

Aleksander Bokszczanin

ORCID: 0000-0002-8606-3138

**INSPEKCJA MAGNETOPTYCZNA JAKO
FORMA PRZECIWDZIAŁANIA I ZWALCZANIA
PRZESTĘPCZOŚCI MOTORYZACYJNEJ
W KONTEKŚCIE USTAWY – PRAWO O RUCHU
DROGOWYM**

**MAGNETOOPTICAL INSPECTION AS A FORM OF PREVENTING
AND COMBATING VEHICLE CRIME IN THE CONTEXT
OF THE ACT ON ROAD TRAFFIC**

Abstract

The article analyzes the legitimacy of the development and implementation of legal regulations in the area of preventing and combating the vehicle crime. It discusses the introduction of a general obligation to perform non-destructive screening of vehicles' origin, and authenticity of identification data, original serial numbers, and the key components, with the use magnetooptical inspection method in the procedures of obligatory technical inspections performed at vehicle inspection stations.

KEYWORDS

VIN, traffic law, crime, metal magnetic memory, screening, nondestructive, magneto-optical

SŁOWA KLUCZOWE

VIN, prawo drogowe, przestępczość, pamięć magnetyczna metalu, badania przesiewowe, nieniszczące, magnetoptyczne

METODA INSPEKCJI MAGNETOPTYCZNEJ W KONTEKŚCIE USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM

Problemem, z jakim praktycznie od momentu powstania branży motoryzacyjnej muszą się borykać właściciele samochodów osobowych, a coraz częściej również samojezdnych maszyn budowlanych, jest przestępczość związana z tego typu obiektami technicznymi, zarówno zorganizowana, jak i jednostkowa.

Dynamiczny rozwój sektora motoryzacyjnego sprawił, że na przykład w samej Unii Europejskiej w 2019 r. zostało wyprodukowanych ok. 18,5 mln aut, co w przybliżeniu stanowiło 20% światowej produkcji (ok. 92,8 mln aut)¹, natomiast szacunkowa liczba wszystkich aut poruszających się po drogach przekracza miliard. Według danych Eurostatu w 2018 r. w Europie policja zarejestrowała w państwach członkowskich Unii Europejskiej ok. 528 tys. zgłoszeń związanych z kradzieżami aut², lecz poza przestępstwami związanymi z ich kradzieżami, należy także brać pod uwagę te związane m.in. z ich przerabianiem (tak aby wyglądały na autentyczne), rozkładaniem na części, czy przerzucaniem ich przez granicę. Przestępczość samochodowa zmienia się niezwykle dynamicznie zarówno w aspekcie geograficznym, strukturalnym, jak i technologicznym. Policja regularnie ostrzega przed coraz bardziej zaawansowanymi metodami działania przestępców, których ze względu na bardzo wysoką opłacalność przestępstw nie brakuje w tej branży.

Biorąc pod uwagę złożoność przestępczości dotyczącej branży motoryzacyjnej, niezwykle ważna jest nie tylko skuteczna z nią walka, lecz także, a może nawet przede wszystkim, profilaktyka. System prawny powinien adaptować się

¹ Dane pozyskane ze strony European Automobile Manufacturers Association, <https://www.acea.be/statistics/tag/category/production> (dostęp: 28.12.2020 r.).

² Dane pozyskane z Eurostat, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Crime_statistics&oldid=502178#car_thefts_in_the_EU-27_2018 (dostęp: 28.12.2020 r.).

do zmian w technologii produkcji i obrotu pojazdami samochodowymi, ponieważ nie robiąc tego, tworzy „luki prawne” wykorzystywane następnie przez przestępców. Niezwykle ważne w tym kontekście jest wprowadzanie nowych metod wykrywania przestępstw oraz ich zapobiegania. Jedną z takich metod jest opracowana i wdrożona do praktyki kryminalistycznej³ metoda inspekcji magnetooptycznej, pozwalająca na szybkie, nieniszczące i niewymagające zaplecza laboratoryjnego zbadanie pól zawierających numery identyfikacyjne pojazdów VIN (dalej: VIN), czy też pól numerowych innych elementów wykonanych na bazie metali zarówno ferromagnetycznych, jak i nieferromagnetycznych, które producent pojazdów oznakował ze względu na ich wysoką wartość. Obecnie kryminalistyczne metody badań pojazdów są stosowane co do zasady już po wszczęciu przez uprawnione organy państwowe postępowania dotyczącego podejrzenia popełnienia przestępstwa wobec danego auta. Prezentowana w niniejszym artykule innowacyjna, przesiewowa inspekcja magnetooptyczna oparta na stosunkowo niedawno wykrytym, zbadanym i określonym zjawisku pamięci magnetycznej metalu⁴ jest skutecznym narzędziem umożliwiającym wykrywanie różnorodnych nielegalnych modyfikacji VIN pojazdów i ich oznakowanych polami numerowymi części i tym samym wspiera walkę z przestępczością związaną z fałszowaniem cech identyfikacyjnych pojazdów lub ich elementów, co ma szczególne znaczenie przy obrocie pojazdami, zwłaszcza na rynku wtórnym. Jest to niezwykle istotne zagadnienie w zakresie ochrony prawa własności, bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz zapobiegania ściąganych prawem ingerencjom w obiekty techniczne. Powszechne i obowiązkowe jej wdrożenie do procedur stacji kontroli pojazdów pozwalałoby na wyposażenie aparatu państwowego w precyzyjne narzędzie do walki z zagrożeniami popełnienia przestępstwa kryminalnego, naruszaniem bezpieczeństwa obrotu cywilnoprawnego oraz przestępczością samochodową poprzez istotne utrudnienie zarówno przestępcom, jak i grupom przestępczym wprowadzanie do obrotu na rynek samochodów lub ich części ze sfałszowanymi numerami identyfikacyjnymi.

Na dzień dzisiejszy rodzaje badań technicznych, zakres obowiązku oraz terminy przeprowadzania badań są uwarunkowane ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym⁵. Oprócz intencji polskiego ustawodawcy są one także

³ Dane pozyskane ze sprawozdania z projektu badawczego finansowanego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w obszarze tematycznym: „Na rzecz obronności kraju”, realizowanego w latach 2014–2018 przez konsorcjum w składzie: Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Policji, Politechnika Warszawska, Wojskowy Instytut Techniczny Uzbrojenia i Korporacja Wschód sp. z o.o., pt. „Pasywne i aktywne metody magnetyczne jako podstawa nowej metodyki badań związanych z wykrywaniem, zwalczaniem i neutralizacją zagrożeń terrorystycznych oraz przestępczości zorganizowanej”.

⁴ A. A. Dubov, *Метод магнитной памяти металла*, Известия, Moskwa 2011.

⁵ Informacje zawarte w artykule opierają się na ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 110, z późn. zm.); dalej: ustawa – Prawo o ruchu drogowym.

odzwierciedleniem przepisów wspólnotowych wyrażonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30WE⁶.

Artykuł 81 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym stanowi, że: „Właściciel pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego”, natomiast ust. 2 mówi, że: „Badania techniczne dzieli się na badania okresowe, badania dodatkowe oraz badania co do zgodności z warunkami technicznymi”. Analizując wskazane przepisy, stosowna wydaje się konstatacja, że można pod dyskusję poddać zastosowanie inspekcji magnetoptycznej jako nowego rodzaju badań mających na celu weryfikację zgodności z warunkami technicznymi pojazdu. Wszakże w tym właśnie celu producenci pojazdów umieszczają na nich oraz ich elementach oznaczenia identyfikacyjne. Omówienie technicznych aspektów działania metody oraz możliwości jej zastosowania w polskim systemie prawnym będzie stanowić przedmiot rozważań w dalszej części artykułu.

W celu optymalnego wykorzystania potencjału metody pozyskane w wyniku inspekcji magnetoptycznej VIN magnetogramy powinny zostać zintegrowane z bazą danych o pojazdach, natomiast sama baza powinna zostać udostępniona stacjom kontroli pojazdów. Obecnie w Unii Europejskiej jest ona dostępna bez ograniczeń wyłącznie dla służb państwowych (takich jak organy ścigania czy straż graniczna) jako wspólna baza dla państw członkowskich Unii Europejskiej (CBE⁷) oraz baza polska w formie Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK⁸). Z CEPiK mogą korzystać nieodpłatnie organy aparatu państwowego (takie jak policja, straż graniczna czy prokuratura). Dane z bazy CEPiK są udostępniane nieodpłatnie także na wniosek osoby, której bezpośrednio dotyczą. Pozostałe podmioty (osoby fizyczne, osoby prawne lub jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej) mogą pozyskać dane na ich pisemny wniosek, jeżeli tylko wykażą swój uzasadniony interes. Poza ustawą – Prawo o ruchu drogowym podstawą prawną tworzenia tego typu bazy⁹ w Polsce jest dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/82/UE z dnia 25 października 2011 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego¹⁰.

⁶ Dz.Urz. UE L nr 127 z 2014 r., s. 134.

⁷ Zob. <http://www.cepik.gov.pl/dla-podmiotow/cbe> (dostęp: 28.12.2020 r.).

⁸ Zob. <https://www.gov.pl/web/cyfrizacja/system-informatyczny-centralnej-ewidencji-pojazdow-i-kierowcow-si-cepik> (dostęp: 28.12.2020 r.).

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ Dz.Urz. UE L nr 288 z 2011 r., s. 1.

W USA najważniejszym źródłem informacji o samochodach jest utworzona przez rząd federalny agencja NMVTIS (ang. National Motor Vehicle Title Information System), która w swojej bazie danych gromadzi dane pozyskane ze stanowych departamentów pojazdów zmotoryzowanych (ang. DMV Offices), złomowisk oraz towarzystw ubezpieczeniowych. W kontekście nabycia, czy też zbycia pojazdu pozyskane informacje o tytułach własności samochodów, wypadkach, czy też o zezłomowaniu są niezwykle istotne. Baza danych jest następnie udostępniana profesjonalnym podmiotom zatwierdzonym przez NMVTIS, które sprzedają dane użytkownikom końcowym¹¹. W niniejszym artykule zostaną przedstawione główne cechy charakterystyczne pojazdów, które powinny zostać zawarte w takiej bazie danych.

Przy obecnym stanie wiedzy technicznej weryfikacja numerów identyfikacyjnych za pomocą „klasycznych” metod nieniszczących nie jest możliwa ze względu na ich zbyt małą dokładność. Natomiast metody niszczące pociągają ze sobą szkody materialne, a także potencjalne roszczenia odszkodowawcze w wypadku nieuzasadnionego ich zastosowania¹². Metoda inspekcji magnetooptycznej pozwala na nieinwazyjną oraz szybką weryfikację numerów identyfikacyjnych pojazdów, dlatego też jej stosowanie na stacjach kontroli pojazdów nie niesłoby ze sobą kosztów wypłacania uzasadnionych roszczeń odszkodowawczych oraz dolegliwości w postaci uziemienia pojazdu na długi czas (co mogłoby być odebrane negatywnie przez właścicieli pojazdów).

Niewątpliwie można podnieść argument, że wprowadzenie tego typu badań byłoby w pewnej mierze godzeniem we własność prywatną obywateli, czy też nakładaniem kolejnego obciążenia zarówno dla uczestników ruchu drogowego, jak i mocno zbiurokratyzowanej administracji państwowej oraz prywatnych stacji kontroli pojazdów. Dlatego też w tym wypadku należy rozważyć wspólną dla prawa administracyjnego, konstytucyjnego oraz unijnego zasadę proporcjonalności. Nakazuje ona w tym wypadku organom państwowym użycie jedynie takich środków, które są niezbędne do osiągnięcia konkretnego celu. Chcąc więc osiągnąć dany cel, należy poddać wnikliwej analizie poszczególne części składowe tej zasady. Stanowi ona, że użyte środki muszą być odpowiednie, niezbędne oraz proporcjonalne. Przeprowadzone badania¹³ wskazują, że nie ma możliwości zastosowania innej metody, która w tak skuteczny oraz nieinwazyjny sposób pozwalałaby na efektywną weryfikację numerów identyfikujących pojazdów, stąd badanie takie byłoby odpowiednie oraz niezbędne, jeżeli jako cel określimy przeciwdziałanie oraz zwalczanie przestępczości motoryzacyjnej za pomocą regularnej oraz powszechnej weryfikacji numerów identyfikacyjnych

¹¹ Zob. <https://vehiclehistory.bja.ojp.gov/> (An official website of the United States government, Department of Justice) (dostęp: 28.12.2020 r.).

¹² Dane pozyskane ze sprawozdania z projektu badawczego finansowanego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w obszarze tematycznym: „Na rzecz obronności kraju”...

¹³ *Ibidem*.

poszczególnych pojazdów. Proporcjonalność *sensu stricto* oznacza rozwiązania, które w najmniejszym stopniu ograniczają realizację innych interesów podmiotów i ich prawa. Zbilansowanie wszystkich „za i przeciw” jest zadaniem ustawodawcy, jednak możliwość dołączenia tego typu badań do obowiązkowych badań technicznych zdaje się być rozsądna. Biorąc pod uwagę ich nieinwazyjność oraz szybkość, trudno dopatrywać się w niej dodatkowej uciążliwości dla właścicieli pojazdów, natomiast z prawnego punktu widzenia sama weryfikacja numerów identyfikacyjnych nie godzi w ich prywatność – jest jedynie sposobem na potwierdzenie informacji zawartych w dowodzie rejestracyjnym danego pojazdu.

METODA INSPEKCJI MAGNETOPTYCZNEJ A POLSKA DOKTRYNA KRYMINALISTYCZNA

Efektem projektu zrealizowanego przez konsorcjum polskich placówek naukowych i dydaktycznych wspólnie z przedsiębiorstwem przemysłowym było opracowanie i wdrożenie procedury dla laboratoriów kryminalistycznych policji, opracowanie i wdrożenie do produkcji urządzenia kontrolnego – magnetoskopu – i walidacja stanowiska kontrolno-pomiarowego w celu weryfikacji i potwierdzenia poprawności uzyskanych wyników testów kontrolnych.

Wdrożenie procedury zostało dokonane na podstawie następujących przepisów:

- ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 30, z późn. zm.);
- zarządzenia Nr 111 Komendanta Głównego Policji z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie uprawnień do wydawania opinii w policyjnych laboratoriach kryminalistycznych (Dz.Urz. KGP z 2012 r., poz. 10);
- „Standardów wyposażenia pracowni badań mechanoskopijnych w Laboratoriach Kryminalistycznych KWP/KSP” Nr BJ-Z2-St-1.

Zastosowanie procedury zostało ograniczone do grona wysoko wykwalifikowanych ekspertów laboratoriów kryminalistycznych, których zadaniem jest wykonywanie zleceń powierzonych przez sądy i inne organy państwowe odpowiedzialne za przestrzeganie praworządności co do zasady na etapie toczącego się już postępowania wyjaśniającego lub śledztwa. Stosuje się ją podczas badań oznaczeń identyfikacyjnych pojazdów, maszyn roboczych oraz innych urządzeń w przypadkach:

- identyfikacji pojazdów/maszyn roboczych;
- badania w przypadku podejrzenia przerobienia lub podrobienia numerów identyfikacyjnych;