

KARPIŃSKI Robert¹
BALKE Marcin²

Identyfikacja pojazdów dla potrzeb systemów POJAZD i CEP

WSTĘP

Dwa niezależne systemy POJAZD i CEP, działające w Polsce na potrzeby systemu rejestracji, znajdują się obecnie w fazie integracyjnej w ramach programu CEPIK 2.0, tzn. prac, które mają zapewnić jednolity i bezpieczny przepływ informacji dotyczących pojazdów w obydwie strony za pomocą aplikacji o nazwie roboczej ADSxP. System CEP zajmuje się, ogólnie mówiąc, szeroko rozumianą centralną ewidencją pojazdów, system POJAZD zapewnia w przybliżeniu jednolity sposób przygotowania informacji o pojeździe i dystrybucji dowodu rejestracyjnego. Aby zapewnić jednolitość informacji identyfikacyjnej o pojeździe w obu systemach stosuje się podstawową klasyfikację pojazdów opartą na tzw. identyfikatorze katalogowym ITS. Został on omówiony w wydawnictwach Logistyka 2014. Katalog ITS i jego znaczenie dla systemu klasyfikacji pojazdu został również omówiony w wydawnictwach Logistyka w poprzednim roku. W niniejszym artykule omówione zostanie znaczenie prawidłowej identyfikacji pojazdu w kontekście oznaczenia identyfikacyjnego VIN, jego powiązania z nazwą producenta, marką, typem, modelem oraz problemy związane z różnym rozumieniem oznakowań identyfikacyjnych, zapisów dokumentów stosowanych w Europie oraz Stanach Zjednoczonych Ameryki i w Kanadzie.

1. IDENTYFIKACJA POJAZDÓW W PROCESIE REJESTRACJI

Pojazdy rejestrowane po raz pierwszy w kraju możemy podzielić na dwie grupy:

- pojazdy nowe rejestrowane na podstawie wyciągu ze świadectwa zgodności typu (około 30 % ogólnej liczby nowych wniosków),
- pojazdy używane zarejestrowane po raz pierwszy za granicą, rejestrowane na podstawie dokumentów kraju poprzedniej rejestracji i dokumentów przygotowywanych przez stację kontroli pojazdów (około 70 % ogólnej liczby nowych wniosków).

Pierwsza grupa jest identyfikowana, klasyfikowana i autoryzowana z udziałem systemu katalogu ITS. Sytuacja w tej grupie pojazdów jest zatem automatycznie kontrolowana przez system POJAZD.

W drugiej grupie bardzo wiele zależy od prawidłowego wykonania czynności podczas pierwszego okresowego badania technicznego pojazdu. Stacje kontroli pojazdów nie są nadzorowane bezpośrednio przez jeden wspólny system informatyczny, lecz dokonują przygotowania dokumentów identyfikacyjnych przy pomocy niezależnych aplikacji takich jak system PATRONAT. Zgodnie z przepisami pozostawiają one możliwość i ocenę prawidłowości wypełnienia dokumentów uprawnionemu diagnostyce, choć w każdym z tych systemów istnieje wiele rozwiązań wspomagających identyfikację, to mają one jednak charakter dobrowolny. Wiedza i doświadczenie uprawnionego diagnosty ma tutaj decydujące znaczenie dla jakości przygotowania informacji o pojeździe, które znajdują się potem w systemach POJAZD i CEP. Oczywiście od wielu lat wydziały komunikacji z udziałem tzw. uproszczonej klasyfikacji generycznej katalogu ITS kojarzą dane z dokumentów identyfikacyjnych pojazdów przygotowywanych w stacjach kontroli pojazdów z identyfikatorami katalogowymi ITS, co niekiedy wymaga dodatkowych czynności sprawdzających i wyjaśniających.

W najbliższych latach w ramach aplikacji ADSxP podjęte będą prace nad automatyzacją kontroli jakości danych wprowadzanych do wymienionych powyżej systemów, niektóre rozwiązania są już

¹ Instytut Transportu Samochodowego, 03-301 Warszawa; ul. Jagiellońska 80, Tel: + 48 22 43-85-318, Fax: + 48 22 43-85-401, e-mail: robert.karpinski@its.waw.pl

² Instytut Transportu Samochodowego, 03-301 Warszawa; ul. Jagiellońska 80, Tel: + 48 22 43-85-510, Fax: + 48 22 43-85-401, e-mail: marcin.balke@its.waw.pl

dzisiaj testowane lub opracowywane. Wiele tych rozwiązań ma również na celu ujednoczenie przetwarzania danych o pojazdach, np. powszechnie występującym problemem jest omyłkowe zamienne stosowanie litery O z cyfrą 0 w numerze VIN. Błąd ten z różnych przyczyn występuje w setkach tysięcy numerów identyfikacyjnych, w szczególności dla pojazdów marki OPEL i FORD, a próba „sprostowania” tego błędu wstecz nie jest w zasadzie obecnie możliwa. Dlatego w systemach do przetwarzania danych czasami trzeba przyjmować, że w określonych sytuacjach O=0 i dopiero wtedy można przetworzyć informatycznie w miarę rozsądnie dane o pojazdach. Zresztą litera O i cyfra 0 takich samych kłopotów przysparzają w systemie Katalog ITS na polach wariant i wersja. Dla celów informatycznych stosuje się w takich przypadkach różnego rodzaju „rozwiązania” ułatwiające operatorom np. wyszukiwanie danych. Na podstawie zebranych doświadczeń, jakie uzyskano po przeanalizowaniu wymiany informacji pomiędzy systemem POJAZD a systemem Katalog ITS, można stwierdzić, że po kilku latach działania systemu POJAZD większość stacji kontroli pojazdów potrafi już rozróżnić pojęcie PRODUCENT od pojęcia MARKA, pojęcie TYP od pojęcia MODEL, jednak nadal pojawiają się wadliwe klasyfikacje będące wynikiem bezkrytycznego przepisywania informacji o pojeździe z dokumentów obcych państw, bez konfrontacji ich zapisów ze stanem faktycznym lub obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Obowiązkiem uprawnionego diagnosty jest wypełnienie dokumentu identyfikacyjnego pojazdu zgodnie z zapisami § 6 ust. 1 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów [3] oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach po wykonaniu badania technicznego pojazdu. Zgodnie z zapisami załącznika nr 1 dział I pkt. 0.2 wymienionego rozporządzenia:

Tab. 1. Identyfikacja pojazdu [3]

Przedmiot i zakres badania	Metoda	Usterki skutkujące uznaniem stanu technicznego za niezadowalający
0. IDENTYFIKACJA POJAZDU		
0.2. Numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)/numer nadwozia/podwozia/ramy	1. Oględziny i pomiary. 2. Porównanie zapisów w dowodzie rejestracyjnym (pozwoleniu czasowym) ze stanem faktycznym lub ustalenie faktycznych danych pojazdu na podstawie oględzin i badań. 3. Porównanie danych technicznych pojazdu z wymaganiami technicznymi określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych. 4. Ustalenie nieznanymi lub nowych danych pojazdu (w przypadku, o którym mowa w art. 81 ust. 13 ustawy - opinia rzeczoznawcy). Uwaga: W przypadku braku danych postępuje się w szczególności sposób określony w dziale II załącznika nr 2 do rozporządzenia.	a) Brak numeru (VIN) lub numeru nadwozia (podwozia/ramy) lub nie można go odszukać.
		b) Numer niekompletny lub nieczytelny.
		c) Brak zgodności zapisów numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN) lub numeru nadwozia (podwozia/ramy) oraz numeru rejestracyjnego ze stanem faktycznym.
		d) Oczywiste omyłki w dowodzie rejestracyjnym związane z danymi technicznymi pojazdu.
		e) Brak tabliczki znamionowej albo jest nieczytelna lub dane na niej zawarte są niezgodne ze stanem faktycznym.
		f) Brak możliwości ustalenia co najmniej jednego parametru zawartego w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

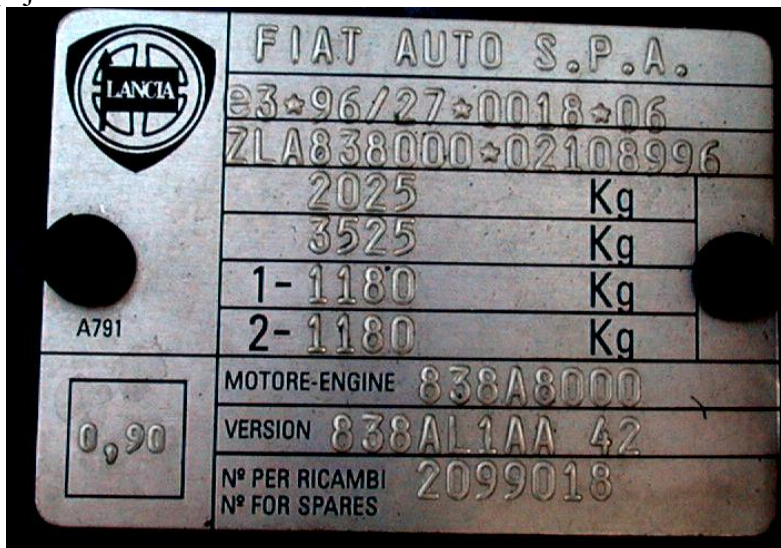
g) Niezgodność parametrów technicznych pojazdu z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych lub z obowiązującymi przepisami homologacyjnymi.

trzeba najpierw dokonać oględzin pojazdu, aby na tej podstawie wypełnić wymagania § 6 ust 1 pkt 2 i działu II do wymienionego rozporządzenia. Przy ustalaniu nieznanych danych technicznych pojazdu należy w możliwie największym stopniu wykorzystywać dostępne informacje zawarte w takich źródłach, jak przepisy i dokumenty homologacyjne, dane producenta pojazdu, katalog marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, opracowywany przez Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie, a w indywidualnych wypadkach inne wiarygodne publikacje i dokumenty, dotyczące danego pojazdu lub jego zespołów i elementów. Wszelkie ustalenia powinny być również podejmowane:

1. na podstawie przepisów art. 2 pkt 31-57 i art. 66 ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym [1];
2. z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z § 2-5 rozporządzenia o warunkach technicznych oraz z ewentualnych warunków dodatkowych dotyczących danego pojazdu [2];
3. z uwzględnieniem odpowiednich przepisów Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach [5].

Dopiero po wykonaniu tych czynności ustalamy właściwe nazewnictwo marki, typu, modelu zgodne ze stanem faktycznym i wymienionymi przepisami.

Identyfikacji pojazdu można dokonać na podstawie: tabliczki znamionowej, oznakowania na pojeździe lub karty pojazdu.



Fot. 1 Tabliczka znamionowa



Fot. 2. Oznaczenie marki i modelu bezpośrednio na pojeździe

2	Fahrzeughersteller	FIAT (I)	4001
3	Typ und Ausführung	838 LANCIA	165002
4	Fahrzeug-Ident.-Nr.	ZLA83800002108996	

Fot. 3. Wyciąg z niemieckiej karty pojazdu (FAHRZUEGBRIEF - stary wzór)

Opis oznaczeń identyfikacyjnych umieszczonych na pojeździe oraz w dokumencie identyfikacyjnym – karcie pojazdu z Niemiec (Fahrzuginformationsbogen – stary wzór) podano poniżej:

- 2-Fahrzeughersteller – producent pojazdu według przepisów niemieckich
- 3- Typ und Ausrüstung – typ i komplektacja według przepisów niemieckich
- 4- Fahrzeug-Ident-Nr – numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)

Sposób identyfikacji pojazdu według krajowych (europejskich) przepisów dla potrzeb systemu POJAZD i CEP:

Nieprawidłowy sposób

- D.1 Marka – **FIAT (I)**
- D.2 Typ, wariant/wersja – „---„
- D.3 Model – **838 LANCIA**

Prawidłowy sposób

- D.1 Marka – **LANCIA**
- D.2 Typ – **838**
Wariant/Wersja –**AL1AA42**
- D.3 Model – **K 2.4 JTD**

Uwagi:

Nazwa producenta– **FIAT AUTO S.P.A.**

Nazwa skrócona
producenta według
katalogu niemieckiego – **FIAT (I)**

Generyk modelu
według Katalogu ITS
dla rodzaju pojazdu
samochód osobowy
dla marki LANCIA - **K**

Kod katalogowy ITS – **0281 0000 000000**

Jak widać z załączonego przykładu nieprawidłowo przeprowadzona identyfikacja dokonana tylko na podstawie dokumentów powoduje, że zarejestrowanie pojazdu będzie niemożliwe, ponieważ marki FIAT (I) nie ma w krajowym systemie katalog ITS, również użycie pojęć typ, model w pierwszym sposobie jest niezgodne ze stanem faktycznym, gdyż nie istnieje model 838 LANCIA.

2. IDENTYFIKACJA POJAZDÓW NA PODSTAWIE NUMERU VIN

Kolejny problem, jaki niekiedy pojawia się w identyfikacji pojazdu, to sposób powiązania numeru identyfikacyjnego pojazdu VIN z pojęciami: producent, marka, typ, model. Niekiedy jest on prosty, a czasami niezrozumiały, a czasami trudny do zrozumienia, nawet dla fachowców. Obowiązujące rozporządzenie Unii Europejskiej nr 19/2011 w sprawie zbliżania ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do tabliczek znamionowych i oznakowania identyfikacyjnego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz sposobu i miejsca ich umieszczania przywołuje pakiet norm ISO [3] jako obowiązujący sposób oznakowania VIN pojazdów w całej Europie. Te same reguły

stosowane są w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie, ale w sposób nieco odmienny, nie zawsze rozumiany w naszym kraju, choć całkowicie zgodny z przepisami tych samych norm ISO. W krajowych przepisach większość reguł stosowania VIN jest opisana, ale poniżej podajemy niektóre informacje nieopisane precyzyjnie, a zgodne z przywołanymi obowiązującymi przepisami ISO.

Zgodnie z normami ISO producent musi wybrać sposób oznakowania VIN z pośród następujących trzech możliwości:

1. VIN umieścić bezpośrednio na części pojazdu, tzn. na ramie, na nadwoziu samonośnym albo na części nadwozia, która nie daje się łatwo usunąć lub wymienić
2. VIN umieścić na oddzielnej płytce trwale przymocowanej do pojazdu zgodnie z pkt. 1
3. VIN umieścić jednocześnie zgodnie z pkt. 1 i 2 na jednym pojeździe.

W przypadku, kiedy narodowe przepisy danego kraju wymagają, aby VIN był czytelny z zewnątrz pojazdu, (w przypadku zamkniętego pojazdu) wówczas powinien być on umieszczony wewnątrz przestrzeni pasażerskiej w pobliżu dowolnego słupka szyby przedniej.

Sposób pierwszy i trzeci stosowany jest w Europie, drugi jest obowiązkowy w Stanach Zjednoczonych i w Kanadzie z tym, że w tych dwóch krajach za część nadwozia, która nie daje się łatwo usunąć lub wymienić, przyjęto tablicę rozdzielczą razem z mocowaniem do struktury nadwozia. W Stanach Zjednoczonych i w Kanadzie jednolicie we wszystkich pojazdach (tam gdzie ten sposób znakowania jest przewidziany przepisami federalnymi) stosuje się zasadę umieszczania „oddzielnej płytki z VIN” w pobliżu lewego słupka szyby przedniej, tak aby VIN był zawsze czytelny i dostępny na zewnątrz pojazdu nawet pod nieobecność kierującego. Opisany system umieszczania VIN stosowany przez producentów w Stanach Zjednoczonych Ameryki i Kanady podlega ścisłej kontroli rządowej (nity, oznakowanie nitów, materiał, płytki, itd.). Jednolitość stosowania oznakowania, trwałe systemy mocowania „oddzielnej płytki z VIN”, ułatwiają policji i innym instytucjom szybką identyfikację pojazdów. Poniżej inne informacje techniczne dotyczące numeru identyfikacyjnego VIN mające wpływ na prawidłową identyfikację pojazdu.

Tab. 2. Struktura 17-znakowego numeru identyfikacyjnego VIN

WMI-1			VDS		VIS					
KOD PRODUCENTA			INFO O TYPIE		ROCZNIK	FABRYKA	WMI-2			
1	2	3	4-5-6-7-8-9		10	11	12	13	14	15-16-17
Nadaje SAE	Nadaje kraj np. PL		Określa producent		Nadaje producent	Kod fabryki	Jeżeli konieczne nadaje kraj siedziby producenta			
TYLKO LITERY ŁACIŃSKIE I CYFRY ARABSKIE, ZABRONIONE Q, O, I								TYLKO CYFRY		
WMI-2 OKREŚLANY TYLKO WTEDY, KIEDY NA 3 MIEJSU WMI-1 WYSTĘPUJE LICZBA 9										

Objaśnienia:

Rocznik - kod roku produkcji lub roku modelu według norm ISO (norma podaje dekodery rocznika od 1971, w tym roku po raz pierwszy pokazały się w tym zakresie przepisy, aczkolwiek praktycznie dopiero od 1981 zaczęto stosować system VIN na większą skalę w całym świecie). Rok modelu może być podany wyprzedzająco, np. faktyczny rok produkcji to listopad 2007 r., kod rocznika jaki znajdziemy w VIN to 8.

Tab. 3. Kody roku produkcji

KOD ROCZNIKA W ZALEŻNOŚCI OD ROKU KALENDARZOWEGO					1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
					1	2	3	4	5	6	7	8	9
1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
A	B	C	D	E	F	G	H	J	K	L	M	N	P
1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
R	S	T	V	W	X	Y	1	2	3	4	5	6	7
2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
8	9	A	B	C	D	E	F	G	H	J	K	L	M

Dozwolone znaki w VIN

A,B,C,D,E,F,G,H,J,K,L,M,N,P,R,S,T,U,V,W,X,Y,Z,1,2,3,4,5,6,7,8,9,0 (litery **I, O, Q** nie powinny być używane) razem 34 znaki

WMI-1 - Word Manufacturer Identifier; światowy kod identyfikujący producenta

WMI-2 - drugi człon identyfikujący producenta, stosowany kiedy produkuje mniej niż 500 szt. pojazdów rocznie. Każdemu producentowi może być przyznany przez Narodową Organizacją kraju, w którym producent ma swoją siedzibę, jeden lub kilka kodów WMI odpowiednio do rozmiarów produkcji. W Polsce na mocy obowiązujących przepisów funkcję Narodowej Organizacji pełni PIMOT – Przemysłowy Instytut Motoryzacji, Warszawa

VDS – Vehicle Descriptor Section, członek określający pojazd, podaje informacje dotyczące głównych cech pojazdu np. oznaczenie typu/wariantu/wersji dla marek PEUGEOT, CITROEN,

VIS – Vehicle Indicator Section, stanowi kombinację znaków ustalonych przez producenta w celu odróżnienia jednego pojazdu od drugiego

SAE – Society of Automotive Engineers, USA, Stowarzyszenie Amerykańskich Inżynierów.

Przyznawane kody WMI są rejestrowane i sprawdzane przez Międzynarodową Agencję SAE działającą z upoważnienia ISO.

ISO – International Organization for Standardization, Międzynarodowa Organizacja Normalizacyjna.

Na rynku europejskim producenci stosują obowiązkowo VIN, ale wiele firm (bo normy to dopuszczają), nie wypełnia treścią członu VDS, a nawet kodu rocznika, nie mówiąc już o tzw. cyfrze kontrolnej ułatwiającej wykrywanie sfałszowanych numerów. Na rynkach afrykańsko-azjatyckich VIN (numer nadwozia) może składać się z 12-znaków (nie jest to tak naprawdę VIN, brak 17-znaków). Co więcej, możliwe jest w wyprodukowanym w Europie czy w Azji pojeździe na rynek amerykański oznakowanie składające się z dwóch VIN-ów (nieco się różniących treścią) jeden umieszczony bezpośrednio na części pojazdu, tzn. na ramie, na nadwoziu samonośnym, drugi umieszczony na oddzielnej płytce trwale przymocowanej do pojazdu według podanej już wcześniej zasady. Różnią się one np. treścią w członie VDS, który w według przepisów amerykańskich musi być dokładnie opisany (na płytce oraz tabliczce znamionowej), a w Europie czy Azji może być wypełniony nic nieznaczącymi jednakowymi znakami (np. 000000 lub XXXXXX lub ZZZZZZ). W takim przypadku decydujący o identyfikacji pojazdu jest VIN z płytki i tabliczki znamionowej (zgodnie z przepisami jest to prawidłowe oznakowanie), dla którego wystawiony jest pierwotny dokument własności (TITLE) lub dokument rejestracyjny wydany w Stanach Zjednoczonych Ameryki lub Kanadzie. Ten drugi niby VIN nie spełnia często, np. wymogu długości 17-znaków czy innych przepisów i jest tylko identyfikatorem pomocniczym.

Jak już to opisaliśmy, członek WMI określa producenta a nie markę pojazdu, aczkolwiek bardzo często istnieje bezpośredni związek pomiędzy nazwą producenta i nazwą marki. W opisanym w tym opracowaniu przykładzie nie jest to takie proste. Mamy kod WMI – ZLA, który należy zgodnie z treścią tabliczki znamionowej do producenta o nazwie FIAT AUTO S.P.A., ale marka LANCIA, będąca zewnętrznym oznakowaniem pojazdu, nie ma językowo nic wspólnego z nazwą producenta. Trzeba zatem w takich przypadkach zawsze starannie dokonać identyfikacji pojazdu z natury i nie ulegać presji dokumentów rejestracyjnych kraju poprzedniej rejestracji, lecz opisywać rzeczywisty stan oznakowania pojazdu.

Tab. 4. Tabela wszystkich oficjalnych WMI, jakie obecnie stosuje tzw. FIAT

Nazwa producenta	WMI
Fiat Auto Argentina SA	8AP
Fiat Auto Egypt Industrial Co	DAA
Fiat Auto Poland SA	SUF
Fiat Auto S.P.A.	ZAA
Fiat Auto S.P.A.	ZAB

Fiat Auto S.P.A.	ZAC
Fiat Auto S.P.A.	ZAD
Fiat Auto S.P.A.	ZAR
Fiat Auto S.P.A.	ZFA
Fiat Auto S.P.A.	ZFB
Fiat Auto S.P.A.	ZFC
Fiat Auto S.P.A.	ZFD
Fiat Auto S.P.A.	ZLA
Fiat Auto S.P.A.	ZLB
Fiat Auto S.P.A.	ZLC
Fiat Auto S.P.A.	ZLD
Fiat Auto S.P.A.	ZLX
Fiat Automoveis SA	9BD
Fiat Carrelli Elevatori S.P.A.	ZA9
Fiat Diesel Brasil S/A	9BE
Fiat India Automobiles Ltd	MAG
Fiat Veicoli Industriali S.P.A.	ZCF

Często bywa jednak łatwiej, np. producent AUTOMOBILES PEUGEOT, kod WMI: VF3 używa nazwy marki PEUGEOT, która jest językowo częścią nazwy producenta. Ułatwia to skojarzenie pojęć WMI-PRODUCENT-MARKA, tj. VF3 - AUTOMOBILES PEUGEOT - PEUGEOT. Niestety zdarza się również tak, że producenci, ze względów handlowych, używają sobie na wzajem WMI, wprowadzając tym samym duże zamieszanie w identyfikacji pojazdu bo WMI nie pasuje do typowo kojarzonej najczęściej stosowanej MARKI.

WNIOSKI

Standaryzacja danych gromadzonych w systemie POJAZD i CEP wymaga stosowania jednego referencyjnego katalogu marek i typów pojazdów. Takim katalogiem jest od wielu lat katalog Instytutu Transportu Samochodowego.

Stacje Kontroli Pojazdów pełnią ważną rolę podczas procedury pierwszej identyfikacji pojazdu i powinny mieć udostępnione nieodpłatnie lub po bardzo niskich cenach różnego rodzaju zbiory danych referencyjnych o pojazdach celem zapewnienia jednolitych zasad opisywania pojazdów.

Streszczenie

Klasyfikowanie nowego pojazdu na potrzeby systemu POJAZD i CEP opiera się na dokumentach homologacyjnych, które w ścisły i określony przepisami międzynarodowymi i krajowymi sposób określają podstawowe cechy identyfikacyjne i techniczne pojazdu. W przypadku pojazdów używanych sprowadzonych z zagranicy, których jest corocznie zdecydowanie więcej podczas wykonywania procedury dopuszczania do ruchu proces jest bardziej złożony. Stacja kontroli pojazdów musi w takim przypadku uwzględnić: stan faktyczny poprzez rzeczywiste badanie pojazdu, zapisy w dokumentach kraju poprzedniej rejestracji oraz krajowe przepisy w szczególności w tak zwanych niezharmonizowanych obszarach prawa materialnego. W takim przypadku rolę integratora i standaryzacji danych identyfikacyjnych i technicznych pełni katalog ITS.

Słowa kluczowe: identyfikacja pojazdów, systemy: POJAZD i CEP

The vehicle identification for the needs of the „POJAZD” and „CEP” systems

Abstract

Classifying a new vehicle for the purpose of “POJAZD” and “CEP” systems is based on the type-approval documents, which define the basic identification and technical characteristics of the vehicle in a strict and specific ways determined by international and domestic regulations. In the case of second-hand vehicles imported from abroad, which are annually significantly more numerous, the process of admitting into service is more complex. Vehicle inspection station must then take into account: the actual condition of the vehicle by examining it, the records in the documents of the country of previous registration and the national laws, in particular the so-called non-harmonized areas of substantive law. In this case, the role of integrator and standardization of the technical and identification data is played by the ITS catalogue.

Keywords: identification of vehicles, systems: POJAZD and CEP.

BIBLIOGRAFIA

1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 z późn. zm).
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 stycznia 2015 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2015 r. poz. 305).
3. Rozporządzenie Komisji (UE) NR 19/2011 z dnia 11 stycznia 2011 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu dotyczących tabliczki znamionowej producenta oraz numeru identyfikacyjnego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. U. L 8 z 12.1.2011, str. 1).
4. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2012 r. poz. 996 z późn. zm).
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 października 2014 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz. U. z 2014 r. poz. 1727).
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 lipca 2014 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów (Dz. U. z 2014 r. poz. 1522).