

MIKOŁAJ MAŁECKI
PIOTR BANAŚKIEWICZ
KORDIAN BIELAK
HUBERT GRUCELA
KACPER HEJNAR
BARTOSZ JONIAK
ŁUKASZ KRAJ
LENA ORZECHOWSKA
KACPER SZAJOR
JAKUB TOMASZEK
HUBERT TRZCIŃSKI
MACIEJ WÓJCIK

Zabójstwo drogowe

Kwalifikacja prawna czynów wymierzonych w bezpieczeństwo ruchu drogowego jako zabójstwo popełnione w zamiarze wynikowym (art. 148 § 1 k.k.), w odróżnieniu od klasycznej odpowiedzialności za nieumyślny wypadek komunikacyjny (art. 177 § 2 k.k.) bywa przyjmowana w polskim orzecznictwie, choć jest raczej ewenementem¹. Próby wywodzenia aktów oskarżenia obejmujących zarzut umyślnego spowodowania śmierci człowieka wskutek brawurowej jazdy² i odmienne zapatrywania sądów, przyjmujących sprawstwo nieumyślnego występu³ obrazują swoiste napięcie między potrzebą adekwatnego nazwania i ukarania najbardziej bulwersujących czynów w ruchu drogowym a procesowymi realiami ustalania, że sprawca działał umyślnie. Zagadnienie tzw. zabójstwa drogowego jest podejmowane w nowszej literaturze naukowej⁴. Problem nabiera istotnego znaczenia społecznego za sprawą kolejnych szokujących zdarzeń, by wspomnieć tu jedynie sytuację z ostatnich lat. Należy do nich nocny wyścig ulicami Zielonej Góry z 27.10.2018 r., który zakończył się śmiercią dwóch pieszych

¹ Zob. wyrok SA we Wrocławiu z 19.12.2017 r., II AKa 281/17, OSAW 2018, nr 1, poz. 372.

² Zob. *Zarzut zabójstwa po śmiertelnym potrąceniu policjanta*, materiał prasowy TVN24.pl z 7.02.2025 r., <https://tvn24.pl/trojmiasto/slupsk-smiertelne-potralenie-motocyklisty-podejrzany-uslyszal-zarzut-zabojstwa-st8295847> (dostęp: 5.01.2026 r.).

³ Zob. np. wyrok SO w Jeleniej Górze z 27.05.2021 r., III K 114/19, LEX nr 3306417.

⁴ Zob. J. Kluza, *Odpowiedzialność sprawcy wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym za zabójstwo w typie podstawowym (art. 148 § 1 Kodeksu karnego)*, Prawo w Działaniu 2021, nr 45, s. 126 i n.; E. Dzielińska, K. Proć, *Wypadek drogowy ze skutkiem śmiertelnym czy zabójstwo w zamiarze ewentualnym – kwalifikacja prawna najpoważniejszych zdarzeń drogowych*, Prokuratura i Prawo 2022, nr 4, s. 123 i n.

po tym, jak kierujący wyprzedzał przed przejściem dla pieszych swojego rywala z prędkością około 180 km/h⁵. Wspomnieć trzeba zdarzenie na autostradzie A1 spowodowane przez pojazd jadący z prędkością przekraczającą 300 km/h, co skutkowało śmiercią trzyosobowej rodziny⁶. Ostatni głośny przypadek miał miejsce w nocy z 14 na 15.09.2024 r. na ul. Armii Krajowej w Warszawie: jak ustalono, Łukasz Ż. mimo odebrania mu prawa jazdy, po spożyciu alkoholu prowadził pojazd z prędkością przekraczającą 200 km/h, nagrywał trasę za pomocą telefonu, a tuż przed tragicznym zderzeniem jeszcze przyspieszał (wcisnął pedał „gazu” do 100%). Skutkiem czynu była śmierć jednej osoby oraz obrażenia kilku pasażerów⁷.

Debata dotycząca polepszania szeroko rozumianego bezpieczeństwa komunikacyjnego toczy się w przestrzeni publicznej⁸. Zagadnienie zabójstwa drogowego stało się przedmiotem zainteresowania agend rządowych⁹ i doczekało się w 2024 r. poselskiego projektu ustawy przewidującej nowy typ czynu zabronionego penalizujący zachowanie kierującego, który „nie liczy się ze skutkami” jazdy samochodem¹⁰. Mankamenty tego przedłożenia wykazane w procesie legislacyjnym¹¹ skutkowały jego odrzuceniem już w pierwszym czytaniu na po-

⁵ Zob. J. Urbańska-Jaworska, *W trakcie nielegalnych wyścigów zabili dwoje pieszych na pasach. Sąd: „Nie można skazać ich za zabójstwo”*, materiał prasowy wyborcza.pl z 19.10.2022 r., <https://wroclaw.wyborcza.pl/wroclaw/7,35771,29044101,urzadzili-sobie-nielegalne-wyscigi-ulicami-jeleniej-gory-zginely.html> (dostęp: 5.01.2026 r.).

⁶ Zob. Ł. Zboralski, *Złe opony, ponad 300 km na godz. i łuk. Tak Sebastian M. wpadł na auto rodziny. Prokuratura ma dowody*, Onet.pl z 25.07.2025 r., <https://www.onet.pl/motoryzacja/brd24pl/sebastian-m-jechal-ponad-300-kmh-na-zlych-oponach/ed3w21w,30bc1058> (dostęp: 5.01.2026 r.).

⁷ Zob. Łukasz Ż. *przed obliczem Prokuratora. Aktualna informacja o postępach śledztwa w sprawie wypadku z dnia 15 września 2024 r. na al. Armii Ludowej w Warszawie*, Komunikat Prokuratury Okręgowej w Warszawie z 15.11.2024 r., <https://www.gov.pl/web/po-warszawa/lukasz-z-przed-obliczem-prokuratora-aktualna-informacja-o-postepach-sledztwa-w-sprawie-wypadku-z-dnia-15-wrzesnia-2024-r-na-al-armii-ludowej-w-warszawie> (dostęp: 5.01.2026 r.).

⁸ Zob. M. Wiktorek, *Zabójstwo drogowe Jak udowodnić zamiar? Surowe kary za uliczne wyścigi – ŁĄCZY NAS KARNE z dr. Grzegorzem Bogdanem i dr. hab. Jerzym Lachowskim, prof. UMK*, Karne24.com, 7.10.2024 r., <https://karne24.com/zabojstwo-drogowe-jak-udowodnic-zamiar-surowe-kary-za-uliczne-wyscigi> (dostęp: 5.01.2026 r.); *Debata: zabójstwo drogowe. Czy wyższe kary powstrzymają bandytów*, „Kanał Zero” z 9.10.2024 r., <https://www.youtube.com/live/AsNuTnBbhFY?si=2qDxokw6PyQjU4qz> (dostęp: 5.01.2026 r.); M. Istel, *Kara za zabójstwo drogowe. U nas problem, a w innych krajach?*, Konkret24, 1.11.2024 r., <https://konkret24.tvn24.pl/polska/prawo-kara-za-zabojstwo-drogowe-w-polsce-problem-a-w-innych-krajach-st8158386> (dostęp: 5.01.2026 r.).

⁹ Zob. *Stop bandytom drogowym – projekt Ministerstwa Sprawiedliwości już gotowy*, komunikat Ministerstwa Sprawiedliwości z 7.01.2025 r., <https://www.gov.pl/web/sprawiedliwosc/stop-bandytom-drogowym-projekt-ministerstwa-sprawiedliwosci-juz-gotowy> (dostęp: 5.01.2026 r.).

¹⁰ Zob. projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z 30.10.2024 r., Sejm X kadencji, druk sejmowy nr 830.

¹¹ Zob. M. Małecki i in., *Zabójstwo drogowe. Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z 30.10.2024 r.*, SH-020-263/24, Sejm X kadencji, Kraków 2024.

siedzeniu Sejmu¹². Rodzima dyskusja wokół tematyki zabójstwa drogowego jest pobudzana wyrokami sądów zagranicznych, które nie wahały się skazać sprawców za zabójstwo w najbardziej drastycznych przypadkach¹³.

Trzeba zaznaczyć, że kontrowersje wokół uznania niektórych zdarzeń w ruchu drogowym za zabójstwo nie dotyczą czynów podejmowanych z zamiarem bezpośrednim, gdy pojazd staje się dla sprawcy typowym narzędziem zbrodni (te oczywiste zabójstwa popełniane na drodze pozostają poza zakresem niniejsze analizy). Istotne wątpliwości budzi natomiast zróżnicowane spektrum naruszeń zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym na granicy zamiaru wynikowego i tzw. świadomej nieumyślności, odniesionej do skutków brawurowej jazdy. Dla uznania czynu za zabójstwo konieczne jest wykazanie, w realiach danego zajścia, komponentu mentalnego w postaci przewidywania przez sprawcę możliwości popełnienia czynu zabronionego oraz – właściwie rozumianego – godzenia się na jego popełnienie (art. 9 § 1 *in fine* k.k.). Nie budzi wątpliwości, że zamiar jako znamię czynu zabronionego musi zostać każdorazowo wykazany¹⁴. Uznanie kierowania pojazdem za zabójstwo popełnione z zamiarem wynikowym nie może wynikać z arbitralnego domniemania, że o takiej postaci zamiaru przesądza – jak wskazywał dawniej Sąd Najwyższy – sam stan nietrzeźwości sprawcy lub rażące naruszenie zasad ostrożności¹⁵; ujęcie to spotkało się z gruntowną krytyką w literaturze karnistycznej¹⁶. Indywidualnych właściwości kognitywnych: kondycyjno-percepcyjnych konkretnego sprawcy nie można domniemywać. Ustalenia w przedmiocie zamiaru wynikowego mogą bazować na przedmiotowych cechach zdarzenia, lecz w żadnym razie nie mogą się do nich ograniczać¹⁷.

Przystępując do analizy dystynkcji między *nomen omen* przypadkowym wypadkiem komunikacyjnym a umyślnym sianiem śmierci na drodze, należy zauważyć, że uznanie czynu zabronionego wymierzonego w bezpieczeństwo ruchu lądowego za zabójstwo popełnione z zamiarem wynikowym zależy przede wszystkim od przyjęcia określonej koncepcji godzenia się, znamionującego tę postać zamiaru. W starszej literaturze operowano koncepcją woli warunkowej¹⁸,

¹² Zob. przebieg procesu legislacyjnego i głosowanie z 6.03.2025 r., <https://www.sejm.gov.pl/Sejm10.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=830> (dostęp: 5.01.2026 r.).

¹³ Zob. wyrok Landgerichtu w Hamburgu z 19.02.2018 r., sprawa nr 621 Ks 12/17; wyrok Landgerichtu w Berlinie z 26.03.2019 r., sprawa nr 532 Ks 9/18; wyrok Landgerichtu w Hanowerze z 25.07.2024 r., sprawa nr 40 Ks 2/24.

¹⁴ Zob. wyrok SA w Krakowie z 5.02.2019 r., II AKa 286/18, LEX nr 2707537.

¹⁵ Wyrok SN z 3.06.1986 r., IV KR 159/86, LEX nr 1671540; wyrok SN (7) z 29.04.1976 r., VI KRN 42/76, LEX nr 16940; uchwała SN z 22.06.1963 r., VI KO 54/61, OSNKW 1963, nr 10, poz. 179; wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach przestępstw drogowych z 22.06.1963 r., M.P. Nr 70, poz. 348.

¹⁶ Zob. G. Auscaler, *Przestępstwa kierowców w stanie nietrzeźwości*, Warszawa 1958, s. 35; K. Buchała, *Przestępstwa w komunikacji drogowej*, Warszawa 1961, s. 113 i n.; J. Kochanowski, *Zagadnienia przestępstw drogowych i przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Warszawa 1990, s. 74 i n.

¹⁷ Zob. wyrok SN z 30.10.2013 r., II KK 130/13, LEX nr 1396511.

¹⁸ Zob. J. Makarewicz, *Kodeks karny z komentarzem*, Lwów 1932, s. 64.

nietolerowanego ryzyka¹⁹, decyzyjno-motywacyjną²⁰ czy psychologiczno-obojętnościową²¹. Autor koncepcji obojętności – W Wolter²² pierwotnie upatrywał w godzeniu się aktu woli w postaci „tolerowania skutku”²³. Obecnie reprezentowane są m.in. koncepcje: obiektywnej manifestacji²⁴, obojętności woli²⁵, decyzyjno-motywacyjna²⁶, wysokiego prawdopodobieństwa²⁷, psychologizująca konstrukcja zgody²⁸ czy korelacyjne ujęcie J. Gieзка, wiążące kryteria godzenia się ze stopniem uświadomionego prawdopodobieństwa popełnienia czynu zabronionego²⁹. Niektórzy autorzy posługują się pojęciem „aprobata z konieczności”³⁰, odwołują się do kryterium użyteczności³¹ lub wskazują na funkcjonalną wartość różnych teorii³². W orzecznictwie dominuje wolterowska formuła obojętności nabudowana na świadomości wysokiego prawdopodobieństwa popełnienia czynu zabronionego³³.

Przyjęcie określonej wykładni omawianego znamienia determinuje ustalenia faktyczne związane z dowodzeniem jego wypełnienia przez sprawcę: stopnia świadomości, chęci uniknięcia zagrożenia, psychologicznej zgody itd., te zaś

¹⁹ Zob. J. Waszczyński, *Jeszcze w sprawie zamiaru ewentualnego*, Palestra 1977, nr 5, s. 78.

²⁰ Zob. T. Przesławski, *Pojęcie „zgoda” w konstrukcji zamiaru ewentualnego*, *Studia Iuridica* 2008, nr 49, s. 178.

²¹ Zob. K. Buchała, *Problemy zamiaru wynikowego*, *PiP* 1960, nr 4–5, s. 718.

²² Zob. W. Wolter, *Z problematyki zamiarów przestępnych*, *PiP* 1981, nr 4, s. 41–42.

²³ W. Wolter, *Prawo karne. Zarys wykładu systematycznego*, Warszawa 1947, s. 159.

²⁴ J. Giezek, K. Lipiński [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2021, s. 70; A. Zoll [w:] *Kodeks karny. Część ogólna, t. 1, Komentarz do art. 1–52*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2016, s. 156.

²⁵ Zob. M. Rodzyńkiewicz, *Próba analizy prawnokarnej konstrukcji umyślności*, *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny* 1990, nr 3–4, s. 74–79; B. Gadecki, uwaga 2 do art. 9 [w:] *Kodeks karny. Art. 1–316. Komentarz*, red. B. Gadecki, Warszawa 2023; T. Dukiet-Nagórska [w:] *Prawo karne. Część ogólna, szczególna i wojskowa*, red. T. Dukiet-Nagórska, O. Sitarz, Warszawa 2020, s. 124.

²⁶ Zob. T. Przesławski, uwaga 17 do art. 9 [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. R.A. Stefański, Warszawa 2024.

²⁷ Zob. J. Lachowski [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. V. Konarska-Wrzošek, Warszawa 2023, s. 81.

²⁸ Zob. M. Kowalewska-Łukuć, *Zamiar ewentualny w świetle psychologii*, Poznań 2015, s. 121–126.

²⁹ J. Giezek, *Świadomość sprawcy czynu zabronionego*, Warszawa 2013, s. 206.

³⁰ Zob. T. Bojarski [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. T. Bojarski, Warszawa 2016, s. 73.

³¹ Zob. J. Majewski [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. J. Majewski, Warszawa 2024, s. 81.

³² Zob. M. Budyn-Kulik [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Mozgawa, Warszawa 2015, s. 41.

³³ Zob. wyrok SN z 24.09.1992 r., II KRN 130/92, LEX nr 16537; wyrok SA w Łodzi z 19.07.2001 r., II AKa 120/01, *Krakowskie Zeszyty Sądowe* 2002, nr 9, poz. 26; wyrok SA w Katowicach z 22.12.2011 r., II AKa 437/11, LEX nr 1129801; wyrok SA we Wrocławiu z 12.07.2012 r., II AKa 193/12, LEX nr 1213785; wyrok SA w Gdańsku z 13.12.2012 r., II AKa 431/12, LEX nr 1254346.

zakreślają szerszą lub węższą przestrzeń umyślności. Co istotne, twórcy Kodeksu karnego w pełni świadomie³⁴ nie podali szczegółowej definicji zamiaru wynikowego, mimo że rozważano takie parametry jak: „przewiduje wysokie prawdopodobieństwo”, „przewiduje realną możliwość”, „sądzi, że tego nie uniknie”³⁵. Wielość koncepcji godzenia się nie wydaje się wadą obowiązujących przepisów, gdyż „każda kryje w sobie ziarno prawdy”³⁶; „wyjaśnia (określa) pewien przypadek, aspekt (...). Koncepcje te mają zatem charakter komplementarny. Zawodzą, jeśli pretendują do wyjaśnienia całej figury prawnej, której na imię zamiar ewentualny”³⁷.

Uzasadnione wydaje się zatem pluralistyczne podejście do aplikacji konkretnej koncepcji teoretycznej na gruncie oceny prawnej danego czynu, tak by nie zatracić elastycznego sensu omawianego znamienia, lecz uchwycić go najwierniej w odniesieniu do specyfiki inkryminowanego zachowania sprawczego, również pod kątem możliwości dowodzenia jego zaistnienia w określonym układzie sytuacyjnym. *In genere*, specyfika umyślnego zabijania człowieka różni się od zamierzonego wyrządzania szkody w mieniu spółki, *in specie* inne parametry wskazują na zamiar powodowania śmierci w sytuacji fizycznego kontaktu sprawcy i ofiary, inne zaś w ramach prowadzenia pojazdu mechanicznego z określoną prędkością w dynamicznej sytuacji na drodze. Wypracowane w nauce prawa karnego koncepcje zamiaru wynikowego mogą być wykorzystywane dla objaśnienia specyfiki określonej normy sankcjonującej, w celu prawidłowego zidentyfikowania umyślności w badanych stanach faktycznych, wykazujących „nader wyraźną swą niejednorodność”³⁸.

Pluralistyczne podejście do wykładni zamiaru wynikowego koresponduje z rozpowszechnioną w nauce prawa karnego opinią, że ta postać umyślności jest „wymysłem prawników” – typową konstrukcją prawną, która nie ma genezy w zidentyfikowanych parametrach psychologicznych, lecz spełnia przede wszystkim funkcje polityczno-kryminalne; „psychologia, która na tym obszarze jest jedynie kompetentna, nie zna stanu psychicznego, który można określić pojęciem godzenia się”³⁹. Wskazuje się wprost, że terminologia prawa karnego nie pokrywa się z siatką pojęć psychologii⁴⁰. Godzenie się to formuła oddająca stopień zaangażowania psychicznego sprawcy na potrzeby prawnej ewaluacji czynu zabronionego⁴¹. Jeśliby nawet nauki psychologiczne opisywały stany mentalne w postaci zgody, akceptacji, indyferencji czy swoistego pogodzenia się z losem,

³⁴ Zob. J. Kulesza [w:] *Prawo karne materialne. Nauka o przestępstwie, ustawie karnej i karze*, red. J. Kulesza, Warszawa 2023, s. 244.

³⁵ Zob. *Projekt kodeksu karnego. Komisja do spraw Reformy Prawa Karnego. Zespół prawa karnego materialnego i wojskowego*, [b.m.w.] 1990, s. 2; A. Wąsek, *Kodeks karny. Komentarz*, t. 1 (art. 1–31), Gdańsk 1999, s. 98.

³⁶ M. Cieślak, *Polskie prawo karne. Zarys systemowego ujęcia*, Warszawa 1994, s. 304.

³⁷ A. Wąsek, *Kodeks...*, s. 100.

³⁸ Zob. M. Cieślak, *Polskie...*, s. 304.

³⁹ W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Kraków 2014, s. 214.

⁴⁰ Zob. A. Wąsek, *Kodeks...*, s. 102.

⁴¹ Zob. T. Przesławski, *Pojęcie...*, s. 177.

nie muszą mieć one znaczenia na gruncie przepisu o zamiarze wynikowym, gdyż z założenia jego treść jest zdeterminowana potrzebami kryminalizacyjnymi. Nie chodzi o wierne scharakteryzowanie rzeczywistości pozanormatywnej (model-odzworowanie w nomenklaturze Rodzyńkiewicza⁴²), lecz ustalenie treści pojęcia przez gremia prawnicze (model-wzór). *Stricte* techniczne rozumienie godzenia się ukazuje wolterowska formuła binegacji chęci. Godzenie się to w gruncie rzeczy „nic”: zachodzi, gdy sprawca ani chce urzeczywistnienia czynu zabronionego, ani chce, by nie został on popełniony. W procesie dowodzenia godzenia się nie poszukuje się bynajmniej faktu godzenia się, lecz fenomenu chęci skierowanej w jedną bądź w drugą stronę⁴³.

Konwencjonalizacja godzenia się jako figury prawnej znajduje podbudowę w normatywnej analizie strony podmiotowej czynu. Obszaru umyślności nie wyznacza analiza umysłu ludzkiego, lecz normy prawne. Jak przekonuje J. Giezek, granica między zamiarem wynikowym a świadomą nieumyślnością nie jest odkrywana, lecz wyznaczana na podstawie argumentów kryminalno-politycznych⁴⁴: „Wykrojone ze stanu świadomości sprawcy obszary, które prawnicy etykietują jako «zamiar bezpośredni» lub «zamiar ewentualny», są wynikającymi z przyjętej w dogmatyce prawa karnego konwencji normatywnymi kryteriami przypisywania umyślności. (...) przy wyznaczaniu ich granic nie jesteśmy związani zastanym obrazem rzeczywistości, lecz zachowujemy swobodę umożliwiającą taki dobór kryteriów, dzięki którym prawnokarna reakcja na zachowanie zmierzające do naruszenia dobra prawem chronionego może zostać odpowiednio zrationalizowana”⁴⁵.

Dotychczasowe spostrzeżenia prowadzą do zasadniczej konkluzji istotnej z perspektywy rozważań o zabójstwie drogowym: godzenie się jest znamieniem wypełnianym treścią uwikłaną w rozmaite konteksty i jako takie wymaga w gruncie rzeczy dopiero odkrycia oraz wyodrębnienia w normatywnej przestrzeni dzielącej umyślność i nieumyślność, w odniesieniu do określonego dobra prawnego w zakresie danej normy sankcjonującej. Społeczne podejście do kwestii bezpieczeństwa jako takiego, stan społecznej świadomości skutków łamania przepisów ruchu drogowego czy specyfika czynów godzących w bezpieczeństwo na drodze mogą wpływać na rozumienie i granice kodeksowego godzenia się jako technicznej formuły otwierającej typy umyślnych czynów zabronionych na stany faktyczne związane z najbardziej nieakceptowalnymi, świadomymi naruszeniami rudymenarnych zasad bezpieczeństwa.

W kontekście techniczno-normatywnych właściwości zamiaru wynikowego warto wspomnieć o dwóch kwestiach. Po pierwsze, normatywizująca konceptualizacja godzenia się wiąże wykładnię omawianego znamienia ze sferą *nomen omen* normatywną, zwracając uwagę na naruszane w danych okolicznościach normy postępowania. Strona podmiotowa towarzyszy „popełnianiu” czynu (art. 9 § 1 k.k.), a popełnienie czynu karalnego wiąże się z naruszeniem normy sankcjo-

⁴² Zob. M. Rodzyńkiewicz, *Modelowanie pojęć w prawie karnym*, Kraków 1998.

⁴³ Zob. M. Małecki, *Nieumyślność wczoraj, dziś i jutro* [w:] *Reforma prawa karnego*, red. I. Sepioło-Jankowska, Warszawa 2014, s. 86–87.

⁴⁴ J. Giezek, *Świadomość...*, s. 201.

⁴⁵ J. Giezek, *Świadomość...*, s. 222.

nowanej. Im bardziej rażące i celowe niezachowanie przez sprawcę ostrożności w oczywistej sytuacji drogowej (nietolerowane społecznie ryzyko), tym bliżej godzeniu się na niebezpieczeństwa zakodowane w normie, wywoływane przez określone działania kierującego pojazdem⁴⁶. Nie chodzi tu o sprowadzanie strony podmiotowej czynu do parametrów przedmiotowych, lecz o zidentyfikowanie wymaganych przez ustawę, generalnych właściwości stosunku mentalnego sprawcy do przedsiębranego czynu, uprawniających do stwierdzenia: „godził się”. Po drugie, normatywna interpretacja zamiaru wynikowego w obrębie danej normy sankcjonującej może nawiązywać do specyfiki sprowadzania zagrożenia dla dobra prawnego objętego ochroną przez normę sankcjonowaną, regulującą rzeczywiste działania ludzkie w otoczeniu pozanormatywnym. Przykładowo, gdy przypisywany skutek w określonym układzie sytuacyjnym bliski jest naruszeniu reguły postępowania z dobrem prawnym jako jej natychmiastowy rezultat – sprawca niejako „widzi je” naraz – ustalenie chęci rażącego naruszenia reguł ostrożności wzmacnia tezę o godzeniu się sprawcy na następstwa czynu (swoiście rozumiane „współchcenie”⁴⁷). Im następstwo bardziej rozmyte i dalekie, tym słabsze podstawy doszukiwania się współzależności świadomego naruszenia reguł ostrożności i zamiaru spowodowania skutku, który musi być wówczas wykazywany w pełni autonomicznie. Powodowanie śmierci pasażerów innego pojazdu w następstwie rażącego przekroczenia dopuszczalnej prędkości (kwalifikacja bliższa umyślności) to mentalnie kategorialnie odmienna sytuacja od wyrządzania szkody w mieniu spółki, wynikającej ze skomplikowanych przebiegów przyczynowych, czego nie zmieni ustalenie nawet w pełni celowego naruszenia reguł obrotu gospodarczego (kwalifikacja bliższa brakowi zamiaru).

Percepcja granicy oddzielającej zamiar wynikowy od świadomej nieumyślności nie powinna abstrahować od granicy przebiegającej w nieco innej płaszczyźnie, a mianowicie na styku regulacji chroniących życie i zdrowie człowieka oraz norm zgrupowanych w odrębnym, kodeksowym rozdziale dotyczącym bezpieczeństwa w komunikacji. Naturalnym punktem wyjścia prawnej ewaluacji śmiertelności sytuacji na drodze jest „wypadek” komunikacyjny: rzecz dzieje się na drodze, przy udziale pojazdów i pieszych, których status i obowiązki są regulowane ustawą merytoryczną, najprościej zatem postrzegać całą sytuację jako naruszenie reguł chroniących przed niebezpieczeństwem w komunikacji. Zabójstwo traktowane jest w kategoriach nieco egzotycznej i radykalnej kwalifikacji prawnej. Wszystko zależy jednak od rozłożenia akcentów: zamiast rozważać, czy mogło być to „aż” zabójstwo, niekiedy należałoby raczej zapytać, czy był to „tylko” wypadek. Przepisy typizujące wypadek i katastrofę znajdują się w rozdziale o bezpieczeństwie w „komunikacji”. Słowniki języka polskiego rejestrują następujące znaczenia wskazanego pojęcia: utrzymywanie połączenia między miejscami za pomocą środków transportu⁴⁸; ruch polegający na łączności między odległymi od siebie miejscami, odbywający się środkami lokomocji na drogach lądowych, wodnych i szlakach powietrznych⁴⁹; regularne

⁴⁶ Zob. J. Giezek, *Świadomość...*, s. 202 i n.

⁴⁷ Zob. K. Buchała, *Prawo karne materialne*, Warszawa 1989, s. 316.

⁴⁸ *Inny słownik języka polskiego* PWN, red. M. Bańko, Warszawa 2000.

⁴⁹ *Słownik współczesnego języka polskiego*, red. B. Dunaj, Warszawa 1996.

przemieszczanie się za pomocą środków lokomocji⁵⁰; łączność między odległymi od siebie miejscami za pomocą środków transportu⁵¹. Dobrostan obiektów biorących udział w procesie komunikacji eksponuje określenie „bezpieczeństwo”, wskazane w tytule rozdziału. Istotne jest więc uwypuklenie sensu wywołania niezamierzonych skutków udziału w szeroko rozumianej komunikacji, polegającej na bezpiecznym przemieszczaniu się pojazdów i pieszych celem dotarcia z punktu A do punktu B.

Między zabójstwem jako czynem umyślnym a wypadkiem lub katastrofą komunikacyjną ze śmiertelnym, a nieumyślnym następstwem (art. 177 § 2, art. 173 § 3 i 4 k.k.) nie istnieje pole niczyje. Zdarzenie, które wymyka się kodeksowym kategoriom wypadku „w komunikacji”, gdyż jest czymś zdecydowanie więcej – lub czymś w ogóle kategorialnie różnym – przestaje pasować do przepisów grupujących wypadki komunikacyjne. Argumentacja językowa współgra z ustaleniami systemowymi oraz historyczną analizą obowiązujących regulacji. Polski ustawodawca uznał, że śmiertelne zdarzenia w ruchu lądowym powinny zostać wyjęte z kodeksowego rozdziału opisującego przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu⁵². Błąd kierującego, który nieumyślnie powoduje śmierć, powinien być traktowany surowiej (wyższa sankcja w art. 177 § 2 k.k.) niż „zwyczajne” nieumyślne spowodowanie śmierci (art. 155 k.k.). Jeżeli jednak zachowanie sprawcy niewiele ma wspólnego z wypadkiem komunikacyjnym, który towarzyszy normalnemu korzystaniu z drogi, wydaje się zasadne, by patrzeć na nie z powrotem przez pryzmat przestępstw chroniących wprost życie człowieka. To interpretacja zgodna z założeniami wskazanej konstrukcji, by sianie śmierci na drodze nie spotkało się z łagodniejszą, lecz surowszą karą, zaś art. 177 k.k. obejmował zbieżne typologicznie sytuacje drogowe i nie stał się parasolem ochronnym dla sprawców zawłaszczających publiczną przestrzeń w celu sprowadzenia skrajnego niebezpieczeństwa⁵³. Gdy kierujący sam wyłącza się z grona osób biorących udział w komunikacji, a traktuje ulice miasta jak prywatną arenę niebezpiecznych wyczynów, bliżej mu do umyślnego zabijania człowieka niż śmierci na drodze powodowanej przez przypadek⁵⁴.

Należy pamiętać, że komunikacja jako sfera życia społecznego uległa w Polsce dynamicznym przeobrażeniom na przestrzeni XX wieku, szczególnie

⁵⁰ *Wielki słownik języka polskiego PAN online*, Kraków 2018, <https://wsjp.pl/haslo/podglad/19943/komunikacja/3986513/czynnosc> (dostęp: 5.01.2026 r.).

⁵¹ *Uniwersalny słownik języka polskiego PWN*, red. S. Dubisz, Warszawa 2003.

⁵² Zob. K. Buchała [w:] *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do art. 117–277 Kodeksu karnego*, red. A. Zoll, Kraków 1999, s. 361–362.

⁵³ Najbardziej reprezentatywny jest przypadek sprawców, którzy czynią z drogi publicznej prywatny tor wyścigowy, prowadzą pojazdy z prędkością właściwą dla rajdu, niemającą nic wspólnego z zasadami ruchu wyznaczonymi na poszczególnych odcinkach drogi, motywowani potrzebą rywalizacji, przystępują do jazdy po to, by się ścigać, nie zaś po to, by skorzystać ze szlaku komunikacyjnego celem dotarcia w wyznaczone miejsce, wreszcie nie liczą się z innymi uczestnikami ruchu, traktując ich jak w gruncie rzeczy wyzywające przeszkody na torze wyścigowym, które – siłą rzeczy – czasami mogą zostać „potracone”.

⁵⁴ Zob. M. Małecki, *Zabójstwo drogowe? Szokująca brawura może oznaczać godzenie się na śmierć*, *Dogmaty Karnisty* z 8.10.2024 r., <https://www.dogmatykarnisty.pl/2024/10/zabojstwo-drogowe-szokujaca-brawura/> (dostęp: 18.12.2025 r.).

w zakresie dostępności i masowości korzystania z pojazdów mechanicznych⁵⁵. Tymczasem przepisy stosowane w nowej rzeczywistości pozanormatywnej operują niezmiennie od 100 lat tym samym pojęciem „godzenia się”⁵⁶. Elastyczny charakter omawianego znamienia oraz różnorodność historycznych i współczesnych koncepcji objaśniających istotę zamiaru wynikowego współgra z ideami wykładni dynamicznej – adaptacyjnej⁵⁷, co zapewnia możliwość dostosowywania niezmiennych regulacji prawnych do nowych wyzwań determinowanych przez przeobrażenia społeczne i technologiczne.

Ustalenia dotyczące zamiaru sprawcy muszą być czynione z poszanowaniem zasady współczesności (koincydencji) stanu mentalnego sprawcy⁵⁸ w ramach tożsamego czynu scharakteryzowanego w przepisie typizującym w rozumieniu art. 11 § 1 k.k. Należy skrupulatnie odróżniać świadomość i zamiar towarzyszący sprawcy w czasie popełnianego czynu – co wyraźnie dekretuje art. 6 § 1 k.k. – od stanu mentalnego pojawiającego się ewentualnie już po bezprawnym i karalnym zachowaniu sprawczym, w ramach próby zapobiegnięcia skutkowi (kontekst art. 15 k.k.). Reguła współczesności strony podmiotowej czynu znajduje oczywiste przełożenie na sposób prowadzenia ustaleń dowodowych w przypadkach dynamicznych zdarzeń w ruchu drogowym, w ramach których sprawca generuje poważne zagrożenie dla uczestników ruchu, rozpędzając pojazd do znacząco nadmiernej prędkości, a następnie – zanim nastąpi skutek – próbuje uniknąć jego wystąpienia. Należy każdorazowo ustalić, czy konkretny manewr sprawcy podejmowany był jeszcze w ramach „czynu” polegającego na powodowaniu skutku (ustalenia relewantne dla przyjęcia zamiaru), czy też czyn stanowiący podstawę przypisania skutku został już popełniony, a manewr obronny był jedynie próbą odwrócenia możliwych i spodziewanych skutków, do jakich bezpośrednio prowadziło uprzednie zachowanie sprawcy (ustalenia nierelewantne dla przyjęcia zamiaru).

Porównując zdarzenie drogowe do sytuacji sportowca, który wykonuje rzut oszczepem, czynem relewantnym dla ustalenia znamion jego strony podmiotowej będzie uwolnienie oszczepu z ręki. Zamiar lub nieumyślność zostały już wówczas w pełni ukonstytuowane i podlegają odtworzeniu w procesie stosowania prawa. Jeżeli oszczepnik krzyknie do znajdujących się na stadionie trenujących, by uważali na już lecący oszczep, zachowanie to nie może zmienić jego stosunku mentalnego do działania, które zaistniało wcześniej. W fazie lotu oszczepnik nie ma kontroli nad niebezpieczeństwem, podobnie jak kierujący pojazdem rozpę-

⁵⁵ Zob. J. Kaliński, *Motoryzacja a infrastruktura drogowa w Polsce po 1918 roku* [w:] *Na lądzie, w wodzie i w powietrzu... Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014, s. 137 i n.

⁵⁶ Zob. art. 14 § 1 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 11.07.1932 r. – Kodeks karny (Dz.U. Nr 60, poz. 571 ze zm.) oraz art. 7 § 1 ustawy z 19.04.1969 r. – Kodeks karny (Dz.U. Nr 13, poz. 94 ze zm.).

⁵⁷ Zob. M. Zieliński, *Wykładnia prawa. Zasady, reguły, wskazówki*, Warszawa 2012, s. 247 i n.

⁵⁸ Zob. K. Buchała, A. Zoll, *Polskie prawo karne*, Warszawa 1997, s. 158; M. Budyn-Kulik, *Umyślność w prawie karnym i psychologii. Teoria i praktyka sądowa*, Warszawa 2015, s. 34.

dzonym do szokującej prędkości może nie mieć nad nim realnej kontroli, biorąc pod uwagę warunki panujące na drodze. Co oczywiste, powodowanie skutku jako czyn bezprawny nie rozpoczyna się w momencie zderzenia z innym pojazdem, elementem infrastruktury lub pieszym, lecz jest zbieżny z czasem naruszenia normy sankcjonowanej właściwej dla danego typu zachowania karalnego, które stwarza *ex ante* nieakceptowalne zagrożenie. W kontekście rozważań o zabójstwie drogowym słusznie wskazuje P. Zakrzewski, że strona podmiotowa powinna być rekonstruowana najpóźniej dla momentu, w którym zachowanie zgodne z normą sankcjonowaną jest w ogóle możliwe, tj. dopóki sprawca panuje nad sytuacją i jest w stanie skutecznie zmienić kierunek jazdy, czy zahamować przed przeszkodą⁵⁹. Chęć zapobiegnięcia przez sprawcę skutkowi może zaistnieć zbyt późno, by ekskulpować go od zarzutu umyślności, jak zauważył jeden z sądów: „(...) oskarżony w ostatniej chwili podjął manewry obronne polegające na próbie zjechania na swój pas ruchu. (...) To ostatnie zachowanie oskarżonego nastąpiło dopiero wtedy, gdy oskarżony zakończył już wszystkie czynności wykonawcze (...) konieczne do dokonania czynu zabronionego określonego w art. 148 § 1 k.k. i nie miał już możliwości zapanowania nad mechanizmem skutku. (...) wystąpienie skutku wymknęło się już spod jakiegokolwiek kontroli oskarżonego”⁶⁰.

Zagadnienie granic temporalnych czynu objętego godzeniem się sprawcy na skutek wiąże się bezpośrednio z rolą tzw. odruchu obronnego jako przejawu woli uniknięcia czynu zabronionego, co ma wykluczać odpowiedzialność karną sprawcy za przestępstwo umyślne. W kontekście dotychczasowego orzecznictwa istotne jest wypunktowanie dwóch grup problemów.

Po pierwsze, problematyczne jest samo w sobie uwzględnianie określonego zachowania sprawcy jako przejawu braku godzenia się na skutki, mimo że analizowany odruch nie mieści się już w granicach temporalnych czynu obejmowanego *ex ante* określoną stroną podmiotową. Miarodajnym przykładem błędnego rozumowania może być wyrok Sądu Okręgowego w Jeleniej Górze z 27.05.2021 r., III K 114/19. Kierowcy brali udział w wyścigu ulicznym, którego skutkiem była śmierć dwóch pieszych przechodzących przez przejście. Sąd ustalił, że oskarżony przewidywał duże prawdopodobieństwo spowodowania tragedii na drodze. Równocześnie przyjęto, że nie było możliwe przypisanie sprawcy zamiaru ewentualnego z uwagi na manewr obronny, mimo że – jak przesądzili biegli – podjęty manewr nie dawał szans na zapobiegnięcie skutkowi. Sąd wnioskował więc o stronie podmiotowej czynu z odruchów i manewrów mających miejsce po popełnieniu czynu, co naruszało prawo materialne w zakresie art. 9 § 1 i 2 k.k. Powodowanie śmierci sprowadzało się do rozwinięcia prędkości odbierającej kierującemu szansę powodzenia jakiegokolwiek manewru obronnego. Gdy śmiertelny oszczep – tu: prowadzony samochód – uwolnił się z rąk sprawcy, dalsze czynności kierującego nie mogły być brane pod uwagę przy ustalaniu umyślności działania, które już zaistniało.

Po drugie, istotne wątpliwości wywołuje prawna ewaluacja tzw. odruchu obronnego jako realnego przejawu braku godzenia się na uświadomione sobie

⁵⁹ Zob. P. Zakrzewski [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. J. Majewski, Warszawa 2024, s. 910–911.

⁶⁰ Wyrok SA w Białymstoku z 13.12.2007 r., II AKa 195/07, LEX nr 1642406.

przez sprawcę skutki czynu, nawet jeśli zaistniałby on jeszcze w granicach czynu stanowiącego podstawę odpowiedzialności karnej sprawcy. O ile odruchy ciała ludzkiego i tzw. czynności zautomatyzowane uznawane są za czyny w świetle struktury przestępstwa⁶¹, o tyle zasadniczy sprzeciw musi budzić traktowanie ich *a priori* jako realnych przejawów chęci zapobiegnięcia skutkowi, spełniających minimalne wymogi tzw. obiektywnej manifestacji woli, co miałoby wykluczać przyjęcie zamiaru wynikowego. Z faktu, że sprawca zachował się odruchowo, nie wynika, iż miał zamiar zapobiegnięcia w ten sposób skutkowi przestępnemu – byłoby to w gruncie rzeczy domniemywanie zamiaru (tu: „kontrzamiaru”) wyłącznie na podstawie faktu zaistnienia określonego ruchu ciała. Arbitralność takiego wnioskowania jawi się jako ewidentna, gdy godzenie się ujmowane jest jako „przeżycie” psychiczne⁶² czy proces zachodzący w świadomości⁶³. Określony ruch ciała może świadczyć o przeżyciu psychicznym, ale z pewnością o nim nie przesądza – zwłaszcza, gdy mowa o przeżyciu noszącym znamiona chęci. Odruch nie dowodzi też tego, z jakim procesem psychicznym mamy do czynienia⁶⁴. Reakcja obronna zmierzająca do ocalenia siebie w ogóle nie musi być równoznaczna z brakiem godzenia się na zagrożenie innym dobrem prawnym – należałoby to dopiero ustalić w realiach konkretnego zajścia⁶⁵. Kwestii działania instynktownego w odróżnieniu od świadomej decyzji o zapobiegnięciu skutkowi nie da się rozstrzygnąć *in abstracto*, zważywszy na procesowe uwarunkowania ustaleń dowodowych w świetle zasady *in dubio pro reo*.

W literaturze karnistycznej zaprezentowano typologię obojętności charakteryzującej stronę podmiotową czynu, wskazując na trzy jej rodzaje: wybrana, powszechna i ontologicznie narzucona⁶⁶. Kodeksowa obojętność znamionująca zamiar wynikowy ma być przez sprawcę „wybrana” jako jego postawa⁶⁷ w obliczu uświadamianego ryzyka dla dobra prawnego. Analogicznie, postawa polegająca na odrzuceniu obojętności powinna przejawiać się w zachowaniu świadczącym wiarygodnie o chęci obniżenia ryzyka dla dobra prawnego. Postawa obojętności wybierana jest, gdy sprawca rozwija niebezpieczną prędkość, wyprzedza „na trzeciego”, mimo zbliżania się z naprzeciwka innych pojazdów, czy bierze udział w nielegalnym wyścigu. Trudno natomiast uznać, by przejawem wybranej nieobojętności był momentalny odruch warunkowy w reakcji na nagłe zagrożenie na drodze. Tego rodzaju odruch wymagałby dopiero normatywnej ewaluacji, czy w świetle charakterystyki całego popełnianego czynu świadczy on o realnej postawie sprawcy, by chronić dobro prawne i niwelować sprowadzane zagrożenie.

⁶¹ Zob. J. Kulesza [w:] *Prawo...*, s. 148.

⁶² Zob. T. Przesławski, uwaga 12 do art. 9 [w:] *Kodeks...*, red. R.A. Stefański.

⁶³ Zob. wyrok SA w Krakowie z 10.01.2013 r., II AKa 164/12, LEX nr 1264352; wyrok SA w Gdańsku z 18.04.2013 r., II AKa 92/13, LEX nr 1314694.

⁶⁴ Zob. A. Barczak-Oplustil, *Zasada koincydencji winy i czynu w Kodeksie karnym*, Kraków 2021, s. 54–55, 181.

⁶⁵ Zob. wyrok SA w Warszawie z 13.03.2023 r., II AKa 114/22, LEX nr 3520822.

⁶⁶ Zob. M. Małecki, *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 i n.

⁶⁷ Zob. M. Cieślak, *Polskie...*, s. 319.

Zarysowane podejście do odruchu obronnego w kontekście ustalania zamiaru odzwierciedla istotę obojętności jako binegacji chęci w myśl koncepcji powszechnie stosowanej w orzecznictwie. Konsekwentnie należy podkreślić, że ustalanie nieobojętności, tj. braku godzenia się sprawcy na skutek, wymaga odnalezienia chęci zapobiegnięcia skutkowi („ani chce by tak, ani chce by nie”⁶⁸), a nie jedynie przewidywania, mglistego przypuszczenia, liczenia na to, że skutek nie nastąpi. Te ostatnie są w gruncie rzeczy fenomenami płaszczyzny intelektualnej opisującymi przewidywanie możliwości popełnienia czynu zabronionego i same w sobie niczego jeszcze nie mówią o płaszczyźnie woli. Kierujący pojazdem, świadom wysokiego ryzyka nastąpienia skutku, musi w czasie czynu zademonstrować, że chce mu zapobiec. Owa kontrchęć powinna być dowodzona według takiego samego standardu jak chęć w obrębie zamiaru bezpośredniego, jest to bowiem kategoriałnie identyczne przeżycie psychiczne. Przyjmowanie, że odruch obronny (np. naciśnięcie hamulca lub skręcenie kierownicy) przesądza o chęci wyłączającej zamiar, byłoby tak samo arbitralne jak twierdzenie, iż z faktu podjęcia przez sprawcę działania wypełniającego znamiona przedmiotowe wynika, że działał on z zamiarem bezpośrednim. Symptomatyczne jest w tym kontekście spostrzeżenie A. Bachracha: „Barwy *dolus eventualis* i *luxurii* są (...) dla zewnętrznego obserwatora tak łudzaco do siebie podobne, że nie jest on w stanie rozstrzygnąć bez wątpliwości, która z nich oznacza autentyczny stosunek sprawcy do czynu. A zresztą, czy nie można równocześnie łudzić się i godzić?”⁶⁹. Autor stwierdza, że „jest to zupełnie możliwe” na przykładzie pojazdów zbliżających się do skrzyżowania, gdy jeden z kierujących liczy na to, że ryzykownie przyspieszając, zdąży przed pojazdem mającym pierwszeństwo przejazdu⁷⁰.

Ustalanie zamiaru wynikowego w warunkach drogowych wymaga przesądzenia poziomu konkretyzacji przedmiotu objętego przez świadomość i godzenie się sprawcy na inkryminowany skutek. Adekwatną ilustracją opisywanego problemu jest stwierdzenie sądu, że kierujący musiałby widzieć konkretnego pieszego znajdującego się na określonym przejściu dla pieszych, by sprostać wymogowi przewidywania możliwości popełnienia czynu zabronionego w rozumieniu art. 9 § 1 k.k.⁷¹ Stanowisko takie można zasadnie kwestionować. Warto przypomnieć, że art. 9 § 1 k.k. charakteryzuje sferę intelektualną zamiaru wynikowego w słowach: „przewidując możliwość jego popełnienia”. W zależności od punktu odniesienia sformułowanie to czytamy: „aż przewidując możliwość”, co odróżnia umyślność od tzw. nieświadomej nieumyślności, a zarazem „jedynie przewidując jedynie możliwość” – w tym zakresie przepis podkreśla, że sprawca ma (*primo*) przewidywać nastąpienie określonej kontynuacji zdarzenia jako (*secundo*) jedynie możliwej, nie zaś pewnej. Przewidywanie nie równa się pewności, nie oznacza wymogu konkretyzowania tylko jednego scenariusza przebiegu zdarzeń; przewidywanie możliwości, nie zaś konieczności ziszczenia się danego skutku

⁶⁸ Zob. W. Wolter, *Nauka o przestępstwie*, Warszawa 1973, s. 127.

⁶⁹ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 267.

⁷⁰ Zob. A. Bachrach, *Przestępstwa...*, s. 267.

⁷¹ Zob. wyrok SA we Wrocławiu z 19.10.2022 r., II AKa 372/21, LEX nr 3669301.

sprawia, że wystarczające jest zarysowanie w świadomości sprawcy alternatywnych sytuacji związanych z kontynuowaniem danego zachowania sprawczego. Wziąwszy pod uwagę specyfikę ruchu drogowego w warunkach miejskich, w tym przede wszystkim poruszanie się po drodze przeciętej licznymi przejściami dla pieszych, nie powinno ulegać wątpliwości, że miejsca takie przeznaczone są faktycznie i normatywnie do przebywania na nich osób postronnych, zaś rozpędzenie pojazdu do rażąco nadmiernej prędkości oznacza stwarzanie zagrożenia dla życia ludzi korzystających z drogi. Przedmiotem dowodzenia powinno być zatem ustalenie, czy przystępując do czynu naruszającego normę sankcjonowaną, sprawca przewidywał możliwość stworzenia za jego sprawą zagrożenia dla człowieka, który mógł – a nie musiał – pojawić się na trasie przejazdu.

Ujmowanie stosunku mentalnego w sposób skrajnie konkretyzujący (ludzie każdorazowo dostrzegani w polu widzenia czy w zasięgu świateł pojazdu) prowadzi zresztą do trudno akceptowalnych paradoksów. Po pierwsze, w takim ujęciu strona podmiotowa omawianych czynów musiałaby ograniczać się do dwóch ekstremów: świadomości konieczności potrącenia pieszego, czyli zamiaru bezpośredniego (sprawca widzi pieszego w momencie, gdy nie jest już w stanie skutecznie uniknąć zderzenia), bądź do jedynie nieświadomej nieumyślności (aż do samego końca sprawca nikogo nie dostrzega). Wykluczałoby to jakąkolwiek przestrzeń dla zamiaru wynikowego i świadomej nieumyślności. Po drugie, jeśli miarodajny dla ustalania stosunku psychicznego sprawcy do czynu ma być wyłącznie ostatni moment dostrzeżenia przez kierującego konkretnej osoby, w wielu przypadkach zachodzić będzie wówczas świadomość konieczności nastąpienia skutku, co powinno oznaczać przypisanie kierującemu zabójstwa z zamiarem bezpośrednim. Sprawca przewidujący konieczność nastąpienia skutku nie może uwolnić się od zarzutu popełnienia czynu umyślnie przez powołanie się na manewr obronny, gdyż pewność zrealizowania znamion strony przedmiotowej wypiera – jako nierelevantną – chęć uniknięcia przez sprawcę tego, co jego intelekt ocenia jako nieuniknione⁷².

Przewycięzenie opisanych paradoksów musi prowadzić do ujęcia otwartego na spektrum świadomości możliwości. W konsekwencji zamiast ustalania, czy sprawca przewidywał zagrożenie dla konkretnej osoby potrąconej – niedopuszczalne rozumowanie *ex post* – konieczne jest weryfikowanie, czy *ex ante* sprawca przewidywał możliwość zderzenia się z pojazdem lub potrącenia człowieka, który znajdzie się np. na przejściu dla pieszych jako typowy użytkownik danego miejsca publicznego spełniającego cele komunikacyjne.

W bogatym orzecznictwie zostały wypracowane kryteria ustalania zamiaru sprawcy nawiązujące do przedmiotowych parametrów zdarzenia, takich jak siła ciosu⁷³, rozmiary narzędzia⁷⁴, rodzaj zadanych obrażeń⁷⁵ i ich umiejscowie-

⁷² Zob. M. Małecki, *Świat wybrany i świat odrzucony (czym jest tzw. świadomość konieczności?)*, Dogmaty Karnisty z 3.03.2015 r., <https://www.dogmatykarnisty.pl/2015/03/swiat-wybrany-i-swiat-odrzucony/> (dostęp: 5.01.2026 r.).

⁷³ Wyrok SA w Lublinie z 27.08.2013 r., II AKa 134/13, LEX nr 1372338.

⁷⁴ Wyrok SN z 30.10.2013 r., II KK 130/13.

⁷⁵ Wyrok SA w Lublinie z 30.08.2022 r., II AKa 184/22, LEX nr 3565897.

nie⁷⁶. Korzysta się także z kryteriów nawiązujących do osobowości sprawcy⁷⁷, pobudek działania⁷⁸, stosunku do pokrzywdzonego⁷⁹ i dotychczasowego trybu życia⁸⁰. Z oczywistych względów kwalifikacja prawna zdarzeń w ruchu lądowym nie może korzystać z przywołanych argumentów. Metodologicznie prawidłowe jest natomiast konstruowanie katalogu okoliczności przypisanych do spraw dotyczących zarzutu dopuszczenia się zabójstwa drogowego z zamiarem wynikowym, analogicznych do parametrów znanych dotychczasowemu orzecznictwu w sprawach ataków fizycznych, a dostosowanych do specyfiki zagrożeń spowodowanych w ruchu drogowym. Odpowiednikiem siły fizycznej może być prędkość pojazdu: trzykrotne przekroczenie dozwolonej prędkości w terenie zabudowanym jawi się jako zabójcze w powszechnym odbiorze⁸¹. Analogonem użytego narzędzia mogą być cechy pojazdu (tuning, specjalne opony), zaś miejsce zadanych obrażeń zbieżne jest z czasoprzestrzennym mechanizmem zderzenia w konfiguracji pojazd–pojazd czy pojazd–pieszy. Skoro wymienione okoliczności brane są pod uwagę jako wzmocnienie argumentacji o osiągnięciu przez świadomość sprawcy pułapu wymaganego dla kodeksowej umyślności, to merytorycznie w pełni uzasadnione jest uwzględnianie ich odpowiedników w procesie badania strony podmiotowej czynu w warunkach ruchu drogowego, zarządzanego własną normą sankcjonującą.

Przeprowadzone rozważania pokazały, że zabójstwo drogowe stanowi *de lege lata* możliwą kwalifikację prawną najbardziej karygodnych czynów popełnionych w warunkach ruchu drogowego. Nie są to zabójstwa „chciane” i nie ma podstaw, by naginać regulacje prawnomaterialne w kierunku przypisania sprawcy zamiaru bezpośredniego. Jednakże zamiar w świetle polskiego prawa karnego nie musi równać się chęci. Kodeksowa formuła godzenia się na skutek wydaje się wystarczająco pojemna, by adekwatnie opisać najbardziej szokujące zachowania na drodze, podjęte przez sprawcę obojętnego na los innych ludzi, w postawie lekceważącej bezpieczeństwo wspólnoty.

Vehicular Homicide

The article addresses so-called vehicular homicide, as discussed in contemporary academic and public discourse. The authors examine the permissibility of classifying extremely dangerous conduct that jeopardizes road traffic safety as homicide committed with eventual intent (*dolus eventualis*), rather than as a typical road traffic accident resulting in an unintentional fatal outcome. The argumentation focuses in particular on the role of various

⁷⁶ Wyrok SA w Warszawie z 9.04.2024 r., VIII AKa 402/23, LEX nr 3719070.

⁷⁷ Wyrok SA w Szczecinie z 8.03.2017 r., II AKa 212/16, LEX nr 2292448.

⁷⁸ Wyrok SA w Szczecinie z 5.06.2014 r., II AKa 89/14, LEX nr 1477322.

⁷⁹ Wyrok SA we Wrocławiu z 21.02.2024 r., II AKa 447/23, LEX nr 3721254.

⁸⁰ Wyrok SA we Wrocławiu z 21.02.2024 r., II AKa 447/23.

⁸¹ Wyrok SN z 30.10.2013 r., II KK 130/13.

concepts of ‘acceptance’ (of the risk of harm) as presented in historical and modern legal literature, the significance of the normative perception of the perpetrator’s state of mind (*mens rea*), the standards for determining the perpetrator’s awareness and intent at the time of commission of the act, the identity of the act in the context of so-called evasive manoeuvre and the standards of its legal assessment in judicial practice, as well as the use of adaptive interpretation of law in a changing technological reality. As a result, the authors indicate that, under the current legal framework (*lex lata*), it is permissible to classify particularly flagrant violations of traffic safety regulations as intentional homicide under the Polish Criminal Code.

Słowa kluczowe: prawo karne, zabójstwo drogowe, wypadek komunikacyjny, bezpieczeństwo ruchu drogowego, zamiar ewentualny, manewr obronny, wyścigi uliczne

Keywords: criminal law, vehicular homicide, road traffic accident, road traffic safety, *dolus eventualis*, evasive manoeuvre, street racing

Bibliografia

- Auscaler G., *Przestępstwa kierowców w stanie nietrzeźwości*, Warszawa 1958
Bachrach A., *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980
Barczak-Oplustil A., *Zasada koincydencji winy i czynu w Kodeksie karnym*, Kraków 2021
Bojarski T. [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. T. Bojarski, Warszawa 2016
Buchała K., *Prawo karne materialne*, Warszawa 1989
Buchała K., *Problemy zamiaru wynikowego*, PiP 1960, nr 4–5
Buchała K., *Przestępstwa w komunikacji drogowej*, Warszawa 1961
Buchała K. [w:] *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do art. 117–277 Kodeksu karnego*, red. A. Zoll, Kraków 1999
Buchała K., Zoll A., *Polskie prawo karne*, Warszawa 1997
Budyn-Kulik M., *Umyślność w prawie karnym i psychologii. Teoria i praktyka sądowa*, Warszawa 2015
Budyn-Kulik M. [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Mozgawa, Warszawa 2015
Cieślak M., *Polskie prawo karne. Zarys systemowego ujęcia*, Warszawa 1994
Dukiet-Nagórska T. [w:] *Prawo karne. Część ogólna, szczególna i wojskowa*, red. T. Dukiet-Nagórska, O. Sitarz, Warszawa 2020
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
Gadecki B. [w:] *Kodeks karny. Art. 1–316. Komentarz*, red. B. Gadecki, Warszawa 2023
Giezek J., *Świadomość sprawcy czynu zabronionego*, Warszawa 2013
Giezek J., Lipiński K. [w:] *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2021

- Kaliński J., *Motoryzacja a infrastruktura drogowa w Polsce po 1918 roku* [w:] *Na lądzie, w wodzie i w powietrzu... Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014
- Kluza J., *Odpowiedzialność sprawcy wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym za zabójstwo w typie podstawowym (art. 148 § 1 Kodeksu karnego)*, *Prawo w Działaniu* 2021, nr 45
- Kochanowski J., *Zagadnienia przestępstw drogowych i przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Warszawa 1990
- Kowalewska-Łukuć M., *Zamiar ewentualny w świetle psychologii*, Poznań 2015
- Kulesza J. [w:] *Prawo karne materialne. Nauka o przestępstwie, ustawie karnej i karze*, red. J. Kulesza, Warszawa 2023
- Lachowski J. [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. V. Konarska-Wrzonek, Warszawa 2023
- Majewski J. [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. J. Majewski, Warszawa 2024
- Makarewicz J., *Kodeks karny z komentarzem*, Lwów 1932
- 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
- Małecki M., *Nieumyślność wczoraj, dziś i jutro* [w:] *Reforma prawa karnego*, red. I. Sepioło-Jankowska, Warszawa 2014
- Małecki M., *Świat wybrany i świat odrzucony (czym jest tzw. świadomość konieczności?)*, *Dogmaty Karnisty*, 3.03.2015 r.
- Małecki M., *Zabójstwo drogowe? Szokująca brawura może oznaczać godzenie się na śmierć*, *Dogmaty Karnisty*, 8.10.2024 r.
- Małecki M. i in., *Zabójstwo drogowe. Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny z 30.10.2024 r.*, SH-020-263/24, *Sejm X kadencji*, Kraków 2024
- Przesławski T., *Pojęcie „zgoda” w konstrukcji zamiaru ewentualnego*, *Studia Iuridica* 2008, nr 49
- Przesławski T. [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. R.A. Stefański, Warszawa 2024
- Rodzinkiewicz M., *Modelowanie pojęć w prawie karnym*, Kraków 1998
- Rodzinkiewicz M., *Próba analizy prawnokarnej konstrukcji umyślności*, *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny* 1990, nr 3–4
- Waszczyński J., *Jeszcze w sprawie zamiaru ewentualnego*, *Palestra* 1977, nr 5
- Wąsek A., *Kodeks karny. Komentarz*, t. 1 (art. 1–31), Gdańsk 1999
- Wiktorek M., *Zabójstwo drogowe Jak udowodnić zamiar? Surowe kary za uliczne wyścigi – ŁĄCZY NAS KARNE z dr. Grzegorzem Bogdanem i dr. hab. Jerzym Lachowskim*, prof. UMK, Karne24.com, 7.10.2024 r.
- Wolter W., *Nauka o przestępstwie*, Warszawa 1973
- Wolter W., *Prawo karne. Zarys wykładu systematycznego*, Warszawa 1947
- Wolter W., *Z problematyki zamiarów przestępnych*, *PiP* 1981, nr 4
- Wróbel W., Zoll A., *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Kraków 2014
- Zakrzewski P. [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. J. Majewski, Warszawa 2024
- Zieliński M., *Wykładnia prawa. Zasady, reguły, wskazówki*, Warszawa 2012
- Zoll A. [w:] *Kodeks karny. Część ogólna*, t. 1, *Komentarz do art. 1–52*, red. W. Wróbel, A. Zoll, Warszawa 2016