób”, zgoła odmienne, ujmujące je wężej lub szerzej. I tak np. Kazimierz Buchała wskazuje, że wystarczy już 6 osób zagrożonych, aby doszło do realizacji rzeczzonego znamienia (przy czym przytoczona argumentacja odnosi się do katastrofy w ruchu lądowym i do liczby podróżujących co najmniej dwoma samochodami osobowymi)³³, z kolei Jerzy Lachowski argumentuje, że musi być to więcej niż 10 osób³⁴, co wynika bezpośrednio z interpretacji pojęcia „kilka” jako obejmującego liczbę 10, wciąż mniejszą od „kilkanaście”.

Niemniej jednak, w nowszym orzecznictwie Sąd Najwyższy sprzeciwił się wyznaczaniu stałej minimalnej granicy „wielości osób” oraz sztywnemu rozumieniu znaczenia tego wyrażenia, które powinno być analizowane w odniesieniu do konkretnego zdarzenia³⁵. I tak, w pewnej sytuacji już 7 osób będzie liczbą odpowiednią do przyjęcia, że spełnione zostało kryterium wielości, w innej zaś i 15 osób do tego nie wystarczy. Bez znajomości kontekstu niemożliwe staje się jasne określenie zakresu tego znamienia. Z jednej strony rzeczywiście pozwala to na uzyskanie większej elastyczności na gruncie różnych stanów faktycznych, z drugiej jednak – elastyczność ta rodzi wiele daleko idących problemów. Przede wszystkim, pozostawienie sądom decyzji, czy

²⁸ S. Łagodziński, *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 11 stycznia 2017 r., sygn. III KK 196/16*, Prok.i Pr. 2018, nr 3, s. 128.

²⁹ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2012 r., sygn. III KK 333/11, Legalis nr 492207.

³⁰ R.A. Stefański, *Wypadek w komunikacji jako przestępstwo w nowym kodeksie karnym*, Prok.i Pr. 1998, nr 10, s. 49–50.

³¹ W. Kotowski, *Prawne problemy ruchu drogowego. Komentarz*, C.H.Beck, Warszawa 2007, s. 226.

³² M. Budyn-Kulik, *Komentarz do art. 173 k.k....*

³³ K. Buchała, *Niektóre problemy wykładni znamion przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Prok.i Pr. 1998, nr 11–12, s. 9.

³⁴ J. Lachowski, *Komentarz do art. 173 k.k....*, s. 959–960.

³⁵ Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 9 czerwca 2020 r., sygn. V KK 231/19, LEX nr 3276747.

zebrany materiał dowodowy pozwala przyjąć, że doszło do zagrożenia życia lub zdrowia wielu osób, stwarza istotne ryzyko powstania rozdzwiewu przy kryminalizacji poszczególnych zachowań (niektórzy będą pociągnięci do odpowiedzialności karnej z uwagi na realizację znamion czynu zabronionego, a niektórzy nie), co prowadzić może do naruszenia funkcji gwarancyjnej. Należy zgodzić się tutaj z Markiem Kulikiem, że sam sprawca przy braku wiedzy o okolicznościach sprawy i jej kontekście będzie miał problem z uświadomieniem sobie, ile to już „wiele”, albowiem sąd dopiero na etapie subsumpcji tworzy kompletny typ czynu zabronionego, określając znaczenie znamienia³⁶. Inną kwestią jest to, że uznanie, iż grupa poniżej 10 osób, a powyżej 3, może być traktowana jako „wiele” w zależności od sytuacji, powoduje przypisanie temu pojęciu takiej samej definicji, jaką powszechnie stosuje się do pojęcia „kilka”. Wydaje się to nie do przyjęcia, zakładając, że ustawodawca zmierzał do rozróżnienia ich od siebie. Wszystko to skłania raczej do odrzucenia wyrażonego przez Sąd Najwyższy poglądu na rzecz dotychczasowej wykładni znamienia wielości, gdzie wartością minimalną jest 10 osób, jako najbardziej przekonującej.

W kontekście katastrof w ruchu wodnym warto mieć na uwadze, że zagrożenie dla życia lub zdrowia wielu osób może być determinowane rodzajem jednostki pływającej, jej ogólnym przeznaczeniem oraz liczebnością załogi. Z perspektywy art. 173 k.k. inaczej będzie bowiem postrzegane zderzenie czy zatonięcie jachtu, inaczej kutra rybackiego, a jeszcze inaczej statku towarowego czy pasażerskiego, mogącego pomieścić nawet do kilku tysięcy pasażerów, którzy w przypadku wystąpienia katastrofy narażeni są na poniesienie uszczerbków na zdrowiu bądź śmierci.

Drugim znamieniem użytym w art. 173 k.k., a budzącym spory w doktrynie, jest znamień „mienie w wielkich rozmiarach”. Niejasności rodzi przede wszystkim fakt, że ustawodawca nie wskazał, czy „wielkie rozmiary” to określenie odnoszące się do samej wartości mienia wyrażonej w pieniądzu, czy też do jego wymiarów. W literaturze można spotkać się ze stwierdzeniem, że nie stanowi błędu utożsamianie wyrażenia „mienie w wielkich rozmiarach” z pojęciem „mienie wielkiej wartości”, którego definicję przewidziano w art. 115 § 6 k.k.³⁷. Wydaje się jednak, że pogląd ten nie ma charakteru dominującego, gdyż zarzuca mu się niezgodność z wykładnią językową i ignorowanie faktu oddzielenia obu pojęć przez ustawodawcę. Znamienia „mienie w wielkich rozmiarach” jako zwrotu samodzielnego nie powinno się więc zrównywać z „mieniem wielkiej wartości”³⁸. Wartość to określenie z zakresu

³⁶ M. Kulik, *Znamień wielości w przepisach kodeksu karnego*, „Studia Prawnicze” 2018, nr 2, s. 139.

³⁷ G. Bogdan, *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część szczególna*, t. 2: *Komentarz do art. 117–211a*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Wolters Kluwer, Warszawa 2017, s. 479.

³⁸ J. Kaczmarek, M. Kierszka, *Pojęcia „mienie w wielkich rozmiarach”, „zniszczenie w świecie roślinnym lub zwierzęcym w znacznych rozmiarach” oraz „dobra o szczególnym znaczeniu dla kultury” w kodeksie karnym*, Prok.i Pr. 2000, nr 3, s. 114–115.

ekonomii, rozmiar natomiast to termin fizyczny, opisujący format, wymiar czegoś³⁹, a zatem odnosi się do innych cech. Na podstawie tej różnicy w orzecznictwie przyjmuje się, że oba wskazane pojęcia nie są synonimiczne, dlatego też nie należy stosować ich wymiennie⁴⁰, do czego należy się w pełni przychylić.

To, jaką wartość materialną ma mienie wielkich rozmiarów w znaczeniu przestrzennym, któremu zagraża spowodowana przez sprawcę katastrofa, wpływa, podobnie zresztą jak inne okoliczności indywidualizujące, na ocenę społecznej szkodliwości czynu⁴¹. Co jednak istotne, w orzecznictwie takie czynniki, jak wymiary przestrzenne mienia, jego wartość wyrażona w pieniądzu, istotna wartość użytkowa oraz duża liczba zagrożonych przedmiotów majątkowych, zaliczane są do elementów charakteryzujących znamię „mienie w wielkich rozmiarach”⁴², czyli do elementów określających jego treść. O ile jednak kryteria dopełniające zakres znaczeniowy analizowanego pojęcia mogą być przydatne w praktyce, o tyle należy pamiętać, że nadawanie nadrzędnej roli wartości materialnej przy jednoczesnym braku spełnienia warunku gabarytowo-przestrzennego mienia jest nie do przyjęcia, prowadzi bowiem do wypaczenia definicji „mienia w wielkich rozmiarach” i sprowadzenia go w istocie do pojęcia „mienie wielkiej wartości”. W pierwszej kolejności pod uwagę powinny zostać wzięte fizyczne właściwości rzeczy czy też skala powstałego zjawiska, aby faktycznie odpowiadała ona wielkim rozmiarom.

Sposób interpretacji tego właśnie pojęcia wydaje się kluczowy przy katastrofach w ruchu wodnym, gdzie wymiary uczestniczących w tym ruchu jednostek pływających mogą być wyjątkowo pokaźne, a ich wartość – wysoka. Warto w tym miejscu ponownie odwołać się do już wcześniej przywoływanego wyroku Sądu Rejonowego Gdańsk-Północ w Gdańsku z dnia 13 listopada 2023 r.⁴³, w uzasadnieniu którego poczynionych zostało kilka uwag co do sposobu rozumienia mienia w wielkich rozmiarach. Opierając się na cechach gabarytowych, sąd ocenił, że holowany kadłub jachtu, mający 71 metrów długości, nie jest szczególnie duży jak na realia międzynarodowej żeglugi morskiej, a jego wartość użytkowa nie pozwala na określenie jej jako znaczącej. Jednostka ta znajdowała się na wstępnym etapie budowy, nie była

³⁹ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 24 maja 2000 r., sygn. II AKa 149/00, Legalis nr 48238.

⁴⁰ Tak wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 13 października 1998 r., sygn. II AKa 316/98, LEX nr 36265; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 stycznia 1999 r., sygn. I KZP 23/98, LEX nr 35561.

⁴¹ Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 19 lutego 2003 r., sygn. I KZP 49/02, OSNKW 2003, nr 3–4, poz. 24.

⁴² Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 27 sierpnia 2015 r., sygn. II AKa 191/15, LEX nr 1820969.

⁴³ Wyrok Sądu Rejonowego Gdańsk-Północ w Gdańsku z dnia 13 listopada 2023 r., sygn. II K 1025/21, niepublikowany.

wyposażona ani w napęd, ani w urządzenia sterownicze, przez co nie nadawała się do prowadzenia samodzielnej żeglugi. Mimo ustalenia, że wartość kadłuba w chwili popełnienia czynu osiągała nie mniej niż 4 miliony euro, sam czynnik materialny, jak słusznie zauważył sąd, nie jest wystarczający do przyjęcia, że mamy do czynienia z mieniem w wielkich rozmiarach. Tym sposobem uznano wyższość kryterium fizycznych rozmiarów obiektu i jego znaczenia użytkowego nad wartością wyrażoną w pieniądzu. Jednocześnie, zwraca uwagę fakt, że oceny tej dokonano w odniesieniu do konkretnego zdarzenia przy zastosowaniu kontekstowej interpretacji znaczenia „mienie w wielkich rozmiarach” po zasięgnięciu opinii biegłego.

3. Przestępstwo sprowadzenia katastrofy w ruchu wodnym w świetle policyjnych danych statystycznych

Podając temat przestępstw polegających na sprowadzeniu katastrofy w ruchu, warto zaprezentować ich statystyczny obraz na podstawie dostępnych danych policyjnych, których to wartość z perspektywy prowadzonych badań kryminologicznych jest niemała. Spośród źródeł informacji o przestępczości statystyki policyjne uznawane są za najpełniejsze, uwzględniają bowiem najszerszy zakres sprawców i najtrafniej przedstawiają różnorodne typy przestępstw⁴⁴. Mimo że nie ilustrują one danych dotyczących wszystkich popełnianych czynów zabronionych, a jedynie te, o których zaistnieniu powzięły informacje odpowiednie służby, to nie ulega wątpliwości, że statystyki gromadzone przez Policję mogą przybliżać rozmiary przestępczości. Ma to znaczenie szczególnie przy katastrofach komunikacyjnych, powodujących rozległe i nierzadko tragiczne skutki, a przez to trafiających do wiadomości organów ścigania.

Policja przy tworzeniu danych statystycznych posługuje się głównie takimi jednostkami obliczeniowymi, jak „postępowanie wszczęte” i „przestępstwa stwierdzone”. Pierwsza z nich odnosi się do liczby postępowań przygotowawczych wszczętych przez Policję lub prokuratora, a następnie przekazanych do dalszego prowadzenia jednostce Policji, w związku z incydem, co do którego zachodzi podejrzenie, że jest przestępstwem⁴⁵. Druga z kolei obejmuje zdarzenia wypełniające znamiona czynów zabronionych, których przestępny charakter został stwierdzony w wyniku

⁴⁴ M. Perkowska, *Źródła informacji o przestępczości*, w: *Kryminologia. Stan i perspektywy rozwoju. Z uwzględnieniem założeń Agendy ONZ na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030*, red. E.W. Pływaczewski i in., Wolters Kluwer, Warszawa 2019, s. 71.

⁴⁵ *Uwagi i definicje*, pobrano z: <https://statystyka.policja.pl/st/przestepstwa-ogolem/121940,Przestepstwa-ogolem.html> [dostęp: 24.03.2024].

przeprowadzonego przez organ postępowania⁴⁶. Dane liczbowe na temat postępowań wszczętych i przestępstw stwierdzonych spowodzenia katastrofy w ruchu wodnym uzyskano z Komendy Głównej Policji w drodze dostępu do informacji publicznej. Zostały one specjalnie wyodrębnione ze statystyk dotyczących przestępstwa z art. 173 k.k. poprzez uszczegółowienie ich rodzaju („w ruchu wodnym”) i zaprezentowane w tabeli 1.

TABELA 1. Liczba postępowań wszczętych i przestępstw stwierdzonych spowodzenia katastrofy w ruchu wodnym w latach 2015–2022 w świetle danych Komendy Głównej Policji

Rok	Art. 173 § 1 k.k.		Art. 173 § 2 k.k.	
	Liczba postępowań wszczętych	Liczba przestępstw stwierdzonych	Liczba postępowań wszczętych	Liczba przestępstw stwierdzonych
2015	1	–	1	–
2016	–	–	1	–
2017	–	–	–	–
2018	1	–	1	–
2019	–	–	–	–
2020	–	–	–	–
2021	–	–	–	–
2022	2	1	1	–

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Komendę Główną Policji.

W okresie od 2015 do 2022 r. wszczęto w sumie tylko 8 postępowań o przestępstwo spowodzenia katastrofy w ruchu wodnym, z czego połowa dotyczyła przestępstwa z art. 173 § 2 k.k., przewidującego typ nieumyślny. W ciągu 8 lat na terenie całego kraju stwierdzono popełnienie jednego przestępstwa z art. 173 § 1 k.k., nie stwierdzono zaś żadnego z art. 173 § 2 k.k. Z tego też względu zakres zgromadzonych w tabeli danych nie pozwala na dokonanie pogłębionej analizy dynamiki zjawiska i prześledzenie zmian w jego obrazie statystycznym.

Należy bowiem zauważyć, że przestępstwo spowodzenia katastrofy w ruchu wodnym ma marginalne znaczenie i praktycznie nie istnieje w statystykach policyjnych. W porównaniu z ogólną liczbą stwierdzonych katastrof w ruchu, kształtującą się w okolicach 60 w 2018 r. czy tylko 34 w 2020 r.⁴⁷, odsetek tych zdarzeń w ruchu wodnym jest więcej niż znikomy. Nie ulega wątpliwości, że do zdecydowanej

⁴⁶ J. Błachut, A. Gaberle, K. Krajewski, *Kryminologia*, Arche, Gdańsk 2007, s. 194.

⁴⁷ *Spowodowanie katastrofy w komunikacji (art. 173)*, Statystyka.policja.pl, <https://statystyka.policja.pl/st/kodeks-karny/przestepstwa-przeciwko-2/63459,Spowodowanie-katastrofy-art-173.html> [dostęp: 24.03.2024].

większości przestępstw z art. 173 k.k. dochodzi w ruchu lądowym, co wynikać może choćby z powszechności transportu drogowego czy kolejowego oraz dużej jego dostępności dla wielu użytkowników.

W celu pogłębienia rozważań w tabeli 2 przedstawiono analogiczne dane statystyczne odnoszące się do przestępstwa spowodowania katastrofy w ruchu wodnym uzyskane z Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku. Od 2015 do 2022 r. wszczęto w sumie 4 postępowania o przestępstwo z art. 173 k.k., a prawie wszystkie (łącznie 3) dotyczyły umyślnego jego typu. W tym okresie stwierdzono popełnienie 3 tego rodzaju przestępstw – jednego z art. 173 § 2 k.k. w 2021 r. i dwóch z art. 173 § 1 k.k. w 2022 r., a więc o 2 więcej aniżeli wynika to ze statystyk udostępnionych przez Komendę Główną Policji. Przyczyn tych rozbieżności należy upatrywać przede wszystkim w sposobie opracowywania danych. Otóż, dane pochodzące z Komendy Głównej Policji obejmują przestępstwa stwierdzone popełnione na terenie Polski, z kolei te zaczerpnięte z Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku mogły zostać sporządzone z uwzględnieniem spraw prowadzonych przez tę jednostkę Policji bez rozgraniczenia na miejsce popełnienia przestępstwa. To daje podstawę do twierdzenia, że jedno przestępstwo stwierdzone z art. 173 § 2 k.k. w 2021 r. oraz jedno przestępstwo stwierdzone z art. 173 § 1 k.k. w 2022 r., wykazane przez Komendę Wojewódzką Policji w Gdańsku, a nieuwzględnione w opracowaniu statystycznym Komendy Głównej Policji, zostały popełnione poza granicami Polski.

TABELA 2. Liczba postępowań wszczętych i przestępstw stwierdzonych spowodowania katastrofy w ruchu wodnym w latach 2015–2022 w świetle danych Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku

Rok	Art. 173 § 1 k.k.		Art. 173 § 2 k.k.	
	Liczba postępowań wszczętych	Liczba przestępstw stwierdzonych	Liczba postępowań wszczętych	Liczba przestępstw stwierdzonych
2015	–	–	–	–
2016	–	–	–	–
2017	–	–	–	–
2018	1	–	–	–
2019	–	–	–	–
2020	–	–	–	–
2021	–	–	–	1
2022	2	2	1	–

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Komendę Wojewódzką Policji w Gdańsku.

4. Podsumowanie

Jak wynika z przeprowadzonej analizy, wypracowana jeszcze na gruncie poprzedniego stanu prawnego definicja katastrofy odgrywa istotną rolę z perspektywy rekonstrukcji znamion przestępstwa z art. 173 k.k. w praktyce sądowej. Dobitym tego przykładem jest odwoływanie się w judykaturze do powszechnie uznawanych jej elementów przesądzających o możliwości uznania konkretnego zdarzenia właśnie za przestępczą katastrofę. Nie bez znaczenia pozostaje dwustopniowa jej konstrukcja czy też potrzeba wykazania zaistnienia okoliczności zakłócenia ruchu w sposób nagły i groźny. Z pewnością o wiele większą zmiennością cechuje się sposób interpretacji znamion „wiele osób” i „mienie w wielkich rozmiarach”. Zwłaszcza w kontekście wielości osób (choć, jak pokazuje przywołany w tekście przykład wyroku sądu rejonowego, problem ten dotyczy też wykładni mienia mającego wielkie rozmiary) najnowsze orzecznictwo, które zrywa ze ścisłą wykładnią pojęcia na rzecz dynamicznego jego rozumienia *in concreto*, może rodzić pewne problemy i tym samym nasuwać uzasadnione wątpliwości.

Statystyki policyjne jasno pokazują, że liczba stwierdzonych przestępstw spowodowania katastrofy w ruchu wodnym ma charakter marginalny, zwłaszcza na tle danych statystycznych dotyczących ogółu przestępstw z art. 173 k.k. Nie warto jednak tracić z pola widzenia szeregu niebezpieczeństw, które niesie za sobą każda katastrofa – i to niezależnie od specyfiki ruchu, w którym do niej dochodzi. Tego rodzaju zdarzenia w ruchu wodnym stanowią istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa w komunikacji, życia i zdrowia ludzi oraz mienia. Ze względu na rozległość ich skutków zasadne byłoby więc kontynuowanie badań, w tym też w obszarze kryminologii, zmierzających do określenia przyczyn katastrof w ruchu wodnym i zidentyfikowania obszarów wymagających prowadzenia strategii prewencyjnych. Nie należy zapominać, że w genezie tego rodzaju czynów istotną rolę odgrywać może właśnie czynnik ludzki.

Bibliografia

- Accidents in Inland Waterway Transport*, Eurostat, 11.09.2024, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/iww_ac_nbac/default/table?lang=en&category=iww [dostęp: 24.03.2024].
- Adamczak W., Nawrot J., *Bezpieczeństwo morskie – uwagi na tle anglosaskiego rozróżnienia maritime safety i maritime security*, „Gdańskie Studia Prawnicze” 2015, t. 33, s. 19–31.
- Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2023*, EMSA, 27.10.2023, <https://www.emsa.europa.eu/publications/item/5052-annual-overview-of-marine-casualties-and-incidents.html> [dostęp: 24.03.2024].

- Błachut J., Gaberle A., Krajewski K., *Kryminologia*, Arche, Gdańsk 2007.
- Bogdan G., *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część szczególna*, t. 2: *Komentarz do art. 117–211a*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Wolters Kluwer, Warszawa 2017, s. 475–482.
- Buchała K., *Niektóre problemy wykładni znamion przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 11–12, s. 7–17.
- Budyn-Kulik M., *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, red. M. Mozgawa, LEX/el. 2024.
- Herdzik J., *Zdarzenia wypadkowe na morzu i ich główne przyczyny*, „Autobusy” 2016, nr 10, s. 33–38.
- Jerzyło P., Wawrzyńska A., *Identyfikacja czynników wpływających na bezpieczeństwo eksploatacji statku na śródlądowej drodze wodnej w delcie Wisły*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej” 2018, z. 121, s. 115–124.
- Kaczmarek J., Kierszka M., *Pojęcia „mienie w wielkich rozmiarach”, „zniszczenie w świecie roślinnym lub zwierzęcym w znacznych rozmiarach” oraz „dobra o szczególnym znaczeniu dla kultury” w kodeksie karnym*, „Prokuratura i Prawo” 2000, nr 3, s. 113–119.
- Kotowski W., *Prawne problemy ruchu drogowego. Komentarz*, C.H.Beck, Warszawa 2007.
- Kulik M., *Znamię wielości w przepisach kodeksu karnego*, „Studia Prawnicze” 2018, nr 2, s. 131–150.
- Lachowski J., *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Komentarz*, red. V. Konarska-Wrzesek, Wolters Kluwer, Warszawa 2023, s. 957–962.
- Łagodziński S., *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 11 stycznia 2017 r., sygn. III KK 196/16*, „Prokuratura i Prawo” 2018, nr 3, s. 125–133.
- Marek A., *Kodeks karny. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2010.
- Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich, *Roczna analiza wypadków i incydentów morskich 2022 r.*, pobrano z: <https://www.gov.pl/web/pkbwm/analizy-roczne> [dostęp: 24.03.2024].
- Perkowska M., *Źródła informacji o przestępczości*, w: *Kryminologia. Stan i perspektywy rozwoju. Z uwzględnieniem założeń Agendy ONZ na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030*, red. E.W. Pływaczewski i in., Wolters Kluwer, Warszawa 2019, s. 67–83.
- Razowski T., *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, red. J. Giezek, Wolters Kluwer, Warszawa 2021, s. 403–411.
- Spowodowanie katastrofy w komunikacji (art. 173)*, Statystyka.policja.pl, <https://statystyka.policja.pl/st/kodeks-karny/przestepstwa-przeciwko-2/63459,Spowodowanie-katastrofy-art-173.html> [dostęp: 24.03.2024].
- Stefański R.A., *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, w: *System prawa karnego*, t. 8: *Przestępstwa przeciwko państwu i dobrom zbiorowym*, red. L. Gardocki, C.H.Beck, Warszawa 2018, s. 279–482.
- Stefański R.A., *Wypadek w komunikacji jako przestępstwo w nowym kodeksie karnym*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 10, s. 47–70.

Stefański R.A., *Zasady bezpieczeństwa w ruchu w doktrynie i orzecznictwie. Część I*, „Ius Novum” 2008, nr 2, s. 48–79.

Szeleszczuk D., *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do artykułów 117–221*, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, C.H.Beck, Warszawa 2023, s. 468–481.

Uwagi i definicje, pobrano z: <https://statystyka.policja.pl/st/przestepstwa-ogolem/121940,Przestepstwa-ogolem.html> [dostęp: 24.03.2024].

Zakrzewski P., *Komentarz do art. 173 k.k.*, w: *Kodeks karny. Komentarz*, red. J. Majewski, Wolters Kluwer, Warszawa 2024, s. 895–898.

mgr PATRYCJA KOZŁOWSKA

e-mail: patrycja.kozlowska@phdstud.ug.edu.pl

Kryminolożka, uzyskała tytuł magistra na Uniwersytecie Gdańskim, obecnie doktorantka w Szkole Doktorskiej przy Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego.

A criminologist, obtained a master's degree at University of Gdansk, currently a PhD candidate at the Doctoral School at the Faculty of Law and Administration of the University of Gdansk.



PIOTR HERBOWSKI

<https://orcid.org/0000-0002-7736-3614>

Akademia Kujawsko-Pomorska, Katedra Kryminalistyki i Kryminologii

Problemy dowodowe w sprawach przestępstw drogowych – wybrane zagadnienia

Evidentiary problems in traffic crimes – selected issues

ABSTRAKT: Celem niniejszego artykułu naukowego jest przedstawienie wybranych problemów związanych z dowodzeniem sprawstwa czynu w odniesieniu do przestępstw drogowych. Pojawiają się one już w momencie podjęcia pierwszych czynności w trakcie oględzin miejsca wypadku drogowego, dających możliwość zabezpieczenia do dalszych badań wartościowych i obiektywnych śladów dowodowych. W ich trakcie popełnia się jednak liczne błędy, których powody są dość zróżnicowane. Konsekwencją tego są m.in. słabej jakości materiały poglądowe i kolejne błędy w trakcie dalszych czynności dowodowych. Istotne znaczenie mają także obiektywizm biegłych i poziom wydawanych przez nich opinii oraz odpowiednie przygotowanie decydentów procesowych do ich prawidłowej oceny.

SŁOWA KLUCZOWE: przestępstwo drogowe, oględziny, biegli, ślady, dowody

ABSTRACT: The purpose of this scientific article is to present selected problems related to proving perpetration of an act in relation to traffic offenses. They arise already at the moment of taking the first steps during the crime scene examination of a traffic accident, providing an opportunity to secure valuable and objective evidentiary traces for further research. In the course of action, however, numerous mistakes are made, the reasons for which are quite diverse. In consequence, poor-quality reference materials and subsequent errors during further evidentiary activities appear. Experts' objectivity and the level of opinions they express, as well as adequate preparation of trial decision-makers for their proper evaluation are also important.

KEYWORDS: traffic crime, crime scene examination, experts, traces, evidence

1. Wprowadzenie

Każde postępowanie karne należy tak ukształtować, by wykryto i pociągnięto do odpowiedzialności faktycznego sprawcę przestępstwa, a osoba niewinna nie powinna odpowiadać za czyn, którego nie popełniła. Nakłada to na organy ścigania obowiązek wszechstronnego wyjaśnienia przebiegu zdarzenia. Postępowania w sprawach wypadków drogowych zaczynają się od oględzin miejsca zdarzenia i ujawnienia, zabezpieczenia oraz utrwalenia niezbędnych dowodów dla sądu. Tylko w niewielkiej liczbie takich postępowań konieczne jest wykrycie i ujęcie sprawcy. Jednak wbrew pozorom w trakcie realizacji czynności procesowych pojawiają się liczne, aczkolwiek rzadko dostrzegane problemy. Mogą one w istotny sposób zakłócić lub uniemożliwić dotarcie do prawdy materialnej, a nawet przyczynić się do wydania wyroku będącego pomyłką sądową.

Trzeba też wskazać, że źródłem licznych problemów są: niewłaściwie ukształtowana współpraca organów ścigania z biegłymi, błędy w wydawanych przez nich opiniach oraz dostrzegalny niejednokrotnie brak obiektywizmu, wynikający m.in. z utożsamiania się biegłych ze sprawami, w których opiniują. Ich opinie mają niewątpliwie istotny wpływ na orzecznictwo w sprawach przestępstw drogowych. Jest to niebezpieczna sytuacja dla prawidłowego sprawowania wymiaru sprawiedliwości, gdy opinie biegłych nie są poddawane odpowiedniej weryfikacji na etapie postępowania sądowego.

Poza zakresem tej analizy nie można też pozostawić kwestii poziomu wyszkolenia policjantów, a przede wszystkim przygotowania merytorycznego prokuratorów i sędziów do oceny opinii biegłych.

2. Czynniki warunkujące proces wykrywczy

W sprawach wypadków drogowych nie są podejmowane wyłącznie czynności dowodowe. Niekiedy konieczne są również czynności wykrywcze, gdy mamy do czynienia z ucieczką nieznanego sprawcy z miejsca zdarzenia. Istotny jest wówczas nie tylko czas, jaki upłynął od chwili popełnienia przestępstwa do momentu powzięcia przez organy ścigania wiadomości o nim i przystąpienia do działań wykrywczych, ale także m.in.:

- prawidłowe przeprowadzenie pierwszych czynności, w szczególności zaś wszechstronne i dokładne oględziny miejsca zdarzenia,
- trafność rekonstrukcji miejsca zdarzenia,
- umiejętność wykorzystania dostępnych badań i metod kryminalistycznych, a także poprawność czynności procesowych,

- poziom przygotowania organów ścigania do pracy procesowej, a więc właściwy dobór i wykształcenie funkcjonariuszy śledczych oraz ich wyposażenie w odpowiednie środki techniczne,
 - odpowiednie wykorzystanie posiadanego materiału dowodowego¹.
- Nigdy nie ma jednak gwarancji, że te czynniki zapewnią sukces związany z wykryciem sprawcy i zebraniem odpowiedniego materiału dowodowego. Zaniebdania w tym względzie mogą nieść ze sobą nieodwracalne konsekwencje dla prowadzonego postępowania przygotowawczego.

3. Problemy związane z oględzinami miejsca zdarzenia drogowego

Istnieje szereg problemów, które utrudniają prawidłowe przeprowadzenie oględzin miejsca zdarzenia drogowego, gdyż konieczne jest:

- ustalenie zmian pierwotnych, ale także wtórnych, wynikających z zachowania się kolejnych uczestników wypadku,
- ustalenie zmian związanych ze zorganizowaną akcją ratowniczą, ale również z pomocą udzielaną spontanicznie przez innych uczestników ruchu drogowego,
- wyeliminowanie śladów powstałych niekiedy w trakcie poprzednich zdarzeń drogowych.

Na to nakładają się też liczne błędy popełniane podczas oględzin miejsca zdarzenia. Wśród tych najczęstszych trzeba wskazać m.in. na:

- nieprzestrzeganie obowiązujących zasad oględzinowych (np. zasady planowości, zasady jednoosobowego kierownictwa, zasady szybkości),
- nieprawidłowe określenie przedmiotu i miejsca oględzin,
- brak wyznaczenia granic oraz charakterystyki terenu objętego oględzinami,
- umieszczanie w opisie przypuszczeń, wniosków, opinii oraz elementów przesłuchania,
- użycie nieostrych pojęć w opisie punktów stałych, odległości oraz cech przedmiotów i śladów,
- niepowołanie się na materiały ilustracyjne,
- pominięcie opisu sposobu zabezpieczenia śladu,
- brak opisu występujących tzw. okoliczności negatywnych,
- brak zaznaczenia zmian warunków przebiegu czynności oraz czasu jej zakończenia,

¹ Zob. K. Sławik, *Kryminalistyka w związkach z procesem karnym, kryminologią i wiktymologią*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin, 2003, s. 23–24; Idem, *Współczesny sprawca przestępstwa*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 1996, s. 54.

- brak pełnego wykazu ujawnionych oraz zabezpieczonych śladów i przedmiotów,
- niezgodność opisu z materiałem pogładowym,
- niepoprawny język i układ logiczny treści².

4. Poziom wyszkolenia policjantów

By uniknąć tych błędów, konieczne są odpowiednia wiedza i umiejętności techników kryminalistyki oraz policjantów pionu dochodzeniowego, na których w praktyce spoczywa obowiązek realizacji większości czynności.

Truizmem jest twierdzenie, że jakość czynności kryminalistycznych w Polsce jest niska. Jest to jeden z kluczowych czynników zmniejszających efektywność oględzin wykonywanych na miejscach zdarzeń. Potwierdzają to nie tylko wyniki wielu kompleksowych badań naukowych, w trakcie których przeanalizowano liczne akta postępowań przygotowawczych i sądowych³. Zaryzykować można wręcz twierdzenie, że kolejne badania potwierdzają jedynie wcześniejsze obserwacje. Niepokojące jest szczególnie to, że podejmowane w trakcie oględzin decyzje mogą prowadzić wręcz do obniżenia wskaźnika wykrywalności sprawców. Ponadto, przedstawiane trafne propozycje zmian w dotychczasowej praktyce śledczej⁴ nie spotykają się z właściwą uwagą. Podstawą takich twierdzeń są też prowadzona od wielu lat przez autora obserwacja polskiej praktyki śledczej oraz udzielane w tym zakresie konsultacje. Przyczyn takiego stanu rzeczy należy szukać w niekorzystnych zmianach zachodzących od wielu lat w policyjnym szkolnictwie. Dla policyjnych przełożonych najważniejsza jest liczba funkcjonariuszy kończących szkolenia, a nie poziom ich przygotowania. Z uwagi na rosnące z roku na rok braki kadrowe redukuje się liczbę i czas trwania szkoleń specjalistycznych dla funkcjonariuszy pionu dochodzeniowego. Priorytetem są szkolenia podstawowe dla nowo przyjętych policjantów, a nie podnoszenie kwalifikacji przez funkcjonariuszy wykonujących czynności dochodzeniowo-śledcze i zdobywanie przez nich specjalistycznej wiedzy na temat zabezpieczania śladów, wnioskowania z nich i współpracy z biegłymi różnych specjalności. W konsekwencji tego postępowania przygotowawczego, w tym również czynności oględzinowe, nawet w najpoważniejszych kategoriach przestępstw,

² Zob. H. Grzywna, *Oględziny miejsca zdarzenia*, Szkoła Policji, Słupsk 2015, s. 31.

³ Szerzej: M. Całkiewicz, *Oględziny zwłok i miejsca ich znalezienia*, Poltext, Warszawa 2010, s. 133–140; K. Juszka, *Jakość czynności kryminalistycznych*, Verba, Lublin 2007, s. 76–80; V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, *Oględziny miejsca. Teoria i praktyka*, Towarzystwo Naukowe Organizacji i Kierownictwa „Dom Organizatora”, Toruń 2011, s. 214–223.

⁴ Zob. K. Juszka, *Analiza wpływu oględzin kryminalistycznych na wykrywalność sprawców zabójstw*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2013, s. 158–162.

prowadzone są niejednokrotnie przez nieprzygotowanych do tego odpowiednio policjantów.

Zajęcia szkoleniowe poświęcone oględzinom miejsca wypadku drogowego to tylko niewielka część programu szkolenia dotyczącego oględzin. Niejednokrotnie więc funkcjonariusze nie wiedzą, jak poszukiwać śladów, jak je odpowiednio zabezpieczać oraz przeprowadzić wnioskowanie na ich podstawie. Istnieje przy tym duże zróżnicowanie zdarzeń drogowych, a tym samym śladów powstających w ich następstwie, gdyż potrącenie pieszego zasadniczo różni się od zderzenia z pojazdem jednośladowym, innym pojazdem mechanicznym czy też z pojazdem szynowym. Formułowane są postulaty, by czynności niepowtarzalne wykonywali technicy policyjni właściwie przeszkoleni w zakresie kryminalistyki oraz specyfiki przestępczości komunikacyjnej⁵. Jednak w odniesieniu do zdecydowanej większości działań podejmowanych przez funkcjonariuszy komend powiatowych Policji jest to raczej myślenie życzeniowe, gdyż technicy kryminalistyki obsługują wszystkie rodzaje zdarzeń, a część z nich nie posiada specjalistycznego przeszkolenia w tym zakresie.

Nie może być więc zaskoczeniem często przypadkowy skład grup oględziny, niewielkie umiejętności ich członków i brak doświadczenia w prowadzeniu takich spraw. Efektem tego są niestaranie wykonywane czynności generujące liczne problemy w kolejnych etapach postępowania. Tylko w trakcie oględzin miejsca wypadku drogowego można zabezpieczyć do dalszych badań wartościowe i obiektywne ślady dowodowe. Jeśli tak się nie stanie, będzie to skutkowało licznymi trudnościami dowodowymi, wydłużeniem czasu trwania postępowania i wzrostem jego kosztów lub nawet koniecznością jego umorzenia.

5. Materiały poglądowe z oględzin

Za niezbędne elementy dokumentacji z oględzin miejsca wypadku drogowego uważane są jego szkic oraz dokumentacja fotograficzna. W praktyce trudno jest odtworzyć przebieg zdarzenia i usytuowanie śladów na podstawie często nieprzejrzystego protokołu oględzin. Nieodzowny jest zatem materiał poglądowy w postaci szkicu i zdjęć, ale one również, pomimo dużego postępu technicznego, często są niskiej jakości, więc mogą się okazać mało przydatne. Duże wątpliwości pojawiają się szczególnie wtedy, gdy taki materiał nie ma związku z protokołem i odniesień do niego, a utrwalone na zdjęciach ślady nie są w nim opisane⁶. Rzutuje to na

⁵ K.J. Pawelec, *Błędy organów procesowych oraz biegłych i ich ocena*, w: *Opiniowanie w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, red. P. Krzemień, K.J. Pawelec, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2023 [publikacja elektroniczna, bez numeracji stron].

⁶ E. Gruza, *Anatomia pomyłek sądowych*, Prok.i Pr. 2023, nr 7–8, s. 172–173.

dalsze postępowanie, gdyż to protokół oględzin jest podstawowym sposobem utrwalania wyników oględzin, a pozostałe mają tylko znaczenie akcesoryjne. Jeśli materiał poglądowy został źle przygotowany lub nie wykonano poprawnie szkiców miejsca zdarzenia, to wówczas całe oględziny są mało efektywne, a więc także mało przydatne dowodowo⁷.

W przypadku rekonstrukcji wypadków drogowych przekłada się to na przyjmowanie szacunkowych, dość dowolnych danych, co jest szczególnie niebezpieczne. Pozwala to bowiem na stosunkowo swobodną interpretację wyników badań i formułowanie wniosków pociągających za sobą istotne błędy w opiniowaniu. Nawet niewielka różnica w przyjętych szacunkowo danych daje bowiem inne wyniki, a tym samym odmienne wnioski w opiniach⁸.

6. Błędy w trakcie czynności dowodowych

Błędy popełniane przez funkcjonariuszy Policji dotyczą jednak nie tylko samych oględzin miejsca, ale również innych czynności dowodowych. Należy wskazać m.in. na oględziny pojazdów, wstępne badanie ich sprawności technicznej, ale także oględziny uczestników zdarzenia i ich odzieży⁹. Niejednokrotnie są to czynności, które tylko teoretycznie mogą być ponownie przeprowadzone w toku dalszego postępowania, gdyż upływ czasu może skutecznie to uniemożliwić. W piśmiennictwie wskazuje się, że część brakujących danych z protokołów oględzin można zweryfikować dowodami osobowymi¹⁰. W moim przekonaniu jest to jednak mało prawdopodobne z uwagi na liczne wątpliwości odnośnie do wiarygodności takich źródeł, a szczególnie wtedy, gdy tymi źródłami są sami uczestnicy zdarzenia drogowego.

To jednak nie wszystko, gdyż skoncentrowanie się tylko i wyłącznie na samym miejscu zdarzenia powoduje, że niejednokrotnie nie podejmuje się wysiłków, by odnaleźć inne źródła, które mogą nas przybliżyć do obiektywnego wyjaśnienia sprawy. Dotyczy to m.in. zabezpieczenia zapisów monitoringu wizyjnego, nagrań z kamer samochodowych, odczytów z zapisów w sterownikach pojazdów, zabezpieczenia odzieży i obuwia uczestników¹¹. Szczególnie istotna jest kwestia zabezpiecza-

⁷ Ibidem.

⁸ E. Gruza, *O błędach i ich przyczynach w opiniach biegłych*, w: *Doctrina Multiplex veritas una. Księga Jubileuszowa ofiarowana Profesorowi Mariuszowi Kulickiemu*, red. V. Kwiatkowska-Darul, A. Marek, A. Bulsiewicz, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń 2004, s. 185.

⁹ K.J. Pawelec, *Błędy organów...*

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Ibidem.

nia zapisów wizyjnych pochodzących z różnych źródeł, które, o ile są odpowiedniej jakości, mogą mieć bardzo duże znaczenie dowodowe¹². Trudno jest jednak precyzyjnie wskazać na konkretne przyczyny takich zachowań funkcjonariuszy organów ścigania, gdyż należałoby powiązać badania konkretnych przypadków błędów i zaniedbań z badaniami ankietowymi funkcjonariuszy realizujących te czynności. Zasadnie można jednak przyjąć, że przyczyn można upatrywać w brakach wiedzy kryminalistycznej, a przede wszystkim w niedostatecznym doświadczeniu zawodowym wielu młodych policjantów. Nie bez znaczenia może być też niewłaściwy podział zadań służbowych na miejscach wypadków drogowych, co może prowadzić do niezawinionych błędów, wynikających z przekonania, że część czynności dowodowych ma zostać wykonana przez innych funkcjonariuszy. Nakłada się na to również duża presja wywierana na policjantów prowadzących oględziny miejsc wypadków drogowych, by zakończyli je jak najszybciej po zabezpieczeniu przede wszystkim śladów materialnych. Liczba zadań, jakie muszą niejednokrotnie wykonać w krótkim czasie i w złych warunkach pogodowych, w sposób oczywisty może skutkować błędami, których często nie da się już naprawić.

7. Brak obiektywizmu biegłych

Badanie pojazdu po wypadku jest bardzo ważną częścią procesu ustalania prawdy materialnej, w związku z czym musi być ono wykonane dokładnie, gdyż konsekwencją niedbałości może być utrata istotnych dowodów. Podkreśla się, że biegłego prowadzącego takie badania należy zapoznać z materiałem dowodowym, by miał świadomość tego, w jakim kierunku należy prowadzić badania. Dotyczy to w szczególności układów – hamulcowego, kierowniczego i zawieszenia kół pojazdu, w sytuacji, gdy są inne dowody wskazujące na możliwość istnienia takich wad już przed wypadkiem¹³.

W przypadku opiniowania dotyczącego rekonstrukcji wypadków komunikacyjnych trzeba być jednak bardzo ostrożnym, jeśli chodzi o zapoznavanie biegłych z materiałami postępowania. Zjawiskiem szczególnie widocznym w takich opiniach jest utożsamianie się biegłych ze sprawą. Konsekwencją tego może być wydawanie stronniczych opinii, na podstawie innych materiałów zebranych w danym postępowaniu, które mogą wskazywać na winę jednego z uczestników wypadku. Akcentuje się wręcz, że biegli niejednokrotnie próbują przypisać sprawstwo uczestnikom, którzy odnieśli mniejsze obrażenia, albo dorosłym – gdy w zdarzeniu uczestniczyło

¹² Zob. szerzej: P. Waszkiewicz, *Wielki Brat. Rok 2010. Systemy monitoringu wizyjnego – aspekty kryminalistyczne, kryminologiczne i prawne*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011, s. 180.

¹³ P. Krzemień, T. Diupero, *Rodzaje opinii*, w: *Opiniowanie...*

dziecko¹⁴. Na szereg innych aspektów związanych z bezstronnością i obiektywizmem biegłych zwraca uwagę Kazimierz J. Pawelec¹⁵.

Zauważalne jest też utożsamianie przez biegłych przyczyny wypadku z winą w wyniku podświadomego emocjonalnego podejścia do sprawy, z uwagi na często tragiczne skutki i wewnętrzne poczucie sprawiedliwości. Nie można jednak zapominać, że przyczynienie się do wypadku przez jego uczestnika nie musi świadczyć o jego winie¹⁶.

Zasadniczy sprzeciw muszą więc budzić często spotykane w takich opiniach stwierdzenia biegłych co do winy poszczególnych uczestników zdarzenia. Jest to niedopuszczalne przekroczenie granic opiniowania wyznaczonych przez kodeks postępowania karnego. Podobnie jest w sytuacji, gdy bez odpowiednich podstaw biegli wydają opinie kategoryczne, niemające żadnego oparcia w analizowanym materiale dowodowym, chcąc przypodobać się organom procesowym¹⁷. Trudno się jednak spodziewać negatywnych reakcji ze strony tych organów, gdyż często bezkrytycznie akceptują one takie opinie, a ich wnioski przenoszą wprost do swoich orzeczeń.

8. Opinie biegłych

Obecnie biegłym może zostać każda osoba, która spełnia niezbyt wygórowane kryteria określone w § 12 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 24 stycznia 2005 r. w sprawie biegłych sądowych¹⁸. Nie znajdziemy w nich wymogu wysokich kwalifikacji, doświadczenia zawodowego czy dorobku naukowego¹⁹. Biegłym może więc zostać każda osoba spełniająca podstawowe i bardzo niskie wymagania formalne. Brakuje też instrumentów prawnych służących skutecznej kontroli kwalifikacji biegłych. O lekceważeniu tego problemu mogą świadczyć chociażby opinie wyrażone przez sędziów pracujących w Ministerstwie Sprawiedliwości w związku z opracowaniem jednego z projektów ustawy o biegłych. Ich zdaniem „aktualne doświadczenia z działalności sądów powszechnych wyraźnie wskazują, że w przypadku biegłych sądowych problemem nie są ich niskie kwalifikacje, lecz niewystarczająca liczba. Brak biegłych prowadzi do tego, że ci, którzy sporządzają opinie, są

¹⁴ E. Gruza, *O błędach i ich przyczynach...*, s. 185.

¹⁵ Zob. m.in. K.J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Wolters Kluwer, Warszawa 2021, s. 372–375.

¹⁶ K.J. Pawelec, *Błędy organów...*

¹⁷ E. Gruza, *O błędach i ich przyczynach...*, s. 185.

¹⁸ Dz.U. z 2005 r., nr 15, poz. 133.

¹⁹ K.J. Pawelec, *Błędy organów...*

nadmiernie obłożeni zleceniami, wskutek czego kolejne zlecenia muszą coraz dłużej czekać na wykonanie. [...] zadania, które powierza się biegłym w toku postępowań przed organami wymiaru sprawiedliwości, są na tyle zróżnicowane, że nie do wszystkich z nich są potrzebne wysokie kwalifikacje. Zadanie takie, jak odtworzenie przebiegu zdarzenia (wypadku, choroby itp.) na podstawie zebranych dowodów rzeczywiście wymaga najwyższej wiedzy – ale już prosty opis śladów fizycznych (obrażeń ciała, uszkodzeń pojazdu itp.) może być przeprowadzony przez biegłego o najniższych, praktycznych kwalifikacjach. Tak więc wyłączenie z listy biegłych tych o niższych kwalifikacjach nie musi przynieść rzeczywistych korzyści”²⁰.

Nie dziwi zatem, że sytuacja, z jaką mamy obecnie do czynienia w przypadku wyboru biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych, w pełni odpowiada określeniu autorstwa Tadeusza Widły: króluje wieloby – byle kto, byle jak, byle szybko, byle tanio²¹.

Przyczyn problemów we współpracy z biegłymi upatrywać można także w korzystaniu z ich pomocy dopiero w zaawansowanym stadium postępowania. Podstawowym celem powołania biegłego jest wówczas przede wszystkim asekurowanie się, gdyby okazało się na etapie postępowania sądowego, że jego opinia jest jednak konieczna. Nie sprzyja to wszelako dobru postępowania, gdyż okoliczności mające istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy wyłaniają się najczęściej na jej początku i wyznaczają jej dalszy kierunek. Jeśli opinia uzyskiwana jest na późnym etapie postępowania, to może się okazać, że część przeprowadzonych czynności była albo zbędna, albo trzeba je powtórzyć z uwagi na nowe ustalenia biegłego. Niejednokrotnie trzeba przeprowadzić kolejne czynności, co wydłuża czas postępowania i zwiększa jego koszty.

Konieczne jest także właściwe ukształtowanie relacji z biegłymi, a mianowicie traktowanie ich jako partnerów w poszukiwaniach kwestii, których rozstrzygnięcie wymaga wiadomości specjalnych. Bez ich aktywnego udziału nie jest to możliwe, a brak wcześniejszych konsultacji przed powołaniem może generować wiele problemów i opóźniać lub uniemożliwiać właściwe zakończenie postępowania. Jest to szczególnie istotne wtedy, gdy mamy do czynienia z nieprawidłowo zebrany materiałem dowodowym. Wówczas brak wymiany precyzyjnych informacji pomiędzy zleceniodawcą a biegłym może skutkować koniecznością powtórzenia badań, a nawet zniszczeniem źle zabezpieczonych śladów²².

²⁰ E. Gruza, *Błędy w opiniach biegłych sądowych – w kontekście niesłusznych skazań*, SI 2021, nr 88, s. 133.

²¹ T. Widła, *Uwagi do projektu ustawy o biegłych*, Katowice 2019 [niepublikowane], podano za: E. Gruza, *Anatomia pomyłek...*, s. 182.

²² W. Juchacz, *Pomyłki sądowe w sprawach o zabójstwa. Studium karno-procesowe i kryminalistyczne*, Kujawsko-Pomorska Szkoła Wyższa, Bydgoszcz 2016, s. 116–117.

9. Błędy w opiniach i ich wpływ na orzecznictwo

Wojciech Wach szczegółowo przedstawił kilkanaście przyczyn nietrafnych opinii biegłych, wśród których warto wskazać na: mylenie rozumowania dedukcyjnego z redukcyjnym, warunku koniecznego z koniecznym i wystarczającym, łączenie zdarzeń rozłącznych w jeden układ przyczynowo-skutkowy oraz wewnętrzne sprzeczności, trudności w wyodrębnieniu związków przyczynowo-skutkowych czy też trudności z zauważeniem istoty problemu²³.

Przykładów oczywistych błędów popełnianych przez biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków komunikacyjnych i uporczywego trwania przez nich przy swoim zdaniu, również podczas składania zeznań przed sądem, można podać wiele. Przytoczę jeden z nich, lecz bardzo symptomatyczny, gdy biegły przyznał, że: „[...] inna była masa pojazdu, prędkość, inny kąt, inne strony zderzenia i mechanizm zderzenia, ale to wszystko nie ma znaczenia, co może być dla niektórych niezrozumiałe. Dalej twierdził, że jeżeli, tak jak w tej sprawie, miejsce zdarzenia nie może być dokładnie ustalone na podstawie obiektywnych śladów materialnych, a materiał dowodowy obejmuje dowód obiektywny w postaci powypadkowego położenia pojazdów oraz sprzeczne zeznania, to określenie powyższych parametrów decyduje o rekonstrukcji zdarzenia. I takie, jak się okazało dość dowolne i błędne parametry, przyjął on w swojej opinii. Co więcej, zdaniem tego biegłego, nieistotne dla końcowych wniosków były fakty, że uszkodzenia samochodu były z prawej strony a nie jak zaznaczył w opinii z lewej strony pojazdu”²⁴.

W ostatnich latach dostrzegalny jest zmniejszający się krytycyzm sądów wobec opinii biegłych, wynikający najczęściej z braku wiedzy potrzebnej do ich merytorycznej oceny. Sędziowie przyjmują wobec biegłych postawę bierną i wyczekującą, podczas gdy uzyskane opinie powinny podlegać swobodnej ocenie sądu, tak jak każdy inny dowód, zgodnie z wymogami określonymi w art. 7 k.p.k.²⁵. Ocenie należy sposób rozumowania biegłych, wyprowadzone wnioski, a także metody badań. Brak takiej oceny przez sąd stanowi istotne uchybienie regułom określonym w art. 7 i 410 k.p.k.²⁶. W polskiej praktyce sądowej jest jednak najczęściej inaczej. Sądy dysponujące kategorią opinią nie zadają sobie takiego zbędnego trudu i po prostu

²³ W. Wach, *Wiarygodność ustalenia przyczyny wypadku drogowego*, „Paragraf na Drodze” 2009, nr specjalny, s. 122–125.

²⁴ E. Gruza, *Junk science po polsku*, w: *Czynności procesowo-kryminalistyczne w polskich procedurach. Materiały z konferencji naukowej i IV Zjazdu Katedr Kryminalistyki*. Toruń 5–7 maja 2004, red. V. Kwiatkowska-Darul, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń 2004, s. 77.

²⁵ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz.U. z 2024 r., poz. 37, 1222, 1248).

²⁶ W. Juchacz, *Pomyłki sądowe...*, s. 105–106.

powołują się na nią, wskazując ją jako podstawę „swoich” rozstrzygnięć. Zapominają jednak o tym, że poszerzeniu uległ obszar uznawany za wiadomości specjalne, a poziom opiniowania nie nadąża za postępem naukowym²⁷. W obliczu tego mamy więc do czynienia z bardzo niebezpieczną sytuacją dla prawidłowego sprawowania wymiaru sprawiedliwości w Polsce – dominującą rolą opinii biegłych, a zatem ich swoistym uprzywilejowaniem pośród innych dowodów. Jest to widoczne szczególnie w obszarze rekonstrukcji wypadków drogowych.

Ponadto, należy również uważać, aby przy ocenie opinii biegłego brać pod uwagę przedstawiane argumenty, a nie kierować się sposobem ich prezentacji²⁸.

Trzeba zawsze także pamiętać o słowach T. Widły, że w ekspertyzie pomyłki zdarzają się i zdarzać muszą, ponieważ nie ma doskonałych metod i nieomylnych biegłych²⁹.

Na marginesie tych rozważań warto wspomnieć też o tym, że ocena opinii nie powinna się ograniczać tylko do oceny środka dowodowego, ale również, co bardzo istotne, samego źródła, jakim jest biegły³⁰. Biegły biegłemu nierówny, więc nawet ogólna ocena jego kwalifikacji może uchronić sąd przed przyjęciem ekspertyzy przygotowanej przez niekompetentnego biegłego.

Przyczyną opisanego sposobu postępowania decydentów procesowych, poza chęcią ułatwienia sobie pracy, jest z pewnością ich nieodpowiednie przygotowanie do oceny wyników pracy biegłych lub nawet jego brak. Jest to szczególnie istotne w przypadku opinii bardzo skomplikowanych i wymagających dużej wiedzy, a takimi są z pewnością opinie z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych. Słusznie wskazuje Ewa Gruza, że „praktycy wymiaru sprawiedliwości nie wynoszą odpowiedniego przygotowania w tym zakresie ani z uniwersytetu, ani z aplikacji, ograniczając się w życiu zawodowym z reguły do przeczytania opinii i bezkrytycznego przyjęcia wniosków, poprawy i nadziei na zmianę tej sytuacji nie widać”³¹. Powodów takiego stanu rzeczy należy upatrywać m.in. w niewielkiej wiedzy kryminalistycznej prawników. Istnieje stała tendencja do ograniczania liczby godzin zajęć z kryminalistyki i traktowania jej „jako nauki policyjnej – czyli niższej rangi i niekoniecznie potrzebnej prawnikowi”³². Jak pokazuje polska praktyka śledcza, efektem takiego podejścia są liczne błędy, a nawet pomyłki sądowe³³.

²⁷ E. Gruza, *Anatomia pomyłek...*, s. 181–182.

²⁸ M. Leśniak, *Perswazyjność opinii biegłego*, w: *Obszary badawcze współczesnej kryminalistyki*, red. T. Widły, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice 2011, s. 127.

²⁹ T. Widły, *Uwagi o przeprowadzaniu dowodu z opinii biegłego*, „Palestra” 2002, nr 3–4, s. 72.

³⁰ E. Gruza, *Anatomia pomyłek...*, s. 182–183.

³¹ E. Gruza, *O błędach i ich przyczynach...*, s. 188–189.

³² J. Kasprzak, *Błędy w jednej sprawie, czyli jeszcze raz o potrzebie znajomości kryminalistyki przez prawników*, w: *Kryminalistyka dla prawnika. Prawo dla kryminalistyki*, red. V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, Towarzystwo Naukowe Organizacji i Kierownictwa „Dom Organizatora”, Toruń 2010, s. 212.

³³ Zob. szerzej: W. Juchacz, *Pomyłki sądowe...*, s. 15–17.

10. Podsumowanie

Wbrew obiegowym opiniom zebranie dowodów i pociągnięcie do odpowiedzialności karnej faktycznego sprawcy przestępstwa drogowego stanowią w wielu przypadkach bardzo duże wyzwanie dla organów ścigania. By sprostac obowiązkom wszechstronnego wyjaśnienia przebiegu zdarzenia, trzeba wykonać prawidłowo szereg czynności dowodowych. Ponadto, w zdecydowanej liczbie przypadków także uzyskać obiektywną opinię, wolną od wielu oczywistych błędów popełnianych przez biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków komunikacyjnych. Niestety, sędziowie przyjmują wobec biegłych postawę bierną i wyczekującą. Powinni uzyskane opinie poddać swobodnej ocenie, tak jak każdy inny dowód, a nie tylko powoływać się na nie, wskazując je jako podstawę rozstrzygnięć.

W obliczu całości tych rozważań jako niezwykle ważna jawi się więc odpowiednia edukacja policjantów, prokuratorów i sędziów odnośnie do problemów dowodowych pojawiających się w sprawach przestępstw drogowych, a przede wszystkim tych związanych z oględzinami i oceną opinii biegłych. Mając wieloletnie doświadczenie wyniesione ze szkolenia funkcjonariuszy Policji oraz prawników, jestem jednak sceptyczny, jeśli chodzi o szybkie zmiany w tym obszarze. Są one natomiast konieczne, gdyż opisane problemy w dużym stopniu utrudniają lub uniemożliwiają dotarcie do prawdy materialnej, a nawet prowadzą do wydawania wyroków będących pomyłkami sądowymi. Główną tego przyczyną są niewątpliwie błędy ludzkie³⁴, wynikające w przeważającej mierze z niewiedzy.

Bibliografia

- Całkiewicz M., *Oględziny zwłok i miejsca ich znalezienia*, Poltext, Warszawa 2010.
- Gruza E., *Anatomia pomyłek sądowych*, „Prokuratura i Prawo” 2023, nr 7–8, s. 170–189.
- Gruza E., *Błędy w opiniach biegłych sądowych – w kontekście niesłusznych skazań*, „Studia Iuridica” 2021, nr 88, s. 122–135.
- Gruza E., *Junk science po polsku*, w: *Czynności procesowo-kryminalistyczne w polskich procedurach. Materiały z konferencji naukowej i IV Zjazdu Katedr Kryminalistyki. Toruń 5–7 maja 2004*, red. V. Kwiatkowska-Darul, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń 2004, s. 67–78.
- Gruza E., *O błędach i ich przyczynach w opiniach biegłych*, w: *Doctrina Multiplex veritas una. Księga Jubileuszowa ofiarowana Profesorowi Mariuszowi Kulickiemu*, red. V. Kwiatkowska-Darul, A. Marek, A. Bulsiewicz, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń 2004, s. 179–189.

³⁴ E. Gruza, *Anatomia pomyłek...*, s. 171.

- Grzywna H., *Oględziny miejsca zdarzenia*, Szkoła Policji, Słupsk 2015.
- Juchacz W., *Pomyłki sądowe w sprawach o zabójstwa. Studium karno-procesowe i kryminalistyczne*, Kujawsko-Pomorska Szkoła Wyższa, Bydgoszcz 2016.
- Juszka K., *Analiza wpływu oględzin kryminalistycznych na wykrywalność sprawców zabójstw*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2013.
- Juszka K., *Jakość czynności kryminalistycznych*, Verba, Lublin 2007.
- Kasprzak J., *Błędy w jednej sprawie, czyli jeszcze raz o potrzebie znajomości kryminalistyki przez prawników*, w: *Kryminalistyka dla prawa. Prawo dla kryminalistyki*, red. V. Kwiatkowska-Wójcikiewicz, Towarzystwo Naukowe Organizacji i Kierownictwa „Dom Organizatora”, Toruń 2010, s. 211–220.
- Krzemień P., Diupero T., *Rodzaje opinii*, w: *Opiniowanie w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, red. P. Krzemień, K.J. Pawelec, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2023 [publikacja elektroniczna, bez numeracji stron].
- Kwiatkowska-Wójcikiewicz V., *Oględziny miejsca. Teoria i praktyka*, Towarzystwo Naukowe Organizacji i Kierownictwa „Dom Organizatora”, Toruń 2011.
- Leśniak M., *Perswazyjność opinii biegłego*, w: *Obszary badawcze współczesnej kryminalistyki*, red. T. Widła, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice 2011, s. 116–128.
- Pawelec K.J., *Błędy organów procesowych oraz biegłych i ich ocena*, w: *Opiniowanie w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, red. P. Krzemień, K.J. Pawelec, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2023 [publikacja elektroniczna, bez numeracji stron].
- Pawelec K.J., *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Wolters Kluwer, Warszawa 2021.
- Sławik K., *Kryminalistyka w związkach z procesem karnym, kryminologią i wiktymologią*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2003.
- Sławik K., *Współczesny sprawca przestępstwa*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 1996.
- Wach W., *Wiarygodność ustalenia przyczyny wypadku drogowego*, „Paragraf na Drodze” 2009, nr specjalny, s. 115–133.
- Waszkiewicz P., *Wielki Brat. Rok 2010. Systemy monitoringu wizyjnego – aspekty kryminalistyczne, kryminologiczne i prawne*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011.
- Widła T., *Uwagi do projektu ustawy o biegłych*, Katowice 2019 [niepublikowane].
- Widła T., *Uwagi o przeprowadzaniu dowodu z opinii biegłego*, „Palestra” 2002, nr 3–4, s. 66–73.

dr hab. PIOTR HERBOWSKI, prof. ucz.
e-mail: piotr.herbowski@wp.pl

Doktor habilitowany nauk prawnych, profesor uczelni, kierownik Katedry Kryminalistyki i Kryminologii Akademii Kujawsko-Pomorskiej w Bydgoszczy. Naukowo interesuje

się taktyką prowadzenia czynności wykrywczych i dowodowych w sprawach kryminalnych. Posiada wieloletnie doświadczenie zdobyte w trakcie służby w jednostkach terenowych Policji.

D.Litt. in Law, University professor, Head of the Department of Criminalistics and Criminology at Kujawy and Pomorze University in Bydgoszcz. His scientific interests involve tactics of conducting discovery and evidentiary activities in criminal cases. He has many years of experience gained while serving in local Police units.



ALEKSANDRA BOROWSKA-SOLONYNKO

<https://orcid.org/0000-0001-7376-3226>

Warszawski Uniwersytet Medyczny, Katedra i Zakład Medycyny Sądowej

Biegły z zakresu medycyny sądowej jako uczestnik czynności procesowych dotyczących zwłok ofiar katastrof masowych

An expert in forensic medicine as a participant in proceedings involving bodies of mass disaster victims

ABSTRAKT: Medycyna sądowa jest nauką pomostową pomiędzy medycyną a prawem, a specjaliści medycyny sądowej są lekarzami wyszkolonymi do współpracy z prawnikami. Dobra współpraca i znajomość wzajemnych potrzeb oraz możliwości zawodowych są szczególnie ważne w sytuacji stresowej i wymagającej kooperacji między różnymi podmiotami – a tak właśnie dzieje się w przypadku zaistnienia zdarzenia o charakterze masowym z licznymi ofiarami śmiertelnymi. Niniejsza praca ma na celu przedstawienie podstawowych informacji o tym, kim jest specjalista medycyny sądowej, jakie czynności są mu przypisane do wykonywania na miejscu zdarzenia o charakterze masowym oraz później, po przewiezieniu zwłok do prosektorium. Szczególna uwaga zostanie zwrócona na obowiązki w czasie procesowych oględzin zwłok na miejscu ich ujawnienia oraz wyzwania wynikające z prób wprowadzenia procedury DVI (*Disaster Victim Identification*), proponowanej przez Interpol. Przedstawione zostaną także krótko możliwości współczesnej diagnostyki pośmiertnej, ze szczególnym uwzględnieniem radiologii pośmiertnej, w tym pośmiertnej tomografii komputerowej.

SŁOWA KLUCZOWE: medycyna sądowa, DVI (*Disaster Victim Identification*), sekcja zwłok, pośmiertna tomografia komputerowa, zdarzenie masowe

ABSTRACT: Forensic medicine bridges the disciplines of medicine and law, and so it follows that forensic medicine specialists are doctors trained to cooperate with lawyers. Good teamwork and knowledge of mutual needs and professional abilities are especially important in stressful situations which require cooperation between various entities – such as during mass disasters in which there are many fatalities. This article aims to provide basic information on who a forensic specialist is and the activities he or she is assigned to perform at the scene of a mass casualty incident and later

after the corpse has been transported to the mortuary. Particular attention will be paid to: duties during procedural examinations of corpses at the scene of their discovery, and challenges arising from attempts to introduce the DVI (Disaster Victim Identification) procedure proposed by Interpol. Current possibilities in post-mortem diagnosis will also be presented, with specific attention paid to post-mortem radiology, including post-mortem computed tomography (PMCT).

KEYWORDS: forensic pathology, DVI (Disaster Victim Identification), autopsy, PMCT (postmortem computed tomography), mass disaster

1. Wstęp

Medycyna sądowa jest nauką pomostową pomiędzy medycyną a prawem. Specjaliści medycyny sądowej, w przeciwieństwie do specjalistów z zakresu patomorfologii (często mylonych ze specjalistami z medycyny sądowej), nie są kształceni z zakresu patomorfologii¹ – szczególnie z oceny mikroskopowej tkanek. W trakcie specjalizacji lekarze medycyny sądowej uczą się natomiast tego, jak oceniać i przedstawiać w postaci opinii poszczególne stany medyczne tak, aby było to przydatne w toku różnych postępowań, w tym przede wszystkim karnych i cywilnych. Specjaliści medycyny sądowej wydają zatem liczne opinie zarówno na podstawie bezpośredniego badania (osób żywych i zmarłych), jak i akt sprawy. Dotyczą one różnorodnych zagadnień, np. skutków pobicia, zabójstw, gwałtów, maltretowania, zaniedbywania opieki, postrzałów, wypadków komunikacyjnych, nieprawidłowości w postępowaniu medycznym, identyfikacji osób i zwłok o nieustalonej tożsamości itd. Jakkolwiek żadna z tych czynności nie jest zarezerwowana dla specjalistów medycyny sądowej i mogą je wykonywać także inni lekarze, to jednakże medycyna sądowa jest jedyną specjalizacją lekarską, w której w czasie szkolenia poświęca się dużo czasu na kształcenie lekarzy w zakresie wydawania opinii sądowo-lekarskich. W miarę możliwości medycy sądowi biorą też udział w oględzinach zwłok i szczątków na miejscu ich ujawnienia. Wiedza i umiejętności posiadane przez tych specjalistów stają się przydatne m.in. w sytuacjach nadzwyczajnych, jakimi są zdarzenia masowe skutkujące znaczną liczbą ofiar śmiertelnych. Szczegółowe omówienie trybu powoływania medyków sądowych oraz wszystkich możliwych czynności w tego typu sytuacjach jest domeną podręczników prawa, medycyny i innych nauk pokrewnych. Stąd w dalszej części niniejszego artykułu przedstawiony zostanie jedynie zarys owego zagadnienia uwzględniający obecnie zachodzące zmiany i związane z tym wyzwania oraz możliwości. Z uwagi na fakt, że zadania medyka

¹ G. Teresiński, *Medycyna sądowa a „patologia”*, w: *Medycyna sądowa*, t. 1: *Tanatologia i traumatologia sądowa*, red. G. Teresiński, PZWL Wydawnictwo Lekarskie, Warszawa 2019, s. 24–30.

sądowego są elementem wielodyscyplinarnych procedur prowadzonych w związku ze zdarzeniem masowym, również te procedury zostaną pokrótce omówione.

2. Zdarzenie o charakterze masowym

Nieoczekiwane zdarzenie, w którym straciła życie duża liczba osób², skutkuje koniecznością zaangażowania bardzo licznych zespołów ludzkich i prowadzenia wielokierunkowych działań. Mają one na celu (po zakończeniu czynności ratowniczych) przede wszystkim ustalenie: przyczyn zdarzenia, ewentualnie osób odpowiedzialnych za jego wystąpienie oraz tożsamości ofiar. Wymienione ustalenia prowadzone są w odpowiednim zakresie w ramach postępowań prokuratorskich i właściwych komisji badań przyczyn wypadków. Efekty pracy medyka sądowego są przydatne do osiągnięcia wszystkich trzech wspomnianych celów.

3. Proces identyfikacji zwłok i szczątków w zdarzeniach masowych

Jednym z trudniejszych zadań w przypadku zdarzeń o charakterze masowym jest identyfikacja zwłok i szczątków. Należy bowiem podkreślić, że np. w katastrofach samolotów pasażerskich, w których praktycznie zawsze dochodzi do rozfragmentowania zwłok, do identyfikacji może być nawet wiele tysięcy ich fragmentów³. Wówczas jedynie prowadzenie dobrze zaplanowanego i przewidzianego wcześniej działania daje szansę na prawidłowe ustalenie tożsamości. Trzeba zaakcentować, że znaczenie identyfikacji jest trudne do przecenienia i dotyczy nie tylko aspektów związanych z uczuciami oraz konsekwencjami prawnymi dla bliskich ofiar, ale także aspektów prawno-karnych łączących się z ustaleniem przyczyn katastrofy i osób za nią odpowiedzialnych. Przykładem może być sytuacja, gdy do katastrofy samolotu dojdzie w wyniku ataku terrorystycznego, podczas którego zastrzelony zostanie pilot – do ustalenia tego faktu niezbędna jest identyfikacja zwłok lub szczątków pilota. Różne organizacje międzynarodowe proponują konkretne metody postępowania identyfikacyjnego w zdarzeniach masowych. Metody, które obec-

² A. Borowska-Solonyńko, *Medyczno-sądowe aspekty oceny skutków katastrof*, w: *Medycyna sądowa...*, s. 291–292.

³ M. Przybyłowski, *Problematic Aspects of the Identification of the Dead Bodies of Aviation Crash Victims in Poland. The Role of the Forensic Medicine Expert in an External Examination Group and a Disaster Victim Identification (DVI) Team*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii” 2020, 70 (2–3), s. 136–148.

nie próbuje się wdrażać w warunkach polskich, pochodzą od Interpolu – Międzynarodowej Organizacji Policji. Ta organizacja proponuje metodykę identyfikacji opartą na działaniach zespołów DVI (ang. *Disaster Victim Identification*)⁴. Zgodnie z założeniami wymienionej metodyki należy utworzyć trzy rodzaje zespołów DVI: zespół AM (*ante mortem*), zespół PM (*post mortem*) oraz zespół do porównywania danych. Zadaniem grupy AM jest zbieranie przyżyciowych danych, np. dotyczących cech charakterystycznych (rysopisowych, blizn, tatuaży itd.), przebytych operacji, chorób, wykonywanych za życia badań itp.; dotarcie do dokumentacji stomatologicznej; pobranie materiału porównawczego do badań genetycznych itd. Zadaniem zespołu PM jest zbieranie wszystkich danych dotyczących zwłok i szczątków ofiar oraz pobieranie materiału do badań identyfikacyjnych. Przy czym działalność tej grupy zaczyna się już na miejscu katastrofy i kontynuowana jest w prosektorium. Porównywaniem danych AM i PM zajmuje się trzeci zespół. Z założenia lekarze medycyny sądowej mają współpracować z grupą PM oraz grupą do porównywania danych⁵. Zbieranie danych przez wymienione trzy zespoły odbywa się za pomocą specjalnych formularzy dostępnych na stronie Interpolu. Występują one w trzech wersjach kolorystycznych, co ma zapobiegać ich pomyleniu. Formularz AM jest żółty, formularz PM – różowy, a formularz do porównywania danych – biały. Stosowanie formularzy zapobiega omyłkowemu pominięciu ważnych informacji (nawet w sytuacji stresowej – a taką niewątpliwie jest praca przy badaniu skutków katastrofy). Ułatwia zbieranie danych w sposób usystematyzowany i stosunkowo prosty do ich porównywania. Kluczowym elementem skutecznej identyfikacji jest stosowanie właściwego oraz ujednoliconego systemu numeracji zwłok i szczątków. Numer nadawany jest na miejscu ujawnienia zwłok lub szczątków i pochodzi ze specjalnego formularza (*recovery form*), do którego na miejscu zdarzenia wpisywane są pierwsze dane dotyczące ujawnionych zwłok lub ich fragmentów. W Polsce zespół DVI powołano Decyzją nr 166 Komendanta Głównego Policji z dnia 21 maja 2019 r. w sprawie powołania nieetatowego zespołu o nazwie Zespół ds. Identyfikacji Ciał Ofiar do realizacji czynności służbowych ukierunkowanych na identyfikację ciał ofiar katastrof⁶. Nie oznacza to jednak, że został on tym samym zaadaptowany do polskiego systemu prawnego dotyczącego oględzin zwłok i szczątków. Podstawę

⁴ *Disaster Victim Identification (DVI)*, <https://www.interpol.int/How-we-work/Forensics/Disaster-Victim-Identification-DVI> [dostęp: 01.03.2025].

⁵ Y. Schuliar, P.J.T. Knudsen, *Role of Forensic Pathologists in Mass Disasters*, „Forensic Science Medicine and Pathology” 2012, 8 (2), s. 164–173.

⁶ Decyzja nr 166 Komendanta Głównego Policji z dnia 21 maja 2019 r. w sprawie powołania nieetatowego Zespołu ds. Identyfikacji Ciał Ofiar. Informacje dostępne w: *Identyfikacja ofiar katastrof*, „Gazeta Policyjna” 2019, nr 176, <https://gazeta.policja.pl/997/archiwum-1/2019/numer-176-listopad-2019/181582,Identyfikacja-ofiar-katastrof.html> [dostęp: 01.03.2025].

prawną do oględzin zwłok i szczątków w Polsce stanowi art. 209 k.p.k.⁷, który nie odróżnia sytuacji zgonów pojedynczych osób od zdarzeń o charakterze masowym oraz nie uwzględnia roli zespołów DVI. Nie ma zatem możliwości, aby zespoły DVI funkcjonowały odrębnie (a tak wynika z założeń Interpolu), a w praktyce wszystkie dane przez nie wykorzystywane pochodzić muszą z czynności procesowych wykonywanych na zlecenie prokuratora. Również medyk sądowy w przypadku zaistnienia katastrofy zostaje powołany przez prokuratora w charakterze biegłego do czynności procesowych i jedynie wtedy może wspierać zespół PM lub zespół do porównywania danych. Szczegółowe omówienie trudności wynikających z prób dopasowania sprawdzonej metody identyfikacji zwłok i szczątków, proponowanej przez Interpol, do polskiego systemu prawnego nie tylko przekracza ramy niniejszej publikacji, ale także kompetencje, jakie posiadam jako autor. Do tego typu analizy potrzebna jest, poza wiedzą z medycyny sądowej, również m.in. wiedza z zakresu prawa oraz odnosząca się do szczegółowych regulacji dotyczących pracy Policji. Pragnę jedynie zasygnalizować, że nieuchronnym skutkiem próby dopasowania DVI do realiów polskich jest utrata części zalet metodyki DVI. Przykładem jest kwestia numeracji zwłok i szczątków. Zgodnie z załącznikiem 9 metodyki DVI numer zwłok lub szczątków jest numerem formularza wypełnianego na miejscu zdarzenia (*recovery form*), potocznie nazywanego bookletem. Numer ten jest niepowtarzalny, wydrukowany na kartkach i naklejkach, którymi powinno się oznaczać zwłoki i ich fragmenty oraz wszelkie materiały z nich pobrane (co eliminuje konieczność ręcznego przepisywania numeru). Składa się on (jak pokazuje ryc. 1) z: liter PM (*post mortem*), kodu kraju (w przypadku Polski będzie to 48), czterech cyfr (tworzących unikalny – niepowtarzający się układ), a w przypadku prowadzenia oględzin w kilku miejscach zdarzenia w tym samym czasie także z oznaczenia danego miejsca oględzin.

PM	Country Code	Number	Scene Reference
PM	44	0025	A

Ryc. 1. Przykładowa numeracja zwłok i szczątków
zgodnie z załącznikiem 9 do przewodnika DVI

Źródło: <https://www.interpol.int/How-we-work/Forensics/Disaster-Victim-Identification-DVI>
[dostęp: 01.03.2025].

⁷ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – *Kodeks postępowania karnego* (Dz.U. z 1997 r., nr 89, poz. 555 z późn. zm.).

Zgodnie z Wytycznymi Komendanta Głównego Policji⁸, w Polsce zwłoki w czasie oględzin na miejscu zdarzenia muszą być zawsze oznaczone numerem procesowym (podstawowym), który w sytuacji prowadzenia oględzin terenu podzielnego na sektory (oględziny miejsca zdarzenia masowego są praktycznie zawsze prowadzone po wytyczeniu sektorów) składa się z numeru sektora (oznaczonego liczbą rzymską) przełamanego na kolejny numer zwłok lub szczątków ujawnionych w danym sektorze (oznaczony cyfrą arabską). Jak to podano – w celu utrzymania systemu międzynarodowego znakowania zwłok zgodnie z wytycznymi Interpolu – w Wytycznych Komendanta Głównego Policji z dnia 26 maja 2020 r. wprowadzono system numeracji przedstawiony na ryc. 2.

1) przykładowo dla NN zwłok:

PM	48	0001	I/B	nr podstawowy	miejsce
----	----	------	-----	---------------	---------

2) przykładowo dla szczątków ludzkich:

PM	48	0002	I/BP	nr podstawowy	miejsce
----	----	------	------	---------------	---------

Ryc. 2. System numeracji zwłok z Wytycznych Komendanta Głównego Policji z dnia 26 maja 2020 r.

Źródło: https://edziennik.policja.gov.pl/DU_KGP/2020/20/akt.pdf [dostęp: 01.03.2025].

Numer ten jest bardzo długi, zawiera bowiem nie tylko elementy numeru zaproponowanego przez Interpol, ale także: numer sektora, informację, czy ma się do czynienia ze zwłokami (B – *body*), czy ze szczątkami (BP – *body part*), oraz numer podstawowy – tak jak to podano wcześniej – ponownie zawierający informację o numerze sektora. Konieczność ręcznego przepisywania długiego, wieloskładnikowego numeru (choćby do protokołu oględzin zwłok) rodzi ryzyko błędu, któremu procedury Interpolu miały zapobiegać. System oznakowania zwłok jest bardzo istotny z punktu widzenia pracy medyka sądowego, gdyż tym numerem będzie się on posługiwał na dalszych etapach pracy nad zwłokami i ich fragmentami. Błędy w oznakowaniu mogą przekreślić możliwość skutecznej identyfikacji. Należy jednak wyraźnie podkreślić, że nawet jeżeli nie uda się w realiach polskich wykorzystać wszystkich zalet systemu zaproponowanego przez Interpol, to i tak stosowanie choćby jego części powinno istotnie pomóc w identyfikacji dużej liczby zwłok i szczątków.

⁸ Wytyczne nr 2 Komendanta Głównego Policji z dnia 15 maja 2020 r. zmieniające wytyczne w sprawie wykonywania niektórych czynności dochodzeniowo-śledczych przez policjantów, https://edziennik.policja.gov.pl/DU_KGP/2020/20/akt.pdf [dostęp: 01.03.2025].

System ten bowiem posiada wiele zalet. Pierwsza z nich – opisana wcześniej – dotyczy stosowania formularzy. Kolejną z zalet DVI jest to, że na podstawie doświadczeń z licznych katastrof stworzono przewodnik, w którym wyraźnie skategoryzowano same metody identyfikacji – co jest bardzo ważne dla uczestniczących w procesie identyfikacji medyków sądowych. Spośród wszystkich znanych metod identyfikacji jedynie trzy wskazano jako pierwszorzędowe (podstawowe). Należą do nich: badania genetyczne (badanie DNA), porównywanie odcisków palców oraz danych odontologicznych. Pozytywny wynik identyfikacji jedną z wymienionych podstawowych metod jest wystarczający do stwierdzenia tożsamości osoby. W przypadku, gdy wyniki badań metodami pierwszorzędownymi są wątpliwe, można uprawdopodobnić identyfikację metodami dodatkowymi, czyli np. informacjami o przebytych zabiegach operacyjnych, chorobach, posiadanych tatuażach, bliznach itd. Te informacje dodatkowe nie mogą jednak samodzielnie być podstawą rozpoznania zwłok czy szczątków, gdyż nie są wystarczająco specyficzne. Brak wiedzy na temat znaczenia poszczególnych metod ustalania tożsamości może prowadzić do wzrostu ryzyka pomyłek identyfikacyjnych. Należy jednak zaznaczyć, że w Polsce zastosowanie identyfikacji odontologicznej może być trudne. O ile identyfikacja NN zwłok (zwłok o nieustalonej tożsamości) na podstawie badań genetycznych oraz odcisków palców jest praktykowana na co dzień, o tyle niestety identyfikację zwłok na podstawie uzębienia stosuje się bardzo rzadko. Podstawowym powodem jest praktyczny brak w Polsce odontologii sądowej, a tym samym niemal całkowity brak specjalistów z tej dziedziny. Ocena uzębienia wykonywana przez medyków sądowych jest stanowczo niewystarczająca. Przy identyfikacji ofiar katastrofy samolotu IŁ-62 w maju 1987 r., mając świadomość małej przydatności opisów uzębienia dokonanych po katastrofie samolotu IŁ-62 w marcu 1980 r., zabezpieczano fragmenty zwłok z uzębieniem – w celu dokonania ich późniejszych, odrębnych oględzin przez odpowiednich specjalistów⁹. Obecnie – w sytuacji dostępności badań radiologicznych w diagnostyce pośmiertnej (o czym dalej) – istnieje możliwość oceny uzębienia¹⁰ w odroczonym czasie, przez odpowiednich specjalistów nawet z innych krajów.

Warto podkreślić, że wytyczne Interpolu jednoznacznie wskazują, iż w zdarzeniach masowych nie dokonuje się ustalenia tożsamości zwłok i szczątków na podstawie osobistego rozpoznania przez bliskich, gdyż wygląd ludzi zmienia się na tyle po śmierci, że taki sposób rozpoznania zwiększa ryzyko błędnej identyfikacji. W przypadku, gdy w danej katastrofie ginie duża liczba osób, istnieje wysokie prawdopodobieństwo tego, że ofiarami są osoby o wspólnych cechach wyglądu, co

⁹ M. Kozłowski, *60 minut do śmierci. Zagadka katastrofy lotniczej w Lesie Kabackim*, MK Konsulting, Marki 2018, s. 180–182.

¹⁰ S. Maley, D. Higgins, *Validity of Postmortem Computed Tomography for Use in Forensic Odontology Identification Casework*, „Forensic Science Medicine and Pathology” 2024, 20 (1), s. 43–50.

z kolei zwiększa prawdopodobieństwo pomyłki przy stosowaniu metody identyfikacji opartej na rozpoznaniu przez osoby najbliższe.

4. Oględziny zwłok na miejscu zdarzenia

Lekarz – najlepiej medyk sądowy – na miejscu zdarzenia masowego (tak jak to podano wcześniej) pracuje w charakterze biegłego, a zatem wykonuje czynności zlecone mu przez prowadzącego czynność, tj. prokuratora. Sprowadzają się one w zasadniczej części do tego, co zostało opisane w *Metodyce oględzin miejsc przestępstw o charakterze terrorystycznym i katastrof*, opracowanej w 2012 r. przez Międzyresortowy Zespół do Spraw Zagrożeń Terrorystycznych, zmodyfikowanej w 2019 r. przez Zespół Zadaniowy ds. usprawnienia działań w zakresie identyfikacji ciał ofiar katastrof¹¹. Zgodnie z tą metodyką biegły lekarz – najlepiej z zakresu medycyny sądowej – wchodzi w skład zespołu oględzinowego w sektorze. Jego zadania wynikające z wymienionej metodyki zostały przedstawione w tabeli 1.

TABELA 1. Zadania medyka sądowego w zespole oględzinowym w sektorze

Zadania medyka sądowego
Potwierdzenie zgonu.
Określenie płci i przybliżonego wieku biologicznego zwłok ludzkich, stanu odżywienia, budowy ciała i odmiany (rasy).
Udzielenie pomocy organowi procesowemu przy ustalaniu tożsamości zwłok (w tym mieści się także pomoc przy wypełnianiu formularza DVI Interpolu).
Ustalenie, w określonych przypadkach, czy ma się do czynienia ze szczątkami ludzkimi.
Przekazanie informacji dotyczących opisu ściśle lekarskich czynności i spostrzeżeń, w szczególności możliwych do oceny bez rozbierania zwłok – obrażeń zewnętrznych oraz znamion śmierci (z podaniem godziny dokonywania oceny znamion śmierci), z uwzględnieniem obrażeń nieprzystających do charakteru zdarzenia.
W miarę możliwości ustalenie przybliżonego czasu zgonu (przy czym ustalenie to może być dokonane w późniejszym czasie na podstawie oceny znamion śmierci przeprowadzonej na miejscu zdarzenia).
Przekazanie treści dotyczących okoliczności, które mogą mieć, zdaniem lekarza, związek ze zgonem osoby oraz mających znaczenie w procesie identyfikacji osoby, udzielenie pomocy organowi procesowemu w zakresie interpretacji związków między ogólnym stanem zwłok a ich otoczeniem na potrzeby tworzenia wstępnych wersji przebiegu zdarzenia.

¹¹ *Metodyka oględzin miejsc przestępstw o charakterze terrorystycznym i katastrof*, Warszawa 2019, pobrano z: <https://policja.pl/pol/kgp/biuro-kryminalne/dokumenty/zagadnienia-procesu-kar/problematyka-katastrof/177811,Metodyka-ogledzin-miejsc-przestepstw-o-charakterze-terrorystycznym-i-katastrof.html> [dostęp: 01.03.2025].

Należy jednak pamiętać, że opis zwłok i szczątków na miejscu zdarzenia masowego musi być przede wszystkim skoncentrowany na rzeczach, które po przemieszczeniu zwłok i ich fragmentów zostaną utracone lub mogą być zniekształcone. Dotyczy to np. kwestii ułożenia zwłok czy widocznych na nich charakterystycznych zabrudzeń. Opis obrażeń należy ograniczyć do niezbędnego minimum, pamiętając o tym, że te same zwłoki lub ich fragmenty – w sytuacji stosowania procedury DVI – opisywane są w pięciu różnych dokumentach tworzonych w różnym czasie przez różne osoby. Na miejscu zdarzenia wypełniany jest bowiem protokół oględzin zwłok w miejscu ich ujawnienia oraz *recovery form*, tzw. *booklet*, w czasie sekcji zwłok prokurator sporządza protokół z tej czynności, jednocześnie wypełniany jest różowy formularz PM Interpolu, a biegły pisze jeszcze sprawozdanie z sądowo-lekarskich oględzin i otwarcia zwłok.

5. Badanie zwłok w prosektorium – badanie TK i sekcja zwłok

Z miejsca ujawnienia zwłok i szczątków – po ich opisaniu – przenoszone są one do punktu zbiorczego, który powinien znajdować się w okolicy miejsca zdarzenia, a następnie – w celu dokonania szczegółowych oględzin i otwarcia zwłok – muszą one zostać przemieszczone do prosektorium. Rodzaj prosektorium – czy jest to prosektorium stałe, prowizoryczne (np. zorganizowane w dostępnym budynku) lub mobilne – zależy od charakteru, miejsca zdarzenia oraz liczby ofiar. Należy pamiętać, że o ile rola biegłego lekarza na miejscu zdarzenia jest bardzo istotna, o tyle znacznie więcej pracy czeka medyków sądowych na dalszych etapach – czyli po przewiezieniu zwłok i szczątków do prosektorium. Wybierając ośrodek, w którym będą przeprowadzane badania pośmiertne zwłok i szczątków ofiar zdarzenia masowego, warto brać pod uwagę posiadane przez daną instytucję możliwości wykonania pośmiertnych badań radiologicznych – w tym w szczególności badań tomografem komputerowym (TK). Bardzo pożądane jest, aby przed oględzinami zewnętrznymi i otwarciem zwłok wykonane zostało badanie radiologiczne – najlepiej właśnie badanie TK¹². W Polsce trzy akademickie Zakłady Medycyny Sądowej (w Krakowie, Lublinie i Warszawie) posiadają własne tomografy komputerowe przeznaczone do diagnostyki pośmiertnej. Przeprowadzenie tego typu badań przewidziano także w formularzu PM Interpolu¹³, w którym jest miejsce na wpisanie wyniku wstępnego

¹² A. Borowska-Solonyňko, *Taktyka i cele badania ofiar zdarzeń masowych*, w: *Medycyna sądowa...*, s. 293–297.

¹³ A. Borowska-Solonyňko et al., *Radiological Examination of Mass Disaster Victims – Position Statement of the Forensic Imaging Examinations Commission at the Polish Society of Forensic Medicine and Criminology*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii” 2018, 68 (3), s. 201–207.

badania radiologicznego. Ta wstępna ocena radiologiczna ma za zadanie przede wszystkim weryfikację tego, czy zwłoki lub szczątki zabezpieczone w jednym worku (oznaczone jednym numerem) pochodzą faktycznie od jednej osoby. Należy bowiem pamiętać, że np. w zdarzeniach, w których dochodzi do pożarów i zwęglania zwłok (co niekiedy ma również miejsce podczas katastrof lotniczych), możliwe jest połączenie się dwojga zwłok tak, że na miejscu zdarzenia wyglądają one jak jedno ciało. Ważnym elementem wstępnej oceny radiologicznej jest także potwierdzenie, czy przy zwłokach nie znajdują się elementy niebezpieczne dla osób, które będą dokonywały dalszych oględzin, np. ostre przedmioty, a w skrajnych przypadkach ładunki wybuchowe.

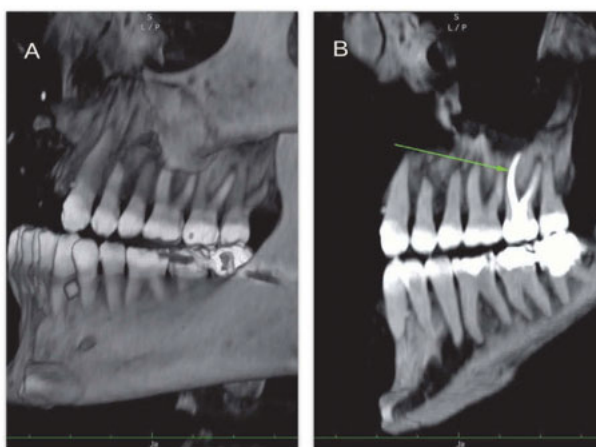
Zalet pośmiertnego badania TK jest bardzo dużo i omówienie ich wszystkich przekracza ramy tej publikacji¹⁴. W tym miejscu warto jednak wymienić kilka z nich. Po pierwsze, wykonanie badania TK daje możliwości „zarchiwizowania” stanu zwłok. Otwarcie zwłok jest procedurą inwazyjną, stąd sekcja jest czynnością niepowtarzalną – co oznacza, że o ile możliwe jest wykonanie sekcji po sekcji, o tyle na pewno nie będzie podczas drugiej sekcji możliwa taka sama ocena zwłok jak w czasie pierwszej. Badanie tomograficzne pozwala na utwalenie obrazu zwłok sprzed sekcji, co z kolei daje możliwość wielokrotnych analiz, pod różnymi kątami, nawet w czasie odległym od zgonu. Dokonane ustalenia mogą być zobiektywizowane i przestają być zapisem, często subiektywnych, obserwacji przeprowadzającego oględziny oraz otwarcie zwłok biegłego. Po drugie, badanie TK może dostarczyć wielu dodatkowych danych istotnych z punktu widzenia identyfikacji zwłok, często niedostępnych lub trudno dostępnych w czasie sekcji zwłok, np. danych dotyczących leczenia stomatologicznego uwzględniających choćby wypełnienia korzeni zębowych (ryc. 3), przebytych złamań kości, wszczepionych implantów (ryc. 4) itd.

Na świecie prowadzi się badania, których wstępne wyniki są bardzo obiecujące – wskazują, że w przyszłości badania porównawcze między wynikami badań radiologicznych wykonanych zażyciowo i pośmiertnie mogą być uznane za tak samo dobrą metodę identyfikacji¹⁵ jak choćby badania odcisków palców. Kolejną istotną zaletą jest fakt, że badanie pośmiertne TK pozwala na uwidacznianie wielu zmian i struktur niedostępnych w czasie sekcji zwłok, np. uszkodzeń okolic złącza szczytowo-potylicznego, rozmiarów odmy opłucnowej, obecności odmy śródczasz-

¹⁴ P. Hofman et al., *Use of Post-Mortem Computed Tomography in Disaster Victim Identification. Updated Positional Statement of the Members of the Disaster Victim Identification Working Group of the International Society of Forensic Radiology and Imaging*, „Journal of Forensic Radiology and Imaging” 2019, vol. 19, s. 3.

¹⁵ S.S. D'Alonzo et al., *A Large-Sample Test of a Semi-Automated Clavicle Search Engine to Assist Skeletal Identification by Radiograph Comparison*, „Journal of Forensic Sciences” 2017, 62 (1), s. 181–186.

kowej, zatoru gazowego serca itd. Możliwości wizualizacyjne tego rodzaju badania pośmiertnego są ogromne, co ma zarówno znaczenie dla samej oceny charakteru oraz mechanizmu obrażeń, jak i dla prezentacji wyników osobom bez wykształcenia medycznego (ryc. 5), dla których widok zdjęć z sekcji zwłok może być bardzo trudny w odbiorze.



Ryc. 3. Rekonstrukcja badania pośmiertnego TK przedstawiająca zęby: A – ogólny kształt zębów wraz z korzeniami; B – rekonstrukcja ukazująca wypełnienia zębów, strzałką oznaczono wypełnienie widoczne w korzeniach zębów

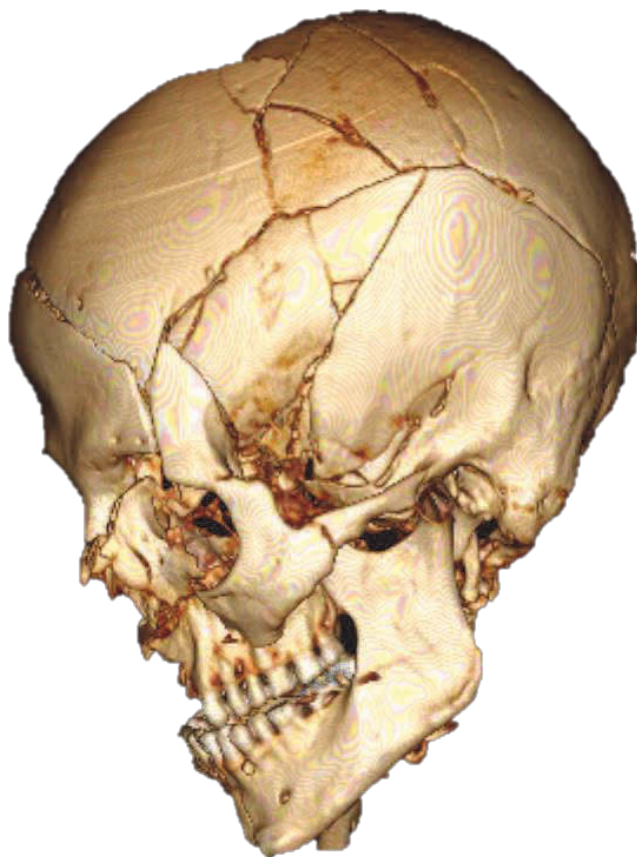
Źródło: Materiał własny Katedry i Zakładu Medycyny Sądowej Warszawskiego Uniwersytetu Medycznego.



Ryc. 4. Rekonstrukcja badania pośmiertnego TK: A – przekrój strzałkowy uwidaczniający kość udową z widoczną stabilizacją chirurgiczną założoną po złamaniu kości przebytym w przeszłości;

B – rekonstrukcja 3D przedstawiająca samą stabilizację

Źródło: Materiał własny Katedry i Zakładu Medycyny Sądowej Warszawskiego Uniwersytetu Medycznego.



Ryc. 5. Rekonstrukcja 3D badania pośmiertnego TK przedstawiająca liczne złamania kości czaszki
Źródło: Materiał własny Katedry i Zakładu Medycyny Sądowej Warszawskiego Uniwersytetu Medycznego.

Pośmiertna tomografia komputerowa stosowana jest w wielu krajach – w części z nich łącznie z tradycyjnym otwarciem zwłok, ale w części zamiast sekcji zwłok. Niestety, polskie prawo milczeniem pomija tę metodę badania zwłok, co ogranicza możliwości jej stosowania i może doprowadzić do całkowitej rezygnacji z jej wykorzystywania w Polsce. To z kolei może skutkować tym, że prokuratorzy w naszym kraju, w przeciwieństwie do prokuratorów z wielu innych państw, takich jak np.: Francja, Niemcy, Szwajcaria, Wielka Brytania, Włochy, Japonia, Stany Zjednoczone Ameryki, Australia itd., nie będą mogli korzystać z nowoczesnych metod diagnostyki pośmiertnej, a jedynie z konwencjonalnej sekcji zwłok, która jest wiekową metodą i w związku z tym ma swoje wady i ograniczenia. Podkreślenia wymaga, że istnieją także możliwości stosowania mobilnych aparatów TK przywożonych na

miejsce zdarzenia¹⁶. Badanie zwłok z użyciem TK z uwagi na swój ogromny potencjał¹⁷ i możliwości połączenia z innymi technikami wizualizacyjnymi, używanymi coraz częściej do utrwalania miejsca zdarzenia, powinno być powszechnie dostępne w Polsce, tak jak to się dzieje w wielu innych krajach. Będzie to jednak możliwe tylko wtedy, gdy polscy prokuratorzy docenią zalety tego rodzaju badania zwłok¹⁸ i aktywnie włączą się w proces jego popularyzacji poprzez stymulację powstawania odpowiednich podstaw prawnych oraz częste zlecanie wykonywania tego rodzaju badań.

Oględziny zewnętrzne i otwarcie zwłok w prosektorium mają w pierwszej kolejności na celu opisanie oraz zabezpieczenie ubrań i innych rzeczy znajdujących się na zwłokach. Po rozebraniu zwłok i ich umyciu (zwłoki przywiezione z miejsca zdarzenia są najczęściej silnie zabrudzone, pokryte np. elementami ziemi) możliwe jest dokładne opisanie cech identyfikacyjnych, w tym np. rysopisowych, blizn, tatuaży itd. Możliwe jest również dokładne zbadanie obrażeń. Przy czym ich ocena jest istotna nie tylko z uwagi na konieczność ustalenia przyczyny zgonu, ale także może mieć znaczenie w kontekście rekonstrukcji zdarzenia – zwłaszcza u ofiar wypadków komunikacyjnych, w tym lotniczych. Szczególnie w wypadkach komunikacyjnych ważna jest też ocena zmian chorobowych osób mogących mieć wpływ na przebieg zdarzenia, w tym np. pilotów czy kierowców. Zdarza się bowiem, że dana katastrofa jest skutkiem np. nagłej utraty przytomności osoby kierującej pojazdem, spowodowanej zawałem mięśnia serca, udarem mózgu itp. W czasie oględzin i otwarcia zwłok pobierany jest także odpowiedni materiał do badań dodatkowych. Decyzja co do rodzaju badań przeprowadzanych w konkretnym przypadku należy do prokuratora. Biegły lekarz może co najwyżej sugerować konieczność wykonania innego niż zlecone badania dodatkowego. Do ważnych zadań biegłego w tym obszarze należy przede wszystkim dobór odpowiedniego materiału biologicznego, który będzie najwłaściwszy dla planowanego typu badania przy danym stanie zachowania zwłok. Standardowym badaniem, wykonywanym praktycznie u wszystkich ofiar zdarzeń masowych (w miarę możliwości), jest badanie genetyczne – badanie DNA, ukierunkowane na identyfikację osoby. Bardzo często pobiera się także materiał do badań na zawartość alkoholu etylowego i innych badań toksykologicznych, co ma szczególne

¹⁶ G.N. Rutty et al., *Remote Post-Mortem Radiology Reporting in Disaster Victim Identification: Experience Gained in the 2017 Grenfell Tower Disaster*, „International Journal of Legal Medicine” 2020, 134 (2), s. 637–643.

¹⁷ A. Moskala et al., *Usefulness of Post Mortem Computed Tomography Versus Conventional Forensic Autopsy of Road Accident Victims (Drivers and Passengers)*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii” 2017, 67 (2), s. 91–103.

¹⁸ V. Prokopowicz et al., *Knowledge and Attitudes of Polish Prosecutors and General Polish Population in Regard to Post-Mortem Computed Tomography in 2019*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii” 2023, 73 (2), s. 139–148.

znaczenie w przypadku zwłok osób, które mogły mieć wpływ na przebieg katastrofy. Należy pamiętać, że różnego rodzaju substancje psychoaktywne czy wręcz trujące mogą zostać podane np. kierowcom czy też członkom załogi samolotu w sposób podstępny przez osoby, które planują doprowadzić do katastrofy. Niekiedy przydatne są również badania histopatologiczne (mikroskopowe), które nie tylko pozwalają na dokładniejszą ocenę zmian chorobowych, ale np. w niektórych przypadkach umożliwiają udowodnienie cech przyżyciowości doznanych obrażeń. Może być to istotne w sytuacji istnienia podejrzenia, że dana osoba mogła nie żyć już przed katastrofą. Niekiedy do badania zwłok i szczątków poza lekarzami potrzebni są inni specjaliści, np. stomatolodzy, radiolodzy czy też antropolodzy. W celu uniknięcia rozbieżności między treścią sprawozdania z sądowo-lekarskich oględzin i otwarcia zwłok, protokołu sporządzonego przez prokuratora oraz różowego formularza Interpolu wskazane jest, aby czysto medyczne informacje były podawane do tych trzech dokumentów przez tego samego biegłego lekarza. Niestety, w zdarzeniach masowych przebadanie wszystkich zwłok i szczątków może zająć nawet wiele dni, a próby przyspieszania tego procesu mogą skutkować istotnymi błędami.

6. Metodyki i ćwiczenia

Postępowanie na miejscu zdarzenia masowego, takiego jak np. katastrofa lotnicza, jest zadaniem bardzo trudnym przede wszystkim ze względu na konieczność współdziałania wielu podmiotów, ale także z uwagi na stres i emocje naturalnie występujące w takich sytuacjach. Aby w takich warunkach możliwa była skuteczna współpraca, konieczne jest wypracowywanie i wyćwiczenie procedur, które w czasie realnego zdarzenia będą realizowane niemal automatycznie. Takim celom służą metodyki tworzone przez różne podmioty (wymienione tu wcześniej) oraz ćwiczenia zgrywające. Dotychczas największe z nich zostały zorganizowane w maju 2024 r. przez Prokuraturę Krajową, Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Policji oraz Państwową Komisję Wypadków Lotniczych pod kryptonimem „Crash-GROM-24”. Do udziału w nich zaproszono m.in. medyków sądowych z sześciu akademickich Zakładów Medycyny Sądowej w Polsce. W czasie tych ćwiczeń była możliwość praktycznego sprawdzenia współdziałania lekarzy z grupami oględzinowymi – zarówno procesowymi, jak i DVI. Skupiono się na najtrudniejszym zagadnieniu, wymagającym współpracy różnych podmiotów, czyli na oględzinach miejsca zdarzenia. Z punktu widzenia medyka sądowego ćwiczenia te pokazały, że efektywna współpraca lekarza jednocześnie z zespołami oględzinowymi (procesowymi) i zespołami DVI jest możliwa, ale wymaga to sprawnego działania – przede wszystkim ze strony zespołów DVI. Ponadto, istotne jest, aby w każdym z sektorów

był jeden medyk sądowy – konieczność przechodzenia lekarzy pomiędzy sektorami znacznie utrudnia funkcjonowanie wszystkich zespołów. Zaskakujące było to, że w pojedynczych przypadkach prokuratorzy nie widzieli potrzeby korzystania z pomocy medyków sądowych do oględzin szczątków. Wskazuje to na konieczność przeprowadzania kolejnych tego typu, regularnych ćwiczeń.

7. Podsumowanie

Jak podano, medyk sądowy bierze udział w czynnościach związanych z postępowaniem ze zwłokami i szczątkami ofiar zdarzeń masowych na różnych ich etapach. Jego działania są determinowane przepisami prawnymi i procedurami przyjętymi przy tego typu zdarzeniach. Jest osobą, która musi pomagać dbać o spójność dokumentów dotyczących jednych zwłok i ich fragmentów, a tworzonych na różnych etapach postępowania. Efektywność działań medyków sądowych uzależniona jest od dobrej współpracy z innymi podmiotami – w tym przede wszystkim Policją i Prokuraturą – do czego konieczne są wspólne szkolenia i ćwiczenia. Efektywność tę można podnieść także poprzez wykorzystanie nowoczesnych technik badania zwłok – w tym przede wszystkim badań obrazowych – których rola w Polsce jest niedoceniana.

Bibliografia

- Borowska-Solonyńko A., *Medyczno-sądowe aspekty oceny skutków katastrof*, w: *Medycyna sądowa*, t. 1: *Tanatologia i traumatologia sądowa*, red. G. Teresiński, PZWL Wydawnictwo Lekarskie, Warszawa 2019, s. 291–292.
- Borowska-Solonyńko A., *Taktyka i cele badania ofiar zdarzeń masowych*, w: *Medycyna sądowa*, t. 1: *Tanatologia i traumatologia sądowa*, red. G. Teresiński, PZWL Wydawnictwo Lekarskie, Warszawa 2019, s. 293–297.
- Borowska-Solonyńko A. et al., *Radiological Examination of Mass Disaster Victims – Position Statement of the Forensic Imaging Examinations Commission at the Polish Society of Forensic Medicine and Criminology*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii” 2018, 68 (3), s. 201–207.
- D’Alonzo S.S. et al., *A Large-Sample Test of a Semi-Automated Clavicle Search Engine to Assist Skeletal Identification by Radiograph Comparison*, „Journal of Forensic Sciences” 2017, 62 (1), s. 181–186.
- Disaster Victim Identification (DVI)*, <https://www.interpol.int/How-we-work/Forensics/Disaster-Victim-Identification-DVI> [dostęp: 01.03.2025].

- Hofman P. et al., *Use of Post-Mortem Computed Tomography in Disaster Victim Identification. Updated Positional Statement of the Members of the Disaster Victim Identification Working Group of the International Society of Forensic Radiology and Imaging*, "Journal of Forensic Radiology and Imaging" 2019, vol. 19, s. 3.
- Identyfikacja ofiar katastrof, „Gazeta Policyjna” 2019, nr 176, <https://gazeta.policja.pl/997/archiwum-1/2019/numer-176-listopad-2019/181582,Identyfikacja-ofiar-katastrof.html> [dostęp: 01.03.2025].
- Kozłowski M., *60 minut do śmierci. Zagadka katastrofy lotniczej w Lesie Kabackim*, MK Konsulting, Marki 2018.
- Maley S., Higgins D., *Validity of Postmortem Computed Tomography for Use in Forensic Odontology Identification Casework*, "Forensic Science Medicine and Pathology" 2024, 20 (1), s. 43–50.
- Metodyka oględzin miejsc przestępstw o charakterze terrorystycznym i katastrof*, Warszawa 2019, pobrano z: <https://policja.pl/pol/kgp/biuro-kryminalne/dokumenty/zagadnienia-procesu-kar/problematyka-katastrof/177811,Metodyka-ogledzin-miejsc-przestepstw-o-charakterze-terrorystycznym-i-katastrof.html> [dostęp: 01.03.2025].
- Moskala A. et al., *Usefulness of Post Mortem Computed Tomography Versus Conventional Forensic Autopsy of Road Accident Victims (Drivers and Passengers)*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii” 2017, 67 (2), s. 91–103.
- Prokopowicz V. et al., *Knowledge and Attitudes of Polish Prosecutors and General Polish Population in Regard to Post-Mortem Computed Tomography in 2019*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii” 2023, 73 (2), s. 139–148.
- Przybyłowski M., *Problematic Aspects of the Identification of the Dead Bodies of Aviation Crash Victims in Poland. The Role of the Forensic Medicine Expert in an External Examination Group and a Disaster Victim Identification (DVI) Team*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii” 2020, 70 (2–3), s. 136–148.
- Rutty G.N. et al., *Remote Post-Mortem Radiology Reporting in Disaster Victim Identification: Experience Gained in the 2017 Grenfell Tower Disaster*, "International Journal of Legal Medicine" 2020, 134 (2), s. 637–643.
- Schuliar Y., Knudsen P.J.T., *Role of Forensic Pathologists in Mass Disasters*, "Forensic Science Medicine and Pathology" 2012, 8 (2), s. 164–173.
- Teresiński G., *Medycyna sądowa a „patologia”*, w: *Medycyna sądowa*, t. 1: *Tanatologia i traumatologia sądowa*, red. G. Teresiński, PZWŁ Wydawnictwo Lekarskie, Warszawa 2019, s. 24–30.
- Wytyczne nr 2 Komendanta Głównego Policji z dnia 15 maja 2020 r. zmieniające wytyczne w sprawie wykonywania niektórych czynności dochodzeniowo-śledczych przez policjantów, https://edziennik.policja.gov.pl/DU_KGP/2020/20/akt.pdf [dostęp: 01.03.2025].

dr hab. n. med. ALEKSANDRA BOROWSKA-SOLONYNKO

e-mail: abs@wum.edu.pl

W 2005 r. ukończyła Akademię Medyczną w Warszawie. W 2010 r. otrzymała stopień doktora nauk medycznych. W 2012 r. została specjalistą medycyny sądowej, a w 2021 r. uzyskała stopień doktora habilitowanego nauk medycznych. Od 2006 r. pracuje w Katedrze i Zakładzie Medycyny Sądowej WUM, początkowo jako doktorant, później jako asystent, a obecnie jako adiunkt. W ramach swojej pracy uczy studentów, sprawuje opiekę naukową nad doktorantami, prowadzi własne prace naukowe, wykonuje sekcje zwłok oraz wydaje opinie sądowo-lekarskie na potrzeby wymiaru sprawiedliwości. Od 2014 r. zajmuje się również wykonywaniem pośmiertnych badań tomografem komputerowym. Przewodnicząca Komisji Badań Obrazowych utworzonej przy Polskim Towarzystwie Medycyny Sądowej i Kryminologii. Członek międzynarodowego towarzystwa zrzeszającego specjalistów z zakresu radiologii sądowej/kryminalistycznej ISFRI (International Society of Forensic Radiology and Imaging). W jego ramach uczestniczy w pracach grupy roboczej zajmującej się wykorzystaniem badań radiologicznych do celów identyfikacji ofiar zdarzeń masowych. Współpracuje z Prokuraturą oraz Policją w zakresie ćwiczenia i wypracowywania standardów postępowania z ofiarami zdarzeń masowych w części dotyczącej badania zwłok, zarówno na miejscu zdarzenia, jak i na dalszych etapach postępowania.

In 2005, she completed studies at the Medical Faculty of the Medical Academy of Warsaw. In 2012, she obtained a specialty in forensic pathology; in 2021 gained habilitation in medical sciences. Since 2006, she has been working in the Department of Forensic Medicine at WUM, initially as a doctoral student, later as an assistant, and currently as an assistant professor. As part of her work, she teaches students, supervises doctoral students, conducts her own scientific work, performs autopsies, and provides forensic medical opinions for the justice system. Since 2014, she has been performing post-mortem CT scans. She is a chairman of the Committee for Postmortem Imaging in Forensic Medicine established at the Polish Society of Forensic Medicine and Criminology, a member of the International Society of Forensic Radiology and Imaging (ISFRI). As part of it, she participates in a working group on the use of radiological examinations to identify victims of mass disasters, and cooperates with the Prosecutor's Office and the Police in the training and development of standards for dealing with victims of mass disasters in the part concerning the examination of the bodies both at the scene and at further stages of investigation.



ANNA WILK

 <https://orcid.org/0000-0002-9073-9153>

Akademia WSB w Dąbrowie Górniczej, Katedra Prawa i Administracji

Odpowiedzialność odszkodowawcza związana z ruchem pojazdów autonomicznych

Liability for the damages caused by the movement of the autonomous vehicles

ABSTRAKT: W artykule poruszono problematykę odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez ruch pojazdów autonomicznych. Autorka analizuje aktualne możliwe podstawy takiej odpowiedzialności, jak również propozycje zmian formułowane na poziomie Unii Europejskiej, rozważając zalety i wady poszczególnych rozwiązań. Opracowanie zawiera także postulaty *de lege ferenda* dotyczące przyszłego kształtu odpowiedzialności za szkody związane z ruchem pojazdów opartych na zaawansowanych technologiach.

SŁOWA KLUCZOWE: pojazdy autonomiczne, odpowiedzialność, szkoda, ryzyko, wina

ABSTRACT: The article discusses the issue of liability for damage caused by the movement of autonomous vehicles. The Author analyzes the current possible bases for such liability, as well as proposals for changes formulated at the European Union level, considering the advantages and disadvantages of individual solutions. The study also contains *de lege ferenda* postulates regarding the future shape of liability for damages related to the use of vehicles based on advanced technologies.

KEYWORDS: autonomous vehicles, liability, damage, risk, fault

1. Wstęp

Powstanie pojazdów, które potrafią poruszać się bez nadzoru człowieka¹, czyli pojazdów autonomicznych (zwanых także automatycznymi lub samojezdnymi), stanowi przełom w rozwoju technologicznym, jednakże wiąże się też z nowymi zagrożeniami. Z jednej bowiem strony korzystanie z takich środków lokomocji może pomóc zmniejszyć ryzyko związane z tzw. czynnikiem ludzkim (zmęczenie kierowcy, nietrzeźwość, zaśnięcie za kierownicą, rozproszenie uwagi itp.), gdyż automatyczne systemy sterowania mogą przejąć kontrolę nad nim w momencie, gdy człowiek zawodzi, z drugiej strony jednak technologia także może okazać się zawodna i nie można bezrefleksyjnie na niej polegać. Wypadki z udziałem pojazdów autonomicznych nie należą zresztą do obszaru fantastyki naukowej, lecz zdarzają się od kilku lat – do pierwszego śmiertelnego potrącenia pieszego przez takie auto doszło w marcu 2018 r. w USA². W związku z powyższym może się pojawić pytanie, kto i na jakich zasadach powinien odpowiadać za szkody wyrządzone przez ruch tego typu pojazdów, zwłaszcza gdy szkoda jest wynikiem nieprawidłowego działania systemów zainstalowanych w samochodzie. Celem artykułu będzie więc ustalenie, czy istniejące zasady odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez ruch pojazdów nadają się do zastosowania w przyszłej rzeczywistości, w której pojazdy autonomiczne będą szeroko wykorzystywane, oraz w jakim ewentualnie kierunku należałoby te zasady zmodyfikować.

2. Klasyfikacja pojazdów autonomicznych i podstawy prawne ich poruszania się po drogach

Pojęcie pojazdu autonomicznego (automatycznego, samojezdnego) w rozumieniu technicznym ma dość szeroki zakres, gdyż stopień niezależności pojazdu od człowieka można ocenić na kilku poziomach:

- poziom 0 obejmuje pojazdy niezautomatyzowane, w których człowiek ma pełną i wyłączną kontrolę nad nimi przez cały czas – do tej grupy zalicza się także pojazdy wyposażone w systemy ostrzegania, takie jak GPS;

¹ M. Czenko, *Odpowiedzialność za szkodę spowodowaną ruchem pojazdu autonomicznego w systemie amerykańskiego prawa cywilnego*, „Zeszyt Studencki Kół Naukowych Wydziału Prawa i Administracji UAM” 2017, nr 7, s. 105.

² Zob. J. Dybalski, *USA. Pierwsza piesza ofiara samochodu autonomicznego*, Transport-Publiczny.pl, 20.03.2018, <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/usa-pierwsza-ofiara-samochodu-autonomicznego-auto-ubera-przejechalo-piesza-58039.html> [dostęp: 30.05.2024].

- poziom 1 obejmuje pojazdy wspomagane automatyką, w których człowiek ma pełną kontrolę nad nimi i prowadzi je, ale w sytuacjach krytycznych mogą zadziałać mechanizmy przejmujące kontrolę nad pojazdem (np. układ stabilizujący tor jazdy);
- poziom 2 obejmuje pojazdy o automatyczności monitorowanej, czyli takie, w których prowadzenie pojazdu powierzone jest także technologii, jednak przy zachowaniu kontroli ze strony kierowcy – w tej kategorii mieszczą się np. pojazdy wyposażone w automatyczne systemy parkowania;
- poziom 3 obejmuje pojazdy o tzw. automatyczności warunkowej, w których kierowca może całkowicie polegać na technologii w czasie jazdy, przy czym w każdym momencie może przejąć kontrolę (systemy pojazdu informują o takiej konieczności);
- poziom 4 obejmuje pojazdy w pełni automatyczne, w których nie jest nawet potrzebna obecność człowieka wewnątrz, a jedynym jego zadaniem jest określenie celu podróży³.

W tym kontekście warto zauważyć, że w prawie polskim istnieje już definicja legalna pojazdu autonomicznego, zawarta w art. 65k ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym⁴. Zgodnie z tym przepisem pojazd autonomiczny to pojazd samochodowy, wyposażony w systemy sprawujące kontrolę nad jego ruchem i umożliwiające ten ruch bez ingerencji kierującego, który jednak w każdej chwili może przejąć kontrolę nad tym pojazdem. W istocie zatem wprowadzony został wymóg, aby konstrukcja samochodu umożliwiała ręczne przejęcie sterowania nim⁵. Jest to związane z faktem, że wymieniona ustawa przewiduje możliwość poruszania się pojazdów autonomicznych po drogach publicznych jedynie w ramach prac badawczych nad tego typu środkami transportu. Zgodnie bowiem z art. 65n ust. 1 pkt 2 tej ustawy organizator prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi jest obowiązany zapewnić, aby w trakcie prowadzenia tych prac w samochodzie, w miejscu przeznaczonym dla kierującego, znajdowała się osoba posiadająca uprawnienia do kierowania pojazdem, która w każdej chwili może przejąć nad nim kontrolę, w szczególności w razie wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jak jednak trafnie zauważa Grzegorz Urbanik, o ile bezdyskusyjne wydaje się, że zgodnie z polskim prawem w pojeździe musi

³ Zob. M. Czenko, *Odpowiedzialność za szkodę...*, s. 106–107; podobnie Eadem, *O testowaniu samochodów autonomicznych (krytycznych) słów kilka*, Transport-Publiczny.pl, 11.02.2018, <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/o-testowaniu-samochodow-autonomicznych-krytycznych-slow-kilka-57672.html> [dostęp: 30.05.2024].

⁴ T.j. Dz.U. z 2023 r., poz. 1047, 919, 1053, 1088, 1123, 1193, 1234, 1394, 1720, 1723, 2029.

⁵ Zob. A. Wilk, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez ruch tzw. pojazdów autonomicznych – czy polskie prawo nadąża za rozwojem techniki?*, „Edukacja Prawnicza” 2018/2019, nr 2, s. 24.

znajdować się kierujący, co z pewnością wyłącza stosowanie jedynie zdalnego nadzoru nad autem, o tyle już nie do końca wiadomo, co należy rozumieć przez przejęcie kontroli nad pojazdem – ustawodawca nie wskazał bowiem, że kierujący musi przejąć pełną kontrolę, można więc rozważyć, czy nie będzie możliwe testowanie pojazdu wyposażonego jedynie w tzw. *kill switch*, który umożliwi tylko i wyłącznie natychmiastowe zatrzymanie samochodu⁶.

Można zadać pytanie, czy poza pracami badawczymi możliwy jest ruch pojazdów autonomicznych, zwłaszcza tych całkowicie samojezdnych, po drogach publicznych. Wydaje się, że ustawa zawiera pewną lukę, ponieważ co prawda to, co nie jest zakazane, jest dozwolone, jednakże wykładnia przepisów dotyczących organizacji prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi wskazuje raczej na to, że ustawodawca traktuje je jako doświadczalne i nie widzi możliwości ich poruszania się po drogach publicznych w sposób swobodny, bez spełnienia szczegółowych wymogów towarzyszących pracom badawczym (art. 65l i nast. ustawy opisują te wymogi, do których należą m.in. obowiązek uzyskania zezwolenia, przestrzegania zasad bezpieczeństwa czy konsultacji z mieszkańcami gminy, na terenie której będą prowadzone prace badawcze).

Należy jednakże zwrócić uwagę, że ustawa – Prawo o ruchu drogowym reguluje jedynie organizację prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi na drogach publicznych. Stosownie natomiast do art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁷ drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg (tj. dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych lub gminnych), z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych. Natomiast drogi, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym takiej drogi są drogami wewnętrznymi (art. 8 ust. 1 ustawy o drogach publicznych). Należy więc uznać, że nie tylko testowanie, ale w ogóle ruch pojazdów autonomicznych po drogach innych niż publiczne, np. stanowiących własność osób prywatnych, nie jest objęty ograniczeniami. Można zatem wyobrazić sobie wypadek z udziałem takiego samochodu, np. na prywatnej posesji.

⁶ G. Urbanik, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez pojazd autonomiczny w kontekście art. 446 kc*, „Studia Prawnicze. Rozprawy i Materiały” 2019, nr 2, s. 87–88.

⁷ T.j. Dz.U. z 2023 r., poz. 645, 760, 1193, 1688.

3. Podstawy prawne odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone przez ruch pojazdów autonomicznych

Pojazd autonomiczny stanowi mechaniczny środek komunikacji poruszany za pomocą sił przyrody, o którym mowa w art. 436 § 1 k.c.⁸. W doktrynie za taki środek komunikacji uznaje się bowiem każdy pojazd mechaniczny (w tym pojazd kołowy, szynowy, gąsienicowy, pływowy, statek), który jest napędzany własnym urządzeniem mechanicznym (silnikiem) oraz służy do komunikacji (utrzymywania łączności, przewożenia ludzi lub ładunków), przy czym przepis ten nie stawia wymagania, aby środek komunikacji był przeznaczony do ruchu na drogach publicznych, i nie wyłącza też z zakresu jego obowiązywania żadnych pojazdów komunikacyjnych ze względu na kryterium konkretnego celu, jakiemu służą⁹. Zgodnie więc z tym przepisem za szkody wyrządzone przez ruch takiego pojazdu odpowiadać będzie na zasadzie ryzyka samoistny jego posiadacz lub – w razie, gdy oddał on pojazd w posiadanie zależne – posiadacz zależny. Odpowiedzialność ta nie jest powiązana z faktem kierowania, lecz z posiadaniem takiego środka transportu¹⁰. Dlatego też może ona dotyczyć także pojazdów w pełni autonomicznych, w tym takich, w których obecność człowieka nie jest konieczna.

Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka jest odpowiedzialnością zaostrzoną, nie wymaga bowiem ustalenia winy posiadacza samochodu. Zgodnie ze stosowanym odpowiednio art. 435 k.c. odpowiedzialność tę mogą wyłączać jedynie okoliczności egzoneracyjne w postaci siły wyższej, wyłącznej winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą posiadacz pojazdu nie ponosi odpowiedzialności. W doktrynie podkreśla się jednak, że siłą wyższą nie są, ze względu na brak cechy zewnętrżności, nieujawnienie wad tkwiących w samochodzie nabytym od osoby trzeciej ani wszelkie awarie pojazdu lub jego elementów, nawet jeśli są nieoczekiwane i nieprzewidywalne¹¹. Tym samym skutki wad technicznych, niesprawności lub awarii auta są objęte ryzykiem jego posiadacza, a producent pojazdu ani też podmiot prowadzący

⁸ Ustawa z dnia 24 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (t.j. Dz.U. z 2023 r., poz. 1610, 1615, 1890, 1933).

⁹ K. Panfil, *Komentarz do art. 436 KC*, w: *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 3a: *Zobowiązania. Część ogólna*, red. K. Osajda, wyd. 32, C.H.Beck, Warszawa 2024, Legalis, Nb 10.

¹⁰ Zob. podobnie: M. Zelek, *Komentarz do art. 436 KC*, w: *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 2, red. M. Gutowski, wyd. 3, C.H.Beck, Warszawa 2022, Legalis, Nb 6.

¹¹ Zob. K. Panfil, *Komentarz do art. 436 KC...*, Nb 83; podobnie: I. Długoszewska-Kruk, *Komentarz do art. 436 KC*, w: *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. M. Załucki, wyd. 3, C.H.Beck, Warszawa 2023, Legalis, Nb 9; J. Kuźmicka-Sulikowska, *Nowe wyzwania dla odpowiedzialności deliktowej przewidzianej w polskim prawie – wybrane uwagi w związku z funkcjonowaniem tak zwanych pojazdów autonomicznych*, „Wrocławsko-Lwowskie Zeszyty Prawnicze” 2020, nr 11, s. 175–176; A. Wilk, *Odpowiedzialność za szkody...*, s. 25.

jego serwis techniczny nie może być uznany za „osobę trzecią”, której wina miała by stanowić okoliczność egzoneracyjną, wyłączającą odpowiedzialność posiadacza auta¹². Stosownie do tego w judykaturze wskazuje się, że „właściciel samochodu ponosi ryzyko wszelkich wad samochodu, którym się posługuje, a więc i jego wad konstrukcyjnych, a zatem przy stwierdzeniu, że wyłączną przyczyną szkody była wada konstrukcyjna samochodu, właściciel samochodu ponosi względem poszkodowanego odpowiedzialność nawet wówczas, gdy wada była ukryta, a właściciel samochodu o niej nie wiedział i wiedzieć nie mógł”¹³. Natomiast wobec producenta pojazdu lub podmiotu serwisującego, których działanie lub zaniechanie było przyczyną awarii, posiadacz auta może oczywiście podnieść roszczenia regresowe¹⁴.

W dobie dynamicznego rozwoju pojazdów autonomicznych powyższy pogląd może wydawać się niesprawiedliwy, gdyż w przypadku tego typu środków lokomocji może dojść do przerwania lub co najmniej rozluźnienia związku pomiędzy posiadaniem pojazdu a podejmowaniem decyzji o parametrach ruchu¹⁵.

Jednakże oparcie odpowiedzialności na zasadzie winy¹⁶ może się okazać jedynie pozornym rozwiązaniem problemu. Dominująca w cywilistyce normatywna koncepcja winy zakłada możliwość postawienia danemu podmiotowi zarzutu, że zachował się w sposób sprzeczny z normą postępowania, w sytuacji gdy miał możliwość dania posłuchu tej normie¹⁷. W przypadku awarii technicznej trudno bowiem mówić o jakiegokolwiek winie kierowcy lub posiadacza pojazdu. Jak słusznie zauważa się w literaturze, nikt nie odpowiada za przypadek, choćby wyrażający się w błędzie maszyny posługującej się szeroko pojętą sztuczną inteligencją lub właśnie niebezpiecznej autonomicznej „decyzji” tej maszyny, pod warunkiem, że jest ona dopuszczona do obrotu, posiada odpowiednie atesty, a jej operator sam nie popełnił błędu, przyczyniając się do szkody¹⁸. W odniesieniu do pojazdów autonomicznych

¹² M. Safjan, *Komentarz do art. 436 KC*, w: *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 1, red. K. Pietrzykowski, wyd. 9, C.H.Beck, Warszawa 2018, Legalis, Nb 12; podobnie: A. Wilk, *Odpowiedzialność za szkody...*, s. 25; G. Urbanik, *Odpowiedzialność za szkody...*, s. 89–90; J. Kuźmicka-Sulikowska, *Nowe wyzwania...*, s. 177.

¹³ Wyrok SN z dnia 4 października 1966 r., sygn. akt II CR 328/66, Legalis.

¹⁴ Zob. J. Kuźmicka-Sulikowska, *Nowe wyzwania...*, s. 177.

¹⁵ W. Robaczyński, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez pojazdy autonomiczne*, FP 2022, nr 1, s. 76; podobnie także: W. Drozd, J. Brzezińska, *Najważniejsze problemy prawne dotyczące pojazdów autonomicznych w perspektywie globalnej i polskiej*, „Przegląd Prawniczy Uniwersytetu Warszawskiego” 2018, nr 2, s. 53.

¹⁶ Odpowiedzialność na zasadzie winy funkcjonuje obecnie, zgodnie z art. 436 § 2 k.c., w razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody oraz w przypadku tzw. przewozu z grzeczności.

¹⁷ M. Zelek, *Komentarz do art. 415 KC*, w: *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 2..., Nb 35.

¹⁸ L. Bosek, *Perspektywy rozwoju odpowiedzialności cywilnej za inteligentne roboty*, FP 2019, nr 2, s. 11.

winę mógłby ewentualnie ponosić producent samochodu lub podmiot serwisujący, natomiast ewentualna wina kierowcy mogłaby się wiązać jedynie z nieprzejęciem ręcznego sterowania w sytuacji, gdy zaistniała taka konieczność¹⁹.

Jak jednak trafnie zauważa Joanna Kuźmicka-Sulikowska, „zakłada się, że samochody takie będą prowadzone – a właściwie bardziej adekwatnie byłoby stwierdzić, że sterowane – w sposób całkowicie zautomatyzowany, a ich ruch i jego przebieg będzie sterowany z zastosowaniem różnych oprogramowań. Rola człowieka miałaby się właściwie ograniczyć do podania celu podróży i na tym by się kończyła, ponieważ nie kierowałby on w żaden sposób samochodem w ruchu, zresztą nie miałby ku temu możliwości (samochód taki może bowiem nie być [...] wyposażony w kierownicę, pedały gazu, hamulca itp.) ani w ogóle się tego z założenia od niego nie wymaga, ponieważ w pojazdach autonomicznych piątego poziomu z góry zakłada się niesygnalizowanie przez samochód potrzeby przejęcia kierowania nim przez człowieka, który w związku z tym nie musi zachowywać żadnej czujności, obserwować otoczenia jazdy, wręcz może się zająć czymś innym – czytaniem książki, telekonferencją, odpowiadaniem na maile czy wręcz na przykład spać. Co więcej, wskazuje się, że dzięki takiemu zaawansowaniu technicznemu podróżowanie samochodem stanie się możliwe dla osób, które w ogóle nie mają prawa jazdy i nie potrafią prowadzić pojazdów. Nie mogłyby więc przejąć prowadzenia samochodu choćby też dlatego, że tego nie potrafią lub nie mają do tego uprawnień”²⁰.

Rozwój technologii pojazdów autonomicznych ma przecież na celu zwiększenie wygody ludzi, którzy dzięki zaawansowanym rozwiązaniom technicznym mogliby uwolnić się od uciążliwego obowiązku ciągłego skupienia uwagi podczas jazdy samochodem. Będzie to szczególnie istotne dla osób, które obecnie ze względów zdrowotnych nie mogą kierować pojazdami i tym samym mają ograniczoną mobilność – np. osób niewidomych i niedowidzących, cierpiących na epilepsję czy przyjmujących leki mogące upośledzać zdolność do prowadzenia pojazdów. Tym samym trudno będzie w każdym wypadku znaleźć uzasadnienie dla przypisywania winy osobom, które skorzystały z udogodnień technicznych i nie śledziły ciągle ruchu pojazdu, lecz po prostu polegały na technologii, działając w dobrej wierze i w zaufaniu do producenta samochodu.

Jako inną możliwą podstawę odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez ruch pojazdów autonomicznych wskazać można także przepisy dotyczące odpowiedzialności za produkt niebezpieczny (art. 449¹ i nast. k.c.). Jednakże ten reżim odpowiedzialności nie nadaje się do zastosowania na szeroką skalę wobec szkód komunikacyjnych z następujących powodów:

¹⁹ Zob. G. Urbanik, *Odpowiedzialność za szkody...*, s. 90.

²⁰ J. Kuźmicka-Sulikowska, *Nowe wyzwania...*, s. 180.

- 1) zgodnie z art. 449 (7) § 1 k.c. odszkodowanie za szkodę na mieniu nie obejmuje uszkodzenia samego produktu ani korzyści, jakie poszkodowany mógłby osiągnąć w związku z jego używaniem, co oznacza, że poszkodowany, którego samochód spowodował szkodę, nie może na tej podstawie dochodzić zwrotu kosztów naprawy własnego pojazdu²¹;
- 2) § 2 powyższego przepisu stanowi, że odszkodowanie nie przysługuje, gdy szkoda na mieniu nie przekracza kwoty będącej równoważnością 500 euro, co eliminuje możliwość zastosowania odpowiedzialności za produkt niebezpieczny do drobnych kolizji²²;
- 3) stosownie do art. 449² k.c. producent odpowiada za szkodę na mieniu tylko wtedy, gdy rzecz zniszczona lub uszkodzona należy do rzeczy zwykle przeznaczonych do osobistego użytku i w taki przede wszystkim sposób korzystał z niej poszkodowany, w związku z czym ten reżim odpowiedzialności nie będzie mieć zastosowania w odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych dla celów działalności gospodarczej, np. jako taksówki, ciężarówki, autobusy itp.²³.

4. Projektowane regulacje dotyczące odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez pojazdy autonomiczne

Pomimo rozwoju technologii pojazdów autonomicznych polski ustawodawca nie zdecydował się dotąd na żadne zmiany istniejących reguł odpowiedzialności cywilnej. Jednakże prace legislacyjne prowadzone są na poziomie Unii Europejskiej, z tym że nie dotyczą one pojazdów autonomicznych, lecz szerzej – sztucznej inteligencji (*Artificial Intelligence* – AI). Próbę uregulowania sposobu korzystania ze sztucznej inteligencji stanowi rozporządzenie ustanawiające zharmonizowane przepisy odnoszące się do sztucznej inteligencji (tzw. AI Act), przyjęte przez Parlament Europejski dnia 13 marca 2024 r.²⁴. Natomiast narzędziem harmonizacji przepisów związanych z odpowiedzialnością za szkody wyrządzone przez AI ma być projektowana Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie dostosowania przepisów dotyczących pozaumownej odpowiedzialności cywilnej do sztucznej inteligencji (dyrektywa w sprawie odpowiedzialności za sztuczną inteligencję, tzw. AILD – AI Liability Directive²⁵). Warto więc zastanowić się, w jakim stopniu

²¹ Zob. A. Wilk, *Odpowiedzialność za szkody...*, s. 26.

²² Ibidem.

²³ Zob. ibidem.

²⁴ Zob. ostateczna wersja – <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5662-2024-INIT/en/pdf> [dostęp: 30.04.2024]. Akt oczekuje na ostateczne przyjęcie przez Radę.

²⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A52022PC0496> [dostęp: 30.05.2024].

te regulacje mogłyby wpłynąć na reżim odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez ruch pojazdów autonomicznych.

W art. 3 AI Act ustanowiono definicję legalną systemu sztucznej inteligencji. Oznacza on system maszynowy, który został zaprojektowany do działania z różnym poziomem autonomii po jego wdrożeniu oraz który może wykazywać zdolność adaptacji po jego wdrożeniu, a także który – na potrzeby wyraźnych lub dorozumianych celów – wnioskuje, jak generować na podstawie otrzymanych danych wejściowych wyniki, takie jak predykcje, treści, zalecenia lub decyzje, które mogą wpływać na środowisko fizyczne lub wirtualne. Do definicji tej odsyła także projekt AILD. Nie ulega wątpliwości, że technologie umożliwiające automatyczny ruch wszelkiego rodzaju pojazdów samojezdnych (w tym także dronów, autonomicznych łodzi itp.) mogą odpowiadać przedstawionym kryteriom. Jednakże kształt proponowanego reżimu odpowiedzialności może budzić pewne wątpliwości.

Projekt dyrektywy AILD przewiduje bowiem, że będzie ona mieć zastosowanie do pozaumownych cywilnoprawnych roszczeń odszkodowawczych opartych na zasadzie winy. W uzasadnieniu projektu wskazano, że „ma ona zastosowanie do pozaumownych cywilnoprawnych roszczeń z tytułu szkód spowodowanych przez system sztucznej inteligencji, w przypadku gdy dochodzi się ich w ramach systemów odpowiedzialności opartych na zasadzie winy. Oznacza to systemy, które przewidują ustawowy obowiązek zadośćuczynienia za szkody wyrządzone umyślnie lub w wyniku zaniedbania lub zaniechania. Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie można bez problemu włączyć do istniejących systemów odpowiedzialności cywilnej, ponieważ wyraża się w nich podejście, w którym definicje podstawowych pojęć, takich jak »wina« czy »szkoda« nie są istotne, ponieważ ich znaczenie znacząco różni się we wszystkich państwach członkowskich. W związku z tym, z wyjątkiem ustanawianych przez nią domniemań, niniejsza dyrektywa nie wpływa na przepisy unijne ani krajowe określające na przykład, na której ze stron spoczywa ciężar dowodu, jaki stopień pewności jest wymagany w odniesieniu do standardu dowodu lub jak definiowana jest wina”²⁶.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 AILD sądy krajowe domniemywają (jest to domniemanie wzruszalne), do celów stosowania przepisów dotyczących odpowiedzialności na potrzeby roszczenia odszkodowawczego, istnienie związku przyczynowego między winą pozwanego a wynikiem uzyskanym przez system sztucznej inteligencji lub faktem nieuzyskania przez taki system wyniku, jeżeli następujące warunki zostały kumulatywnie spełnione:

- powód wykazał winę pozwanego lub osoby, za której zachowanie pozwany ponosi odpowiedzialność, albo sąd zastosował domniemanie takiej winy, która

²⁶ Ibidem.

polega na nieprzestrzeganiu obowiązku dochowania należytej staranności, określonego w prawie Unii lub w prawie krajowym, bezpośrednio służącego ochronie przed zaistniałą szkodą;

- na podstawie okoliczności sprawy można uznać, że istnieje uzasadnione prawdopodobieństwo, iż wina wpłynęła na wynik uzyskany przez system sztucznej inteligencji lub na fakt nieuzyskania przez taki system wyniku;
- powód wykazał, że szkoda została spowodowana wynikiem uzyskanym przez system sztucznej inteligencji lub faktem nieuzyskania przez taki system wyniku.

W przypadku roszczenia odszkodowawczego przeciwko pozwanemu, który korzystał z systemu sztucznej inteligencji w ramach osobistej działalności pozazawodowej, domniemanie związku przyczynowego będzie mieć zastosowanie wyłącznie wtedy, gdy pozwany w sposób istotny wpływał na warunki działania systemu sztucznej inteligencji lub gdy miał obowiązek i możliwość określenia warunków działania systemu sztucznej inteligencji, ale tego nie uczynił.

Przyjęcie zasady winy jako podstawowej zasady odpowiedzialności za szkody wyrządzone w związku z działaniem sztucznej inteligencji wydaje się obarczone tym samym „grzechem pierworodnym”, co omawiane już stosowanie zasady winy w odniesieniu do szkód wyrządzonych ruchem pojazdów autonomicznych. Ponieważ zdarzają się awarie niezależne od zachowania ludzkiego, w wielu przypadkach może dojść do sytuacji, w której niemożliwe będzie przypisanie winy komukolwiek – zarówno kierowcy oraz posiadaczowi pojazdu, jak i jego producentowi bądź podmiotowi prowadzącemu serwis techniczny.

Teoretycznie może wydawać się, że właściwszą zasadą odpowiedzialności będzie zasada ryzyka. Należy zresztą zauważyć, że zgodnie z pierwotną propozycją, zawartą w art. 4 ust. 1 Rezolucji Parlamentu Europejskiego z dnia 20 października 2020 r. z zaleceniami dla Komisji w sprawie systemu odpowiedzialności cywilnej za sztuczną inteligencję 2020/2014(INL)²⁷, operator systemu sztucznej inteligencji obciążonego wysokim ryzykiem²⁸ miał odpowiadać na zasadzie ryzyka za wszelkie szkody spowodowane przez fizyczne bądź wirtualne działanie, fizyczne bądź wirtualne działanie urządzenia lub fizyczny bądź wirtualny proces z wykorzystaniem systemu sztucznej inteligencji.

²⁷ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0276_PL.html (14.08.2023) [dostęp: 30.05.2024].

²⁸ Tzw. systemy sztucznej inteligencji wysokiego ryzyka zdefiniowane są w AI Act jako takie systemy, które stwarzają wysokie ryzyko dla zdrowia i bezpieczeństwa lub praw podstawowych obywateli – należą do nich np. systemy służące identyfikacji biometrycznej czy zarządzaniu infrastrukturą krytyczną (art. 65 ust. 1 AI Act oraz załącznik nr III do AI Act).

5. Kto powinien ponosić odpowiedzialność?

Postulowana przez prawodawcę wspólnotowego zasada ryzyka, jako podstawowa dla odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez szeroko pojętą sztuczną inteligencję, w tym także pojazdy autonomiczne, wymaga pewnych modyfikacji w stosunku do swego obecnego kształtu, w prawie polskim znajdującego wyraz w treści art. 436 k.c. W przypadku pojazdów autonomicznych kwestią dyskusyjną jest przede wszystkim to, kto miałby tę odpowiedzialność na zasadzie ryzyka ponosić. Obciążenie nią posiadacza pojazdu, na wzór polskiego art. 436 k.c., wydaje się niesprawiedliwe i nieuzasadnione. Jak bowiem trafnie zauważa J. Kuźmicka-Sulikowska, automatyzacja pojazdów powoduje zredukowanie do minimum tzw. czynnika ludzkiego jako przyczyny wypadków, gdyż jeżeli człowiek nie będzie prowadził samochodu (lecz będzie to robić sztuczna inteligencja), to nie popełni tylu błędów – „To odpowiednie czujniki mają na przykład wykryć pieszego na przejściu lub w ogóle na drodze i odpowiednie oprogramowanie zatrzyma wtedy pojazd na czas, to oprogramowanie nie pozwoli także przekroczyć dopuszczalnej prędkości, wraz z systemem czujników i komunikatorów określi położenie innych pojazdów i przeszkód na drodze unikając zderzenia z nimi”²⁹.

Dlatego też pojawiają się głosy popierające obciążenie odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka producentów pojazdów autonomicznych. Mikołaj Domagała wskazuje, że najbardziej racjonalną koncepcją zdaje się nałożenie odpowiedzialności na producenta posiadającego najszersze spektrum możliwości, by podnosić jakość produktu, gdyż to właśnie na wytwórcy spoczywa ewentualny ciężar winy w związku z wadami zaistniałymi w konstrukcji lub oprogramowaniu pojazdu – pasażerowie nie mają bowiem realnego wpływu na poprawę bezpieczeństwa jadącego pojazdu, w przeciwieństwie do producentów samochodów³⁰. Ta koncepcja posiada jednak pewną wadę – mianowicie, zakłada ona, że zgodnie z zasadą „cuius commodum, eius periculum” („czyj zysk, tego ryzyko”), odpowiedzialność powinna spoczywać na producentach pojazdów autonomicznych jako tych, którzy przede wszystkim czerpią zyski z tej technologii. Tak jednak nie jest, albowiem pojazdy takie mogą być wykorzystywane również w ramach działalności gospodarczej osób, które je zakupiły – np. jako taksówki, autobusy czy samochody dostawcze. Tym samym także i przedsiębiorcy czerpiący zysk z eksploatacji tych pojazdów powinni zostać obciążeni odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka, podobnie jak zapisano to w art. 435 k.c., który obciąża odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka prowadzącego

²⁹ J. Kuźmicka-Sulikowska, *Nowe wyzwania...*, s. 182.

³⁰ M. Domagała, *Możliwości obciążenia odpowiedzialnością za wypadek pojazdu autonomicznego a koncepcja stworzenia krajowego funduszu ubezpieczeń komunikacyjnych jako forma refundacji kosztów*, „Prawo Mediów Elektronicznych” 2019, nr 3, s. 24.

na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody, a nie producentów instalacji i urządzeń wykorzystywanych w tym przedsiębiorstwie (a więc np. przedsiębiorstwo kolejowe, a nie producenta lokomotyw, kopalnię, a nie producenta wykorzystywanych w niej maszyn górniczych). Również osoby nieprowadzące działalności gospodarczej, a posiadające pojazdy, czerpią z nich w pewnym sensie zyski, gdyż mogą im one służyć np. do dojazdów do pracy i tym samym zarobkowania. Wydaje się zatem, że lepszą opcją byłoby pozostawienie istoty odpowiedzialności z art. 436 k.c. w obecnym kształcie (tj. jako spoczywającej co do zasady na posiadaczach samochodów), lecz z poszerzeniem katalogu okoliczności egzoneracyjnych o „wyłącznie winę producenta pojazdu lub wykorzystywanych w nim części, w tym oprogramowania” (można to osiągnąć na drodze zmiany legislacyjnej bądź zmiany wykładni pojęcia „osoby trzeciej”, o której mowa w art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c.), albo o sytuację, w której posiadacz nie miał wpływu na ruch pojazdu prowadzący do wyrządzenia szkody (mogłoby to dotyczyć przypadków, gdy automatyczny system sterujący „wymusił” np. jazdę w określonym kierunku lub z określoną prędkością, a osoba znajdująca się w aucie nie mogła temu zapobiec). Jak już bowiem wspomniano, wedle dominującej obecnie wykładni producent pojazdu ani wykorzystywanych w nim części nie może być uznany za „osobę trzecią”, której wina wyłącza odpowiedzialność posiadacza samochodu. Trzeba zaznaczyć, że w przypadku zaawansowanych technologicznie pojazdów autonomicznych przedstawione okoliczności mogłyby być łatwe do ustalenia w sytuacji nałożenia na producentów tych pojazdów obowiązku instalowania w nich rejestratorów parametrów jazdy³¹ (co więcej, takie rejestratory, tzw. czarne skrzynki, mają być obowiązkowym elementem wyposażenia nowych samochodów, nie tylko autonomicznych, już od lipca 2024 r.³²).

Warto natomiast zadać pytanie, czy racjonalne byłoby obciążenie odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka producenta oprogramowania stosowanego w pojeździe

³¹ W. Drozd, J. Brzezińska, *Najważniejsze problemy...*, s. 55.

³² Obowiązek ten wynika z Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, Dz.U. L 325 z 16/12/2019, s. 1–40. Zob. także: T. Sewastianowicz, *Oto nowe obowiązkowe wyposażenie aut w 2024 roku. UE zaskoczy kierowców*, Dziennik.pl, 18.12.2023, <https://auto.dziennik.pl/aktualnosci/artykuly/9380363,oto-nowe-obowiazkowe-wyposazenie-aut-w-2024-roku-ue-zaskoczy-kierowcow.html> [dostęp: 30.05.2024].

autonomicznym. W tym miejscu trzeba jednak nadmienić, że na poziomie Unii Europejskiej podejmowane są próby zmiany reżimu odpowiedzialności za produkty wadliwe – wedle projektu Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności za produkty wadliwe z dnia 28 września 2022 r.³³ pojęcie „produktu” ma zostać poszerzone także o oprogramowanie (zob. art. 4 projektu) i jeżeli proponowane zmiany zostaną implementowane do prawa polskiego, usunie to problem związany z kwalifikacją oprogramowania jako produktu niebezpiecznego oraz otworzy furtkę do stosowania w sprawach sztucznej inteligencji omawianego reżimu odpowiedzialności. Warto w tym miejscu przytoczyć trafny pogląd Leszka Boska, odnoszący się do dyskusji, czy oprogramowanie można uznać za produkt niebezpieczny w świetle art. 449¹ i nast. k.c. – otóż, zdaniem tego autora, „uznając, że program komputerowy sam w sobie nie jest produktem, można stwierdzić także, że jako komponent produktu, który staje się jego nośnikiem, jako rzeczy ruchomej, będzie mógł być zakwalifikowany jako produkt. Innymi słowy, ponieważ produkt autonomiczny jest z reguły lub powinien być postrzegany jako składnik nośników będących rzeczami ruchomymi i oprogramowania, to niezależnie od tego, czy przyczyną szkody będzie samo jego oprogramowanie, czy także inne elementy, poszkodowany będzie mógł domagać się odszkodowania za wyrządzoną szkodę, jeżeli zostanie wykazane, że cały produkt (układ) wykazuje cechy produktu autonomicznego, a przez to niebezpiecznego”³⁴. Podkreślenia wymaga również fakt, że takie podejście zostało zaaprobowane przez ustawodawcę wspólnotowego – wedle projektu Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności za produkty wadliwe z dnia 28 września 2022 r.³⁵, przyjętej przez Parlament Europejski dnia 13 marca 2024 r., konieczne jest usunięcie wątpliwości co do kwalifikacji jako produktu niebezpiecznego oprogramowania i produktów, które do funkcjonowania potrzebują oprogramowania lub usług cyfrowych, takich jak inteligentne urządzenia i pojazdy autonomiczne. Dlatego też zgodnie z art. 4 pkt 1 dyrektywy „produkt” oznaczać będzie każdą rzecz ruchomą, nawet jeżeli jest ona zintegrowana z inną rzeczą ruchomą lub nieruchomą, w tym także energię elektryczną, cyfrowe pliki produkcyjne i oprogramowanie.

W związku z powyższym autonomiczny pojazd sterowany przez „inteligentne” oprogramowanie należy traktować jako pewną całość, co uzasadniałoby obciążenie odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka przede wszystkim producenta środka

³³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52022PC0495> [dostęp: 30.05.2024].

³⁴ L. Bosek, *Perspektywy rozwoju...*, s. 8.

³⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52022PC0495> [dostęp: 30.05.2024].

transportu, chyba że zostałyby wykazane, iż szkoda powstała wyłącznie z przyczyn leżących po stronie producenta oprogramowania. Możliwa byłaby także solidarna odpowiedzialność obu tych podmiotów.

Innym korzystnym rozwiązaniem może być propozycja stworzenia krajowego funduszu ubezpieczeń komunikacyjnych, finansowanego ze składek opłacanych przez kierowców, przedsiębiorstwa prowadzące działalność typu *car-sharing* oraz producentów samochodów, wnoszących stosowne opłaty odpowiadające stopniowi ich korzystania z pojazdów zautomatyzowanych³⁶. Wydaje się, że w funduszu tym powinni partycypować również dostawcy oprogramowania wykorzystywanego w pojazdach autonomicznych³⁷. Byłby to system typu *no-fault compensation*, gdzie poszkodowany uzyskiwałby kompensację całkowicie niezależną od odpowiedzialności podmiotu, którego zachowanie pozostaje w związku przyczynowym ze szkodą, a jedyną przesłanką, od której zależy prawo do odszkodowania, jest wystąpienie szkody³⁸. Tego typu systemy funkcjonują w niektórych krajach przede wszystkim w odniesieniu do szkód na osobie – istnieją np. fundusze dla ofiar szkód medycznych, w tym powikłań poszczeniennych, czy też właśnie wypadków komunikacyjnych³⁹. Wyróżnia się tzw. czyste systemy *no-fault compensation*, w których poszkodowany otrzymuje całość kompensacji od ubezpieczyciela (może to być publiczny fundusz ubezpieczeniowy lub ubezpieczyciel prywatny – w tym drugim przypadku osoby potencjalnie poszkodowane zobowiązane są do uprzedniego wykupienia ubezpieczenia), oraz systemy mieszane, gdzie ubezpieczyciel wypłaca odszkodowanie tylko do pewnego limitu, powyżej którego poszkodowany może żądać uzupełniającej kompensacji od osoby odpowiedzialnej za szkodę⁴⁰. Także w Polsce istnieje tego typu system w postaci Funduszu Kompensacyjnego Zdarzeń Medycznych, wprowadzony ustawą z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o prawach pacjenta i Rzeczniku Praw Pacjenta oraz niektórych innych ustaw⁴¹. W odniesieniu do szkód komunikacyjnych związanych z ruchem pojazdów autonomicznych trafna wydaje się propozycja poszerzenia zakresu działalności Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego (UFG) tak, aby stanowił on także fundusz typu *no-fault compensation* dla poszkodowanych w wypadkach związanych z ruchem pojazdów autonomicznych⁴². UFG obecnie zajmuje się kompensacją szkód w przypadkach, gdy posiadacz pojazdu był nieubezpieczony oraz gdy sprawca szkody nie został ustalono-

³⁶ Zob. M. Domagała, *Możliwości obciążenia...*, s. 24.

³⁷ Zob. G. Urbanik, *Odpowiedzialność za szkody...*, s. 92.

³⁸ Zob. M. Wilejczyk, *Teorie prawa deliktów*, C.H.Beck, Warszawa 2021, s. 300.

³⁹ Ibidem, s. 299–300.

⁴⁰ Ibidem, s. 300.

⁴¹ Dz.U. z 2023 r., poz. 1675.

⁴² Zob. M. Domagała, *Możliwości obciążenia...*, s. 23.

ny⁴³. UFG mógłby więc zajmować się zarówno zbieraniem składek odprowadzanych przez kierowców, pasażerów, producentów pojazdów oraz przedsiębiorstwa prowadzące działalność *car-sharing*, jak i wypłacaniem odszkodowań w przypadku zwrócenia się do niego przez podmioty odnoszące szkody w wyniku zdarzenia, chcące uzyskać rekompensatę z tytułu powstałych obrażeń ciała lub uszkodzeń mienia⁴⁴.

6. Przyszłość obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych

Omawiając kwestię odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez ruch pojazdów autonomicznych, nie można pominąć zagadnienia przyszłości ubezpieczenia OC ich posiadaczy. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że próby opracowania nowego kształtu ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów autonomicznych są już podejmowane – np. w 2016 r. jeden z brytyjskich ubezpieczycieli zaproponował pierwsze w tym kraju ubezpieczenie dla posiadaczy takich samochodów od skutków szkód wynikających np. z braku aktualizacji oprogramowania dostarczanego przez producenta, włamań do systemu informatycznego pojazdu, awarii systemów nawigacyjnych i oprogramowania czy niemożności przejęcia sterowania przez człowieka w razie kolizji lub wypadku⁴⁵. Jeżeli jednak nastąpi odejście od obowiązującego modelu odpowiedzialności posiadaczy pojazdów na zasadzie ryzyka, trudno będzie znaleźć uzasadnienie dla dalszego funkcjonowania modelu obowiązkowych ubezpieczeń OC tych posiadaczy w obecnym kształcie – nie oznacza to, że nie powinni oni być w ogóle objęci obowiązkiem ubezpieczenia, lecz obowiązek ten powinien dotyczyć także producentów pojazdów autonomicznych.

Oryginalne rozwiązanie jest procedowane w Wielkiej Brytanii – mianowicie, projekt ustawy „Vehicle Technology and Aviation Bill”⁴⁶ przewiduje odpowiedzialność ubezpieczyciela w sytuacjach, gdy szkoda (zarówno na osobie, jak i na mieniu) została spowodowana przez pojazd autonomiczny, „when driving itself”, czyli w czasie zautomatyzowanego ruchu pojazdu, natomiast niewykupienie ubezpieczenia skutkuje odpowiedzialnością posiadacza samochodu. Ustawa ta jest na razie

⁴³ Zob. art. 98 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz.U. z 2023 r., poz. 2500).

⁴⁴ M. Domagała, *Możliwości obciążenia...*, s. 23.

⁴⁵ Zob. M. Kisiel, *Pierwsza polisa dla zautomatyzowanych samochodów*, Bankier.pl, 08.06.2016, <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Pierwsza-polisa-dla-zautomatyzowanych-samochodow-7409955.html> [dostęp: 30.05.2024].

⁴⁶ <https://bills.parliament.uk/bills/1960> [dostęp: 30.05.2024].

przedmiotem prac legislacyjnych w Izbie Gmin i może oczywiście spowodować skutek w postaci wzrostu cen ubezpieczeń komunikacyjnych, gdyż ubezpieczyciele będą starali się przerzucić swoje koszty na klientów, jednak niewątpliwie stanowi rozwiązanie warte przedyskutowania także w Polsce. Skoro w aktualnym stanie prawnym skutki awarii technicznych i tak są objęte ryzykiem posiadacza pojazdu na podstawie art. 436 k.c., to w sytuacji, gdy jest on ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej, ubezpieczyciel powinien naprawić szkodę. *De facto* zatem w sytuacji hipotetycznego wypadku spowodowanego przez pojazd autonomiczny w Polsce obowiązuje taka sama zasada, jak proponowana w Wielkiej Brytanii. Jednakże wprowadzenie jej do przepisów prawa *expressis verbis* może zapobiegać próbom np. wyłączania przez ubezpieczycieli w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia swojej odpowiedzialności za skutki awarii technicznych i próbom przerzucania odpowiedzialności na producentów pojazdów, do czego może potencjalnie dojść w przypadku szerszego upowszechnienia pojazdów autonomicznych.

7. Podsumowanie

Podsumowując dotychczasowe rozważania, należy stwierdzić, że aktualnie obowiązujące przepisy kodeksu cywilnego nie do końca nadają się do szerokiego zastosowania w warunkach komunikacji opartej na zaawansowanych technologiach. W szczególności nie do utrzymania może być obecne ujęcie zasady ryzyka w art. 436 k.c., zakładającej obciążenie posiadacza pojazdu ryzykiem wszelkich awarii technicznych. Należy jednak wziąć pod uwagę także względy słusznościowe, uzasadniające zaostrożenie reżimu odpowiedzialności w przypadku podmiotów czerpiących korzyści z ruchu pojazdów autonomicznych. Dlatego też należy postulować bądź to poszerzenie katalogu okoliczności egzoneracyjnych, bądź utworzenie systemu typu *no-fault compensation*. Natomiast w dziedzinie ubezpieczeń obowiązkowych przedyskutowania wymaga dalsze funkcjonowanie dotychczasowego systemu opartego na obligatoryjnym ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – wydaje się, że powinna nastąpić ewolucja w kierunku objęcia obowiązkiem ubezpieczenia także producentów pojazdów.

Bibliografia

Bosek L., *Perspektywy rozwoju odpowiedzialności cywilnej za inteligentne roboty*, „Forum Prawnicze” 2019, nr 2, s. 3–17.

- Czenko M., *O testowaniu samochodów autonomicznych (krytycznych) słów kilka*, Transport-Publiczny.pl, 11.02.2018, <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/o-testowaniu-samochodow-autonomicznych-krytycznych-slow-kilka-57672.html> [dostęp: 30.05.2024].
- Czenko M., *Odpowiedzialność za szkodę spowodowaną ruchem pojazdu autonomicznego w systemie amerykańskiego prawa cywilnego*, „Zeszyt Studencki Kół Naukowych Wydziału Prawa i Administracji UAM” 2017, nr 7, s. 103–116.
- Domagała M., *Możliwości obciążenia odpowiedzialnością za wypadek pojazdu autonomicznego a koncepcja stworzenia krajowego funduszu ubezpieczeń komunikacyjnych jako forma refundacji kosztów*, „Prawo Mediów Elektronicznych” 2019, nr 3, s. 17–25.
- Drozd W., Brzezińska J., *Najważniejsze problemy prawne dotyczące pojazdów autonomicznych w perspektywie globalnej i polskiej*, „Przegląd Prawniczy Uniwersytetu Warszawskiego” 2018, nr 2, s. 39–57.
- Dybalski J., *USA. Pierwsza piesza ofiara samochodu autonomicznego*, Transport-Publiczny.pl, 20.03.2018, <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/usa-pierwsza-ofiara-samochodu-autonomicznego-auto-ubera-przejechalo-piesza-58039.html> [dostęp: 30.05.2024].
- Kisiel M., *Pierwsza polisa dla zautomatyzowanych samochodów*, Bankier.pl, 08.06.2016, <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Pierwsza-polisa-dla-zautomatyzowanych-samochodow-7409955.html> [dostęp: 30.05.2024].
- Kodeks cywilny. Komentarz*, red. M. Załucki, wyd. 3, C.H.Beck, Warszawa 2023, Legalis.
- Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 1, red. K. Pietrzykowski, wyd. 9, C.H.Beck, Warszawa 2018, Legalis.
- Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 2, red. M. Gutowski, wyd. 3, C.H.Beck, Warszawa 2022, Legalis.
- Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 3a: *Zobowiązania. Część ogólna*, red. K. Osajda, wyd. 32, C.H.Beck, Warszawa 2024, Legalis.
- Kuźmicka-Sulikowska J., *Nowe wyzwania dla odpowiedzialności deliktowej przewidzianej w polskim prawie – wybrane uwagi w związku z funkcjonowaniem tak zwanych pojazdów autonomicznych*, „Wrocławsko-Lwowskie Zeszyty Prawnicze” 2020, nr 11, s. 169–195.
- Robaczyński W., *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez pojazdy autonomiczne*, „Forum Prawnicze” 2022, nr 1, s. 67–84.
- Sewastianowicz T., *Oto nowe obowiązkowe wyposażenie aut w 2024 roku. UE zaskoczy kierowców*, Dziennik.pl, 18.12.2023, <https://auto.dziennik.pl/aktualnosci/artykuly/9380363,oto-nowe-obowiazkowe-wyposazenie-aut-w-2024-roku-ue-zaskoczy-kierowco.html> [dostęp: 30.05.2024].
- Urbanik G., *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez pojazd autonomiczny w kontekście art. 446 kc*, „Studia Prawnicze. Rozprawy i Materiały” 2019, nr 2, s. 83–95.
- Wilejczyk M., *Teorie prawa deliktów*, C.H.Beck, Warszawa 2021.

ANNA WILK

Wilk A., *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez ruch tzw. pojazdów autonomicznych – czy polskie prawo nadąża za rozwojem techniki?*, „Edukacja Prawnicza” 2018/2019, nr 2, s. 23–27.

dr hab. ANNA WILK

e-mail: anna.wilk@wsb.edu.pl

Profesor Akademii WSB w Dąbrowie Górniczej. Radca prawny. Specjalizuje się w prawie cywilnym, głównie prawie zobowiązań i prawie rzeczowym. Autorka licznych publikacji naukowych, w tym z zakresu odpowiedzialności za czyny cudze.

Professor at the WSB University in Dąbrowa Górnicza. She is also a solicitor. She specializes in civil law, mainly contract law and property law. She is the author of numerous scientific publications, including publications concerning vicarious liability.

Redaktor: Agnieszka Plutecka

Korektor: Marzena Marczyk

Projektant okładki: Tomasz Kipka

Łamanie: Paulina Dubiel

ISSN 2720-1589

Publikacja na licencji Creative Commons Uznanie autorstwa-Na tych samych warunkach 4.0
Międzynarodowe (CC BY-SA 4.0)



Wersją referencyjną czasopisma jest wersja elektroniczna, ukazująca się na platformie
<https://journals.us.edu.pl>

Publikacja jest dostępna w wersji internetowej:
CEJSH. The Central European Journal of Social Sciences and Humanities
<http://cejsh.icm.edu.pl>

Central and Eastern European Online Library
<https://ceeol.com>

Czasopismo dystrybuowane bezpłatnie

Wydawca
Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego
ul. Bankowa 12B, 40-007 Katowice
<https://wydawnictwo.us.edu.pl>
e-mail: wydawnictwo@us.edu.pl
Ark. druk. 9,0. Ark. wyd. 10,5.



Egzemplarz bezpłatny

ISSN 2720-1589



Więcej o książce

