

Badania mechanoskopijne w kompleksie taktyczno-technicznych działań policyjnych mających na celu ustalenie pochodzenia pojazdu

Ustalenie pochodzenia pojazdu jest jednym z ważniejszych zagadnień wszystkich spraw prowadzonych przez organa ścigania związanych z pojazdami. Pozwala wyjaśnić sytuację prawną pojazdu, przypisać określone prawa i obowiązki osobom związanym z pojazdem i ustalić najważniejsze z praw – prawo własności. Podstawową dokumentacją, w oparciu o którą identyfikuje się pojazd, jest ta sporządzana przez właściciela, ze względu na miejsce zameldowania właściciela, urząd komunikacji. Towarzyszy pojazdowi od momentu pierwszej rejestracji – praktycznie kupna – do momentu wycofania go z eksploatacji. Tak jest oczywiście, gdy pojazd nie stanie się przedmiotem przestępstwa.

Poświadczeniem istnienia takiej dokumentacji – zarejestrowania – jest dowód rejestracyjny pojazdu. Spośród wielu dokumentów, jakie posiada właściciel pojazdu, dowód rejestracyjny jest najważniejszy. Po pierwsze, suma zgromadzonych innych dokumentów o pojeździe daje możliwość zarejestrowania pojazdu i uzyskania dowodu rejestracyjnego. Po drugie, pojazd z dowodem rejestracyjnym ma realną wartość użytkową. Zgodnie bowiem z obowiązującymi przepisami prawa, jedynie pojazd z ważnym dowodem rejestracyjnym może uczestniczyć w ruchu na drogach publicznych. Po trzecie, jest on wykorzystywany do tworzenia dokumentacji pochodnych, w tym dokumentacji ubezpieczeniowej.

Utrata cech umożliwiających rozpoznanie pojazdu bądź nadanie mu cech niezgodnych z cechami opisanymi w dokumentacji sporządzonej

w procesie rejestracji, związana jest z przestępstwem. Najczęściej z kradzieżą pojazdu i chęcią wprowadzenia go do powtórnego obiegu. Plagą na polskim rynku są pojazdy sprowadzone z zagranicy bez stosownych odpraw celnych. Aby pojazdy utracone w wyniku przestępstwa bądź sprowadzone w sposób niezgodny z prawem z zagranicy wprowadzić do sprzedaży, sprawcy przestępstw starają się nadać im cechy legalności – zaopatrzyć w pożądane cechy identyfikacyjne. Pomysłowość w tym względzie jest ogromna, lecz cel sprawców tej kategorii przestępstw osiągany jest przez dopasowanie cech pojazdu do istniejącej już dokumentacji administracyjnej lub stworzenie nowej, administracyjnie nieistniejącej.

Dopasowując cechy pojazdu do istniejącej dokumentacji administracyjnej stosuje się różne zabiegi czynione na pojeździe. Legalny dowód rejestracyjny, a zwłaszcza zawarte w nim dane o pojeździe, wyznaczają zakres zabiegów. Składają się na nie podrobienie lub przerobienie numerów identyfikacyjnych nadwozia lub ramy tak zwanego VIN-u, numeru silnika, tabliczki znamionowej pojazdu, w razie potrzeby zmiana barwy nadwozia. Zdarza się, że z pojazdu usuwane są wszystkie inne oznaczenia umożliwiające identyfikację.

Tworzenie nowej, w rzeczywistości nieistniejącej dokumentacji, odbywa się przez przerabianie bądź podrabianie dokumentów dotyczących historii pojazdu, przeważnie podrabia się lub przerabia dowód rejestracyjny.

Policja walcząc z przestępczością związaną z kradzieżami pojazdów

w praktyce zdobywa informacje podczas czynności operacyjnych, dochodzeniowo-śledczych, technicznokryminalistycznych oraz trudnych do zakwalifikowania czynności związanych z wykorzystaniem baz danych o pojazdach utraconych. Czynności te powinny w różnych stadiach swojej realizacji wzajemnie się przeplatać i uzupełniać, w zależności od potrzeb i warunków – w czasie – danych.

Pierwsze powinny polegać na:

- monitorowaniu rynku samochodowego, w tym szczególnie atrakcyjnych ofert sprzedaży,

- obserwacji i analizie fenomenu polskich zakładów mechaniki pojazdowej, w których jak się okazuje można odbudować pojazd nawet po zderzeniu z rozpędzoną lokomotywą, pojazdu, którego zgodnie ze sporządzoną dokumentacją firmy ubezpieczeniowej nie da się już wyremontować,

- rozpoznawaniu osób i miejsc mogących mieć związek z przestępczością szeroko rozumianą jako „samochodową”.

Czynności te mają na celu wytypowanie tych pojazdów, których pochodzenie budzi uzasadnione wątpliwości, oraz tych, które powinny stać się przedmiotem odpowiedniego sprawdzenia, za pomocą którego będzie można wyeliminować wspomniane wątpliwości.

Najważniejsze są czynności dochodzeniowo-śledcze, a przede wszystkim te z nich, w trakcie których gromadzi się informacje o pojazdach. W przypadku kradzieży, oprócz rutynowych informacji dotyczących oznaczeń identyfikacyjnych i barwy pojazdu zapisanych w dowodzie rejestra-

cyjnym, należy odnotować wszelkie inne dane mogące przyczynić się do identyfikacji pojazdu. Danymi takimi mogą okazać się opisy widocznych i trwałych uszkodzeń pojazdu zarówno na zewnątrz, jak i wewnątrz oraz opisy przebytych napraw zwłaszcza blacharskich, a także informacje na temat montażu w pojeździe dodatkowych akcesoriów, dokonywanych przeróbek wnętrza pojazdu. Istotnymi informacjami mogą okazać się również te, w których precyzuje się, co w danym pojeździe było przewożone.

Po wyeliminowaniu wątpliwego co do pochodzenia lub odnalezieniu kradzionego pojazdu najczęściej trafia on do badań mających na celu potwierdzenie autentyczności lub ustalenie treści oznaczeń identyfikacyjnych. Badania te nazwane zostały badaniami oznaczeń identyfikacyjnych pojazdów i wpisały się w pewien standard postępowania, w których przedmiotem przestępstwa są pojazdy. Traktowane jako zasadnicze źródło wiedzy o pojeździe wymagają szerszego omówienia, choćby ze względu na przedmiot i etapowość badań.

Wprowadzenie do metodyki badawczej oznaczeń identyfikacyjnych pojazdów wymaga zwrócenia uwagi na ogromny ilościowy wzrost liczby wykonywanych ekspertyz, który nastąpił na początku lat dziewięćdziesiątych. Główny ciężar badań oznaczeń pojazdów spoczął na policji, a w niej na pracowniach mechanoskopii laboratoriów kryminalistycznych. W roku 1993 po raz pierwszy wydzielono w statystyce policyjnych badań mechanoskopijnych liczbę badań pojazdów, która wyniosła 83 011. Była to prawie połowa wszystkich wykonanych ekspertyz mechanoskopijnych. Najwięcej do tej pory badań oznaczeń identyfikacyjnych pojazdów przeprowadzono w roku 1997, w którym liczba ta wyniosła 128 412.

Do badań oznaczeń identyfikacyjnych pojazdów trafiają pojazdy samochodowe albo ich części, w posta-

ci nadwozi lub silników. Powodem badań jest uzasadnione podejrzenie organu procesowego, że pojazd ma sfalszowane cechy identyfikacyjne lub nie ma cech umożliwiających identyfikację. W myśl obowiązujących przepisów prawa pojazd musi posiadać numer identyfikacyjny nadwozia w miejscu łatwo dostępnym naniesiony trwale na elemencie niewyminnym karoserii pojazdu, numer silnika oraz tabliczkę znamionową, na której również znajduje się numer identyfikacyjny pojazdu.

Poza tym w pojeździe mogą znajdować się oznaczenia innych podzespołów, na przykład skrzyni biegów, tylnego mostu, itp. oraz oznaczeń kodowych w postaci numerów produkcyjnych PKN, KIN, ukrytych wkłerek. Ostatnimi oznakowaniami pojazdu możliwymi do ujawnienia są oznakowania pozaproducentckie, wykonane przez firmy zajmujące się znakowaniem pojazdów lub przez właściciela, użytkownika.

Systematyzując wiedzę na temat występujących oznaczeń w pojazdach należy dokonać ich podziału ze względu na:

– Wymagane prawem:

- numer identyfikacyjny nadwozia (podwozia, ramy) pojazdu,
- numer identyfikacyjny silnika,
- tabliczka znamionowa lub w przypadkach określonych prawem tabliczka zastępcza.

– Niewymagane prawem:

- pozostałe oznaczenia umieszczone w pojazdach.

– Podmiot dokonujący oznaczenia:

- producenckie, nadawane w procesie produkcyjnym,
- pozaproducentckie, nanoszone na elementy pojazdu poza cyklem produkcyjnym.

– Dostępność do oznaczenia:

- jawne, widoczne bez konieczności demontażu określonych elementów pojazdu,

- ukryte w miejscach trudno dostępnych, widoczne po demontażu elementów pojazdu lub widoczne w świetle UV.

– Możliwość ustalenia pochodzenia pojazdu:

- umożliwiające to w sposób bezpośredni (numer identyfikacyjny i jego pochodne, numer silnika),
- umożliwiające to w sposób pośredni poprzez kontakt z podmiotem, który dokonał oznaczenia,
- niedające możliwości ustalenia takiej tożsamości (oznaczenia niearchiwizowane lub bez cech indywidualnych).

Sposób i miejsce naniesienia konkretnego oznaczenia, z zachowaniem zasady dostępu (celem umożliwienia odczytania) do numeru nadwozia, określa producent pojazdu. W konkretnej marce pojazdu w zależności od modelu pojazdu, miejsca jego produkcji, rocznika, oznaczenia te też mogą różnić się. Zatem zasadniczym problemem jest zdobywanie i gromadzenie informacji o sposobach, metodach naniesienia oznaczeń, ich wyglądzie oraz miejscach i ilościach, w których one występują w danym pojeździe. W Centralnym Laboratorium Kryminalistycznym KGP stworzono Bazę Numerów Identyfikacyjnych Pojazdów VIN. Jest to program komputerowy z informacjami na temat wymienionych powyżej oznaczeń nanoszonych przez producentów pojazdów. Informacje w nim zawarte, między innymi ekspozycje fotograficzne, stanowią materiał pomocniczy, są wskazówkami dla ekspertów w poszukiwaniu oznaczeń, służą wstępnemu określeniu ich wyglądu, umiejscowienia itd.

Badania oznaczeń identyfikacyjnych wskazanych pojazdów są prowadzone w fazach: badań wstępnych i zasadniczych badań mechanoskopijnych.

W fazie wstępnej, nie wymagającej wiedzy specjalnej z zakresu me-

chanoskopii, prowadzi się czynności mające na celu:

1. Stwierdzenie, czy pojazd zawiera wszystkie wymagane prawem oznaczenia.

2. Stwierdzenie, czy w pojeździe oznaczenia te występują we właściwych miejscach i naniesione są metodami stosowanymi przez producenta.

3. Ustalenie czy krój znaków odpowiada krojowi znaków stosowanych przez producenta.

4. Stwierdzenie, w ramach możliwości, czy treść opisująca pojazd w tych oznaczeniach odpowiada badanemu pojazdowi.

5. Ujawnienie pozostałych oznaczeń i w ramach posiadanych możliwości ustalenie korelacji między wszystkimi oznaczeniami.

W razie stwierdzenia nieprawidłowości w którejkolwiek fazie badań wstępnych przystępuje się do właściwych badań mechanoskopijnych.

Właściwe badania mechanoskopijne to:

1. Poszukiwanie śladów przerabiania lub podrabiania znaków numerów nadwozia i silnika.

2. Ustalanie sposobów przerobienia lub podrobienia tych oznaczeń oraz ujawnianie ich pierwotnego brzmienia.

3. Poszukiwanie śladów świadczących o pozaprodukcyjnym montażu elementu karoserii z numerem identyfikacyjnym nadwozia.

4. Ocena autentyczności tabliczki znamionowej i zawartych na niej oznaczeń.

5. Ustalenie oryginalności oraz odczytywanie treści zatartych, zniszczonych oznaczeń producenckich i odczytywanie zatartych, zniszczonych oznaczeń dodatkowych.

6. Prowadzenie klasycznych identyfikacji mechanoskopijnych ujawnionych śladów i porównawczych narzędzi, za pomocą których dokonano podrobienia lub przerobienia oznaczeń identyfikacyjnych.

Wymagane prawem badania oznaczeń pojazdu samochodowego

prowadzi się metodami nieniszczącymi i metodami niszczącymi.

Prowadząc badania nieniszczące sprawdza się, czy:

1. Numer identyfikacyjny nadwozia:

- zawiera cyfry i litery oznaczenia o jednakowym kroju, wyglądzie, wysokości, szerokości i głębokości nabicia,
- ma znaki nabite w sposób liniowy z zachowaniem właściwych odstępów oraz kątowych odchyleń między znakami,
- jest nabity na polu numerowym, którego barwa emalii nie odbiega od barwy pozostałych elementów karoserii oraz czy emalia ma taką samą grubość na polu numerowym, w granicach przyjętej tolerancji, jak na pozostałych elementach karoserii,
- jest nabity na elemencie, którego łączenia wykonane są w sposób fabryczny i czy uszczelnienia na nich mają ten sam charakter,
- jest nabity na elemencie pozbawionym widocznych deformacji.

2. Tabliczka znamionowa pojazdu:

- wykonana jest z odpowiedniego materiału i odpowiednią metodą,
- ma właściwe otwory montażowe i jest przymocowana właściwymi nitami,
- ma wymagane dane i w jaki sposób są naniesione (wytłoczenie, wybijanie, sitodruk itp.)

3. Numer identyfikacyjny silnika:

- zawiera cyfry i litery o jednakowym kroju, wyglądzie, wysokości i głębokości nabicia,
- ma znaki nabite w sposób liniowy w granicach tolerancji,
- nabity jest na polu numerowym noszącym ślady obróbki mechanicznej stosowanej przez producenta,

- nabity jest na polu pozbawionym deformacji i śladów świadczących o ingerencji pozaprodukcyjnej w jego materiał.

Prowadząc badania niszczące oznaczenia:

1. Identyfikacyjnego nadwozia dokonuje się:

- usunięcia emalii z pola numerowego i jego najbliższych okolic oraz z miejsc łączenia elementu karoserii będącego podłożem, na którym naniesiono numer, z innymi elementami metodami chemicznymi i mechanicznymi oraz ponownego poszukiwania odsłoniętych miejsc badaniem mikroskopowym,
- trawienia chemicznego i elektrochemicznego pola numerowego, z jednoczesną obserwacją.

2. Identyfikacyjnego silnika wykonuje się:

- trawienie chemiczne i elektrochemiczne,
- badanie pola numerowego metodami termicznymi.

Podstawowym zadaniem eksperta podczas badań numerów identyfikacyjnych pojazdów jest stwierdzenie, czy numer identyfikacyjny VIN lub numer Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów nadany w następstwie decyzji administracyjnej, naniesiony na nadwoziu pojazdu, jest numerem pierwotnym³.

Numer nadwozia (podwozia lub ramy) jest niezbędny do ustalenia pochodzenia pojazdu. Brak zgodności między innymi oznaczeniami występującymi w konkretnym pojeździe (poza oznaczeniem identyfikacyjnym silnika) tak naprawdę niczego nie dowodzi. Dowodzić zaczyna, jeżeli można stwierdzić, że numer identyfikacyjny VIN nie jest numerem pierwotnym.

Wyjaśnić w tym miejscu należy, dlaczego używa się określenia numer pierwotny, czyli nadany jako pierwszy, a nie wyrażenia numer oryginalny.

Eksperci badający oznaczenia w pojazdach, aby stwierdzić, że są one oryginalne, musieliby dysponować aktualnym materiałem porównawczym w postaci fabrycznych numeratorów lub ich odcisków. Uzyskanie takiego materiału jest praktycznie niemożliwe. Eksperci dysponują krajowymi wzorcami numeratorów i materiałami wzorcowymi dotyczącymi oznaczeń określonych marek pojazdów, jednak na ich podstawie można przeprowadzić jedynie identyfikację grupową. Aby przeprowadzić identyfikację indywidualną, ekspert musiałby dysponować numeratorami użytymi do naniesienia konkretnego numeru⁴. Ponieważ nie posiada takiego materiału porównawczego, ogranicza pewność ustaleń badawczych do stwierdzenia, iż badany numer, czy ujawniony w trakcie badań, jest numerem pierwotnym lub, że numer nabity obecnie na polu numerowym nie jest numerem pierwotnym. Reasumując, badania dają podstawę do kategorycznego wnioskowania o nieoryginalności numeru lub numerów identyfikacyjnych ze względu na stwierdzenie istotnych różnic w wyglądzie bądź sposobie naniesienia oznaczenia, nie dają jednak podstawy do jednoznacznego stwierdzenia – przy braku różnic – że badane oznaczenie jest oznaczeniem oryginalnym.

Pozytywne ustalenia z badań oznaczeń identyfikacyjnych pojazdów, w postaci odczytania numerów pierwotnych dają możliwość skonfrontowania ich z bazą danych o pojazdach utraconych. W przypadkach odczytania pełnych numerów – co najmniej w zakresie indywidualnym – konfrontacja taka jest potwierdzeniem ustalenia tożsamości pojazdu. Znacznie trudniejsza jest taka sytuacja, gdy wyniki badań dają informacje częściowe, kiedy prowadzone badania pozwoliły na odczytanie części znaków, fragmentu oznaczenia. W przypadkach takich istnieje konstruktywna możliwość wykorzystania informatycznej bazy danych.

Na podstawie zdobytych informacji o pojeździe, w tym typu, marki, barwy nadwozia oraz częściowych ustaleń dotyczących oznaczeń identyfikacyjnych można ustalić grupę pojazdów odpowiadających tym cechom (można było to zrobić na pewno w starym programie), zarejestrowanych w bazie danych pojazdów utraconych. Im większa liczba danych o konkretnym pojeździe, tym grupa pojazdów będzie mniejsza. Po określeniu grupy pojazdów, z których każdy odpowiada ustalonym na tym etapie poszukiwań cechom, istotne stają się informacje zgromadzone w pierwszych czynnościach dochodzeniowych.

Informacje o: naprawach blacharki ze wskazaniem na przykład miejsc szpachlowanych, wgnieceniach i zarysowaniach z podaniem ich umiejscowienia i wyglądu, charakterystycznych zaplamieniach tapicerki pojazdu, niefabrycznych otworach w karoserii służących do montażu indywidualnych akcesoriów, pęknięciach szyb itp. Wszystkie one mogą w znany sposób zawęzić grupę pojazdów wytypowanych na podstawie poprzednich danych. O pozytywnym ustaleniu prawnego właściciela pojazdu może zdecydować informacja o przewożeniu zwierzęcia, jeżeli w pojeździe znaleziono sierść, a przesądzić o tym mogą badania biologiczne.

Przedsięwzięciem niemożliwym byłoby wymienienie wszystkich cech mogących przysłużyć się końcowemu sukcesowi ustalenia pochodzenia pojazdu. Wiedzę o takich cechach posiadają ich właściciele i użytkownicy, należy tę wiedzę procesowo udokumentować i w odpowiedniej chwili z niej skorzystać.

Najistotniejsze podczas czynności mających na celu ustalenie pochodzenia pojazdu, jest aby pochodzenie to było potwierdzone przez organ procesowy na podstawie informacji zgromadzonych i udokumentowanych procesowo, niebudzących żadnych wątpliwości.

W niezamożnym polskim społeczeństwie samochod jest z zasady mieniem dużej wartości. Dla większości posiadaczy czterech kółek najbardziej wartościowym mieniem ruchomym, jakie posiadają. Dlatego ważny w odbiorze społecznym jest nie tylko fakt wykrycia sprawców przestępstw, ale także ilość odzyskanych – wcześniej utraconych – pojazdów.

Niniejsze opracowanie zaledwie w nieznaczny sposób porusza problematykę związaną z przestępczością, w której przedmiotem przestępstwa jest pojazd. Intencją napisania go było wskazanie różnych możliwości poszukiwania informacji o pojeździe oraz pobudzenie wyobraźni kryminalistycznej osób zajmujących się ustalaniem pochodzenia pojazdów.

Ryszard Lewek

PRZYPISY

- ¹ Dane statystyczne CLK KGP za rok 1993 (dane niepublikowane),
- ² Tamże, za rok 1997,
- ³ Pismo CLK KGP nr H-III-135/98 z dnia 10.07.1998,
- ⁴ **A. Pietrych:** Specyfika opinii z badań oznaczeń identyfikacyjnych pojazdów. „Biuletyn Informacyjny”, 1997, nr 107, s. 23–24.

BIBLIOGRAFIA

1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (z późniejszymi zmianami).
2. **Lewek R.:** Wybrane aspekty badań mechanoskopijnych 2002 r. – praca niepublikowana.
3. Dane statystyczne CLK KGP za rok 1993, 1997 – dane niepublikowane.
4. Pismo CLK KGP nr H-III-135/98 z dnia 10.07.1998 r.
5. **Pietrych A.:** Specyfika opinii z badań oznaczeń identyfikacyjnych pojazdów. „Biuletyn Informacyjny” wyd. CLK KGP, Warszawa 1997, nr 107, s. 23–24.