

Radosław Krajewski\*

## Przestępstwo fałszowania licznika samochodowego\*\*

Rynek samochodowy w naszym kraju cechuje kilka przymiotów. Mianowicie jedynie stosunkowo nielicznych stać na zakup nowych pojazdów lub ich użytkowanie w innych formach jak choćby leasingu czy najmu. Bywa i tak, że ci, których stać na nowy samochód i tak wybierają samochód używany, gdyż za cenę nowego niższej klasy mogą stać się właścicielami używanej „bryki” klasy wyższej. W konsekwencji większość rodaków nabywa właśnie samochody używane, przy czym znaczna ich część pochodzi z importu. W tym zakresie jest tak, że albo pojazdy takie stają się przedmiotem własności „pierwszych” właścicieli w Polsce po tym, jak sprowadziły je do kraju osoby profesjonalnie się tym zajmujące, powszechnie określane jako „handlarze”, albo – ale to zdecydowanie rzadziej – jakiś rodak wybrał się za granicę po „furę” samodzielnie. Następnie jest tak, że samochody takie są odsprzedawane w Polsce kolejnym nabywcom, co jest także obszarem zainteresowania „handlarzy”, którzy chętnie zajmują się też handlem pojazdami użytkowymi, zakupionymi kiedyś jako nowe u polskich dealerów.

Zatem rynek samochodów używanych w dużej mierze opanowany został właśnie przez „handlarzy”, zaś do zdecydowanej mniejszości należą oferty sprzedaży pojazdów przez ich właścicieli, od których i tak gotowi są je odkupić „handlarze”, co oczywiście zależy przede wszystkim od handlowej atrakcyjności samochodu, na którą składają się głównie jego popularna marka i model, stan – choć bardziej wizualny niż techniczny, a więc to, co można z niego w drodze „picowania” wykrzesać, a przede wszystkim – jego atrakcyjna cena.

Podstawowym parametrem potwierdzającym stopień zużycia samochodu jest jego przebieg. Pozwala on bowiem na oszacowanie spodziewanych wydatków związanych z wymianą części eksploatacyjnych, jak też na założenie okresu dalszego jego użytkowania, w tym w miarę bezproblemowego. Ponadto wpływa on na bezpieczeństwo jazdy takim pojazdem, jak również na jego parametry ekologiczne, ale też ma znaczenie dla gwarancji pojazdu uzależnionej często także właśnie od przebiegu. Przede wszystkim jednak przesądza on o cenie samochodu, gdyż im przebieg jest niższy, tym cena może być wyższa i odwrotnie. Oczywiście – co wymaga zaznaczenia – przebieg nie jest wartością o bezwzględnym znaczeniu, gdyż wiele

\* Dr hab. Radosław Krajewski jest profesorem Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, Polska, ORCID: 0000-0002-3413-2955, e-mail: radekkrajewski@vp.pl

\*\* Data zgłoszenia tekstu przez autora: 13.08.2020 r.; data przyjęcia tekstu przez redakcję do publikacji: 3.03.2021 r.

zależy od dotychczasowego sposobu eksploatacji samochodu, troski lub jej braku o wymianę części i płynów eksploatacyjnych, i innych zachowań dotychczasowych jego użytkowników, jak też od marki i modelu samochodu w takim znaczeniu, że niektóre z nich ze swej istoty są zdecydowanie lepiej wykonane, a w następstwie i bardziej trwałe od innych – mniej trwałych. Jednak jako taki ma on znaczenie i to z reguły podstawowe.

Problemem – znanym zresztą od lat – jest nierzetelność sprzedających samochody używane odnośnie do ich przebiegów. Skala tego procederu jest ogromna, a Związek Dealerów Samochodów szacuje, że nawet 85% sprowadzanych do Polski samochodów używanych ma „cofnięte” liczniki<sup>1</sup>. Eufemistycznie nazywa się to „korektą licznika”, czy też „weryfikacją przebiegu pojazdu” i stało się to nawet przedmiotem dobrze zorganizowanych usług, z których korzystali ci „handlarze”, którzy „nie kręcili” samodzielnie, jak i właściciele pojazdów, którzy dokonywali takich „korekt” przed ich sprzedażą. Można wręcz przypuszczać, że „kręcenie” liczników stało się podstawowym sposobem zarobkowania „handlarzy”, a to z racji tego, iż żaden właściciel samochodu, także za granicą, nie sprzedawał dobrego samochodu z niskim przebiegiem tylko po to, aby „handlarz” mógł na nim dobrze zarobić, lecz sprzedawał auto już wyeksploatowane, czego potwierdzeniem był imponujący jego przebieg lub sprzedawał samochód uszkodzony, co nie wyklucza też okazji, ale te – jak to w życiu, a nie tylko na rynku motoryzacyjnym – należą do rzadkości. Wówczas „handlarz” nabywał taki pojazd, „skręcał” licznik i sprzedawał go z zyskiem, „wciskając” szczęśliwemu nabywcy, że wcześniej jeździł nim starszy pan tylko „do kościoła”, a w ogóle – zgodnie ze znanym sloganem – to „Niemiec płakał, jak sprzedawał”. Do tego oczywiście „handlarz” musiał się trochę „przyłożyć”, a mianowicie poddać „brykę” zabiegom „picowania”, jak też „wytworzyć” książkę przeglądów okresowych, którą to nabywał na portalu internetowym za niewielkie pieniądze lub w tym samym „punkcie”, który oferuje usługi „korekty liczników”. I tak oto biznes świetnie się kręcił – a co ciekawe – także ku pewnej przynajmniej „uciesze” klientów, którzy nabywali auta tyleż „niebite”, co „niekręcone”.

Było zatem tak, że „handlarze” byli tyleż sprzedawcami samochodów, co „sprzedawcami marzeń”, gdyż wszyscy chcieli nabywać za niewielkie pieniądze auta z przebiegami do 200 tys. km, no ewentualnie z niewiele większymi, które to marzenia „handlarze” po prostu „starali się” realizować. Stąd do niedawna zdecydowana większość „bryk” oferowanych w naszym kraju „miała” takie właśnie przebiegi. Do tego dochodził element społeczno-psychologiczny, że jeśli – przykładowo – sąsiad nabył przysłowiowego już kilkunastoletniego volkswagena passata ze „standardowym” z przebiegiem 186 tys. km, którego „Niemiec pod kocem trzymał”, no to nabycie innego pojazdu przez drugiego sąsiada siłą rzeczy nie wchodziło w grę. Tym bardziej zakup „bryki” z przebiegiem odstępującym od takiej „normy” nie mógł mieć miejsca z powodów rodzinnych, no bo gdyby szwagier nabył „furę” z przebiegiem podobnym do tegoż „standardowego”, to jakże by drugi szwagier mógł dokonać zakupu „bryki” z przebiegiem dwa razy większym, choć rzeczywistym – toż to mogłoby doprowadzić do poważnych waśni w rodzinie, nie mówiąc

<sup>1</sup> *Przebieg w dół, cena w górę*, <https://biznes.autokult.pl/37113.przebieg-w-dol-cena-w-gore> (dostęp: 6.08.2020 r.).

już o dramatycznym skonfundowaniu teściowej, która musiałaby co pewien czas podróżować samochodem z tymże dwa razy większym przebiegiem...

Użyty powyżej czas przeszły nie jest przypadkiem, gdyż ustawodawca ustawą z 15.03.2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny<sup>2</sup> wprowadził nowy typ przestępstwa, jakim jest – używając pewnego skrótu myślowego – fałszowanie licznika samochodowego. Typizuje je art. 306a Kodeksu karnego<sup>3</sup>, który w paragrafie 1 stanowi, że: „kto zmienia wskazanie drogomierza pojazdu mechanicznego lub ingeruje w prawidłowość jego pomiaru, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do 5 lat”. Jego § 2 przewiduje, że: „tej samej karze podlega, kto zleca innej osobie wykonanie czynu, o którym mowa w § 1, zaś zgodnie z jego § 3 „w przypadku mniejszej wagi, sprawca czynu określonego w § 1 lub 2, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2”. Został on umiejscowiony w rozdziale XXXVI Kodeksu karnego z 1997 r., który w związku z jego tam umieszczeniem otrzymał tytuł „Przestępstwa przeciwko obrotowi gospodarczemu i interesom majątkowym w obrocie cywilnoprawnym”.

Nie oznacza to – co oczywiste – że dotychczasowe praktyki „kręcenia” liczników zupełnie przeszły lub przejdą do historii. Należy jednak zakładać, że kryminalizacja takich zachowań spowoduje znaczne zmniejszenie ich skali, a tym samym przyczyni się do możliwości świadomego nabywania samochodów z rzeczywistymi, w tym z dużymi, przebiegami – za kwoty je odzwierciedlające. Nie sprawi ona jednakże całkowitej ich likwidacji i to z kilku powodów, o których poniżej. Tym bardziej nie wyeliminuje ona z rynku pojazdów, których przebiegi poddano „weryfikacji” wcześniej ani też nie doprowadzi do pociągnięcia do odpowiedzialności karnej tych, którzy dopuścili się zachowań nią objętych przed dniem wejścia w życie tego przepisu, a to zgodnie z zasadą *lex retro non agit*.

Kryminalizacja taka jest absolutnie potrzebna – co do tego nie można mieć wątpliwości. Można je jednak mieć co do szczegółów przedmiotowego przepisu oraz odnośnie do innych kwestii, mogących mieć znaczenie dla trudności w urzeczywistnieniu idei ustawodawcy zmniejszenia skali procederu „kręcenia” liczników samochodowych. Ich ukazanie jest celem niniejszego opracowania z odniesieniem się do nielicznych, ale jednak już wyeksponowanych w opracowaniach naukowych, spostrzeżeń przedstawicieli doktryny prawa karnego co do tego przepisu.

Jak wynika z uzasadnienia projektu tej ustawy „zjawisko nieuprawnionej ingerencji we wskazania licznika przebiegu pojazdu (drogomierza) przybrało w ostatnich latach skalę nieakceptowalną społecznie. W przeważającej mierze proceder ten obejmuje pojazdy samochodowe i ukierunkowany jest na osiągnięcie przez sprzedającego pojazd nieuprawnionej korzyści majątkowej w wyniku wprowadzenia kupującego w błąd co do stanu technicznego sprzedawanego pojazdu, tj. aktualnego stanu drogomierza, który, co do zasady, odzwierciedla stan pojazdu. W obowiązującym stanie prawnym zachowanie polegające na fałszowaniu wskazań drogomierza jest uznawane za jeden z elementów składających się na realizację znamion czynności sprawczej przestępstwa oszustwa stypizowanego w art. 286 § 1 k.k. Dla bytu tego przestępstwa jest konieczne doprowadzenie innej osoby do niekorzystnego

<sup>2</sup> Dz.U. z 2019 r. poz. 870.

<sup>3</sup> Ustawa z 6.06.1997 r. – Kodeks karny (tekst jedn.: Dz.U. z 2020 r. poz. 1444) – dalej k.k.

rozporządzenia własnym lub cudzym mieniem przez wprowadzenie tej osoby w błąd albo wyzyskanie błędu lub niezdolności do należytego pojmowania przedsiębranego działania, przy czym sprawca musi działać w celu osiągnięcia korzyści majątkowej. Co przy tym oczywiste, czynność polegająca na zaniżeniu wskazań drogomierza najczęściej jest podejmowana właśnie w celu wprowadzenia nabywcy w błąd, co do faktycznego przebiegu samochodu będącego przedmiotem transakcji handlowej, np. umowy sprzedaży. Bez wątpliwości przyjąć należy, że przebieg samochodu jest jednym z istotnych elementów wpływających na ocenę jego stanu technicznego. Sposób eksploatacji pojazdu ma przecież bezpośredni wpływ nie tylko na zużycie poszczególnych jego elementów, ale także na jego stan techniczny w całości. W ten sposób stan przebiegu pojazdu w bezpośredni sposób rzutuje na jego wartość rynkową. W najbardziej typowych sytuacjach mamy do czynienia z zaniżeniem wskazań drogomierza. W obecnym stanie prawnym zachowanie takie uznać należy za wstępną czynność składającą się na wprowadzenie kontrahenta w błąd co do istotnej informacji kształtującej jego proces decyzyjny. W świetle powyższych uwag można by przyjąć, że w praktyce udowodnienie sprawy w toku procesu karnego znamion strony podmiotowej oszustwa fałszowania wskazań drogomierza nie powinno nastęrczać poważniejszych trudności. Jest tak jednak tylko pozornie. W przypadku analizowanych zachowań trudności dowodowe pojawiają się bowiem w zakresie ustalenia sprawy zaniżenia wskazań drogomierza w sytuacji, gdy samochód nie pochodzi od pierwszego właściciela. Proponowana nowelizacja ma wypełnić istniejącą lukę, gwarantując pewność obrotu i zapobiegając nieuczciwym, oszukańczym praktykom sprzedających pojazdy mechaniczne. Jednocześnie nowelizacja ma za zadanie zlikwidować proceder, polegający na oferowaniu usług zaniżania wskazań drogomierza w pojeździe mechanicznym, który to proceder obecnie jest bezkarny, a w większości przypadków poprzedza zabiegi osób chcących w oszukańczy sposób sprzedać pojazd<sup>4</sup>.

Słusznie więc podkreśla Małgorzata Gałązka, że zgodnie z uzasadnieniem projektu tej ustawy, założeniem ustawodawcy jest kryminalizacja przedpoła oszustwa motywowana trudnościami dowodowymi w ustaleniu sprawy zaniżenia wskazań drogomierza w sytuacji, gdy pojazd nie pochodzi od pierwszego właściciela<sup>5</sup>. Wydaje się jednak, że trudności takie mogą dotyczyć także zachowań objętych art. 306a k.k. Przykładowo, gdy „handlarz” nabędzie samochód za granicą, i zanim podda go pierwszemu przeglądowi technicznemu w Polsce „skręci” jego licznik, to będzie mógł twierdzić, że pojazd ten nabył za granicą z takim przebiegiem od prowadzącego, np. komis w Niemczech Turka, który sprzedaje samochody nie tylko z rynku niemieckiego, ale także np. włoskiego, a zatem „pośredników” w sprzedaży tego auta było tylu, że polskiemu prokuratorowi może pozostać jedynie szukanie „wiatru w polu”.

Ponadto do wyobrażenia jest i taka sytuacja, że samochód służbowy użytkuje wielu pracowników i któryś z nich nawet po to, aby zaszkodzić właścicielowi firmy, dokonał „skręcenia” jego licznika w okresie między corocznymi okresowymi przeglądami pojazdu, to udowodnienie – przynajmniej w prosty sposób – który z tych

<sup>4</sup> Druk sejmowy nr 2878, s. 1–2, <http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/druk.xsp?nr=2878> (dostęp: 4.08.2020 r.).

<sup>5</sup> M. Gałązka, *Przestępstwa przeciwko obrotowi gospodarczemu i interesom majątkowym w obrocie cywilnoprawnym* [w:] *Kodeks karny. Komentarz*, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2019, s. 1471.

pracowników jest sprawcą przedmiotowego przestępstwa także będzie obarczone podobnymi trudnościami.

Również „weryfikacja” przebiegu przed takim przeglądem, tj. gdy właściciel przemierza sporo kilometrów i przez okres od poprzedniego przeglądu do następnego nie został zatrzymany przez policję – co przecież może się zdarzyć – postanawia „skręcić” licznik przed udaniem się na taki przegląd, czy też czyni to regularnie, np. raz w miesiącu, nie pozwoli później w prosty sposób dowieść, że pojazd ma większy przebieg, aniżeli ten spisany przez diagnostę podczas przeglądu.

Oprócz tego w sytuacji ujawnienia ingerencji w przebieg samochodu użytkowanego prywatnie i zmierzania do postawienia zarzutu jego właścicielowi, właściciel ten może twierdzić, że samochód jest współwłasnością jego i jego żony – co w polskich realiach jest nader częste – i że on nie „skręcał” i nikomu też tego nie zlecał, a żona stwierdzi, iż również tego nie zrobiła, co nie mogłoby prowadzić do prostego przyjęcia, że działali wspólnie, i w porozumieniu. Ponadto nawet gdyby udowodnić właścicielowi samochodu, że dokonał zmiany wskazania licznika lub, że zlecił to innej osobie, to może on nie ujawnić tej osoby, w konsekwencji czego trudno będzie ją wykryć, a wręcz będzie to raczej niemożliwe.

Przykłady takie można by mnożyć. Te przywołane już jednak pokazują, że dowodzenie zachowań wyczerpujących znamiona przestępstwa z art. 306a k.k. może nie być oczywiste, co może prowadzić do wniosku, iż i ochrona poręczana przez ten przepis może nie być pełna.

Co do przedmiotu tej ochrony, to zgodnie z przytoczonym powyżej fragmentem uzasadnienia projektu ustawy celem tego przepisu jest zagwarantowanie pewności obrotu cywilnoprawnego i zapobieganie nieuczciwym praktykom osób sprzedających samochody. Ochrona ta ukierunkowana jest przede wszystkim na ten obrót, co łączy się ze zmianą tytułu rozdziału XXXVI Kodeksu karnego z „Przestępstwa przeciwko obrotowi gospodarczemu” na „Przestępstwa przeciwko obrotowi gospodarczemu i interesom majątkowym w obrocie cywilnoprawnym”. Tak też przedmiot tej ochrony postrzega Damian Szeleszczuk, dodając, że rodzajowy przedmiot ochrony określony tytułem rozdziału pozwala niejako wyprowadzić „przed nawias” dobro prawne, które chronią przepisy zawarte w danym rozdziale k.k., a w przypadku jego rozdziału XXXVI – jeszcze przed dodaniem do niego analizowanego artykułu sporo było przepisów chroniących nie tylko obrót gospodarczy, ale także interesy cywilnoprawne. Zatem zmiana tytułu tego rozdziału była jak najbardziej uzasadniona, przy uwzględnieniu tego, że kryminalizacją objęte zostały zarówno zachowania w obrocie gospodarczym, gdzie sprzedającym samochód jest przedsiębiorca zajmujący się taką działalnością gospodarczą, jak i czyny mieszczące się w obrocie cywilnym, gdy do transakcji dochodzi między osobami fizycznymi<sup>6</sup>. Analogicznie widzi to również Jacek Dąbrowski, który ponadto twierdzi, że przepis ten nie chroni żadnych innych dóbr, w szczególności bezpieczeństwa w ruchu drogowym, gdyż to dobro prawne chronione jest przez przepisy (zawarte w rozdziałach XXI k.k. i XI Kodeksu wykonawczego<sup>7</sup>)<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> D. Szeleszczuk, *Kryminalizacja „cofania liczników” w świetle projektowanej nowelizacji Kodeksu karnego z 5 lipca 2018 r.*, „Prokuratura i Prawo” 2019/1, s. 84.

<sup>7</sup> Ustawa z 20.05.1971 r. – Kodeks wykonawczy (tekst jedn.): Dz.U. z 2019 r. poz. 821).

<sup>8</sup> J. Dąbrowski, *Odpowiedzialność za przestępną zmianę wskazania drogomierza pojazdu mechanicznego lub ingerencję w prawidłowość jego pomiaru (art. 306a k.k.)*, „Ius Novum” 2019/4, s. 38–39.

Jeżeli jednak przyjąć, że art. 306a k.k. ma służyć zapobieganiu i karaniu zachowań „na przedpolu” oszustwa z art. 286 k.k., to nie można tracić z pola widzenia tego, że ten drugi przepis umiejscowiony jest w rozdziale XXXV k.k. „Przestępstwa przeciwko mieniu”, a zatem to mienie jest rodzajowym przedmiotem jego ochrony. W jakimś stopniu powinno być ono też przedmiotem ochrony z art. 306a k.k., jeżeli przyjąć że „korekta” licznika zmierza do sprzedaży auta z oszukanym przebiegiem.

Jakby na marginesie trzeba wskazać, że Lech Gardocki określa przestępstwo z art. 306a k.k. wręcz jako „oszustwo licznikowe”<sup>9</sup>. Takie postrzeżenie tej kwestii przez autora dobrze oddaje jego istotę, choć nie wyczerpuje wszystkich możliwych motywacji działania jego sprawców.

Problem jednak polega chyba na tym, że sprawca wyczerpujący znamiona art. 306a k.k. w którejkolwiek z jego postaci nikogo przecież „jeszcze” nie oszukał, ale – co ważniejsze – z nikim też nie wszedł w obrót cywilnoprawny, czyniąc jego przedmiotem pojazd ze „skręconym” licznikiem. Wszak do wyobrażenia jest sytuacja – choć zapewne rzadka, ale jednak zdarzająca się – że właściciel samochodu „ma życzenie” dokonania „weryfikacji” stanu jego licznika dla lepszego samopoczucia, czy też dla „pochwalenia” się przed kolegami, tudzież przed teściem i szwagrem z jakim to małym przebiegiem nabył „brykę”, ale przecież nikogo nie oszukuje w obrocie cywilnoprawnym, a jedynie w wymiarze etycznym. Tym bardziej, gdyby taki sprawca przed sprzedażą samochodu „dokręcił” licznik do prawdziwego przebiegu albo gdyby poinformował nabywcę o tym, że wcześniej dokonał „korekty” licznika, wskazując wartość kilometrów o jaką to uczynił, to trudno byłoby mówić o oszustwie w prawnokarnym jego wymiarze, gdyż sprawca nie wprowadziłby w błąd nabywcy, doprowadzając tym samym do niekorzystnego rozporządzenia przez tegoż jego mieniem, w postaci zapłaty za pojazd wyższej kwoty niż byłby on wart. Idąc dalej tym tropem – gdyby zakaz „kręcenia” licznika postrzegać tylko przez pryzmat prawa własności samochodu, a licznik traktować jedynie jako jego element, a nie jako obowiązkowe jego wyposażenie, które musi być sprawne – to zakaz zrobienia z nim czegokolwiek, w tym „korekty”, godzi wręcz w prawo własności, skoro właściciel może w jego ramach nawet zniszczyć samochód, a tym bardziej go uszkodzić, byleby to nie zagrażało innym dobrom, np. bezpieczeństwu w ruchu drogowym, ochronie przeciwpożarowej i innym, to dlaczego nie mógłby „pomajstrować” przy jego liczniku.

Wydaje się zatem, że licznik pojazdu, czy jak chce ustawodawca drogomierz, należy traktować jako dokument w rozumieniu nadanym mu przez art. 115 § 14 k.k., tj. jako „każdy przedmiot lub inny zapisany nośnik informacji, z którym jest związane określone prawo, albo który ze względu na zawartą w nim treść stanowi dowód prawa, stosunku prawnego lub okoliczności mającej znacznie prawne”. Jest on bowiem „zapisanym nośnikiem informacji”, a jego treść, tj. liczba kilometrów lub motogodzin, stanowi „dowód okoliczności mającej znaczenie prawne”. W konsekwencji nie byłoby gorzej, gdyby przepis – będący odpowiednikiem art. 306a k.k. – był zamieszczony w rozdziale XXXIV Kodeksu karnego „Przestępstwa przeciwko wiarygodności dokumentów”. Wówczas rodzajowy przedmiot ochrony byłby bardziej adekwatny do istoty tego przepisu, nie tracąc charakteru jego „przedpola”

<sup>9</sup> L. Gardocki, *Prawo karne*, Warszawa 2019, s. 357.

do przestępstwa oszustwa, które jednak nie zawsze musi mieć miejsce po „skręceniu” licznika, choć z reguły do tego właśnie zmierza. Ponadto nie byłoby wówczas wątpliwości co do tego, że właściciel pojazdu nie mógłby „majstrować” przy drogomierzu lub tego zlecać w dokumencie, za jaki traktowany byłby licznik.

W analizowanym artykule przewidziano dwa typy podstawowe czynu zabronionego i dwa typy uprzywilejowane. Pierwszy typ podstawowy, ujęty w art. 306a § 1 k.k., polega na zmianie wskazania drogomierza pojazdu mechanicznego lub ingerencji w prawidłowość jego pomiaru. Drugi typ podstawowy, o którym mowa w art. 306a § 2 k.k., sprowadza się do zlecenia innej osobie zmiany wskazania drogomierza lub ingerencji w prawidłowość jego pomiaru. W paragrafie 3 art. 306a k.k. przewidziano dwa typy uprzywilejowane obu typów podstawowych, wyodrębnione ze względu na przypadek mniejszej wagi.

Jeżeli chodzi o typ pierwszy, to polega on na zmianie wskazania drogomierza lub ingerencji w prawidłowość jego pomiaru. Jak wskazuje D. Szeleszczuk, zmiana polegać może bądź na mechanicznym oddziaływaniu na taki licznik za pomocą choćby „bączka”, który powoduje, że licznik jest „dokręcany” aż do momentu, gdy skończy się jego skala, po czym „wskoczy” na stan zerowy, a sprawca „dokręci” przebieg do pożądanej wartości, czy też na oddziaływaniu w sposób mechaniczny poprzez przestawienie pola licznika przy użyciu ostrego narzędzia albo – co ma aktualnie najczęściej miejsce – poprzez ingerencję w dane elektroniczne pojazdu przy użyciu specjalistycznego oprogramowania. Przestępcza zmiana polegać także może na wymianie całego licznika<sup>10</sup>, o czym szerzej poniżej. Sposobów jest zatem wiele, a dla bytu czynu zabronionego skorzystanie z konkretnego z nich nie ma różnicy, przy czym to od zaawansowania technicznego pojazdu zależy przede wszystkim to, jakiego sposobu użyje sprawca. Wydaje się, że podstawowe znaczenie ma tu działanie polegające na użyciu odpowiedniego oprogramowania, gdyż tylko ono pozwala na osiągnięcie przestępczego rezultatu w nowszych pojazdach ze względu na to, iż ich liczniki są elektroniczne, a nie mechaniczne. Inne sposoby mogą być użyteczne jedynie w autach starszych, ale te, jak się wydaje, nie podlegają takim „zabiegom”, no bo jakie mogłaby mieć znaczenie „weryfikacja” drogomierza w bardzo leciwym volkswagenie golfie z początku lat 90. ub. stulecia, jeśli ten w ogóle nadaje się jeszcze do eksploatacji, co można stwierdzić biorąc pod uwagę jego ogólny stan faktyczny, nie zaś wskazanie jego licznika.

Ingerowanie w prawidłowość pomiaru drogomierza, o którym także jest mowa w art. 306a § 1 k.k., sprowadzać się może do użycia takich metod lub urządzeń, które sprawią, że licznik nie będzie w ogóle odmierzał kilometrów albo będzie je odmierzał nieprawidłowo. Przykładowo, mogłoby to być specjalistyczne oprogramowanie dające taki rezultat w pojazdach nowocześniejszych albo fizyczne odkręcenie linki licznika w pojazdach mniej zaawansowanych technologicznie. Można przypuszczać, że taka postać czynu zabronionego jest rzadsza w stosunku do zmiany wskazania drogomierza, gdyż w tym drugim przypadku pożądany przez sprawcę skutek w postaci takiej zmiany jest natychmiast możliwy. Jednak do wyobrażenia są także działania objęte dyspozycją „ingerowania”, jak choćby wówczas, gdyby właściciel lub użytkownik pojazdu z jakichkolwiek względów nie chciałby

<sup>10</sup> D. Szeleszczuk, *Kryminalizacja...*, s. 86–88.

uwidocznienia w drogomierzu faktycznego jego przebiegu, ale jednocześnie nie chciałby też wybrać „drogi” jego „kręcenia”. Przykładem mogłoby tu być zachowanie użytkownika samochodu służbowego, którego używałby także do celów prywatnych, na co nie godziłby się jego właściciel, i za każdym razem pierwszy z nich stosowałby urządzenie powodujące nieodmierzenie przebiegu w czasie prywatnych „eskapad” takim pojazdem. Wówczas swoim zachowaniem wyczerpałby on znamiona przedmiotowego czynu zabronionego, choć nie wiadomo, czy byłoby to w pełnej zgodzie z *ratio legis* analizowanego przepisu.

J.A. Dąbrowski słusznie zauważa, że zachowanie się sprawcy tego przestępstwa może polegać zarówno na działaniu, jak i na zaniechaniu. Ten drugi przypadek miałby miejsce wówczas, gdyby właściciel czy użytkownik pojazdu poruszał się z niesprawnym drogomierzem, który „zatrzymał się”, gdyż ma on obowiązek zapewnić prawidłowe jego działanie, a co powodowałoby „nienaliczanie” kolejnych kilometrów przebiegu pojazdu<sup>11</sup>. Jednak trzeba mieć świadomość, że trudno byłoby udowodnić takiemu sprawcy zamiar osiągnięcia przestępczego skutku, a i być może takiego on by nie miał, pozostając w nieświadomości, że drogomierz uległ awarii, o czym dowiedziałby się dopiero, czy to podczas badań okresowych pojazdu czy też w czasie kontroli drogowej. Wprawdzie kierujący pojazdem ma obowiązek zapewnić sprawność działania jego wyposażenia, ale w praktyce najczęściej skupiamy się na tym, czy nie przepaliła się żadna z żarówek, czy ciśnienie w kołach jest prawidłowe, ewentualnie też jaki jest stan oleju w silniku, ale chyba do rzadkości zdają się należeć sytuacje, że kontrolujemy działanie drogomierza.

Drugi typ podstawowy przestępstwa fałszowania licznika samochodowego, który przewiduje art. 306a § 2 k.k., polega na zleceniu innej osobie wykonania czynu sprowadzającego się do zmiany wskazania drogomierza pojazdu mechanicznego lub ingerowaniu w prawidłowość jego pomiaru. Jak wskazano w uzasadnieniu projektu przedmiotowej ustawy, ustawodawca zdecydował się na odrębną karalność takiego zachowania, gdyż „podżeganie nie wyczerpuje wszystkich stanów faktycznych mogących mieć miejsce w sprawach związanych z ingerencją we wskazania drogomierza. W szczególności podżeganie w dotychczasowym kształcie nie obejmuje sytuacji, gdy właściciel lub posiadacz pojazdu tylko godzi się na propozycję bezpośredniego sprawcy fałszowania wskazań licznika, jedynie akceptując złożoną mu ofertę, w żaden jednak sposób nie nakłaniając bezpośredniego sprawcy do jej wypełnienia. W takim wypadku, w ocenie projektodawców, bez odrębnej penalizacji czynności zlecenia, właściciel lub posiadacz pojazdu nie ponieśliby odpowiedzialności karnej za swoje zachowanie, choć świadomie zaakceptowali nieuprawnioną ingerencję we wskazania drogomierza swojego pojazdu. Za takim, wykraczającym poza ramy podżegania, ustawowym poszerzeniem karalności przemawiają zatem względy prewencyjne”<sup>12</sup>.

Zdaniem D. Szeleszczuka rozwiązanie takie narusza spójność rozwiązań przyjętych w Kodeksie karnym, gdyż typizacja zlecenia popełnienia przestępstwa w odniesieniu do jednego typu czynu zabronionego, z pominięciem pozostałych typów, każe zadać pytanie o systemową racjonalność przyjętych rozwiązań. Autor ten

<sup>11</sup> J.A. Dąbrowski, *Odpowiedzialność...*, s. 41–43.

<sup>12</sup> Druk sejmowy nr 2878..., s. 8.



uważa, że jakimś wyjściem z sytuacji byłoby wprowadzenie do treści art. 18 § 1 k.k. kolejnej formy współdziałania przestępczego w postaci zlecenia wykonania przestępstwa<sup>13</sup>. Także według M. Gałązki, jako że przepis paragrafu 2 art. 306a k.k. obejmuje zachowania mieszczące się w zakresie form współdziałania z art. 18 k.k., to jego wyodrębnienie wydaje się zbędne<sup>14</sup>.

Wydaje się, że intencją ustawodawcy jest jak najpełniejsze uwidocznienie w opisie przedmiotowych czynów zabronionych zachowań, polegających właśnie na zleceniu „kręcenia” liczników pojazdów, co w praktyce występowało i być może występuje w jakimś zakresie nadal znacznie częściej niż własnoręczne dokonywanie tego przez ich właścicieli lub użytkowników, a to ze względu na potrzebne do tego specjalistyczne umiejętności przy posiadaniu tego rodzaju urządzeń, których standardowo nie mieli i nie mają właściciele lub użytkownicy, nawet, gdy byli i są „handlarzami”. Wszak handel samochodami to jest dobrze zorganizowana branża, w której jedni są przysłowiowymi „handlarzami Mirkami”, a inni na ich zlecenie „weryfikują” liczniki tak samo, jak wykonują inne usługi typu lakierowanie, polerowanie, naprawianie czy też mycie samochodów byleby w całości każdy z nich „cieszył oko” nabywcy. W konsekwencji trzeba uznać, że ustawodawca na pewno nie chciał źle i potraktowanie takich czynów jako odrębnego typu czynu zabronionego jest właściwe.

Rację ma J.A. Dąbrowski uważając, że zlecenie innej osobie popełnienia czynu z art. 306a § 1 k.k. należy uznać za jedną z form podżegania, niejako wyjętą przed nawias w odniesieniu do innych postaci tej niesprawczej formy popełnienia przestępstwa, zagrożonej taką samą karą jak postać sprawcza. Jego zdaniem nie sposób przyjąć, że ustawodawca wyłączył w ten sposób odpowiedzialność za „klasyczne” podżeganie do popełnienia czynu zabronionego z art. 306a § 1 k.k., a więc przyjmujące inną postać niż zlecenia dokonania czynności tam określonych. Podżeganie do popełnienia przestępstwa z tego przepisu może zatem przybrać jakąkolwiek postać nakłaniania z zamiarem bezpośrednim, ale z wyłączeniem zlecenia<sup>15</sup>. W grę wchodzić tu może choćby sytuacja, gdy kolega nakłania kolegę, aby ten z kolei zlecił „skręcenie” licznika, a to choćby „tylko” po to, by świeżo nabyty przez tego drugiego samochód lepiej „wypadał” w opinii innych kolegów.

W paragrafie 3 art. 306a k.k. ustawodawca przewidział typy uprzywilejowane obu postaci przedmiotowych czynów zabronionych z uwagi na wypadek mniejszej wagi, za co grozi kara grzywny, ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2. Wątpliwości może budzić to, jakie przypadki wyczerpywałyby kryteria „wypadku mniejszej wagi”. Wydaje się, że mogłoby tu chodzić o sytuację, gdyby sprawca zmienił wskazanie drogomierza o niewielką wartość lub zlecił dokonanie tego innej osobie. Na przykład samochód miałby przebieg 210 tys. km, a sprawca „skręciłby” go do 190 tys. km po to, aby „wpisać się” w dość powszechny do niedawna, a i być może mentalnie dla wielu nadal ważny trend, że należy nabywać samochody z przebiegiem do 200 tys. km. Wszak na podstawie obserwacji ogłoszeń internetowych samochodów osobowych wystawianych do sprzedaży w nieodległej przeszłości dał się wyraźnie zaobserwować taki właśnie „klimat”, że najczęstsze deklarowane w takich anonsach przebiegi aut „to coś” między 180 a 190 tys. km

<sup>13</sup> D. Szeleszczuk, *Kryminalizacja...*, s. 90–91.

<sup>14</sup> M. Gałązka, *Przestępstwa...*, s. 1471.

<sup>15</sup> J.A. Dąbrowski, *Odpowiedzialność...*, s. 49.

„plus minus” 10 tys. km w jedną lub w drugą stronę, a dopiero po wprowadzeniu analizowanego przestępstwa w takich ogłoszeniach zdecydowanie przybyło samochodów z przebiegami choćby rzędu 350 czy 400 tys. km i to wcale niestarych roczników. Wszak taka „korekta” jakkolwiek w pełni wyczerpywałaby znamiona analizowanych czynów zabronionych, ale nie miałyby większego wpływu ani na wartość transakcyjną pojazdu, ani też na jego faktyczne użytkowanie, a na pewno byłaby „mniejszej wagi” niż gdyby inny sprawca dokonał sfalszowania drogomierza o wartości 200 tys. km – np. z przebiegu 350 na 150 tys. km, co niewątpliwie byłoby różnicą „dużej wagi”.

Według J.A. Dąbrowskiego należy uznać, że z przypadkiem mniejszej wagi możemy mieć do czynienia w razie zaistnienia okoliczności o charakterze przedmiotowym lub podmiotowym. Zdaniem tego autora w pierwszej grupie zachowania zasługujące na uprzywilejowane potraktowanie sprawcy mogą sprowadzać się – i to zarówno w aspekcie dokonania, jak i zlecenia – do następujących: po pierwsze, nieznacznej modyfikacji przebiegu pojazdu, np. nieprzekraczającej 10% rzeczywistego stanu licznika; po drugie, korekty przekraczającej granice zdrowego rozsądku, zwłaszcza w kontekście wieku i wcześniejszego przeznaczenia pojazdu, np. cofnięcia licznika w dziesięcioletnim samochodzie używanym wcześniej jako taksówka do poziomu 100 tys. km; po trzecie, zmiany stanu drogomierza pomimo odzwierciedlenia rzeczywistego jego stanu w udostępnionych publicznie rejestrach Centralnej Ewidencji Pojazdów lub dokumentacji samego pojazdu, np. w wydrukach potwierdzających okresowe przeglądy czy badania techniczne; po czwarte, modyfikacji nieudolnej, umożliwiającej łatwe wykrycie, widocznej „na pierwszy rzut oka” nawet przez niedoświadczoną osobę, np. poprzez pozostawienie dostrzegalnych śladów ingerencji w zapis drogomierza. Natomiast zdaniem J.A. Dąbrowskiego w aspekcie podmiotowym za przypadek mniejszej wagi mogą zostać potraktowane przede wszystkim zachowania, które nie zostały podjęte w ramach zorganizowanej działalności gospodarczej o charakterze incydentalnym, oraz te podjęte bez determinacji do sprzedaży pojazdu czy podjęcia innych działań powiązanych z prawidłowością funkcjonowania drogomierza, a więc bez intencji wprowadzenia kogokolwiek w błąd co do rzeczywistego jego wskazania<sup>16</sup>.

Trudno się z tym, poza przestrzenią pierwszą, zgodzić. Nie sposób bowiem przyjąć, aby brak zdrowego rozsądku po stronie sprawcy, gdy „przesadził” dokonując fałszerstwa licznika samochodu używanego jako taksówka, czy też gdy uczynił to pomimo zapisania faktycznego jego przebiegu, czy to w dostępnej ewidencji czy też w jego dokumentach, w szczególności w książce serwisowej, jak i zrobienie tego w sposób nieudolny miałyby zachowania takie „przenosić” do perspektywy mniejszej wagi. Tak samo nie może powodować tego zachowanie sprawcy podjęte poza prowadzoną działalnością gospodarczą, jak też podjęte bez intencji oszustwa. Przyjęcie interpretacji zaproponowanej przez J.A. Dąbrowskiego musiałoby bez powodu i chyba wbrew intencji ustawodawcy prowadzić do zmniejszenia zakresu ochrony poręczanej przez art. 306a k.k.

Przestępstwa ze wspomnianego art. 306a mają charakter umyślny, przy czym, jak zaznacza M. Gałązka, do znamion ich strony podmiotowej nie należy cel

<sup>16</sup> J.A. Dąbrowski, *Odpowiedzialność...*, s. 41.

falszerstwa, w szczególności chęć zbycia pojazdu lub wprowadzenia jego nabywcy w błąd<sup>17</sup>. Gdyby do takiego zbycia doszło lub gdyby sprawca usiłował sprzedać pojazd ze sfalszowanym licznikiem, wówczas doszłoby do zbiegu art. 306a z art. 286 k.k. typizującym przestępstwo oszustwa.

Jeszcze raz trzeba podkreślić, że w ogóle cel takiego zachowania nie ma dla bytu przestępstwa żadnego znaczenia. Nawet gdyby sprawca dokonał „korekty” na własny użytek, gdyż miałby życzenie patrzeć na drogomierz z mniejszym niż rzeczywisty przebiegiem choćby dla lepszego samopoczucia, to i tak „kręcąc” licznik dokonałby przedmiotowego przestępstwa.

Zdaniem J.A. Dąbrowskiego w grę wchodzi tu zarówno zamiar bezpośredni, jak i zamiar ewentualny. W przypadku tego drugiego sprawca bierze pod uwagę możliwość popełnienia tego przestępstwa i na to się godzi, przy czym nie stanowi to pierwszoplanowego motywu jego działania. Pobudką może być np. chęć dokonania określonych zmian mających w założeniu właściciela unowocześnienie czy zmodyfikowanie pojazdu, a więc poddanie go „tuningowi”. Przykładowo, montując w pojeździe koła w rozmiarze niemieszczącym się w homologacji, sprawca może mieć świadomość, że modyfikacja taka wpłynie na prawidłowość pomiaru drogomierza, jednak jego bezpośrednim celem jest zmiana walorów wizualnych pojazdu<sup>18</sup>, a nie „korekta” licznika.

Typy podstawowe przestępstwa określone w § 1 i 2 art. 306a k.k. zagrożone są karą pozbawienia wolności od 3 miesięcy do 5 lat. Trzeba się zgodzić z D. Szeleszczukiem, że jest to zagrożenie zbyt surowe, zwłaszcza gdy porównać je z ustawowym zagrożeniem karami za przestępstwo oszustwa w typie uprzywilejowanym z art. 286 § 3 k.k., a za taką oceną przemawia także to, że fałszowanie liczników samochodowych jest nader często przygotowaniem do oszustwa<sup>19</sup>. To zaś w typie podstawowym zagrożone jest karą pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8 – zatem wprawdzie wyższą zarówno w dolnej, jak i w górnej granicy, ale nie zasadniczo wyższą. „Sprawę” wydaje się tu ratować typ uprzywilejowany przestępstwa fałszownia licznika, który zagrożony jest – jak wskazano powyżej – karą grzywny, ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do lat 2. Tu jednak rodzi się pytanie o proporcję ustawowego zagrożenia karami między typami podstawowymi a uprzywilejowanymi analizowanego przestępstwa – wszak przyjęcie w kwalifikacji prawnej czynu typu uprzywilejowanego „przenosi” sprawcę w zupełnie inne przeszerzenie takiego zagrożenia niż gdyby odpowiadał on za typ podstawowy.

Przedmiotem wykonawczym przestępstwa jest drogomierz pojazdu mechanicznego. Zgodnie z paragrafem 11 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 31.12.2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia<sup>20</sup> stanowi on obowiązkowe wyposażenie pojazdów samochodowych. Zgodnie z tym przepisem pojazd samochodowy wyposaża się w prędkościomierz umieszczony w polu widzenia kierowcy, wyskalowany w km/h albo jednocześnie w km/h i mph oraz w licznik przebiegu pojazdu – czyli drogomierz.

<sup>17</sup> M. Gałazka, *Przestępstwa...*, s. 1471.

<sup>18</sup> J.A. Dąbrowski, *Odpowiedzialność...*, s. 52.

<sup>19</sup> D. Szeleszczuk, *Kryminalizacja...*, s. 94.

<sup>20</sup> Tekst jedn.: Dz.U. z 2016 r. poz. 2022.

Faktycznie jest tak, że drogomierz mierzy przebieg pojazdu wyrażony w kilometrach albo w milach w przypadku samochodów importowanych w szczególności z rynku amerykańskiego. Ponadto odmierza on roboczo godzinę w przypadku ciągników, innych maszyn rolniczych, jak też sprzętu budowlanego, w szczególności koparek.

W świetle tego przepisu obowiązek wyposażenia w drogomierz dotyczy wyłącznie pojazdów samochodowych. Zgodnie z art. 2 pkt 33 ustawy z 20.06.1997 r. – Prawo o ruchu drogowym<sup>21</sup> są to pojazdy silnikowe, których konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h, przy czym określenie to nie obejmuje ciągnika rolniczego. Jeżeli zaś chodzi o pojęcie „pojazdu mechanicznego”, to jego definicję zawiera ustawa z 22.05.2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych<sup>22</sup>. Jej art. 2 pkt 10 wskazuje, że pojazdem mechanicznym jest pojazd samochodowy, ciągnik rolniczy, motorower i przyczepa określone w przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz pojazd wolnobieżny w rozumieniu przepisów tejże ustawy, z wyłączeniem pojazdów wolnobieżnych będących w posiadaniu rolników posiadających gospodarstwo rolne i użytkowanych w związku z posiadaniem tego gospodarstwa.

Zatem w przypadku analizowanego przestępstwa w grę wchodzi fałszerstwo drogomierza odmierzającego przebieg w kilometrach lub w milach, jak też odmierzającego motogodzinę w pojazdach samochodowych takich jak samochody osobowe, dostawcze, ciężarowe, autobusy, ciągniki i motorowery. Ponadto, pomimo że definicja „pojazdu mechanicznego” zawarta w wyżej wskazanej ustawie nie obejmuje motocykli, to również w nich fałszowanie liczników wyczerpywać będzie znamiona przedmiotowych przestępstw, gdyż wykładnia przeciwna byłaby wyrazem nieuprawnionej wykładni zwężającej.

Pojęcie „drogomierz” nie jest pojęciem używanym w języku potocznym, gdyż w nim mowa jest po prostu o „liczniku”. Ten jednak obejmuje „prędkościomierz” i właśnie „drogomierz”. Może to powodować pewną nieczytelność interpretacyjną w powszechnym odbiorze przedmiotowego przepisu, o co w istocie w nim chodzi, ale ustawodawca nie mógł posłużyć się w analizowanym przepisie pojęciem „licznik”. Nie jest wykluczone sfalszowanie całego licznika poprzez sfalszowanie zarówno przebiegu pojazdu, jak i spowodowanie, że prędkościomierz będzie nieprawidłowo wskazywał prędkość pojazdu, ale ten drugi przypadek nie podlega kryminalizacji, no chyba iż w tych przypadkach, gdy sprawca dokonał w tym celu jakiś przeróbek w pojeździe zagrażających bezpieczeństwu w komunikacji lub zdrowiu czy życiu innych osób.

W przypadku skazania za przestępstwo fałszowania licznika samochodowego, zwłaszcza z art. 306a § 2 k.k., możliwe jest orzeczenie przepadek przedmiotów, które służą do jego popełnienia, o którym mowa w art. 44 § 2 k.k., w szczególności komputerów, interfejsów, kabli czy oprogramowania. Zasadne byłoby także sięgnięcie przez sąd po zakaz prowadzenia działalności gospodarczej z art. 41 § 2 k.k., gdyby sprawca dopuścił się przedmiotowego przestępstwa będąc „handlarzem” samochodami, czy też prowadząc warsztat samochodowy, przy okazji to której aktywności dokonywałby

<sup>21</sup> Tekst jedn.: Dz.U. z 2020 r. poz. 110.

<sup>22</sup> Tekst jedn.: Dz.U. z 2019 r. poz. 2214.

„korekty” liczników, a jego aktywność w tym zakresie nie byłaby bynajmniej incydentalna, lecz świadczyłby on takie usługi na szeroką skalę lub gdyby jako „handlarz” sprzedawał samochody, co do zasady, poddane „weryfikacji” przebiegów.

Kryminalizacja zachowań w zakresie fałszowania liczników pojazdów została połączona ze zmianami w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, a stało się to mocą wskazanej na początku niniejszego opracowania ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny. Na podstawie art. 80a oraz art. 80ba wprowadzono regulę, że stan drogomierza, ale także fakt jego wymiany, ujawniane są w Centralnej Ewidencji Pojazdów zarówno przez stacje kontroli pojazdów, jak i – co stanowi *novum* – przez jednostki organizacyjne Policji, Straży Granicznej, Inspekcji Transportu Drogowego, Żandarmerii Wojskowej oraz Służby Celno-Skarbowej. Chodzi tu zarówno o pojazdy poruszające się na drogach, jak i holowane oraz przewożone na lawetach. Służby te zostały uprawnione do dokonywania w ramach kontroli drogowej odczytu wskazania drogomierza pojazdu, a kierujący pojazdami są zobowiązani do umożliwienia im takiego odczytu, o czym przesądzają art. 129 ust. 2 pkt 4a oraz art. 129l ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Ponadto sformalizowano kwestię wymiany drogomierza, która zgodnie z art. 81a powyższej ustawy jest dopuszczana tylko wtedy, gdy drogomierz nie odmierza przebiegu pojazdu albo gdy konieczna jest wymiana elementu, z którym jest on nierozzerwalnie związany, przy czym zgodnie z art. 81b ust. 1 Prawa o ruchu drogowym właściciel lub posiadacz pojazdu zobowiązany jest w terminie 14 dni od dnia takiej wymiany przedstawić pojazd w stacji kontroli pojazdów w celu dokonania odczytu drogomierza i umieszczenia jego danych w Centralnej Ewidencji Pojazdów.

Rozwiązania te stanowią wraz z przedmiotową kryminalizacją całokształt mogący faktycznie przyczynić się do zmniejszenia skali zjawiska fałszowania liczników. Samą kryminalizację w tym zakresie należy ocenić pozytywnie, co wpisuje się w takie same zdania o niej innych przedstawicieli nauki prawa. Mianowicie według D. Szeleszczuka decyzja o kryminalizacji takich zachowań była słuszna. Zdaniem tego autora nie można zaprzeczyć temu, że dotychczas stosowane środki okazały się niewystarczające dla zapewnienia właściwej ochrony obrotu gospodarczego i interesów majątkowych w obrocie cywilnoprawnym w przedmiotowym aspekcie. Świadczy o tym masowość patologii związanych z obrotem pojazdami mechanicznymi. Można również zaryzykować twierdzenie, że brak penalizacji w tym zakresie doprowadziłby do sytuacji, w jakiej tak sprofilowane dobro nie byłoby chronione na wystarczającym poziomie<sup>23</sup>. Pozytywnie ocenia ją także J.A. Dąbrowski, zdaniem którego tak ujęte spektrum rozwiązań stanowi kompleksowe rozwiązanie umożliwiające praktyczne ujawnianie przypadków cofania lub innej nieuprawnionej ingerencji we wskazania licznika przebiegu w pojeździe mechanicznym oraz penalizacji takich zachowań jako występów. W swoich założeniach regulacje te powinny zwalczać powszechnie dotychczas spotykaną, a często wręcz zorganizowaną w ramach działalności gospodarczej, przy tym nieakceptowaną społecznie praktykę ingerencji w rzeczywisty przebieg

<sup>23</sup> D. Szeleszczuk, *Kryminalizacja...*, s. 96.

pojazdu. Praktyki takie stanowią bowiem swoiste przedpole do popełnienia dalszych czynów zabronionych, w szczególności oszustwa<sup>24</sup>.

Jednak można mieć co do ich szczegółów pewne spostrzeżenia, czy też zastrzeżenia, choć raczej na poziomie wyobrażenia o ich stosowaniu, nie zaś odnośnie do ich kształtu.

Oczywistą kwestią jest pozostająca w zgodzie z zasadą *lex retro non agit*, że ściganiem karnym z art. 306a k.k. można objąć tylko przypadki sfalszowania liczników pojazdów, które miały lub będą miały miejsce od dnia 25.05.2019 r., gdyż wówczas wszedł w życie ten przepis. Tymczasem proceder „korekty” liczników trwał od lat, a w konsekwencji wiele pojazdów poruszających się dzisiaj po polskich drogach i trafiających do sprzedaży ma sfalszowane przebiegi. Zatem przedmiotowa zmiana może ograniczyć go lub – co wątpliwe – prawie całkowicie wyeliminować jedynie na tę chwilę, ale i na przyszłość. Szkoda więc, że ustawodawca zdecydował się na potraktowanie takich praktyk jako przestępstw dopiero w 2019 r., ale oczywiście „lepiej późno niż wcale”.

Ponadto wątpliwości może rodzić to, czy na pewno osobami podejrzanymi o dokonanie takich „weryfikacji” są i będą ci, którzy ich dokonali. Przykładowo, do wyobrażenia jest wszak sytuacja, gdy ktoś nabędzie samochód od „handlarza”, który dokonał „skręcenia” licznika i ktoś taki zostanie zatrzymany przez policję, która ujawni fakt „korekty”, ale przesłuchany w charakterze świadka „handlarz” zezna, że sprzedał pojazd z przebiegiem bliskim temu, jaki został zapisany choćby przy pierwszym w Polsce przeglądzie technicznym pojazdu, co *de facto* nie było prawdą. Trudno byłoby bronić się jego właścicielowi, który nabył pojazd od nieuczciwego „handlarza”, że i on nie dokonał przedmiotowego fałszerstwa. Do takich nadużyć może dochodzić dochodzić zresztą nie tylko w relacjach z „handlarzami”, ale także między osobami fizycznymi, gdy sprzedający w „korekcie” licznika „dostrzeże” szansę na sprzedaż auta lub uzyskanie za nie wyższej ceny. Może to dotyczyć zwłaszcza przypadków kilkukrotnej zmiany właścicieli pojazdu w okresie między okresowymi jego przeglądami.

Wydaje się, że pewnym remedium na takie sytuacje byłoby wprowadzenie obowiązku wpisywania w fakturach oraz umowach sprzedaży pojazdów ich przebiegu. Wówczas zarówno „bohater” powyższego przypadku, jak i inni nabywcy pojazdów od nieuczciwych sprzedających mogliby przedłożyć taki dokument uwalniając się od odpowiedzialności karnej, ale przede wszystkim rozwiązanie takie urzeczywistniałoby niejako w przedmiotowym zakresie subsydiarną funkcję prawa karnego, które z całym swoim instrumentarium byłoby dopełnieniem regulacji prawa cywilnego, czego w tym momencie brakuje. Ponadto należałoby wprowadzić obowiązek, aby do faktury lub umowy sprzedaży pojazdu sprzedający dołączał wydruk z Centralnej Ewidencji Pojazdów, potwierdzający przebieg sprzedawanego pojazdu na dzień transakcji. Rozwiązanie takie powinno być obwarowane niemożnością zarejestrowania pojazdu w przypadku braku takiego zapisu w fakturze lub umowie oraz braku przedmiotowego wydruku.

Jak wynika ze strony Ministerstwa Cyfryzacji w internetowej usłudze „Historia Pojazdu” dostępne są od kwietnia 2020 r. dane o pojazdach, w tym o ich przebiegach, nie tylko zarejestrowanych w Polsce, ale także w Niemczech, Francji i innych państwach

<sup>24</sup> J.A. Dąbrowski, *Odpowiedzialność...*, s. 38.

europiejskich, jak też pochodzących ze Stanów Zjednoczonych oraz Kanady<sup>25</sup>. Każdy chętny do nabycia pojazdu może więc dane te zweryfikować, co ma wyjątkowe znaczenie w stosunku do samochodów sprowadzanych z Niemiec, gdyż do stamtąd trafiało i trafia do Polski najwięcej aut. Chodziło by jednak i o to, aby „ciężar dowodu” co do przebiegu pojazdu przenieść na sprzedającego – często „handlarza”, a nie na kupującego, który mógłby oczywiście sam dokonać dodatkowego sprawdzenia, bo taką ma aktualnie możliwość, ale nie wszyscy z niej korzystają, bo albo o niej nie wiedzą, albo nie potrafią tego zrobić albo po prostu ufają sprzedającym.

Ryzyko sfałszowania licznika istnieje ponadto pomiędzy corocznymi przeglądami okresowymi pojazdów. W grę wchodzi bowiem zachowanie, że właściciel lub posiadacz pojazdu zanim uda się na taki przegląd dokona „cofnięcia” licznika, czyniąc to, czy to samodzielnie czy też zlecając taki „zabieg” innej osobie, a gdy w międzyczasie nie był kontrolowany przez policję lub inną instytucję ochrony prawa, to nawet mogłoby mu to ująć „na sucho”. Trudno jednak zaproponować w tym zakresie jakiegokolwiek rozsądne, a mogące zawęzić przestrzeń takich zachowań, rozwiązanie.

Prócz tego spora perspektywa nadużyć w tym zakresie zdaje się pozostawać jednak nadal w przypadku pojazdów sprowadzanych z zagranicy, które nieraz „przechodzą” przez wielu pośredników, w tym cudzoziemców, a w konsekwencji ustalenie: kiedy, gdzie i kto dokonał „korekty” licznika może być bardzo utrudnione, a często wręcz niemożliwe. Jednak obowiązek jego uwidocznienia na fakturze lub w umowie sprzedaży przez „handlarza” mógłby ją wydatnie ograniczać.

Ponadto za nie do końca precyzyjne należy postrzegać rozwiązanie dotyczące wymiany drogomierza i okresu 14 dni, w ciągu których właściciel pojazdu musi zgłosić się do stacji kontroli pojazdów w celu odczytania przez diagnostę jego wskazania i wpisania go do ewidencji. Wszak możliwa jest wymiana drogomierza nie tylko na nowy, ale także na używany, byleby sprawny. Wówczas diagnosta dokona odczytu wartości widniejącej na nim i taką wpisze do bazy, co może powodować pewne zamieszanie w tym zakresie, a docelowo niemożność ustalenia rzeczywistego przebiegu pojazdu. Przykładowo, gdyby pojazd miał przy ostatnim przeglądzie okresowym przebieg 350 tys. km, jego właściciel zgłosiłby się po upływie 10 miesięcy do stacji kontroli pojazdów, deklarując, że dokonał wymiany drogomierza, a ten wskazywałby przebieg 360 tys. km, co diagnosta by wpisał, to i tak nie byłoby wiadomo, ile kilometrów pojazd ten pokonał w międzyczasie, a w konsekwencji jaki jest jego rzeczywisty przebieg. Prócz tego właściciel lub użytkownik pojazdu ze „skręconym” licznikiem zatrzymany przez policję lub inną instytucję ochrony prawa zawsze mógłby twierdzić, że właśnie wymienił go we własnym zakresie przed kilkoma dniami i jeszcze nie zdążył pojawić się na stacji kontroli pojazdów, a nawet nie musiał tego uczynić, gdyż nie minęło jeszcze 14 dni. Trudno jednak byłoby w tym względzie zaproponować jakieś inne niż przyjęte rozwiązanie.

Jeśli przestępstwo z art. 306a k.k. może choć w pewnym zakresie, a tak niewątpliwie właśnie jest, przyczynić się do zmniejszenia skali fałszowania liczników, to zastrzeżenia te należy traktować jedynie jako pewne „drobiazgi” nieburzące pozytywnej oceny kryminalizacji w tym zakresie.

<sup>25</sup> <https://www.gov.pl/web/cyfrizacja/spelniamy-marzenia--auta-z-niemiec-od-dzis-w-usludze-historia-pojazdu> (dostęp: 7.08.2020 r.).

## Summary

### Radosław Krajewski, *The Offence of Odometer Fraud*

*In 2019, Article 306a was added to the 1997 Criminal Code. It provides for a new type of offence, that is, odometer fraud in the form of altering the odometer reading or interfering with its operation or ordering another person to do so. The purpose of the new provision is to punish the preliminary behaviors aimed at fraudulent sale of a vehicle, which has become a serious public problem over the years. The very idea of criminalizing such conduct is laudable, but if one considers the details, it can raise doubts about the individual forms and features of the offence, and possibly practical difficulties in holding a person accountable for such behaviour.*

**Keywords:** *vehicle mileage, odometer fraud, mileage fraud*

## Streszczenie

### Radosław Krajewski, *Przestępstwo fałszowania licznika samochodowego*

*W 2019 r. dodano do Kodeksu karnego z 1997 r. art. 306a przewidujący nowy typ przestępstwa, jakim jest fałszowanie licznika samochodowego w postaci zmiany wskazania drogomierza lub ingerencji w jego działanie albo zlecenia tego innej osobie. Wspomniany artykuł ma na celu karalność przedpola zachowań, zmierzających do oszukańczego zbycia pojazdu. Praktyki te stały się na przestrzeni lat poważnym problemem społecznym. Sama idea takiej kryminalizacji jest dobra, ale w szczegółach może ona wywoływać wątpliwości odnośnie do poszczególnych postaci oraz znamion tego przestępstwa, a możliwe są też praktyczne trudności w zakresie pociągania do odpowiedzialności za takie zachowania.*

**Słowa kluczowe:** *przebieg pojazdu, fałszowanie licznika, oszustwo w zakresie przebiegu pojazdu*

## Literatura:

1. Dąbrowski J.A., *Odpowiedzialność za przestępną zmianę wskazania drogomierza pojazdu mechanicznego lub ingerencję w prawidłowość jego pomiaru (art. 306a k.k.)*, Ius Novum 2019, nr 4.
2. Gałązka M., *Przestępstwa przeciwko obrotowi gospodarczemu i interesom majątkowym w obrocie cywilnoprawnym [w:] Kodeks karny. Komentarz*, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2019.
3. Gardocki L., *Prawo karne*, Warszawa 2019.
4. *Przebieg w dół, cena w górę*, <https://biznes.autokult.pl/37113,przebieg-w-dol-cena-w-gore>.
5. Szeleszczuk D., *Kryminalizacja „cofania liczników” w świetle projektowanej nowelizacji Kodeksu karnego z 5 lipca 2018 r.*, Prokuratura i Prawo 2019, nr 1.