

JOANNA DZIOŃEK-KOZŁOWSKA

Uniwersytet Łódzki
Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny
e-mail: joanna.dzionic@uni.lodz.pl
<https://orcid.org/0000-0003-2146-5491>

ADRIAN KORKUS

Uniwersytet Łódzki
Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny
e-mail: adrian.korkus@edu.uni.lodz.pl
<https://orcid.org/0009-0008-0249-8793>

KACPER SZPOTAŃSKI

Uniwersytet Łódzki
Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny
e-mail: kacper.szpotanski@edu.uni.lodz.pl
<https://orcid.org/0009-0004-8664-7223>

<https://doi.org/10.14746/h.2024.2.4>

O „deontologicznych” i „utilitarnych” decyzjach w dylematach etycznych opartych na „dylemacie wagonika” (*the Trolley Problem*)

*On “deontological” and “utilitarian” decisions in ethical dilemmas
based on the Trolley Problem*

Abstract. *Ethical dilemmas facing respondents with a choice between sacrificing the lives of a smaller number of people to save a larger number, formulated in correspondence to the famous Trolley Problem, have been of enduring interest almost since the Philippa Foot’s presentation of the canonical version of this problem. In more recent literature, and especially in publications reporting the results of empirical research, decisions of answerers declaring abstention from taking action that would result in saving a larger group of potential victims at the cost of sacrificing the lives of fewer people have come to be referred to as “deontological” choices. On the other hand, declarations of readiness to take such actions are referred to as “utilitarian” or (less frequently) “consequentialist” choices.*

The aim of the article is to demonstrate the shortcomings of using the aforementioned labels. The argumentation is supported by empirical material collected in the years 2020–2022 among students of the University of Łódź (N = 302). The analysis of justifications explaining the motives behind both types of decisions left by the respondents shows that in numerous cases, “deontological” decisions, that is, passive decisions, actually stemmed



from premises much closer to consequentialist ethics than deontological attitudes. Similarly, active behaviour was not always the outcome of utilitarian motives. The results of our research clearly indicate that the dominant, simplified perception of these choices in the literature leads to a distorted picture of the moral attitudes of respondents, thus posing the danger of drawing false conclusions. We claim that distinguishing between attitudes adopted by respondents in dilemmas based on the Trolley Problem should not refer to ethical doctrines. Instead, judging the moral attitudes of respondents requires an analysis of the motives behind the decisions they make at the very least.

Keywords: Trolley Problem, moral judgements, deontology, utilitarianism, empirical research

Wstęp

Dylematy etyczne wymagające dokonania wyboru pomiędzy poświęceniem życia mniejszej liczby osób dla ratowania ich większej liczby formułowane w korespondencji do słynnego „dylematu wagonika” budzą niesłabnące zainteresowanie od chwili przedstawienia przez Phillipę Foot kanonicznej już dziś wersji *the Trolley Problem*¹. W nowszej literaturze dotyczącej tego dylematu, a zwłaszcza w publikacjach prezentujących wyniki badań empirycznych, w których respondenci są stawiani w roli decydentów mających tego rodzaju wybór, deklaracje powstrzymania się od podjęcia aktywności mającej skutkować uratowaniem większej grupy potencjalnych ofiar kosztem poświęcenia życia mniejszej liczby osób przyjęło się określać mianem wyborów „deontologicznych”. Z kolei gotowość do podjęcia takich działań oznacza się mianem wyborów „użytecznych” lub (rzadziej) „konsekwencjalistycznych”².

Celem artykułu jest wykazanie nieadekwatności posługiwania się przywołanymi wyżej etykietami. Argumentacja jest wsparta analizą materiału zebranego w latach 2020–2022 wśród studentów Uniwersytetu Łódzkiego (N = 302). Prześledzenie uzasadnień wyjaśniających motywów stojące za oboma typami decyzji pozosta-

¹ P. Foot, *The problem of abortion and the doctrine of the double effect*, „Oxford Review” 1967, no. 5, ss. 5–15.

² Por. J.D. Greene i in., *The Neural Bases of Cognitive Conflict and Control in Moral Judgement*, „Neuron” 2004, no. 2(44), ss. 389–400; *idem*, *Why are VMPFC patients more utilitarian? A dual-process theory of moral judgment explains*, „Trends in Cognitive Sciences” 2007, no. 8(11), ss. 322–323; A. Lanteri i in., *An Experimental Investigation of Emotions and Reasoning in the Trolley Problem*, „Journal of Business Ethics” 2008, vol. 83, ss. 789–804; E. Amit, J.D. Greene, *You see, the ends don't justify the means: Visual imagery and moral judgment*, „Psychological Science” 2012, no. 8(23), 861–868; D. Plunkett, J.D. Greene, *Overlooked Evidence and a Misunderstanding of What Trolley Dilemmas Do Best: Commentary on Bostyn, Sevenhant, and Roets*, „Psychological Science” 2018, no. 9(30), ss. 1389–1391; J.D. Greene, L. Young, *The cognitive neuroscience of moral judgment and decision-making*, w: *The Cognitive Neurosciences*, 6th ed., eds. D. Poeppel, G.R. Mangun, M.S. Gazzaniga, MIT Press, Cambridge, MA, 2020, ss. 1005–1015.

wione przez uczestników przeprowadzonego przez nas badania pozwala dostrzec, że w licznych przypadkach wybory osób deklarujących powstrzymanie się od działania, czyli decyzje oznaczane w literaturze jako „deontologiczne”, wynikały w istocie z przesłanek znacznie bliższych etyce konsekwencjalistycznej niż postawie deontologicznej. Z kolei postawa „aktywna” rozumiana tu jako gotowość do podjęcia działania, nie zawsze była rezultatem analizy potencjalnych strat i korzyści charakterystycznej dla podejmowania decyzji w duchu konsekwencjalistycznym. Wyniki przeprowadzonych przez nas badań jednoznacznie wskazują, że dominujący w literaturze, wskazany wyżej sposób oznaczania wyborów podejmowanych w dylematach etycznych odwołujących się do „dylematu wagonika”, owocuje wypaczonym obrazem postaw moralnych respondentów, rodząc tym samym niebezpieczeństwo formułowania błędnych wniosków. Twierdzimy zatem, że rozgraniczenie postaw przyjmowanych przez respondentów w sytuacjach opartych na schemacie właściwym dla „dylematu wagonika” nie powinno dokonywać się na zasadzie odgórnego przypisywania dostępnym opcjom określonych doktryn etycznych rzekomo wyznawanych przez osoby, które zdecydowały się daną opcję wybrać. Do orzekania na temat postaw moralnych ankietowanych niezbędna jest co najmniej analiza wskazywanych przez nich motywów stojących za decyzjami, jakie podejmują.

1. Przegląd literatury

The Trolley Problem, w literaturze polskiej nazywany „dylematem wagonika” bądź „dylematem zwrotniczego”, jest etycznym eksperymentem myślowym przedstawionym w 1967 r. przez brytyjską filozofkę Phillipę Foot na łamach „Oxford Review”. Jej rozważania zostały w dwu kolejnych dekadach rozwinięte przez Judith J. Thomson, w której tekstach pojawiło się używane dziś powszechnie sformułowanie *The Trolley Problem*³. Z perspektywy późniejszych dyskusji na temat tego dylematu może się to wydać nieco zaskakujące, ale głównym przedmiotem rozważań Foot była kwestia dylematów etycznych towarzyszących przerywaniu ciąży. Poszukując analogii do tej sytuacji, opisywała ona abstrakcyjny scenariusz, w którym należało wcielić się w rolę motorniczego kierującego rozpędzonym tramwajem. W przytoczonym przykładzie pojazd porusza się po torowisku, na którym pracuje grupa pięciu nieświadomych tego robotników narażonych na potrącenie. Motorniczy może jednak przekierować pojazd na boczny tor, z tym że przy tym torze również pracuje robotnik (tym razem tylko jeden). Odnosząc się do zasady podwójnego skutku, Foot postawiła pytanie, czy moralnie słuszne byłoby dokonanie zmiany

³ J.J. Thomson, *Killing, letting die, and the Trolley Problem*, „The Monist” 1976, no. 2(59), ss. 204–217; *eadem*, *The Trolley Problem*, „The Yale Law Journal” 1985, no. 6(94), ss. 1395–1415.

toru jazdy i „wykorzystanie” tego jednego pracownika w celu uratowania pięciu pozostałych. Tak przedstawiona sytuacja miała stanowić paralelę do dylematu związanego z dokonaniem aborcji w przypadku ciąży zagrażającej życiu matki, ponieważ wtedy również podejmujemy decyzję o poświęceniu jednego istnienia, aby ocalić drugie.

Najpopularniejszą obecnie wersję tego dylematu zawdzięczamy jednak Thomson. Przedstawiła ona zmodyfikowaną wersję scenariusza Foot, w której tramwaj został zastąpiony wagonikiem zjeżdżającym ze stromego wzgórza, a motorniczy – osobą postronną, która może zmienić kierunek jazdy, pociągając za zwrotnicę⁴. Celem wprowadzonych modyfikacji było zwiększenie neutralności decydenta, który w przeciwieństwie do motorniczego nie byłby narażony na ewentualne negatywne konsekwencje wypadku.

Ponadto Thomson zaproponowała inny, zbliżony wariant tego dylematu, określany jako „Fat Man/Footbridge scenario”. W tym przypadku zamiast bocznego toru i zwrotnicy decydent ma postawić się w sytuacji osoby stojącej na kładce przebiegającej nad torami, po których porusza się zjeżdżający ze wzgórza rozpedzony wagonik. Tak jak wcześniej, na drodze pojazdu znajduje się grupa pięciu robotników. Różnica polega na tym, że nie ma możliwości przekierowania rozpedzonego obiektu na alternatywną trasę. Mimo to dylemat nadal istnieje, ponieważ obok nas, na tej samej kładce stoi ekstremalnie otyła, postronna osoba, która wychyla się przez barierkę, patrząc na wagonik. My (jako respondenci) wiemy, że masa jej ciała zatrzymałaby jadący wózek i uratowała pięciu robotników⁵. Teoretycznie możliwości wyboru pozostają takie same: możemy zepchnąć ekstremalnie otyłego człowieka i poświęcić jego życie w celu uratowania pięciu innych osób lub nie zrobić tego, mając świadomość, że robotnicy najprawdopodobniej stracą życie w mającym nastąpić wypadku. Pomimo tego samego schematu – poświęcenia jednej osoby, by uratować pięć – badania empiryczne pokazują jednak, że w przypadku tych dwu wariantów reakcje respondentów są zdecydowanie odmienne. Ankietowani częściej decydowali się podjąć działanie, mając do czynienia ze standardowym „dylematem wagonika”, a pozostawali zwykle bierni, kiedy przedstawiano im scenariusz „Fat Man/Footbridge”⁶.

⁴ *Ibidem*, s. 206. Zob. także: J.J. Thomson, *The Trolley Problem*, ss. 1395–1396. Por. P. Singer, *Ethics and intuitions*, „Journal of Ethics” 2005, no. 9, ss. 331–352.

⁵ J.J. Thomson, *Killing, letting die...*, ss. 207–208; *eadem*, *The Trolley Problem*, s. 1409.

⁶ Na przykład: J.D. Greene i in., *An fMRI Investigation of Emotional Engagement in Moral Judgement*, „Science” 2001, no. 5537(293), ss. 2105–2108; A. Lanteri i in., *An Experimental Investigation...*, ss. 789–804; B. Bago i in., *Situational factors shape moral judgements in the trolley dilemma in Eastern, Southern and Western countries in a culturally diverse sample*, „Nature Human Behaviour” 2022, no. 6, ss. 880–895; J.D. Greene i in., *Pushing Moral Buttons: The Interaction between Personal Force and Intention in Moral Judgement*, „Cognition” 2009, no. 3(111), ss. 364–371; S.N. Rehman, J. Dzionek-Kozłowska, *The Trolley Problem Revisited. An Exploratory Study*, „Annales. Ethics in Economic Life” 2018, no. 3(21), ss. 23–32.

Próby wyjaśnienia tej niespójności zaowocowały debatą, w którą zaangażowali się zarówno filozofowie (zwłaszcza etycy), jak i psychologowie, ekonomiści oraz kognytywiści. Na szczególną uwagę zasługuje propozycja zespołu badawczego Joshuy D. Greene’a. Ten neurobiolog wraz ze współpracownikami dokonał rozróżnienia na dylematy moralne o charakterze „bezosobowym” i „osobowym”⁷. Powołując się na badania aktywności ludzkiego mózgu, wskazali na znaczące różnice w reakcjach na oba warianty omawianego dylematu. W przypadku wersji „bezosobowych”, których reprezentantem jest standardowy „dylemat wagonika”, aktywowane są przede wszystkim obszary mózgu związane z pamięcią operacyjną. Sugeruje to, że uczestnicy eksperymentu polegali na świadomym rozumowaniu, dokonywaniu swego rodzaju kalkulacji, co prowadziło ich do deklarowania pociągnięcia za dźwignię i uratowania pięciu osób kosztem jednej. Z kolei „osobiste” dylematy moralne, takie jak „Fat Man/Footbridge scenario”, wywołują u respondentów reakcje emocjonalne i automatyczne prowadzące do zaniechania działania⁸.

Obserwacje Greene’a i współpracowników wzmacniały nakreśloną wcześniej interpretację postaw przyjmowanych przez uczestników badań empirycznych. Decyzje o gotowości do podjęcia aktywności były postrzegane jako przejaw ważenia korzyści i kosztów, świadomego dążenia do najlepszego efektu, jaki można osiągnąć w danych warunkach. Stąd tendencja do utożsamiania deklarowanej przez respondentów aktywności z podejściem konsekwencjonalistycznym (lub użytecznym) opierającym się na zasadzie maksymalizacji użyteczności⁹. W tym przypadku podstawowym kryterium pozwalającym rozstrzygnąć „Dylemat Wagonika” byłoby uratowanie jak największej liczby osób. Im mniejsza liczba ofiar, tym mniejsza strata z perspektywy społecznej, a co za tym idzie poziom użyteczności jest ostatecznie większy, niż mógłby być, gdybyśmy pozostali bierni.

Z kolei brak aktywności wiązano z przywoływaną pod wpływem silnych, negatywnych emocji towarzyszących respondentowi stykającemu się z „osobową” wersją „dylematu wagonika” i indukowaną niejako automatycznie normą moralną „nie zabijaj”. Decydent pozostaje bierny, ponieważ w przeciwnym razie czułby się odpowiedzialny za zabicie niewinnej osoby, a zgodnie z przywołaną przed chwilą normą, nie ma prawa rozstrzygać o życiu innych. Postawę pasywną postrzegano zatem jako wyraz podejścia deontologicznego, zakorzeniającego osądy w obowiązkach i powinnościach moralnych¹⁰.

⁷ J.D. Greene i in., *An fMRI Investigation...*, ss. 2105–2108.

⁸ *Ibidem*; J.D. Greene i in., *The secret joke of Kant’s soul*, w: *Moral Psychology*, vol. 3: *The neuroscience of morality: Emotion, disease, and development*, ed. W. Sinnott-Armstrong, MIT Press, Cambridge, MA, 2008, ss. 35–80.

⁹ Zob. J. Bentham, *An introduction to the principles of morals and legislation*, Clarendon Press, Oxford 1907(1789); J.S. Mill, *Utilitarianism*, Oxford University Press, New York 1998(1861).

¹⁰ I. Kant, *Groundwork of the metaphysics of morals*, ed., transl. M. Gregor, Cambridge University Press, Cambridge 2003 (1785).

Problem w tym, że przedstawiony sposób postrzegania procesu prowadzącego do dokonania wyboru, zarówno w przypadku decyzji aktywnej, jak i pasywnej, opiera się na uwzględnieniu pojedynczych „ścieżek” do tych decyzji prowadzących. Tymczasem nietrudno sobie wyobrazić sytuacje, w których decydent powstrzymuje się od działania z powodów innych niż wierność piątemu przykazaniu. W grę może wchodzić np. kalkulacja kosztów i korzyści związanych z rozważaniem prawdopodobieństwa poniesienia odpowiedzialności karnej, niezdolność do podjęcia jakiegokolwiek działania wywołanego stresem związanym z wyobrażeniem sobie sytuacji przedstawionej w „dylemacie wagonika”, czy w końcu różnice w percepcji opisu tejże sytuacji. Przekonanie o istnieniu całego spektrum możliwych pobudek wyborów dokonywanych przez uczestników badań odwołujących się do rozważanych tu problemów moralnych stała się dla nas bodźcem do skonstruowania schematu badawczego pozwalającego skonfrontować zarysowane wątpliwości z materiałem empirycznym.

2. Struktura badania. Charakterystyka respondentów

Z uwagi na cel przyświecający nam przy gromadzeniu materiału empirycznego, czyli skonfrontowanie decyzji respondentów ze stojącymi za nimi motywacjami, zdecydowaliśmy posłużyć się badaniem kwestionariuszowym. Narzędzie badawcze zostało skonstruowane w taki sposób, by pozwolić respondentom na swobodne, anonimowe wypowiedzi powiązane z decyzjami podejmowanymi przy konkretnych dylematach moralnych.

Zastosowany kwestionariusz zawierał opisy trzech sytuacji opartych na „dylemacie wagonika”. Scenariusz pierwszy (S1) nawiązywał do standardowego wariantu tego problemu autorstwa Thomson¹¹. W stosunku do tej wersji dokonaliśmy jednej znaczącej modyfikacji. Wszyscy robotnicy znajdujący się na torach wyposażeni zostali w słuchawki wygłuszające. Zabieg ten miał służyć zawężeniu spektrum możliwych odpowiedzi poprzez wyeliminowanie stwierdzeń, że w celu ratowania pracowników ankietowany zamiast rozważać przestawienie lub powstrzymanie się od przestawienia zwrotnicy, zdecydowałby się ich ostrzec, krzycząc o zbliżającym się pociągu. Ankietowani mieli więc możliwość zadeklarowania, że byliby skłonni w takiej sytuacji pociągnąć za dźwignię i zmienić tym samym tor, po którym poruszał się pociąg, co spowodowałoby śmierć jednej osoby, lub zaniechać tego działania i tym samym narazić na śmierć pięciu robotników.

W drugim scenariuszu (S2) respondent wcielił się w rolę szefa sztabu wojskowego dowodzącego armią państwa, które było atakowane przez wrogie wojska. Od jego decyzji zależy, czy zbliżający się nalot bombowy uderzy w centrum miasta, które stanowi jego cel, czy zostanie podjęta próba przekierowania spadających

¹¹ J.J. Thomson, *Killing, letting die...*, ss. 207–208; *eadem*, *The Trolley Problem*, s. 1409.

bomb na przedmieścia. Mimo braku konkretnych informacji dotyczących liczby potencjalnych ofiar, w opisie zaznaczono, że centrum jest gęsto zaludnione, zaś na przedmieściach żyje zdecydowanie mniej mieszkańców. Podobnie jak w pierwszym scenariuszu, tu również wybór polegał więc na podjęciu lub niepodjęciu działania, które poskutkowałoby śmiercią mniejszej liczby osób.

Trzeci scenariusz (S3) ponownie oparty został na pracach Thomson¹². W tym przypadku respondent ponownie został postawiony przed dylematem poświęcenia jednej osoby w celu uratowania pięciu innych. Tym razem sytuacja znacznie różniła się dwu pierwszych wariantów. Ankietowani mieli wcielić się w rolę utalentowanego transplantologa cechującego się stuprocentową skutecznością w przeprowadzaniu przeszczepów. Zostali następnie poproszeni o wyobrażenie sobie perfekcyjnie zdrowej, młodej osoby, zgłaszającej się do szpitala na rutynowe badanie okresowe, która okazała się idealnym dawcą narządów dla pięciu pacjentów oczekujących na przeszczep. Pytanie brzmiało, czy wcielając się w rolę chirurga, respondent zgodziłby się poświęcić tę młodą osobę, w celu uratowania pięciu pacjentów czekających na organy do przeszczepu.

Warto podkreślić, że w przypadku żadnego z opisów nie zostały użyte sformułowania „zabić”, „uratować” czy „ocalić”.

Oprócz tekstu przedstawiającego każdą z abstrakcyjnych sytuacji, w której mieli postawić się respondenci, zostały one również zobrazowane za pomocą prostych, schematycznych rysunków.

Pod każdym z opisów znajdowało się: (1) pytanie o decyzję, jaką respondent podjąłby w przypadku danego wariantu, przy czym istniały wyłącznie dwie możliwości, tzn. podjęcie działania lub powstrzymanie się od niego, oraz (2) wolne miejsce na udzielenie komentarza objaśniającego przyczyny dokonania określonego wyboru.

Nawiązując do rozgraniczenia wprowadzonego przez zespół Greene’a, pierwszy i drugi z przedstawionych scenariuszy miały charakter typowych przykładów „bezosobowych” dylematów moralnych. Trzeci natomiast był analogiczny do scenariusza „Fat Man/Footbridge”, stanowiąc tym samym wariant o charakterze „osobowym”.

W części drugiej kwestionariusza znalazła się również tzw. metryczka. Zawierała ona pytania odnoszące się do takich danych, jak płeć uczestnika, jego status w związku, główny kierunek studiów, rok studiów oraz wcześniejsza styczność z edukacją ekonomiczną.

Badanie zostało przeprowadzone wśród studentów Uniwersytetu Łódzkiego w pierwszych trzech tygodniach roku akademickiego 2020/2021 i 2022/2023. Ze względu na trwającą pandemię COVID-19, w roku 2020 dane gromadzone były przez Internet, w trakcie odbywających się zdalnie zajęć, na których za pośrednictwem czatu wykładowego udostępniano anonimową ankietę. Ten sam kwestiona-

¹² J.J. Thomson, *Killing, letting die...*, ss. 205–206; *eadem*, *The Trolley Problem*, s. 1395.

riusz w wersji papierowej został również wykorzystany w roku 2022. Protokół badania pozostał taki sam w przypadku obu tur. Ankiety zostały przekazane studentom na początku zajęć, przed rozpoczęciem właściwej ich części, a czas przeznaczony na udzielenie odpowiedzi nie był ograniczony. Średni czas wypełniania ankiety wynosił ok. 9–10 minut. Co warte zaznaczenia, przed przystąpieniem do badania studenci zostali poinformowani, że kwestionariusz nie zawiera dobrych bądź złych odpowiedzi, a także o tym, że mogą odmówić wypełniania ankiety, a badanie jest całkowicie anonimowe.

3. Wyniki

W przeprowadzonym przez nas badaniu wzięło udział 302 respondentów, jednak materiał będący przedmiotem analizy objął ostatecznie 299 kwestionariuszy (wyłączyliśmy z niego ankiety, w których nie udzielono odpowiedzi na kluczowe z punktu widzenia celu badania pytania o wybór jednej z dwu opcji możliwych do wskazania w trzech omówionych w poprzedniej sekcji scenariuszach). Większość ankiet – 85% – zgromadziliśmy podczas pierwszej z tur badania, w 2020 r. Blisko 60% uczestników stanowiły kobiety ($N = 174$), dwie osoby nie ujawniły swojej płci, a dwie zadeklarowały się jako niebinarne. Nieco mniej niż połowa respondentów (48,8%) określiła się jako mająca partnera/partnerkę („osoba w związku”). Materiał empiryczny był gromadzony na czterech wydziałach Uniwersytetu Łódzkiego: Ekonomiczno-Socjologicznym, Zarządzania, Prawa i Administracji oraz Politologii i Stosunków Międzynarodowych. Ankietowani reprezentowali pięć kierunków: ekonomię, zarządzanie, prawo, socjologię oraz stosunki międzynarodowe, przy czym nieco ponad połowa z nich ($N = 167$) realizowała studia I stopnia (licencjackie), zaś 44% ogółu ankietowanych było na studiach magisterskich (jednolitych lub II stopnia). Blisko połowa uczestników badania (47,8%) miała styczność z edukacją ekonomiczną¹³.

W przypadku klasycznego „dylematu wagonika” przedstawionego w pierwszym scenariuszu niemal 60% ankietowanych (176 osób) wyraziło gotowość podjęcia działania skutkującego poświęceniem życia jednego robotnika, by ocalić pięciu. Mimo wskazanej przewagi osób wskazujących tę opcję, rozkład odpowiedzi pomiędzy postawy aktywną i pasywną można uznać za zrównoważony, zwłaszcza w zestawieniu z wynikami innych badań¹⁴. Natomiast w dwu kolejnych scenariuszach

¹³ Pytanie o edukację ekonomiczną zostało postawione z uwagi na potencjalny wpływ tejsze na promowanie postaw utylitarnych. Kwestia ta została przez nas podjęta w publikacji *Does Economic Education Spoil Students' Morality? Economists and the Trolley Problem* (J. Dziońek-Kozłowska i in., „Economics & Sociology” 2024, no. 2(17)).

¹⁴ Uczestnicy zdecydowanej większości prowadzonych dotychczas badań empirycznych wykazywali znacznie większą skłonność do wskazywania opcji aktywnej. Przykładowo, w oparciu na ponad 2500 kwestionariuszy badania zespołu Marca Hausera wszystkie poza jedną

respondenci zdecydowanie częściej opowiadali się za jedną z dwu możliwych do wskazania opcji. W drugiej z poddanych im pod rozważenie sytuacji 82,3% uczestników badania uznało, że byłoby gotowych poświęcić mniejszą liczbę osób na rzecz ocalenia większej, zaś w scenariuszu trzecim – przeciwnie, zdecydowana większość respondentów (91,3%) uznała poświęcenie życia jednej osoby, by uratować pięć innych, za niedopuszczalne. Niespójność postaw widoczna zwłaszcza pomiędzy scenariuszami drugim i trzecim potwierdza obserwowaną od lat rozbieżność w postrzeganiu przez ludzi dylematów, których rozstrzygnięcie wymaga wyobrażenia sobie bezpośredniego, osobistego zaangażowania (dylemat w scenariuszu trzecim wymagający bezpośredniej styczności z osobą, której życie mielibyśmy poświęcić) i takich, w których osobiste zaangażowanie nie jest konieczne (klasyczny „dylemat wagonika”, przy którym decyzja o poświęceniu życia jednego robotnika wymagała „jedynie” przesunięcia zwrotnicy).

Z punktu widzenia celu badania kluczowe było jednak nie tyle samo porównanie rozkładu odpowiedzi udzielanych przez ankietowanych w trzech rozważanych przypadkach, ile zestawienie tych wyborów z motywacjami stojącymi za podejmowanymi decyzjami, jakie ujawniali w komentarzach pozostawianych pod każdym ze scenariuszy. Znamienne jest, że w przypadku wszystkich opisanych w kwestionariuszu sytuacji argumenty zdecydowanie bardziej różnorodne, odwołujące się do wielorakich płaszczyzn, przywoływali respondenci, którzy deklarowali powstrzymanie się od działania, czyli przyjmowali postawę określaną w literaturze mianem „deontologicznej”.

W pierwszym scenariuszu wśród 123 osób, które nie zdecydowały się na przekierowanie pociągu na boczny tor, by poświęcając życie jednego robotnika, uratować pięciu, na przesłankę deontologiczną, czyli wytłumaczenie braku aktywności z uwagi na sprzeczność z normą „nie zabijaj”, wskazało niespełna 30% respondentów z tej grupy¹⁵. Co zaskakujące, respondenci przyjmujący postawę pasywną częściej przedstawiali uzasadnienia stanowiące wynik swego rodzaju

grupą respondentów wyodrębniane z uwagi na wiek, płeć, narodowość, religię, poziom edukacji i szereg innych zmiennych deklarowały gotowość do zmiany toru jazdy pociągu na poziomie przekraczającym 85% (wyjątek stanowili rdzenni Amerykanie, spośród których jedynie 40% zdecydowało się przyjąć taką postawę).

Ciekawym punktem odniesienia dla uzyskanych przez nas wyników są również wnioski z badania przeprowadzonego w 2018 roku na Uniwersytecie Łódzkim wśród studentów ekonomii i socjologii, czyli dwóch kierunków uwzględnionych także w naszym badaniu. Otrzymany wówczas rozkład odpowiedzi w klasycznym „dylemacie wagonika” także w istotny sposób odbiegał od naszych obecnych ustaleń – deklarowana gotowość do przestawienia zwrotnicy była wówczas o blisko 30 p.p. wyższa (wynosiła aż 87%). Zob. J. Dzionek-Kozłowska, S.N. Rehman, *Career choices and moral choices. Changing tracks in the Trolley Problem*, „Studies in Logic, Grammar and Rhetoric” 2019, no. 1(59), ss. 177–189.

¹⁵ Przykładowe komentarze w duchu deontologicznym: *Nie, ponieważ nie jestem osobą, która powinna decydować o życiu jednego człowieka; Nie chcę być odpowiedzialna za żadną śmierć; Zmieniając tor jazdy czułabym, że to ja skazałam tego człowieka na śmierć.*

kalkulacji prowadzonej z perspektywy albo uratowania większej liczby osób, albo wyboru rozwiązania najkorzystniejszego dla samego respondenta, czyli prezentowali rozumowanie prowadzone w duchu utylitarystycznym. Do najczęstszych argumentów typu pierwszego należało uzasadnianie braku aktywności z uwagi na przekonanie o większym prawdopodobieństwie dostrzeżenia zbliżającego się pociągu przez kogoś z pięciu robotników niż przez jednego robotnika pracującego na bocznym torze. Na tę przesłankę wskazało aż 38 ankietowanych, choć czterech z nich dodawało również argumenty deontologiczne. Natomiast kalkulacja prowadzona z perspektywy własnego dobra odnosiła się do obawy o poniesienie konsekwencji prawnych lub obawy o własne bezpieczeństwo. Trzeba również zaznaczyć, że 1/4 osób deklarujących brak gotowości do zmiany biegu wagonika jako wyjaśnienie swojej decyzji podawała argumenty niezwiązane ani z podejściem deontologicznym, ani utylitarystycznym. Wskazywano np. na niechęć lub niezdolność do podjęcia decyzji w przedstawionych w scenariuszu okolicznościach, niechęć do angażowania się w zmianę biegu wydarzeń, nadzieję, że mimo wszystko nie stanie się nic złego, bierność z uwagi na brak wiedzy o tym, co znajduje się na dalszej, niewidocznej części bocznego toru [*Zmiana toru jazdy mogłaby skończyć się większą tragedią, gdyż nie wiemy, czy inny odcinek jest ukończony i czy w dalszej jego części nie ma więcej pracowników*], odpowiedzialność samych robotników [(...) *pracownicy na torze A stoją w miejscu, w którym powinni uważać, nie powinna za to ginąć niewinna osoba; Jak są idiotami i pracują tam, gdzie pociąg jedzie to niech umierają*] lub poszukiwanie innych rozwiązań [*Zbiegłbym na dół i zrobił wszystko, aby wszyscy usłyszeli moje krzyki i dzięki temu usłyszeli o zagrożeniu, tak by udało im się uciec. Ewentualnie wbiegłbym na któryś z torów i zepchnąłbym chociaż jednego z nich (...); Zdecydowałabym nie zmieniać toru jazdy pociągu. Czas, który poświęciłabym na zmienienie go, przeznaczyłabym na szybkie podbiegnięcie do grupy osób, żeby ich ostrzec* (pisownia oryginalna)]. Warto również zauważyć, że dziesięć osób wskazało więcej niż jedną przesłankę swojej decyzji, przy czym w pięciu z tych przypadków łączono argumenty utylitarne z deontologicznymi.

W drugim scenariuszu większość ankietowanych zadeklarowała gotowość do podjęcia działania, czyli wskazała opcję „uitylitarą”. W tym przypadku argumentacja przedstawiana przez te osoby była faktycznie zgodna z duchem utylitarystycznym. Zwracano uwagę przede wszystkim na ochronę większej liczby ludzi, choć niektórzy respondenci podkreślali również wagę ochrony znajdujących się w centrum zabytków, urzędów i innych budynków istotnych dla funkcjonowania miasta, mimo że w samym opisie tego dylematu nie było zawartych informacji na ten temat. Natomiast argumentacja stojąca za wyborem opcji pasywnej, podobnie jak w pierwszym scenariuszu, i tutaj była zdecydowanie bardziej zróżnicowana. Na przesłankę deontologiczną wskazało jedynie 13 z 53 osób, zaś blisko 45% respondentów z tej grupy podało wyjaśnienie oparte na kalkulacji kosztów i korzyści

[np. *Moim zdaniem lepiej nie zmieniać kierunku lecących bomb, ponieważ mimo że centrum jest bardziej zaludnione, to ludzie mogą znaleźć schronienie i znają sytuację, a na przedmieściach ludzie mogą się przed tym nie uchronić. Straty w centrum miasta będą pokryte z budżetu państwa, ponieważ będą to w większości miejsca użyteczności publicznej, a z przedmieść będą musieli pokryć właściciele, ponieważ będą tam głównie domy; Nie, gdyż centrum łatwiej się ewakuuje, bo dysponuje lepszymi środkami; Nie wiemy, czy w tym momencie (mimo tego, że jest to centrum), będzie tam więcej ludzi niż na przedmieściach. Być może znajduje się tam schron (jest to bardziej prawdopodobne niż w przypadku przedmieścia)]. Niemożność lub niechęć do podjęcia decyzji, nadzieja na pojawienie się innego rozwiązania, a także osobiste preferencje, czyli uzasadnienia niezwiązane z podejściem deontologicznym lub użytecznym, podało 15 ankietowanych.*

Najbardziej rozbudowany i zróżnicowany zestaw argumentów objaśniających przyczyny dokonania wyboru przedstawiono w odniesieniu do scenariusza trzeciego. Tu, w przeciwieństwie do dwu poprzednich sytuacji, postawą dominującą wśród respondentów był brak gotowości poświęcenia jednej osoby w celu uratowania pięciu innych ludzi. Taką opcję wskazało aż 273 uczestników badania. Na względy deontologiczne stojące za tą decyzją wskazało blisko 60% z nich, ale w przypadku 39 osób podane wyjaśnienie było bardziej rozbudowane – łączyło przesłanki deontologiczne z użytecznymi lub z powodami niezwiązanymi z rozważanymi tu doktrynami etycznymi. Co istotne, i w tym przypadku pojawiły się wytłumaczenia czysto użyteczne. Najczęściej zwracano uwagę na niepewny sukces przeszczepów (mimo podanej w scenariuszu informacji, że transplantolog, w którego rolę miał wcielić się ankietowany, miał stu procentową skuteczność w przeprowadzaniu takich operacji). Fakt, że osoby czekające na przeszczep cieszą się gorszym zdrowiem niż młody człowiek, który zgłosił się na badania okresowe, więc jego poświęcenie na rzecz chorych przyniesie niewielką społeczną korzyść lub wręcz szkodę, a także na rozważenie niebezpieczeństwa poniesienia konsekwencji prawnych. Wśród odpowiedzi niezwiązanych z podejściem deontologicznym lub użytecznym często pojawiał się motyw konieczności odwołania się do woli młodego mężczyzny, który być może byłby gotów do poświęcenia swego życia dla ratowania innych. Na ten aspekt zwróciło uwagę aż 48 respondentów, choć zwykle nie był to jedyny argument, jaki podawali. Łączenie kilku płaszczyzn można było dostrzec u 53 ankietowanych.

Motywacje leżące u podłoża decyzji podejmowanych przez respondentów we wszystkich scenariuszach zostały zebrane w tabeli 1.

Tabela 1. Rozkład decyzji i ich uzasadnień w poszczególnych scenariuszach (N = 299)

Numer scenariusza	Uzasadnienie	N	%
Scenariusz 1	Postawa pasywna	123	41,1
	Deontologiczne	36	29,3
	Deontologiczne + utylitarne	5	4,1
	Utylitarne	41	33,3
	Utylitarne + inne argumenty	4	3,3
	Inne argumenty:	35	28,4
	niechęć do podjęcia decyzji	11	8,9
	niezdolność do podjęcia decyzji	7	5,7
	szukanie innych rozwiązań	5	4,1
	wskazanie na odpowiedzialność samych robotników	5	4,1
	brak wiedzy, co jest dalej na bocznym torze	4	3,3
	niechęć do zmiany biegu wydarzeń	2	1,6
	nadzieja na to, że nie stanie się nic złego	1	0,8
	Odpowiedzi niekodowane	2	1,6
	Postawa aktywna	176	58,9
	Utylitarne	171	97,2
Utylitarne + inne argumenty	1	0,6	
Deontologiczne	1	0,6	
Inne argumenty:	2	1,1	
niezdolność do podjęcia decyzji	1	0,6	
wskazanie na odpowiedzialność samych robotników	1	0,6	
Odpowiedzi niekodowane	1	0,6	
Scenariusz 2	Postawa pasywna	53	17,7
	Deontologiczne	13	24,5
	Utylitarne	23	43,4
	Inne argumenty:	15	28,3
	niechęć do podjęcia decyzji	5	9,4
	osobiste preferencje	4	7,5
	niezdolność do podjęcia decyzji	3	5,7
	nadzieja na to, że nie stanie się nic złego	2	3,8
	obojętność	1	1,9
	Odpowiedzi niekodowane	2	3,8
Postawa aktywna	246	82,3	
Utylitarne	240	97,6	
Utylitarne + inne argumenty	1	0,4	
Odpowiedzi niekodowane	5	2,0	
Scenariusz 3	Postawa pasywna	273	91,3
	Deontologiczne	121	44,3
	Deontologiczne + utylitarne	14	5,1
	Deontologiczne + inne	25	9,2
	Utylitarne	45	16,5
	Utylitarne + inne	9	3,3
	Inne argumenty:	44	16,1
	decyzja zależna od woli potencjalnego dawcy	26	9,5
	szukanie innych rozwiązań	9	3,3
	konsekwencje prawne	3	1,1
	brak zaangażowania	2	0,7
	kontakt z osobą, której życie miałyby być poświęcone	2	0,7
	decyzja zależna od woli potencjalnego dawcy	1	0,4
	+ niezdolność do podjęcia decyzji		
	decyzja zależna od woli potencjalnego dawcy	1	0,4
	+ szukanie innych rozwiązań		
	Odpowiedzi niekodowane	15	5,5
	Postawa aktywna	26	8,7
	Utylitarne	10	38,5
Utylitarne + inne argumenty	1	3,8	
Deontologiczne + inne	1	3,8	
Inne argumenty:	13	50,0	
decyzja zależna od woli potencjalnego dawcy	12	46,2	
brak zaangażowania	1	3,8	
Odpowiedzi niekodowane	1	3,8	

Źródło: badania własne.

4. Wnioski

Zgromadzony przez nas materiał badawczy dowodzi, że przyjmowane w literaturze określenia „decyzje deontologiczne” i „decyzje użyteczne” stosowane na oznaczenie wyborów dokonywanych przez respondentów w sytuacjach opierających się na „dylemacie wagonika” są nie tylko nieadekwatne, ale, co gorsza, mogą wprowadzać w błąd. Zgodnie z naszymi przypuszczeniami okazało się, że przedstawiane przez uczestników badania argumenty leżące u podstaw decyzji o powstrzymaniu się od aktywności w istotnej mierze odbiegały od uzasadnień zgodnych z podejściem deontologicznym. Podobna rozbieżność miała miejsce również przy formułowanych przez respondentów wyjaśnieniach gotowości do podjęcia działania, choć w tym przypadku skala zjawiska była mniejsza – *gros* przywoływanych argumentów opierało się jednak na dążeniu do maksymalizacji korzyści (społecznych bądź osobistych). Warto również podkreślić, że wyjaśniając powody swoich decyzji, ankietowani nierzadko odwoływali się do obu przywołanych doktryn lub dodawali przesłanki niemieszczące się w żadnej z nich. Tym bardziej niesłuszne jest przypisywanie respondentom określonych postaw etycznych wyłącznie na podstawie wiedzy o samych wyborach dokonywanych przez nich w dylematach etycznych.

Analiza zgromadzonych komentarzy wskazuje, że stosowanie etykiet „postawa deontologiczna” i „postawa użyteczna” skłania do wyciągania błędnych wniosków na temat orientacji moralnej respondentów, co z kolei uzasadnia postulat odejścia od ich używania. W ich miejsce można posłużyć się neutralnymi, niewskazującymi na określone doktryny etyczne sformułowaniami „postawa pasywna” i „postawa aktywna”.

Natomiast ogólniejszy wniosek, do jakiego prowadzi przeprowadzone przez nas badanie, sprowadza się do stwierdzenia, że warunkiem niezbędnym do miarodajnego orzekania na temat umocowania decyzji i działań ludzi w określonych systemach etycznych jest analiza argumentów przywoływanych przez nich przy uzasadnianiu lub objaśnianiu powodów, jakimi kierowali się, przyjmując określoną postawę lub działanie.

Literatura

- Amit E., Greene J.D., *You see, the ends don't justify the means: Visual imagery and moral judgment*, „Psychological Science” 2012, no. 8(23), <http://dx.doi.org/10.1177/0956797611434965>
- Bago B., Kovacs M., Protzko J. i in., *Situational factors shape moral judgements in the trolley dilemma in Eastern, Southern and Western countries in a culturally diverse sample*, „Nature Human Behaviour” 2022, no. 6, <https://doi.org/10.1038/s41562-022-01319-5>
- Bentham J., *An introduction to the principles of morals and legislation*, Clarendon Press, Oxford 1907/1789.

- Dzionek-Kozłowska J., Korkus A., Siewiera W., Szpotański K., *Does Economic Education Spoil Students' Morality? Economists and the Trolley Problem*, „Economics & Sociology” 2024, no. 2(17), <https://doi.org/10.14254/2071-789X.2024/17-2/5>
- Dzionek-Kozłowska J., Rehman S.N., *Career choices and moral choices. Changing tracks in the Trolley Problem*, „Studies in Logic, Grammar and Rhetoric” 2019, no 1(59), <http://dx.doi.org/10.2478/slgr-2019-0036>
- Foot P., *The problem of abortion and the doctrine of the double effect*, „Oxford Review” 1967, no. 5.
- Greene J.D., *The secret joke of Kant's soul*, w: *Moral Psychology*, vol. 3: *The neuroscience of morality: Emotion, disease, and development*, red. W. Sinnott-Armstrong, MIT Press, Cambridge, MA, 2008.
- Greene J.D., *Why are VMPFC patients more utilitarian? A dual-process theory of moral judgment explains*, „Trends in Cognitive Sciences” 2007, no 8(11).
- Greene J.D., Cushman F.A., Stewart L.E., Lowenberg K., Nystrom L.E., Cohen J.D., *Pushing Moral Buttons: The Interaction between Personal Force and Intention in Moral Judgement*, „Cognition” 2009, no. 3(111).
- Greene J.D., Nystrom L.E., Engell A., Darley J.M., Cohen J.D., *The Neural Bases of Cognitive Conflict and Control in Moral Judgement*, „Neuron” 2004, no. 2(44).
- Greene J.D., Sommerville R.B., Nystrom L.E., Darley J.M., Cohen J.D., *An fMRI Investigation of Emotional Engagement in Moral Judgement*, „Science” 2001, no. 5537(293), <http://dx.doi.org/10.1126/science.1062872>
- Greene J.D., Young L., *The cognitive neuroscience of moral judgment and decision-making*, w: *The Cognitive Neurosciences*, 6th ed., eds. D. Poeppel, G.R. Mangun, M.S. Gazzaniga, MIT Press, Cambridge, MA, 2020.
- Hauser M., Cushman F., Young L., Kang-Xing Jin R., Mikhail J., *A dissociation between moral judgments and justifications*, „Mind & Language” 2007, no. 1(22), <https://doi.org/10.1111/j.1468-0017.2006.00297.x>
- Kant I., *Groundwork of the metaphysics of morals*, ed. and transl. M. Gregor, Cambridge University Press, Cambridge 2003 (1785).
- Lanteri A., Chelini C., Rizzello S., *An Experimental Investigation of Emotions and Reasoning in the Trolley Problem*, „Journal of Business Ethics” 2008, vol. 83, <https://doi.org/10.1007/s10551-008-9665-8>
- Mill J.S., *Utilitarianism*, Oxford University Press, New York 1998/1861.
- Plunkett D., Greene J.D., *Overlooked Evidence and a Misunderstanding of What Trolley Dilemmas Do Best: Commentary on Bostyn, Sevenhant, and Roets*, „Psychological Science” 2018, no. 9(30), <https://doi.org/10.1177/0956797619827914>
- Rehman S.N., Dzionek-Kozłowska J., *The Trolley Problem Revisited. An Exploratory Study*, „Annales. Ethics in Economic Life” 2018, no. 3(21), <https://doi.org/10.18778/1899-2226.21.3.02>
- Singer P., *Ethics and intuitions*, „Journal of Ethics” 2005, no. 9, <https://doi.org/10.1007/s10892-005-3508-y>
- Thomson J.J., *Killing, letting die, and the Trolley Problem*, „The Monist” 1976, no. 2(59).
- Thomson J.J., *The Trolley Problem*, „The Yale Law Journal” 1985, no. 6(94).