

# Ku przestrodze!

## – jak nie paść ofiarą oszustów



Rafał Szcherbicki  
radca prawny  
rafal.szcherbicki@skplex.pl  
współpracuje z PISKP

Do napisania tego artykułu zainspirowały mnie prawdziwe zdarzenia, które mają miejsce w Polsce. Jako osoba, która broni diagnostów w procesach karnych, bacznie obserwuję to, co dzieje się w naszych krajowych realiach i w jaki sposób oszuści wykorzystują fakt, że diagnosty podczas badań technicznych często podchodzą do ich wyników w sposób zbyt mało restrykcyjny. Niniejszy artykuł ma być pewną przestrogą dla diagnostów i chciałbym, aby po jego przeczytaniu mogli oni wyciągnąć dla siebie pewne wnioski, by móc uchronić się przed konsekwencjami działania osób nieuczciwych.

Zgodnie z art. 84 ust. 3 ustawy „Prawo o ruchu drogowym” diagnosta ponosi odpowiedzialność dyscyplinarną w postaci cofnięcia uprawnień zawodowych na sztywny okres 5 lat w przypadku, gdy przeprowadzi badanie techniczne niezgodnie z określonym zakresem i sposobem wykonania lub wyda zaświadczenie albo dokona wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu niezgodnie ze stanem faktycznym lub przepisami. Bardzo często do wydania przez starostę decyzji w takich przypadkach dochodzi po uprzednim skazaniu diagnosty w postępowaniu karnym przez sąd powszechny. Wtedy podstawą odpowiedzialności jest art. 271 „Kodeksu karnego”, zgodnie z którym funkcjonariusz publiczny lub inna osoba uprawniona do wystawienia dokumentu, która poświadcza w nim nieprawdę co do okoliczności mającej znaczenie prawne, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5. Okolicznością mającą znaczenie prawne jest w tym przypadku wydanie pozytywnego wyniku badania technicznego w sytuacji, gdy pojazd miał usterki dyskwalifikujące go zgodnie z zapisami załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach. Często czyn kwalifikowany jest także jako przyjęcie korzyści majątkowej lub nawet dopuszczenie pojazdu do ruchu w stanie zagrażającym bezpośrednio bezpieczeństwu w ruchu lądowym (art. 179 „Kodeksu karnego”). Nawet jeśli diagnosta nie miał bezpośrednio korzyści dla siebie, to i tak prokuratura będzie forsowała, że korzyść była dla właściciela stacji; zatem należy zwiększyć odpowiedzialność karną.

Okazuje się, że nie tylko diagnosty mają świadomość funkcjonowania tych przepisów. Jak powszechnie wiadomo, starostowie często korzystają z uprawnień do cofnięcia uprawnień na lat 5 w przypadku prawomocnego skaza-

nia diagnosty w związku z nieprawidłowym wykonaniem przez niego badania technicznego. Mają taką świadomość także grupy przestępcze, które najpierw wyłudniają poświadczenie nieprawdy, a później szantażują diagnostów, że złożą doniesienie o popełnieniu przestępstwa, jeśli diagnosta nie zapłaci im odpowiedniego haraczu.

Sposób działania oszustów jest następujący. Kupują albo wynajdują na portalach internetowych pojazdy o złym stanie technicznym, które mają wykonane pozytywne wyniki badania technicznego w nieodległym czasie. Często nakłaniają oni też właścicieli pojazdów do tego, aby uzyskali dla pojazdu obiektywnie niesprawnego takie badanie, tłumacząc, że zakupią pojazd w atrakcyjnej cenie, ale pod warunkiem, że będzie on miał ważny przegląd. Bywa i tak, że sami kupują już dość leciwy pojazd, a następnie podstawiają go do badania z usterką, która albo występowała, lub sami taką usterkę powodują. Diagnosta, który wykona z wynikiem pozytywnym badanie takiego pojazdu, dostaje następnie propozycję „nie do odrzucenia”. Oszust po badaniu wykonuje dokumentację pojazdu, w tym dokładne zdjęcia obrazujące jego wady, a następnie przedstawia opinie warsztatowe i materiał zdjęciowy diagnosty lub właścicielowi stacji kontroli pojazdów. Oszust żąda wtedy odpowiedniej kwoty za milczenie lub twierdzi, że diagnosta musi odkupić od niego taki pojazd po znacznie zawyżonej cenie niż rynkowa. Argumentuje, że jeśli nie dojdzie do zawarcia takiej „ugody”, to skieruje sprawę do prokuratury. Nawet jeśli diagnosta ugnie się przed szantażem, to i tak często doniesienie jest składane, albowiem oszust w trakcie postępowania sądowego dodatkowo otrzymuje zwrot kosztów procesu, zwrot kosztów za przejazd, zabezpieczenia pojazdu, utracone zarobki, zwrot ubezpieczenia etc. Tak więc w każdym przypadku oszust „wychodzi na swoje” kosztem diagnosty.

Co zrobić, jeśli diagnosta padł ofiarą oszustów? Po pierwsze, odradzam dokonanie zapłaty. Nie warto podejmować dyskusji, a w przypadku, gdy oszust przyjedzie na stację, rozmawiać przy świadkach albo rozmowę nagrać, o ile to możliwe. Wtedy w sądzie jest szansa na udowodnienie podczas obrony, że nie jest to tylko niefrasobliwie zrobione badanie techniczne, ale, że sprawa może mieć „drugie dno” – i w tym można upatrywać także szansy na uniewinnienie.

Często oszuści powołują się na usterki układu hamulcowego (np. złe działania hamulca ręcznego) lub zaawansowaną korozję pojazdu. Zalecam, aby bacznie zwracać uwagę na te kwestie i nie bać się zakończyć badania z wynikiem negatywnym. Doskonale wiem, że w przypadku korozji lub wycieków płynów eksploatacyjnych dopiero zaawansowana korozja mająca wpływ na sztywność konstrukcji lub nadmierny wyciek jest zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia podstawą do zakończenia badania z wynikiem negatywnym. Często po badaniu które jeszcze nie kwalifikuje się do „negatywu”, usterki są przez oszustów odpowiednio zwiększane, tak aby finalnie wychodziło, że pojazd w dniu badania nie nadawał się do ruchu.

Warto w sytuacjach, gdy pojazd jest na granicy usterki istotnej, wykonać własną dokumentację zdjęciową, a nawet nagrać film, jak działa dany podzespół pojazdu. Jeśli mamy wątpliwości, to nie kierujemy się dobrem klienta, a dbamy o siebie. Praktycznie nie zdarza się, aby klient, któremu poszliśmy „na rękę” zeznając na policji, brał stronę diagnosty. Zazwyczaj stwierdza, że to diagnosta brał za pojazd odpowiedzialność, a on nie wpływał na wynik badania. Właściciel pojazdu czyni tak, aby samemu nie narazić się

## Podstawa prawna

- Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. „Kodeks karny” (DzU z 2020 r., poz. 1444, 1517)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (DzU z 2021 r., poz. 450, 463, 694, 720)
- Rozporządzenie ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach z dnia 26 czerwca 2012 r. (DzU z 2015 r., poz. 776 ze zm.)

na odpowiedzialność za nakłanianie diagnosty do poświadczania nieprawdy. Zazwyczaj policja nie ściga właścicieli pojazdów, a prawie zawsze wyłącznie diagnostów.

Muszę zwrócić uwagę, że zgodnie z uwagą nr 2 do załącznika nr 1 rozporządzenia w sprawie przeprowadzania badań technicznych: *wykaz czynności oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego pojazdów nie wyczerpują wszystkich możliwych przypadków niesprawności*. Warto korzystać z tego zapisu i nie kierować się tylko ślepo kwalifikacją usterek z tabeli. Nadmieniam, że organy ścigania, a nawet sądy, tak interpretują te przepisy, że nawet jeśli nie można było zakwalifikować zgodnie z tabelą usterki jako istotnej lub stwarzającej zagrożenie, to zarzuca się diagnoście, że powinien zastosować brzmienie tej uwagi, albowiem pojazd faktycznie nie nadawał się do ruchu.

*Od redakcji: Liczymy na współpracę przy tworzeniu tekstów z zakresu prawa. Wszystkich zainteresowanych rozwiązaniem nurtujących ich problemów prosimy o kontakt mailowy z autorem artykułu. Odpowiedzi zamieścimy na łamach miesięcznika.*

# Negatywy w obiektywie

W naszej stałej rubryce pokazujemy w tym numerze, w jaki sposób uporano się z naprawą zerwanej końcówki drążka kierowniczego. Można byłoby docenić pomysłowość mechanika, gdyby nie fakt, że sprowadził bardzo duże zagrożenie dla użytkownika samochodu i bezpieczeństwa jazdy. Na szczęście to zdjęcie nie było wykonane w Polsce. Zostało udostępnione w Internecie i pochodzi prawdopodobnie z Rumunii. Dziękujemy naszemu czytelnikowi za udostępnienie zdjęcia.

